

# Optimismus auf der Schiene trotz Stagnation

hwh und DVV Media Group stellen die Frühjahrsergebnisse zum RFX vor

Rail Freight Index, RFX, hwh, Schienengüterverkehr, Marktanalyse

Die Ergebnisse der in Ausgabe 1/2015 von „Güterbahnen“ angekündigten internetbasierten Umfrage zum Schienengüterverkehr im deutschsprachigen Raum liegen vor. 401 Unternehmen haben sich beteiligt, vielen Dank! Bahnen und Kunden prognostizieren einige Entwicklungen sehr unterschiedlich, zeigt der aktuelle Rail Freight Index (RFX).

Paul Wittenbrink

Im März 2015 hat die hwh Gesellschaft für Transport- und Unternehmensberatung mbH aus Karlsruhe zusammen mit den Publikationen „Güterbahnen“ und „Rail Business“ der DVV Media Group erneut Bahnen, Speditionen, Verlader und andere Akteure des Schienengüterverkehrsmarkts zum Marktgeschehen im deutschsprachigen Raum befragt. 401 Unternehmen haben sich an der Erhebung beteiligt, davon waren 52,6% Bahnen und 47,4% Verlader, Speditionen oder sonstige Marktteilnehmer.

## Mengen- und Preisentwicklung

Die erwartete Mengen- und Preisentwicklung im Durchschnitt aller befragten Unter-

nehmen zeigt die *Abbildung 1*. Nach der Mengenentwicklung (Netto-Tonnen) gefragt, gehen die Unternehmen von Steigerungen um etwa 0,4 % bei einem leichten Rückgang im Einzelwagenverkehr, also nahezu von einer Mengenstagnation aus. Dies kann schon als positives Zeichen gewertet werden, sanken im vergangenen Jahr die Mengen doch leicht. Eine Ausnahme bildet der Ganzzugverkehr des Kombinierten Verkehrs (KV): Hier sehen die Unternehmen eine überproportionale Steigerung (1,0%). Dies deckt sich mit der Mittelfristprognose im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), nach der ein überproportionales Wachstum im KV prognostiziert wird.<sup>1</sup>

Insgesamt scheint der Schienengüterverkehr aber an Dynamik zu verlieren. Im Vergleich zur Umfrage zum Jahresende 2013 fällt das erwartete Wachstum für 2015 mit 0,4 % weitaus schwächer aus als die Erwartungen für 2014 waren. Damals sahen die Unternehmen über alle Verkehre noch eine Mengensteigerung um etwa 0,9%.

## Unterschiedliche Bewertung durch Bahnen und Kunden

Interessant ist der Blick auf die Bewertung durch Bahnen auf der einen und Verlader, Speditionen und sonstige Unternehmen auf der anderen Seite (siehe *Abbildung 2*). So sehen die befragten Verlader und Speditionen die Welt systematisch etwas optimistischer als die Bahnen. Während etwa die Verlader/Bahnspeditionen für alle Verkehre von einem Wachstum um 0,6% für 2015 im Vergleich zum Vorjahr ausgehen, liegt der entsprechende Wert bei den Bahnen bei nur 0,3%. Besonders groß ist der Unterschied bei den Arbeitszügen: Hier sehen die befragten Bahnen einen Anstieg um nur 0,2%, während die anderen Befragten hier einen Wert von 0,8% annehmen.

Auch wenn man angesichts der geringen Veränderungsraten die Bewertungsunterschiede zwischen den Bahnen und ihren Kunden vorsichtig interpretieren muss, scheinen die Bahnen nach den Mengenrückgängen im Schienengüterverkehr im vergangenen Jahr und als Folge des anhaltenden Preisdrucks von Seiten des LKW sehr vorsichtig bei ihren Preis- und Mengenprognosen zu sein. Eine Einschätzung, die womöglich zu pessimistisch ist, denn nach der aktuellen Mittelfristprognose des

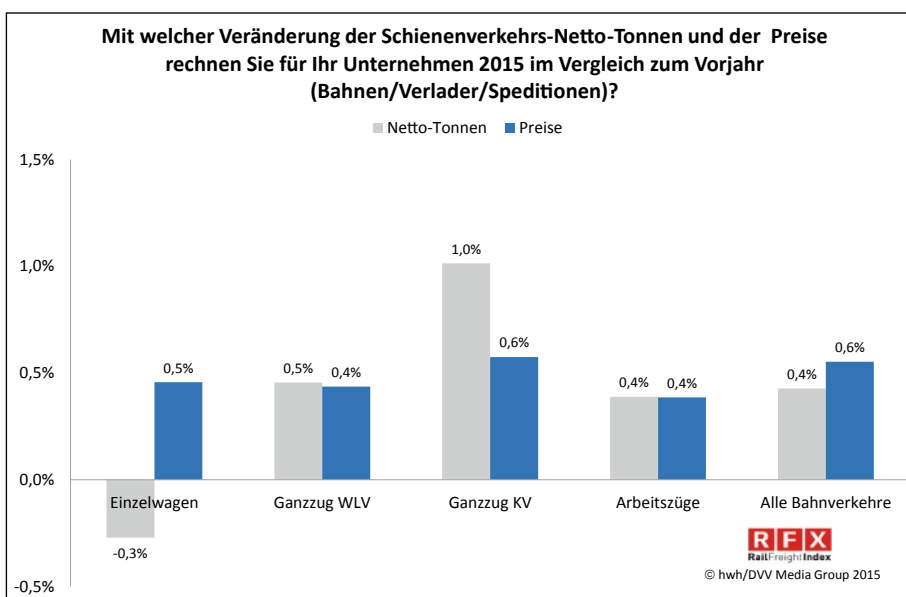


Abb. 1: Erwartete Veränderung von Tonnage und Preisen 2015

BMVI für den Schienengüterverkehr soll das Transportaufkommen (t) um 1,5% und die Transportleistung (tkm) um 2,8% im Vergleich zum Vorjahr wachsen.<sup>2</sup>

**Größte Preiserhöhungen im Einzelwagenverkehr erwartet**

Angesichts der weitgehenden Stagnation bei den Mengen stellt sich die Frage, welche Preisentwicklung die Unternehmen erwarten. Hier sehen im Durchschnitt alle befragten Unternehmen für das Jahr 2015 eine relativ hohe Preisstabilität (0,6 %; siehe *Abbildung 1*). Erstaunlich ist, dass die höchsten Preissteigerungen für den Einzelwagenverkehr prognostiziert werden. Hier droht die Gefahr einer Spirale nach unten. Der gleichzeitig erwartete Rückgang bei den Einzelwagenverkehren bedeutet durch die geringere Auslastung im Regelfall steigende Kosten, die wiederum nicht selten Preiserhöhungen zur Folge haben – mit entsprechenden Wirkungen auf die Mengen. Durchbrochen werden kann diese Spirale nur durch neue innovative Konzepte. Womöglich müssen Bahnen, Bahnspeditionen und Verlager hier zu ganz neuen organisatorischen Lösungen<sup>3</sup> und Kooperationen kommen sowie eine stärkere gemeinsame Auslastungsverantwortung übernehmen.

Interessant ist auch bei der Preisbetrachtung wieder der Vergleich der Antworten von Bahnen und Verladern beziehungsweise Speditionen (*Abbildung 2*). Wie schon bei der Mengenentwicklung zeigt sich auch bei der Preisentwicklung, dass die Verlager/Speditionen weitaus größere Steigerungen erwarten als die Bahnen. Während die befragten Bahnen zum Beispiel bei den Einzelwagenverkehren mit 0,2% praktisch eine Preisstabilität erwarten, rechnen – oder befürchten – die befragten Verlager/Speditionen hier mit einem Anstieg um 0,7%. Ähn-

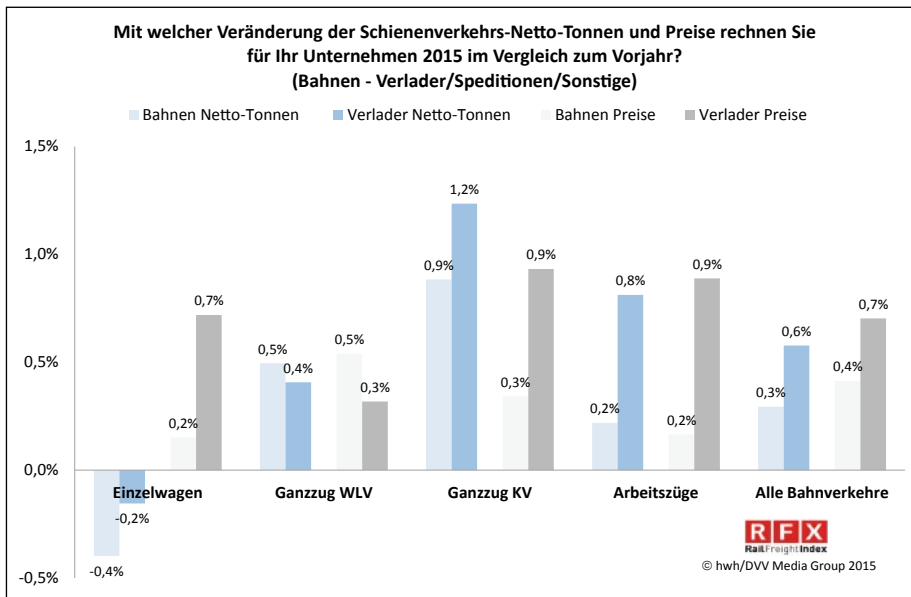


Abb. 2: Erwartete Veränderung von Tonnage und Preisen, differenziert nach Bahnen und Verladern

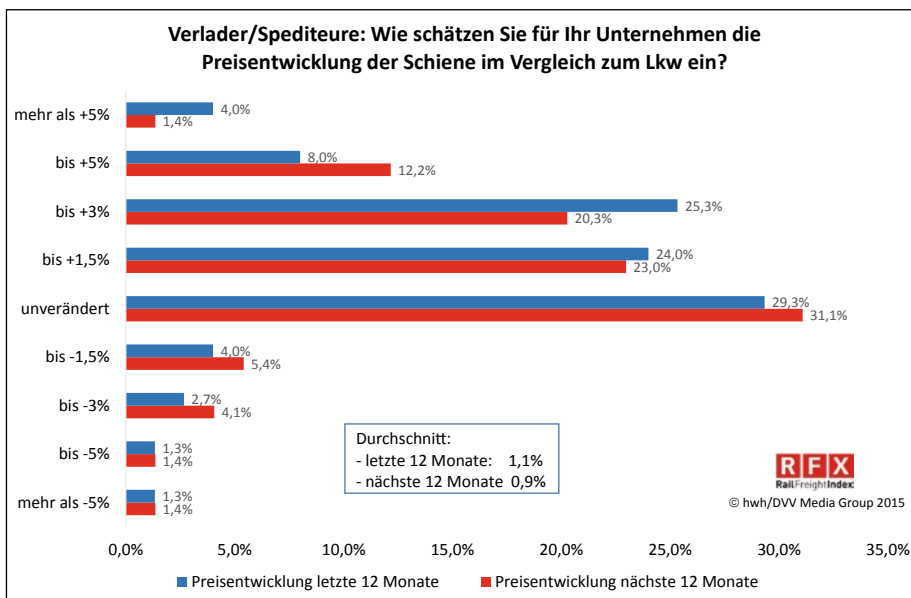


Abb. 3: Preisentwicklung im Vergleich zum Lkw



**BESTE VERBINDUNGEN ZU IHRER SICHERHEIT**



**WIR SCHÜTZEN IHREN ERFOLG.**

**NVK - DER SPEZIALIST FÜR RISIKOMANAGEMENT UND VERSICHERUNGSLÖSUNGEN IM SCHIENENVERKEHR**

NVK GMBH NORDDEUTSCHES VERSICHERUNGSKONTOR  
 DER SPEZIALMAKER FÜR DIE VERKEHRSBRANCHE  
 WARBURGSTRASSE 45 • 20354 HAMBURG  
 TELEFON: +49 40 6056424-70 • FAX: +49 40 6056424-99 • INFO@NVK-GMBH.DE  
 WWW.NVK-GMBH.DE



Abb. 4: Erwarte Kostenentwicklung im Schienengüterverkehr

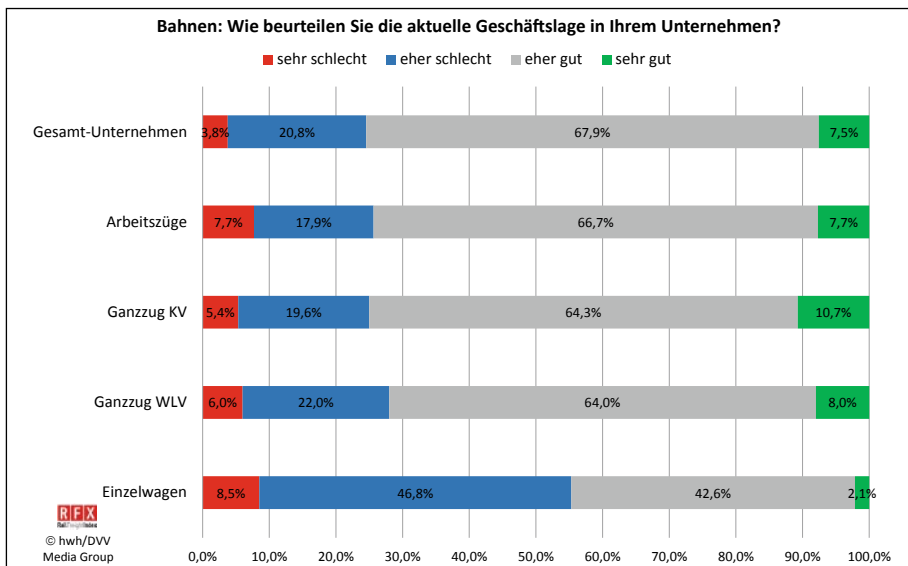


Abb. 5: Aktuelle Geschäftslage

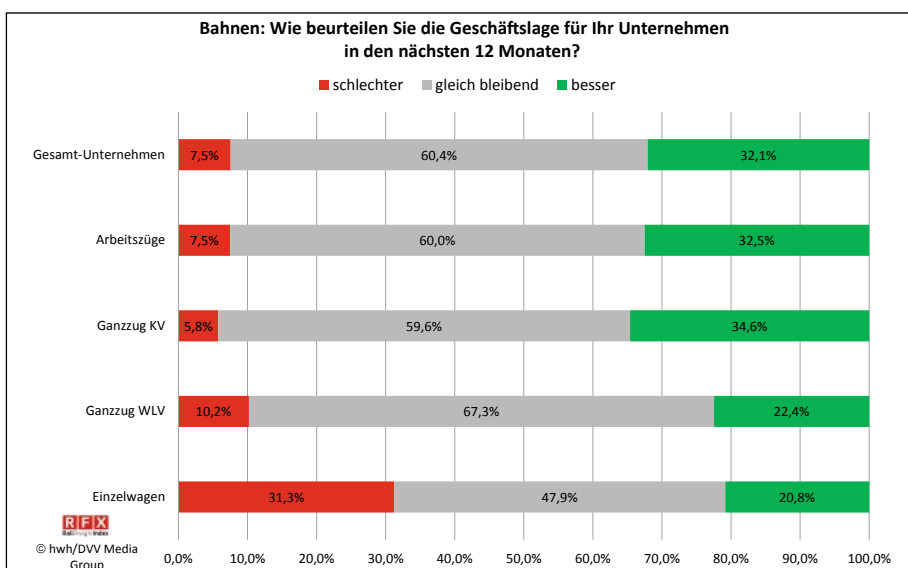


Abb. 6: Erwartung künftige Geschäftslage

lich sieht die Situation im KV-Ganzzugverkehr aus: Hier steht eine Preisbefürchtung von plus 0,3% Preisbefürchtungen der Kunden in Höhe von 0,9% gegenüber.

**Preisentwicklung im Vergleich zum LKW**

Die Schienenverkehrskunden wurden auch gebeten, die Preisentwicklung der Schiene im Vergleich zum LKW einzuschätzen (siehe Abbildung 3). Nach Aussagen von 61,3% der befragten Verlager und Speditionen ist der Schienengüterverkehr in den vergangenen zwölf Monaten im Vergleich zum LKW teurer geworden. Nur knapp 9% gehen von einer Verbesserung gegenüber dem LKW aus. 29,3% sehen eine unveränderte Situation. Nach Einschätzung der Unternehmen sind die Preise im Vergleich zum LKW um zirka einen Prozentpunkt gestiegen.

Für die nächsten zwölf Monate zeigt der Rail Freight Index folgendes Bild: Die Mengen haben sich in den vergangenen zwölf Monaten im Vergleich zum LKW kaum verändert (minus 0,4%), was auch für die nächsten Monate so gesehen wird (minus 0,3%). Auch wenn die leichten Mengenverluste noch nicht dramatisch sind, muss die Schiene einige Anstrengungen unternehmen, um nicht an Attraktivität zu verlieren.

**Steigende Kosten insbesondere bei Personal, Energie und Trassen**

Neben der erwarteten Mengen- und Preisentwicklung war die Kostenentwicklung ein weiterer Schwerpunkt der Analyse für den aktuellen RFX. Da die Verlager hier nur indirekt betroffen sind, mussten hier nur die Bahnen antworten (siehe Abbildung 4). Ganz oben auf der Agenda stehen bei ihnen steigende Personalkosten, etwa für Lokführer, Wagenmeister und Rangierer. Zudem wird mit steigenden Trassen- und Energiekosten gerechnet. Das ist insofern interessant, weil die Kostenentwicklung beim LKW aktuell durch reduzierte Mautsätze und sinkende Dieselpreise in eine andere Richtung geht.

Angesichts der erwarteten stagnierenden Preise sind die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) noch mehr gefragt, ihre Produktivität zu steigern, unrentable Geschäfte einzustellen, sich auf ihre Kernkompetenzen zu fokussieren und einer klaren Strategie zu folgen – Anforderungen, bei denen nach wie vor viele EVU Handlungsbedarf haben.

**Aktuelle und künftige Geschäftslage**

Abschließend zielten die Fragen auf die Einschätzung der aktuellen Geschäftslage für den Schienengüterverkehr (Abbildung 5). Vor die Möglichkeit gestellt, zwischen „sehr

schlecht“, „eher schlecht“, „eher gut“ oder „sehr gut“ zu entscheiden, gaben mehr als 70% der Unternehmen an, dass sie die aktuelle Geschäftslage eher als gut (oder auch sehr gut) beurteilen. Dies ist erstaunlich, gehen doch die Unternehmen von stagnierenden Mengen, Preisen und steigenden Kosten aus. Womöglich ist jedoch nach den Erfahrungen des vergangenen Jahres bereits eine Stagnation ein Erfolg.

Es zeigen sich jedoch auch Unterschiede zwischen den untersuchten Segmenten: Während bei den Ganzzügen im KV und Wagenladungsverkehr noch fast drei Viertel der Unternehmen die Lage als eher gut einschätzen, sind dies beim Einzelwagenverkehr nur noch 44,7%. Die Mehrheit bewertet hier die Lage eher als schlecht oder sogar sehr schlecht.

Nach der Prognose für die nächsten zwölf Monate gefragt, zeigt sich ein gewisser Optimismus (siehe *Abbildung 6*). 60,4% der Bahnen erwarten für ihr Gesamtunternehmen eine eher gleichbleibende Situation, während sogar fast ein Drittel (32,1%) von einer Verbesserung der Geschäftslage für ihr Unternehmen ausgeht. Aber hier lohnt ein Blick auf die einzelnen Segmente ebenfalls: Auch beim Einzelwagenverkehr geht ein Fünftel (20,8%) der antwortenden Bahnen von einer Verbesserung aus. Fast ein Drittel (31,3%) rechnet jedoch mit einer Verschlechterung. Das deutet darauf hin, dass gerade der Einzelwagenverkehr nach wie vor mit großen Unsicherheiten verbunden ist.

**Leichter Optimismus trotz Herausforderungen**

Auf die gesamte Umfrage zum RFX bezogen, sehen die Unternehmen eher eine Sta-

**Rail Freight Index**

Ob Speditionen, Verlager oder Bahnen – die Herausforderungen für die Unternehmen der Schienengüterverkehrsbranche sind groß. Das zeigen die Beiträge von Dr. Paul Wittenbrink. Der Rail Freight Index (RFX) will den Marktteilnehmern mit zeitnahen und realistischen Wettbewerbs-, Preis- und Kosteninformationen helfen, mit diesen Herausforderungen umzugehen. Gleichzeitig erheben die hwh Gesellschaft für Transport- und Unternehmensberatung mbH und „Güterbahnen“ aber auch die Chancen, die die Branche für Transporte auf der Schiene sieht. Dies geschieht online zwei Mal pro Jahr, jeweils im Frühjahr und im Herbst. Die Ergebnisse werden exklusiv zunächst in „Güterbahnen“ veröffentlicht. Zudem erhalten alle Teilnehmer der Umfrage die Ergebnisse per E-Mail. Alle Unternehmen sind herzlich eingeladen, sich an den Umfragen zu beteiligen. Je mehr Antworten, desto aussagekräftiger ist der RFX.



Über die hier präsentierten Resultate berichtet Wittenbrink darüber hinaus auf der Messe „transport logistic“ am 7. Mai 2015 um 12:30 Uhr während des Rail Business Forums „Schienengüterverkehr – Markttransparenz und technische Herausforderungen“. Die Teilnahme ist kostenfrei.

Weitere Informationen: [www.eurailpress.de/rbs-forum](http://www.eurailpress.de/rbs-forum) und [www.hwh-transport.de](http://www.hwh-transport.de)

gnation bei den Mengen. Das wird angesichts der leichten Mengenrückgänge im vergangenen Jahr womöglich schon als gewisser Erfolg gesehen, betrachtet doch die überwiegende Mehrheit ihre heutige und künftige Geschäftslage als eher gut. Die Herausforderungen bleiben jedoch bestehen, zeichnen sich doch weitere Kostensteigerungen insbesondere in den Bereichen Personal, Energie und Trasse ab und stehen einer Stagnation bei den Preisen gegenüber. So sind die Bahnen noch mehr gefordert, ihre Produktivität zu erhöhen, unrentable Geschäfte einzustellen, sich auf ihre Kernkompetenzen zu fokussieren und einer klaren Strategie zu folgen. ■

um 7,4 % steigt. (Eisenbahn insgesamt: 5,6 %); vgl. eigene Berechnungen nach Intraplan Consult GmbH, Ralf Ratzenberger, BAG-Luftverkehr (2015): Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr – Mittelfristprognose Winter 2014/15, München/Köln, S. 28.

<sup>2</sup> Vgl. ebenda.

<sup>3</sup> Zu neuen organisatorischen Lösungen für den Einzelwagenverkehr vgl. Wittenbrink, Paul; Hagenlocher, Stefan; Heizmann, Bernhard (2012): Neue Ansätze im Einzelwagenverkehr, in: Güterbahnen Nr. 1/2013, S. 29-33; Wittenbrink, Paul; Hagenlocher, Stefan; Heizmann, Bernhard (2013): Neue Formen einer Organisation des Einzelwagenverkehrs, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Nr. 1/2013, S. 24-49.

<sup>1</sup> So wird nach der aktuellen Mittelfristprognose Winter 2014/15 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur für den KV im Zeitraum von 2014 bis 2018 ein Gesamtwachstum der Transportleistung (tkm) von 12,5 % prognostiziert, während der Gesamtverkehr nur



**Paul Wittenbrink**, Prof. Dr. Gesellschafter der hwh Gesellschaft für Transport- und Unternehmensberatung mbH, Karlsruhe, und Professor für Transport und Logistik an der Dualen Hochschule Baden-Württemberg (DHBW), Lörrach [wittenbrink@dhw-loerrach.de](mailto:wittenbrink@dhw-loerrach.de)



» MULTITALENT «



**TRIMODALE LOGISTIK IST UNSERE STÄRKE** Clever kombinieren mit RheinCargo: Mit unserer Erfahrung im internationalen Eisenbahngüterverkehr, sieben Häfen in Köln, Neuss und Düsseldorf und vielseitigem Know-how bieten wir maßgeschneiderte Logistiklösungen – zu Wasser, auf der Schiene und kombiniert. » [www.rheincargo.com](http://www.rheincargo.com)

Der trimodale Profil! <<

# Kosten, Wettbewerb und Regulierungen kontra Stau, Mindestlohn und Innovationen

Neben Angaben zu Preisen, Mengen und Geschäftslage haben die Unternehmen, die an der Frühjahrs-umfrage zum Rail Freight Index (RFI) 2015 teilgenommen haben, auch die aus ihrer Sicht größten Herausforderungen und Chancen für den Schienengüterverkehr (SGV) genannt. Dr. Paul Wittenbrink, Gesellschafter der hwh Gesellschaft für Transport- und Unternehmensberatung mbH, Karlsruhe, und Professor für Transport und Logistik an der dualen Hochschule Baden-Württemberg (DHBW) in Lör-rach, fasst die Ergebnisse zusammen.

## Größte Herausforderungen

Am häufigsten haben die Teilnehmer die steigenden Kosten für Personal, Trasse und Energie bei gleichzeitig fallenden LKW-Kosten als Herausforderungen für den SGV bezeichnet. So sanken aktuell im LKW-Verkehr die Diesel- und Mautkosten, während die Trassen- und Energiekosten auf der Schiene seit Jahren kontinuierlich stiegen.

Dazu kommt der intensive Preiswettbewerb, gerade durch osteuropäische LKW-Unternehmer. Auch schwächt der starke Kurs der Schweizer Währung die Schiene bei Verkehren durch die Schweiz. Darüber hinaus sind die Unpaarigkeiten aufgrund veränderter Warenströme mit den südeuropäischen Ländern eine Herausforderung.

Zusätzlich zur Kosten- und Preisentwicklung erschweren nach Angaben vieler Unternehmen zunehmende staatliche Regulierungen (Lärmauflagen, Zertifizierungs- und Auditierungsanforderungen, Fahrzeugzulassungen...) sowie eine mangelnde Harmonisierung und Interoperabilität im Bereich der Regelwerke den Wettbewerb mit der Straße. Nach Einschätzung diverser Befragter senken die im Vergleich zum LKW unverhältnismäßig hohen Auflagen zur Sicherheit der Güterwagen die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene. Eine zentrale Herausforderung besteht daher darin, darauf hinzuwirken, dass die Sicherheitsanforderungen an LKW-Verkehre denen an Schienengüterverkehre angeglichen werden.

Einige Teilnehmer sprechen davon, dass sich die SGV-Branche zunehmend in einem „Regulierungswahn“ befindet, bei dem die Aufsichtsbehörden die Eisenbahnen aufgrund von wachsenden Meldepflichten zu einem immer größeren Administrationsapparat zwingen, was die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber der Straße weiter reduziere. Das eigentliche Ziel, mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern, werde hiermit konterkariert.

Ein großes Thema sind zudem die Infrastrukturengpässe. Exemplarisch ist hier die Aussage eines Befragten, der davon spricht, dass am Rande der Autobahnen immer mehr LKW-Parkplätze gebaut werden, während gleichzeitig die Langsamfahrstellen auf der Schiene immer weiter zunehmen. Darüber hinaus bestehen häufig Trassen- und Terminal- und zum Teil auch Waggonengpässe. Zudem wird es für Bahnen immer schwieriger, ausreichend qualifiziertes Personal zu finden.

Eine zentrale Herausforderung besteht aber auch darin, neue Lösungen für den Schienengüterverkehr, insbesondere im Einzelwagenverkehr, zu finden. Neben einer Leistungsverbesserung sind hier mehr Qualität, Pünktlichkeit und Service, verstärkte bahnahe Logistik und marktgerechte IT-Lösungen gefragt. Nach Ansicht mancher Teilnehmer werden die klassischen Angebote der Bahnen den Marktanforderungen nicht mehr gerecht. Es müssten mehr kundenspezifische Angebote organisiert werden, neue Formen für die Verteilung des Auslastungsrisikos zwischen Bahnen, Speditionen und Verladern gefunden und die Transportdauer im SGV reduziert werden.

## Die größten Chancen

Auch wenn aus Sicht vieler Unternehmen aktuell die Herausforderungen im SGV überwiegen, werden doch einige Chancen gesehen. So sind diverse Befragte der Auffassung, dass in Zukunft eine Chance für die Schiene darin besteht, angesichts zunehmender Staus auf der Straße noch stärker die Vorteile hoher Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit auszuspielen. Dies könne gerade bei Just-in-Time-Transporten und großvolumigen Fertigwarentransporten Wettbewerbsvorteile bringen. Hinzu kommen die systembedingten Vorteile der Schiene beim Klima- und Umweltschutz.

Auch werden nach wie vor große Chancen im Kombinierten Verkehr (KV) gese-

hen. Dies betrifft insbesondere Chemie-, aber auch Montan-Verkehre. Positiv schätzen die Teilnehmer zudem den steigenden Welthandel mit einer einhergehenden weiteren Containerisierung der Warenströme ein. Eine Chance besteht darüber hinaus darin, Marktpotenziale bei der Verlagerung von Sattelanhängern auf die Schiene zu nutzen. Dabei werden auch die Vorteile leichter Taschenwagen gesehen, um mehr Nutzlast transportieren zu können. Schließlich sollte das Potenzial gemischter Züge KV/WLV stärker genutzt werden.

Im Hinblick auf die Kosten sehen einige Unternehmen Bewegung bei der Anmietung von Loks. Durch das teilweise vorhandene Überangebot in diesem Markt komme es tendenziell zu einer Preissenkung. Manche Befragte erhoffen sich zudem durch eine weitere Liberalisierung des Bahnstrommarkts sinkende Kosten. Zudem bestehe bei anziehender Konjunktur die Chance von Kostendegressionseffekten auf der Schiene.

Zwar sinken im LKW-Verkehr die Energie- und Mautkosten. Gleichzeitig nimmt jedoch der LKW-Fahrmangel zu, was sich für die Schiene nach Meinung einiger Umfrageteilnehmer als Chance erweisen kann. Hinzu kommt der Mindestlohn in Deutschland, der für die Verlagerung wegen der Eigenhaftung zu einem erheblichen administrativen Aufwand und für die LKW-Unternehmen zu Kostensteigerungen führen kann.

Bisher unzureichend genutzte Chancen sehen die Befragten des Weiteren im Bereich der Innovationen im SGV. Dies betrifft etwa technische Lösungen im Bereich IT, Lösungen im Hinblick auf längere Güterzüge oder neue Güterwagen oder auch die Einführung von ETCS, aber auch organisatorische Lösungen wie die verstärkte Nutzung von Speditionen zur Bündelung von Sendungen oder die Einführung neuer Preismodelle zur Auslastungssteuerung. ■