ZAHLEN UND FAKTEN 2019

INTERMODAL COMPETENCE
SGKV

Kombinierter Verkehr

Berichtsjahr 2018

Vorwort der SGKV

Sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren,
liebe Mitglieder,

wir freuen uns, Ihnen die wichtigsten amtlichen Statistiken und Kennzahlen rund um den Kombinierten Verkehr (KV) als „Zahlen und Fakten 2019“, aus unserer Reihe „Facts and Figures“, für das Berichtsjahr 2018 präsentieren zu können.

Nun schon im sechsten Jahr bietet Ihnen der Bericht eine detaillierte Wissensbasis, zusammengetragen aus verschiedenen statistischen Quellen. Der Bericht soll Sie bei Ihrer täglichen Arbeit und Ihren Entscheidungen unterstützen. Gleichermaßen bietet er auf kompakte Weise wichtige, aktuelle Informationen für die Analyse multimodaler Verkehre. Eine Neuerung zu den vorherigen Statistikberichten ist die Auswertung der Zahlen zum Kombinierten Verkehr in der Beförderungsleistung. Zusätzlich gibt es in dieser Ausgabe einen Exkurs zur Bundesförderung für den Kombinierten Verkehr.

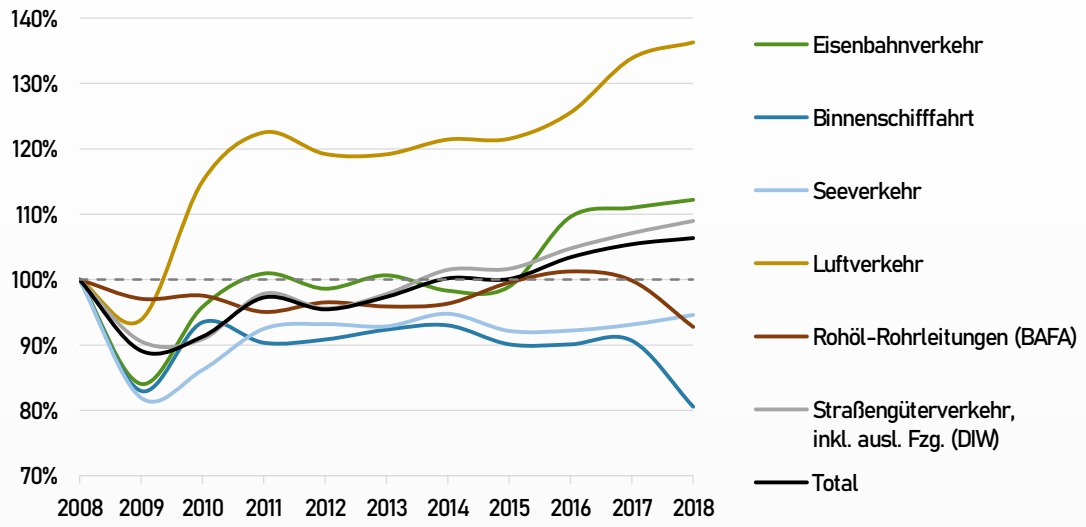
Der Kombinierte Verkehr verzeichnete im Berichtsjahr 2018 ein Plus von 2,7% in der Beförderungsmenge und 3,2% in der Beförderungsleistung im Vergleich zum Vorjahr. Der Anteil des schienenseitigen KV an der gesamten Beförderungsmenge im Schienengüterverkehr beträgt 2018 rund 22%; bei Betrachtung der Verkehrsleistung sind es gar 35%. Die Entwicklungen im wasserseitigen KV sind seit 2005/2007 nahezu konstant. Der KV wird maßgeblich durch den Verkehrsträger Schiene beeinflusst. Weitere interessante Zahlen und Fakten finden Sie auf den nachfolgenden 11 Seiten kompakt zusammengefasst.

Wir wünschen Ihnen viel Vergnügen bei der Lektüre.

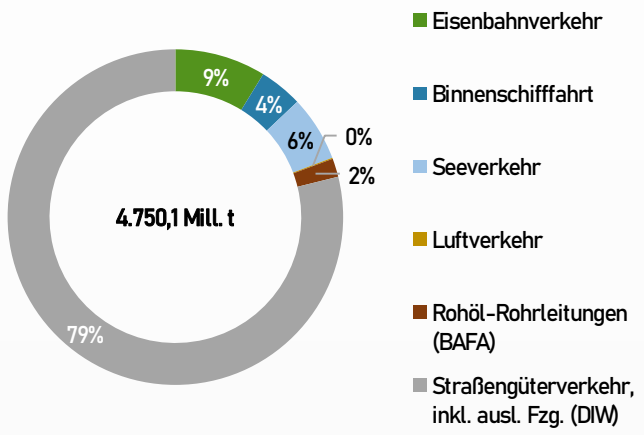
Clemens Bochynek
Geschäftsführendes Vorstandsmitglied, SGKV e.V.

Güterverkehr

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

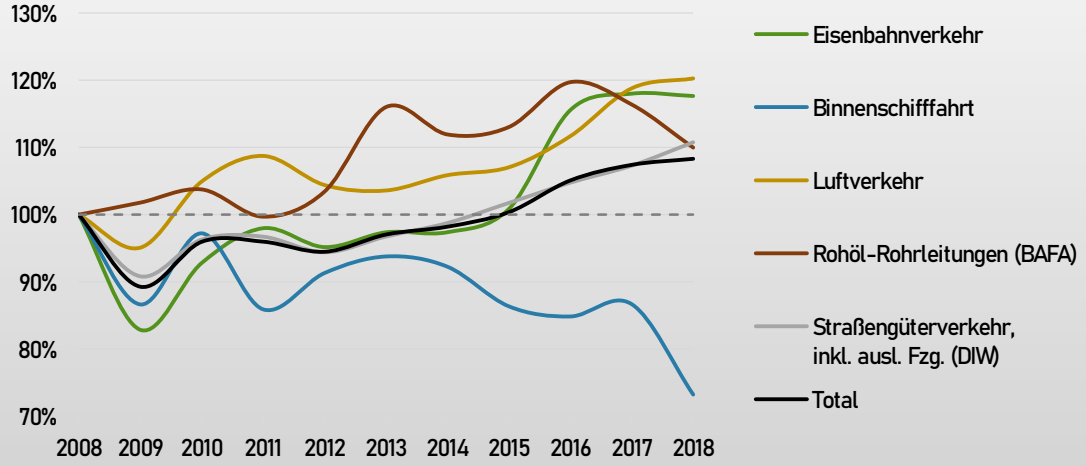


Güterverkehr in Deutschland im Jahr 2018, Modal Split nach Beförderungsmengen (Daten: Destatis, Darstellung: SGKV)

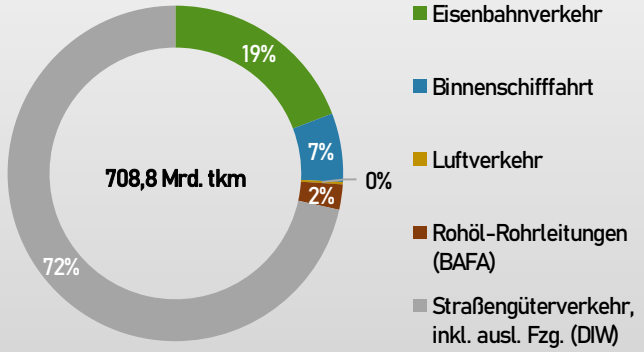


- Der Güterverkehr entwickelte sich auch 2018 positiv, mit einem Mengen- und Leistungszuwachs von 0,9% und 0,8% im Vergleich zum Vorjahr
- Deutliche Einbußen zum Vorjahresergebnis verzeichnete die Binnenschifffahrt mit einem Verlust von -11,2% in der Verkehrsmenge und -15,5% in der Verkehrsleistung
- Sowohl die Binnenschifffahrt als auch der Seeverkehr liegen weiterhin unter dem Niveau von 2008 – vor der Wirtschaftskrise 2009
- Die höchsten Zuwächse zum Vorjahr verzeichneten der Luftverkehr (+1,8% nach t bzw. +1,2% nach tkm) und der Straßengüterverkehr (+1,7% nach t bzw. 3,2% nach tkm)

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



Güterverkehr in Deutschland im Jahr 2018, Modal Split nach Beförderungsleistung (Daten: Destatis, Darstellung: SGKV)



- Im Modal Split dominiert weiterhin der Straßengüterverkehr, bezogen auf die Verkehrsleistung legte er um 2 Prozentpunkte zu
- Die Binnenschifffahrt verlor jeweils einen Prozentpunkt im Vergleich zu 2017
- Der Anteil des Eisenbahnverkehr blieb konstant

Güterverkehr

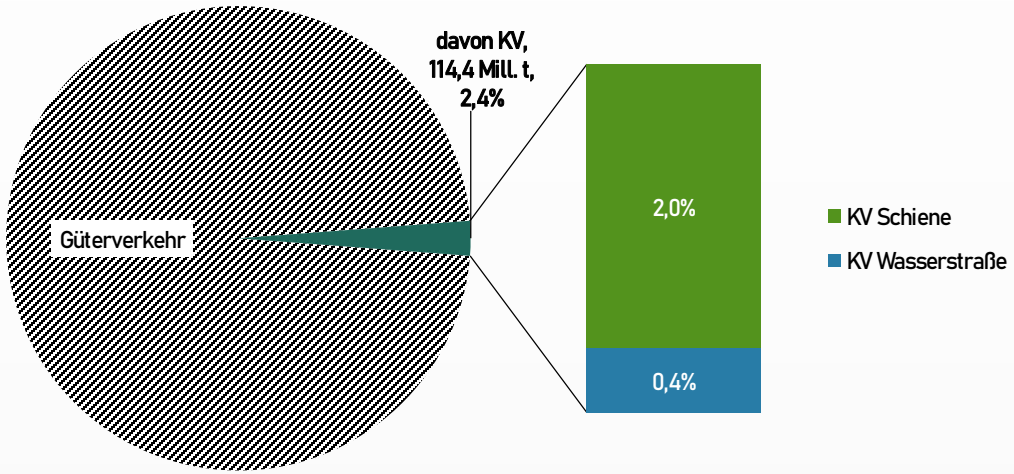
Verkehrsaufkommen in Mill. t	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Entw. in % 2017-2018	Entw. in % 2008-2018
Eisenbahnverkehr[1)]	371,30	312,09	355,72	374,74	366,14	373,74	365,00	367,31	406,93	412,12	416,64	1,10	12,21
Binnenschifffahrt	245,67	203,87	229,61	221,97	223,17	226,86	228,49	221,37	221,35	222,73	197,90	-11,15	-19,44
Seeverkehr	316,65	259,45	272,87	292,79	295,10	294,00	300,12	291,82	291,99	294,87	299,56	1,59	-5,40
Luftverkehr[2)]	3,62	3,40	4,16	4,44	4,32	4,32	4,40	4,40	4,55	4,85	4,94	1,82	36,29
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	-7,09	-7,23
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	3.601,80	3.682,50	3.746,60	1,74	8,98
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**	**4.618,82**	**4.708,00**	**4.750,12**	**0,89**	**6,35**

Verkehrsleistung in Mrd. tkm	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Entw. in % 2017-2018	Entw. in % 2008-2018
Eisenbahnverkehr[1)]	115,65	95,83	107,32	113,32	110,07	112,61	112,63	116,63	133,65	136,48	136,08	-0,30	17,66
Binnenschifffahrt	64,06	55,50	62,28	55,03	58,49	60,07	59,09	55,32	54,35	55,52	46,90	-15,52	-26,78
Luftverkehr[2)]	1,36	1,29	1,43	1,48	1,42	1,41	1,44	1,46	1,52	1,62	1,64	1,24	20,28
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	-5,51	9,98
Straßengüterverkehr[4)]	457,60	415,60	440,60	442,60	432,00	442,70	451,90	465,60	479,40	491,00	506,90	3,24	10,77
Total	**654,34**	**584,18**	**627,88**	**628,05**	**618,18**	**634,97**	**642,60**	**656,72**	**687,67**	**702,86**	**708,75**	**0,84**	**8,32**

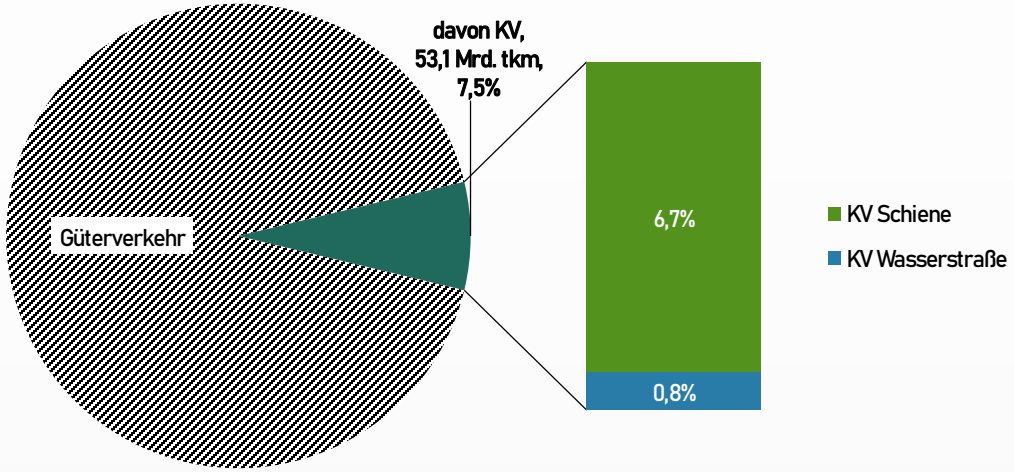
1) ab 2016: Quelle: Jahreserhebung der Schienen-Güterverkehrsstatistik (Vollerhebung)
2) Ab 2010 neu konzipierte Berechnungsbasis zur Berechnung der für die Tonnenkilometer erforderlichen Entfernung
3) Quelle: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA), Eschborn
4) Deutsche und ausländische 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 Beförderungsleistung nach Verkehrsträgern

Kombinierter Verkehr

Anteil der KV-Beförderungsmengen am Gesamtgüterverkehr im Jahr 2018 (Daten: Destatis, Darstellung: SGKV)



Anteil der KV-Beförderungsleistung am Gesamtgüterverkehr im Jahr 2018 (Daten: Destatis, Darstellung: SGKV)



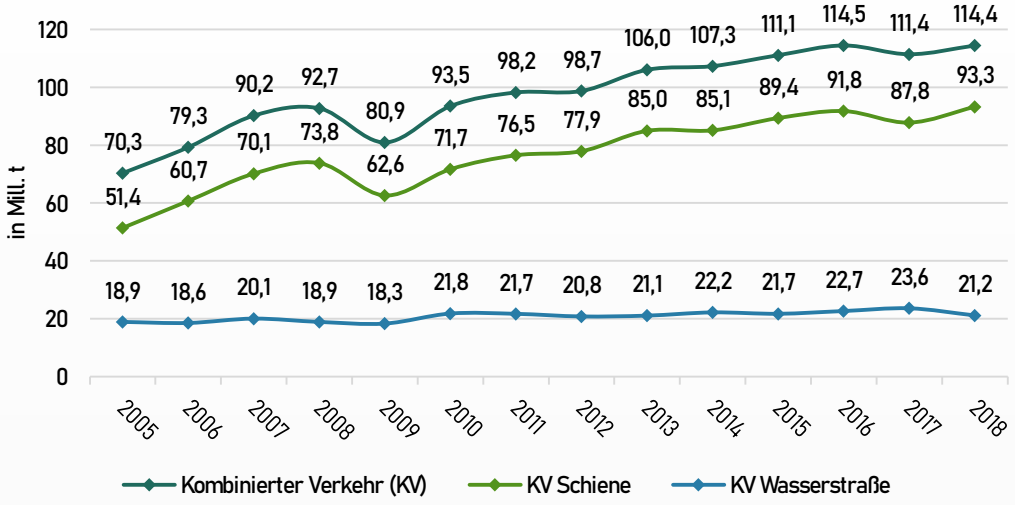
Anteil des KV an der gesamten Beförderungsmenge und –leistung in den relevanten Transportsegmenten Schienengüterverkehr und Binnenschifffahrt im Jahr 2018 (Daten: Destatis, Darstellung: SGKV)

Menge		Leistung
22 %		35 %
93,3 Mill. t		47,4 Mrd. tkm
11 %		12 %
21,2 Mill. t		5,7 Mrd. tkm

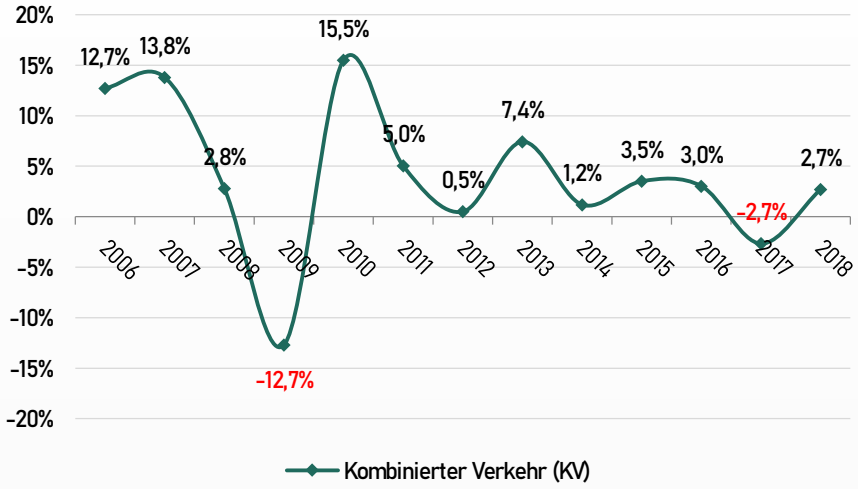
- Der KV ist ein multimodales Transportsystem und daher von Entwicklungen in mehreren Verkehrsbereichen abhängig (Informationen zum Kombinierten Verkehr unter www.intermodal-info.com)
- Im Jahr 2018 lag der Anteil des Kombinierten Verkehrs bei 2,4% bzw. 114,4 Mill. t, gemessen an den transportierten Mengen im (gesamten) Güterverkehr
- 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 2018 bei 7,5% bzw. 53,1 Mrd. tkm an der gesamten Güterverkehrsleistung
- Der Modal Split verdeutlicht, dass der schienenseitige KV den größten Anteil am Kombinierten Verkehr einnimmt

Kombinierter Verkehr

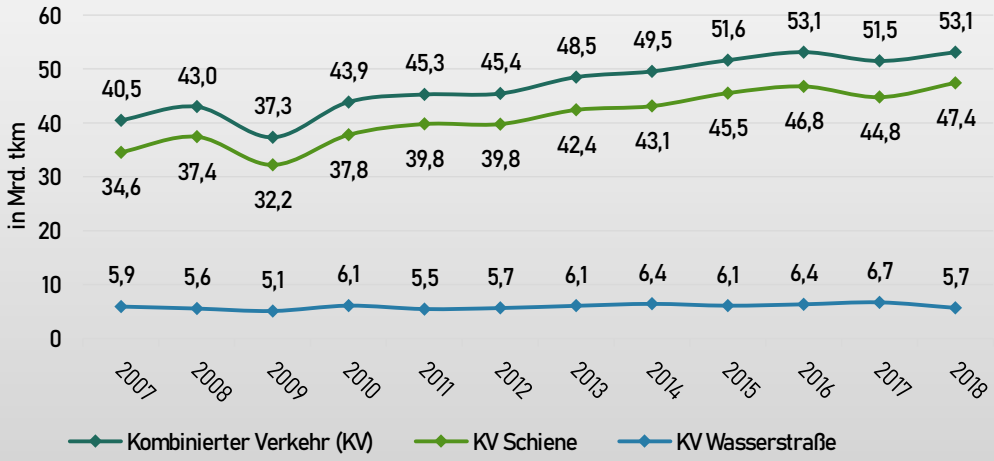
Entwicklung der KV-Beförderungsmengen von 2005 bis 2018 (Daten: Destatis, Darstellung: SGKV)



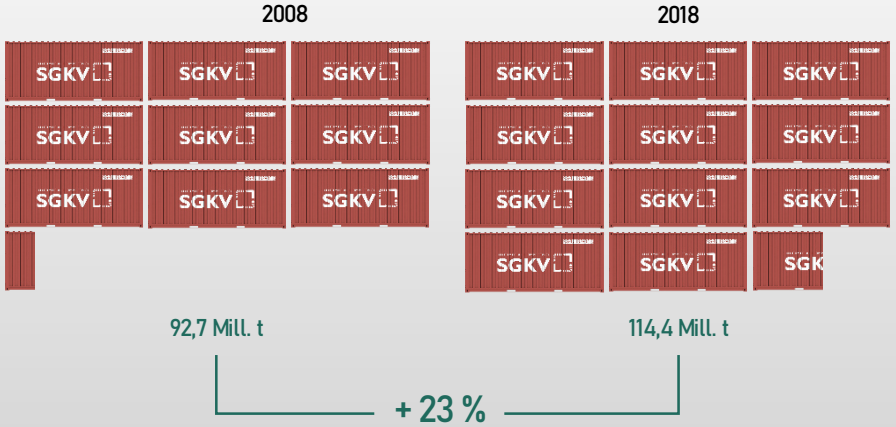
Entwicklung der KV-Beförderungsmengen von 2006 bis 2018, Veränderung gegenüber dem Vorjahr (Daten: Destatis, Darstellung: SGKV)



Entwicklung der KV-Beförderungsleistung von 2007 bis 2018 (Daten: Destatis, Darstellung: SGKV)



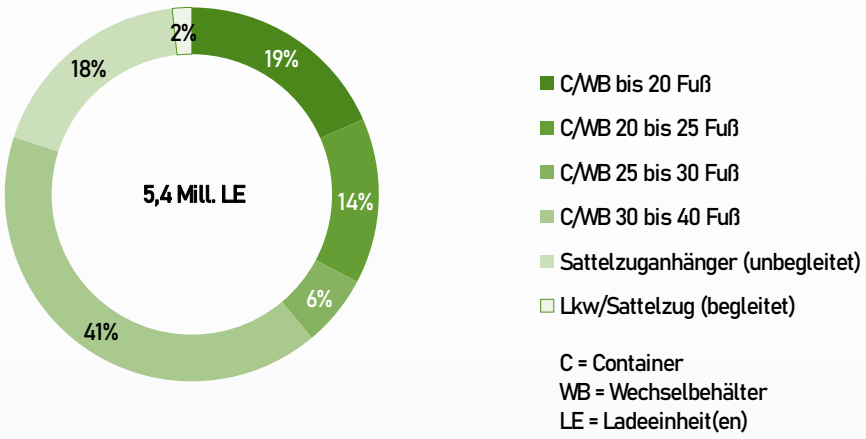
Zuwachs der Beförderungsmengen im Kombinierten Verkehr innerhalb der letzten 10 Jahre (Daten: Destatis, Darstellung: SGKV)



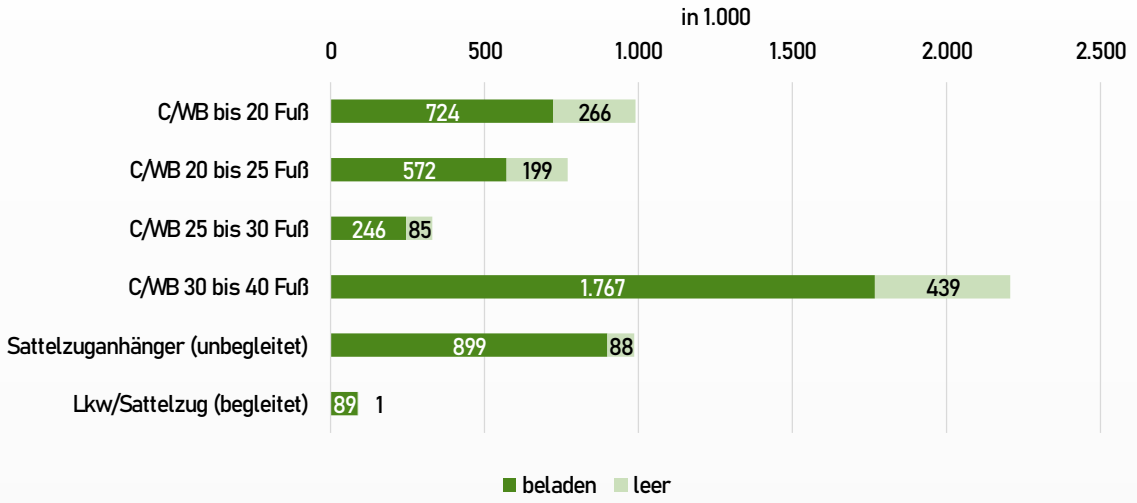
- 2018 erzielte der KV gegenüber dem Vorjahr ein Plus von 2,7% im Verkehrsaufkommen und holte damit den Verlust von 2017 wieder auf
- Ebenfalls konnte der KV in der Beförderungsleistung einen Zuwachs, hier um 3,2%, verzeichnen
- Die Entwicklung im KV wird maßgeblich durch den Verkehrsträger Schiene beeinflusst
- Die Entwicklungen im wasserseitigem KV sind seit 2005 bzw. 2007 nahezu konstant
- Die Beförderungsmenge im Kombinierten Verkehr (KV) stieg innerhalb der letzten 10 Jahre um rund 23%

Schienenseitiger Kombinierter Verkehr

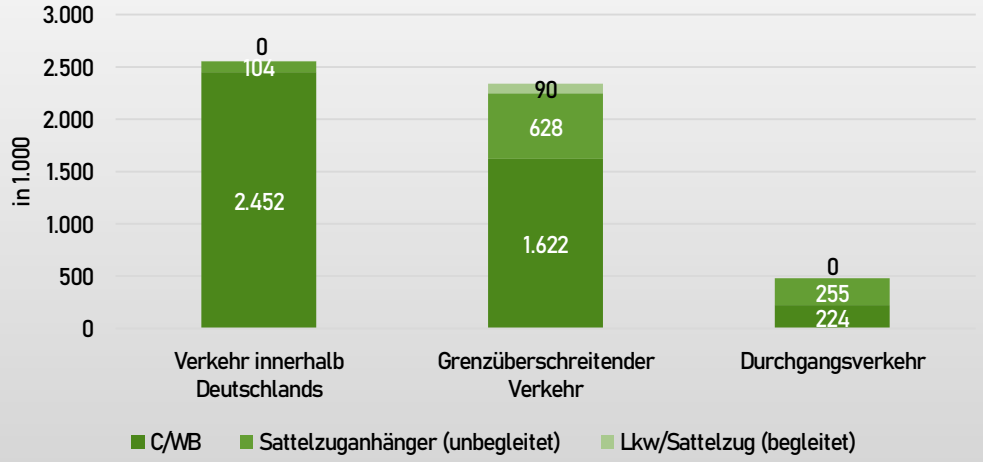
Anteil der Ladeeinheiten im KV Schiene, bezogen auf die Anzahl der Ladeeinheiten im Jahr 2018 (Daten: Destatis, Darstellung: SGKV)



Anzahl der beförderten Einheiten im KV Schiene je Ladeeinheit und Zustand im Jahr 2018 (Daten: Destatis, Darstellung: SGKV)



Anzahl der Ladeeinheiten je Hauptverkehrsverbindung im KV Schiene im Jahr 2018 (Daten: Destatis, Darstellung: SGKV)

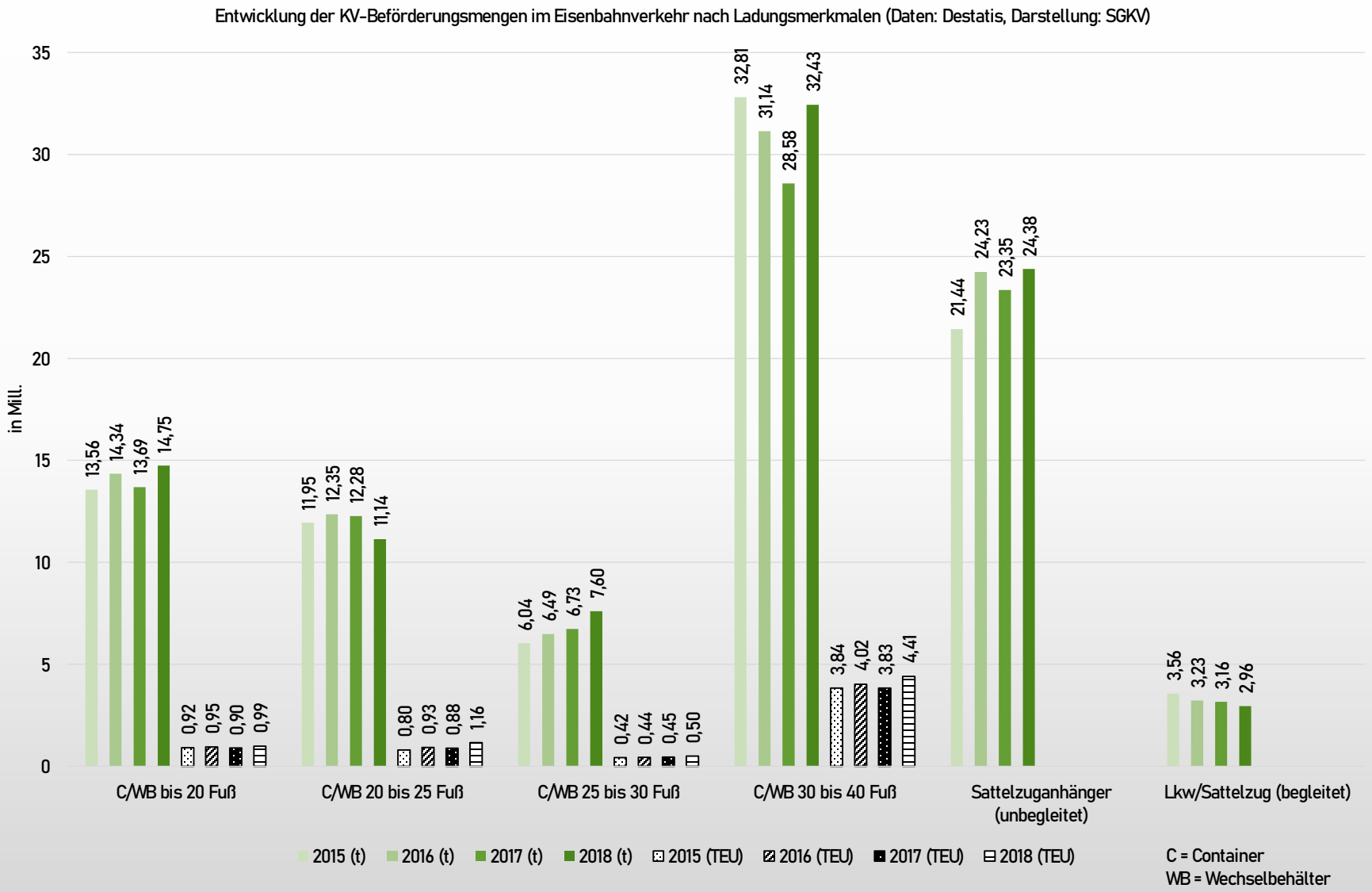


- 2018 wurden 4,3 Mill. Container/ Wechselbehälter (C/WB) (80%), 986 Tsd. Sattelzuganhänger (18%) und 90 Tsd. Lkw/Sattelzüge (2%) transportiert
- C/WB mit 30 bis 40 Fuß dominieren mit einem Anteil von rund 41% bzw. mit 2.207 Tsd. Ladeeinheiten (LE) den schienenseitigen Kombinierten Verkehr, gefolgt von C/WB bis 20 Fuß (19% bzw. 990 Tsd. LE) und Sattelzuganhängern (18% bzw. 986 Tsd. LE)

- Der Anteil der leeren LE im C/WB-Transport lag 2018 bei 23%, d.h. rund drei Viertel der transportierten C/WB waren beladen
- Wesentlich geringer war der Transportanteil leerer LE bei Sattelzuganhängern (9%) und Lkw/Sattelzügen (1%)

- Der intermodale Binnenverkehr ist hauptsächlich durch C/WB-Transporte gekennzeichnet, wohingegen im grenzüberschreitende Kombinierte Verkehr auch vermehrt Sattelzuganhänger und Lkw/Sattelzüge transportiert werden
- Im Durchgangsverkehr lag der Anteil der Sattelzuganhänger bei 53% im Jahr 2018

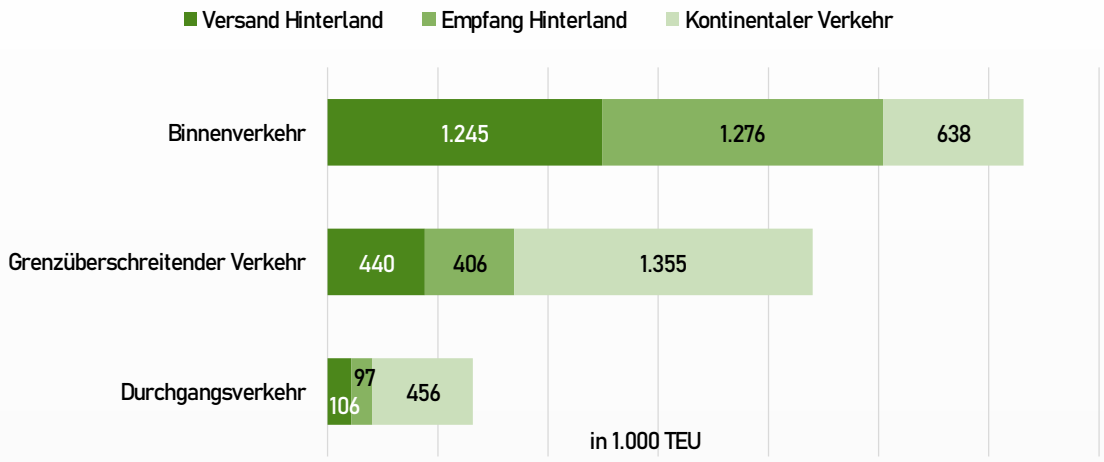
Schienenseitiger Kombinierter Verkehr



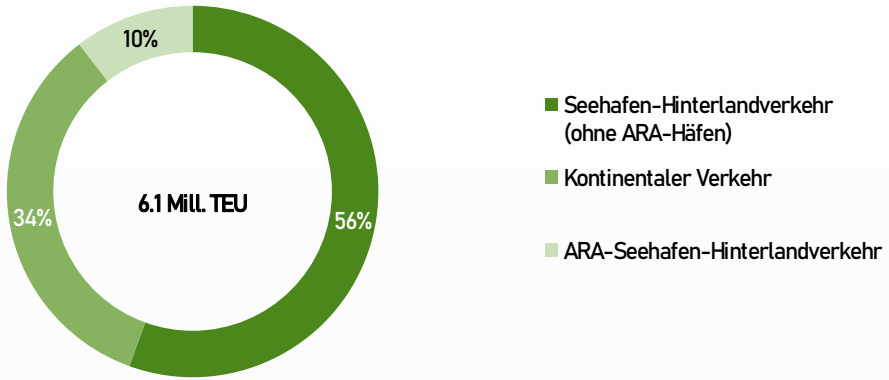
- Fast alle C/WB-Größen wiesen 2018 Zuwächse auf
- Lediglich C/WB 20 bis 25 Fuß verloren 9% in der Tonnage im Vergleich zum Vorjahr
- Die höchsten Zuwächse in der Tonnage 2018 mit jeweils 13% verzeichneten C/WB 30 bis 40 Fuß und C/WB 25 bis 30 Fuß
- Die Beförderungsmenge mit Lkw/Sattelzügen (begleitet) sinkt seit 2015 kontinuierlich
- Bei Betrachtung der transportierten TEU sind über alle Containergrößen Zuwächse zu verzeichnen
- C/WB 20 bis 25 Fuß erzielten den höchsten Zuwachs mit 31% (bezogen auf TEU), gefolgt von C/WB 30 bis 40 Fuß mit 15%

Schienenseitiger Kombinierter Verkehr

Marktsegmente im schienenseitigen KV 2017 (Daten: Destatis, Darstellung: SGKV)

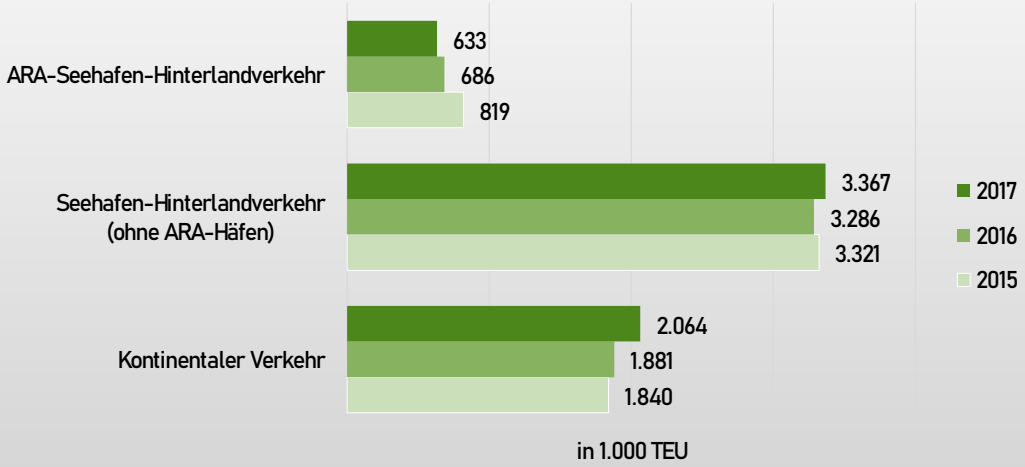


Anteil der Marktsegmente im schienenseitigen KV zwischen deutschen und ausländischen Regionen 2017 (Daten: Destatis, Darstellung: SGKV)



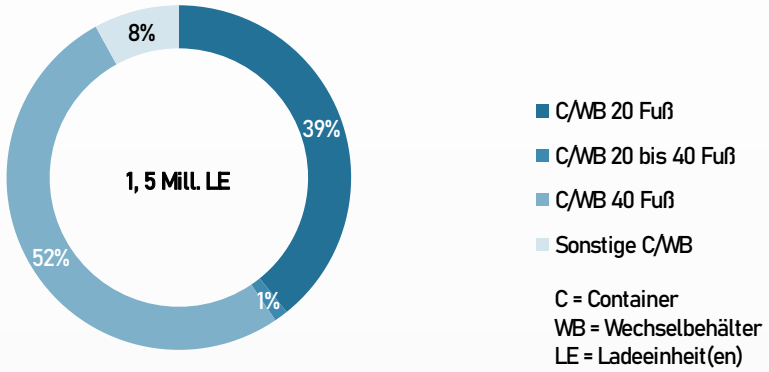
- **Hinweis:** aktuelle Daten für 2018 liegen noch nicht vor, Berichtsjahr 2017
- Der Binnenverkehr bleibt vor dem grenzüberschreitenden Verkehr im schienenseitigen KV weiterhin am bedeutendsten
- Sowohl im Durchgangsverkehr als auch im grenzüberschreitenden Verkehr dominiert das Marktsegment „Kontinentaler Verkehr“ mit 69% und 62% gegenüber dem Hinterlandverkehr
- Mit 56% dominiert der Seehafen-Hinterlandverkehr (ohne ARA-Häfen) den schienenseitigen Kombinierten Verkehr zwischen deutschen und ausländischen Regionen
- Der Hinterlandverkehr per Schiene hatte 2017 gegenüber 2016 ein Plus von 0,7% erzielt, konnte aber das Minus vom Vorjahr (-4,1%) nicht kompensieren
- Insbesondere der ARA-Seehafen-Hinterlandverkehr verlor gegenüber dem Vorjahr an Bedeutung (-7,7%)
- Mit 9,7% konnte der Kontinentale Verkehr ein deutliches Plus im Vergleich zum Vorjahr erzielen

Entwicklung der Marktsegmente im schienenseitigen KV zwischen deutschen und ausländischen Regionen 2017 (Daten: Destatis, Darstellung: SGKV)

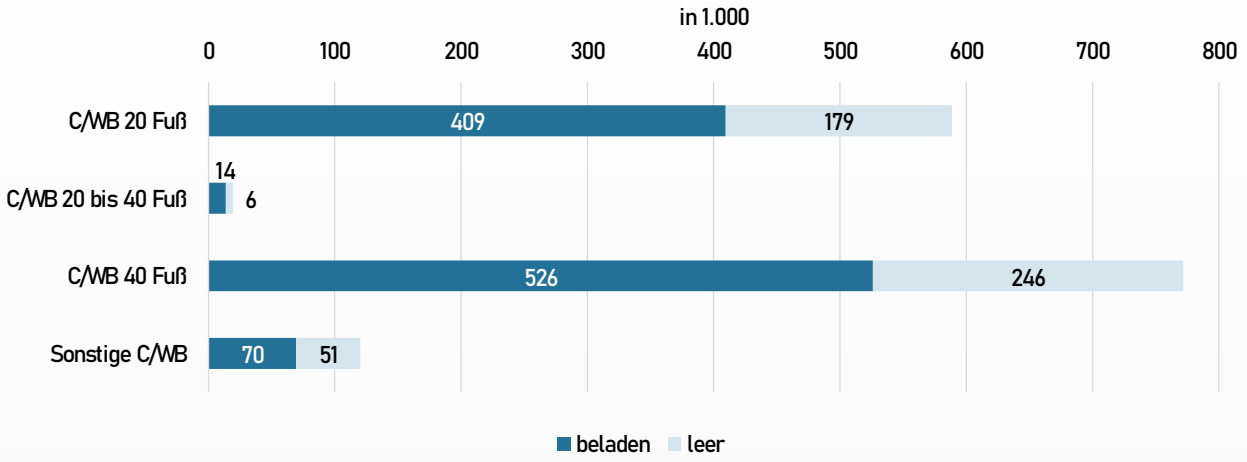


Wasserstraßenseitiger Kombinierter Verkehr

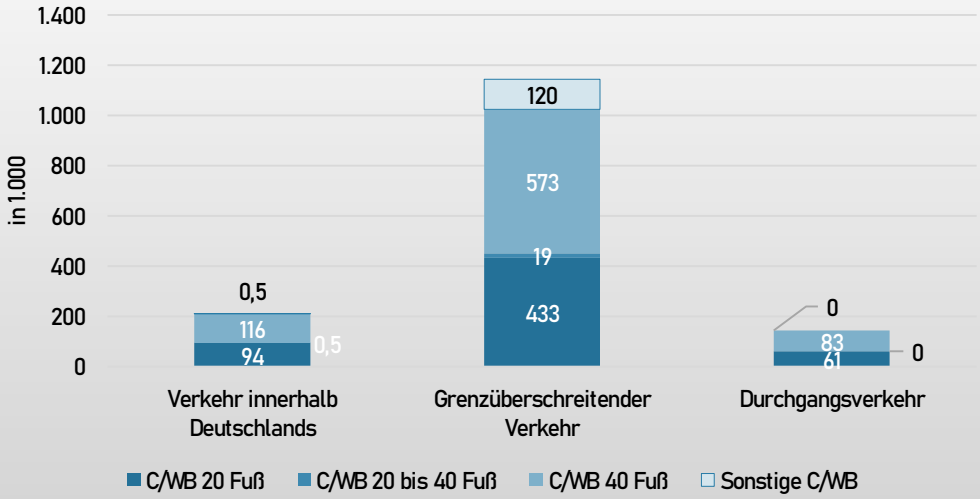
Anteil der Ladeeinheiten im KV Wasserstraße, bezogen auf die Anzahl der Transporteinheiten im Jahr 2018 (Daten: Destatis, Darstellung: SGKV)



Anzahl der beförderten Ladeeinheiten im KV Wasserstraße je Ladeeinheit und Zustand im Jahr 2018 (Daten: Destatis, Darstellung: SGKV)



Anzahl der Ladeeinheiten je Hauptverkehrsverbindung im KV Wasserstraße im Jahr 2018 (Daten: Destatis, Darstellung: SGKV)

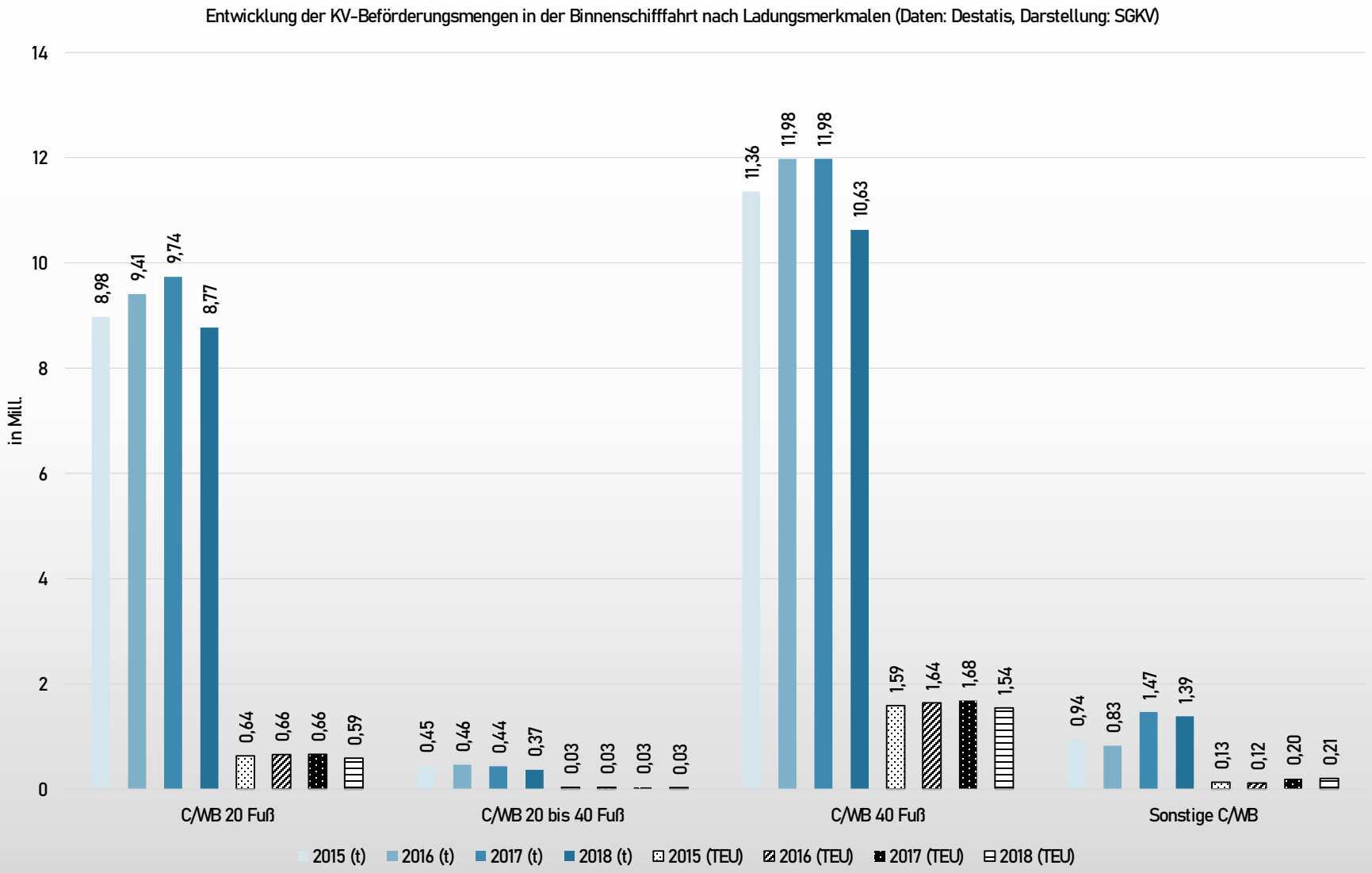


- Im wasserseitigen Kombinierten Verkehr kommen hauptsächlich 40- und 20-Fuß Container zum Einsatz; ihr Anteil liegt zusammengerechnet bei 91%
- Im Vergleich zum Vorjahr sank der Anteil von 40-Fuß Containern um 8% auf 771.693 Ladeeinheiten (LE) und der Anteil von 20-Fuß Containern um 11% auf 588.665 LE im Jahr 2018

- Rund zwei Drittel der per Binnenschiff transportieren C/WB waren in 2018 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 2018 bei 42%

- Im wasserseitigen Kombinierten Verkehr werden vorrangig grenzüberschreitende Verkehre durchgeführt
- In 2018 betrug der Anteil grenzüberschreitender Verkehrs 76%, Binnenverkehre 14% und Durchgangsverkehre 10%

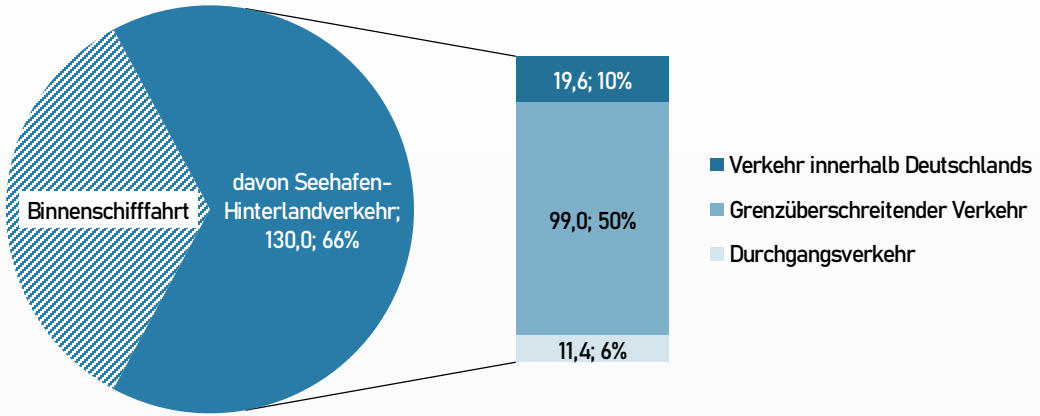
Wasserseitiger Kombinierter Verkehr



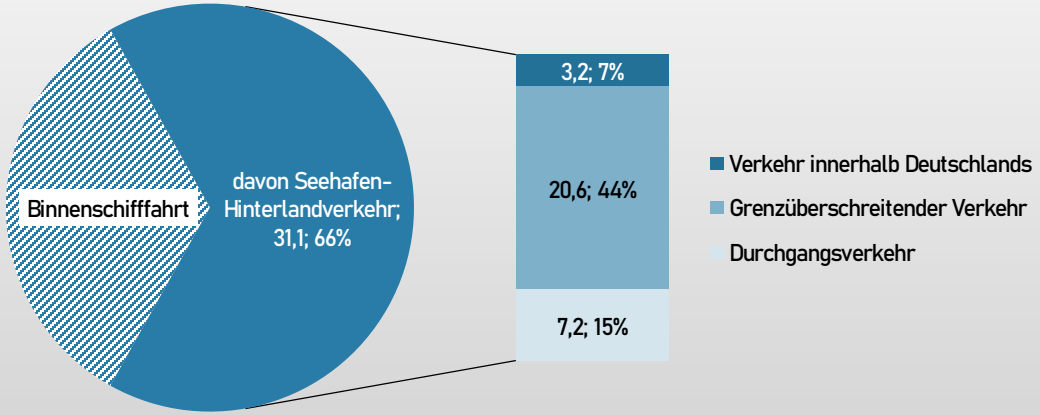
- Die beförderte Tonnage im wasserseitigen Kombinierten Verkehr wies im Berichtsjahr für alle Ladeeinheiten Rückgänge auf
- Die Beförderungsmengen in C/WB 20 bis 40 Fuß sanken im Jahr 2018 um 16%, für C/WB 40 Fuß lag das Minus bei 11%, für C/WB 20 Fuß bei -10% und für sonstige C/WB bei -5%
- Bei Betrachtung der transportierten TEU sind über alle Containergrößen ebenfalls Rückgänge zu verzeichnen; lediglich sonstige C/WB erzielten ein Plus von 2%
- C/WB 20 bis 40 Fuß verloren im Vergleich zum Vorjahr 16% (bezogen auf TEU), gefolgt von C/WB 20 Fuß mit -11%, CB 40 Fuß mit -8%

Wasserstraßenseitiger Kombinierter Verkehr

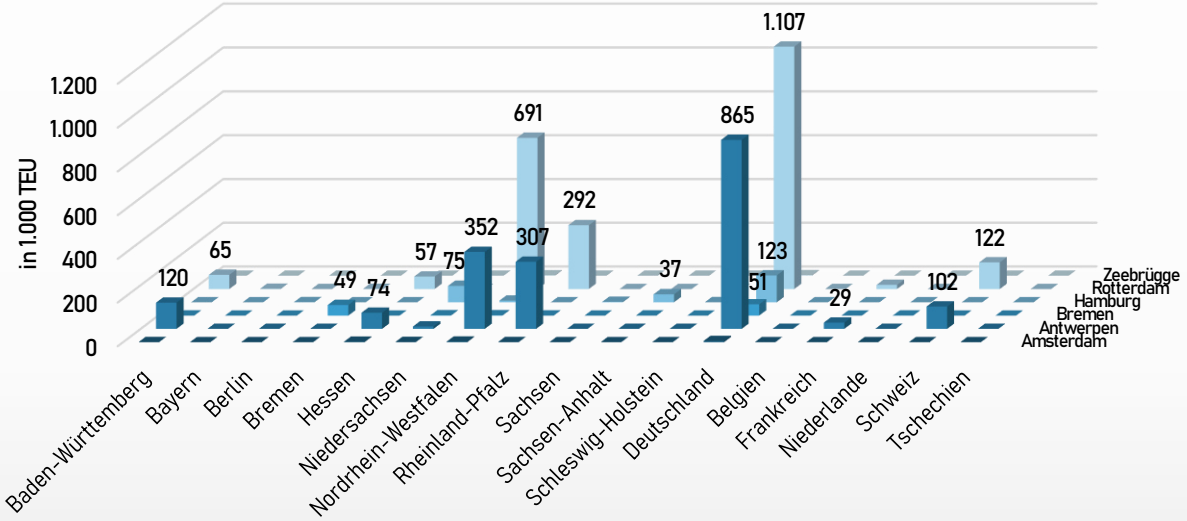
Anteil des Seehafen-Hinterlandverkehrs, bezogen auf die Verkehrsmenge (in Mill. t) auf deutschen Wasserstraßen im Jahr 2018 (Daten: BAG, Darstellung: SGKV)



Anteil des Seehafen-Hinterlandverkehrs, bezogen auf die Verkehrsleistung (in Mrd. tkm) auf deutschen Wasserstraßen im Jahr 2018 (Daten: BAG, Darstellung: SGKV)



Verflechtungsmatrix ausgewählter Regionen und Seehäfen im wasserseitigen Seehafen-Hinterlandverkehr 2017 (Daten: Destatis, Darstellung: SGKV)



- In der Binnenschifffahrt sind zwei Drittel der Verkehrsmenge und –leistung auf deutschen Wasserstraßen dem Seehafen-Hinterlandverkehr zuzuordnen
- 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: mehr Import (588,9 Tsd. TEU) als Export (518,5 Tsd. TEU)
- Relation Deutschland – Antwerpen: deutlich mehr Export (506,4 Tsd. TEU) als Import (358,1 Tsd. TEU)
- Hamburg ist drittstärkster Seehafen für den wasserseitigen Seehafen-Hinterlandverkehr in 2017

- Die meisten Mengen im wasserseitigen Seehafen-Hinterlandverkehr werden mit den Regionen Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, gefolgt von Baden-Württemberg ausgetauscht (Rheinachse)

Prognose Kombinierter Verkehr

	Verkehrsaufkommen				Verkehrsleistung			
Verkehrsträger	2019 in Mill. t	2020 in Mill. t	2021 in Mill. t	Entw. in % 2019-2021	2019 in Mrd. tkm	2020 in Mrd. tkm	2021 in Mrd. tkm	Entw. in % 2019-2021
Eisenbahnverkehr[1)]	398,2	403,6	406,7	2,1	129,4	132,6	135,2	4,5
dar. KV Schiene	110,5	115,7	120,3	8,9	55,3	57,9	60,2	8,9
Binnenschifffahrt	207,8	208,9	208,2	0,2	50,5	50,8	50,8	0,6
Seeverkehr[2)]	312,8	318,3	323,1	3,3	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Luftfracht[3)]	4,9	5,0	5,0	2,0	1,6	1,6	1,7	6,3
Rohrleitungen[4)]	79,2	79,1	79,0	-0,3	15,8	15,8	15,8	0,0
Straßenverkehr[5)]	3.799,4	3.871,1	3.929,4	3,4	517,7	531,8	545,5	5,4

1) Einschl. Behältergew ichte 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.

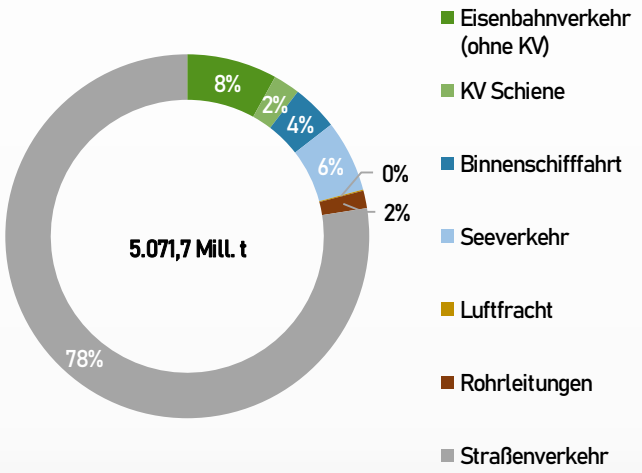
3) Einschl. Luftpost. Aufkommen einschl. Doppelzählungen von Umladungen

4) Nur Rohölleitungen

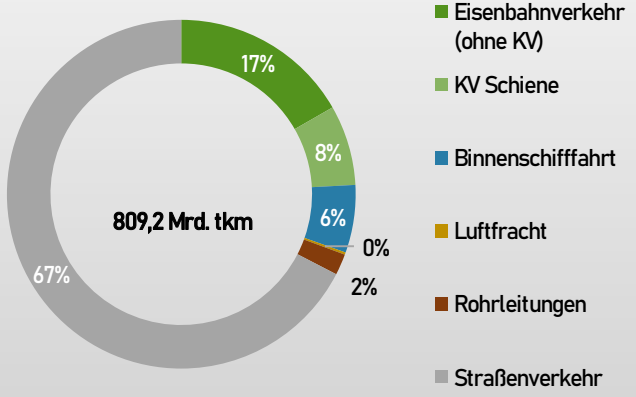
5) Einschl. Kabotageverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland

Quelle: ITP INTRAPLAN Consult GmbH & BAG - Luftverkehr, Gleitende Mittelfristprognose – Kurzfristprognose Sommer 2019

Güterverkehr in Deutschland im Jahr 2021, Modal Split nach Beförderungsmengen (Daten: ITP/BAG, Darstellung: SGKV)



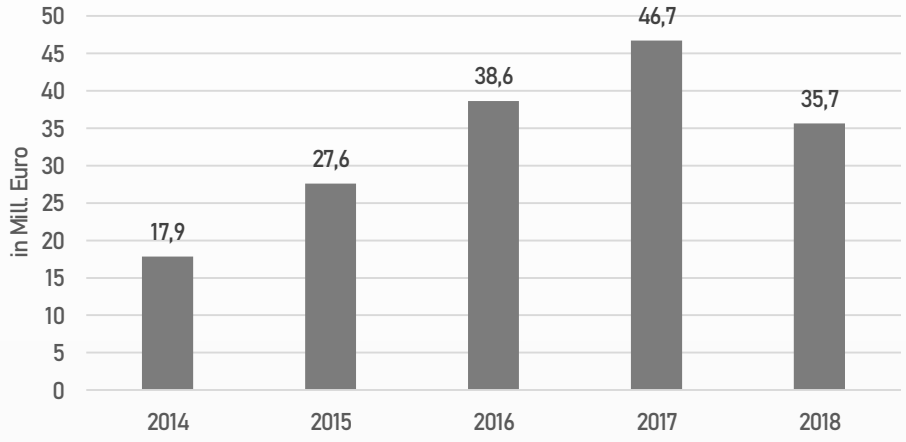
Güterverkehr in Deutschland im Jahr 2021, Modal Split nach Beförderungsleistung (Daten: ITP/BAG, Darstellung: SGKV)



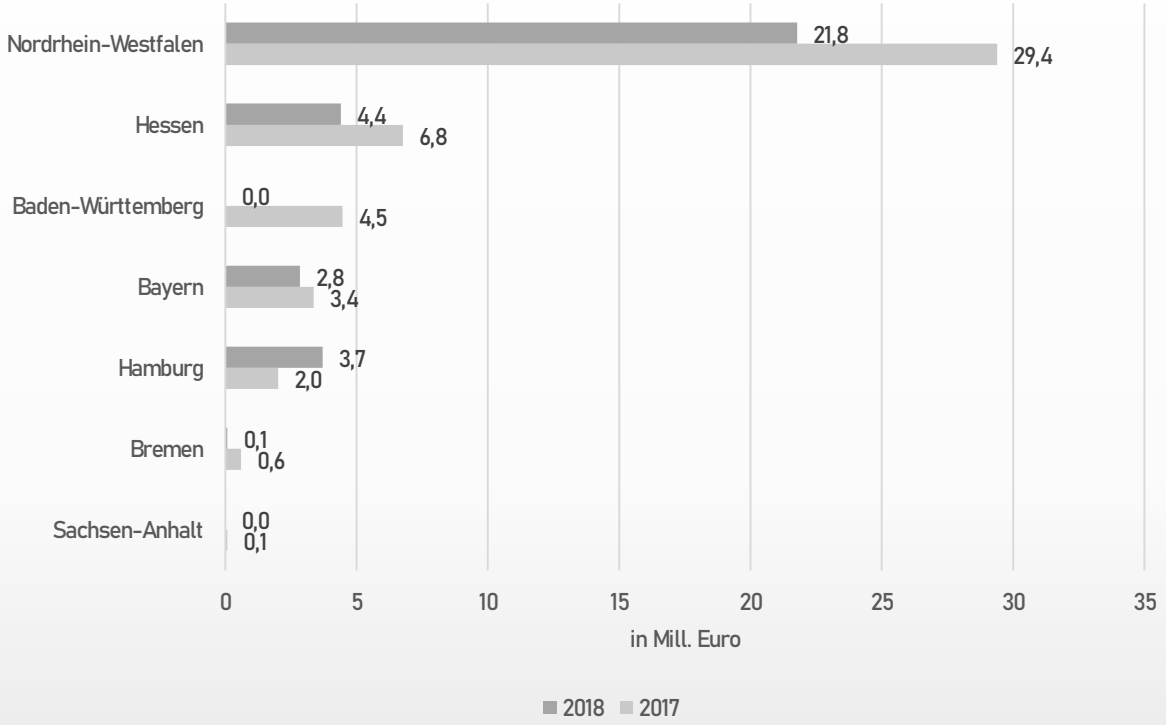
- Mit Ausnahme der Binnenschifffahrt und Rohrleitungen (jeweils nahezu stagnierend) wird für die übrigen Verkehrsträger bis 2021 ein Wachstum sowohl beim Verkehrsaufkommen als auch bei der Verkehrsleistung erwartet
- Für den schienenseitigen Kombinierten Verkehr wird von 2019 bis 2021 ein deutlicher Anstieg von 9% prognostiziert, u.a. bedingt durch Mauterhöhung und Trassenpreissenkung
- Im Modal Split der Transportmengen 2021 wird es kaum Veränderungen zu 2018 geben; der Anteil im Straßengüterverkehr wird um einen Prozentpunkt sinken, welchen wiederum der Eisenbahnverkehr hinzugewinnen wird
- Im Modal Split der Transportleistung 2021 wird eine spürbare Veränderung zu 2018 erwartet; der Anteil im Straßengüterverkehr wird um 5% sinken, während der Eisenbahnverkehr 6% gewinnen und der Anteil der Binnenschifffahrt um einen Prozentpunkt ansteigen wird

Exkurs: Bundesförderung Kombinierter Verkehr

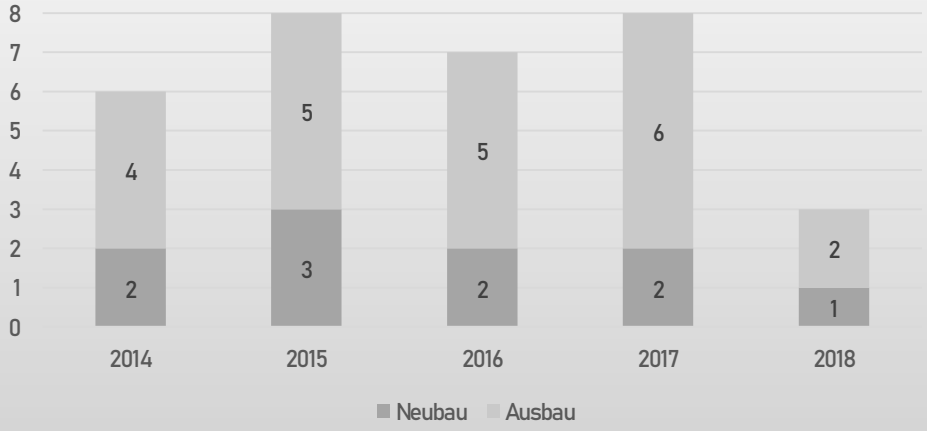
Mittelabfluss für den Neu- und Ausbau von KV-Terminals nicht bundeseigener Unternehmen in Deutschland in den letzten fünf Jahren (Daten: Bundesregierung; Darstellung: SGKV)



Mittelabfluss nach Bundesländern in 2017 und 2018 (Daten: Bundesregierung; Darstellung: SGKV)



Anzahl neuer und ausgebauter Umschlaganlagen, die durch die Förderrichtlinie des Bundes in den letzten fünf Jahren gefördert wurden (Daten: Bundesregierung; Darstellung: SGKV)



Quelle: Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 19/9314. Drucksache 19/10086, 13.05.2019

- Der tatsächliche Mittelabfluss ist 2018 im Vergleich zum Vorjahr um 24% gesunken
- Die aktuelle KV-Förderrichtlinie gilt bis 31. Dezember 2021 und kann auf der SGKV-Webseite und auf den Seiten des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) und Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) heruntergeladen werden
- Die nächste Evaluierung der Förderrichtlinie soll im zweiten Halbjahr 2020 begonnen werden

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: Diana Fieberg, Projektleiterin
Fragen zum Bericht bitte an dfieberg@sgkv.de

www.sgkv.de
www.intermodal-map.com
www.intermodal-info.com

Folgen Sie uns auf Twitter: @SGKV1928

Praxisleitfaden für den Kombinierten Verkehr unter erfa-kv.de

KV funktioniert nur gemeinsam

TERMINALTAG

5 NOV 2020

Veröffentlicht am 24.01.2020