

Développements de la route et du rail en Allemagne

FORUM FRET FERROVIAIRE VAP

Zurich, 14 mai 2025



Netzwerk
Europäischer
Eisenbahnen e.V.



DIE GÜTERBAHNEN

Weil Gut auf der Schiene besser ist.

Un cadre ancien pour des temps difficiles – la TFM allemande en crise après la crise de Corona

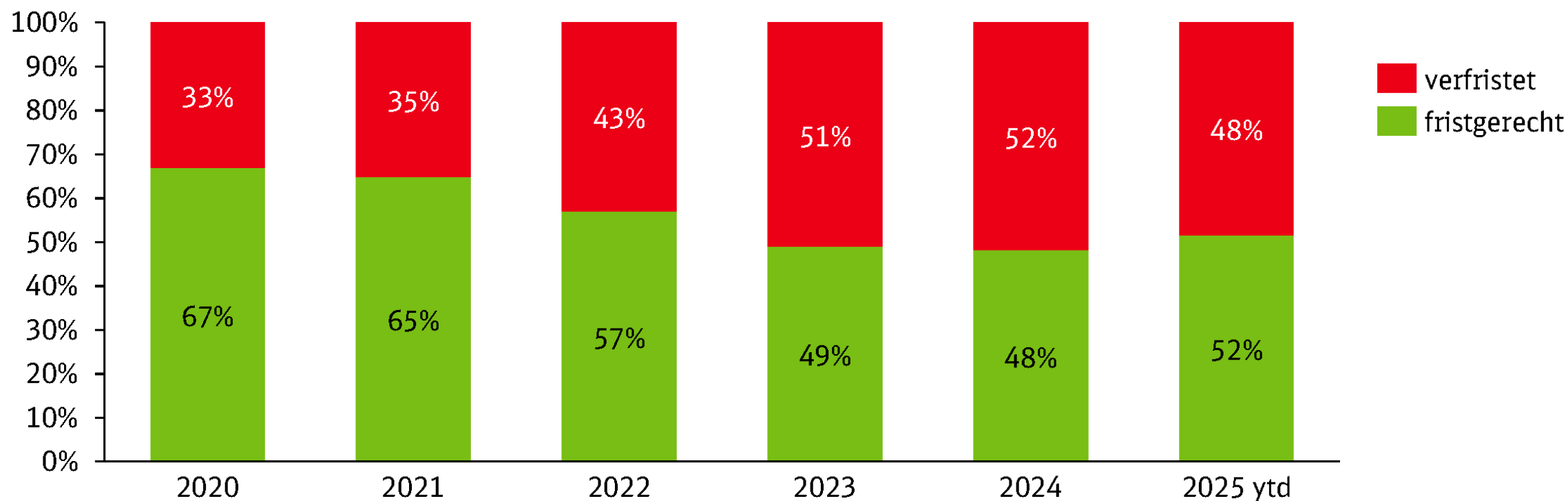


- L'évolution conjoncturelle brise la tendance à la croissance en automne 2022
- La qualité des infrastructures continue de se dégrader
- Annonce d'une augmentation drastique du prix des sillons (2024/5: plus 16,2 % sur 3,73 €/Zugkm, 2025/26 jusqu'à + 35 % possible) alors que la promotion du prix des sillons est en baisse – Une trajectoire de hausse nettement supérieure à l'augmentation des péages pour les poids lourds).
- La moitié des 40 corridors de fermeture totale prévus sont considérés comme „critique pour le redirecteur“
- Dépenses de la DB pour le – continue à augmenter – Les volumes de construction augmentent de manière disproportionnée
- Les projets de construction et d'extension se dirigent depuis fin 2023 vers des signaux indiquant «arrêt».
- Les concurrents s'adaptent et augmentent leur part de marché intramodale

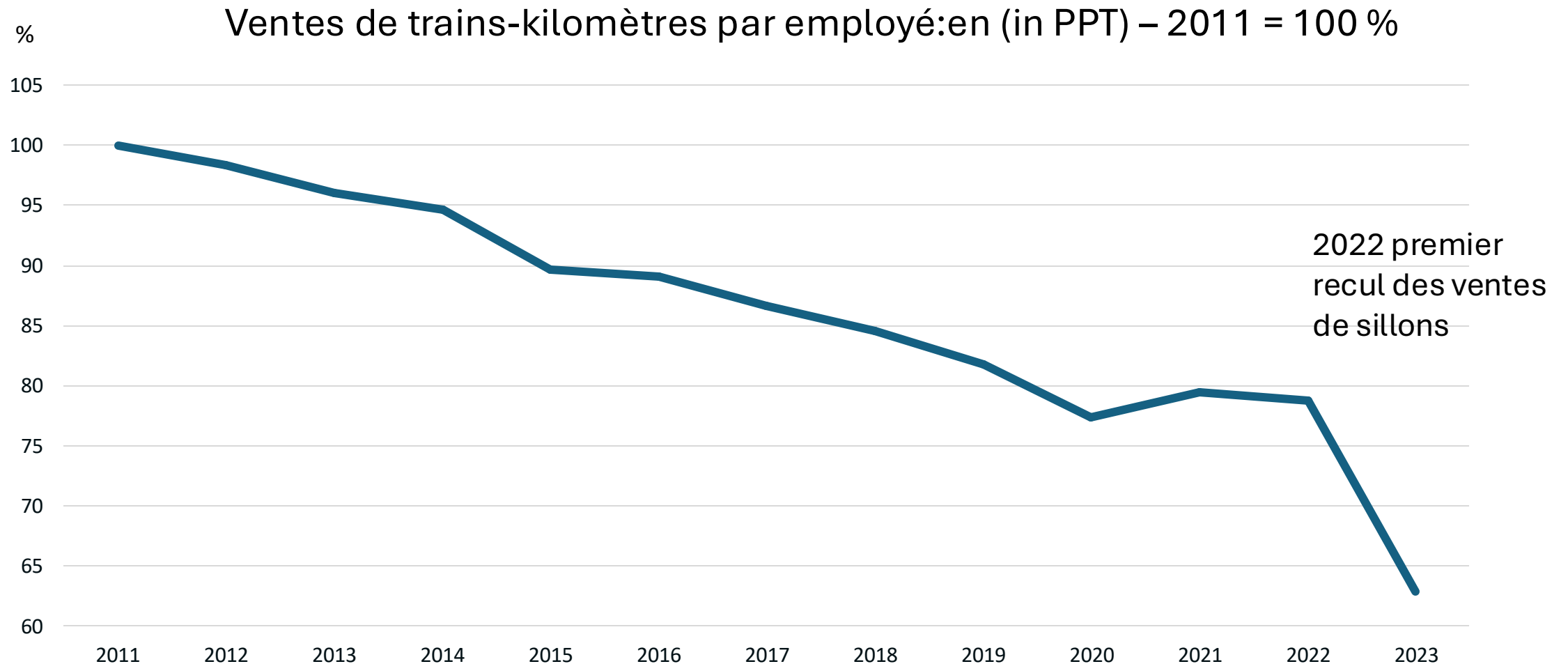
Un seul exemple : le délai de livraison des documents horaires valables est au plus bas



Vergleich Jahresendwerte (per Werte) ZvF* zugscharf¹ gemessen seit 2020 nach Letztdokument²



Une image dit presque tout : évolution de la productivité dans l'exploitation du réseau ferroviaire de la DB AG



Complexe Cendrillon du rail: Le réseau routier est pratiquement le seul à être développé



Neu- und Ausbau seit der Bahnreform 1994

 Schiene
2.180 km



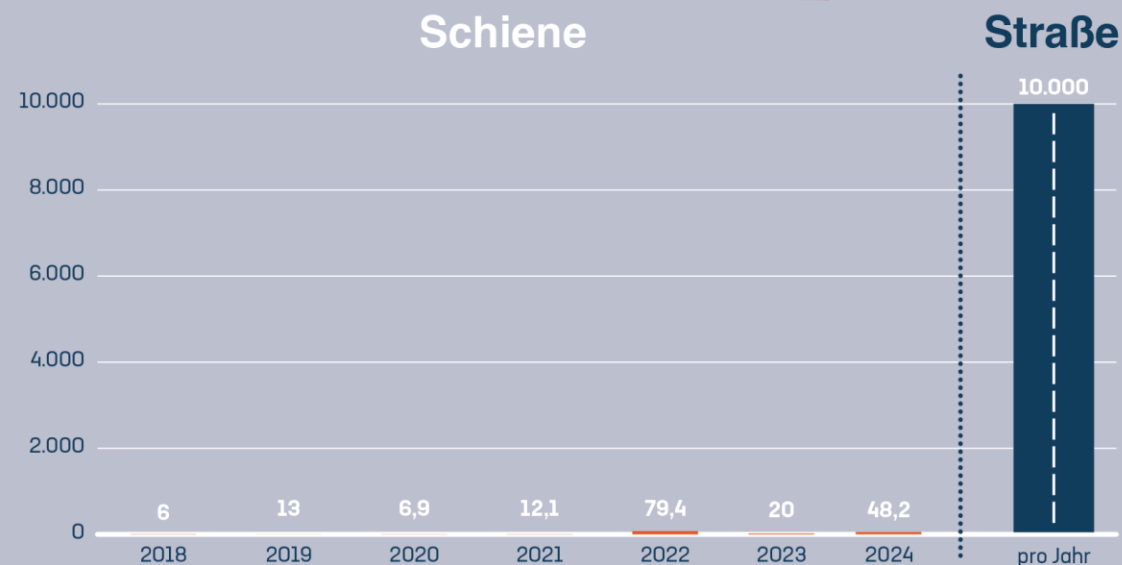
Das entspricht der Strecke von Berlin nach Valencia

 Straße
250.000 km

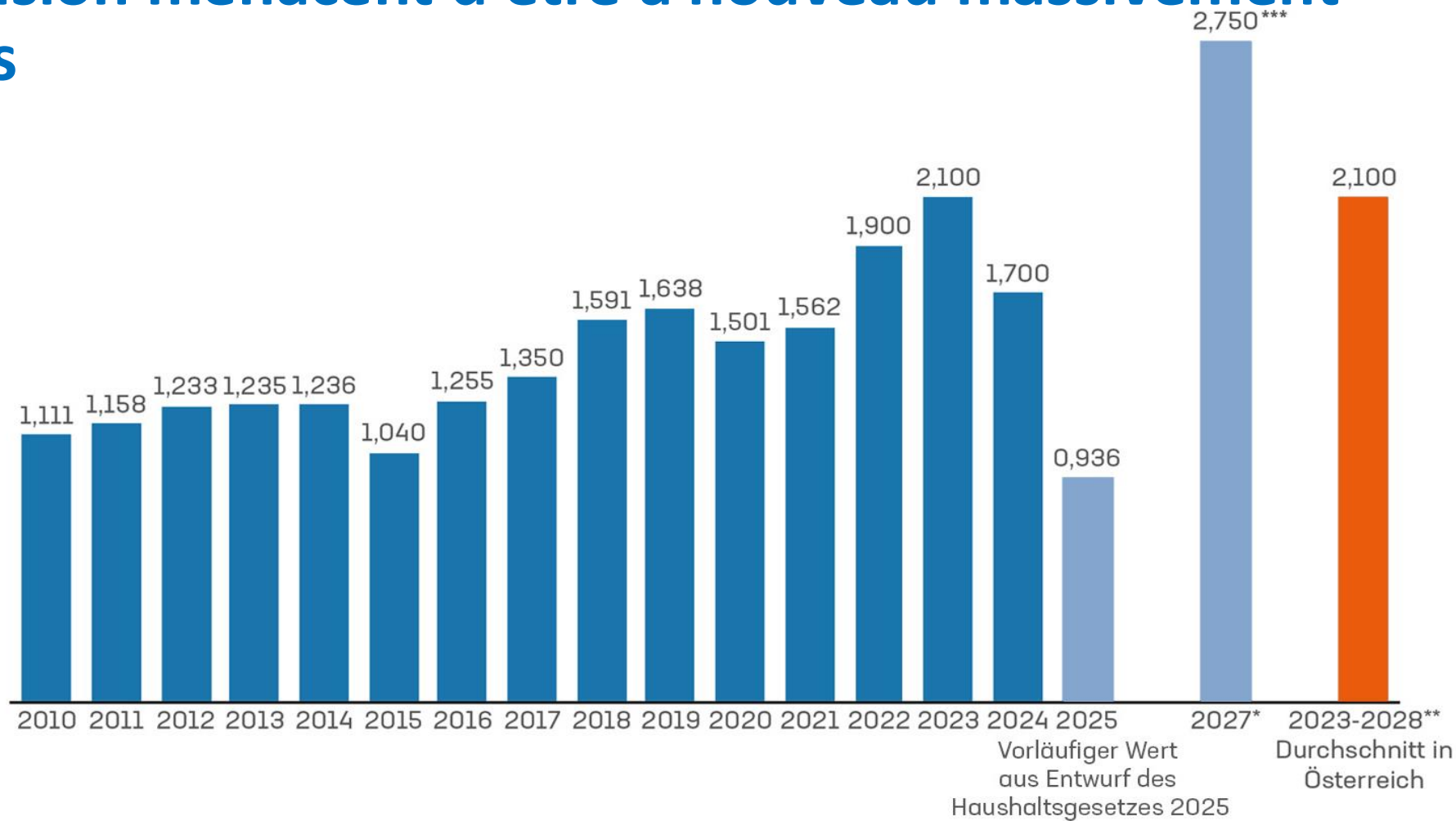


Das entspricht der Strecke von 6 Erdumrundungen

Länge der neu gebauten Strecken in Deutschland in Kilometern



Les maigres fonds fédéraux pour la construction et l'extension menacent d'être à nouveau massivement réduits



*nach Angaben des Beauftragten der Bundesregierung für den Schienenverkehr, Staatssekretär Michael Theurer

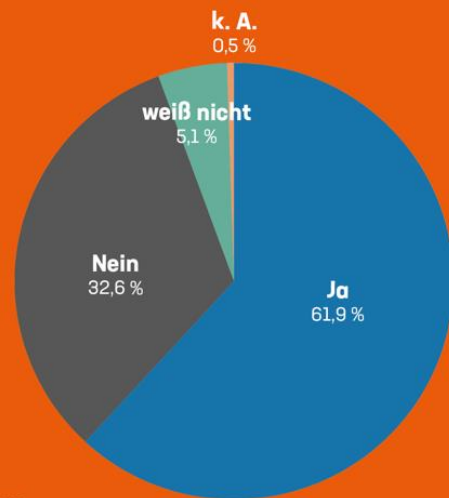
**laut ÖBB-Rahmenplan 2023-2028

***exkl. Investitionen in Maßnahmen zur Engpassbeseitigung und Umsetzung des Deutschland-Taktes

La population est clairement pro-rail



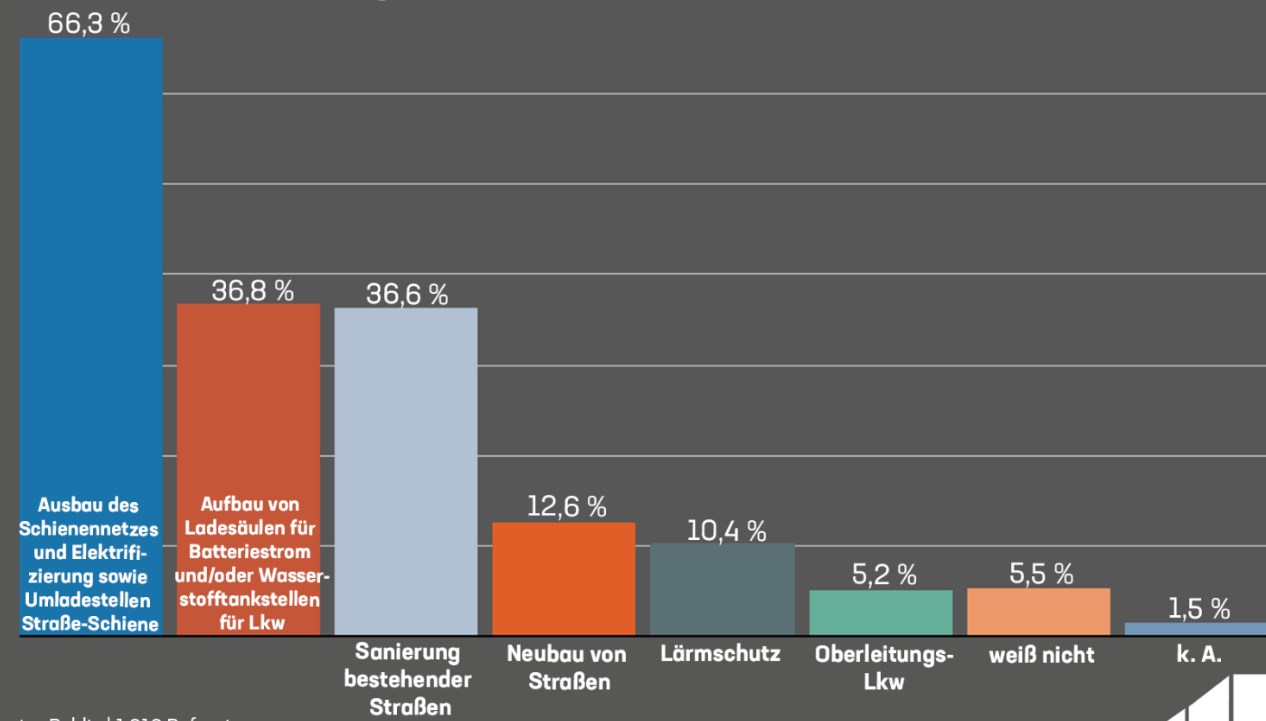
Sollte die Bundesregierung mehr Geld für den Ausbau von Eisenbahnstrecken als für den Ausbau von Straßen ausgeben?



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?



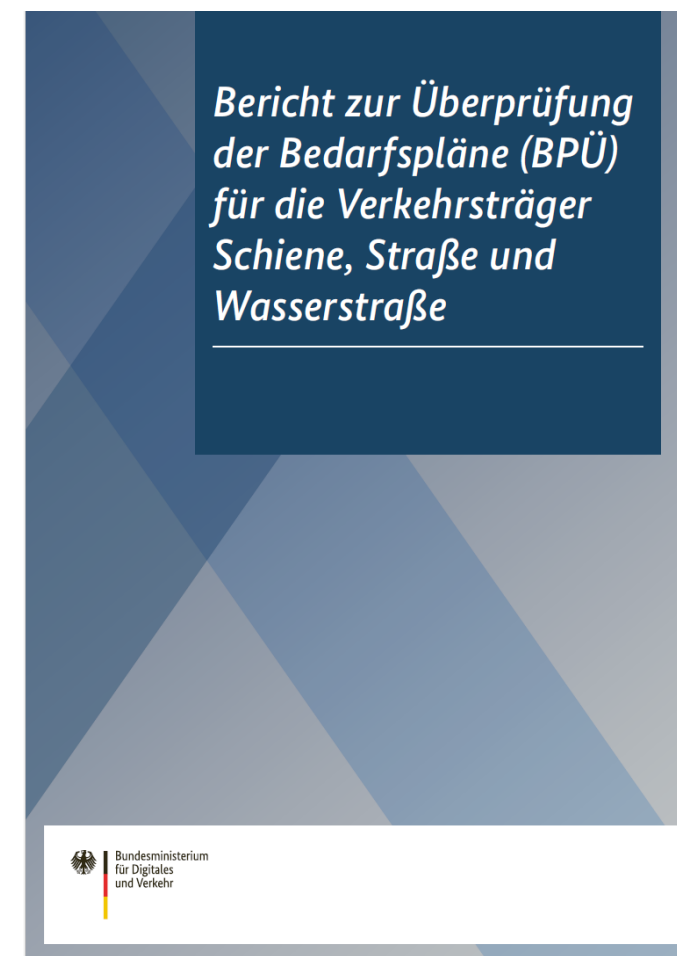
Kantar Public | 1.012 Befragte
Erhebungszeitraum 21.02.-25.02.2025



Le ministère des Transports clairement orienté vers la poursuite de la politique actuelle



Contrat de coalition
2025 : Le plan fédéral
des voies de
communication et les
procédures
d'élaboration sont
maintenus. Nous nous
en tenons au principe
«préserver avant de
construire»



Les principales actualités après les élections fédérales



1. Nouvelle coalition entre la CDU/CSU et le SPD – comme de 2005 à 2009 et de 2013 à 2021
2. La CDU prend le contrôle du ministère fédéral des Transports – Le ministre est Patrick Schnieder
3. Plus d'objectifs quantifiés en matière de transport (mais «autre» transfert)
4. Un fonds spécial d'infrastructure de 500 milliards d'euros d'ici 2035. Autres déclarations, pas cohérentes à première vue, sur le financement, possibilité de supprimer à nouveau le financement du rail par une partie du péage des poids lourds. Un fonds d'infrastructure ferroviaire doit être créé.
5. Réforme du prix des sillons annoncée (sans direction)
6. Pas de séparation de l'infrastructure du groupe DB. Réforme des chemins de fer «fondamentale», mais «à moyen terme» - Dissociation et modification de la composition des organes de la DB annoncées
7. Aucune déclaration sur la concurrence, mais: „Pour DB Cargo, nous examinons comment sa viabilité commerciale peut être rétablie à court terme.“

Erratique: „ Avec des partenaires stratégiques, nous allons étudier et développer la transformation du transport par wagons isolés combiné à un système de hub.“

La clôture de la procédure d'aide d'État de l'UE réorganise le marché du transport maritime de marchandises – DB Cargo doit devenir rentable



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
1. Umstrukturierungs- beihilfe	Umstrukturierungsbeihilfen dienen der Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität.	Verluste zwischen 2022 bis 2024 stellen eine Beihilfe dar 2022: -858 Mio. EUR 2023: -583 Mio. EUR 2024: -468 Mio. EUR - Mit Kündigung des Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrags entfällt die automatische Verlustübernahme durch die DB AG Verlustübernahmen vor 2022 waren marktüblich, stellen keine Beihilfe dar Restrukturierungszeitraum: November 2023 bis Dezember 2026
2. Umstrukturierungs- plan (Transformation)	- Wiederherstellung langfristiger Rentabilität durch Rationalisierung, Reorganisation etc. - Erreichung auch bei pessimistischem Verlauf	- Rückkehr in die nachhaltige Profitabilität bis spätestens Ende 2026 - Darlegung in Form eines Basis- wie eines pessimistischen Szenarios
3. Eigenbeitrag	Erheblicher Eigenbeitrag des Unternehmens, seiner Anteilseigner oder Gläubiger oder der Unternehmensgruppe zur Finanzierung der Restrukturierung	Eigenbeiträge insbesondere durch - Nachrangige Wandeldarlehen - Kreditlinien - Veräußerungserlöse - Finanzierungsinstrumente werden zu marktüblichen Konditionen gewährt

L'aide doit rester unique



	Vorgaben der EU-KOM- Restrukturierungsleitlinien	Anwendung bei DB Cargo
4. Begrenzung von Wettbewerbsverfälschungen	• Umsetzung struktureller Maßnahmen (Veräußerungen, Kapazitätsabbau etc.) • Keine Akquisitionen innerhalb des Restrukturierungszeitraums • Marktöffnungsmaßnahmen erforderlich	1. Begrenzung Produktionsvolumen: DB Cargo AG wird das inländische Leistungsvolumen von 2023 nicht überschreiten 2. Erhöhung Leistungseinkauf bei externen EVU: Steigerung des Einkaufs von Traktionsleistungen externer Eisenbahnverkehrsunternehmen im Ganzzugverkehr in Deutschland 3. Keine Akquisitionen bis Ende 2026 4. Veräußerung wesentlicher Anteile an Logistik-Aktivitäten bzw. Assets mit wettbewerbsfördernder Wirkung, u.a. Veräußerung von Rolling Stock, Anteilen an Gesellschaften und Logistik-Aktivitäten
5. Einmaligkeit der Beihilfe	• Keine weitere Restrukturierungsbeihilfe innerhalb von 10 Jahren	• DB erhält keine weiteren Umstrukturierungsbeihilfen binnen 10 Jahren • Sektorweite Fördermaßnahmen (wie Trassen- und Anlagenpreisförderung oder Einzelwagenförderung) bleiben möglich
6. Überwachung durch EU-Kommission	• Anordnung regelmäßiger Berichte durch Bund	• EU-Kommission erhält halbjährliche Berichte durch den Bund zu • Einhaltung der Zusagen der DB Cargo • Umsetzung des Transformationsplans • Die Berichtspflicht beginnt zwei Monate nach der Kommissionsentscheidung • Sie gilt bis zum Ende des Umstrukturierungszeitraumes

Merci de votre attention!

Peter Westenberger

Directeur général

Reinhardtstraße 46, D-10117 Berlin

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

Tel.: +49 170 485 486 4

Mail: westenberger@netzwerk-bahnen.de

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

