

**Jahresbericht
2024 – 2025**

**24
25**



Inhalt

06 VORWORT

08 POLITIK UND MARKT

Leistungsträger Schiene

Die Schiene braucht politische Priorität
Drei Jahre Ampel: Signal auf Grün?
3 Kernforderungen zur Bundestagswahl 2025

16 Die Schiene im Wettbewerb

In schwierigem Umfeld gut behauptet
Marktanteil 2023 stabil
Transportaufkommen 2023
Licht am Horizont?
Special: „Trends am Transportmarkt“
Fünf Fragen an Maria Leenen, SCI Verkehr

22 Fokus Infrastruktur

Engstelle Schienennetz
Korridorsanierung – taugt das Konzept?
Ohne Ausbau geht es nicht
DB InfraGO: Webfehler im Gepäck
Bahnbündnis fordert Trennung von Netz und Betrieb
Toxische Trassenpreise: Wagenhalter schlagen Alarm!

28 Sorgenkind DB Cargo

Reformbedarf beim größten Player
Special: „Beihilfverfahren gegen DB Cargo und SNCF Fret“
Gastbeitrag Dr. Carsten Jennert

32 DAK

Zukunft ankoppeln

Die DAK macht den Unterschied
Top-5-Fortschritte in Sachen DAK
DACFIT – die VERS ist dabei
Tempo machen für die DAK
Renew: Update für den Sektor

44 TECHNIK UND RECHT

Expertise für praxisnahe Lösungen

AVV – klare Regeln für komplexe Fragen
Schulungsprogramm AVV
DIN: Normen setzen Standards
Technische Kommission
ZfP-Intervalle zeigen Wirkung
JNS Task Force Groups
TIV 2024: Verkehrspolitik

54 VERS

Stark, smart und serviceorientiert

Gut aufgestellt für die Zukunft
Premiere InnoTrans
VPI-EMG auf Wachstumskurs
Neues Redaktionstool gestartet
FtB: Werkstätten auf dem Prüfstand
Digitale Werkstattkarte
Geprüft, bewertet, freigegeben
Unser Auditoren-Team
Erfahrungsaustausch mit Mehrwert
Zertifizierungen: One-Stop-Shop
Aktiv als ECM-Zertifizierer
VERS-Schulungsprogramm
Neu: eigener Schulungsraum

70 VPI INTERN

Der VPI verbindet

Get Together und Neujahrsempfang
VPI-MV 2024
Starkes Team
Infos aus erster Hand
Meilenstein: 300 Mitglieder

80 GREMIEN UND VERZEICHNISSE

Organe des VPI
Vertretung in Arbeitsgremien
VPI-Mitgliederverzeichnis

100 ABKÜRZUNGEN

102 KONTAKT

103 BILDNACHWEISE & IMPRESSUM



08

Leistungsträger Schiene

Starke Leistung, aber es geht mehr – vorausgesetzt, die Rahmenbedingungen stimmen. Damit der umweltfreundlichste Verkehrsträger seine Stärken voll ausspielen kann, müssen Modernisierung und Ausbau der Schieneninfrastruktur vorankommen. Die Branche fordert Planungssicherheit von der Politik.



GASTBEITRAG

18

Trends am Transportmarkt

Hinter den Zahlen zu Marktanteilen und Transportvolumen verbergen sich vielfältige Marktentwicklungen. Wir haben bei Maria Leenen von SCI Verkehr nachgefragt, welche Trends Wagenhalter im Auge behalten sollten.



44

Expertise für praxisnahe Lösungen

In über 65 Arbeitsgremien bringen wir das Fach- und Praxiswissen der Branche ein. Wir vertreten erfolgreich die Interessen der Wagenhalter, zum Beispiel in den Arbeitsgruppen des AVV. Unsere Technische Kommission ist meinungsbildend in Fragen der Waggon- und Instandhaltungstechnik.



32

Zukunft ankoppeln

Die DAK macht den Unterschied, wenn es um Effizienz im Schienengüterverkehr geht. Wir haben uns nach den aktuellen Top-5-Fortschritten auf dem Weg zu einer europäischen Einführung erkundigt und stellen unser Engagement im Projekt DACFIT vor.



54

Stark, smart und serviceorientiert

600 VPI-EMG-Bezieher, 300 fachtechnisch begutachtete Werkstätten: Die Angebote unserer Servicegesellschaft VERS kommen gut an. Das gilt auch für das wachsende Portfolio an Zertifizierungsleistungen.

DB Cargo Sorgenkind mit Reformbedarf

Als Wagenhalter und Werkstätten stehen wir nicht unbeteiligt am Spielfeldrand, wenn es um die Performance der großen europäischen Staatsbahnen, allen voran der DB Cargo, geht. Auch wenn in Deutschland mittlerweile rund 60 Prozent des Schienengütertransports durch private Anbieter erbracht werden, ist für unsere Volkswirtschaft ein leistungsstarker Marktführer dennoch wichtig. Mit ihrer flächendeckenden Präsenz und als Hauptanbieter von Einzelwagen-

ladungsverkehren ist DB Cargo für das System Schienengüterverkehr von essentieller Bedeutung. So, wie es seit Jahren läuft – ein wachsendes Defizit bei gleichzeitig sinkender Leistung –, kann es allerdings nicht weitergehen.

Beihilfeverfahren in Brüssel anhängig

DB Cargo ist es in den letzten Jahren nicht gelungen, kostendeckend zu arbeiten. Die entstandenen Verluste wurden durch den Mutterkonzern, die DB AG, übernommen. Ob hier eine Wettbewerbsverzerrung vorliegt, ist eine Frage von europarechtlicher Relevanz. Ein Blick nach Frankreich und zur SNCF zeigt, welche weitreichende Folgen ein Beihilfeverfahren bei der Europäischen Kommission haben kann. Auch für Deutschland ist ein von Wettbewerbern initiiertes Beihilfeverfahren bei der Europäischen Kommission in Brüssel anhängig, dessen Ausgang Fakten schaffen kann, die die Situation in unserer Branche nachhaltig verändern.

Um einen juristisch fundierten Überblick über die Situation zu geben, haben wir einen Rechtsexperten und ausgewiesenen Kenner der Materie, Dr. Carsten Jennert, gebeten, die Situation für uns in einem Gastbeitrag zu beleuchten.



GASTBEITRAG



Prof. Dr. Carsten Jennert,
LL.M., Rechtsanwaltskanzlei
JENNERT LEGAL, Beihilferecht
& Public Sector

Keine halben Sachen Die Beihilfeverfahren gegen DB Cargo und SNCF Fret verändern den Schienengüter- verkehr in Europa

Am 29.11.2024 hat die Europäische Kommission das Beihilfeprüfverfahren gegen Deutschland wegen unerlaubter Beihilfen zugunsten von DB Cargo abgeschlossen, nachdem sie sich zuvor bereits mit Frankreich informell auf eine Aufspaltung von SNCF Fret verständigt hatte. In beiden durch Beschwerden von Wettbewerbern initiierten Fällen hat die Kommission den jahrelangen Verlustausgleich in Milliardenhöhe als sogenannte Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen qualifiziert und diese genehmigt (DB Cargo) beziehungsweise von einer Rückforderung und Liquidation abgesehen (SNCF Fret), dies jedoch jeweils unter den Vorbehalt weitreichender und von ihr überwachter Umstrukturierungen bis Ende 2026 gestellt. Die Restrukturierung wird Assets, Verkehre und Personal in erheblichem Umfang freisetzen und soll in Verbindung mit weitreichenden regulatorischen Vorschlägen (Greening Freight Transport) die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs gegenüber der Straße erhöhen.

GASTBEITRAG

SNCF: Aufspaltung in zwei Gesellschaften

In Sachen SNCF Fret verständigte sich Frankreich mit der Kommission zur Vermeidung einer Zerschlagung darauf, SNCF Fret zum 1.1.2025 in zwei Gesellschaften aufzuspalten und so als formalen Schuldner der Rückforderung zu liquidieren (wirtschaftliche Diskontinuität). Hexafret übernimmt den Gütertransport, Technis die Rolling-Stock-Wartung. SNCF musste bereits zum 30.06.2024 23 Ganzzug-Routen (20 Prozent des Umsatzes) an Wettbewerber abgeben und rund 500 Stellen (10 Prozent) streichen. Darüber hinaus muss SNCF das Anlagevermögen – u. a. rund 40 Loks und den Logistik-Hub in Saint Priest – durch Verkauf an Wettbewerber um 40 Prozent reduzieren und 2025/2026 eine Minderheitsbeteiligung an Rail Logistics Europe Holding an private Investoren abgeben. Da Hexafret und Technis Tochtergesellschaften von RLE sind und als solche weiterhin zur SNCF-Gruppe gehören, scheint die behauptete Diskontinuität zumindest angreifbar.

Der Fall DB Cargo

In Sachen DB Cargo konzentrierte die Kommission ihre Prüfung auf den Ergebnisabführungsvertrag, über den DB Cargo seit 2012 rund EUR 2,65 Mrd. Verlustausgleich des Konzerns erhalten hatte. Voraussetzung für die nachträgliche Genehmigung von rund 1,9 Mrd. Euro als Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfe war die Vorlage eines weitreichenden Umstrukturierungsplans, der die Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität von DB Cargo bis Ende 2026 und Kompensationsmaßnahmen zur Reduzierung der Wettbewerbsverfälschung aufzeigt, die ausdrücklich den Markteintritt neuer Wettbewerber fördern sollen. Dementsprechend hat DB Cargo bereits den Verkauf von Beteiligungen und Rollmaterial als Konsequenz aus dem Beihilfverfahren angekündigt.

Knapper Zeithorizont für mehr Rentabilität

Um von einem negativen Jahresergebnis von rund 360 Mio. Euro in 2024 innerhalb von 24 Monaten zu langfristiger Rentabilität zu gelangen, braucht es neben viel Phantasie vor allem Geld, um die laufenden Verluste zu decken – Geld, das das Unternehmen infolge der Beendigung des EAV nicht mehr hat. Zwar darf es weiterhin Darlehen des DB-Konzerns in Anspruch nehmen, allerdings nur zu marktüblichen und infolge des schlechten Stand-alone-Ratings teuren Konditionen. Die von der Kommission rechtzeitig genehmigte Einzelwagenförderung von rund 300 Mio. Euro fließt zwar in erheblichem Umfang nach Mainz, reicht aber nicht zur Deckung der laufenden Verluste, geschweige denn der Restrukturierungskosten – und stellt gegebenenfalls nur eine Übergangslösung bis zur Ausschreibung von EAV-Bediennetzen dar.

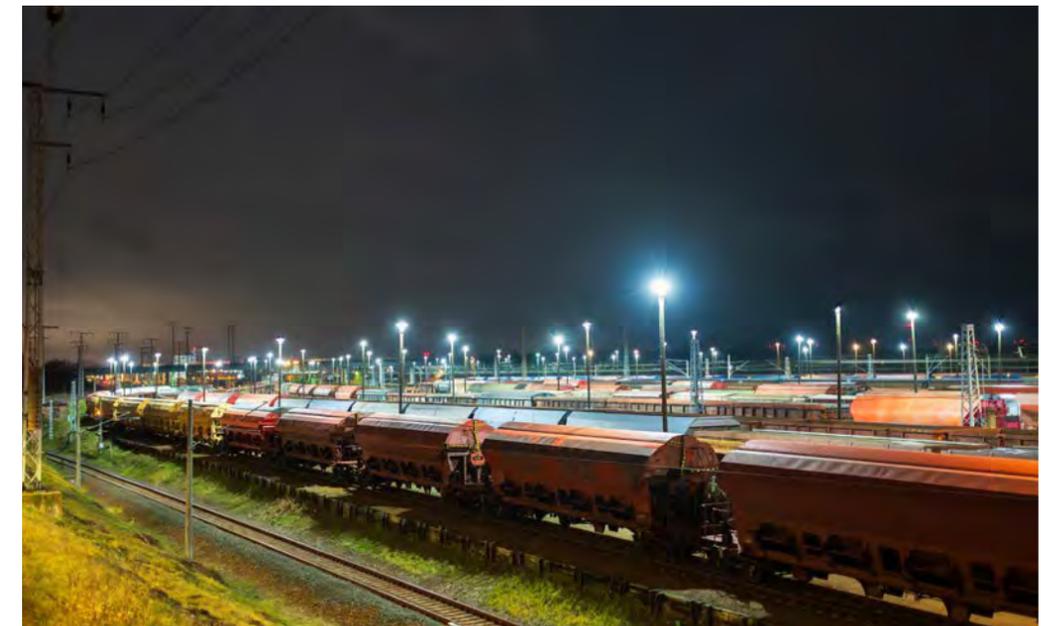
Hoher Kostendruck im Unternehmen

Die Verdreifachung des geplanten Personalabbaus von 1.800 auf 5.000 Stellen innerhalb von nur 14 Monaten lässt den Kostendruck und das Ausmaß der Überkapazitäten erahnen. Entsprechend umfangreich dürfte der Verkauf und die Kündigung teurer Verträge für nicht ausge-

lastete Assets wie Rollmaterial, Ausbesserungswerke, Rangieranlagen ausfallen – sofern sich der schwächelnde Markt dafür aufnahmebereit zeigt. Angesichts dieser Herausforderungen ist nicht auszuschließen, dass die Einstufung des EAV als Beihilfe der Kommission nicht bloß den Weg zur Umstrukturierung von DB Cargo eröffnete, sondern bereits die strategische Entscheidung zur Aufspaltung beinhaltet – und die von DB Cargo angekündigte divisionale Aufstellung in ergebnisverantwortlichen Einheiten mit eigenen Assets und Personal („gekapselte Produktion“) keinen Weg zur langfristigen Rentabilität aufzeigt, sondern sich als Aufteilung in marktverträgliche Portionen für einen eher kurz- als mittelfristigen Verkauf herausstellt.

Brüssel behält DB Cargo im Blick

Mit der Veröffentlichung des Beschlusses am 28.3.2025 wird das Beihilfverfahren zwar formal beendet, der Bund berichtet aber mit externer Unterstützung in halbjährlichen Berichten über den Stand der Transformation nach Brüssel. Die Kommission kann ihre Entscheidungen bei Nichterfüllung der Auflagen jederzeit korrigieren und wird den weiteren Prozess nutzen, um Deutschland und Frankreich zur konstruktiven Mitarbeit bei der Novellierung der wichtigen Richtlinien zur Zertifizierung von Lokführern (2007/59/EG) und zur Interoperabilität (Zugsteuerung, Signalgebung etc.) der Eisenbahnsysteme (2008/57/EG) als regulatorischem Baustein der Marktterüchtigung zu bewegen. Mit den gefundenen Lösungen nutzt die Kommission das EU-Beihilferecht klug und mit präzisiertem Timing als Wettbewerbsbeschleuniger im europäischen Schienengüterverkehr.



**Verband der Güterwagenhalter
in Deutschland e. V.
Mattentwiete 5 | 20457 Hamburg
Vorsitzender: Malte Lawrenz**

**Telefon: +49 40 2265921-0
Telefax: +49 40 2265921-19
E-Mail: mail@vpihamburg.de
Internet: vpihamburg.de**



**VERBAND DER GÜTERWAGENHALTER
IN DEUTSCHLAND E. V.**