

# Entwicklungen bei Straße und Schiene in Deutschland

VAP-FORUM GÜTERVERKEHR

Zürich, 14. Mai 2025

**INEE** Netzwerk  
Europäischer  
Eisenbahnen e.V.

  
**DIE GÜTERBAHNEN**  
Weil Gut auf der Schiene besser ist.

# Alte Rahmenbedingungen für schwere Zeiten – der deutsche SGV in der Krise nach der Corona-Krise

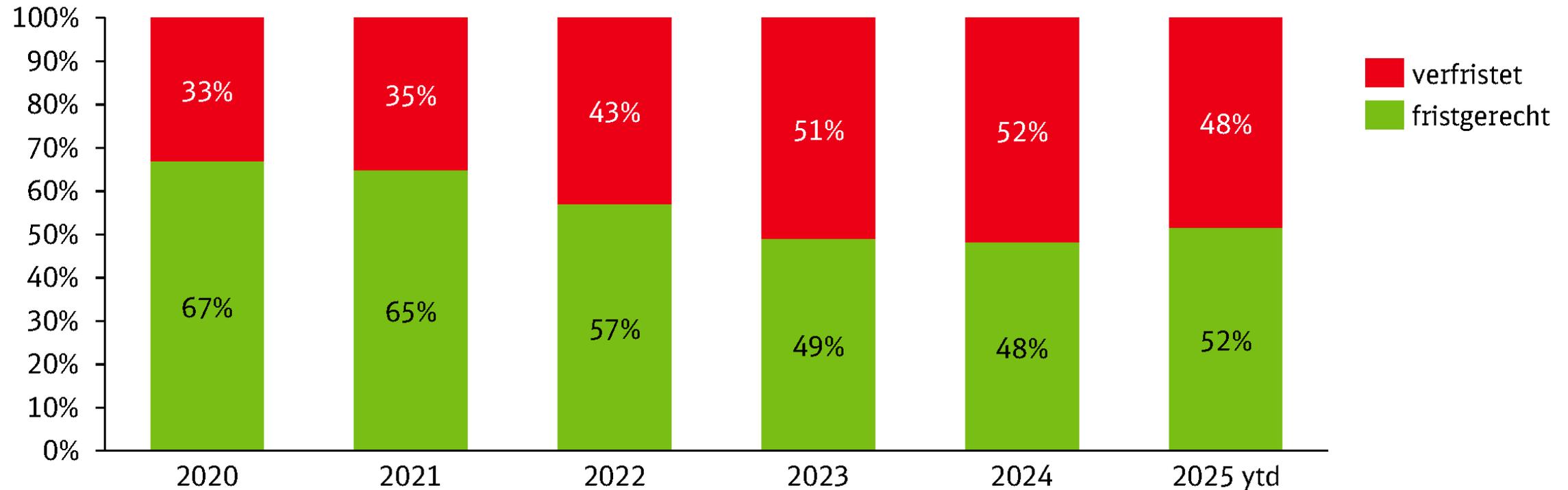


- Konjunkturelle Entwicklung bricht Wachstumstrend im Herbst 2022
- Infrastrukturqualität weiter verschlechtert
- Ankündigung drastischer Trassenpreisansteige (2024/5: plus 16,2 % auf 3,73 €/Zugkm, 2025/26 bis + 35 Prozent möglich) bei gleichzeitig rückläufiger Trassenpreisförderung – Anstiegspfad deutlich über Lkw-Maut-Steigerung).
- Die Hälfte der 40 geplanten Vollsperrungskorridore gelten als „umleiterkritisch“
- Ausgaben der DB für das – weiter steigende – Bauvolumen steigen überproportional
- Neu- und Ausbauprojekte fahren seit Ende 2023 auf „Halt“ zeigende Signale zu
- Wettbewerber passen sich an und steigern intramodalen Marktanteil

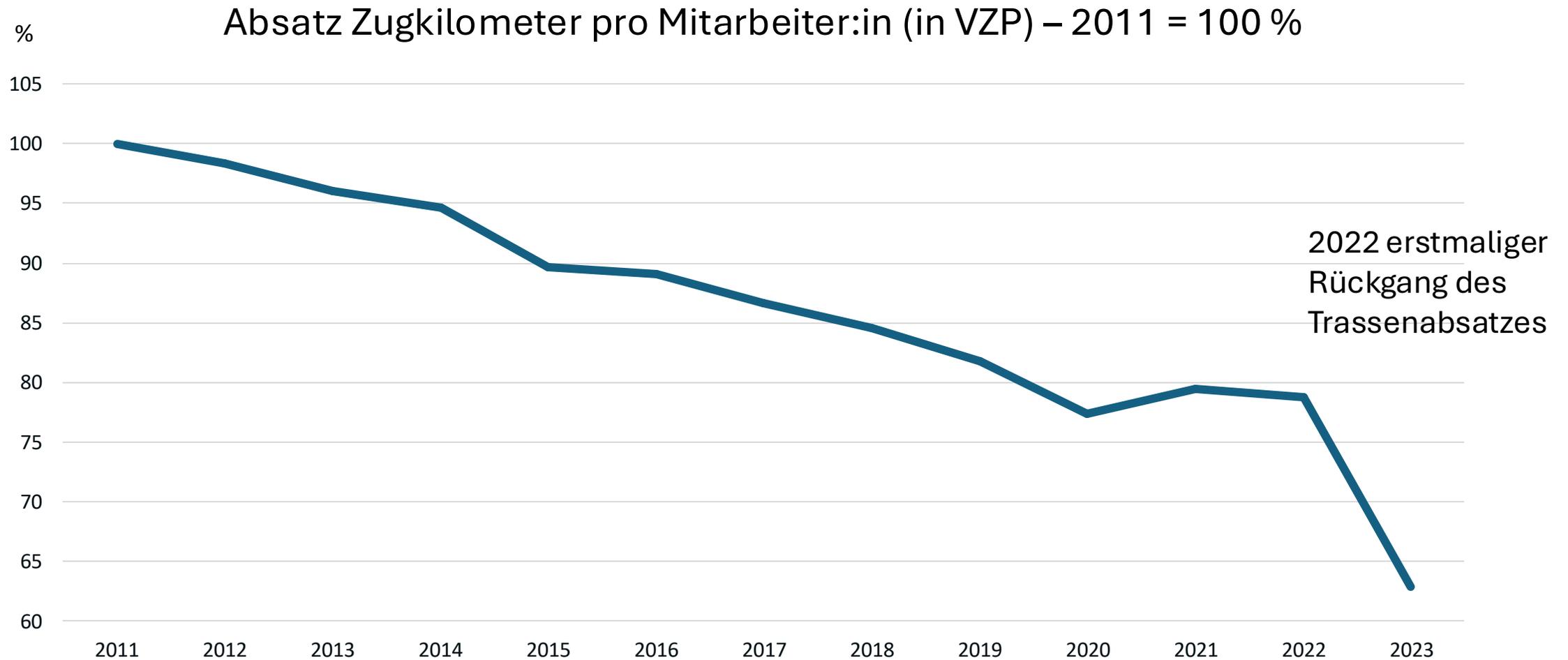
# Beispiel für das Top-Thema Infrastruktur: DB InfraGO-Fahrplandokumente-Lieferung auf Tiefststand



Vergleich Jahresendwerte (per Werte) ZvF\* zugscharf<sup>1</sup> gemessen seit 2020 nach Letztdokument<sup>2</sup>



# Ein Bild sagt fast alles: Entwicklung der Produktivität im Schienennetzbetrieb der DB AG



# Aschenputtel-Komplex der Schiene: Ausgebaut wird praktisch nur das Straßennetz



## Neu- und Ausbau seit der Bahnreform 1994

 Schiene  
**2.180 km**



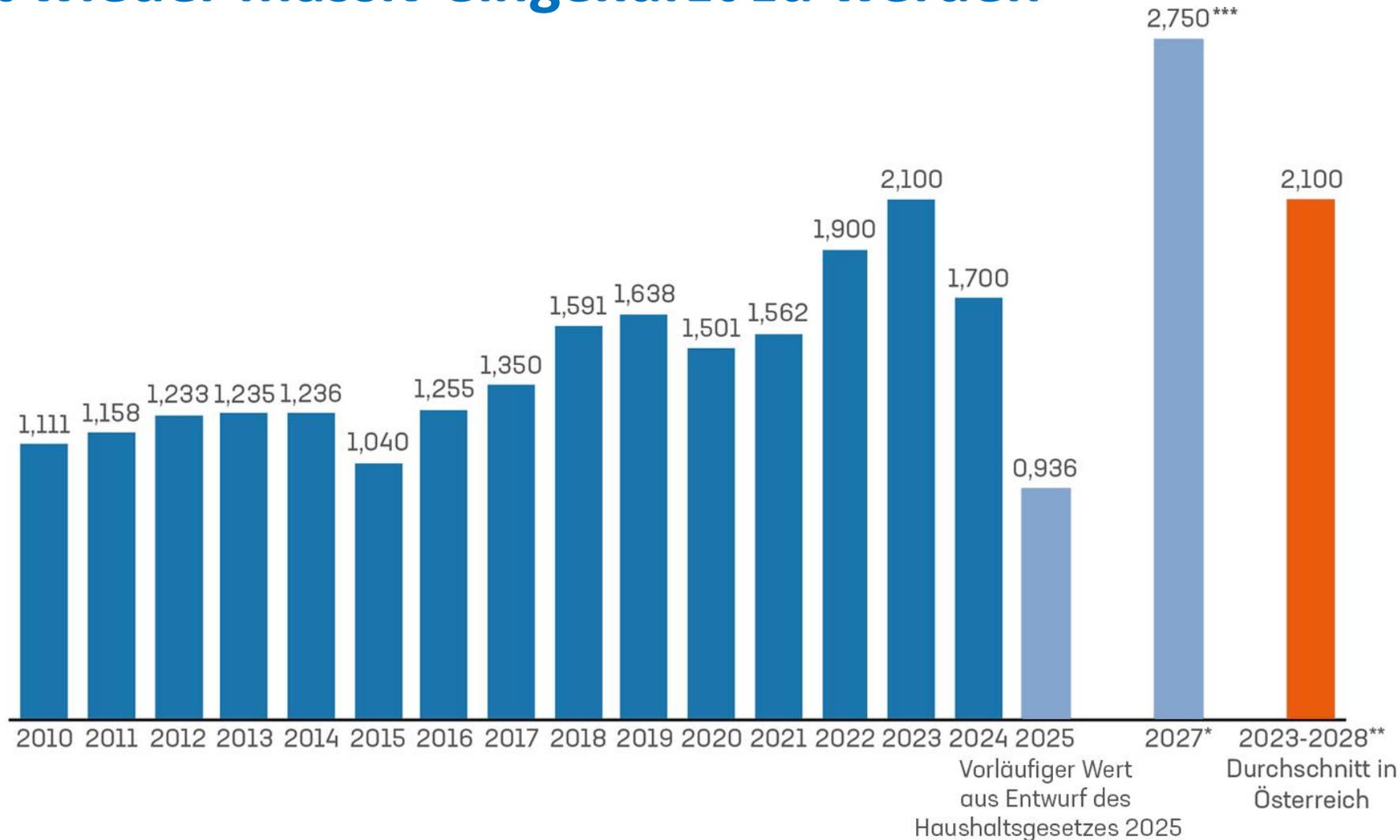
 Straße  
**250.000 km**



## Länge der neu gebauten Strecken in Deutschland in Kilometern



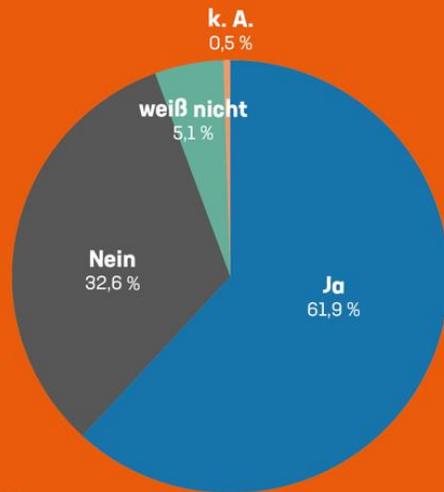
# Knappes Bundesmittel für den Neu- und Ausbau drohen derzeit wieder massiv eingekürzt zu werden



# Bevölkerung klar pro Schiene eingestellt



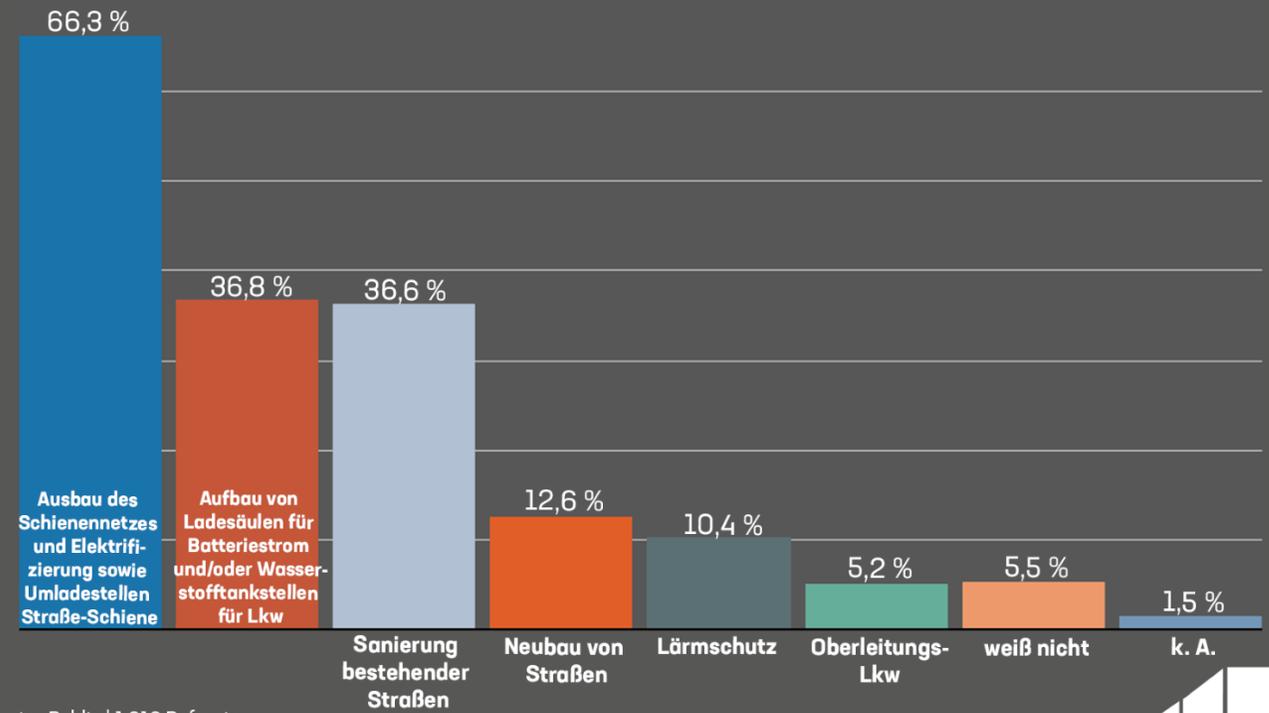
Sollte die Bundesregierung mehr Geld für den Ausbau von Eisenbahnstrecken als für den Ausbau von Straßen ausgeben?



Kantar Public | 1.012 Befragte  
Erhebungszeitraum 21.02.-25.02.2025



Die meisten Prognosen gehen davon aus, dass der Gütertransport weiterwachsen wird. In welche Infrastrukturmaßnahmen für den Gütertransport sollte der Staat künftig am meisten investieren?



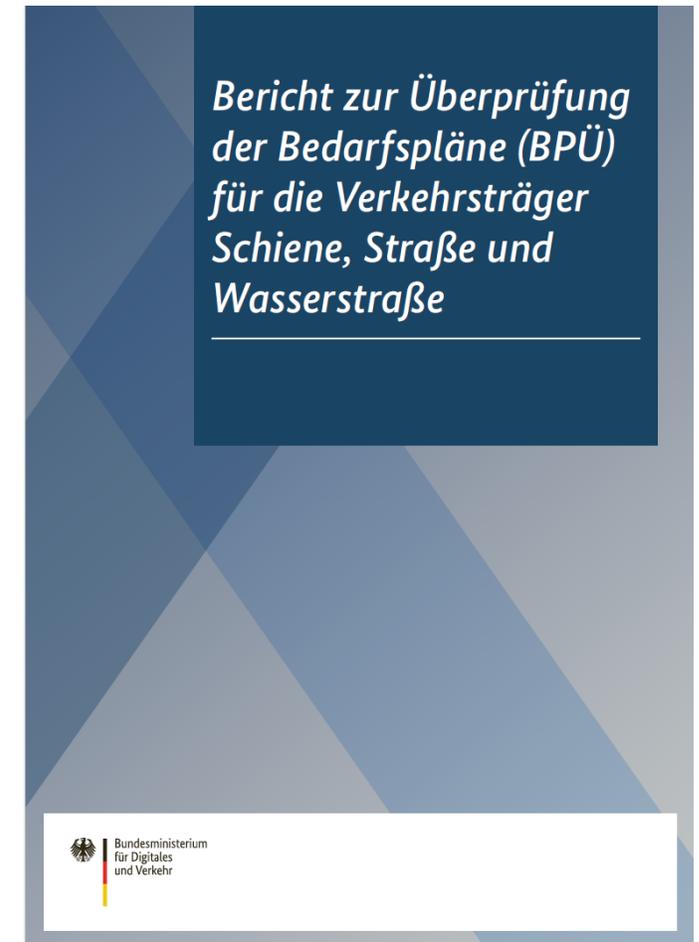
Kantar Public | 1.012 Befragte  
Erhebungszeitraum 21.02.-25.02.2025



# Verkehrsministerium klar auf „Weiter so“ eingestellt



Koalitionsvertrag 2025:  
„Am bestehenden Bundesverkehrswegeplan und den Verfahren zu seiner Aufstellung und Überprüfung halten wir fest, ebenso am Grundsatz „Erhalt vor Neubau“



<https://die-gueterbahnen.com/news/aschenputtel-schiene.html>

# Die wichtigsten News nach den Bundestagswahlen



1. Erneute Koalition von Union und SPD – wie 2005 bis 2009 und 2013 bis 2021
2. CDU übernimmt das Bundesverkehrsministerium – Minister ist Patrick Schnieder
3. Keine quantifizierten Verkehrsziele mehr (aber „weitere“ Verlagerung)
4. Sondervermögen Infrastruktur bis 2035 mit 500 Mrd. Euro Volumen. Weitere, nicht auf den ersten Blick konsistente, Aussagen zu Finanzierung. Wiederabschaffung der Eisenbahn-Finanzierung aus einem Teil der Lkw-Maut möglich. Eisenbahninfrastrukturfonds soll geschaffen werden.
5. Trassenpreisreform angekündigt (ohne Richtung)
6. Keine Herauslösung der Infrastruktur aus dem DB-Konzern. Bahnreform „grundlegend“, aber „mittelfristig“ – Entflechtung und veränderte DB-Organbesetzung angekündigt
7. Keine Aussagen zum Wettbewerb, aber: „Für DB Cargo prüfen wir, wie ihre Marktfähigkeit kurzfristig wiederhergestellt werden kann.“

Erratisch: „Mit strategischen Partnern werden wir die Transformation des Einzelwagenverkehrs kombiniert mit einem Hub-System prüfen und entwickeln.“

# Abschluss des EU-Beihilfeverfahrens ordnet den SGV-Markt neu – DB Cargo muss profitabel werden



Die EU-Kommission wertet Verlustübernahmen 2022-2024 als Beihilfe - Lösungsansatz ist Umstrukturierungsbeihilfe mit Eigenbeitrag von DB AG / DB Cargo AG



	Vorgaben der EU-KOM- Restrukturierungsleitlinien	Anwendung bei DB Cargo
<b>1. Umstrukturierungsbeihilfe</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Umstrukturierungsbeihilfen dienen der <b>Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität.</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Verluste zwischen 2022 bis 2024</b> stellen eine Beihilfe dar 2022: -858 Mio. EUR 2023: -583 Mio. EUR 2024: -468 Mio. EUR</li> <li>Mit <b>Kündigung des Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrags</b> entfällt die automatische Verlustübernahme durch die DB AG</li> <li><b>Verlustübernahmen vor 2022</b> waren marktüblich, stellen keine Beihilfe dar</li> <li><b>Restrukturierungszeitraum:</b> November 2023 bis Dezember 2026</li> </ul>
<b>2. Umstrukturierungsplan (Transformation)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wiederherstellung <b>langfristiger Rentabilität</b> durch Rationalisierung, Reorganisation etc.</li> <li>Erreichung auch bei <b>pessimistischem Verlauf</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rückkehr in die nachhaltige Profitabilität bis <b>spätestens Ende 2026</b></li> <li>Darlegung in Form eines <b>Basis-</b> wie eines <b>pessimistischen Szenarios</b></li> </ul>
<b>3. Eigenbeitrag</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erheblicher <b>Eigenbeitrag</b> des Unternehmens, seiner Anteilseigner oder Gläubiger oder der Unternehmensgruppe zur Finanzierung der Restrukturierung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Eigenbeiträge</b> insbesondere durch                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nachrangige Wandeldarlehen</li> <li>- Kreditlinien</li> <li>- Veräußerungserlöse</li> </ul> </li> <li>Finanzierungsinstrumente werden zu <b>marktüblichen Konditionen</b> gewährt</li> </ul>

# Beihilfe muss einmalig bleiben



	Vorgaben der EU-KOM- Restrukturierungsleitlinien	Anwendung bei DB Cargo
4. Begrenzung von Wettbewerbsverfälschungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzung <b>struktureller Maßnahmen</b> (Veräußerungen, Kapazitätsabbau etc.)</li> <li>• <b>Keine Akquisitionen</b> innerhalb des Restrukturierungszeitraums</li> <li>• <b>Marktöffnungsmaßnahmen</b> erforderlich</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <b>Begrenzung Produktionsvolumen:</b> DB Cargo AG wird das inländische Leistungsvolumen von 2023 nicht überschreiten</li> <li>2. <b>Erhöhung Leistungseinkauf bei externen EVU:</b> Steigerung des Einkaufs von Traktionsleistungen externer Eisenbahnverkehrsunternehmen im Ganzzugverkehr in Deutschland</li> <li>3. <b>Keine Akquisitionen</b> bis Ende 2026</li> <li>4. <b>Veräußerung wesentlicher Anteile an Logistik-Aktivitäten bzw. Assets</b> mit wettbewerbsfördernder Wirkung, u.a. Veräußerung von Rolling Stock, Anteilen an Gesellschaften und Logistik-Aktivitäten</li> </ol>
5. Einmaligkeit der Beihilfe	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Keine weitere Restrukturierungsbeihilfe</b> innerhalb von 10 Jahren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• DB erhält keine <b>weiteren Umstrukturierungsbeihilfen</b> binnen 10 Jahren</li> <li>• <b>Sektorweite Fördermaßnahmen</b> (wie Trassen- und Anlagenpreisförderung oder Einzelwagenförderung) bleiben möglich</li> </ul>
6. Überwachung durch EU-Kommission	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anordnung <b>regelmäßiger Berichte durch Bund</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• EU-Kommission erhält <b>halbjährliche Berichte durch den Bund</b> zu             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einhaltung der Zusagen der DB Cargo</li> <li>• Umsetzung des Transformationsplans</li> </ul> </li> <li>• Die Berichtspflicht beginnt <b>zwei Monate nach der Kommissionsentscheidung</b></li> <li>• Sie gilt <b>bis zum Ende des Umstrukturierungszeitraumes</b></li> </ul>

# Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Peter Westenberger

Geschäftsführer

Reinhardtstraße 46, D-10117 Berlin

Tel.: +49 30 53 14 91 47-3

Tel.: +49 170 485 486 4

Mail: [westenberger@netzwerk-bahnen.de](mailto:westenberger@netzwerk-bahnen.de)

Social-Media: [LinkedIn](#) [Instagram](#) [YouTube](#)

**INEE** Netzwerk  
Europäischer  
Eisenbahnen e.V.



  
**DIE GÜTERBAHNEN**  
Weil Gut auf der Schiene besser ist.