

VPI Symposium 2024

Wachstum im Umbruch des europäischen Schienengüterverkehrs

SCI/Verkehr

Maria Leenen / Hamburg / 09. Januar 2024



Agenda

- Vorstellung SCI Verkehr
- SGV-Markt in Deutschland und Europa
- Kombiniertes Verkehr

Navigator & 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

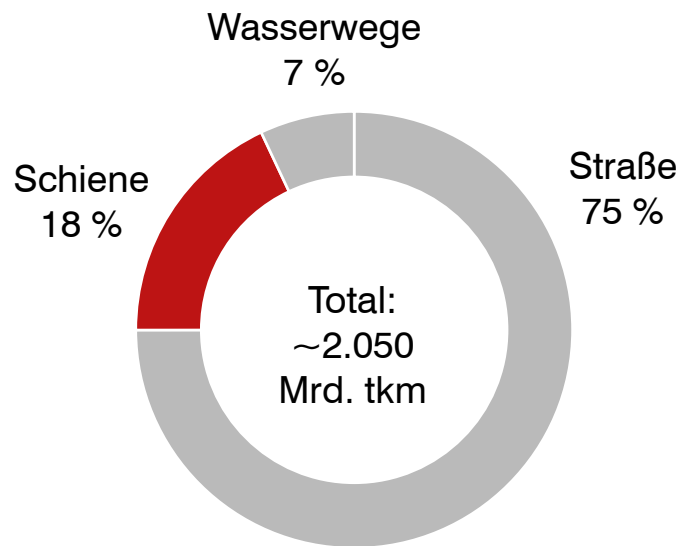
- **SCI RAILDATA**
Newsdatenbank und Business Intelligence Plattform mit komprimierten Nachrichten aus der weltweiten Bahnindustrie. Personalisierte Recherchen nach Themen und Ausschreibungen.
- **SCI MULTICLIENT-STUDIES**
Kompakte Studien mit einheitlichen Sichtweisen und Definitionen der Märkte, aufbereiteten Bestands- und Prognosedaten sowie aktuellen Trends.
- **SCI DATABASE**
Laufend aktualisierte Kennzahlen und Prognosen zu Unternehmen, Fahrzeugflotten und zur Netzwerkinfrastruktur.
- **KLUSII by SCI Verkehr**
Plattform für die Bahnwirtschaft. Anbieter digitaler Lösungen werden mit relevanten, interessierten Partnern verbunden, die Antworten und Unterstützung bei der Digitalisierung des Geschäfts benötigen.



Der SGV-Markt in Deutschland und Europa: Harter Wettbewerb und Güterstruktureffekt

Deutschland ist der wichtigste Markt für Schienengüterverkehr (SGV) in Europa – Konkurrenz zur Straße und intramodaler Wettbewerb prägen das Bild

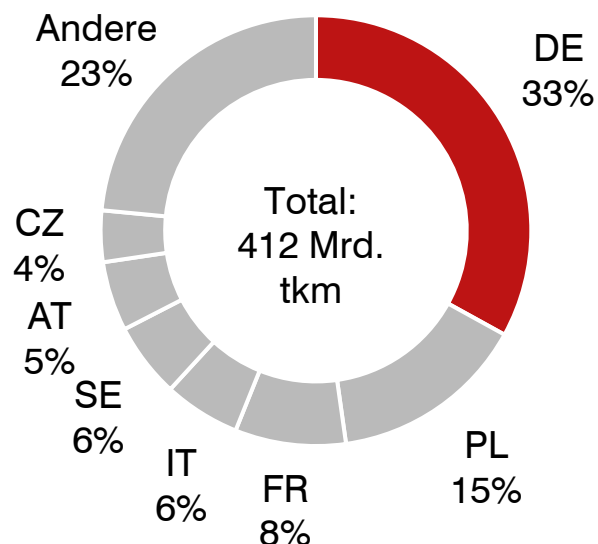
Die Straße dominiert den Güterverkehr in Europa



Modal Split in Kontinentaleuropa 2022 (% von tkm)

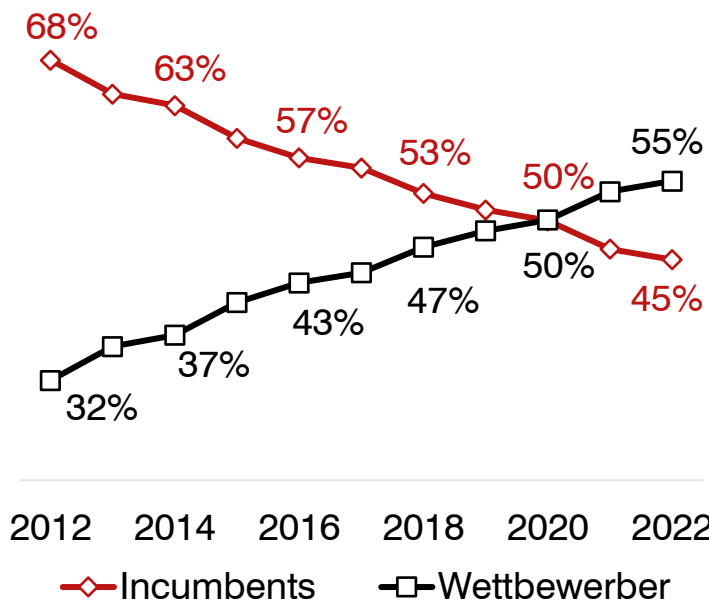
Quelle: Eurostat, Websites der Unternehmen, Schätzung SCI Verkehr

Deutschland ist der größte SGV-Markt Europas



Verkehrsleistung im SGV in Kontinentaleuropa 2022 (% von tkm)

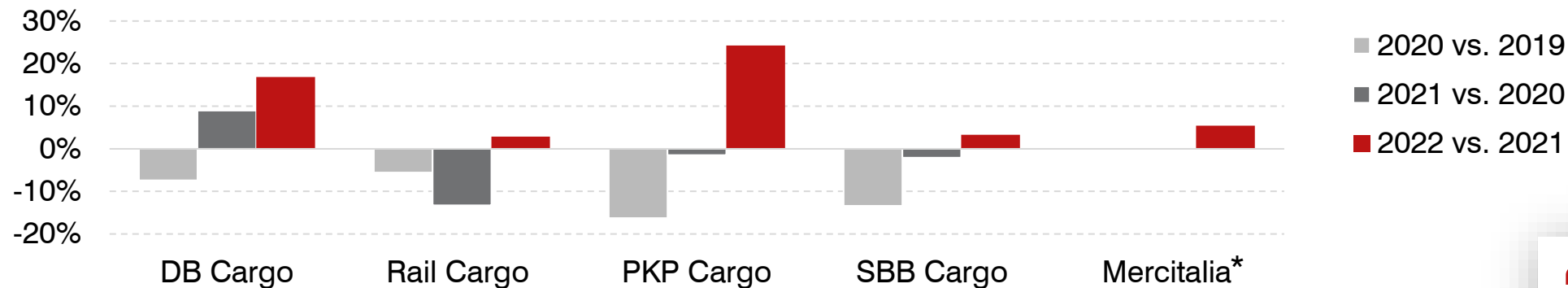
Ehemalige Staatsbahnen verlieren seit Jahren Marktanteile



Marktanteil: Ehem. Staatsbahnen und Wettbewerber in Kontinentaleuropa (% von tkm)

Schon vor Corona, Ukraine-Krieg und Energiekrise waren positive Margen im SGV die Ausnahme – neben stark gestiegenen Kosten belastet 2023 die eingebrochene Nachfrage den Markt

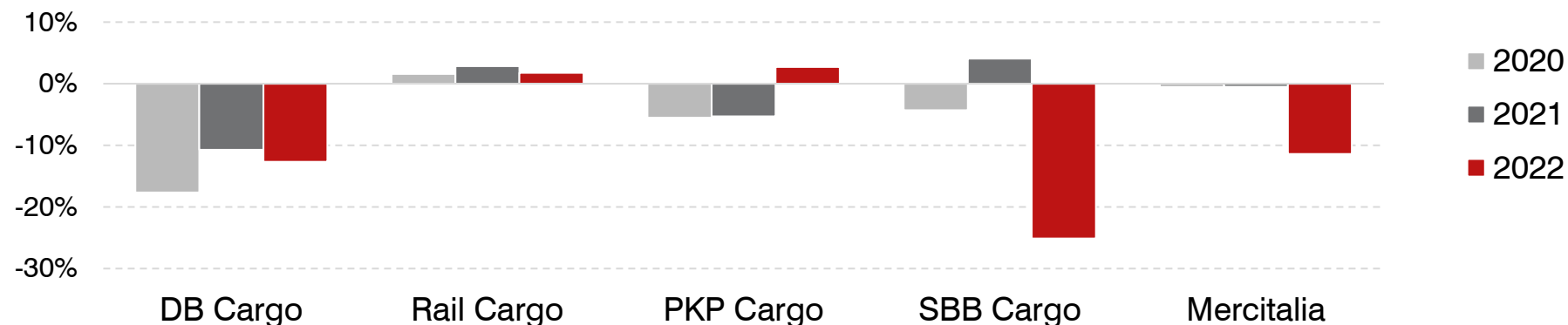
Umsatzentwicklung großer Betreiber im SGV (in %)



-5 %

tkm in Kontinental-europa 2023

EBIT-Margen großer Betreiber im SGV 2020-2022 (Finanzergebnisse in % von Euro)



“ Deutsche Bahn, 11/23

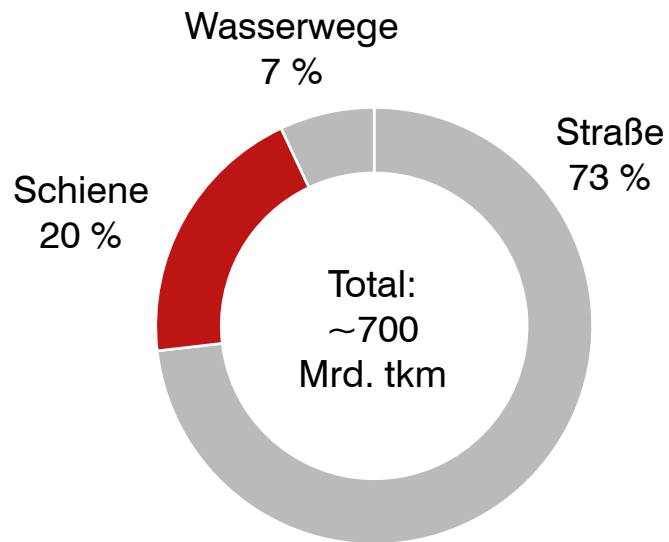
Die geringe Nachfrage sorgt für freie Kapazitäten und verstärkt die verkehrsträgerübergreifende Konkurrenz. [Es] findet eine Rückverlagerung auf die Straße statt.

“

* Aufgrund veränderter Berichterstattung kein Vergleich mit Vorjahren möglich
Quelle: Unternehmen, Schätzung SCI Verkehr, DB Wettbewerbskennzahlen 2022/2023

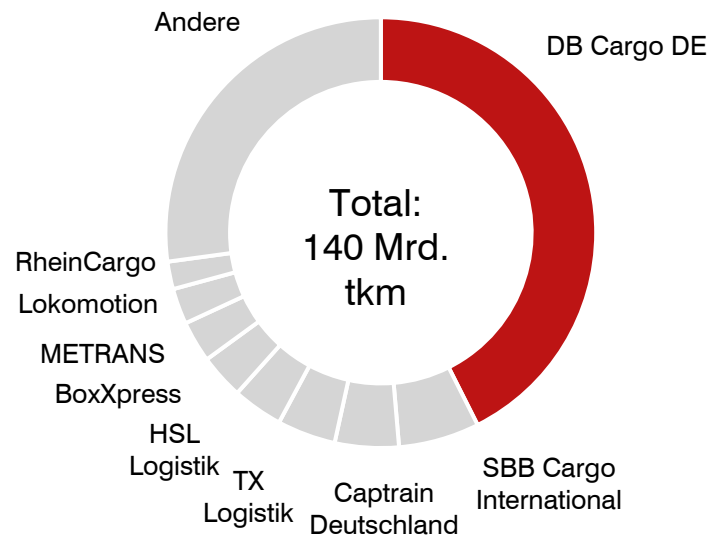
Für den deutschen SGV zeigt sich ein ähnliches Bild – der Markt ist hart umkämpft

Auch in Deutschland dominiert die Straße den Güterverkehr



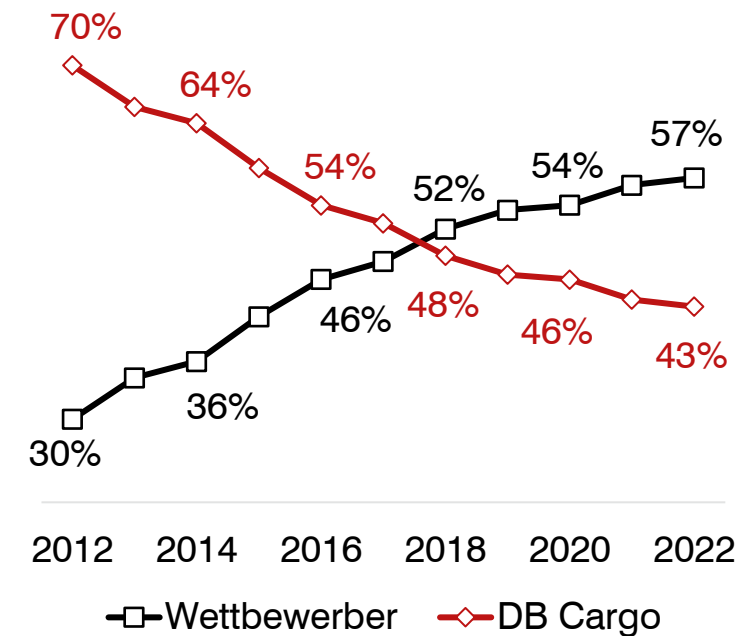
Modal Split in Deutschland 2022 (% von tkm)

Eine Vielzahl an Betreibern ist im deutschen SGV-Markt aktiv



Marktanteile im SGV in Deutschland 2022

DB Cargo verliert seit Jahren Marktanteile

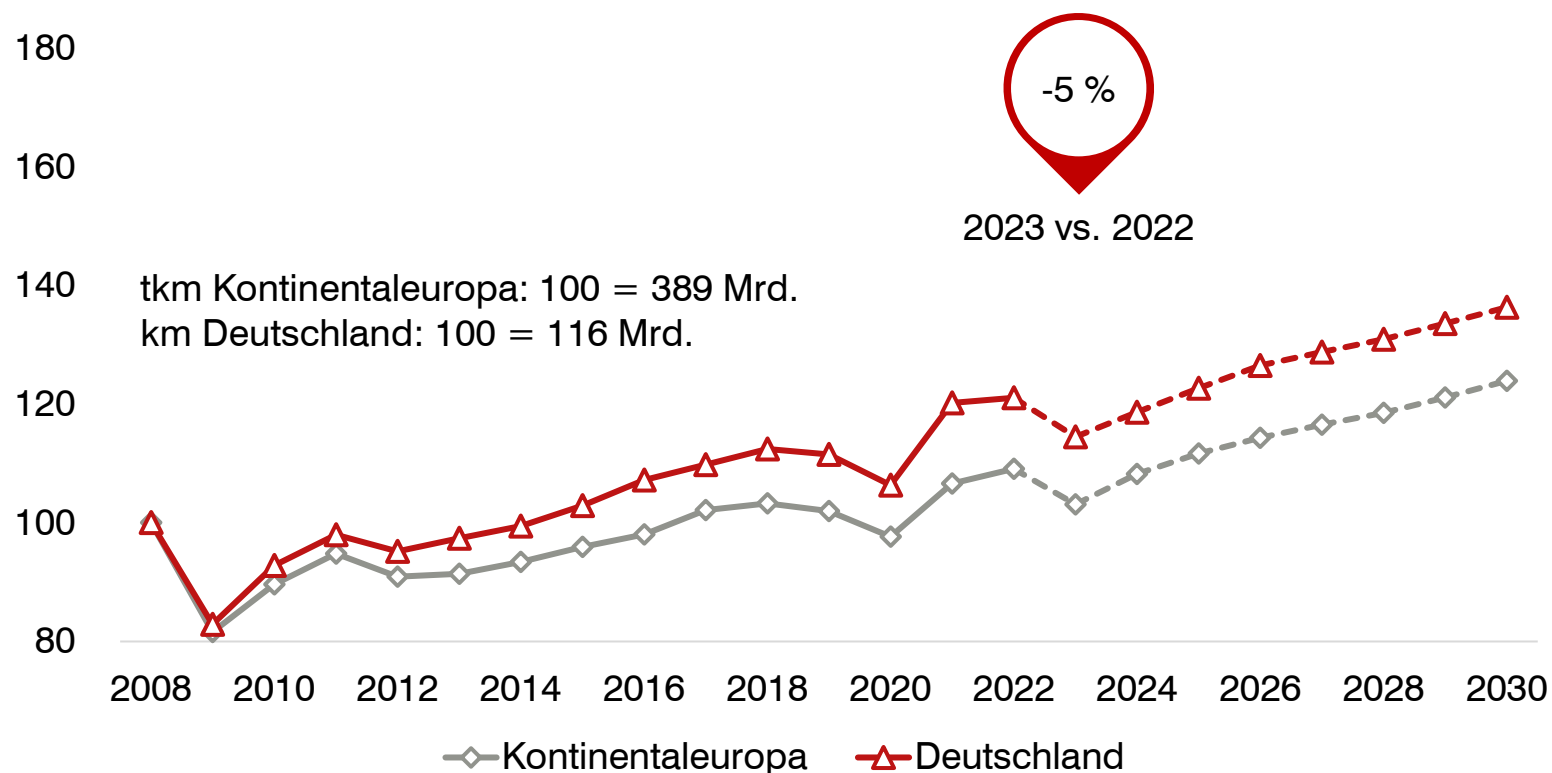


Marktanteil: DB Cargo und Wettbewerber in Deutschland (% von tkm)

Die Verkehrsleistung sank in jüngerer Vergangenheit wiederholt im Zuge diverser Krisen – der SGV wird zu Wachstum zurückkehren, jedoch langsamer als in der Vergangenheit

Entwicklung der Verkehrsleistung in Kontinentaleuropa und Deutschland

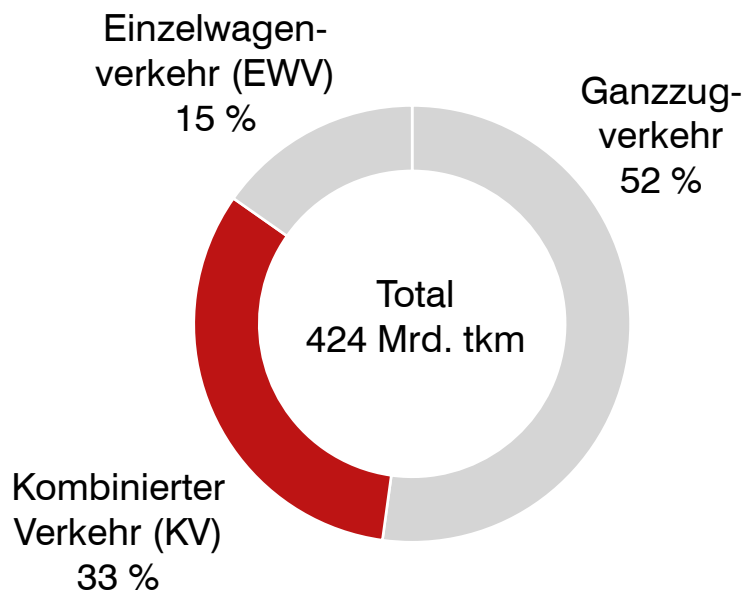
(Index 100 = 2008)



- **Rückgang** durch **Covid-19**:
 - Kontinentaleuropa: -4 %
 - Deutschland: -5 %
- Schnelle **Erholung** im Jahr 2021
- Weiteres Wachstum 2022 trotz widriger Umstände
- Für **2023 Rückgang** in Deutschland und Kontinentaleuropa von **ca. 5 %** erwartet
- Rückkehr zu Wachstum erwartet, aber mit **geringerer Wachstumsrate**

Der kombinierte Verkehr ist der Wachstumstreiber im europäischen SGV – der Transport von Massegütern ist hingegen kontinuierlich zurückgegangen

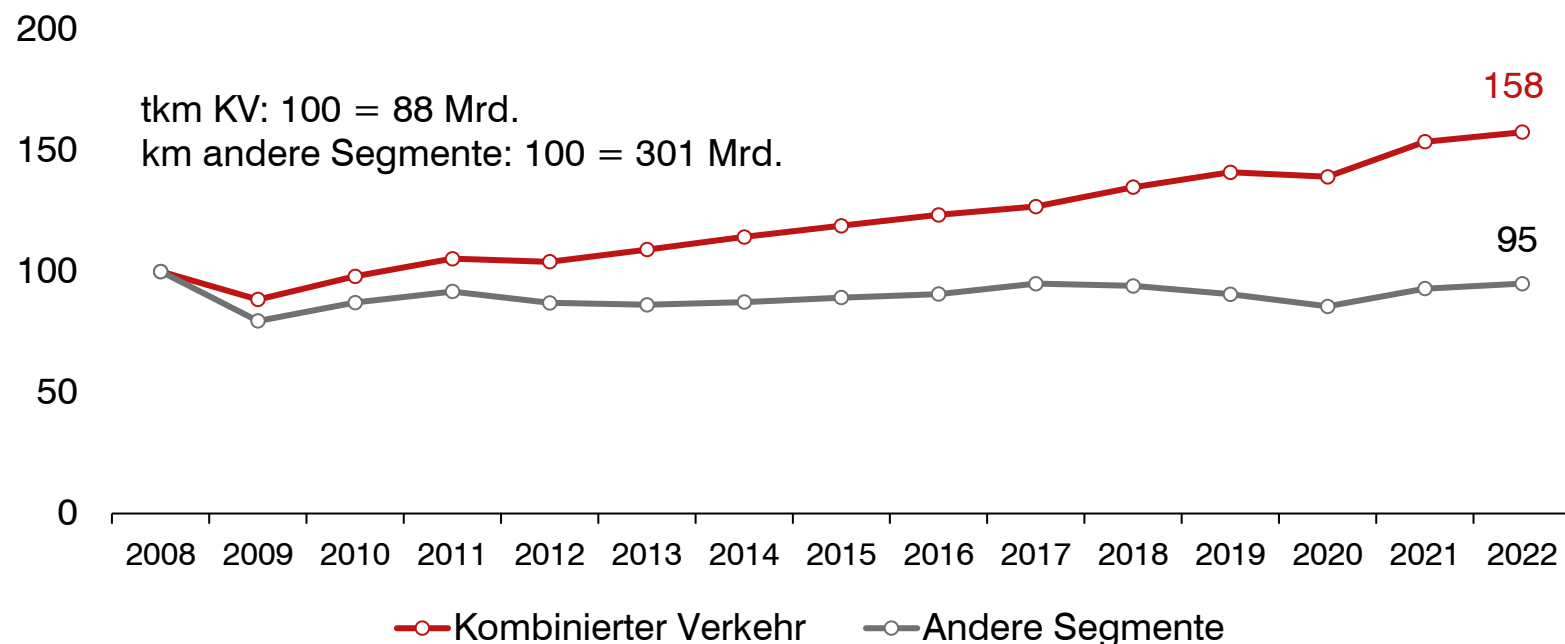
Mit einem Anteil von 33 % ist der KV das größte Segment



Anteil der Produktionssysteme in Kontinentaleuropa 2022 (basierend auf tkm)

Quelle: Schätzung SCI Verkehr

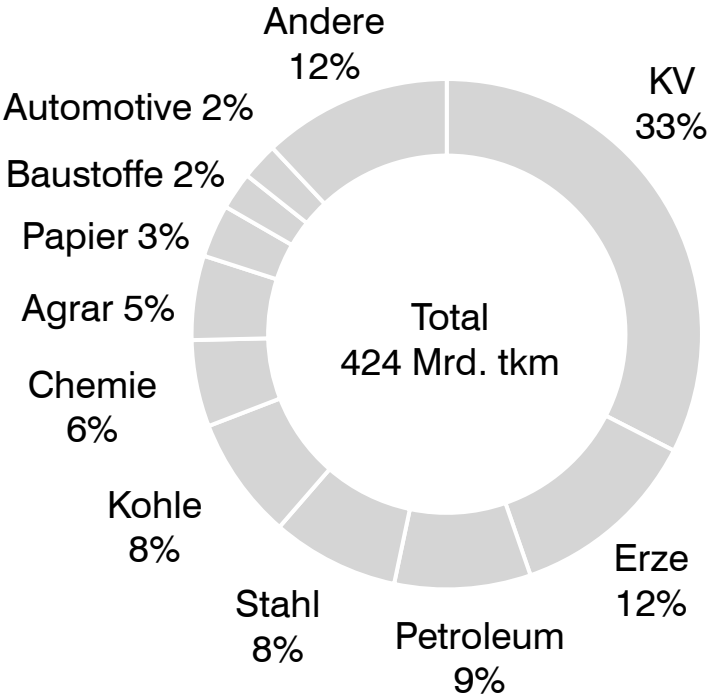
Der Anteil des KV am Gesamtmarkt ist in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen



Entwicklung kombinierter Verkehr vs. übrige Segment in Kontinentaleuropa (Index 100 = 2008)

Der Güterstruktureffekt wird sich weiter fortsetzen – besondere Rolle des EWW: wichtig für das System Bahn, aber oft defizitär – finanzielle Unterstützung der Politik notwendig

Die Güterstruktur wird sich weiter verschieben



Anteil der Transportsegmente in Kontinentaleuropa 2022 (basierend auf tkm)

Quelle: Eurostat, Forecast SCI Verkehr

Segment	Verkehrsleistung (Mio. tkm)	CAGR 2017-22 (%)	Langzeit-Trend
KV	137.900	4,6	↗
Erze	51.500	0,9	→
Stahl	36.600	-0,2	→
Petroleum	34.200	0,6	→
Kohle	32.900	-2,4	↘
Chemie	23.300	1,2	↗
Agrar	22.600	4,8	↗
Papier	14.200	4,0	→
Baustoffe	10.000	3,4	→
Automotive	9.900	-1,6	↗

- Langfristig **verlieren Massegüter** (Kohle, Petroleum, etc.) weiter an **Bedeutung**
- Die anhaltend **hohe Nachfrage** nach **Getreidetransporten** hat aktuell einen positiven Einfluss auf den Transport von Massegütern
 - Auslieferungen von Getreidewagen nach wie vor auf hohem Niveau
- Herausforderung **Einzelwagenverkehr**: wichtig für **Verkehrsverlagerung**, aber hohe **finanzielle Belastung** für Betreiber, DAK bietet Potenzial

Die DAK ist der Innovationshebel im EWW. Die Migration ist jedoch kein Selbstläufer und braucht die Unterstützung der Politik.

2

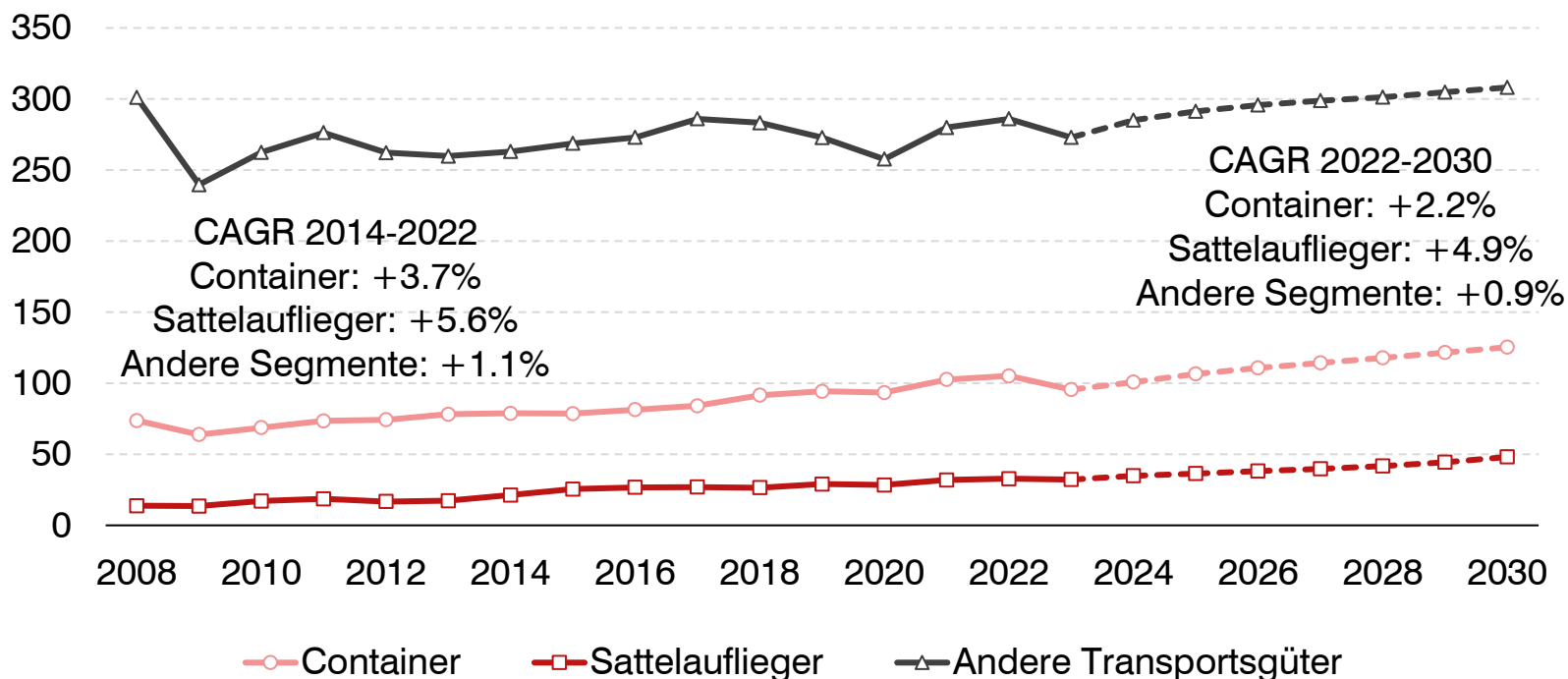
Kombinierter Verkehr: Krisenstimmung und wachsende strategische Relevanz

NEUE STUDIE:

European Intermodal
Rail Freight Market
2023

Jetzt steckt der KV in der Krise: verlangsamtes Wirtschaftswachstum und sinkendes Handelsvolumen führen zu Rückgängen im Hafenumschlag – diese werden ungebremst an den KV weitergegeben

Der Containertransport leidet 2023 am stärksten unter der Krise

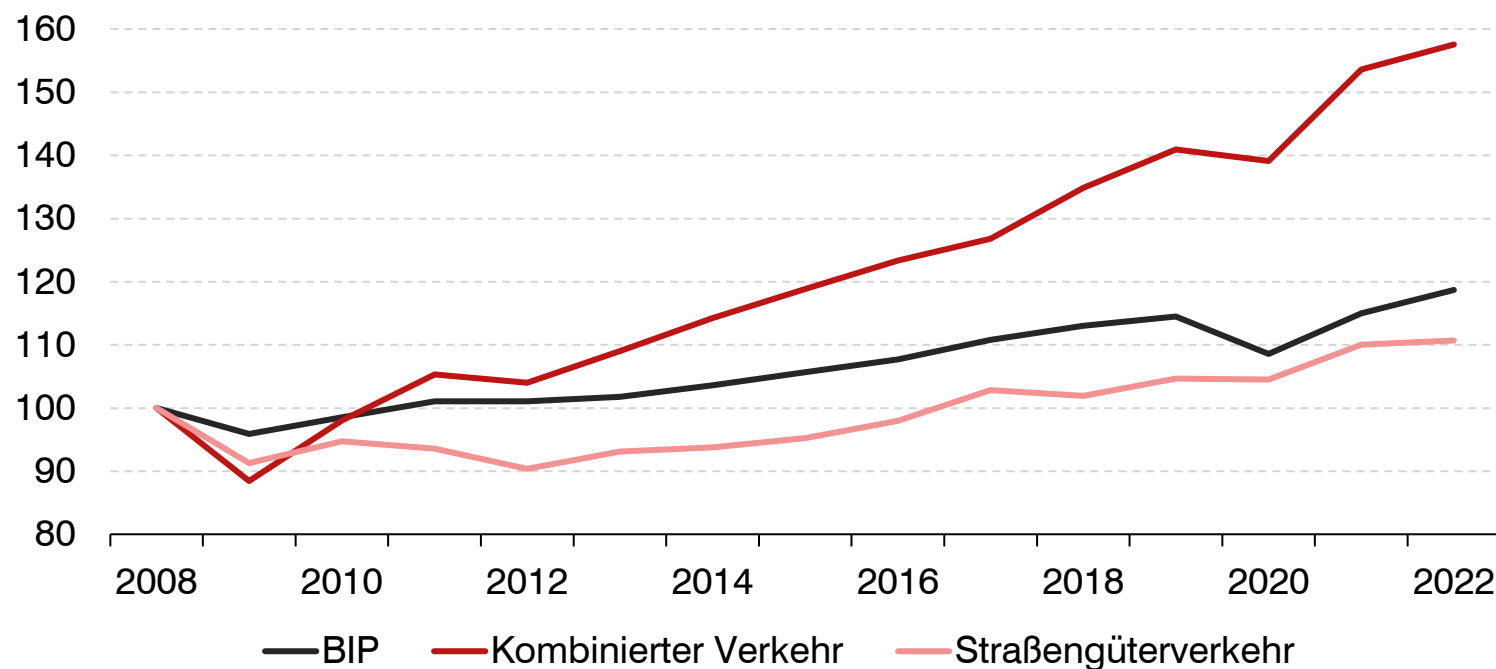


- **Rückgang im SGV im Jahr 2023:**
 - Containertransport: -9,1 %
 - Transport von Sattelauflegern: -1,7 %
 - Andere Transportgüter: -4,6 %

Entwicklung der Verkehrsleistung im kombinierten Verkehr (Milliarden tkm)

Güterverkehr ist generell ein zyklisches Geschäft, doch der KV ist besonders volatil – die direkte Konkurrenz zum LKW führt bei günstigen Preisen auf der Straße nicht selten zu Rückgängen im KV

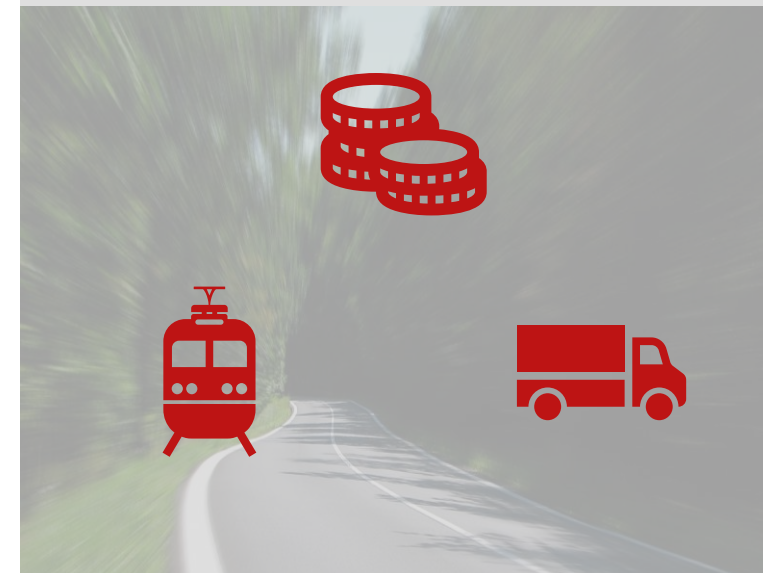
Das Bruttoinlandsprodukt (BIP) ist ein entscheidender Treiber für die Transportnachfrage



Historische Entwicklung von BIP und Güterverkehrsleistung (Index 2008 = 100)

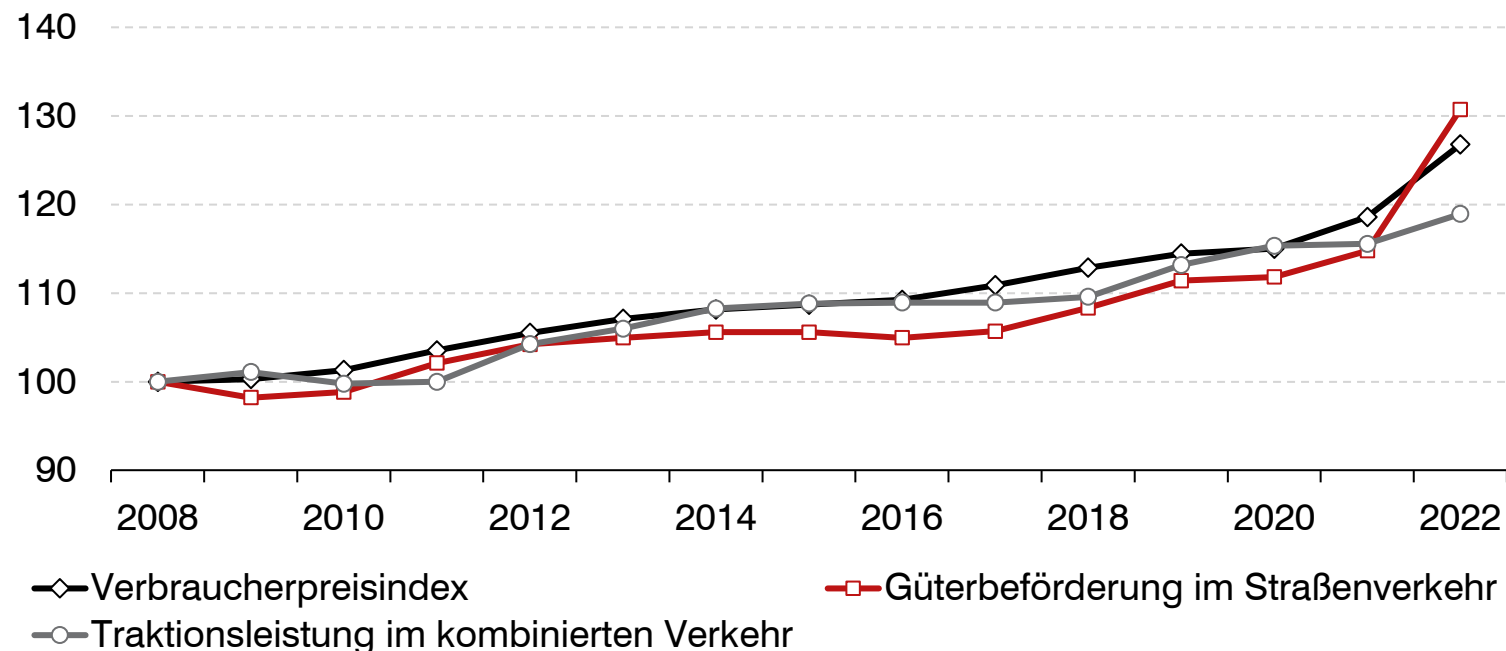
¹ Chain linked volumes (2015)
Source: Eurostat

Intermodalverkehr ist im Kern „Straßenlogistik mit Schiene“. Spediteure profitieren von günstigen Angeboten, jedoch erfolgt bei höheren Preisen schnell der Wechsel zurück zur Straße.



Der Wettbewerb zwischen Straße und Schiene ist hart –
auch vor den jüngsten Kostensteigerungen waren die Margen im Intermodalverkehr gering

Niedrige Preise im Straßengüterverkehr stellen den kombinierten Verkehr vor Herausforderungen

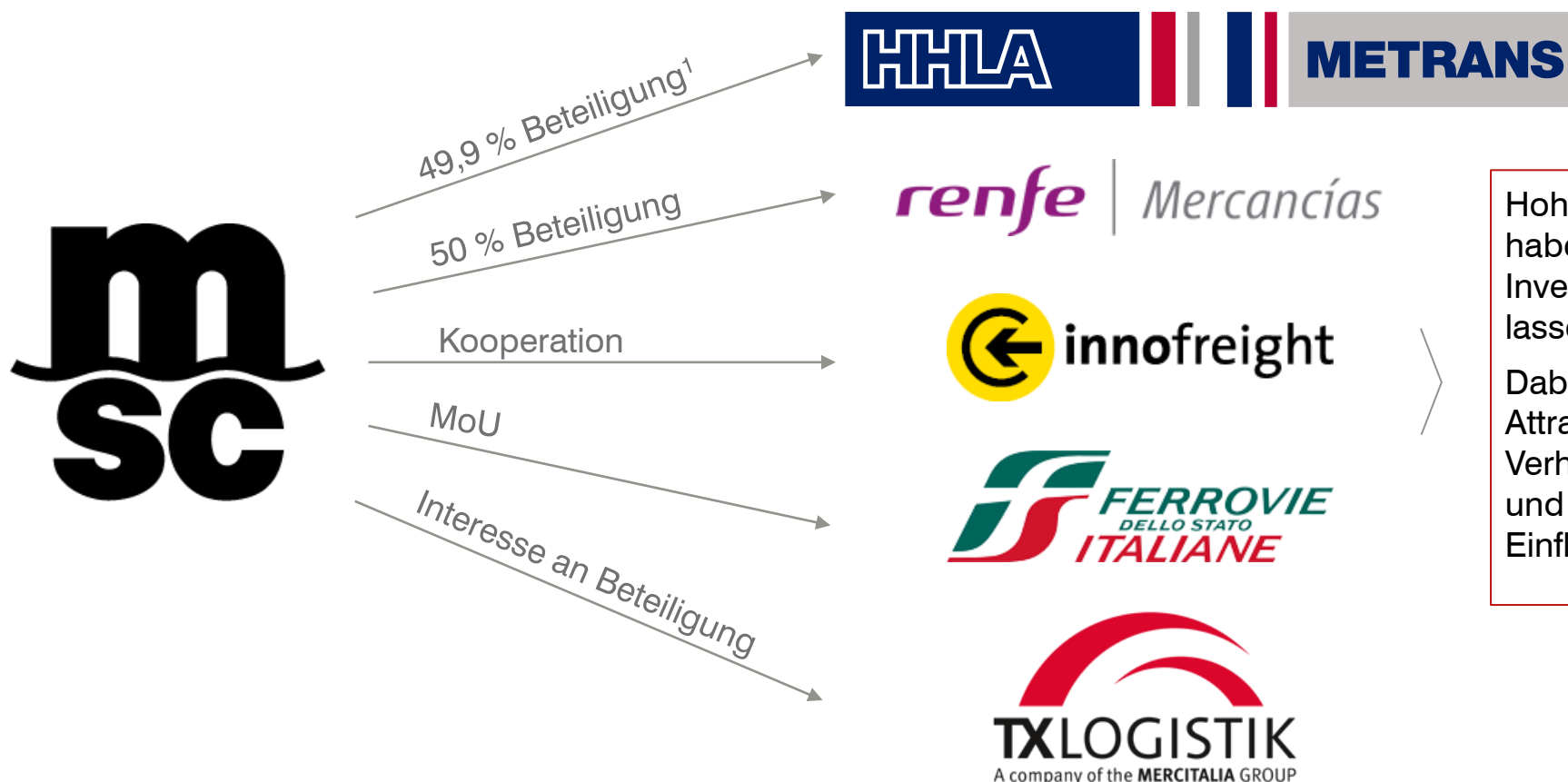


- 2022: **starker Anstieg** sowohl bei **Dieselpreisen** als auch **Bahnstrom**
- 2023: **Entspannung** bei **Dieselpreisen**, anhaltend **hohe Kosten** für **Bahnstrom**
- Q3/2023 vs. Q3/2022:
Traktionsleistungen im **KV**: **+10%**
Güterbeförderung **Straße**: **+3%**

Historische Preisentwicklung in Deutschland¹ (Index 2008 = 100)

¹ Daten auf europäischer/EU-Ebene nicht verfügbar
Quelle: Destatis (Verbraucher-/Erzeugerpreisindex für Dienstleistungen)

Jetzt vollzieht sich im kombinierten Verkehr ein Strukturwandel – strategisch und international ausgerichtete Player drängen in den Markt und wollen verstärkt den Hinterlandverkehr kontrollieren



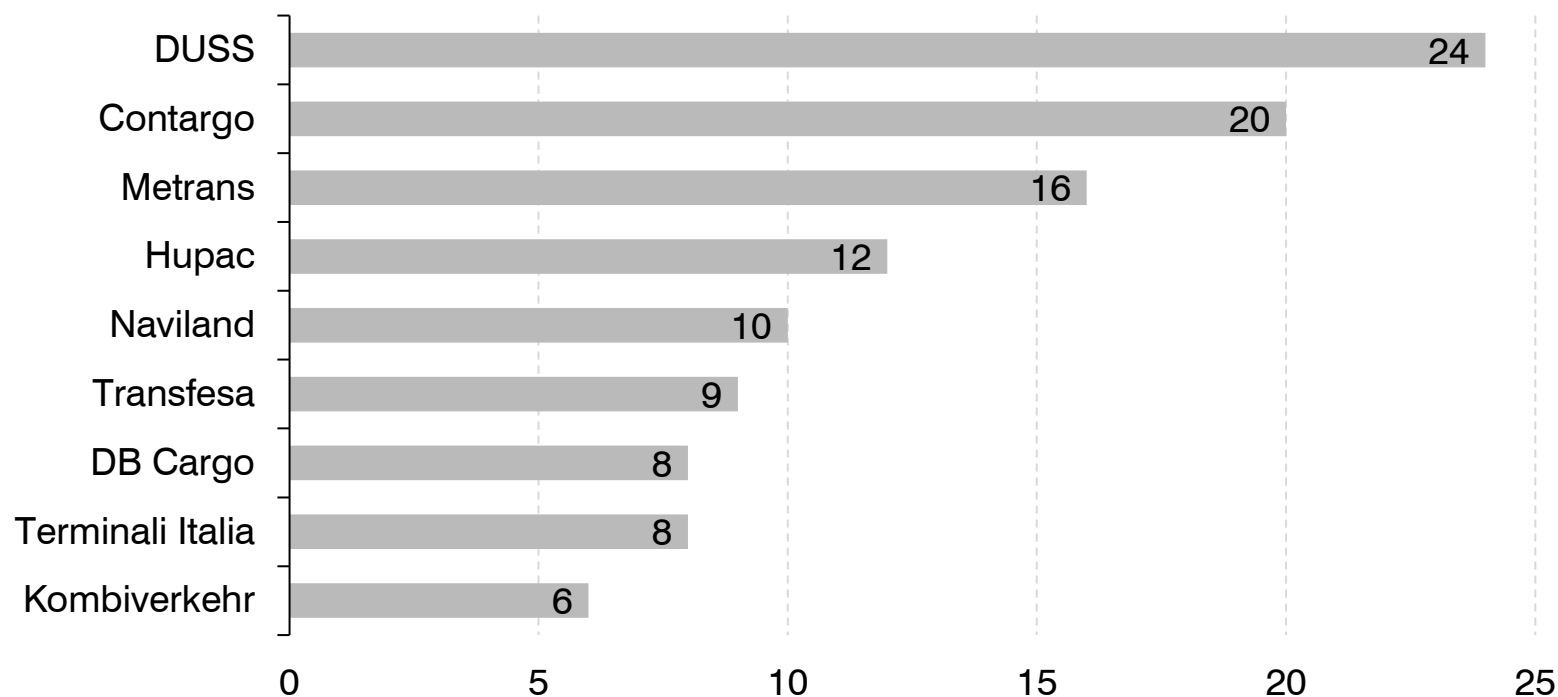
Hohe Erträge und prall gefüllte Kassen haben das Interesse von Reedereien an Investitionen im Bahnsektor wachsen lassen.

Dabei steht nicht wirtschaftliche Attraktivität, sondern der Ausbau der Verhandlungsposition gegenüber Häfen und deren Eigentümern durch verstärkten Einfluss auf die Transportwege im Fokus.

¹ MSC beabsichtigt zukünftig 49,9 % der Anteile an der HHLA zu halten. Da Metrans eine 100%ige Tochter der HHLA ist, erfolgt indirekt der Zugriff auf den SGV-Betreiber.

Hinterland-Terminals sind ein elementarer Bestandteil in der Strategie eines jeden Betreibers

Nur wenige Unternehmen betreiben ein eigenes Netzwerk



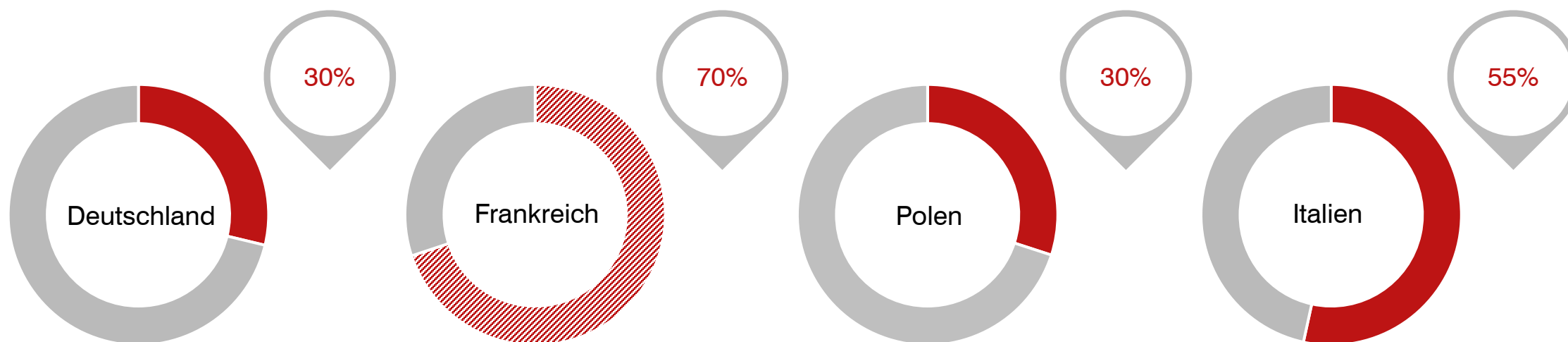
Anzahl intermodaler Hinterland-Terminals der Top-Betreiber in Europa

- Größte Betreiber (DUSS, Contargo) fokussieren sich auf Terminalbetrieb als eigenständige Dienstleistung
- Bahnbetreiber sehen hingegen strategische Relevanz in Kontrolle der Terminaldienste
- Auf diese Weise stellen Metrans, Hupac, etc. benötigte Kapazitäten und Verfügbarkeiten sicher

Hohes Potenzial für weitere Netzwerkexpansion, bzw. Übernahmen und Allianzen

Ehemalige Staatsbahnen spielen nach wie vor eine wichtige Rolle im KV, jedoch verlieren sie weiter Marktanteile – das bietet Wettbewerbern die Möglichkeit zunehmend Einfluss zu nehmen

Noch haben die ehemaligen Staatsbahnen relevante Marktanteile im kombinierten Verkehr



Anteile ehemaliger Staatsbahnen am kombinierten Verkehr 2022 (basierend auf tkm)

/// In FR ist nach der Entscheidung der Europäischen Kommission eine deutliche Verschiebung der Marktanteile zu erwarten.
Quelle: Schätzung SCI Verkehr, SCI MultiClient Studie „European intermodal rail freight market 2023“

Die aktuelle Beihilfenthematik verstärkt den Druck auf die ehemaligen Staatsbahnen.

Fret SNCF muss 21 Verbindungen im kombinierten Verkehr aufgeben.

Der Markt muss sich in den nächsten Jahren vielschichtigen Herausforderungen stellen – darüber hinaus werden regulatorische Eingriffe verstärkt das Bild prägen

Der Markt muss sich vielschichtigen Herausforderungen stellen

Aktuelle Krisensituation und verlangsames Wachstum in der Zukunft



Kapazitätsengpässe bei der Infrastruktur



Finanzielle Unsicherheit



Verfügbarkeit und Auslastung von geeignetem Rollmaterial



Die EU will Wettbewerbsregeln im SGV verstärkt durchsetzen

Durchsetzung von Wettbewerbsregeln unabhängig von Größe und Relevanz der Player



Incumbents müssen Regeln des Wettbewerbsrechts einhalten



Investitionsmöglichkeiten für den Privatsektor in bisher von Incumbents geprägten Bereichen



Transnationale Transportketten rücken noch stärker in den Fokus rücken



Das Marktumfeld im SGV verändert sich und erfordert Anpassungsfähigkeit von den Akteuren.

Die Zeiten sind herausfordernd, doch die Politik hat die Bedeutung des SGV erkannt und Fördermittel zugesichert.

Strategie muss jetzt konsequentes Umsetzen in der Politik und Beharrlichkeit bei den Bahnen trotz der aktuellen Herausforderungen sein.

Kontakt



Maria Leenen
SCI Verkehr GmbH

Schanzenstraße 117
20357 Hamburg

Tel +49 40 50 71 97 10
m.leenen@sci.de
www.sci.de
www.sci.de/shop