

An aerial photograph of a port terminal. A large cargo ship is docked at a pier on the left, with several gantry cranes positioned over it. In the foreground, a train with several white cargo containers is moving along a track. The terminal area is filled with stacks of containers and various industrial buildings. A multi-lane highway runs parallel to the terminal on the right. The overall scene depicts a busy intermodal transport hub.

ZAHLEN UND FAKTEN 2020



Kombinierter Verkehr
Berichtsjahr 2019



Sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren,
liebe Mitglieder der SGKV,

wir freuen uns, Ihnen die wichtigsten amtlichen Statistiken und Kennzahlen rund um den Kombinierten Verkehr (KV) als „Zahlen und Fakten 2020“ für das Berichtsjahr 2019 präsentieren zu können.

Der Bericht soll Sie bei Ihrer täglichen Arbeit und Ihren Entscheidungen unterstützen. Er führt statistische Grundlagendaten zusammen und bietet einen schnellen Überblick zu aktuellen Informationen für die Analyse multimodaler Verkehre.

Ergänzend zu den amtlichen Statistiken für Deutschland enthält diese Ausgabe in Kooperation mit der UIC einen Exkurs zu europäischen Zahlen für den Kombinierten Verkehr und eine Auswertung einer Befragung zu Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die KV Branche.

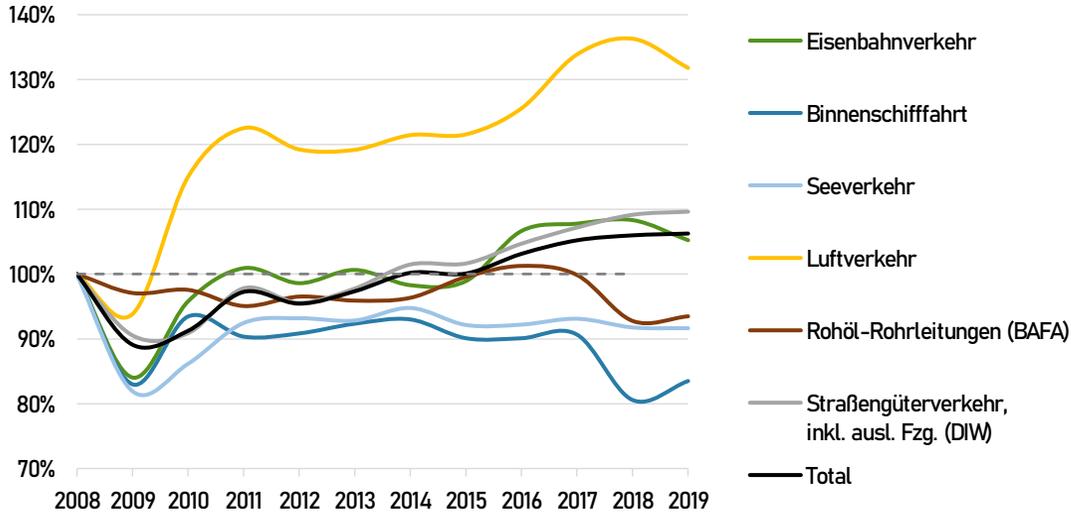
Der Kombinierte Verkehr gilt nach wie vor als Wachstumstreiber im Schienengüterverkehr, die aktuellen Entwicklungen zur Novellierung des Klimaschutzgesetzes zeigen zudem deutlich die Notwendigkeit für weitere Aktivitäten im Güterverkehr. Die Vorteile des KV als umweltfreundlicher Mix der Verkehrsträger liegen auf der Hand, der Anteil am Gesamtgüterverkehr spiegelt das allerdings noch nicht wider, bei einem Anteil an der Gesamtverkehrsmenge von 2,4% und an der Gesamtverkehrsleistung von 7,6%.

Hier wird in den nächsten Jahren viel passieren müssen, um die Klimaschutzziele zu unterstützen. Die Novellierung der KV Förderrichtlinie und der Anschlussförderung geben hierfür bereits die ersten wichtigen Impulse von Seite des Bundes.

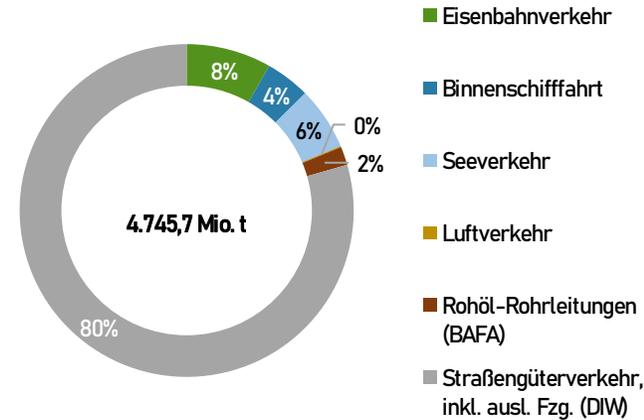
Wir wünschen Ihnen viel Vergnügen beim Lesen der Lektüre.


Clemens Bochynek
Geschäftsführendes Vorstandsmitglied, SGKV e.V.

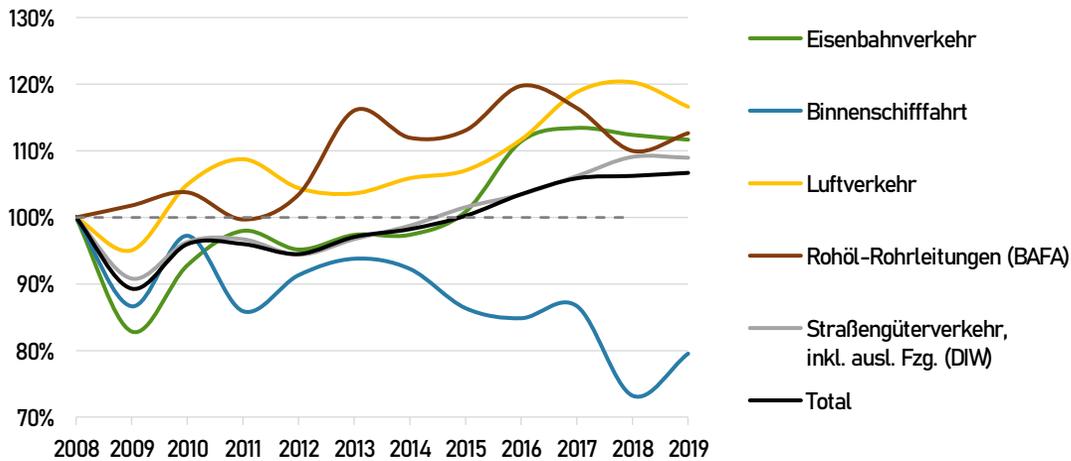
Entwicklung der Beförderungsmengen im Güterverkehr nach einzelnen Verkehrsträgern, Index 2008 = 100% (Daten: Destatis, Darstellung: SGKV)



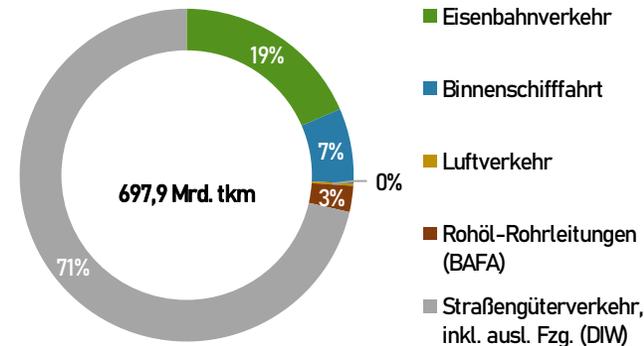
Güterverkehr in Deutschland im Jahr 2019, Modal Split nach Beförderungsmengen (Daten: Destatis, Darstellung: SGKV)



Entwicklung der Beförderungseistung im Güterverkehr nach den einzelnen Verkehrsträgern, Index 2008 = 100% (Daten: Destatis, Darstellung: SGKV)



Güterverkehr in Deutschland im Jahr 2019, Modal Split nach Beförderungseistung (Daten: Destatis, Darstellung: SGKV)



- Die Güterverkehrsentwicklung 2019 ist im Vergleich zum Vorjahr leicht ansteigend, mit einer Mengen- und Leistungszunahme von 0,3% und 0,4%
- Leichte Einbußen zum Vorjahresergebnis verzeichnete der Eisenbahnverkehr (-2,9% nach t und -0,6% nach tkm) und die Luftfracht (-3,3% nach t und -3,1% nach tkm)
- Den höchsten Zuwachs zum Vorjahr verzeichnete die Binnenschifffahrt (+3,6% nach t bzw. +8,6% nach tkm), jedoch maßgeblich bedingt durch das Niedrigwasser 2018
- Sowohl die Binnenschifffahrt als auch der Seeverkehr liegen weiterhin unter dem Niveau von 2008 – vor der Wirtschaftskrise im Jahr 2009
- Im Modal Split dominiert weiterhin der Straßengüterverkehr, dessen Aufkommen 2019 leicht anstieg (+0,44%), in der Leistung jedoch leicht Prozente verlor (-0,12%)

Verkehrsaufkommen in Mio. t	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Entw. in % 2018-2019	Entw. in % 2008-2019
Eisenbahnverkehr ¹⁾	371,30	312,09	355,72	374,74	366,14	373,74	365,00	367,31	396,02	400,25	402,27	390,75	-2,86	5,24
Binnenschifffahrt	245,67	203,87	229,61	221,97	223,17	226,86	228,49	221,37	221,35	222,73	197,90	205,11	3,64	-16,51
Seeverkehr	316,65	259,45	272,87	292,79	295,10	294,00	300,12	291,82	291,99	294,87	290,62	290,23	-0,13	-8,34
Luftverkehr ²⁾	3,62	3,40	4,16	4,44	4,32	4,32	4,40	4,40	4,55	4,85	4,94	4,77	-3,30	31,79
Rohöl-Rohrleitungen (BAFA) ³⁾	91,07	88,41	88,84	86,57	87,90	87,33	87,73	90,66	92,21	90,93	84,48	85,13	0,76	-6,52
Straßengüterverkehr ⁴⁾	3.438,00	3.113,60	3.125,20	3.363,50	3.286,70	3.362,10	3.489,50	3.494,90	3.599,80	3.685,50	3.753,10	3.769,70	0,44	9,65
Total	4.466,31	3.980,80	4.076,40	4.344,00	4.263,33	4.348,35	4.475,24	4.470,47	4.605,90	4.699,13	4.733,31	4.745,70	0,26	6,26

Verkehrsleistung in Mrd. tkm	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Entw. in % 2018-2019	Entw. in % 2008-2019
Eisenbahnverkehr ¹⁾	115,65	95,83	107,32	113,32	110,07	112,61	112,63	116,63	128,87	131,20	129,99	129,16	-0,64	11,68
Binnenschifffahrt	64,06	55,50	62,28	55,03	58,49	60,07	59,09	55,32	54,35	55,52	46,90	50,95	8,62	-20,47
Luftverkehr ²⁾	1,36	1,29	1,43	1,48	1,42	1,41	1,44	1,46	1,52	1,62	1,64	1,59	-3,05	16,61
Rohöl-Rohrleitungen (BAFA) ³⁾	15,67	15,95	16,26	15,62	16,21	18,18	17,54	17,71	18,76	18,24	17,23	17,65	2,41	12,63
Straßengüterverkehr ⁴⁾	457,60	415,60	440,60	442,60	432,00	442,70	451,90	464,60	473,40	486,00	499,20	498,60	-0,12	8,96
Total	654,34	584,18	627,88	628,05	618,18	634,97	642,60	655,72	676,89	692,58	694,96	697,94	0,43	6,66

1) ab 2016: Quelle: Jahreserhebung der Schienen-Güterverkehrsstatistik (Vollerhebung)

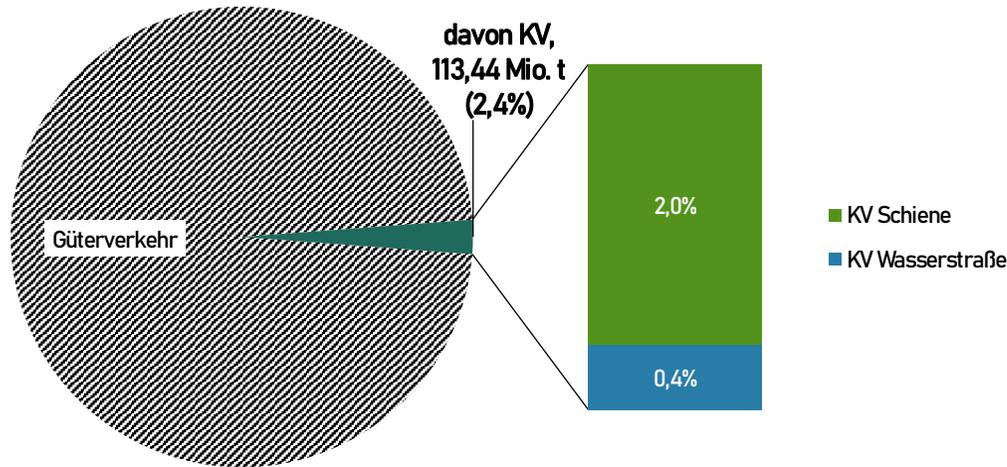
2) Ab 2010 neu konzipierte Berechnungsbasis zur Berechnung der für die Tonnenkilometer erforderlichen Entfernung

3) Quelle: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA), Eschborn

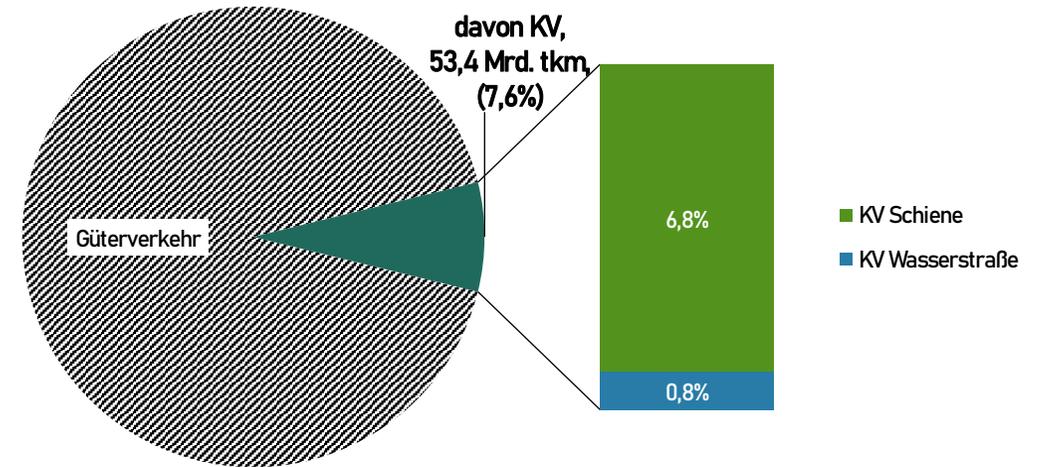
4) Deutsche und ausländische Lkw. Quelle: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), Intraplan Consult GmbH, im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

Quelle: Destatis: Güterverkehr Beförderungsmenge und Beförderungleistung nach Verkehrsträgern

Anteil der KV-Beförderungsmengen am Gesamtgüterverkehr im Jahr 2019 (Daten: destatis, Darstellung: SGKV)



Anteil der KV-Beförderungsleistung am Gesamtgüterverkehr im Jahr 2019 (Daten: destatis, Darstellung: SGKV)

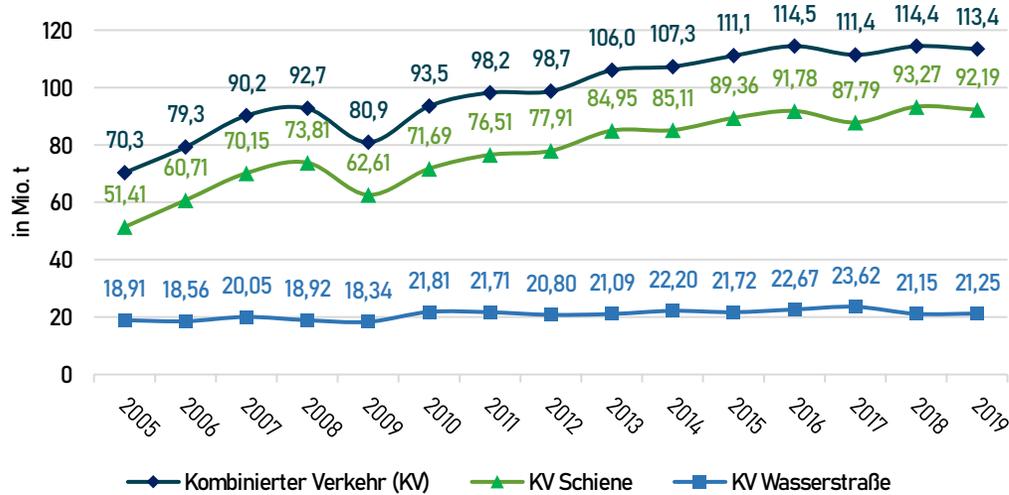


Anteil des KV an der gesamten Beförderungsmenge und -leistung in den relevanten Transportsegmenten Schienengüterverkehr und Binnenschifffahrt im Jahr 2019 (Daten: Destatis, Darstellung: SGKV)

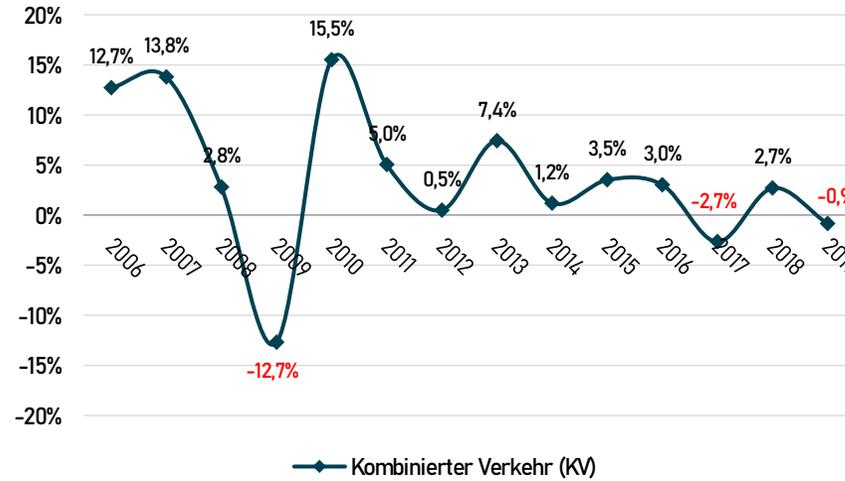


- Im Jahr 2019 lag der Anteil des Kombinierten Verkehrs bei 2,4% bzw. 113,4 Mio. t, gemessen an den transportierten Mengen im (gesamten) Güterverkehr, was knapp dem Vorjahreswert entspricht (2018: Anteil KV: 2,4%, Menge: 114,4 Mio. t)
- In 2009 – während der konjunkturellen Krise – lag der Wert noch bei 2,0%; seither wächst die Bedeutung des KV, wenn auch mit Schwankungen
- In der Beförderungsleistung lag der Anteil des Kombinierten Verkehrs 2019 bei 7,6% bzw. 53,4 Mrd. tkm an der gesamten Güterverkehrsleistung
- Der Modal Split verdeutlicht, dass der schienenseitige KV den größten Anteil am Kombinierten Verkehr einnimmt
- Der KV ist ein multimodales Transportsystem und daher von Entwicklungen in mehreren Verkehrsbereichen abhängig (Informationen zum Kombinierten Verkehr unter www.intermodal-info.com)

Entwicklung der KV-Beförderungsmengen von 2005 bis 2019
(Daten: destatis, Darstellung: SGKV)



Entwicklung der KV-Beförderungsmengen von 2006 bis 2019, Veränderung zum Vorjahr (Daten: destatis, Darstellung: SGKV)



2019 erzielte der KV gegenüber dem Vorjahr ein Minus von 0,9% im Verkehrsaufkommen

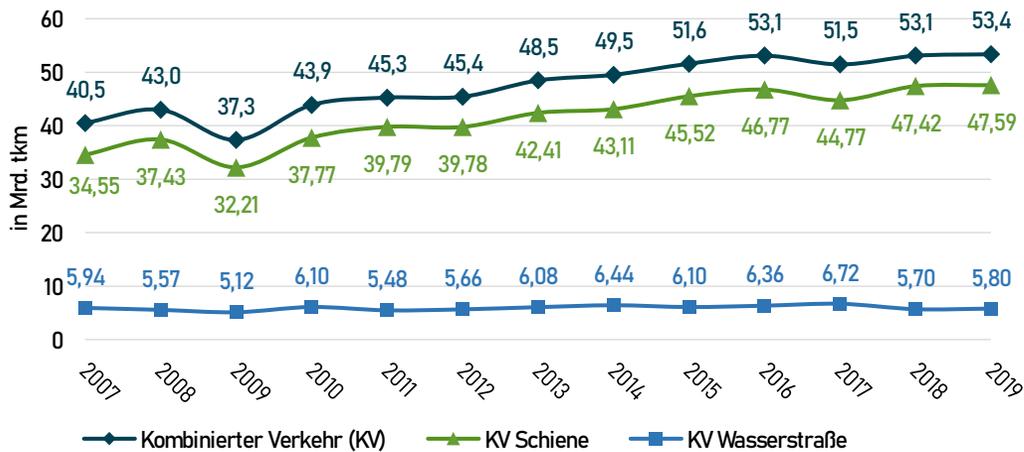
In der Beförderungsleistung konnte der KV einen leichten Zuwachs von 0,5% verzeichnen

Die Entwicklung im KV wird maßgeblich durch den Verkehrsträger Schiene beeinflusst

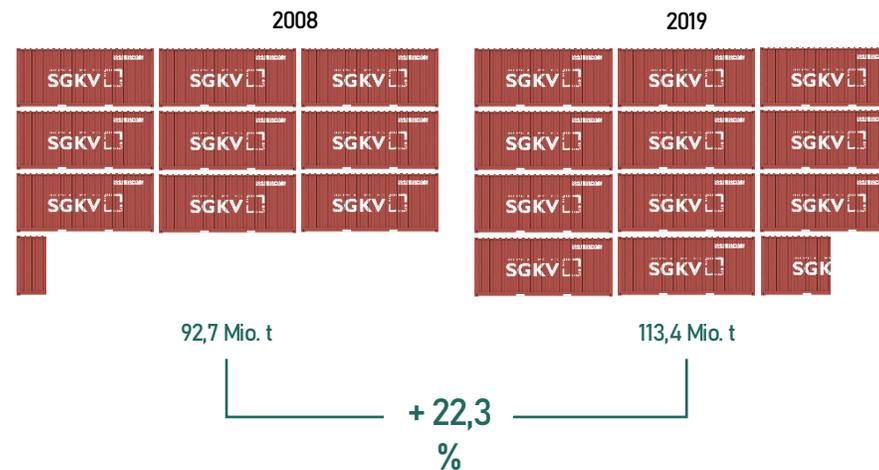
Die Entwicklungen im wasserseitigem KV sind seit 2005 bzw. 2007 nahezu konstant

Die Beförderungsmenge im Kombinierten Verkehr (KV) stieg innerhalb der letzten 11 Jahre um rund 22%

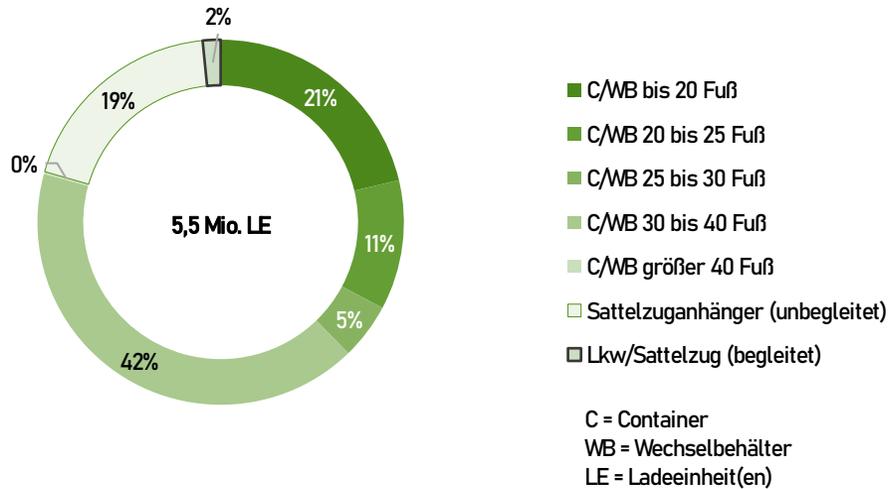
Entwicklung der KV-Beförderungsleistung von 2007 bis 2019 (Daten: destatis, Darstellung: SGKV)



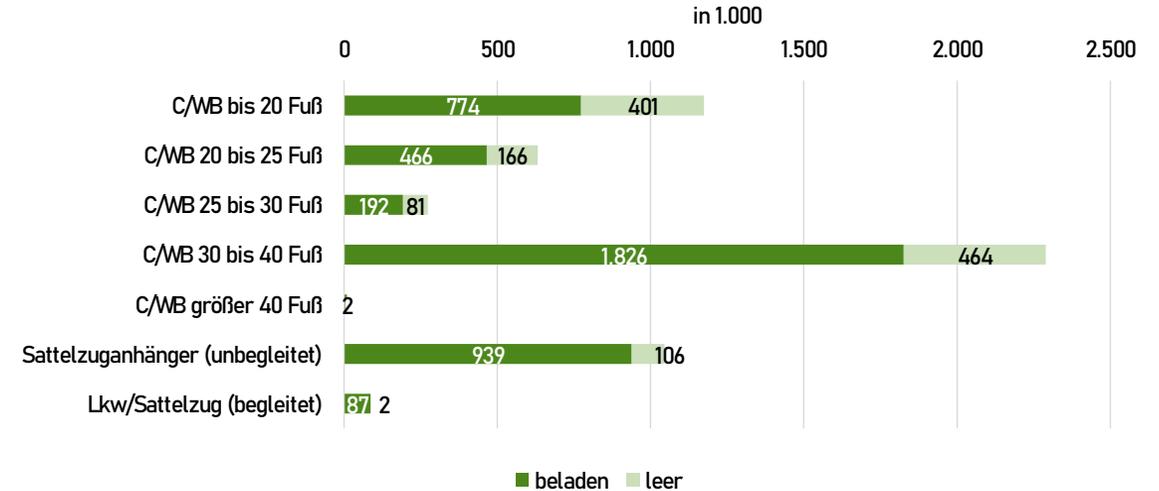
Zuwachs der Beförderungsmengen im Kombinierten Verkehr innerhalb der letzten 11 Jahre (Daten: destatis, Darstellung: SGKV)



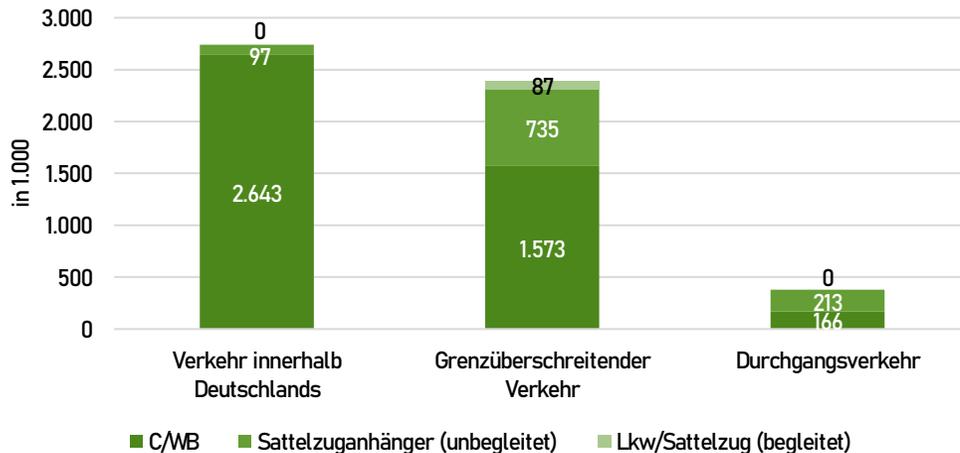
Anteil der Ladeeinheiten im KV Schiene, bezogen auf die Anzahl der Ladeeinheiten im Jahr 2019 (Daten: Destatis, Darstellung: SGKV)



Anzahl der beförderten Einheiten im KV Schiene je Ladeeinheit und Zustand im Jahr 2019 (Daten: Destatis, Darstellung: SGKV)

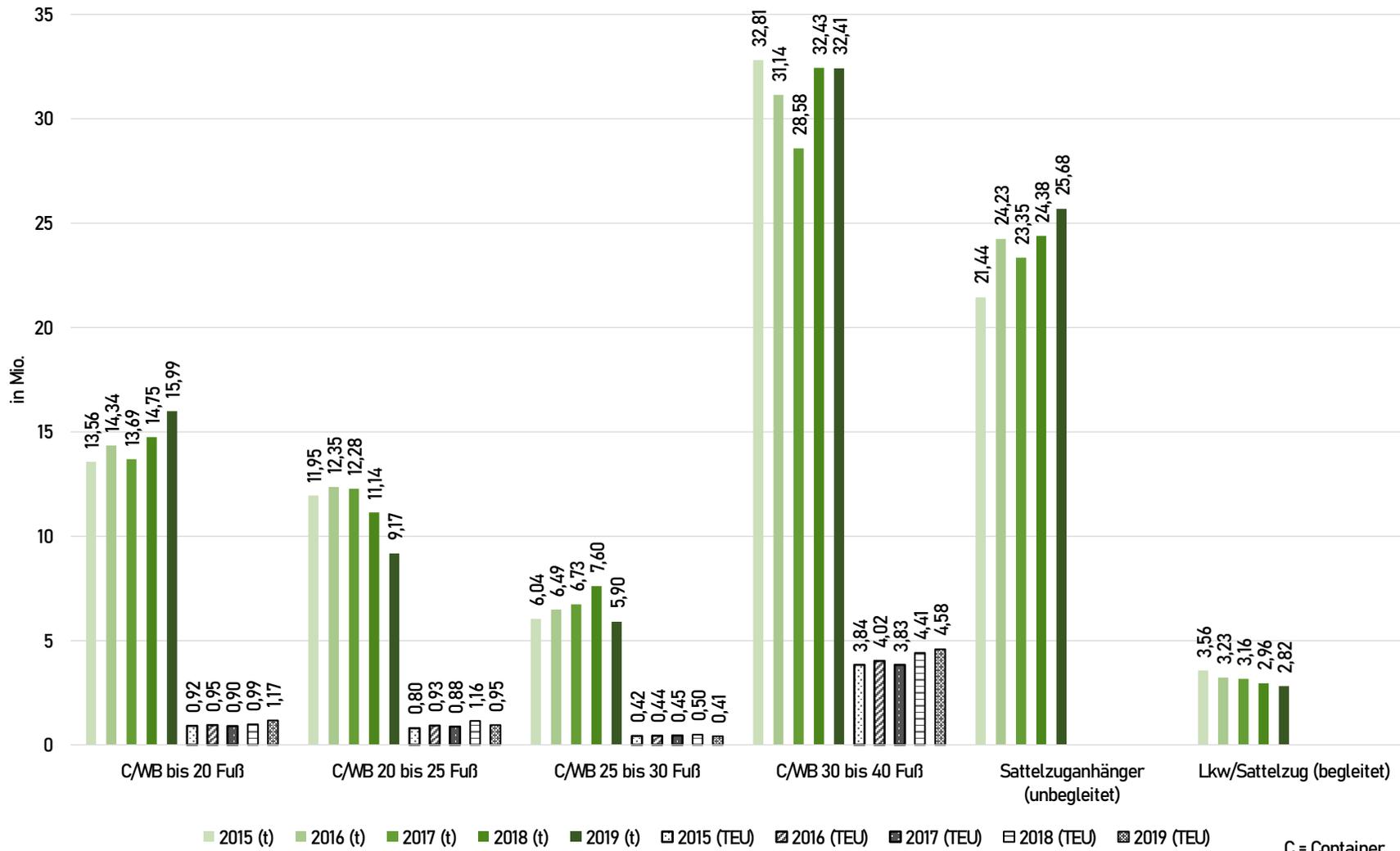


Anzahl der Ladeeinheiten je Hauptverkehrsverbindung im KV Schiene im Jahr 2019 (Daten: Destatis, Darstellung: SGKV)



- 2019 wurden 4,4 Mio. Container/ Wechselbehälter (C/WB) (79%), 1,05 Mio. Sattelzuganhänger (19%) und 86 Tsd. Lkw/Sattelzüge (2%) transportiert
- C/WB mit 30 bis 40 Fuß dominieren mit einem Anteil von rund 42% bzw. mit 2,29 Mio. Ladeeinheiten (LE) den schienenseitigen Kombinierten Verkehr, gefolgt von C/WB bis 20 Fuß (21% bzw. 1,17 Mio. LE) und Sattelzuganhängern (19% bzw. 1,05 Mio. LE)
- Der Anteil der leeren LE im C/WB-Transport lag 2019 bei 25%, d.h. rund drei Viertel der transportierten C/WB waren beladen
- Wesentlich geringer war der Transportanteil leerer LE bei Sattelzuganhängern (10%) und Lkw/Sattelzügen (2%)
- Der intermodale Binnenverkehr ist hauptsächlich durch C/WB-Transporte gekennzeichnet (96%), wohingegen im grenzüberschreitenden Kombinierten Verkehr auch vermehrt Sattelzuganhänger und Lkw/Sattelzüge transportiert werden (34%)
- Im Durchgangsverkehr lag der Anteil der Sattelzuganhänger bei 56% im Jahr 2019

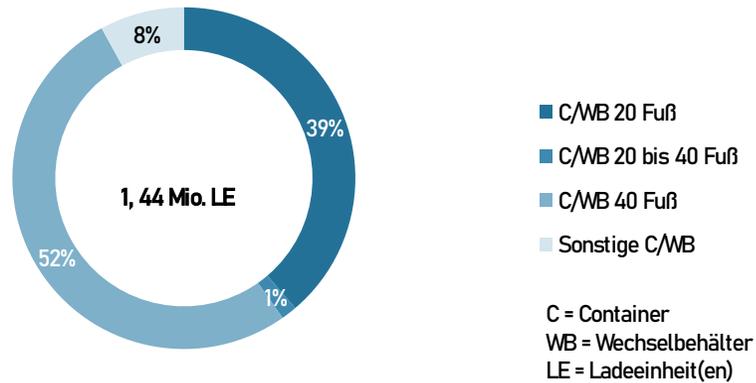
Entwicklung der KV-Beförderungsmengen im Eisenbahnverkehr nach Ladungsmerkmalen (Daten: Destatis, Darstellung: SGKV)



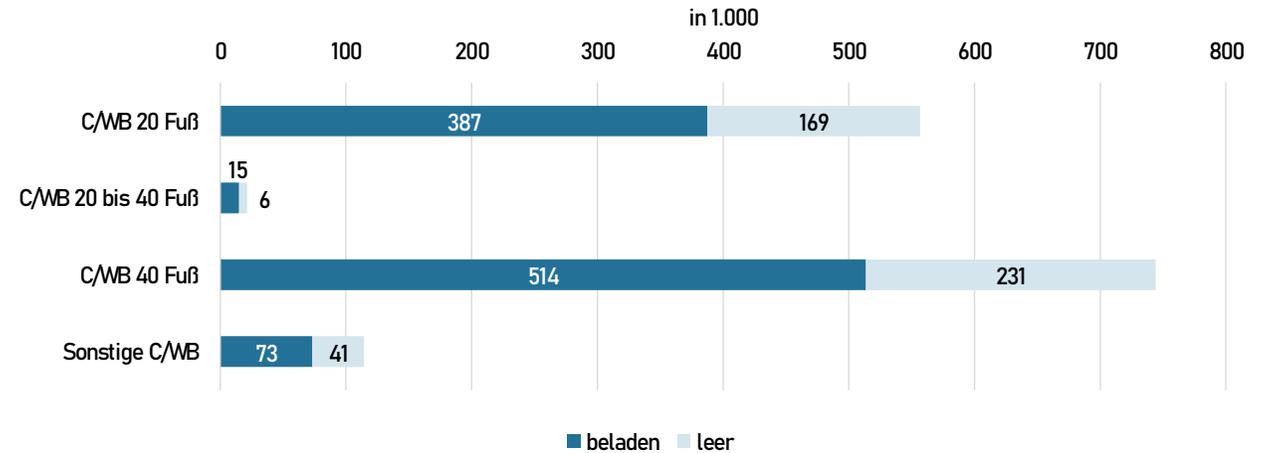
C = Container
WB = Wechselbehälter

- Im Jahr 2019 gab es bei der Anzahl der LE insbesondere Zuwächse bei C/WB bis 20 Fuß, C/WB 30-40 Fuß, sowie den unbegleiteten Sattelanhängern
- Deutlich rückläufige Zahlen wiesen die C/WB 20 bis 25 Fuß (-18% Tonnage) und 25 bis 30 Fuß (-22% Tonnage) im Vergleich zum Vorjahr auf
- Bei Betrachtung aller C/WB 2019 resultiert ein Rückgang von 3 Mio. Tonnen (-4%) im Vergleich zu 2018, wohingegen die Anzahl der LE auf gleichem Niveau blieb (+0,8%)
- Die Beförderungsmenge mit Lkw/Sattelzügen (begleitet) sinkt seit 2015 kontinuierlich
- C/WB bis 20 Fuß erzielten den höchsten Zuwachs mit +8% (bezogen auf die Tonnage), gefolgt vom unbegleiteten Sattelzuganhänger mit +5%
- seit 2019 wurden auch C/WB größer 40 Fuß in die Statistik aufgenommen, allerdings aufgrund fehlender Vergleichbarkeit von uns noch nicht in der Grafik abgebildet

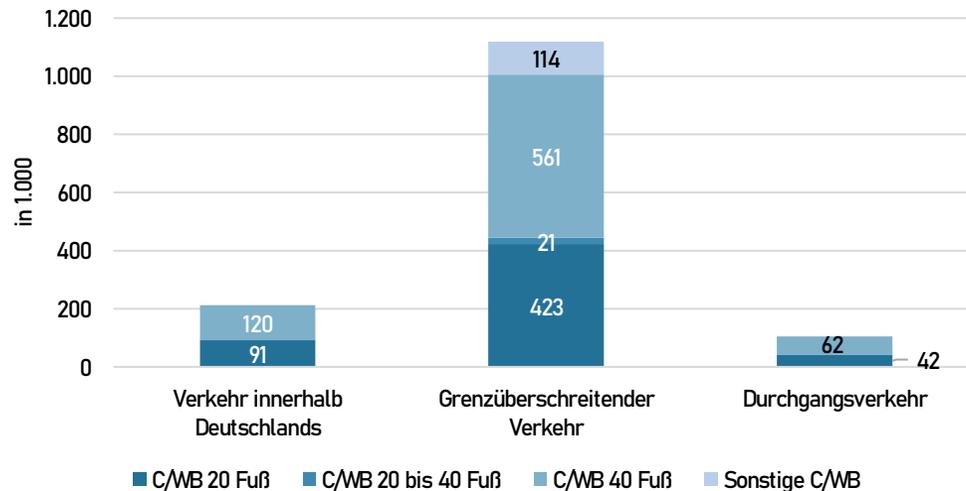
Anteil der Ladeeinheiten im KV Wasserstraße, bezogen auf die Anzahl der Transporteinheiten im Jahr 2019 (Daten: Destatis, Darstellung: SGKV)



Anzahl der beförderten Ladeeinheiten im KV Wasserstraße je Ladeeinheit und Zustand im Jahr 2019 (Daten: Destatis, Darstellung: SGKV)

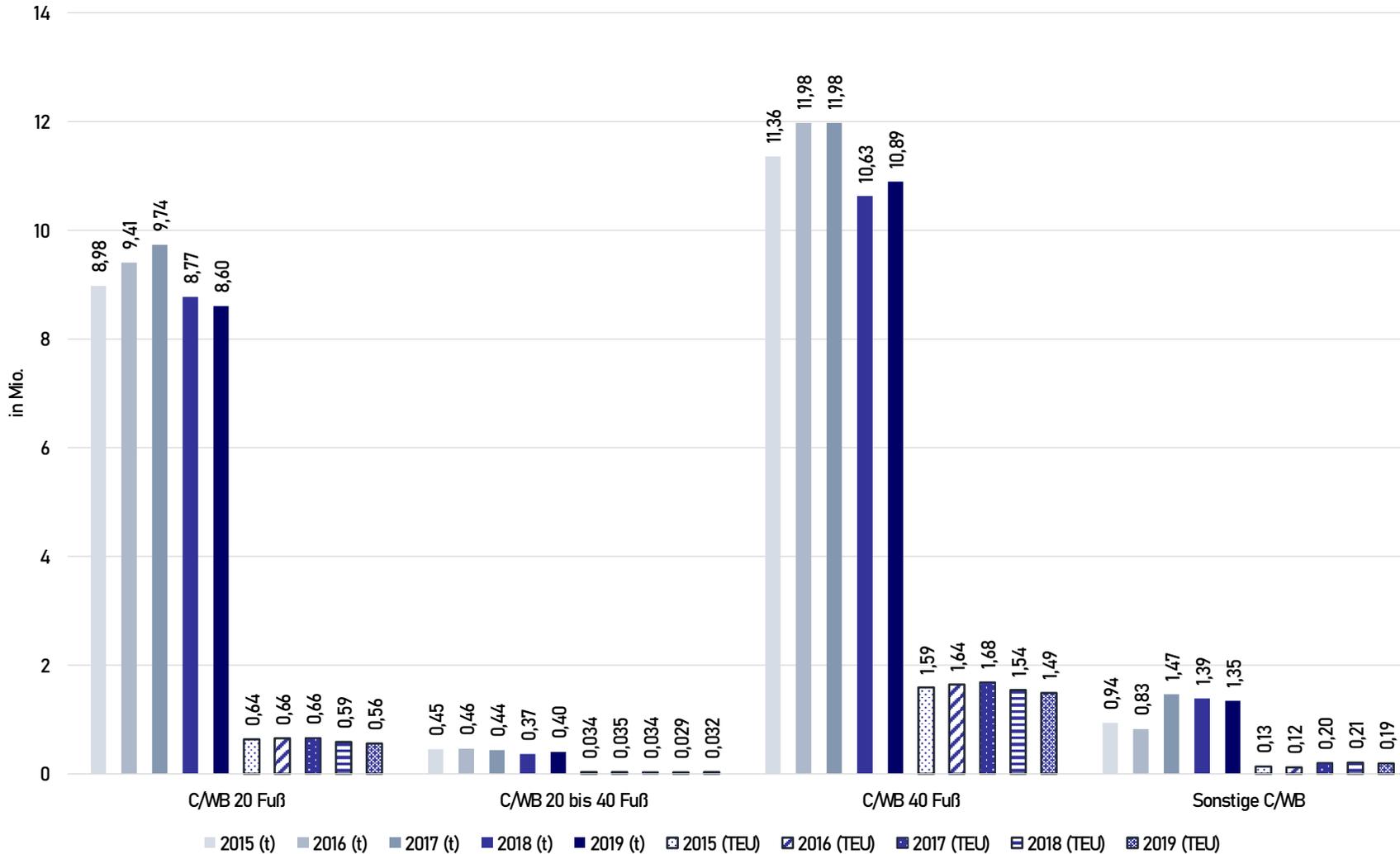


Anzahl der Ladeeinheiten je Hauptverkehrsverbindung im KV Wasserstraße im Jahr 2019 (Daten: Destatis, Darstellung: SGKV)



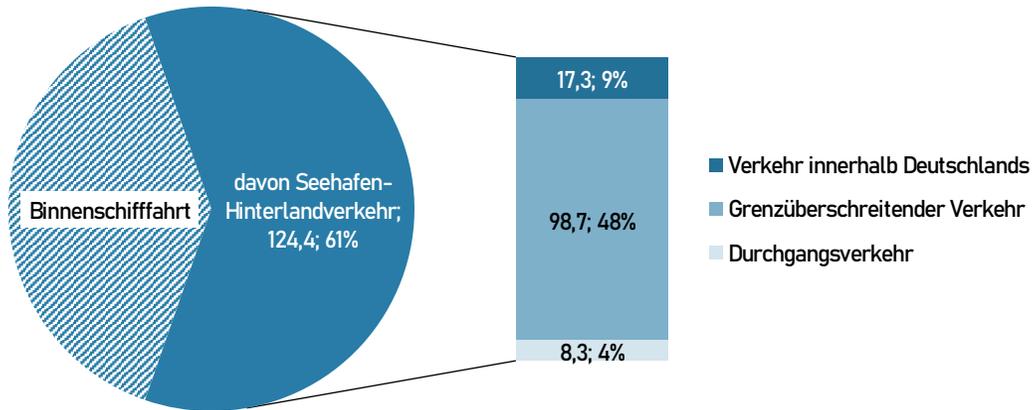
- Im wasserseitigen Kombinierten Verkehr kommen hauptsächlich 40- und 20-Fuß Container zum Einsatz; ihr Anteil liegt zusammengerechnet bei 91%
- Im Vergleich zum Vorjahr sank der Anteil von 40-Fuß Containern um 4% auf 744.067 Ladeeinheiten (LE) und der Anteil von 20-Fuß Containern um 5% auf 556.635 LE im Jahr 2019
- Im Jahr 2019 waren rund zwei Drittel der per Binnenschiff transportierten C/WB beladen; dementsprechend wurden etwa ein Drittel der LE leer transportiert
- Im wasserseitigen KV finden demnach deutlich mehr Leercontainertransporte statt als im schienenseitigen KV
- In der Kategorie „Sonstige C/WB“ lag der Anteil der Leercontainertransporte in 2019 bei 36%
- Im wasserseitigen Kombinierten Verkehr werden vorrangig grenzüberschreitende Verkehre durchgeführt
- In 2019 betrug der Anteil grenzüberschreitenden Verkehrs 78%, Binnenverkehre 15% und Durchgangsverkehre 7%

Entwicklung der KV-Beförderungsmengen im KV Wasserstraße nach Ladungsmerkmalen (Daten: Destatis, Darstellung: SGKV)

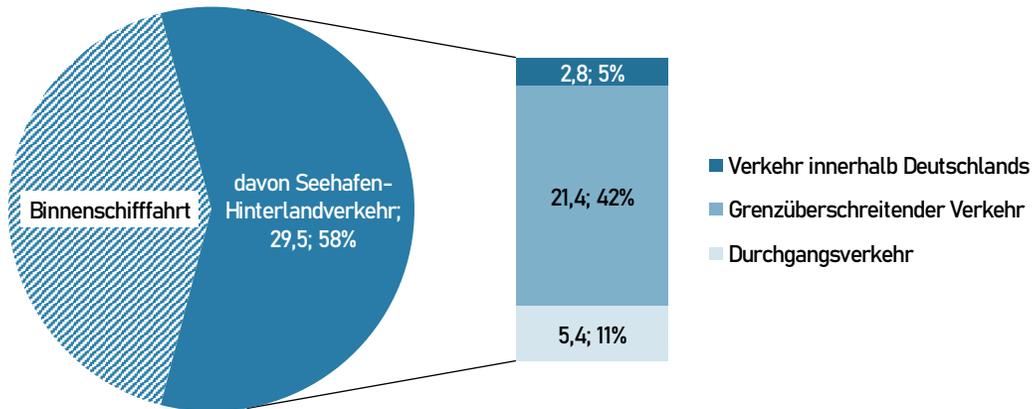


- Die beförderte Tonnage im wasserseitigen Kombinierten Verkehr blieb im Berichtsjahr Ladeeinheitenübergreifend auf gleichwertigem Niveau zum Vorjahr (+0,44%)
- Die Beförderungsmengen in C/WB 20 Fuß sanken im Jahr 2019 geringfügig um 2% und sonstige C/WB um 5%, für C/WB 20 bis 40 Fuß ergab sich eine Plus von 10%, für C/WB 40 Fuß ein leichtes Plus von 3%
- Bei Betrachtung der transportierten TEU sind über alle Containergrößen leichte Rückgänge zu verzeichnen; lediglich C/WB 20 bis 40 Fuß erzielten einen Anstieg

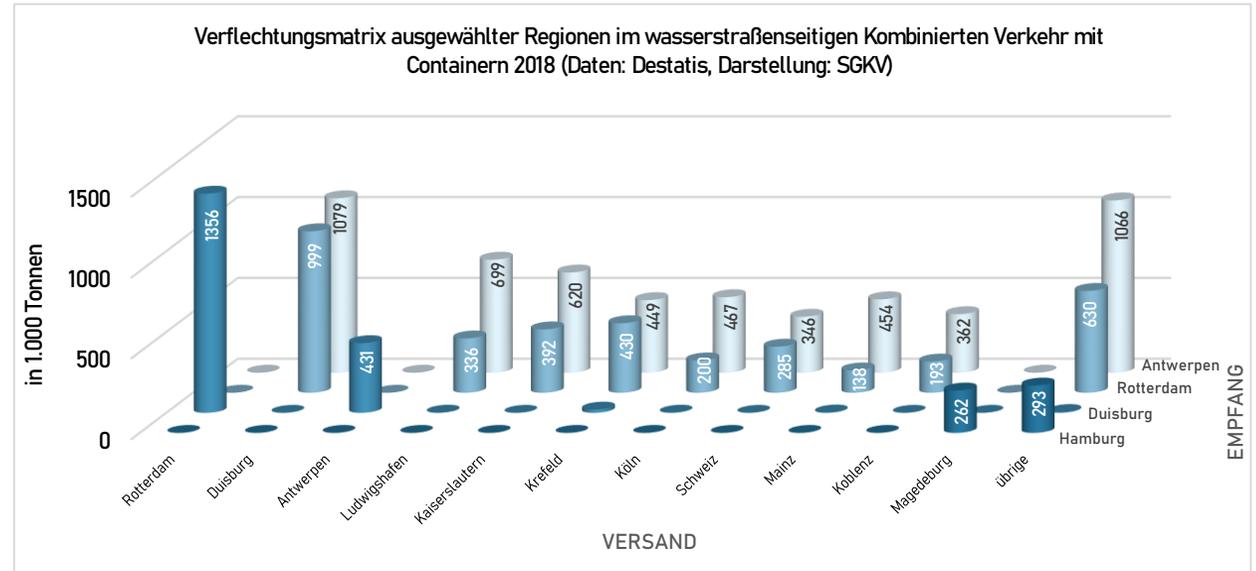
Anteil des Seehafen-Hinterlandverkehrs, bezogen auf die Verkehrsmenge (in Mio. t) auf deutschen Wasserstraßen im Jahr 2019 (Daten: BAG, Darstellung: SGKV)



Anteil des Seehafen-Hinterlandverkehrs, bezogen auf die Verkehrsleistung (in Mrd. tkm) auf deutschen Wasserstraßen im Jahr 2019 (Daten: BAG, Darstellung: SGKV)



Verflechtungsmatrix ausgewählter Regionen im wasserstraßenseitigen Kombinierten Verkehr mit Containern 2018 (Daten: Destatis, Darstellung: SGKV)



- Der Gesamtverkehr der Binnenschifffahrt stieg 2019 im Vergleich zum Vorjahr um 3,6% in der Tonnage und 8,5% in der Verkehrsleistung
- Jedoch ging das Containeraufkommen, aufgrund längerfristiger Verträge zur Frachtübernahme zur Zeit des Niedrigwasser 2018, um 4,1% auf 2,27 Mio. TEU zurück
- In der Binnenschifffahrt sind knapp zwei Drittel der Verkehrsmenge und -leistung auf deutschen Wasserstraßen dem Seehafen-Hinterlandverkehr zuzuordnen, jedoch sank dieser Anteil im Vergleich zu 2018 um 4% (Tonnage) und 5% (Leistung)
- Der grenzüberschreitende Verkehr nimmt im wasserseitigen Seehafen-Hinterlandverkehr den größten Anteil ein und ist weiterhin vorwiegend auf die Seehäfen Rotterdam und Antwerpen ausgerichtet
- Relation Deutschland – Rotterdam: 987,5 Tsd. TEU (-3,0% zum Vorjahr)
- Relation Deutschland – Antwerpen: 745,6 Tsd. TEU (-1,8% zum Vorjahr)
- Hamburg ist drittstärkster Seehafen für den wasserseitigen Seehafen-Hinterlandverkehr in 2019 (143,8 Tsd. TEU, +13,1% im Vergleich zu 2018)

Verkehrsträger	Verkehrsaufkommen					Verkehrsleistung				
	2019 in Mio. t	2020 in Mio. t	2021 in Mio. t	2023 in Mio. t	Entw. in % 2019-2023	2019 in Mrd. tkm	2020 in Mrd. tkm	2021 in Mrd. tkm	2023 in Mrd. tkm	Entw. in % 2019-2023
Eisenbahnverkehr ¹⁾	386,5	345,4	366,1	384,5	-0,5	126,4	115,3	122,0	129,8	2,7
dar. KV Schiene	107,9	103,7	108,7	118,1	9,5	55,6	53,9	56,8	62,3	12,1
Binnenschifffahrt	205,1	183,0	189,6	194,0	-5,4	50,9	45,6	47,2	48,3	-5,1
Seeverkehr ²⁾	290,2	269,4	280,8	286,6	-1,2	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Luftfracht ³⁾	4,8	4,4	4,5	4,9	2,1	1,6	1,5	1,5	1,6	0,0
Rohrfernleitungen ⁴⁾	85,1	85,0	85,2	85,0	-0,1	17,6	17,6	17,7	17,8	1,1
Straßenverkehr ⁵⁾	3.769,3	3.676,4	3.826,6	3.990,1	5,9	498,9	479,1	503,1	529,1	6,1

1) Einschl. Behältergewichte im kombinierten Verkehr, einschl. der Verkehre, die bisher noch nicht in der Eisenbahnverkehrsstatistik (Fachserie 8, Reihe 2) und den Querschnittspublikationen ("Verkehr aktuell" und "Verkehr im Überblick"), sondern nur in der Betriebsdatenstatistik (Fachserie 8, Reihe 2.1) ausgewiesen werden

2) Einschl. Seeverkehr zw. Binnen- u. ausländ. Häfen. Ohne Eigengewichte der Fahrzeuge, Container etc.

3) Einschl. Luftpost. Aufkommen einschl. Doppelzählungen von Umladungen

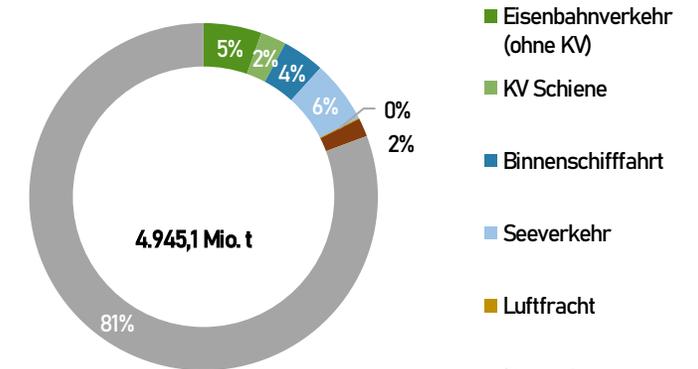
4) Nur Rohölleitungen

5) Einschl. Kabotageverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland

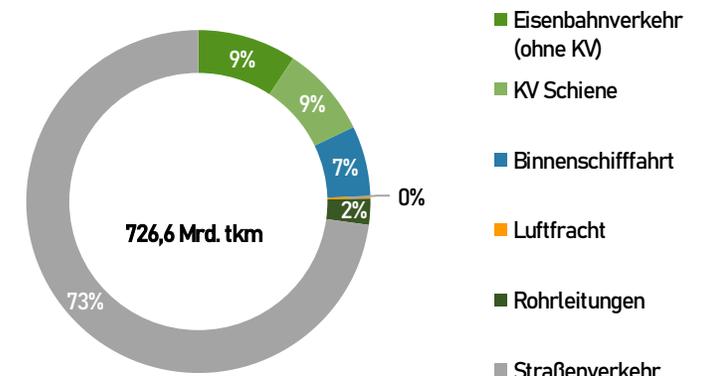
Quelle: ITP INTRAPLAN Consult GmbH & BAG - Luftverkehr; Gleitende Mittelfristprognose - Mittelfristprognose Sommer 2020

- Mit Ausnahme der Binnenschifffahrt und Rohrleitungen (jeweils nahezu stagnierend) wird für die übrigen Verkehrsträger bis 2021 ein Wachstum sowohl beim Verkehrsaufkommen als auch bei der Verkehrsleistung erwartet
- Die Prognose für 2023 sieht lediglich für den Straßen- als auch den Luftverkehr ein Wachstum im Verkehrsaufkommen
- Hinsichtlich der Verkehrsleistung ist auch mit einem Wachstum im Eisenbahnverkehr (2,7%) zu rechnen
- Für den schienenseitigen Kombinierten Verkehr wird von 2019 bis 2023 ein deutlicher Anstieg von 9,5% prognostiziert, u.a. bedingt durch Mauterhöhung und Trassenpreissenkung
- Im Modal Split der Transportleistung 2023 wird kaum eine Veränderung zu 2019 erwartet; der Anteil im Straßengüterverkehr wird um 2% steigen, während der Eisenbahnverkehr und Rohrleitungsverkehr jeweils um 1% sinken werden

Güterverkehr in Deutschland im Jahr 2023, Modal Split nach Beförderungsmengen (Daten: ITP/BAG, Darstellung: SGKV)



Güterverkehr in Deutschland im Jahr 2023, Modal Split nach Beförderungsleistung (Daten: ITP/BAG, Darstellung: SGKV)



Der europäische Landgüterverkehrsmarkt ist ein wichtiger Wirtschaftszweig. Die Auswirkungen auf Umwelt und Gesellschaft sind erheblich. Für den Sektor ist es unbedingt erforderlich, zusammenzuarbeiten, um den Wandel in Richtung nachhaltiger Verkehrslösungen voranzutreiben, und die Schiene ist ein Schlüsselinstrument dafür. Der kombinierte Verkehr bietet das effizienteste Mittel für den Umschlag von Fracht zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern und damit die Optimierung der Vorteile, die jedem Verkehrsträger inhärent sind.

Die UIC publizierte den achten Bericht, der in Zusammenarbeit mit der Internationalen Union für den kombinierten Straßen- und Schienenverkehr (UIRR) einen umfassenden Überblick über die aktuelle Situation des kombinierten Verkehrs in Europa im Jahr 2020 bietet. Der Kombinierte Verkehr leistet einen wesentlichen Beitrag für die von der Rail Freight Forward Coalition (RFF) definierten Ziele.

Laut UIC wird der Verkehrssektor voraussichtlich bis 2030 um 30% wachsen, und höchstwahrscheinlich eine hohe Affinität zur Straße aufweisen. Ein höherer modaler Anteil von 30% am Schienengüterverkehr bis 2030 würde hingegen die Wettbewerbsfähigkeit des Kombinierten Verkehrs stärken und zu einer Reduktion externer Effekte beitragen.

Die folgenden Folien der Entwicklung des KV in Europa und den Auswirkungen der Corona Pandemie auf den KV in Europa basieren auf den Ausführungen im Bericht 2020 Report on Combined Transport in Europe.

Weitere Informationen finden Sie hier:

- <https://uic.org/> and <http://www.uirr.com/> and <https://www.railfreightforward.eu/>
- Please contact the UIC Freight Department: bannholzer@uic.org and UIRR efeyen@uirr.com

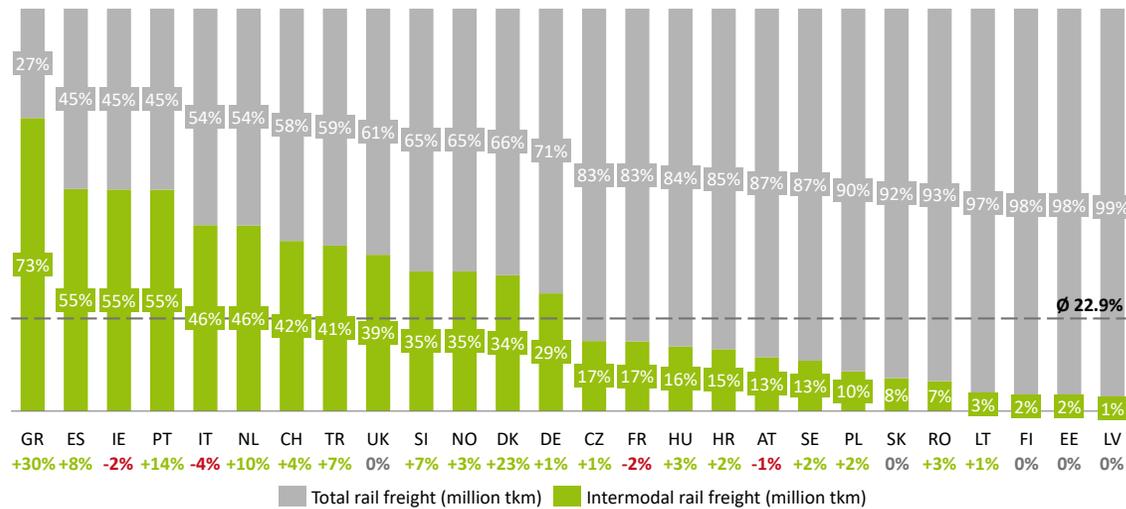


2020 Report on Combined Transport (CT)



Direktdownload des Reports auf der Webseite der UIC:
<https://uic.org/spip.php?action=telecharger&arg=3200>

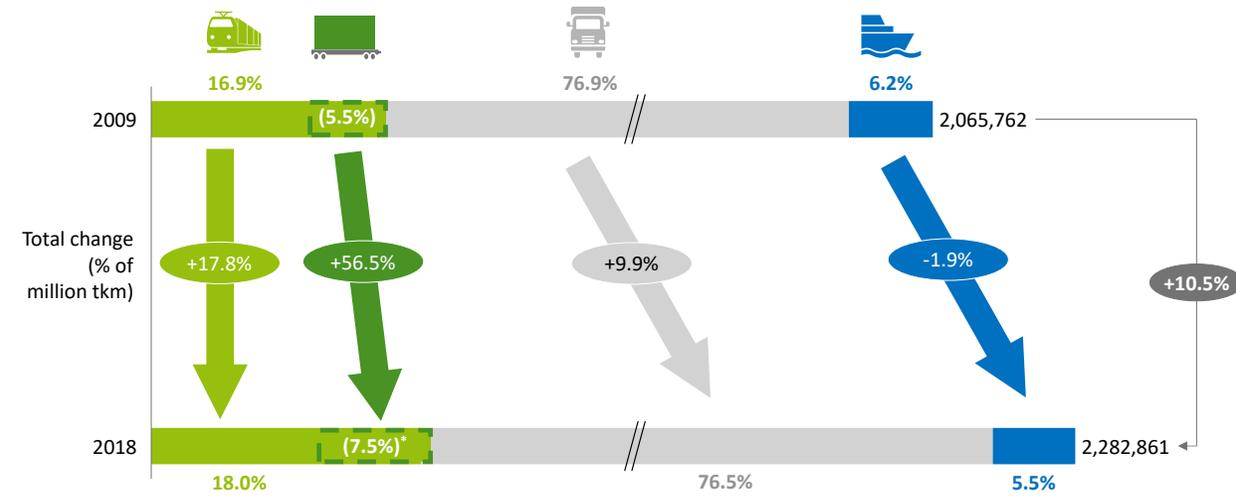
Share of intermodal rail freight (in tkm) for 26 European countries in 2018 and its development since 2016



* Note: Selection of countries based on data availability and in line with previous report editions. Rounding differences may occur.

Source: Eurostat (2020), last database update by Eurostat: intermodal rail freight (rail_go_contwgt) 24 September 2020, total rail freight (rail_go_typeall) 25 September 2020.^[1]

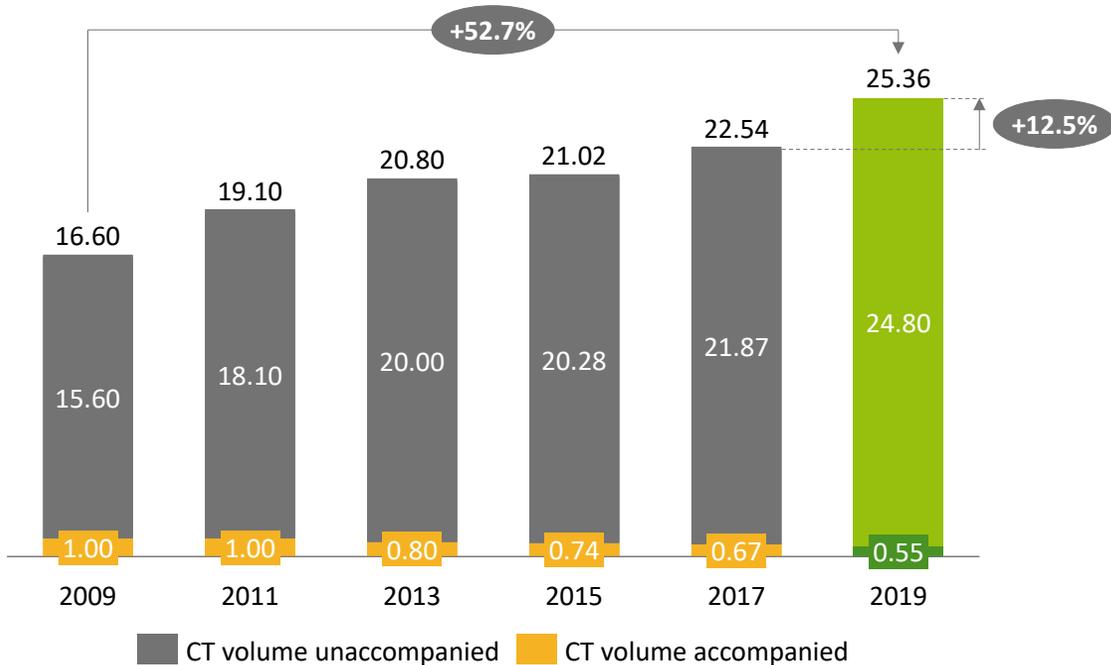
Share of intermodal and total rail freight in the overall modal split (in million tkm)



*Note: Particularly due to gaps in data availability which is not given for every country/ transports, the share of CT based on tkm published by Eurostat is below 5%.

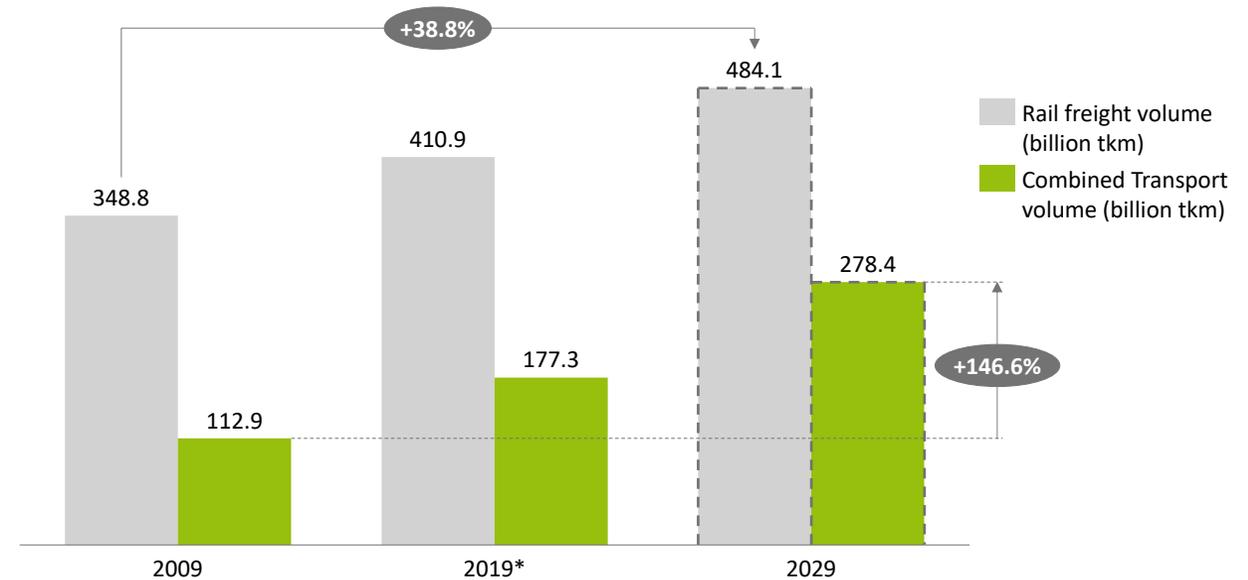
Source: Eurostat (2020), last database update by Eurostat: modal split (tran_hv_frmod) April 1, 2020, intermodal rail freight (rail_go_contwgt) 24 September 2020, total rail freight (rail_go_typeall) 25 September 2020.

Development of total CT volumes 2009 to 2019 (in million TEU)



Source: BSL Transportation analysis based on survey

Previous and expected CT volume growth compared to total rail freight development (in billion tkm)



*Note: Due to data availability the rail share for 2019 is illustrated by 2018 values.

Source: BSL Transportation analysis based on survey (CT); rail development based on Eurostat (2020).

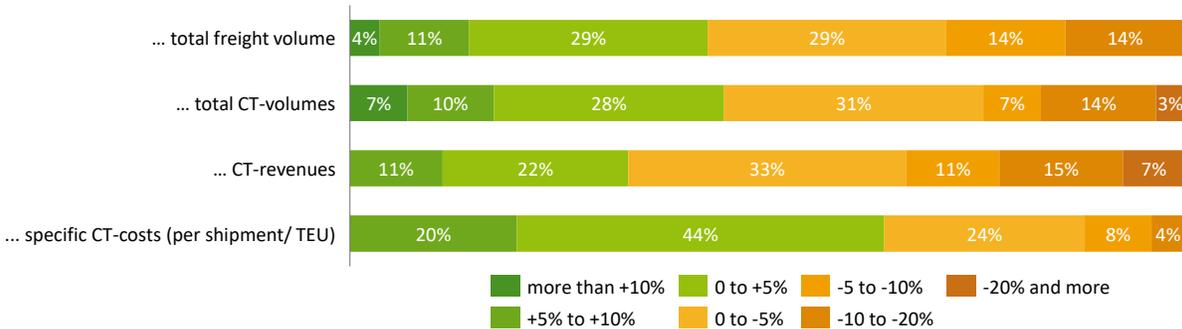
- Insbesondere die Verkehrsleistung im unbegleiteten Kombinierten Verkehr in Europa hat in den letzten 10 Jahren eine deutliche Steigerung vollzogen, die Verkehrsmenge ist nahezu ähnlich stark gewachsen
- Die Prognose für die nächsten 10 Jahre sieht eine weitere überproportionale Steigerung der Verkehrsleistung des Kombinierten KV voraus, der Markt des KV soll fast viermal so stark wachsen wie der Schienengüterverkehr allgemein
- Der Anteil des Schienengüterverkehrs variiert stark in den europäischen Ländern, Deutschland liegt hier mit 29% Anteil der Verkehrsleistung im Mittelfeld

Die COVID-19 Pandemie seit Ende 2019 hat Europa und insbesondere seine Wirtschaft stark beeinflusst. Da der Verkehrssektor stark von wirtschaftlichen Faktoren beeinflusst wird, muss er sich verschiedenen Herausforderungen stellen, die sich daraus ergeben haben.

KV-Anbieter erwarten einen starken Einfluss auf ihre Geschäftsleistungsindikatoren. Für das Jahr 2021 beginnen die erwarteten negativen Auswirkungen des Coronavirus abzunehmen. Die Umfrage zeigte, dass trotz der Krise im Jahr 2020 immer mehr KV-Stakeholder eine Steigerung ihrer gesamten Geschäftsleistung in Bezug auf Volumen und Umsatz schätzen. Die erwarteten negativen Auswirkungen des Coronavirus nehmen nach 2022 noch mehr ab.

Die Befragung der Marktakteure im Rahmen des Reports erfolgte im Verlauf des Jahres 2020, die starke Entwicklung im 4. Quartal konnte die negativen Erwartungen deutlich abfedern. Trotz der starken Rückgänge vor allem im Frühjahr 2020 waren 71% der befragten Unternehmen überzeugt in den nächsten drei Jahren eine Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des KV Marktes zu erreichen.

Expected impact of the coronavirus on ... (in 2021)



Source: BSL Transportation analysis based on survey

Expected impact of the coronavirus on ... (average from 2022 to 2024)



Source: BSL Transportation analysis based on survey

Kontakt

SGKV e.V. – Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr

Westhafenstraße 1 | 13353 Berlin

T +49 30 206 13 76 0

F +49 30 206 13 76 17

Bearbeitung: Clemens Bochynek, Georg Nickel
Fragen zum Bericht bitte an cbochynek@sgkv.de

www.sgkv.de

www.intermodal-map.com

www.intermodal-info.com

Folgen Sie uns auf Twitter: [@SGKV1928](https://twitter.com/SGKV1928)

Praxisleitfaden für den Kombinierten Verkehr unter erfa-kv.de

KV funktioniert
nur gemeinsam

