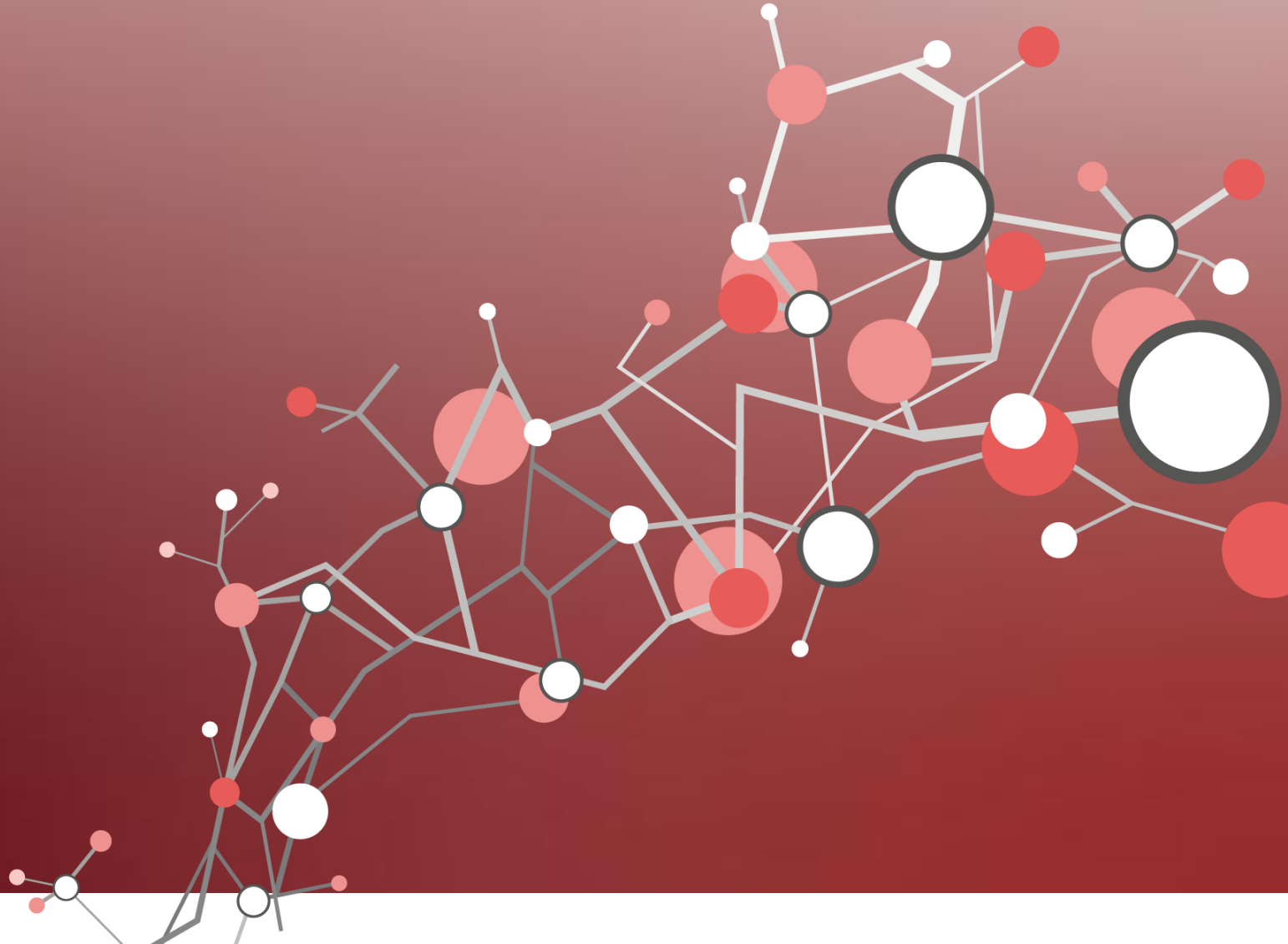


Wirtschaftliche Bedeutung des Einzelwagenverkehrs für die Europäische Industrie

SCI/Verkehr

Tobias Blätgen & Leandro Padovan

Düsseldorf / 07.10.2026



Disclaimer

SCI Verkehr wurde als Berater für das Projekt “Wirtschaftliche Bedeutung des Einzelwagenverkehrs (EV) für die europäische Industrie und Beschäftigung“ durch die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) (nachfolgend „Auftraggeber“) beauftragt. Unterstützt wurde das Vorhaben durch die Europäische Transportarbeiter-Föderation (ETF), die Gewerkschaft vida, die Gewerkschaft des Verkehrspersonals (SEV), den Unabhängigen Gewerkschaftsbund Luxemburg (OGBL) und den Niederländischen Gewerkschaftsbund (FNV).

Dieser Bericht ist Teil des ursprünglichen Berichts für die EVG und dient ausschließlich der Verwendung durch den Auftraggeber. Inhaberin der Urheberrechte an diesem Bericht ist die SCI Verkehr GmbH. Der Bericht darf ausschließlich vom Auftraggeber sowie von ihm autorisierten Mitarbeitenden zu den vertraglich vereinbarten Zwecken verwendet werden. Eine Unterlizenzierung, Übertragung der eingeräumten Nutzungsrechte ist

ohne vorherige schriftliche Zustimmung von SCI Verkehr GmbH ausdrücklich untersagt. Der Auftraggeber darf diesen Bericht an Dritte weitergeben. Dieser Bericht wird nicht zu Gunsten irgendwelcher Dritter erstellt. SCI Verkehr übernimmt keine Haftung gegenüber Dritten.

Unbeschadet der eingeräumten Nutzungsrechte ist es dem Auftraggeber und allen sonstigen Dritten untersagt, die von SCI Verkehr erbrachten Leistungen – ganz oder teilweise – zum Text- und Data-Mining oder zum Training, Fine-Tuning oder zur Evaluierung von KI-Systemen zu verwenden. Dies gilt auch für abgeleitete Datensätze, Vektorisierungen und Embeddings. Eine Nutzung zu diesen Zwecken bedarf der vorherigen schriftlichen Zustimmung von SCI Verkehr.

Die Aussagen und Empfehlungen des Berichts beziehen sich ausschließlich auf den Stand der Untersuchungen zum Zeitpunkt seiner

Veröffentlichung. SCI Verkehr hat den Bericht nach bestem Wissen und mit größtmöglicher Sorgfalt erstellt. SCI Verkehr übernimmt – soweit gesetzlich zulässig – keine Haftung oder Gewähr für die in diesem Bericht enthaltenen Prognosen, Einschätzungen und Empfehlungen. Die von SCI Verkehr getroffenen Aussagen stellen keine Garantien im Rechtssinne dar.

Das vorliegende Dokument leistet einen Beitrag zur Vertiefung der Faktenbasis für den laufenden Dialog über die Zukunft des Einzelwagenverkehrs für den Auftraggeber. Es werden die Ergebnisse wiedergegeben.

Navigator und Insider für die Bahn- und Logistikbranche

SCI Verkehr GmbH

Ist eine unabhängige mittelständische Unternehmensberatung fokussiert auf strategische Fragestellungen im internationalen Bahn-, Infrastruktur- und Logistikbusiness.

Wir kennen unsere Märkte weltweit und begleiten unsere internationalen Kunden seit 1994 bei der Entwicklung und Realisierung ihrer Strategien. Weitere Informationen unter www.sci.de



Unsere Produkte

- **SCI RAILDATA**
Newsdatenbank und Business Intelligence Plattform mit komprimierten Nachrichten aus der weltweiten Bahnindustrie. Personalisierte Recherchen nach Themen und Ausschreibungen.
- **SCI MULTICLIENT-STUDIES**
Kompakte Studien mit einheitlichen Sichtweisen und Definitionen der Märkte, aufbereiteten Bestands- und Prognosedaten sowie aktuellen Trends.
- **SCI DATABASE**
Laufend aktualisierte Kennzahlen und Prognosen zu Unternehmen, Fahrzeugflotten und zur Netzwerkinfrastruktur.

1

Der Einzelwagenverkehr (EV) besitzt eine hohe wirtschaftliche und strategische Bedeutung für Industrie, Beschäftigung und Resilienz in Europa.



2

Der EV ist komplex und wird derzeit defizitär betrieben. Die aktuellen Fördermaßnahmen sind ein erster Schritt, stabilisieren das System jedoch nur kurzfristig.



3

Frühere Rationalisierungsmaßnahmen führten zu Mengenverlusten – durch schlechtere Erreichbarkeit (A) oder höhere Preise (B). Diesen Teufelskreis gilt es zu durchbrechen: Kosten durch Innovation (z.B. DAK) senken, Mengen durch höhere Wettbewerbsfähigkeit steigern.



Die EU braucht ein strategisches „Zielbild Einzelwagenverkehr 2030“.

Dafür notwendig sind koordinierte europäische Finanzierungslösungen zur gezielten Unterstützung des EV (insb. für Rangierinfrastruktur, Gleisanschlüsse und DAK-Roll-out).



Industrie, Beschäftigung und Resilienz in Europa

Der EV besitzt eine hohe wirtschaftliche und strategische Bedeutung für Industrie, Beschäftigung und Resilienz.

Er ist existenziell für den Industriestandort Europa.

Der EV funktioniert nur im Verbund – ein Netzzrückbau in Deutschland, zum Beispiel, hätte unmittelbare Auswirkungen auf verbundene Märkte in Nachbarländern

Ausgewählte Standorte von Großindustrie und KMU mit Abhängigkeit vom internationalen EV



Chemie – z.B. BASF, Borealis

Austausch von Spezialchemikalien in Kesselwagen zwischen Hauptwerken und dezentralen Verarbeitern.



Konsumgüter – z.B. Warsteiner

Belieferung regionaler Großhändler bei Sendungsgrößen unterhalb eines Ganzzuges.



Stahl – z.B. thyssenkrupp, voestalpine, ArcelorMittal

Versand von Coils an KMU-Kunden und Schrott-Rückführung zur Ressourcensicherung, sowie Transport von Halbfabrikaten zwischen diversen Veredelungsstandorten.



Automotive – z.B. Skoda Auto

Just-in-Time-Versorgung mit Motoren/ Getrieben aus dem europäischen Zuliefernetzwerk.



Industrie-Cluster – z.B. Hafen Antwerpen, Industriebahn Stuttgart

Zusammenführung von einzelnen Wagen verschiedener KMU zu effizienten Langstreckenzügen.



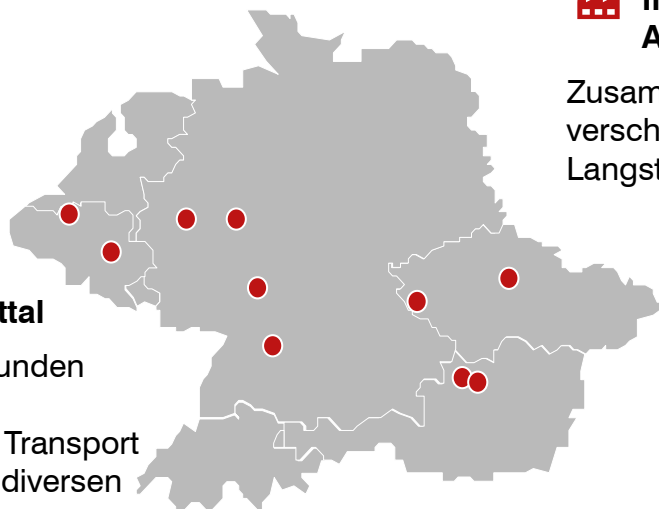
Holz – z.B. Lenzing AG, Papierholz Austria, Stora Enso

Erschließung ländlicher Räume für den Holzabtransport und die Versorgung großer Sägewerke.



Schrott – z.B. Scholz Logistik

- Rückführung von Sekundärrohstoffen zwischen Industrieclustern (insb. DE/PL – IT via AT) zur Sicherung geschlossener Stoffkreisläufe.



- **Xrail als Basis:** Mit der Allianz Xrail (u. a. DB Cargo, RCG, SBB Cargo) wurden wichtige Fortschritte bei Kapazitätsbuchung und Qualitätssteigerung erzielt, was allein die Profitabilität jedoch nicht sichert.
- **Europäischer Kontext & Systemrisiko:** Die Stabilität des EV erfordert ein koordiniertes europäisches Vorgehen, da nationale Kapazitätsanpassungen unmittelbar grenzüberschreitende Verkehre und industrielle Lieferketten beeinträchtigen.
- **Krisenfestigkeit durch Vernetzung:** In volatilen Marktphasen führen reduzierte Bedienfrequenzen zu steigenden Stückkosten im System, da Fixkosten auf geringere Mengen verteilt werden, was sich unmittelbar in höheren Preisen für die Industrie niederschlägt. Das internationale EV-Netzwerk ermöglicht es, auch bei schwankenden Auftragsbeständen die Anbindung zu erhalten.
- **Abhängigkeit der Großindustrie:** EV verbindet die Produktion der Großindustrie mit kleinen Standorten und spezialisierten Abnehmern.

2

Wirtschaftliche Herausforderungen und Förderinstrumente

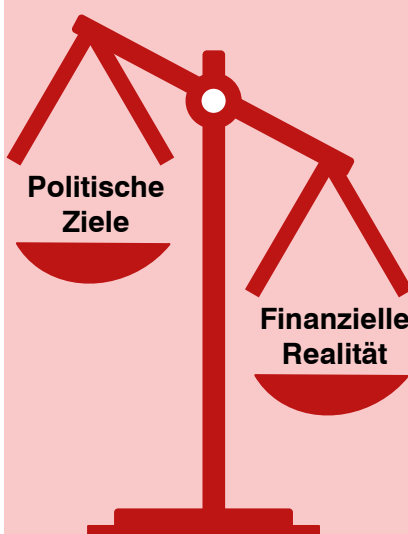
Der EV ist komplex und wird derzeit defizitär betrieben. Die aktuellen Fördermaßnahmen sind ein erster Schritt, stabilisieren das System jedoch nur kurzfristig.

EV ist das Sorgenkind der Staatsbahnen – die Politik fordert Verkehrsverlagerungen auf die Schiene, der Wettbewerb zwingt die Eisenbahnverkehrsunternehmen in existenzbedrohende Sparzwänge

„Verlustbringer“ EV bei Staatsbahnen

EVU	EBIT 2024 (Mio. Euro)	Status EV
DB Cargo	-350	EV verursacht ca. 80 % der Verluste, sichert aber 90 % der Fläche.
RCG	-10	EV trägt zur angespannten Ergebnislage bei; geringe Verluste im EVU-Vergleich.
SBB Cargo	-100	Trotz hoher Effizienz: Kosten der "Letzten Meile" fressen Margen.
PKP Cargo	-550	Hier ist der GV – vor allem mit Kohleverkehren – für Minus verantwortlich.
CD Cargo	-40	Der Rückgang bei Kohle und Stahl führt zu anhaltender Verlustsituation.
Green Cargo	-30	Kontinuierliche Verluste im EV trotz staatlicher Unterstützung.

Quelle: Jahresberichte



- **„Das Paradoxon der Staatsbahnen:“** Die Politik erwartet vom Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) die Bedienung der Fläche (Daseinsvorsorge) und will Verkehre von der Straße auf die Schiene verlagern, bewertet die Unternehmen aber nach betriebswirtschaftlichen Kennzahlen.
- Restriktive EU-Wettbewerbsentscheidungen gegen Staatsbahnen wie Fret SNCF und DB Cargo haben die wirtschaftliche Unterdrucksetzung des EV verstärkt und gefährden durch ordnungspolitische Eingriffe die systemkritische Netzstabilität.
- Aktuelle nationale Förderungen haben das Problem zwar abgemildert, es aber nicht vollständig gelöst.
 - **Hohe Fixkosten:** Steigende Infrastrukturkosten sowie zunehmende regulatorische Anforderungen erhöhen die Fixkostenbasis des EV. Rangierbahnhöfe und Personal in der Fläche müssen bereitstehen, egal ob 10 oder 100 Wagen kommen.
 - **Querfinanzierung bricht weg:** Früher haben profitable Ganzzüge (z. B. Kohle) den EV gestützt. Der Rückgang traditioneller Mengen infolge struktureller Veränderungen in der Branche erhöht den finanziellen Druck auf EVU.

3

Zukunft des EV in drei Szenarien

Die zukünftige Rolle des EV kann in drei Szenarien aufgezeigt werden: (1) deutliche Kostenreduktion, (2) Fokus auf Umsatzsteigerung und (3) politische und technologische Veränderungen

Der EV steht unter dem Druck der Europäischen Kommission – u.a. DB Cargo und SNCF sind zur Radikalsanierung gezwungen, aber die herkömmlichen Hebel allein gefährden das System

Die Ausgangslage

Die Europäische Kommission (EK) fordert eine grundlegende Sanierung des EV, da jahrelange Defizite als unzulässige Staatsbeihilfen gewertet werden.

- **Fret SNCF** musste aufgrund von EK-Auflagen radikal restrukturiert werden („Diskontinuität“). Das Ergebnis war die Aufgabe zahlreicher Verkehre und die Aufspaltung des Unternehmens.
- **DB Cargo** steht unter massivem Druck, die Verluste im EV zu eliminieren. Die EK fordert eine klare Trennung von profitablen Ganzzügen und dem defizitären EV-Netz.

Die strategischen Hebel im Vergleich

Strategischer Hebel	Operative Umsetzung	Resultierendes Szenario
Kosten senken	Netzwerk-Reduktion: Stilllegung defizitärer Standorte und Gleisanschlüsse (Analogie zur Post: „Nur noch Großstädte bedienen“).	Szenario A: Kontrollierter Rückzug / Rumpfnetz
Umsatz steigern	Preisanpassung: Massive Erhöhung zur Erreichung der Kostendeckung ohne Rücksicht auf Marktelastizität.	Szenario B: Aggressive Bepreisung
Innovation & Transformation	Effizienz & Förderung Kostenreduzierung durch Technologie (z.B. DAK) bei gleichzeitiger Erlösstützung zur Markterhaltung.	Szenario C: Technologische Transformation

In der Vergangenheit wurden insb. die Hebel A und B genutzt, was jedoch zu einer Erosions-Spirale führte: Eine schlechtere Erreichbarkeit (A) oder höhere Preise (B) führen zu Mengenverlusten. Szenario C bricht diesen Teufelskreis auf, indem es die Kostenstruktur durch Automatisierung senkt, statt nur zu verknappen.

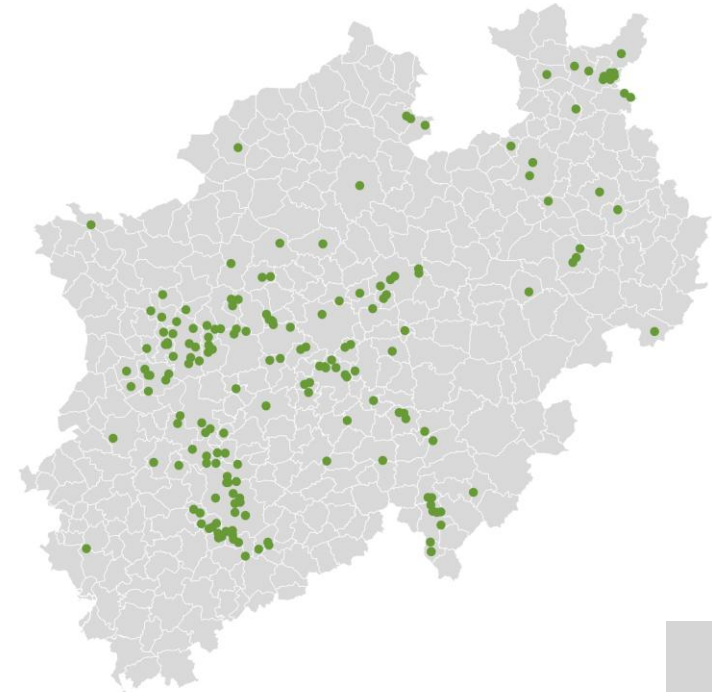
2027 wird das Angebot im Einzelwagenverkehr deutlich verdünnt –
ganze Flächen werden vom Schienengüterverkehr ausgeschlossen

Güterverkehrsstellen bis 2026



ca. 440 Gvst.

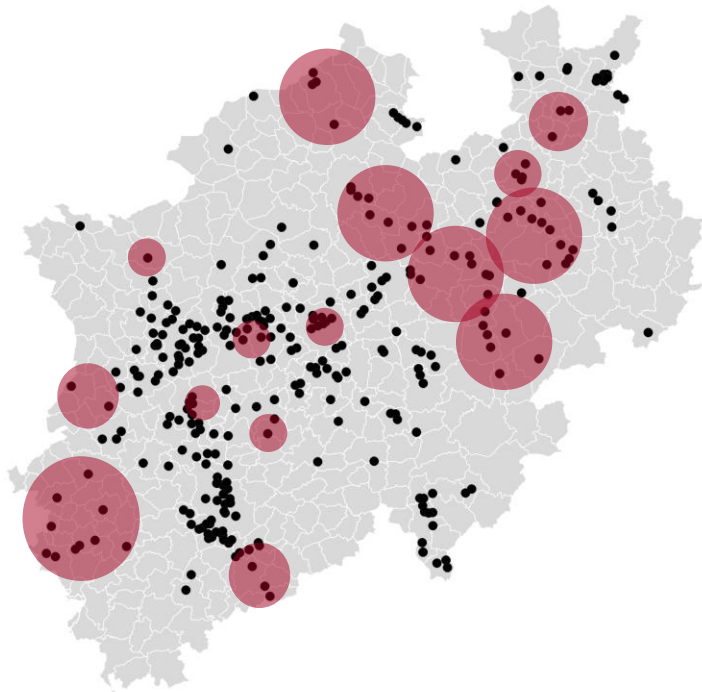
Reguläre Güterverkehrsstellen ab 2027



ca. 280 Gvst.

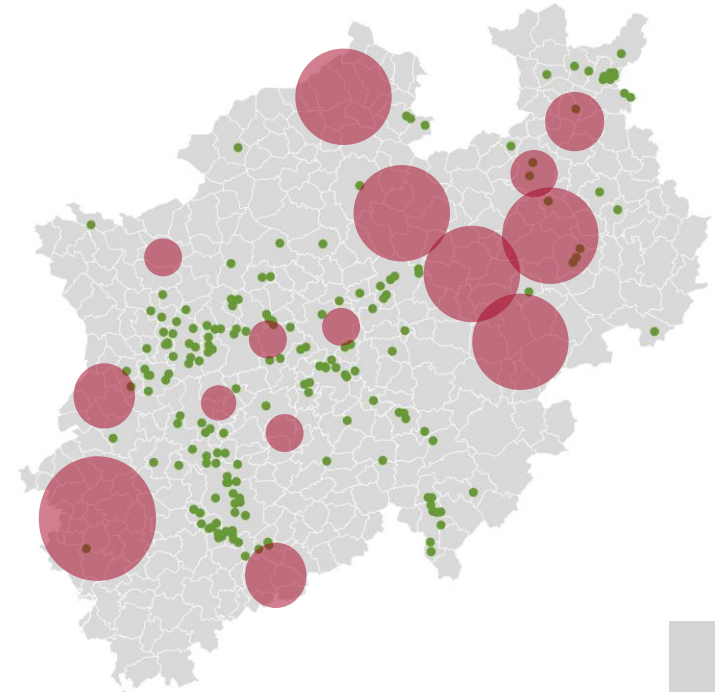
2027 wird das Angebot im Einzelwagenverkehr deutlich verdünnt –
ganze Flächen werden vom Schienengüterverkehr ausgeschlossen

Güterverkehrsstellen bis 2026



ca. 440 Gvst.

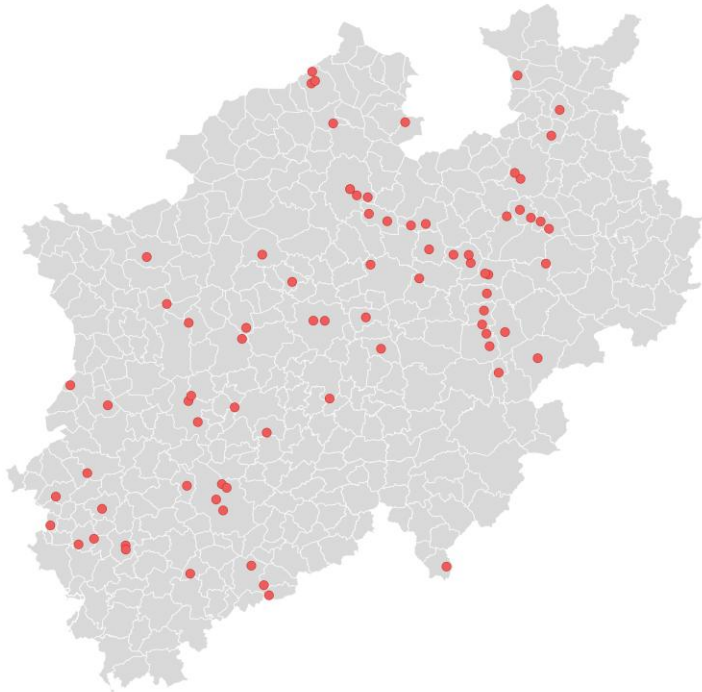
Reguläre Güterverkehrsstellen ab 2027



ca. 280 Gvst.

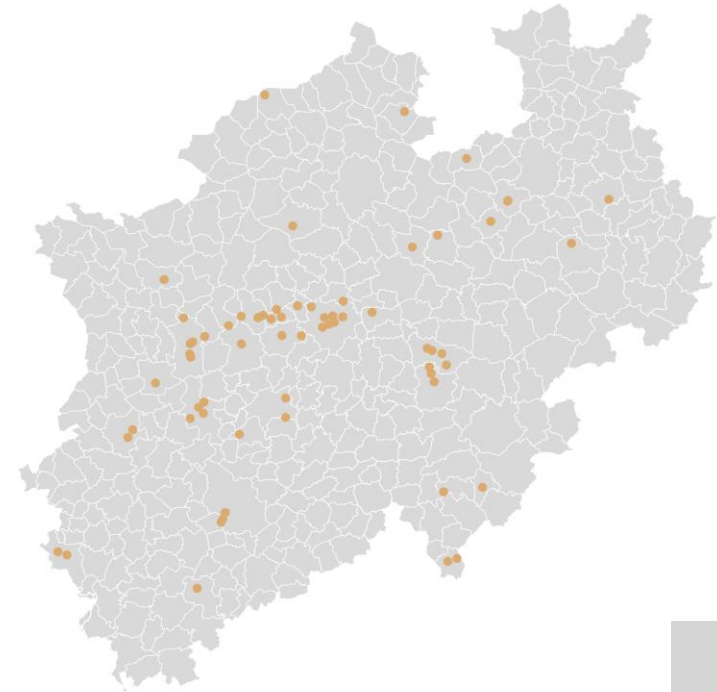
Ab 2027 werden über 80 Güterverkehrsstellen im Einzelwagenverkehr von DB Cargo nicht mehr bedient – weitere 80 Güterverkehrsstellen werden nur von Sonderzügen bedient

Güterverkehrsstellen, die ab 2027 nicht mehr von regulär EV bedient werden



ca. 80 Gvst.

Güterverkehrsstellen, die ab 2027 nur noch von Sonderzügen bedient werden



ca. 80 Gvst.



Es geht nicht um Verkehr –
es geht um die industrielle
Zukunft Europas.

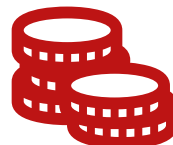
Die EU braucht ein strategisches „Zielbild Einzelwagenverkehr 2030“ – der EV ist eine entscheidende Weichenstellung für Industrie und Sicherheit in Europa

Die Vision: Ein europäisches Zielbild



- Industrie & Fläche: ein harmonisiertes europäisches Netz, das die industrielle Basis und die flächendeckende Infrastruktur sichert
- Verteidigung: Erhalt der logistischen Tiefe als strategische Reserve für die Verteidigungsvorsorge, sowie Sicherung des erforderlichen betrieblichen und technischen Know-hows im System

Das Investment: Kofinanzierung der Transformation



- Finanzielle Hürden: Die notwendigen Investitionen übersteigen die Eigenkapitalkraft der EVUs bei Weitem.
- Entwicklung einer koordinierten europäischen Finanzierungslösung zur Unterstützung der Modernisierung des EV (Infrastruktur und Rollmaterial) über nationale Grenzen hinweg.

Die Brücke: Kontinuität der Betriebsförderung



- Übergangsphase: Bis die neue, operativ günstigere Infrastruktur voll einsatzfähig ist, darf das bestehende System nicht wegbrechen; eine stabile und planbare Ausgestaltung der Rahmenbedingungen ist hierfür zentral.
- Stabilität: Beibehaltung und Absicherung der Betriebsförderung auf mindestens aktuellem Niveau, um den Marktaustritt der Industrie während der Umbauphase zu verhindern, sowie eine Harmonisierung von Regelwerken, Laufzeiten und Fördersätzen zur Sicherstellung von Planungssicherheit und grenzüberschreitender Konsistenz.

Die Lösung: Investition in Technologie



- Modernisierung: Ein nachhaltiger EV ist nur durch einen technologischen Quantensprung möglich.
- Kernkomponenten: Schneller Roll-out der DAK, Beschaffung moderner Rangier-Assets und die Automatisierung der Zugbildungsanlagen.

Die EV-Förderung wird 2026 auf bis zu 384 Mio. Euro aufgestockt – die Finanzierung ab 2027 bleibt Gegenstand der Haushaltsplanung

2026: zusätzliche Mittel

Fördervolumen steigt von 300 Mio. Euro auf bis zu 384 Mio. Euro (Sonderlösung)

- +84 Mio. € aus verfügbaren Ausgaberesten
- Zusätzliche Mittel stehen noch 2026 zur Verfügung
- Ziel: vorhandenen Förderbedarf besser abdecken

Förderrichtlinie wird angepasst

- Novellierung der BK-EWV-Richtlinie angestoßen
- Erfahrungen aus den ersten Förderjahren fließen in die Überarbeitung ein
- Anpassung der Fördermechanik und Berechnungsgrundlagen
- Vereinfachung und höhere Praxistauglichkeit des Förderverfahrens in Diskussion
- Perspektive einer Fortführung bis 2030

Aber es gibt auch Unsicherheiten...

- Die aktuell geltende BK-EWV-Richtlinie ist **bis 31. Mai 2029 befristet**.
- Die Förderung beruht zugleich ausdrücklich auf dem Haushaltsgesetz in Verbindung mit der Richtlinie.
- Das heißt: Eine bestehende Richtlinie schafft den Förderrahmen, aber **keinen garantierten jährlichen Mittelansatz**.

Kontakt

Tobias Blätgen

t.blaetgen@sci.de

Leandro Padovan

l.padovan@sci.de

www.sci.de

www.sci.de/shop