

## Der Schienengüterverkehr in Europa steht vor großen Veränderungen

Es zeichnen sich weitreichende Umbrüche in Europas Schienengüterverkehr ab: Marktmächtige Reedereien investieren erhebliche Summen in den Intermodalmarkt und versprechen sich davon den entscheidenden Einfluss auf die Verkehrsströme im Hafenhinterlandgeschäft. Eine Neustrukturierung der Ost-West-Verkehre findet aufgrund des Kriegs in der Ukraine und der Sanktionen gegen Russland statt und betrifft Routen wie beförderte Güter. Schließlich hat die EU Wettbewerbskommission gegen zentrale Mitgliedsländer wie Frankreich und Deutschland Beihilfverfahren eröffnet, die - wie inzwischen aus Frankreich bekannt wird - zu weitreichenden strukturellen Veränderungen führen können. Zu diesen Ergebnissen kommt die neuste Studie „The European rail freight transport market 2023“ der SCI Verkehr GmbH.

Seit 2017 ist der Schienengüterverkehr trotz Coronakrise und Krieg in der Ukraine um 0,6% p.a. gewachsen. Für die Zeit bis 2027 prognostiziert SCI Verkehr ein durchschnittliches Wachstum von 1,6% p.a.

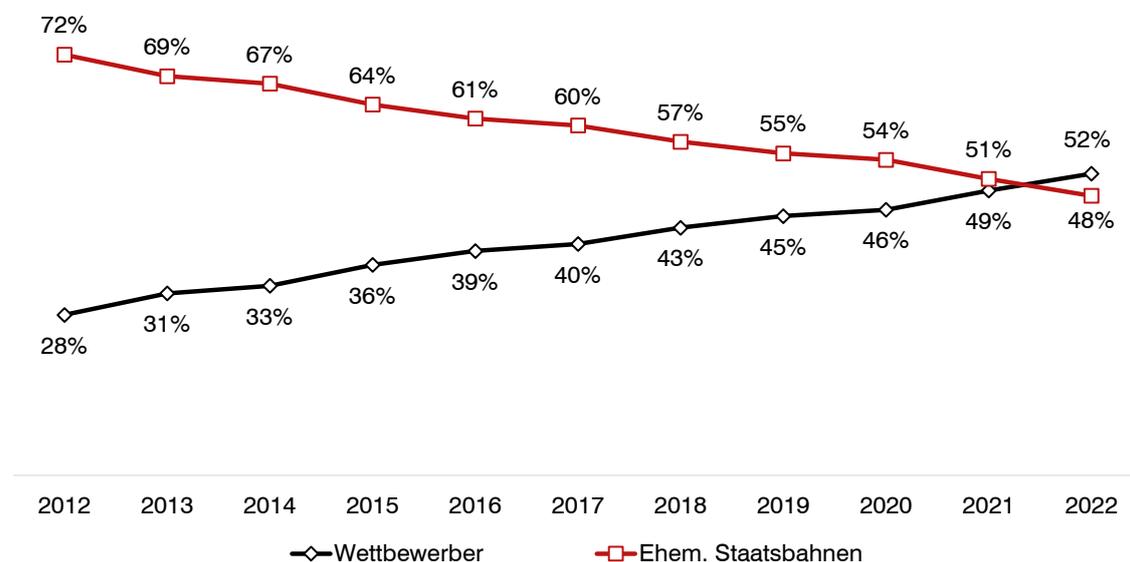
Unterhalb erwartbarer Marktentwicklungen zeigen sich allerdings deutliche Verschiebungen: Große Reedereien nutzen ihre gut gefüllten Kassen für strategische Zukäufe in der Bahnlogistik. So hat sich MSC (Mediterranean Shipping Company) durch die Übernahme der ehemaligen portugiesischen Staatsbahn MEDWAY im Jahr 2015, die sukzessive Ausweitung der Geschäftsaktivitäten in weitere Märkte sowie über Kooperationen bis in die Türkei und nach Indien bereits ein weitläufiges Intermodalnetzwerk aufgebaut. Aktuell wurde zudem bekannt, dass MSC durch die Übernahme des KV-Betreibers TX Logistik eine weitere Expansion plant. Die drittgrößte Reederei der Welt CMA CGM übernahm im April 2022 das auf Autotransporte spezialisierten Unternehmen Gefco. Laut der Rederei entstehe so der Weltmarktführer im Bereich Automotive-Logistik. Auch die zweitgrößte Reederei der Welt, APM-Maersk, ist im Schienenverkehr immer aktiver: im Mai 2022 nahm sie eine neue Verbindung im Kombinierten Verkehr (KV) zwischen China und Europa über den Mittelkorridor der Neuen Seidenstraße auf, wobei Schienengüterverkehr und Seeverkehr kombiniert werden. Es zeigt sich deutlich, dass die Bahn immer weniger als intrakontinentale Transportdienstleistung per se, sondern viel mehr als Teil einer globalen Logistikkette gesehen wird und dadurch an Attraktivität gewinnt.

Innerhalb Europas ist seit 2022 eine Neuordnung der Ost-West-Verkehre notwendig. Der russische Angriff auf die Ukraine hat zu einem Rückgang der Warenströme aus und nach Russland geführt, weshalb vor allem im Baltikum und in Finnland 2022 eine starke Reduktion des Schienengüterverkehrs zu beobachten ist. Hinzu kommt weniger Transitverkehr von und zu den Nord- und Ostseehäfen der EU. Zudem wird Russland als Transitland für europäische Spediteure fortwährend unattraktiver und ein immer größerer Anteil des Warenverkehrs mit China wird über den sogenannten Mittelkorridor der Neuen Seidenstraße (Belt and Road Initiative) anstatt durch Russland geschickt. Zwar wird die Kapazität des Mittelkorridors Stück für Stück ausgebaut, dennoch kann sie mit der des Nordkorridors durch Russland bei weitem noch nicht verglichen werden.

Der Schienengüterverkehr in Europa bleibt für die meisten Player trotz vieler politischer Willensbekundungen nicht profitabel, wie die Analyse der Wirtschaftskennzahlen zeigt. Die Schiene leidet nach wie vor unter den ungleichen Wettbewerbsbedingungen mit der Straße. Neben dem Wettbewerb zwischen Straße und Schiene wächst auch der Wettbewerb innerhalb des Verkehrsträgers Schiene: Die ehemaligen Staatsbahnen verlieren weiter Marktanteile an

ihre Wettbewerber, die keineswegs nur aus Privatbahnen bestehen, sondern oftmals die Töchter ausländischer Staatsbahnen sind.

### Wettbewerb im europäischen Schienengüterverkehr (Anteil der gesamten tkm)



Quelle: Firmenwebsiten, IRG, Schätzungen SCI Verkehr

© SCI Verkehr

Die EU Kommission hat die Wettbewerbssituation der ehemaligen Staatsbahnen und ihrer Konkurrenten in jüngerer Zeit verstärkt in den Fokus genommen. Aktuell wird über Beihilfeverfahren gegen zwei der größten Marktakteure, Fret SNCF und DB Cargo berichtet. Infolgedessen wurde im Juni 2023 die Zerschlagung von Fret SNCF angekündigt. Bis 2024 erfolgt eine Aufteilung in je ein Verkehrs- und ein Instandhaltungsunternehmen. Fret SNCF wird außerdem etwa 30 % seiner Verkehre oder 20 % seiner Einnahmen an konkurrierende Betreiber abgeben. Der Ausgang des Verfahrens gegen DB Cargo ist derzeit noch offen.

Neben Entwicklungen auf dem gesamteuropäischen Schienengüterverkehrsmarkt analysiert SCI Verkehr in der Studie „The European rail freight transport market 2023“ insgesamt 24 Ländermärkte, die wichtigsten Verkehrsunternehmen und gibt einen Überblick über die wichtigsten Innovationen im Schienengüterverkehr.

Die Studie „The European rail freight transport market / developments - volumes - players 2023“ ist in englischer Sprache bei der SCI Verkehr GmbH ab Juli 2023 erhältlich ([www.sci.de/shop](http://www.sci.de/shop)).