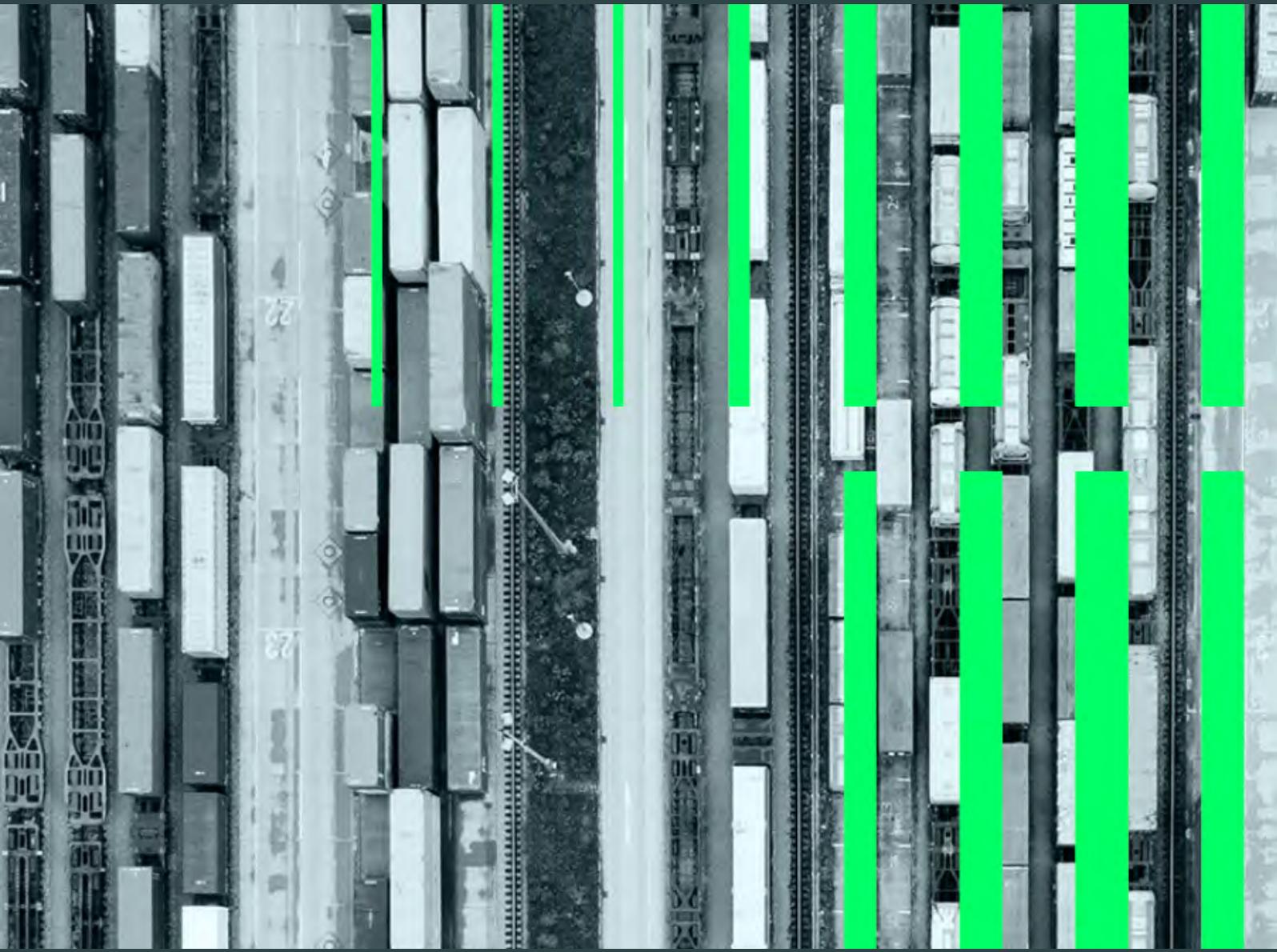


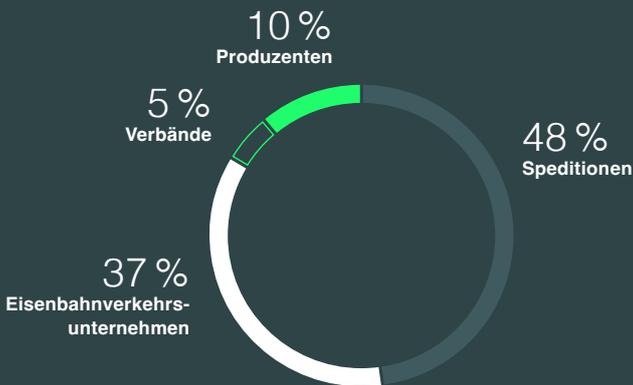
# MFD RAIL MARKET SURVEY 2022



MFD Rail hat im Dezember 2021 eine Agentur damit beauftragt, eine Umfrage bei Geschäftspartnern und Marktteilnehmern des Intermodalverkehrs durchzuführen. Ziel der Marktumfrage war es, das derzeitige Stimmungsbild in Europa mit Aussichten auf die Zukunft hinsichtlich der Entwicklung des Kombinierten Verkehrs abzugleichen.

Wir danken allen Teilnehmenden für die Mitarbeit und Unterstützung. Gerne teilen wir an dieser Stelle die Ergebnisse.

### Die befragten Marktteilnehmer sind zu

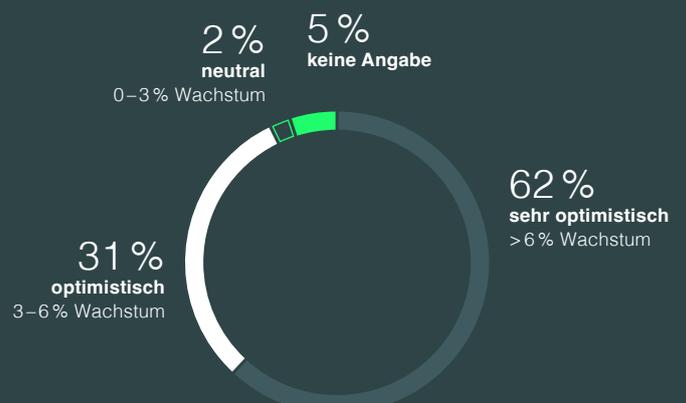


Der Kombinierte Verkehr Schiene/Strasse hat in den vergangenen Jahrzehnten in Europa Geschichte geschrieben. Nun wartet eine ganz neue Herausforderung auf ihn: Jeder will auf die Schiene. 2022 wird ein Schlüsseljahr dafür. Alle Marktteilnehmer, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Operateure, Infrastrukturbetreiber, Rollmateriallieferanten und nicht zuletzt die Politik haben dies erkannt und begonnen, die erforderlichen Voraussetzungen zu schaffen. Investitionen in neues und modernes Rollmaterial sind auf Rekordhöhe. Die Lokomotiv- und Waggonhersteller sind ausgelastet, die Eisenbahnverkehrsunternehmen optimieren ihre Abläufe, verbessern den Einzelwagenverkehr und die Infrastrukturbetreiber modernisieren und erweitern die Infrastruktur.

Auch die Politik hat erkannt, dass die aktuellen Rahmenbedingungen verbessert werden müssen, um eine Verkehrsverlagerung zu erzielen, die die Erreichung der gesteckten Klimaziele sowie die CO<sub>2</sub>-Neutralität gewährleisten und gleichzeitig den Modalsplit im Schienengüterverkehr auf 25 % im Jahr 2030 zu bringen. Sowohl die neue deutsche Bundesregierung samt Koalitionspartner als auch die EU haben dafür ehrgeizige Ziele formuliert:

- Massive Investitionen in die Modernisierung und den Ausbau der Schieneninfrastruktur
- Höhere Investitionsmittel für die Schiene im Vergleich zur Strasse
- Ausbau der Eisenbahntunnel, sodass das Profil P400 gefahren werden kann
- Die Transeuropäischen Netze TEN-T werden neu geordnet und ausgeweitet
- Europaweit sowie entlang der TEN-T sollen zusätzliche Terminals entstehen
- Ausbau der Gleisinfrastruktur, sodass 740 Meter Züge gefahren werden können
- Grenzüberschreitende Verkehre sollen vereinfacht und der Grenzübergang beschleunigt werden
- Stärkung des Einzelwagenverkehrs
- Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung
- Trassenpreisförderungen werden verlängert
- Gleisanschlüsse sollen vermehrt gefördert werden
- Vor-/Nachlauf zu den Terminals bis zu 50 Kilometer von der Maut befreien

### Die neue deutsche Bundesregierung und die Umfrageteilnehmer sehen die Marktentwicklung in den nächsten zwei bis drei Jahren für den Schienengüterverkehr mit



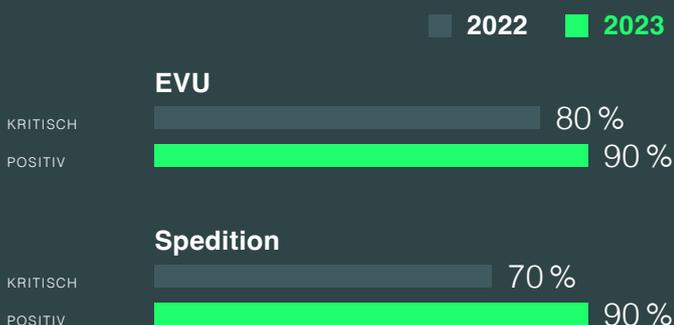
Auffällig dabei ist, dass zwei Drittel der EVU und sogar drei Viertel der Produzenten optimistisch in die Zukunft sehen, während es bei den Speditionen derzeit nur rund die Hälfte ist. Speziell für den Kombinierten Verkehr wird die derzeitige Marktsituation sehr positiv gesehen. Das Aufkommen ist inzwischen wieder auf das Niveau von 2019 oder leicht darüber zurückgekehrt, die Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene ist im Kombinierten Verkehr am leichtesten zu bewerkstelligen und die politischen Rahmenbedingungen werden angepasst. Überlegungen für die Einführung einer gesetzlichen Kranbarkeit von Sattelauflegern unterstützen den Trend.

### Einschätzung der derzeitigen Marktlage im Kombinierten Verkehr:



Für den Seehafen hinterlandverkehr erwarten Eisenbahnverkehrsunternehmen und Speditionen ab 2023 wieder grössere Steigerungsraten. Es wird davon ausgegangen, dass sich – bis dahin und beginnend bereits ab Sommer dieses Jahres – die weltweit ins Ungleichgewicht gefallenen Umläufe der Containerreedereien wieder normalisieren. Im Anschluss daran sollte sich dann die Überlastung der Seehafenterminals entspannen und wieder eine Angleichung bei der Unpaarigkeit der Import- und Exportströme erfolgen.

### Entwicklung Seehafen hinterlandverkehr:



Das Thema ESG spielt bei allen Befragten eine zentrale Rolle, wozu auch die Entscheidung über die zu wählende Transportart zählt. Um die sich selbst auferlegten oder vorgegebenen Klimaziele zu erreichen, wird ESG in der gesamten Supply Chain aktiv vorangetrieben. Dabei wird jedoch das Kostenbewusstsein nicht aus den Augen verloren. Diese Dynamik führt vermehrt zu Vorgaben bzw. zu Nachfrage nach umweltfreundlichen Transportmöglichkeiten.

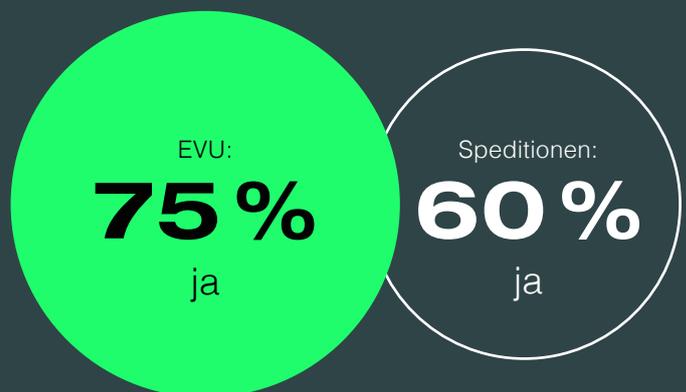
**91 %** | der EVU treiben ESG aktiv voran.

der Speditionen sind bis zu einem gewissen Grad bereit, für die Verkehrsverlagerung auf die Schiene höhere Kosten zu akzeptieren

**66 %**

**55 %** | der Speditionen plant eine verstärkte Verlagerung der Verkehre auf die Schiene

### Werden Sie von Ihren Kunden aktiv angehalten, ESG-konform zu produzieren?



Für alle Hersteller (100%) ist ESG eines der wichtigsten Kriterien bei Geschäftsentscheidungen, wozu auch die Entscheidung gehört, welches Transportmittel eingesetzt wird. Die vermehrte Nutzung des Kombinierten Verkehrs spielt dabei eine starke Rolle.

## Zitat eines Herstellers:

« ESG bedeutet für uns bei der Entscheidung für unseren Transportweg, vor allem unseren ökologischen Fussabdruck und dabei insbesondere unsere CO<sub>2</sub>-Emissionen zu reduzieren. »

Alle Marktteilnehmer rechnen derzeit mit steigenden Transportpreisen sowie mit ansteigenden Preisen für Rollmaterial. Dies wird getrieben durch

- eine hohe Inflation
- erhöhte Beschaffungskosten beim Rollmaterial (Rohstoff- und Energiepreise)
- knappe Verfügbarkeiten bei Lokomotiven und Intermodalwagen
- Knappheit an Lokführern und LKW-Fahrern

Gleichzeitig ist grösstenteils Zuversicht zu erkennen, dass die Preiserhöhungen zu einem grossen Anteil an den Markt weitergegeben werden können.

## Erwarten Sie Ressourcenknappheit bei

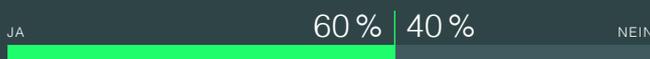
### Lokführern



### LKW-Fahrern



### Lokomotiven



### Intermodalwagen



Insgesamt ist ein Trend hin zu Miet- bzw. Leasinglösungen und weg von der eigenen Beschaffung zu erkennen. Begründet wird dies mit einer gewünschten höheren Flexibilität bei den Assets (teilweise aus der Erfahrung während der COVID-Pandemie heraus), den Risiken bei der Übernahme der Halter- und ECM-Funktion sowie aus bilanzierungsrechtlicher Sicht. Ein weiterer Grund liegt in den zu erwartenden

steigenden Finanzierungskosten.

Sehr einheitlich sind die Forderungen der Hersteller, um mehr Güter auf die Schiene zu verlagern.

Unisono sind dies:

- höhere Zuverlässigkeit
- höhere Pünktlichkeit
- einfachere Zugänge zur Schieneninfrastruktur
- kürzere Transportzeiten
- gleiche Priorisierung von Personen- und Güterverkehr
- vereinheitlichung des «nationalen Flickenteppichs» in Europa

Mit einer hohen Produktionsqualität, mit innovativen Technologien und der Digitalisierung wird die Branche die Attraktivität des Schienengüterverkehrs sowie dessen Zuverlässigkeit und Produktivität steigern. Parallel dazu müssen für eine erfolgreiche Verlagerung von Verkehren neue verkehrspolitische Rahmenbedingungen geschaffen werden, die den Schienengüterverkehr fördern und unterstützen. Gleichzeitig muss die Infrastruktur bei den Fahrwegen sowie der Zugangsinfrastruktur/den Terminals dem geplanten Leistungszuwachs angepasst werden.

Für alle Marktteilnehmer spielt die Digitalisierung eine sehr grosse Rolle, da der Schienengüterverkehr immer noch ein riesiges Aufholpotenzial hat. Daher sehen auch 85 % der EVU die Digitalisierung als besonders wichtig an. Betont wurde allerdings auch, dass die Wichtigkeit des Infrastrukturausbaus (Terminals und Gleisnetz) wesentlich wichtiger ist. Denn «was nutzt einem die beste Digitalisierung, wenn die Infrastruktur nicht ausreicht, um die Mengen abzufahren».

Es werden erhebliche Produktivitätssteigerungen erwartet durch die Digitalisierung des Schienennetzes sowie des Güterverkehrs mit digitaler Steuerung und digitalem Monitoring.

- Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung bis 2030
- flächendeckende Einführung von ETCS, einhergehend mit digitalen Stellwerken
- Digitalisierung von Rangierbahnhöfen mit automatisierter Abfertigung
- Schaffung einer digitalen Angebotsplattform

Alle befragten Unternehmen sind sich einig, dass für die Erreichung der verkehrspolitischen sowie der klimapolitischen Ziele die Politik die entsprechenden Rahmenbedingungen schaffen muss. Die meistgenannten politischen Ziele sind

- Schaffung eines wettbewerbsgerechten Umfelds für den Schienengüterverkehr
- Intensivierung von LKW-Kontrollen
- Einführung einer Umsteigeprämie
- dauerhafte Senkung der Infrastrukturentgelte
- schnell Investitionsmittel für den Ausbau der Infrastruktur zur Verfügung stellen
- tiefere Mehrwertsteuer auf Bahnstrom

Diese Ziele sind von der Politik erkannt und werden derzeit in konkrete Massnahmen umgesetzt. Die neue Ampel-Regierung hat dies im Koalitionsvertrag festgeschrieben, und auch die EU verfolgt dies mit ihrer aktuellen Klimapolitik und dem Ziel 30 % Schienenanteil im Jahr 2030. Die Zeichen stimmen zuversichtlich, dass alle genannten Ziele und Massnahmen umgesetzt werden.

Abschliessend kann gesagt werden, dass die Marktteilnehmer positiv in die Zukunft des Schienengüterverkehrs insgesamt und insbesondere in die des Kombinierten Verkehrs sehen. Der Markt ist bereit, die Verkehrswende zu unterstützen.



**READ MORE:**

SUSTAINALYTICS SUCCESSFULLY  
CERTIFIES MFD RAIL'S GREEN  
FINANCING FRAMEWORK



**MFD**Rail 

## Ihre Kontakte



### **FABIAN STADLER**

Managing Partner / CEO  
fstadler@mfdrail.ch  
+41 76 831 17 27



### **WOLFRAM BAHLE**

Managing Partner / CSO  
wbahle@mfdrail.ch  
+41 79 552 03 03



### **MARKUS BASLER**

Managing Partner / CFO  
mbasler@mfdrail.ch  
+41 78 691 00 83



### **DETLEF SCHLICKELMANN**

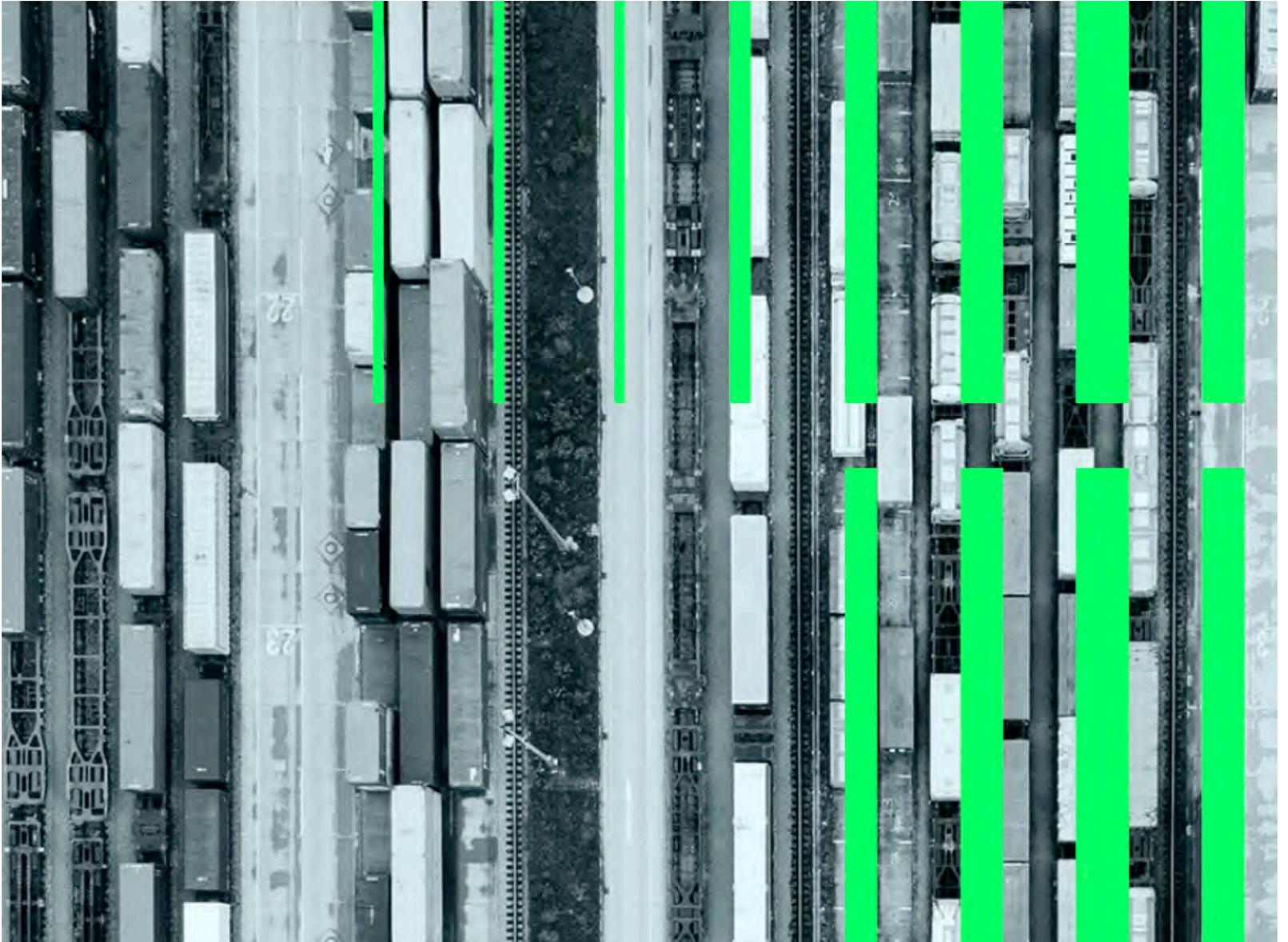
Managing Partner / COO  
dschlickelmann@mfdrail.ch  
+41 76 427 09 91

MFD Rail GmbH

Grundstrasse 12  
6343 Rotkreuz  
Schweiz

O/ +41 41 531 24 24  
WWW/ mfdrail.ch

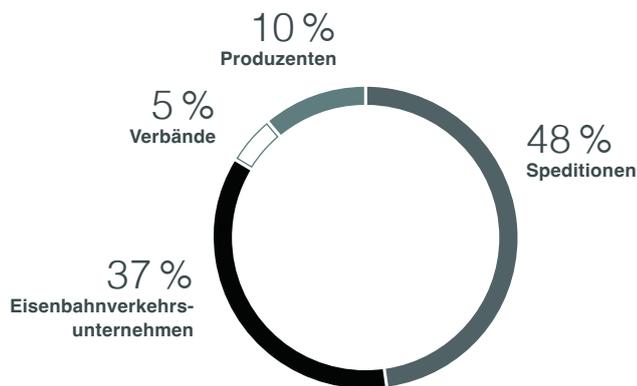
# MFD RAIL MARKET SURVEY 2022



MFD Rail hat im Dezember 2021 eine Agentur damit beauftragt, eine Umfrage bei Geschäftspartnern und Marktteilnehmern des Intermodalverkehrs durchzuführen. Ziel der Marktumfrage war es, das derzeitige Stimmungsbild in Europa mit Aussichten auf die Zukunft hinsichtlich der Entwicklung des Kombinierten Verkehrs abzugleichen.

Wir danken allen Teilnehmenden für die Mitarbeit und Unterstützung. Gerne teilen wir an dieser Stelle die Ergebnisse.

**Die befragten Marktteilnehmer sind zu**

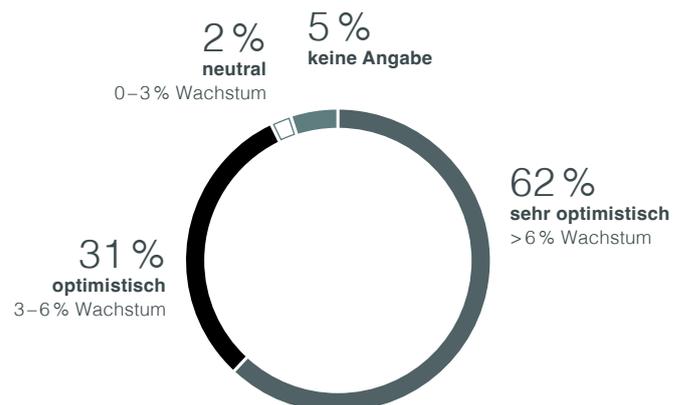


Der Kombinierte Verkehr Schiene/Strasse hat in den vergangenen Jahrzehnten in Europa Geschichte geschrieben. Nun wartet eine ganz neue Herausforderung auf ihn: Jeder will auf die Schiene. 2022 wird ein Schlüsseljahr dafür. Alle Marktteilnehmer, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Operateure, Infrastrukturbetreiber, Rollmateriallieferanten und nicht zuletzt die Politik haben dies erkannt und begonnen, die erforderlichen Voraussetzungen zu schaffen. Investitionen in neues und modernes Rollmaterial sind auf Rekordhöhe. Die Lokomotiv- und Waggonhersteller sind ausgelastet, die Eisenbahnverkehrsunternehmen optimieren ihre Abläufe, verbessern den Einzelwagenverkehr und die Infrastrukturbetreiber modernisieren und erweitern die Infrastruktur.

Auch die Politik hat erkannt, dass die aktuellen Rahmenbedingungen verbessert werden müssen, um eine Verkehrsverlagerung zu erzielen, die die Erreichung der gesteckten Klimaziele sowie die CO<sub>2</sub>-Neutralität gewährleisten und gleichzeitig den Modalsplit im Schienengüterverkehr auf 25 % im Jahr 2030 zu bringen. Sowohl die neue deutsche Bundesregierung samt Koalitionspartner als auch die EU haben dafür ehrgeizige Ziele formuliert:

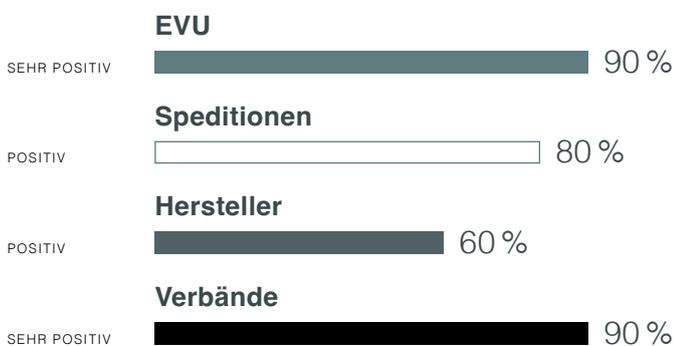
- Massive Investitionen in die Modernisierung und den Ausbau der Schieneninfrastruktur
- Höhere Investitionsmittel für die Schiene im Vergleich zur Strasse
- Ausbau der Eisenbahntunnel, sodass das Profil P400 gefahren werden kann
- Die Transeuropäischen Netze TEN-T werden neu geordnet und ausgeweitet
- Europaweit sowie entlang der TEN-T sollen zusätzliche Terminals entstehen
- Ausbau der Gleisinfrastruktur, sodass 740 Meter Züge gefahren werden können
- Grenzüberschreitende Verkehre sollen vereinfacht und der Grenzübergang beschleunigt werden
- Stärkung des Einzelwagenverkehrs
- Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung
- Trassenpreisförderungen werden verlängert
- Gleisanschlüsse sollen vermehrt gefördert werden
- Vor-/Nachlauf zu den Terminals bis zu 50 Kilometer von der Maut befreien

**Die neue deutsche Bundesregierung und die Umfrageteilnehmer sehen die Marktentwicklung in den nächsten zwei bis drei Jahren für den Schienengüterverkehr mit**



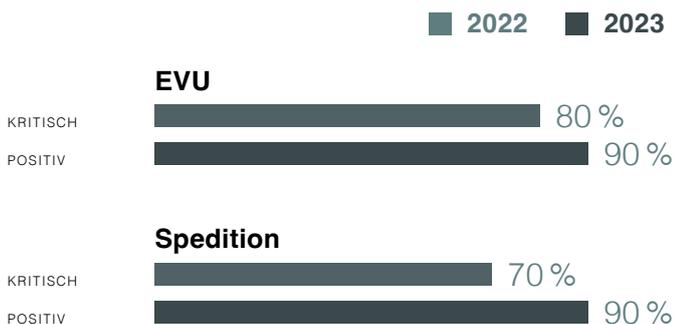
Auffällig dabei ist, dass zwei Drittel der EVU und sogar drei Viertel der Produzenten optimistisch in die Zukunft sehen, während es bei den Speditionen derzeit nur rund die Hälfte ist. Speziell für den Kombinierten Verkehr wird die derzeitige Marktsituation sehr positiv gesehen. Das Aufkommen ist inzwischen wieder auf das Niveau von 2019 oder leicht darüber zurückgekehrt, die Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene ist im Kombinierten Verkehr am leichtesten zu bewerkstelligen und die politischen Rahmenbedingungen werden angepasst. Überlegungen für die Einführung einer gesetzlichen Kranbarkeit von Sattelauflegern unterstützen den Trend.

### Einschätzung der derzeitigen Marktlage im Kombinierten Verkehr:



Für den Seehafenhinterlandverkehr erwarten Eisenbahnverkehrsunternehmen und Speditionen ab 2023 wieder grössere Steigerungsraten. Es wird davon ausgegangen, dass sich – bis dahin und beginnend bereits ab Sommer dieses Jahres – die weltweit ins Ungleichgewicht gefallenen Umläufe der Containerreedereien wieder normalisieren. Im Anschluss daran sollte sich dann die Überlastung der Seehafenterminals entspannen und wieder eine Angleichung bei der Unpaarigkeit der Import- und Exportströme erfolgen.

### Entwicklung Seehafenhinterlandverkehr:



Das Thema ESG spielt bei allen Befragten eine zentrale Rolle, wozu auch die Entscheidung über die zu wählende Transportart zählt. Um die sich selbst auferlegten oder vorgegebenen Klimaziele zu erreichen, wird ESG in der gesamten Supply Chain aktiv vorangetrieben. Dabei wird jedoch das Kostenbewusstsein nicht aus den Augen verloren. Diese Dynamik führt vermehrt zu Vorgaben bzw. zu Nachfrage nach umweltfreundlichen Transportmöglichkeiten.

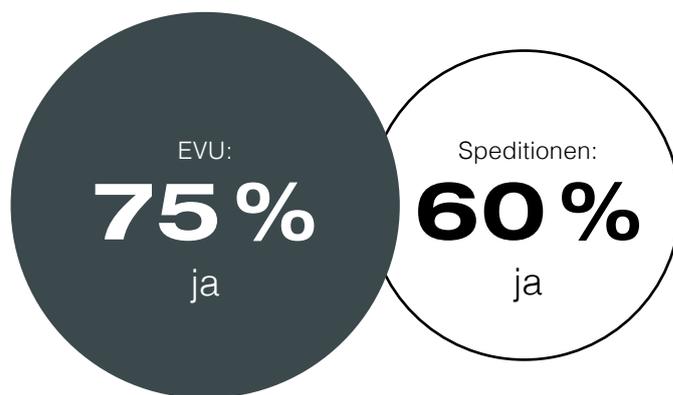
**91 %** | der EVU treiben ESG aktiv voran.

der Speditionen sind bis zu einem gewissen Grad bereit, für die Verkehrsverlagerung auf die Schiene höhere Kosten zu akzeptieren

**66 %**

**55 %** | der Speditionen plant eine verstärkte Verlagerung der Verkehre auf die Schiene

### Werden Sie von Ihren Kunden aktiv angehalten, ESG-konform zu produzieren?



Für alle Hersteller (100%) ist ESG eines der wichtigsten Kriterien bei Geschäftsentscheidungen, wozu auch die Entscheidung gehört, welches Transportmittel eingesetzt wird. Die vermehrte Nutzung des Kombinierten Verkehrs spielt dabei eine starke Rolle.

### Zitat eines Herstellers:

« ESG bedeutet für uns bei der Entscheidung für unseren Transportweg, vor allem unseren ökologischen Fussabdruck und dabei insbesondere unsere CO<sub>2</sub>-Emissionen zu reduzieren. »

Alle Marktteilnehmer rechnen derzeit mit steigenden Transportpreisen sowie mit ansteigenden Preisen für Rollmaterial. Dies wird getrieben durch

- eine hohe Inflation
- erhöhte Beschaffungskosten beim Rollmaterial (Rohstoff- und Energiepreise)
- knappe Verfügbarkeiten bei Lokomotiven und Intermodalwagen
- Knappheit an Lokführern und LKW-Fahrern

Gleichzeitig ist grösstenteils Zuversicht zu erkennen, dass die Preiserhöhungen zu einem grossen Anteil an den Markt weitergegeben werden können.

### Erwarten Sie Ressourcenknappheit bei

#### Lokführern



#### LKW-Fahrern



#### Lokomotiven



#### Intermodalwagen



Insgesamt ist ein Trend hin zu Miet- bzw. Leasinglösungen und weg von der eigenen Beschaffung zu erkennen. Begründet wird dies mit einer gewünschten höheren Flexibilität bei den Assets (teilweise aus der Erfahrung während der COVID-Pandemie heraus), den Risiken bei der Übernahme der Halter- und ECM-Funktion sowie aus bilanzierungsrechtlicher Sicht. Ein weiterer Grund liegt in den zu erwartenden

steigenden Finanzierungskosten.

Sehr einheitlich sind die Forderungen der Hersteller, um mehr Güter auf die Schiene zu verlagern.

Unisono sind dies:

- höhere Zuverlässigkeit
- höhere Pünktlichkeit
- einfachere Zugänge zur Schieneninfrastruktur
- kürzere Transportzeiten
- gleiche Priorisierung von Personen- und Güterverkehr
- vereinheitlichung des «nationalen Flickenteppichs» in Europa

Mit einer hohen Produktionsqualität, mit innovativen Technologien und der Digitalisierung wird die Branche die Attraktivität des Schienengüterverkehrs sowie dessen Zuverlässigkeit und Produktivität steigern. Parallel dazu müssen für eine erfolgreiche Verlagerung von Verkehren neue verkehrspolitische Rahmenbedingungen geschaffen werden, die den Schienengüterverkehr fördern und unterstützen. Gleichzeitig muss die Infrastruktur bei den Fahrwegen sowie der Zugangsinfrastruktur/den Terminals dem geplanten Leistungszuwachs angepasst werden.

Für alle Marktteilnehmer spielt die Digitalisierung eine sehr grosse Rolle, da der Schienengüterverkehr immer noch ein riesiges Aufholpotenzial hat. Daher sehen auch 85 % der EVU die Digitalisierung als besonders wichtig an. Betont wurde allerdings auch, dass die Wichtigkeit des Infrastrukturausbaus (Terminals und Gleisnetz) wesentlich wichtiger ist. Denn «was nutzt einem die beste Digitalisierung, wenn die Infrastruktur nicht ausreicht, um die Mengen abzufahren».

Es werden erhebliche Produktivitätssteigerungen erwartet durch die Digitalisierung des Schienennetzes sowie des Güterverkehrs mit digitaler Steuerung und digitalem Monitoring.

- Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung bis 2030
- flächendeckende Einführung von ETCS, einhergehend mit digitalen Stellwerken
- Digitalisierung von Rangierbahnhöfen mit automatisierter Abfertigung
- Schaffung einer digitalen Angebotsplattform

Alle befragten Unternehmen sind sich einig, dass für die Erreichung der verkehrspolitischen sowie der klimapolitischen Ziele die Politik die entsprechenden Rahmenbedingungen schaffen muss. Die meistgenannten politischen Ziele sind

- **Schaffung eines wettbewerbsgerechten Umfelds für den Schienengüterverkehr**
- **Intensivierung von LKW-Kontrollen**
- **Einführung einer Umsteigeprämie**
- **dauerhafte Senkung der Infrastrukturentgelte**
- **schnell Investitionsmittel für den Ausbau der Infrastruktur zur Verfügung stellen**
- **tiefere Mehrwertsteuer auf Bahnstrom**

Diese Ziele sind von der Politik erkannt und werden derzeit in konkrete Massnahmen umgesetzt. Die neue Ampel-Regierung hat dies im Koalitionsvertrag festgeschrieben, und auch die EU verfolgt dies mit ihrer aktuellen Klimapolitik und dem Ziel 30 % Schienenanteil im Jahr 2030. Die Zeichen stimmen zuversichtlich, dass alle genannten Ziele und Massnahmen umgesetzt werden.

Abschliessend kann gesagt werden, dass die Marktteilnehmer positiv in die Zukunft des Schienengüterverkehrs insgesamt und insbesondere in die des Kombinierten Verkehrs sehen. Der Markt ist bereit, die Verkehrswende zu unterstützen.



**READ MORE:**

SUSTAINALYTICS SUCCESSFULLY  
CERTIFIES MFD RAIL'S GREEN  
FINANCING FRAMEWORK



## Ihre Kontakte



### **FABIAN STADLER**

Managing Partner / CEO  
fstadler@mfdrail.ch  
+41 76 831 17 27



### **WOLFRAM BAHLE**

Managing Partner / CSO  
wbahle@mfdrail.ch  
+41 79 552 03 03



### **MARKUS BASLER**

Managing Partner / CFO  
mbasler@mfdrail.ch  
+41 78 691 00 83



### **DETLEF SCHLICKELMANN**

Managing Partner / COO  
dschlickelmann@mfdrail.ch  
+41 76 427 09 91

MFD Rail GmbH

Grundstrasse 12  
6343 Rotkreuz  
Schweiz

O/ +41 41 531 24 24  
WWW/ mfdrail.ch