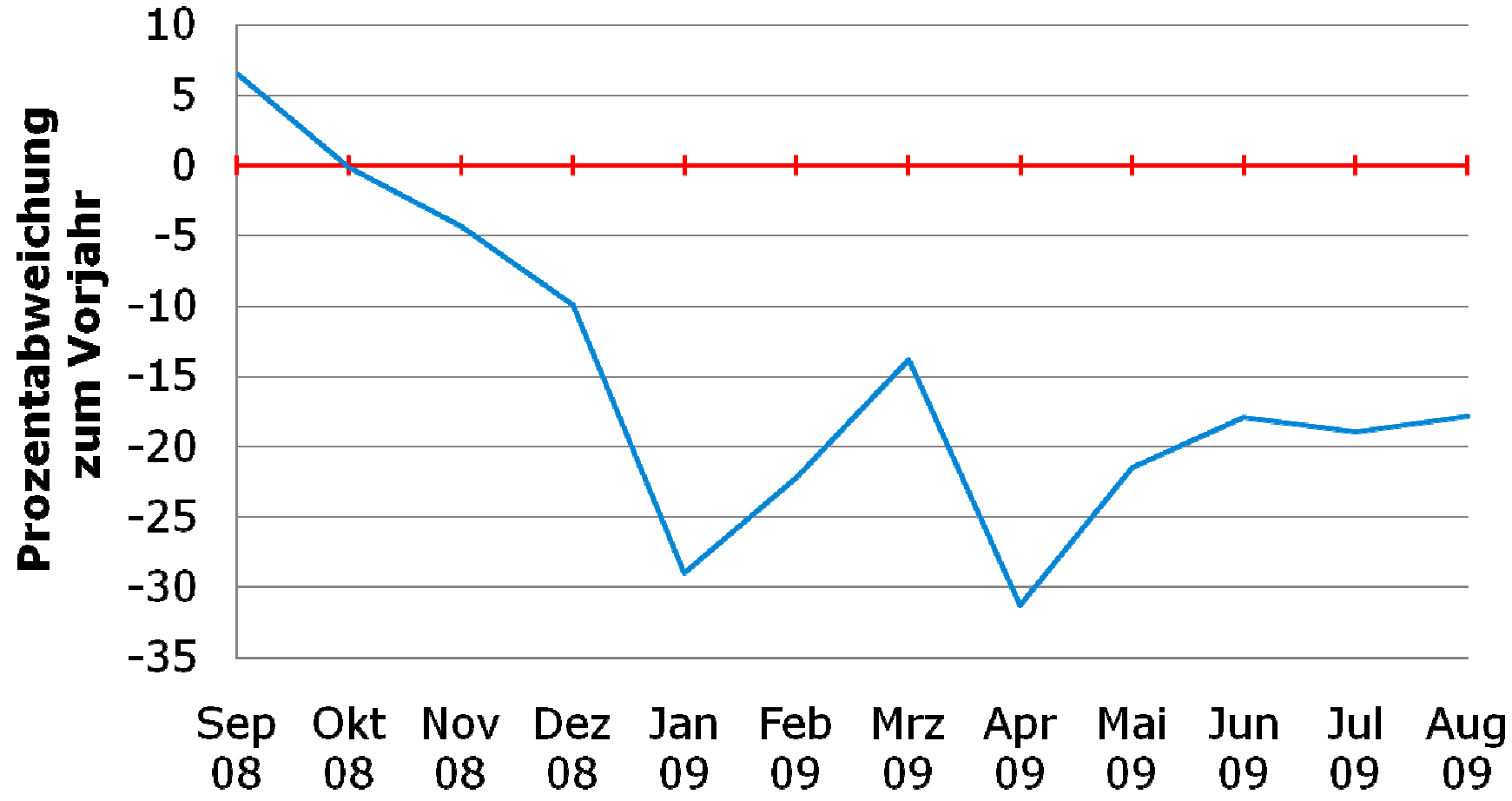




# Chancen und Herausforderungen für die Güterbahnen

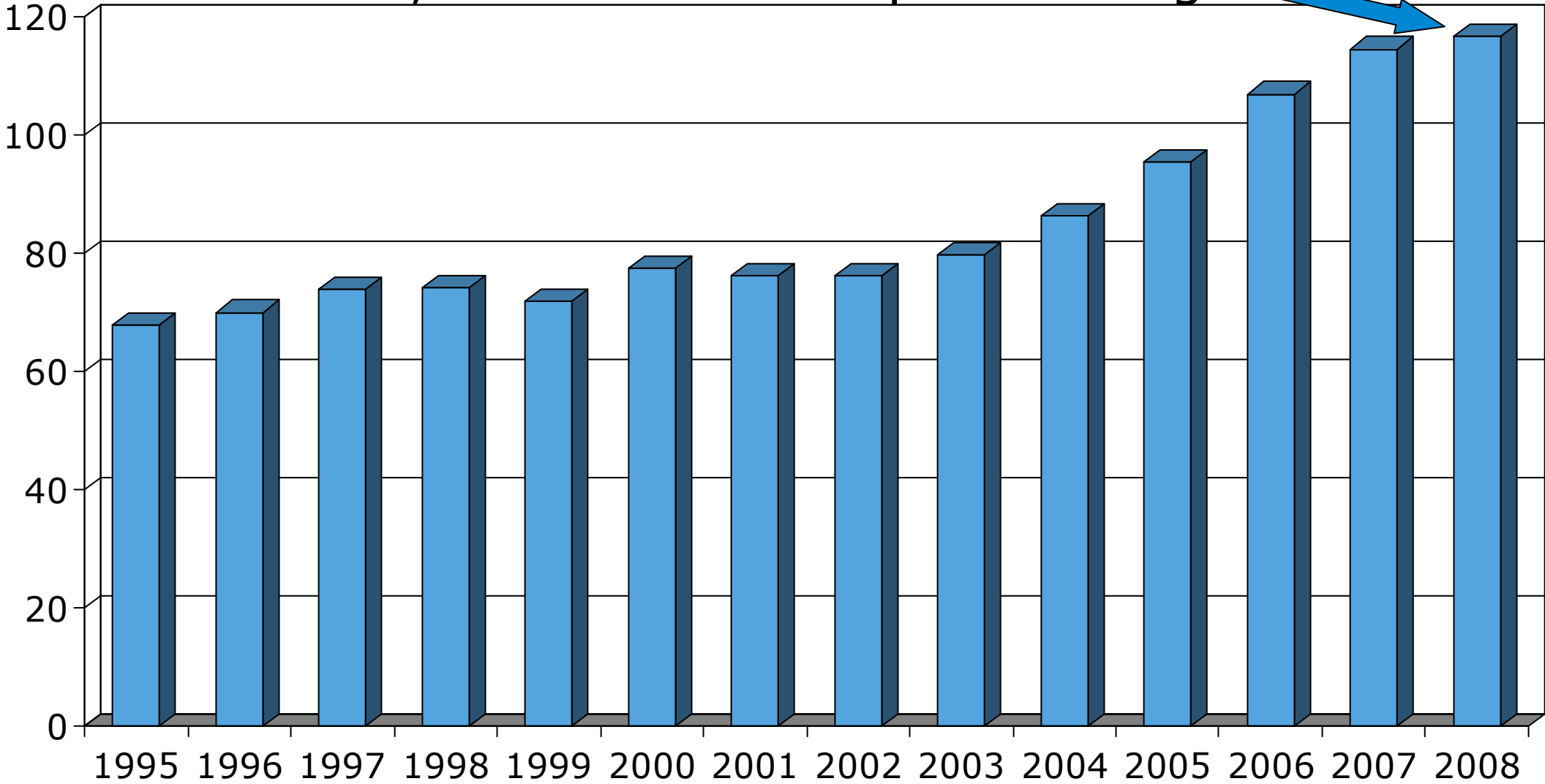
# Öffentlicher Schienengüterverkehr - aktuelle Entwicklung -

## Verkehrsleistung



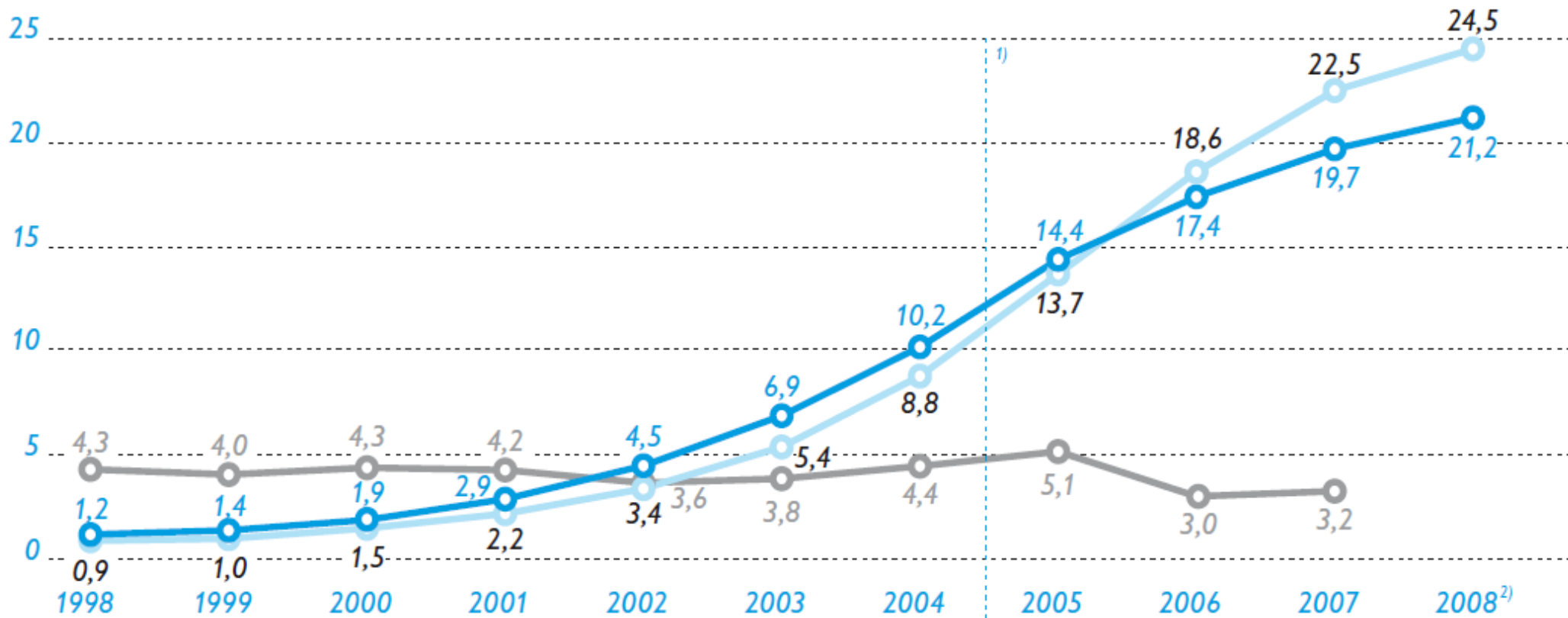
# Verkehrsleistung im deutschen Schienengüterverkehr 1995 bis 2008

2008: 116,8 Mrd. tkm Transportleistung



# Entwicklung von Verkehrsleistung und Marktanteilen bei den nichtbundeseigenen Eisenbahnen

● Marktanteile NE des öffentlichen Verkehrs intramodal (in %)
 ○ Verkehrsleistung NE des öffentlichen Verkehrs (Mrd. tkm)
 ○ Verkehrsleistung NE des nichtöffentlichen Verkehrs (Mrd. tkm)



1) ab 2005 u. a. geänderte Erfassung des KV (brutto = inklusive Behältergewichte)

2) Daten der NE des nichtöffentlichen Verkehrs für 2008 waren bei Redaktionsschluss noch nicht verfügbar

Quellen: StBA, VDV, DB AG; für 2007 korrigierte Werte



# Folgen der Finanz- und Wirtschaftskrise

---

- § Starke Verringerung der Nachfrage – unterschiedlich nach Marktsegmenten
- § Überdurchschnittliche Betroffenheit der Eisenbahn durch
  - starke Korrelation zum Export
  - starke Rolle der Schwerindustrie/Rohstofftransporte
  - Organisation der Verkehre in komplexen Systemen mit der Gefahr von Kettenreaktionen bei wegfallenden Teilleistungen

# Folgen der Finanz- und Wirtschaftskrise

---

- § Konkurrierende Fuhrunternehmen kämpfen um Liquidität auch zu Lasten der Rentabilität; dies führt zum Preisverfall
- § Verteuerung von Kapital
  - für Refinanzierungen (hier eher unterdurchschnittliche Betroffenheit)
  - für Expansion (Beispiel: Triebfahrzeugmarkt)

# Weitere Einflüsse auf den Markt

---

- § Marktkonsolidierung auf Anbieterseite, dennoch in Mitteleuropa weiterhin Anbietervielfalt
- § (Ex-) Staatsbahnen gehen im Güterverkehr zunehmend in den Wettbewerb zueinander; Grenzen zwischen diesen Anbietern und Privatbahnen werden diffuser
- § Liberalisierung der Eisenbahnmärkte geht national und international weiter
- § Staatseinflüsse verlagern sich auf Regulierung und Ausbau der Infrastruktur sowie Herstellung der Interoperabilität
- § Kurzfristig Preisdruck durch weitere Marktöffnung im Fuhrgewerbe, v.a. durch ausländische Anbieter

# Wachstumsmarkt Güterverkehr – vorübergehend oder von Dauer ?

---

§ Grundlegende Rahmenbedingungen werden für Schienengüterverkehr nicht schlechter:

Kosten für Energie steigen weiter überdurchschnittlich – Schienengüterverkehr ist energieeffizient und baut den Vorsprung in diesem Bereich schnell weiter aus

Kosten für Personal werden weiter steigen (Demographie und Lohnangleichung innerhalb Europas) – Bahn ist weniger personalintensiv und baut den Vorsprung in diesem Bereich schnell aus

„Intelligenter“ Logistik bündelt effektiver zu eisenbahngerechten Größen

# Wachstumsmarkt Güterverkehr – vorübergehend oder von Dauer ?

---

§ Grundlegende Rahmenbedingungen werden für Schienengüterverkehr nicht schlechter:

Globalisierung der Märkte und internationale Aufgabenteilung gehen weiter – Transportweite steigt und verschiebt sich in den Bereich, in dem Bahn ihre Stärken hat

Nationale Grenzen des Bahnverkehrs fallen – mit ihnen der Vorsprung anderer Verkehrsträger im internationalen Verkehr

Siegeszug des Containers geht weiter – macht Güter zu Massengut und gleicht Güterstruktureffekt aus

Umwelt- und Klimaargumente bringen Unterstützung durch Politik und zunehmend durch Verlager (Klimabilanz)

# Mittelfristige Perspektive

---

- § Wiederbelebung des Exports führt zur Rückkehr zum langfristig positiven Trend für den Schienengüterverkehr
- § Starke Steigerung des Marktanteils vor allem
  - in Märkten mit Nachholbedarf (z.B. Ost-West-Relation)
  - in Märkten, die durch Ausbau von Verkehrswegen oder ordnungspolitische Maßnahmen profitieren (z.B. Balkan/Türkei)
- § Weitere Konsolidierung im Trucking, weitere Tendenz zur internationalen Bündnisbildung, weiterbestehende Vielfalt der regionalen und Nischenanbieter

# Mittelfristige Perspektive

---

- § Probleme durch Infrastrukturengpässe und Personalnot, die sich während Hochkonjunktur abzeichneten, werden mit Verzögerung wieder akut
- § Infrastrukturprobleme durch zwischenzeitliche Maßnahmen (Aufstockung und teilweise Neuausrichtung der Bahninvestitionen, LuFV, Konjunkturprogramme I und II) keine kurzfristige Wachstumsbremse

# Entwicklung aus Sicht des Kunden

---

- § Eisenbahngüterverkehrsmarkt hat sich in diesem Jahrzehnt unter intramodalem Wettbewerb sehr zugunsten der Kunden entwickelt
  - mehr Auswahl
  - mehr Qualität
  - bessere Preise
- § Auswahl unter Anbietern wird zwar vsl. zurückgehen, Re-Monopolisierung aber unwahrscheinlich
- § Attraktive Angebote aus einer Hand werden in Zukunft nicht nur national, sondern auch auf nahezu allen noch vernachlässigten europäischen Relationen verfügbar sein
- § Daher bei Planung zukünftiger Transportketten Vorkehrungen für eine Eisenbahnoption ökonomisch geboten

