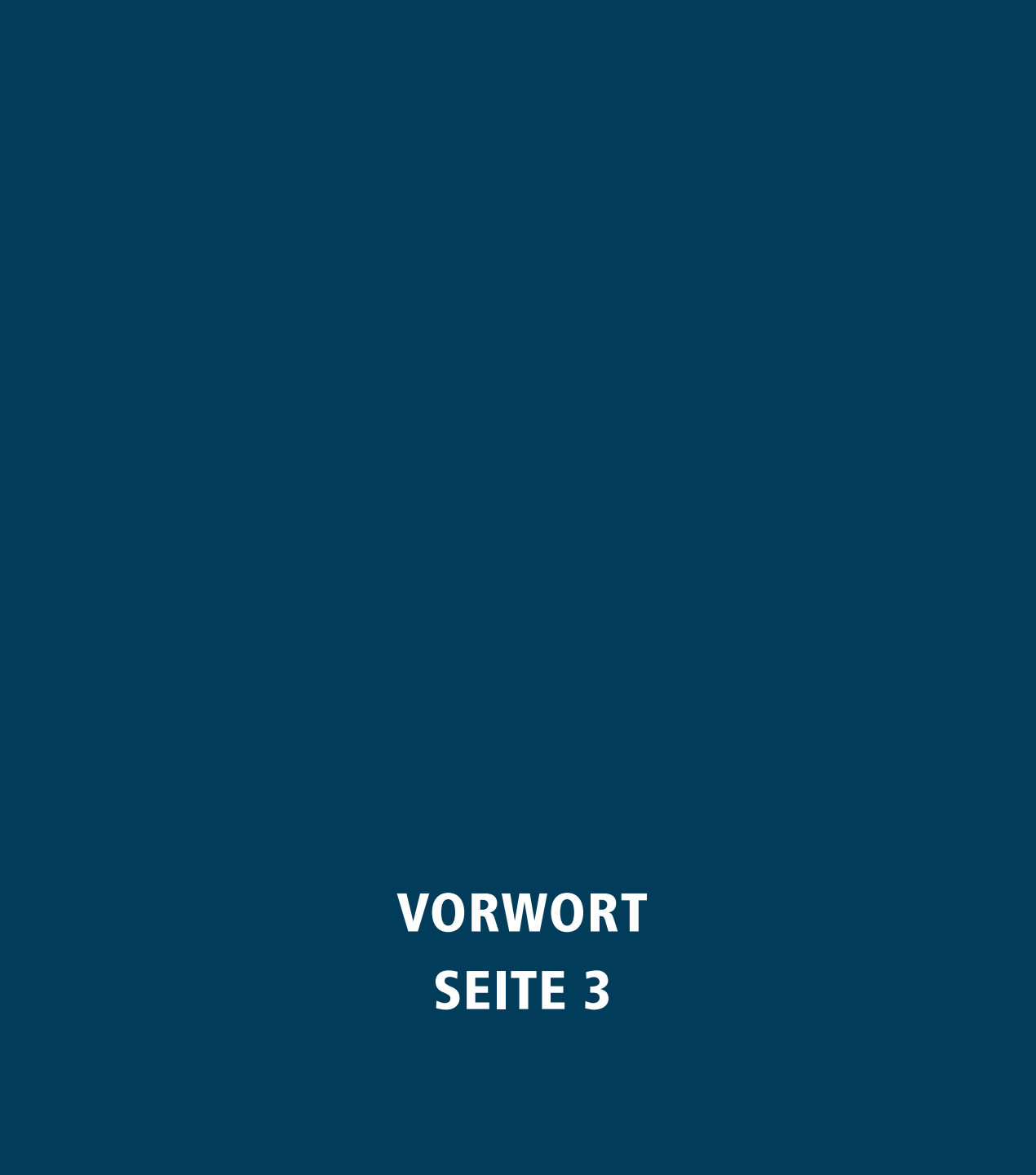


GESCHÄFTSBERICHT 2021



**VORWORT
SEITE 3**



**GESCHÄFTSENTWICKLUNG
SEITE 5**



**LEISTUNGSANGEBOT
SEITE 9**



**INTERMODALES
LOGISTIKMANAGEMENT
SEITE 19**



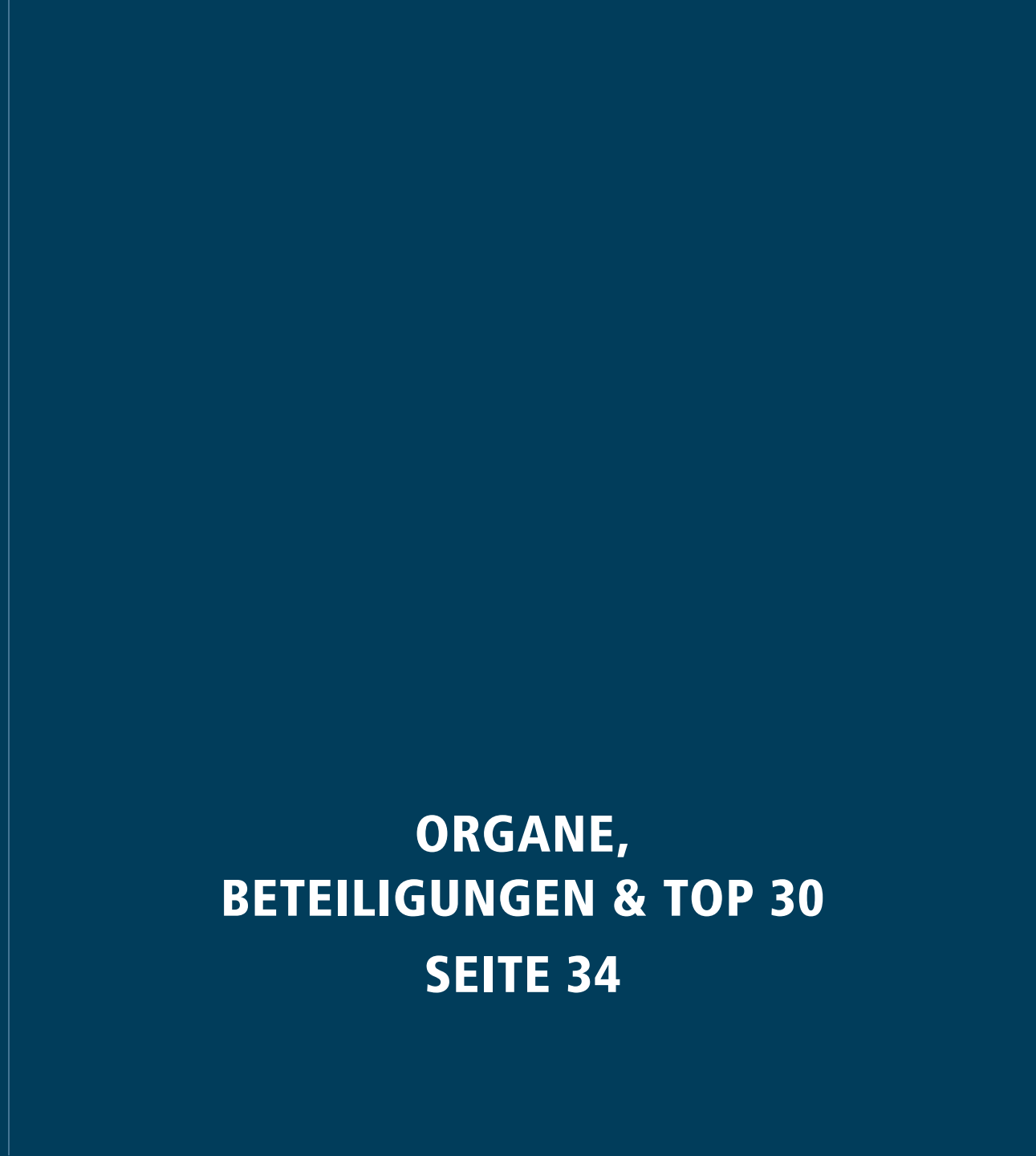
**DIGITALISIERUNG &
INFORMATIONSMANAGEMENT
SEITE 25**



**PERSONAL
SEITE 28**



**JAHRESABSCHLUSS
SEITE 31**



**ORGANE,
BETEILIGUNGEN & TOP 30
SEITE 34**

Alexander Ochs
GeschäftsführerArmin Riedl
Geschäftsführer

VORWORT

„Atemlos durch die Nacht“ heißt es in einem Song einer der bekanntesten deutschen Schlagersängerinnen. Übertragen auf uns steht dieser Titel auch für unseren Zugbetrieb, den wir Nacht für Nacht quer durch Europa abwickeln – erfolgreich, aber eben auch ein wenig atemlos.

Wir schließen das Geschäftsjahr 2021 in vielen Belangen positiv ab. Wir haben unser Aufkommen um 9,3 Prozent gesteigert. Diese erfreuliche Verkehrsentwicklung ist auch darauf zurückzuführen, dass wir im Vorjahr trotz der coronabedingten Verkehrseinbrüche unser intermodales Zugnetz für unsere Kunden aufrechterhalten haben.

Durch die Aufnahme von Verkehren zwischen Krefeld sowie Terminals in den Niederlanden und in Belgien auf der einen

Seite und Mortara im Norden Italiens auf der anderen Seite ist es uns zu Beginn des Berichtsjahres gelungen, unser Netzwerk um die neue Verkehrsachse Benelux – Italien zu erweitern. Im gleichen Quartal startete Kombiverkehr ein gänzlich neues und in seiner Konzeption einmaliges Verkehrspaket unter Einbindung der Umschlaganlage MegaHub Lehrte.

Viele unserer Kunden erinnern sich an das „Ritual“ in unserer Gesellschafterversammlung, wenn ein hochgeschätzter Kunde, immer derselbe, die Frage nach dem Realisierungszeitpunkt der MegaHub-Anlage stellte – und das 21 Mal! Hartnäckig haben wir gemeinsam mit unseren Partnern DB Netz, DB Cargo und DUSS an diesem langwierigen Projekt festgehalten, bis wir zu Beginn des zweiten Quartals 2021

die ersten Züge in der MegaHub-Anlage abfertigen konnten. Noch sammeln wir Erfahrungen, unter welchen Voraussetzungen der Betrieb einer solchen Gateway-Drehscheibe mit ihrem doch sehr anspruchsvollen Produktionskonzept erfolgreich gestaltet werden kann. Die Situation auf Deutschlands Schienen im Hinblick auf die Baustellenintensität hat uns den Verkehrsstart nicht gerade leicht gemacht. Dennoch, der Startschuss ist gefallen und wir sind überzeugt, dass wir damit die Angebotspalette der Kombiverkehr KG heute und in Zukunft mit Relationen, die über die klassischen Systeme nicht durchführbar sind, erweitern können. Und in jedem Fall sind die Sendungsmengen, die wir durch die Integration der Drehscheibe in unser nationales Verkehrsnetz zusätzlich generieren konnten, beeindruckend.

Zu Beginn des abgelaufenen Geschäftsjahres haben wir unsere Partnerschaft mit DB Cargo auf ein neues Fundament gestellt. Im Beisein des damals amtierenden Verkehrsministers haben wir die erweiterte Kooperation im Rahmen einer Pressekonferenz, gemeinsam mit der Vorständin der DB Cargo, Frau Dr. Sigrid Nikutta, und unserem Vorsitzenden des Verwaltungsrates Herrn Hermann Lanfer, bekanntgegeben.

Der Erfolg kann sich sehen lassen: Die achsenübergreifend positive Verkehrsentwicklung wird abgerundet durch ein erfolgreiches finanzielles Ergebnis. Auch hier schneidet Kombiverkehr deutlich besser ab als in den vergangenen Jahren, was nicht zuletzt auch einer stetigen Verbesserung und Weiterentwicklung unseres Zugmanagements zu verdanken ist.

Das sind die positiven Nachrichten, die aber nicht darüber hinwegtäuschen können, dass uns und Ihnen die schlechte Leistungsqualität insbesondere im deutschen Schienennetz erhebliche Probleme bereitet hat. Viel ist dazu gesagt und geschrieben worden. Eines ist aber völlig klar:

Wir unterstützen in dieser Frage aktiv und nach besten Kräften alle unsere Leistungspartner. Wir fordern vom Bund, dass die Durchführung der Infrastrukturmaßnahmen im Sinne eines betriebsfreundlichen Ausbaus massiv verbessert werden muss. Das, was wir im Jahr 2021 und zu Beginn des laufenden Jahres erlebt haben und noch erleben, muss schnell ein Ende finden. Wir appellieren an alle Beteiligten und insbesondere an die Netzbetreiber, dass die Infrastruktur so wie in der Vergangenheit nicht weiter bewirtschaftet werden kann. Wir alle in der Branche wissen, dass gerade im Hinblick auf die vereinbarten Klimaziele der Kombinierte Verkehr ein ganz wichtiger Schlüssel ist. Deswegen müssen wir alles dafür tun, damit dieser erfolgreich bestehen und ausgebaut werden kann.

Zu guter Letzt: Der Geschäftsführerwechsel bei Kombiverkehr ist vollzogen. Alexander Ochs hat sich im Laufe des Jahres 2021 in die Aufgaben von Robert Breuhahn eingearbeitet und den Bereich mit Beginn des laufenden Geschäftsjahres komplett übernommen.

Alexander Ochs

Armin Riedl



4 NETZWERKE

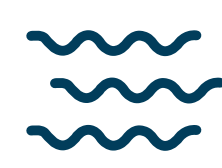
de.NETdirekt+ de.NETeco+ eu.NETdirekt+ eu.NETmaritim

362
EIGENE TRAG- UND
TASCHENWAGEN

560
angemietete
Waggons

3.832.700
umgeschlagene
Einheiten

19
Terminal-Standorte
mit Beteiligung



17 Terminals im Netzwerk
mit Hafenanschluss

937.959 (+9,3%)
transportierte
Lkw-Sendungen

190.521 (+15,4%) National
747.438 (+7,9%) International



ZUGABFAHRTEN
wöchentlich

182 nationale Direktzüge
484 internationale Direktzüge



TRANSPORTLEISTUNG

1,88 Mio. TEU
22,16 Mio. Tonnen
833 km Ø Entfernung
18,46 Mrd. tkm



**EISENBAHNVERKEHRS-
UNTERNEHMEN**

Gefahrene Züge

Lokomotion > 15.500

KombiRail > 2.100



25 EUROPÄISCHE LÄNDER



**110 TERMINALS
IM NETZWERK**

CRM für Kundenmanagement
Neues Kundenportal
EDIGES 4.1 als Standard

1.107.600
TONNEN
CO₂-ERSPARNIS

120
VOLLZEITKRÄFTE

**GESCHÄFTSENTWICKLUNG
+ FINANZERGEBNIS**

428,7 Mio. EUR Betriebsleistung
421,9 Mio. EUR Umsatzerlöse
0,93 Mio. EUR Finanzergebnis
1,61 Mio. EUR Jahresüberschuss



ETZE



GESCHÄFTSENTWICKLUNG

Tankwa
WABU 7732
AMKA
MAX. 39
GROSS
TARE
AP
M.A.W.P.

83
1779

DINGES
LOGISTICS

IDGU 130318 5
AMKD
LABH
IMO 4

DINGES
LOGISTICS
Max-Planck-Str. 5
67269 Grünstadt / Pfalz

vanpool
IDGU 130318 5
AMKD

DING - 97

CRCT

CIMC TANK
CIMCENRIC

4L

6 REV EPOX 07.07.20

MEGAHUB & MORTARA STEIGERN ERGEBNIS: 937.959 KLIMAFREUNDLICHE LKW-SENDUNGEN.

Wieder auf Wachstumskurs

Nach dem von der ersten großen Welle der Coronapandemie gekennzeichneten Geschäftsjahr 2020 stehen die Zeichen bei Kombiverkehr wieder auf Wachstum. Im Vergleich zum Vorjahr erhöhte die Gesellschaft 2021 das Transportaufkommen im unbegleiteten Kombinierten Verkehr um 79.881 Lkw-Transporte bzw. 9,3 Prozent auf insgesamt 937.959 Sendungen. In die Zählereinheit TEU (Twenty Foot Equivalent Unit/20-Fuß-Einheit) umgerechnet, belief sich das Sendungsvolumen auf ca. 1,88 Millionen TEU. Zum Vergleich: Dieses Volumen ist ausreichend, um die Ever Ace, das derzeit größte Containerschiff der Welt mit einer Stellplatzkapazität von 24.000 TEU, 78-mal voll zu beladen.

Ein kräftiges Wachstum in vergleichbarer Größenordnung verzeichnet Kombiverkehr ebenfalls bei der Gesamttonnage und der Transportleistung. Die auf Kombiverkehr-Zügen beförderte Transportmenge legte um 9,2 Prozent auf insgesamt 22,16 Millionen Bruttotonnen zu. Und bei einer mittleren Transportentfernung der Sendungen von 833 km hat sich die Transportleistung sogar um 10,2 Prozent auf 18,46 Milliarden Tonnenkilometer verbessert.

Neben der gestiegenen Nachfrage nach Transportleistungen auf unseren Bestandsrelationen sind die erfreulich hohen Zugewinne beim Sendungsaufkommen in erster Linie auf zwei Faktoren zurückzuführen: Mit der Inbetriebnahme der Umschlaganlage MegaHub Lehrte ist im Raum Hannover eine neue Drehscheibe entstanden, die mit ihrem innovativen Produktionskonzept unsere Netzwerkstrategie ergänzt und sowohl das nationale als auch das grenzüberschreitende Netzwerk des Operateurs erweitert. Und mit der Aufnahme

der Direktzugverbindungen von Krefeld, Rotterdam und Gent in das norditalienische Mortara über den Schweizkorridor hat Kombiverkehr eine neue Verkehrsachse Benelux etablieren und dank der hohen Marktakzeptanz bereits im Jahresverlauf ausbauen können.

Mit ihrer Entscheidung, für die Beförderung ihrer Güter die intermodale Transportlösung mit dem Hauptlauf Schiene zu wählen, haben die Kunden von Kombiverkehr im Berichtsjahr 2021 den Ausstoß von Kohlendioxid um 1,1 Millionen Tonnen – vergleichbar mit den jährlichen Emissionen der 98.000 Einwohnerinnen und Einwohner der Mittelstadt Cottbus – gesenkt und damit einen wertvollen und nachhaltigen Beitrag zum Schutz der Umwelt geleistet. Die aufgelieferten Sendungen entlasteten gleichzeitig die deutschen und europäischen



Fernstraßen um 781 Millionen Fahrzeugkilometer, was bei 251 Verkehrstagen einem täglichen Verlagerungseffekt von durchschnittlich 3.737 Lkw-Fahrten entspricht.

Konjunktur im Aufwind

Nach dem coronabedingten Einbruch 2020 hat sich die deutsche Wirtschaft im Berichtsjahr wieder erholt, wenngleich auch weniger deutlich als ursprünglich prognostiziert. Nach den derzeit vorliegenden ersten Schätzungen des



statistischen Bundesamtes ist das Bruttoinlandsprodukt um 2,7 Prozent gewachsen, nachdem die Prognosen zu Beginn des Jahres noch bei 4 Prozent lagen. Der Euroraum verzeichnet mit einem Plus von 3,8 Prozent ein etwas stärkeres Wachstum, was in erster Linie auf Nachholeffekte der großen europäischen Volkswirtschaften Frankreich, Italien und Spanien zurückzuführen ist, die von der Pandemie weit stärker betroffen waren. In Deutschland waren die Ursachen für die geringer als erwartete Erholung zum einen Lieferengpässe in der Industrie für Rohstoffe, Vorprodukte und fehlende Bauteile. Zum anderen schwächte sich der private Verbrauch, der in den vergangenen Jahren ein wesentlicher und konstanter Wachstumsmotor für die konjunkturelle Entwicklung war, coronabedingt ab. Festzuhalten ist aber, dass die Auswirkungen der Pandemie, die im Jahr 2020 noch zu weltweiten Schließungen von Produktionsstätten und einer weitgehenden Stilllegung des öffentlichen Lebens geführt und bei Kombiverkehr in den Monaten April, Mai und Juni Sendungseinbrüche von 25 Prozent und mehr verursacht hatten, 2021 weit weniger drastisch waren.

Die konjunkturelle Belebung in Deutschland und Europa wirkte sich positiv auf den Transportsektor und die Nachfrage nach Beförderungsleistungen aus. Davon konnte erfreulicherweise auch Kombiverkehr in nahezu allen Verkehrssegmenten profitieren. Allerdings ist auch festzuhalten, dass im Berichtsjahr infolge von Störungen im Zugbetrieb mehr als 3.000 Kombiverkehr-Züge ausgefallen sind. Damit ist dem Unternehmen ein Volumen von annähernd 90.000 Lkw-Sendungen entgangen. Auf eine ähnliche Größenordnung, nämlich annähernd 10 Prozent, beläuft sich auch der Umsatzverlust.

Kooperation mit DB Cargo auf breitere Füße gestellt

Im Beisein des ehemaligen Bundesverkehrsministers Andreas Scheuer unterzeichneten die Kombiverkehr KG und der größte Leistungspartner und Gesellschafter des Unternehmens, die DB Cargo AG, im März 2021 in Berlin einen zuvor vereinbarten Neun-Punkte-Plan. Mit dieser Vereinbarung soll die Zusammenarbeit strategisch und betrieblich intensiviert werden, um das Netzwerk weiter auszubauen, die Wirtschaftlichkeit des Leistungsangebotes zu erhöhen und damit das Sendungsaufkommen im unbegleiteten Kombinierten Verkehr zu steigern. Als Basis der Zusammenarbeit wurden mehrere Handlungsfelder definiert, mit denen sich die Unternehmen intensiv beschäftigen. Hierzu zählen neben dem bedeutenden Thema Leistungsqualität unter anderem neue Produkte & Netzwerkausbau, gemeinsame Terminalaktivitäten und Digitalisierung.

Ausblick 2022

Als Zwischenziel des von der EU beschlossenen Green Deals sollen die Mitgliedsstaaten bis 2030 ihren Treibhausgasausstoß um 55 Prozent gegenüber 1990 verringern. Dabei wird der Güterverkehrssektor eine zentrale Rolle spielen – dieses ehrgeizige Ziel kann nur erreicht werden, wenn die Schiene als der umweltfreundlichste Verkehrsträger auf der Langstrecke gestärkt wird.

Die Forderung der verladenden Wirtschaft, nachhaltige Logistikkösungen für den Warentransport anzubieten, wird auch die Nachfrage nach intermodalen Beförderungsleistungen beleben. Für das laufende Geschäftsjahr hat

Kombiverkehr mit neuen Zugangeboten und Kapazitätserweiterungen in allen Verkehrsachsen die Weichen für zukünftiges Wachstum gestellt. Die bisherigen Kennzahlen bestätigen die positiven Prognosen.

Wie immer stehen diese jedoch unter dem Vorbehalt, dass nicht durch politische Entwicklungen oder durch Naturkatastrophen Konjunktur und Handel einen Rückschlag erleiden. Die Hoffnung, nach den überstandenen Pandemie-Wellen erhole sich die Wirtschaft nun zügig, hat sich nicht bewahrheitet. Der Krieg zwischen Russland und der Ukraine wird die weltweit erwartete konjunkturelle Erholung erheblich bremsen. Die bereits im Herbst 2021 stark gestiegenen Kosten für Energie und Treibstoffe haben infolge des Konfliktes erneut angezogen, gehen zu Lasten der Verbraucher und bedrohen die Existenz zahlreicher kleiner und mittlerer Betriebe.

Für den Transportmarkt gilt, dass die hohen Preise für Strom, Gas und Diesel Straße und Schiene gleichermaßen belasten. Zudem sieht sich der Straßensektor in noch stärkerem Maße als bisher mit einem eklatanten Fahrermangel konfrontiert, da der Bedarf über den Einsatz osteuropäischer Fahrer, die auch aus der Ukraine stammen, nicht mehr abgedeckt werden kann.

Allerdings stehen auch im Kombinierten Verkehr einer nachhaltigen Erweiterung des Leistungsangebotes anhaltende Kapazitätsengpässe in der Verkehrsinfrastruktur und auch zunehmend Ressourcenengpässe bei den Partnerbahnen entgegen. Ein leistungsfähiges Schienennetz und starke Eisenbahnen sind aber die Voraussetzung dafür, dass die Nutzer intermodaler Verkehre ihre Waren weiterhin in unserem Netzwerk befördern und potenzielle Neukunden

nicht abgeschreckt werden von schlechten Leistungskennzahlen. Da sich die positiven Effekte der Instandhaltungs- und Ausbaumaßnahmen an der Gleisinfrastruktur erst in den kommenden Jahren bemerkbar machen dürften, ist es zur Steigerung der Transportmengen im Kombinierten Verkehr deshalb unverzichtbar, die vorhandenen Ressourcen, wo immer möglich, durch Digitalisierung und durch Automatisierung der Prozesse innerhalb der Lieferkette optimal zu nutzen.

ENTWICKLUNG FINANZ- UND ERTRAGSLAGE

Im Geschäftsjahr 2021 hat Kombiverkehr eine Betriebsleistung von TEUR 428.743 erreicht, die sich aus Umsatzerlösen von TEUR 421.858, einer Erhöhung des Bestands an unfertigen Leistungen von TEUR 3 sowie anderen laufenden betrieblichen Erträgen von TEUR 6.882 zusammensetzt. Gegenüber dem ersten Jahr der Coronapandemie ergibt

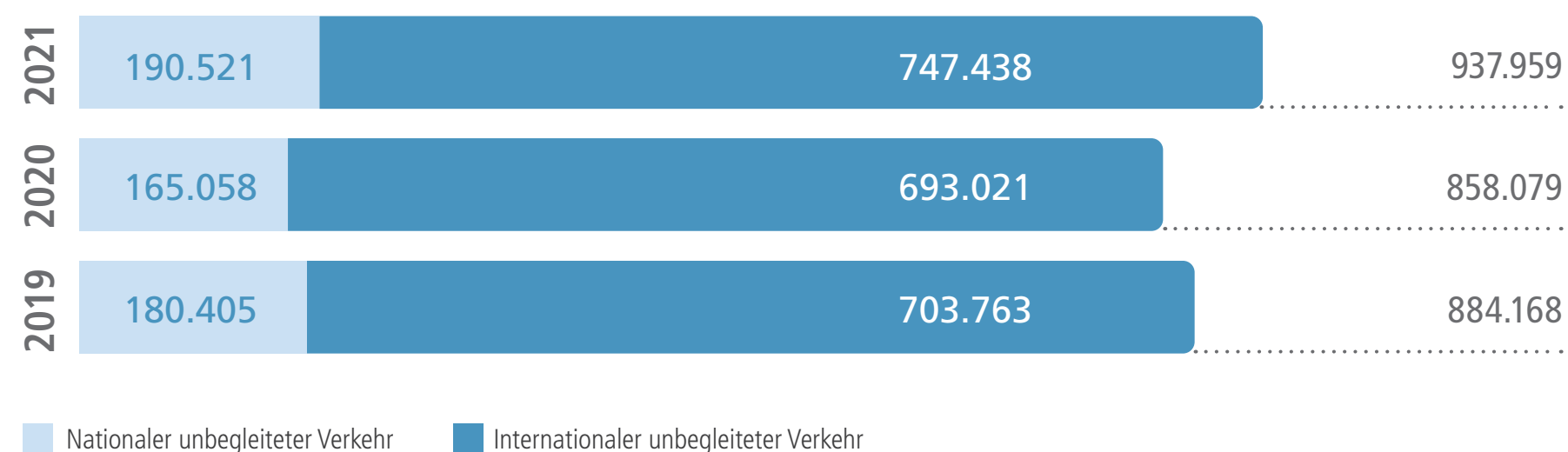
sich eine Erhöhung der Betriebsleistung um TEUR 30.405 als Folge des um 9,3 Prozent höheren Sendungsvolumens.

Im Geschäftsjahr 2021 entstand ein Personalaufwand in Höhe von TEUR 9.894, der sich gegenüber dem Vorjahr um TEUR 306 verringert hat. Die Ursache hierfür ist ein während des Jahres 2021 weiter verringerter Personalbestand, der durch die schwierigen Bedingungen auf dem Arbeitsmarkt für Fachkräfte erst im vierten Quartal wieder erhöht werden konnte.

Mit einem Betriebsergebnis von TEUR 880 konnte Kombiverkehr im Kerngeschäft ein gutes Ergebnis erzielen. Im Vergleich zum Krisenjahr 2020 wurde eine Steigerung um TEUR 1.535 erreicht. Das Finanzergebnis liegt mit TEUR 928 um TEUR 93 über dem Vorjahr.

Nach dem Abzug der Ertrags- und sonstigen Steuern hat Kombiverkehr im Geschäftsjahr 2021 einen Jahresüberschuss von TEUR 1.608 erwirtschaftet.

Transportaufkommen in Sendungen



VERMÖGENSSITUATION

Zum Bilanzstichtag ist die Bilanzsumme um TEUR 5.055 auf TEUR 66.171 angestiegen. Der Anstieg ist auf der Aktivseite im Wesentlichen auf die Zunahme der Forderungen infolge längerer Zahlungsziele zurückzuführen. Auf der Passivseite erhöhten sich die sonstigen Rückstellungen, insbesondere durch die Zunahme des Abrechnungsvolumens mit europäischen Dienstleistern um TEUR 6.049, während die planmäßige Tilgung der Darlehen für die Waggonfinanzierung die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten um TEUR 855 verringerte, um die hauptsächlichen Ursachen zu nennen.

Die Eigenkapitalquote hat sich bei einem deutlich gestiegenen Jahresüberschuss durch den bilanzverlängernden Effekt längerer Zahlungsziele im Ein- und Verkauf von Leistungen von 30,29 Prozent auf 29,79 Prozent im Berichtszeitraum verringert.

Umsatzerlöse in Mio. EUR





LEISTUNGSANGEBOT

NEUE LINIEN. MEHR ZUGABFAHRTEN. TRENDWENDE EINGELEITET.



INTERMODALE NETZWERKE

Mit einem Aufkommensplus von 9,3 Prozent hat Kombiverkehr im Geschäftsjahr 2021 die Trendwende erfolgreich eingeleitet, nachdem das Sendungsaufkommen im Gesamtnetzwerk des Operators zuvor seit 2017 viermal in Folge gesunken war. Konnte in den ersten beiden Monaten des Berichtsjahres noch kein Zugewinn verbucht werden, stieg die Nachfrage nach intermodalen Logistikdienstleistungen zwischen März und Juni im Vergleich zum Vorjahr rasant an und stabilisierte sich dann ab dem Sommer mit Zuwachsraten im mittleren einstelligen Niveau. Der gestiegenen Nachfrage trugen wir dadurch Rechnung, dass wir zum einen die Abfahrtsfrequenzen bestehender Ganzzuglinien erhöht und zum anderen

neue Relationen in das Zugprogramm aufgenommen haben. Mit dem Start dieser neuen Zugverbindungen hat Kombiverkehr die Terminals Gent, Rotterdam CTT, Rotterdam Cobelfret, Venlo, Krefeld, Magdeburg, Mortara und Giovinazzo im süditalienischen Bari in das Angebot aufgenommen. Darüber hinaus ist es gelungen, nach einer 20 Jahre dauernden Planungsphase und nach zwei Jahren Bauzeit die Schnellumschlaganlage MegaHub Lehrte im Standortraum Hannover in unsere intermodalen Netzwerke zu integrieren.

Von dem Netzausbau profitierte das nationale Netz **de.NETdirekt+** mit insgesamt 190.521 beförderten Lkw-Einheiten und einem Plus von 15,4 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Der Anteil des Binnenverkehrs am Gesamtvolumen ist damit auf 20 Prozent gestiegen.

Das Aufkommen im grenzüberschreitenden Verkehr stieg im Berichtszeitraum um 7,9 Prozent von 693.021 Sendungen im Jahr 2020 auf 747.438 Sendungen im Jahr 2021. Das internationale Netzwerk **eu.NETdirekt+**, das täglich über 100 Terminals in 25 Ländern miteinander verbindet, wurde erfolgreich um ein weiteres Marktsegment erweitert, nämlich den Vertriebsbereich Benelux. Dieser umfasst die Verkehrsrelationen von diversen Standorten in Westdeutschland, Belgien und den Niederlanden in das norditalienische Mortara. Unsere vier traditionellen Geschäftsbereiche des grenzüberschreitenden Verkehrs von und nach Deutschland haben sich im vergangenen Jahr unterschiedlich entwickelt. Während die Bereiche Ost- und Westeuropa ein deutliches Plus beim Aufkommen verzeichnen konnten, gingen die Sendungsmengen im Verkehr von und nach Nordeuropa leicht um 2,3 Prozent zurück. Im Marktbereich Südeuropa konnten geringe Verluste aus dem vorletzten Jahr wieder ausgeglichen werden.

Drehscheibe MegaHub Lehrte etabliert

Mit der Inbetriebnahme der Schnellumschlaganlage MegaHub Lehrte im April vergangenen Jahres hat Kombiverkehr das nationale und grenzüberschreitende intermodale Netzwerk um einen wichtigen Baustein ergänzt. Es ist dem Unternehmen gelungen, den niedersächsischen Standort in nur wenigen Monaten als Drehscheibe zu etablieren und hierüber zahlreiche Sendungen im Gatewaysystem zu anderen Wirtschaftszentren in Deutschland und in das benachbarte europäische Ausland zu routen. Entsprechend der ursprünglichen Konzeption dieser Anlage erhält zudem die Wirtschaftsregion Hannover, die bisher lediglich mit einer Direktverbindung von und nach Verona angebunden war, endlich umfassenden Zugang zum internationalen kombinierten Verkehr, und auch benachbarte Standorte mit nicht ganzzugsfähigem Aufkommen können über die Bündelung von Ladeeinheiten auf zielreine Züge im MegaHub an das Intermodalnetz angeschlossen werden.

Die ersten Züge verkehrten mit drei Rundläufen pro Woche auf fünf nationalen Verbindungen zwischen Lehrte und Ludwigshafen, Duisburg, Lübeck Skandinavienkai, Lübeck CTL und München. Als erste direkte internationale Verbindung startete ebenfalls im April der Direktzug zwischen Hannover-Lehrte und Verona. Bereits im Herbst wurde dank der hohen Nachfrage die Abfahrtsfrequenz auf allen Relationen sukzessive auf fünf Abfahrten je Woche und Richtung erhöht. Ebenfalls im September 2021 erhielten auch Hamburg-Billwerder und Kiel Anschluss an das MegaHub, wobei beide Relationen vom Start weg mit fünf wöchentlichen Rundläufen bedient wurden. Mit den Ostseehäfen Lübeck und Kiel stehen unseren Kunden

Anschlussverbindungen via Fähre nach Schweden, Finnland, Norwegen oder in die baltischen Staaten zur Verfügung.

Das Verkehrskonzept Lehrte hat sich als außerordentlich erfolgreich erwiesen: über die niedersächsische Drehscheibe wurden im Zeitraum von April bis Dezember 2021 insgesamt mehr als 36.000 Sendungen abgewickelt. Diese positive Aufkommensentwicklung darf allerdings nicht darüber hinwegtäuschen, dass das spezielle Produktionskonzept sehr anspruchsvoll bleibt. Denn die Bündelung und Sortierung der eintreffenden Sendungen auf zielreine Züge erfolgt in einem kurzen Zeitfenster von nur wenigen Stunden. Dies erfordert neben einer eng abgestimmten Trassenzuordnung auch eine hohe Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit der ankommenden Züge und ist gerade bei der aktuell hohen Baustellentätigkeit eine große Herausforderung.

Nachdem zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 der West-Ost-Korridor mit der internationalen Verbindung Rotterdam – Lehrte – Lovosice v.v. verstärkt wurde, ist für das laufende Geschäftsjahr ein weiteres Verkehrspaket in Planung.

MARKTSEGMENTE IM ÜBERBLICK

Aufkommen nach Ländern in Sendungen

	Jan. – Dez. 2021	Jan. – Dez. 2020	Differenz in %
Belgien	7.674	6.591	+ 16,4 %
Dänemark	7.395	5.231	+ 41,4 %
Frankreich	9.713	9.935	- 2,2 %
Griechenland	1.737	1.343	+ 29,3 %
Italien	391.652	352.825	+ 11,0 %
Niederlande	58.263	54.982	+ 6,0 %
Norwegen	851	389	+ 118,8 %
Österreich	24.987	24.244	+ 3,1 %
Polen	6.163	4.210	+ 46,4 %
Rumänien	455	367	+ 24,0 %
Schweden	53.203	62.557	- 15,0 %
Schweiz	15.641	14.220	+ 10,0 %
Slowenien, Kroatien	5.963	6.205	- 3,9 %
Spanien, Portugal	54.352	47.575	+ 14,2 %
Tschechien, Slowakei	14.280	11.919	+ 19,8 %
Türkei	4.386	4.240	+ 3,4 %
Ungarn	7.230	5.286	+ 36,8 %

NATIONALER VERKEHR

Starkes Wachstum

Der Binnenverkehr hat im abgelaufenen Geschäftsjahr mit einem Zugewinn von 15,4 Prozent unter allen Marktsegmenten die höchste Zuwachsrate für sich verbucht. Grundlage für diese positive Entwicklung ist das Ganzzugsystem **de.NETdirekt+**, das im Berichtsjahr werktäglich 16 Terminals mit 60 Shuttlezügen pro Nacht verbunden hat. Im Durchschnitt wurden hier 759 Lkw-Sendungen pro Tag über die Schiene befördert.

Auf den Verbindungen des Nationalen Verkehrs hat Kombiverkehr in Summe 190.521 Lkw-Sendungen befördert, 25.463 mehr als im Vorjahr. Dabei zeigte sich bis einschließlich März zunächst eine negative Entwicklung im Sendungsaufkommen. Ab April weist die Statistik dann jedoch gegenüber dem Vorjahreszeitraum stark steigende Zahlen aus, im Einzelmonat Mai von 30 Prozent. Einer der wesentlichen Erfolgsfaktoren war die Inbetriebnahme der Schnellumschlaganlage MegaHub Hannover-Lehrte im Frühjahr des vergangenen Jahres, über

die mehr als 10.500 Lkw-Sendungen in das nationale intermodale Netz des Unternehmens eingespeist wurden.

Aufgrund der hohen Nachfrage auf der Relation München – Leipzig v.v., die über den Gateway-Knoten München unter anderem auch internationale Transporte Richtung Süden ermöglicht, wurden ab Oktober 2021 vermehrt Sonderabfahrten eingeschoben. Sie dienten als Vorbereitung für die Frequenzerhöhung auf sechs Rundläufe pro Woche ab Januar 2022.

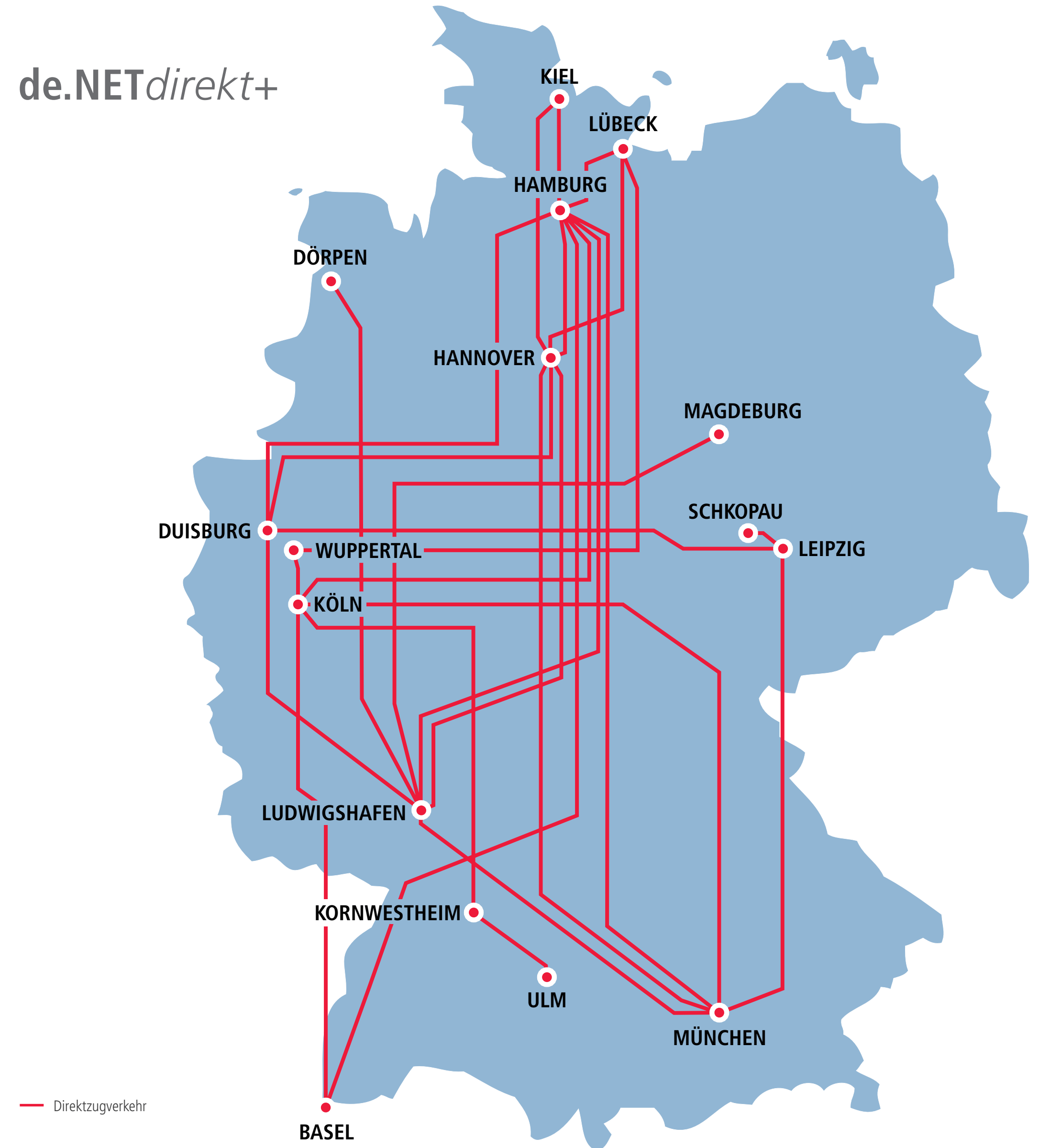
Als weitere Ergänzung unseres Netzes haben wir zwischen Ludwigshafen und Magdeburg für einen Kunden eine neue Ganzzugsverbindung in unser Programm aufgenommen, die die beiden Chemiestandorte mit zwei Abfahrten pro Richtung und Woche miteinander verbindet.

Eine Veränderung hat sich für die Verbindung Hamburg – Basel v.v. ergeben: Der Ganzzug verkehrt seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2021 direkt und ohne Zwischenhalt im Terminal Karlsruhe. Hiermit sollen die Produktion vereinfacht und damit die Leistungsfähigkeit des Angebotes nachhaltig verbessert werden.

Aufkommen Nationaler Verkehr (exklusive Ostseeverkehr) in Sendungen



de.NETdirekt+



eu.NETdirekt+

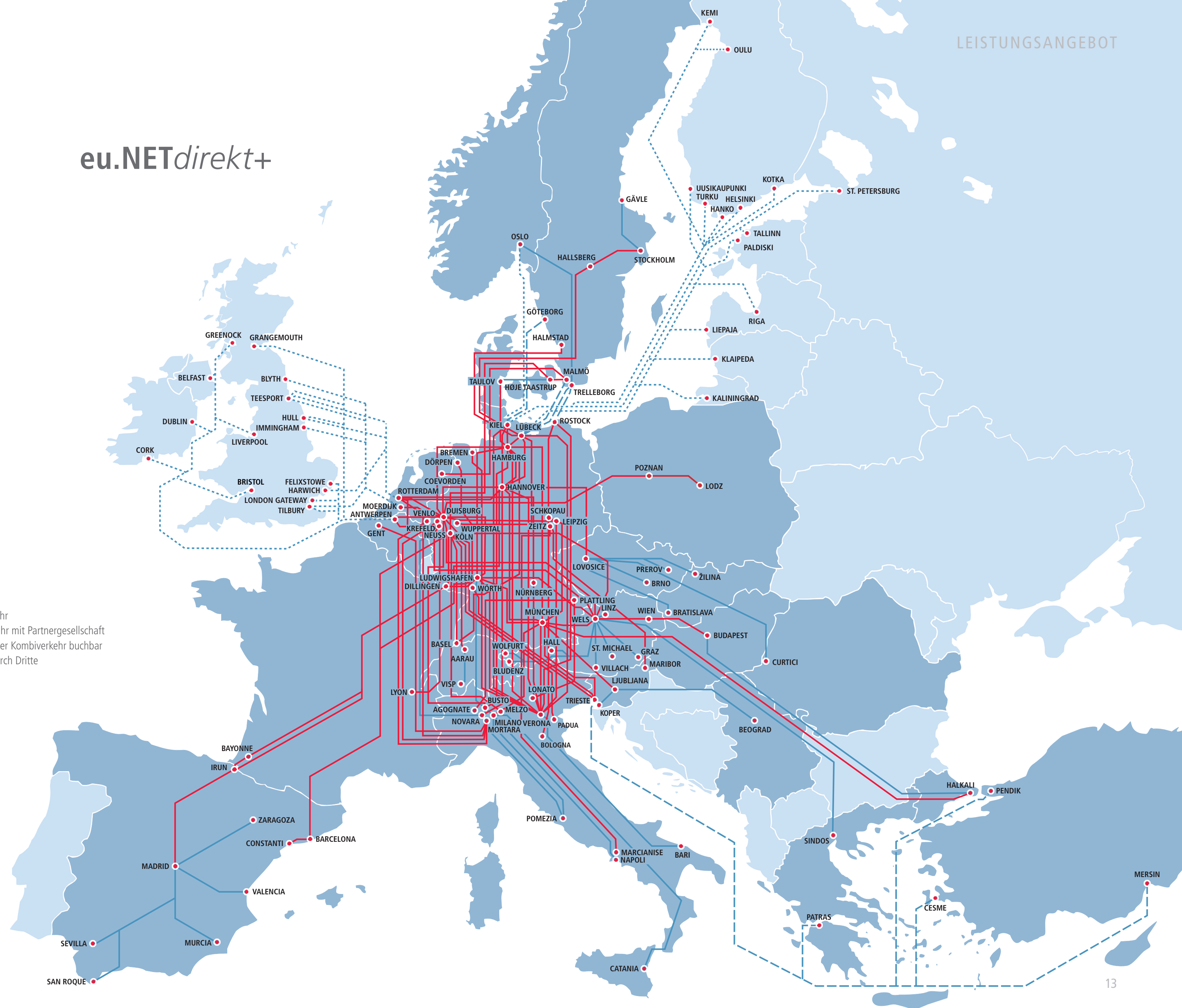
INTERNATIONALER VERKEHR SÜDEUROPA

Auf den transalpinen Korridoren zwischen Deutschland und Italien via Schweiz beziehungsweise Österreich sowie im bilateralen Verkehr Deutschland – Schweiz hat Kombiverkehr im Jahr 2021 insgesamt 369.679 Sendungen (ca. 740.000 TEU) befördert. Damit ist das Aufkommen in diesem wichtigen Kernmarkt insgesamt um 1,5 Prozent gegenüber dem Vorjahr gestiegen, wobei die einzelnen Länderkorridore deutliche Unterschiede in der Aufkommensentwicklung aufweisen.

Italien via Österreich mit Aufkommensplus

Im unbegleiteten Kombinierten Verkehr mit Italien via Österreich, den wir gemeinsam mit unserem italienischen Partner Mercitalia Intermodal betreiben, bleibt der Brennerkorridor wie schon in der Vergangenheit der mit Abstand größte internationale Einzelmarkt von Kombiverkehr. In diesem Marktsegment erreichten wir im Geschäftsjahr 2021 ein Aufkommensplus von 10,0 Prozent. Das Vorjahresergebnis wurde damit um 22.860 Sendungen auf nunmehr 251.939 Sendungen verbessert. Das Ergebnis ist umso bemerkenswerter, als diese Achse, neben den geplanten Korridorsperrungen aufgrund von Bauarbeiten, unter außergewöhnlichen Störungen im Bereich der Infrastruktur gelitten hat. Eine betrifft den Rangierbahnhof München-Nord, der für Kombiverkehr eines der beiden Tore nach Süden darstellt. Starke Unwetter Ende Juni haben dort die IT-Infrastruktur überschwemmt und so schwer beschädigt,

- Direktzugverkehr
- Antennenverkehr mit Partnergesellschaft
- Fährverkehr über Kombiverkehr buchbar
- Fährverkehr durch Dritte



dass der Bahnhof über Wochen nur im Notbetrieb arbeiten konnte. Zudem hat einen Monat später ein Stellwerksbrand im italienischen Bahnhof Verona-Parona auf der Verbindung in das Terminal Quadrante Europa unser Zugprogramm bis Anfang September 2021 massiv beeinträchtigt. In diesem Zeitraum mussten annähernd 80 Prozent der Brennerzüge über andere Alpenkorridore umgeleitet werden.

Ein wesentlicher Wachstumstreiber war im Geschäftsjahr 2021 ein neuer Ganzzug von Lübeck-Skandinavienkai nach Verona Quadrante Europa, der mit drei Rundläufen pro Woche im Februar gestartet ist. Durch die verbesserte Auslastung unserer Bestandsverkehre von Köln, München und Ludwigshafen nach Verona konnten ebenfalls positive Effekte erzielt werden. Der Standort MegaHub Lehrte wurde nach erfolgreicher Inbetriebnahme im April vergangenen Jahres an Verona Interterminal angebunden und mit Kiel Schwedenhafen und Kiel Ostuferhafen verknüpft. Das Ergebnis ist die Erhöhung von vier auf sechs Abfahrten pro Woche auf der Verbindung Kiel – Lehrte – Verona v.v.

Tauernverkehre im Minus

Im Alpentransit zwischen Deutschland und Italien via Österreich ist die Tauernstrecke, bezogen auf die Sendungsmenge, der kleinste Leitungsweg für Kombiverkehr. Die regelmäßig verkehrenden Shuttlezüge zwischen den drei Standorten Köln, München und Würth in Deutschland und den italienischen Terminals im Hafen Triest und Triest-Fernetti bilden das Rückgrat für unsere Angebote auf dieser Verkehrsachse. Infolge des Verlustes eines Großkunden musste Kombiverkehr hier im abgelaufenen Geschäftsjahr einen Aufkommensrückgang von 63,3 Prozent auf insgesamt 12.672 Lkw-Sendungen hinnehmen. Trotz dieser hohen Mengeneinbußen ist es uns gelungen, das Ganzzugsprodukt Köln – Triest v.v. unterjährig auf drei Rundläufe zu stabilisieren, sodass die Verbindung zu Beginn dieses Jahres um eine weitere Abfahrt pro Woche und Richtung ergänzt werden konnte.



Aufkommen Internationaler Verkehr (inklusive Ostseeverkehr) in Sendungen



■ Ostseeverkehr mit Anschluss Nordeuropa ■ Bilateraler Verkehr

Hohe Zugauslastung im Schweizverkehr

Im Verkehr zwischen Deutschland und der Schweiz haben wir im Berichtsjahr 15.641 Sendungen (ca. 31.300 TEU) befördert. Das bedeutet einen Zuwachs von 10,0 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Bei einem konstanten wöchentlichen Verkehrsangebot ist die Ergebnisverbesserung ausschließlich auf eine höhere Auslastung der bilateral verkehrenden Züge zurückzuführen.

Infolge einer gestiegenen Nachfrage auf nahezu allen angebotenen Relationen hat das Gesamtvolumen im Schweiz-Transitverkehr zwischen Deutschland und Italien um 3,5 Prozent auf 89.427 Sendungen zugenommen.

BENELUX

Neuer Vertriebsbereich integriert

Unserer Gesellschaft ist es 2021 gelungen, ihre vier traditionellen internationalen Vertriebsbereiche um ein weiteres Marktsegment zu ergänzen. Zu Beginn dieses Jahres bot sich die Gelegenheit, ein Verkehrspaket aufzunehmen, mit dem der Operateur sein Leistungsangebot mit Direktzugverbindungen zwischen den drei Standorten Krefeld, Rotterdam und Gent und dem norditalienischen Mortara über den Schweizkorridor erfolgreich erweitern konnte.

Der Übergang dieses Leistungsangebotes musste aufgrund rechtlicher Rahmenbedingungen kurzfristig innerhalb von wenigen Tagen erfolgen. In einer gemeinsamen Kraftanstrengung wurden in kürzester Zeit die kommerziellen und betrieblichen Daten, die für die Abwicklung der Verkehre über die gesamte intermodale Lieferkette erforderlich sind, in unseren eigenen IT-Systemen erfasst. Mit Erfolg: Die Züge von und nach Mortara starteten im Februar mit bis zu fünf Rundläufen pro Woche. Und bereits im September hat Kombiverkehr mit zusätzlichen Abfahrten auf die hohe Nachfrage reagiert und auf den Direktzugrelationen Gent – Mortara v.v. und Rotterdam – Mortara v.v. die Abfahrtsfrequenz um je einen Rundlauf pro Woche erhöht.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember konnte mit dem Shuttlezug Venlo – Mortara v.v. eine weitere Verbindung in das internationale Netzwerk integriert werden. Heute fahren neben den drei Zugpaaren zwischen Venlo und Mortara vier Zugpaare zwischen Krefeld und Mortara, sechs zwischen Rotterdam und Mortara sowie acht Zugpaare zwischen Gent und Mortara.



Auf den Zügen des Marktsegmentes Benelux wurden zwischen Februar und Dezember 2021 34.264 Lkw-Sendungen in das Kombinetz eingespeist. Mit der Schaffung des Vertriebsbereichs Benelux hat Kombiverkehr sein intermodales Angebot durch den Schweizer Lötschbergtunnel erheblich gestärkt und mit der Anbindung des Nordseehafens Gent neue Versandmöglichkeiten in Richtung Vereinigtes Königreich geschaffen.

WESTEUROPA

Der unbegleitete Kombinierte Verkehr zwischen Deutschland und den west- und südwesteuropäischen Ländern legte im Jahr 2021 nach zuvor stagnierenden Verkehrszahlen wieder deutlich zu. Im Vergleich zum Vorjahr steigerte Kombiverkehr das Aufkommen in diesem Geschäftsbereich um insgesamt 9,2 Prozent auf 130.002 Sendungen, was in etwa 260.000 TEU entspricht.

Wachstumsmarkt Spanien

Der Länderkorridor zwischen Deutschland und der Iberischen Halbinsel, den wir gemeinsam mit unserem spanischen Partner Combiberia betreiben, konnte in diesem Marktsegment mit einem Sendungsplus von 6.777 Sendungen in absoluten Zahlen den höchsten Zuwachs für sich verbuchen. Grundlage für diese erfreuliche Mengenentwicklung war die positive Wirtschaftsentwicklung in Spanien nach dem coronabedingten Einbruch im Vorjahr, von dem auch der Chemiebereich in der Region rund um Barcelona profitiert hat.

Kombiverkehr hat auf der Relation KTL Ludwigshafen – Barcelona Morrot v.v. im Herbst 2021 die Abfahrtsfrequenz von drei auf vier Abfahrten pro Woche und Richtung erhöht und damit das Leistungsangebot auf der Mittelmeerroute Richtung Spanien ausgebaut. Die Freigabe des P400-Profiles im Transit durch Frankreich zum Ende des vorangegangenen Jahres hat erwartungsgemäß die Nachfrage nach Sattelanhängertransporten auf dieser Route beflügelt.

Niederlande mittlerweile drittstärkste Länderrelation

Der Verkehr auf dem Korridor zwischen Deutschland und den Niederlanden hat sich hinter den beiden Italienachsen als drittstärkste Länderrelation etabliert. Mit einem Plus von 6,0 Prozent (3.281 Sendungen) beförderten die bilateralen Ganzzüge zwischen den Niederlanden und Deutschland, die wir in Kooperation mit unserer niederländischen Traktionsgesellschaft KombiRail produzieren, insgesamt 58.263 Sendungen. Die Zuggewinne in diesem Verkehrssegment sind in erster Linie auf die Steigerung der Gesamtabfahrten und auf eine leicht verbesserte Auslastung der Züge zurückzuführen. Rückgrat unserer Angebote im Verkehr mit den Niederlanden bilden nach wie vor die Standorte Rotterdam und Moerdijk einerseits und Duisburg, Neuss und Ludwigshafen andererseits. Von den deutschen Standorten aus ist die Weiterleitung der Sendungen in unserem Gatewaysystem zu anderen inländischen und europäischen Wirtschaftszentren sichergestellt. Zwischen Deutschland und den Niederlanden bietet Kombiverkehr derzeit auf 18 wöchentlichen Verbindungen 82 Zugabfahrten an.

Seit dem Fahrplanwechsel 2021 bedient Kombiverkehr auf der Relation Nürnberg – Rotterdam Cobelfret v.v. ein neues Zugangebot mit einer Wagengruppe. Dieser neue Ganzzug wurde mit wöchentlich fünf Rundläufen in Kooperation mit dem Containerlogistiker Transfracht gestartet und ist mit maritimen und kontinentalen Sendungen bestückt.

Verkehre von und nach Frankreich stabil

Mit 16 wöchentlichen Zügen auf zehn Verbindungen ist das bilaterale intermodale Zugangebot zwischen Deutschland und Frankreich unverändert gegenüber dem Vorjahr. Das Aufkommen ist mit einem Minus von 222 Sendungen nur geringfügig gesunken. Unsere Verkehrsachse mit Frankreich und Westeuropa war generell stark von der schlechten Leistungsqualität betroffen. Grund hierfür sind, neben Kapazitätsengpässen bei den Partnerbahnen, Bauarbeiten an der Schieneninfrastruktur im Westen Deutschlands, die auch im laufenden Geschäftsjahr fortgeführt werden und leider in puncto Pünktlichkeit keine Verbesserung erwarten lassen.



OST- UND SÜDOSTEUROPA

Starkes Wachstum trotz herausfordernder Marktbedingungen

Das Sendungsaufkommen zwischen Deutschland und den mittel-, ost- und südosteuropäischen Ländern konnte nach sechs Verlustjahren in Folge im abgelaufenen Geschäftsjahr deutlich gesteigert werden. Das Volumen nahm im Vergleich zum Vorjahr um 12,8 Prozent auf 65.201 Lkw-Sendungen zu. Das Ergebnis muss umso positiver bewertet werden, als dieses Verkehrssegment seit Jahren einem schwierigen Marktumfeld mit niedrigen Frachtraten im Straßengüterfernverkehr, herausfordernden Produktionsbedingungen und einem hohen Wettbewerb auf der Schiene ausgesetzt ist.

Stärkster Korridor in diesem Geschäftsbereich bleibt der Verkehr zwischen Deutschland und Österreich mit einem Sendungsaufkommen von 24.987 Sendungen und einem Plus im Vergleich zum Vorjahr von 3,1 Prozent. Kombiverkehr hat hier zu Beginn des Berichtsjahres das bestehende Zugangebot zwischen Neuss und Wels um einen Rundlauf auf fünf Abfahrten pro Woche und Richtung erhöhen können. Daneben wurde der Direktzug Ludwigshafen – Wels v.v. im September 2021 um einen Zwischenhalt in München erweitert. Mit dem Routing von München in den zentralen Gatewayknoten Wels mit drei Abfahrten pro Woche stehen unseren Kunden Weiterleitungen innerhalb Österreichs nach Wien, Bludenz, Graz, Villach, Hall in Tirol, Linz und Wolfurt zur Verfügung. International bestehen Verbindungen von und nach Budapest und weiter in das türkische Halkali.

Eine gute Auslastung hat dafür gesorgt, dass unsere Züge auf den Relationen zwischen Deutschland und Ungarn, Tschechien und Polen in den fahrplanmäßig vorgesehenen Abfahrtsfrequenzen verkehren konnten. Das Ergebnis sind hohe zweistellige Steigerungsraten im Verkehr mit Polen (+46,4 Prozent), Ungarn (+36,8 Prozent) und Tschechien (+19,8 Prozent).

Die Verbindung zwischen Duisburg und dem tschechischen Lovosice wurde bereits im November 2020 mit der Anbindung einer Wagengruppe ab Rotterdam erweitert, wodurch zusätzliche Mengen in unser Netzwerk eingespeist werden konnten. Mit den neuen produktionstechnischen Möglichkeiten über das MegaHub Lehrte haben wir zum Fahrplanwechsel eine Umstellung vorgenommen: Seit Dezember 2021 verkehrt der Zug von Rotterdam nun nicht mehr über Duisburg, sondern über die Schnellumschlaganlage im Osten Hannovers nach Lovosice. Damit können unsere Kunden, die Quelle und Senke ihrer Transporte in der Region Hannover haben, neuerdings den niedersächsischen Standort anfahren.

Auf dem Korridor zwischen Deutschland und Ungarn hat Kombiverkehr gemeinsam mit seinem österreichischen Partner, der ÖBB Rail Cargo Group, die Verbindung zwischen Budapest und Neuss optimiert. Von den sechs Rundläufen pro Woche werden drei über Wels und Wien Süd geroutet, drei Rundläufe verkehren unter Federführung der Rail Cargo Group mit kürzeren Laufzeiten direkt und ohne Zwischenhalt zwischen der ungarischen Hauptstadt und dem Standort am Niederrhein.



Im Shortsea-Bereich zwischen den italienischen Adria-Häfen und der Türkei und Griechenland entwickelt Kombiverkehr das Leistungsangebot wieder auf einer Zwei-Wege-Strategie weiter. Als Blaupause hierfür kann unser heutiges Skandinavienangebot betrachtet werden, bei dem es für Spediteure möglich ist, entweder den Landweg via Fester Querung zu nutzen oder das Fährangebot via Ostseehäfen. Demnach bieten wir die Route über den Landweg durch die Balkanstaaten in die Türkei wieder an – als Alternative zu den Fährverbindungen über das Mittelmeer. Neben dem im gesamten Jahr 2021 bestehenden offenen Zugangebot via Budapest verkehrt seit Beginn dieses Jahres für einen Großkunden ein Shuttlezug mit einer Abfahrt pro Woche und Richtung und einer Laufzeit von vier bis fünf Tagen zwischen München und Halkali.

NORDEUROPA UND BALTIKUM

Zweigeteilte Entwicklung

Der Nordeuropaverkehr konnte seine Position als zweitstärkster internationaler Geschäftsbereich bei Kombiverkehr halten. Das Beförderungsvolumen ging jedoch im abgelaufenen Geschäftsjahr um 2,3 Prozent auf 148.292 Sendungen oder umgerechnet 281.755 TEU zurück.

Das Angebot von Kombiverkehr zwischen Deutschland und den nordeuropäischen und baltischen Staaten fußt auf zwei Säulen. Die eine bilden die drei Ostseehäfen Kiel, Lübeck

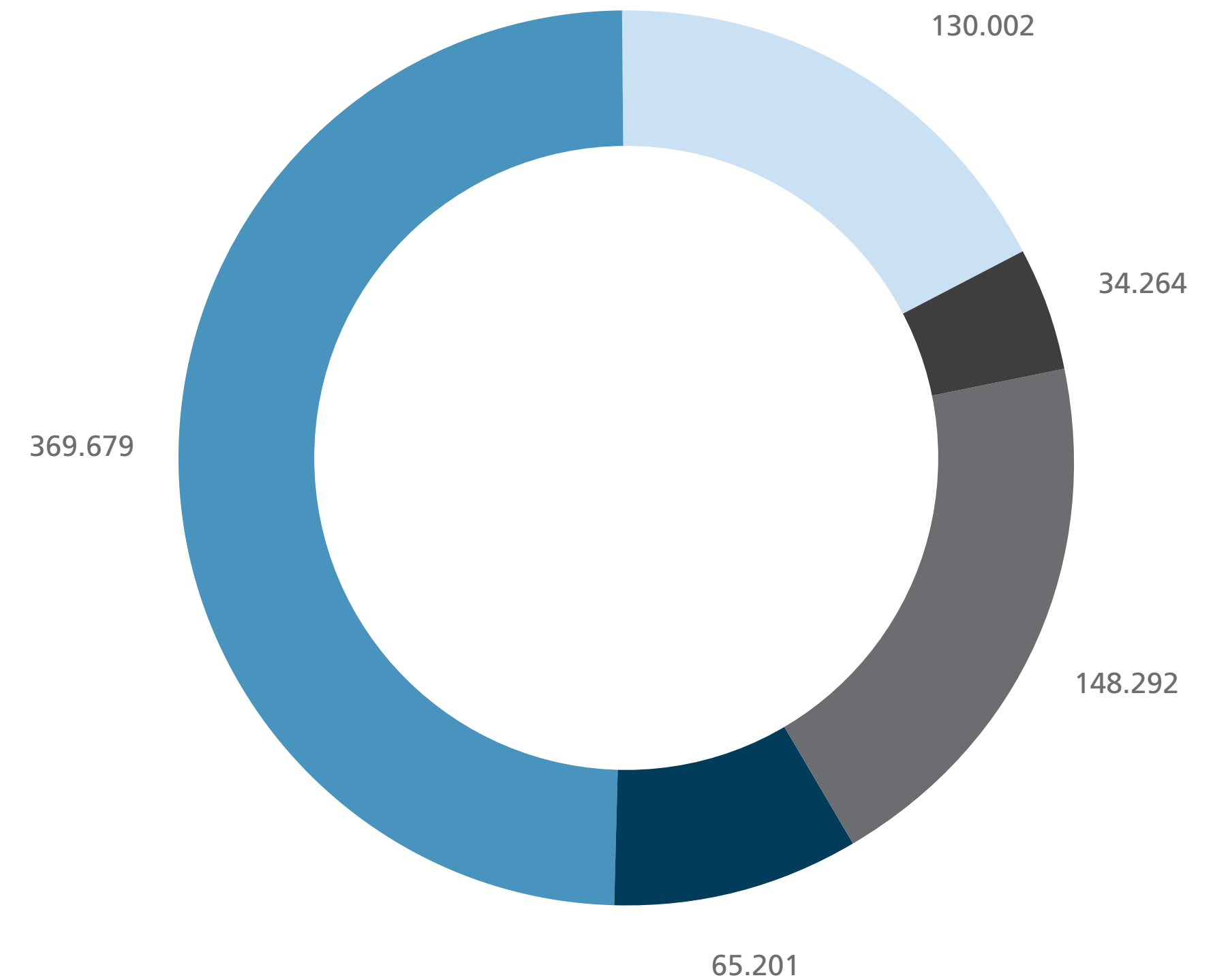


und Rostock mit Fährverbindungen Richtung Skandinavien. In dem unter dem Oberbegriff Ostseeverkehr zusammengefassten Marktbereich hat Kombiverkehr ein Aufkommensplus um 3,2 Prozent auf 83.489 Sendungen verbuchen können. Hier ist es uns gelungen, unter Einbindung der Drehscheibe MegaHub in Hannover-Lehrte das Angebot von und nach den Seehäfen Lübeck und Kiel mit Fährverbindung nach Skandinavien zu verstärken.

Die zweite Säule besteht aus den Verkehren von und nach Dänemark und von und nach Schweden über die Feste Querung. Insbesondere die Nachfrage nach Zugangeboten Richtung Schweden über die Große Belt-Brücke war in der Vergangenheit von einer hohen Dynamik gekennzeichnet. Hier konnte Kombiverkehr bis einschließlich 2020 das Sendungsvolumen sechs Mal in Folge steigern.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr mussten wir auf dieser Länderrelation allerdings Einbußen beim Aufkommen in Höhe von 15,0 Prozent oder 9.353 Lkw-Sendungen hinnehmen. Dieser Einbruch ist zurückzuführen auf einen Vorfall Mitte Januar 2021, bei dem sich bei Starkwind während der Fahrt durch Dänemark ein auf einem Taschenwagen verladener Sattelanhänger verschoben hatte. Im Gegensatz zu dem tragischen Unfall vor zwei Jahren, als sich bei ähnlich problematischen Windverhältnissen ein leerer Trailer auf dem Wagen verschoben hatte und mit einem entgegenkommenden Personenzug zusammengestoßen war, blieb dieser Vorfall ohne Folgen. Dennoch verhängten die zuständigen dänischen Behörden ein sofortiges und generelles Transportverbot von Trailern auf Taschenwagen auf der Strecke über den Großen Belt. Dieses Verbot wurde im April durch eine neue Verordnung ersetzt, die bis

Aufkommen Internationaler Verkehr (inklusive Ostseeverkehr) in Sendungen



- Südeuropaverkehr
- Westeuropaverkehr
- Beneluxverkehr
- Nordeuropaverkehr & dt. Ostseehäfen
- Ost- und Südosteuropaverkehr

zum heutigen Tage gilt und zum einen ein Mindestgewicht für Wagen samt Ladung von vierzehn Tonnen und zum anderen eine spezielle Verriegelungstechnik für die Taschenwagen vorschreibt.

Die Auswirkungen dieser einschneidenden Restriktionen hat Kombiverkehr abgefedert, indem ein Teil der Landverkehre über Fährverbindungen ab Lübeck und Rostock nach Schweden geroutet wurden. Darüber hinaus ist es unseren Kunden gelungen, auf den Direktverbindungen von Köln und Coevorden nach Malmö sowie zwischen Lübeck CTL und Hallsberg beziehungsweise Rosersberg die Behälterart zu wechseln und auf Containertransporte umzustellen, die von dem Beförderungsverbot nicht betroffen waren.

Bei der Umrüstung der von Kombiverkehr eingesetzten Taschenwagen auf die geänderte Verriegelungstechnik befinden wir uns mittlerweile auf der Zielgeraden. Die Tonnageeinschränkungen und die damit verbundenen Risiken hingegen haben einige Kunden veranlasst, ihre Schienentransporte über die Feste Querung erheblich zu reduzieren oder gänzlich einzustellen.

Aufgrund der besonderen Rahmenbedingungen im Verkehr mit Skandinavien konnte die Gesellschaft bei ihrem neuen Zugangebot zwischen Lehrte und dem schwedischen Kombiterminal Malmö nicht den erhofften Markterfolg erzielen. Nachdem der geplante Start infolge des Verbotes zur Beförderung von Sattelhängern über die Feste Querung auf August 2021 verschoben wurde, musste die Direktverbindung trotz einer zunächst hohen Marktnachfrage Ende 2021 infolge massiver Qualitätsprobleme wieder auf Lübeck-Skandinavienkai umgeroutet werden.

Auf der Länderrelation Deutschland – Dänemark als zweitstärkstem Einzelmarkt der Nordeuropa-Achse konnte mit einem Plus von 41,4 Prozent das Vorjahresergebnis um 2.163 Sendungen verbessert werden. Diese positive Entwicklung ist vorrangig auf die Erhöhung der bereitgestellten Wagenkapazität auf der Verbindung Hamburg – Taulov v.v. zurückzuführen, bei unveränderter Abfahrtsfrequenz von fünf Rundläufen pro Woche.





INTERMODALES LOGISTIKMANAGEMENT

LEISTUNGSQUALITÄT DER BAHNEN – WICHTIGSTES HANDLUNGSFELD.

Schiennetz die unverhältnismäßig hohe Zahl an Zugverspätungen und -ausfällen. Der Bund, die Länder und die Deutsche Bahn haben im vergangenen Jahr im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung LuFV und des Bedarfsplans für die Schienenwege (BSWAG – Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes) Finanzmittel in Rekordhöhe für die Modernisierung, die Instandhaltung sowie den Neu- und Ausbau des Schienennetzes bereitgestellt. Es ist aber den Netzbetreibern noch nicht gelungen, mit einem koordinierten und zielgerichteten Baustellenmanagement die geplanten Baumaßnahmen grundsätzlich frühzeitig zu kommunizieren, im Baubetrieb Korridore und Ausweichstrecken möglichst offen zu halten und die Verflüssigung des Baustellenverkehrs zu gewährleisten. Ressourcenengpässe



PRODUKTION

Gleisinfrastruktur ist Flaschenhals im Schienengüterverkehr

Diverse externe Faktoren, wie die Unwetterkatastrophe in Westdeutschland im Juli 2021 oder Stellwerksausfälle in München-Nord und Verona, haben die Leistungsfähigkeit der Kombinetze auch im Geschäftsjahr 2021 erheblich beeinträchtigt und verhindert, dass sich die Qualität netzübergreifend auf ein für unsere Kunden akzeptables Niveau verbesserte. Allerdings blieb die Gleisinfrastruktur der Flaschenhals im Schienengüterverkehr: In erster Linie verantworteten die verstärkten Baumaßnahmen am



bei den Bahnen, sowohl beim Personal als auch beim Equipment, sind häufig die Folge von langen Standzeiten an den Baustellen, ebenso wie Störungen in der Zugfolge, gestörte Waggonrundläufe und verpasste Terminalslots.

Dies verschärft die ohnehin angespannte Lage in den Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs. Denn in vielen großen Terminals in den Schwerpunkträumen Deutschlands und Europas sind die Kapazitäten zur Verladung von Lkw-Sendungen auf intermodale Direktzüge auch schon bei einem regulären Betrieb weitgehend ausgeschöpft. Zudem sind aufkommensstarke Anlagen wie beispielsweise Ludwigshafen, Duisburg oder Hamburg, die für unser Netzwerk als Drehscheiben fungieren, langjährig

im Einsatz und bedürfen neben dem Ausbau insbesondere auch der Sanierung beziehungsweise des Austausches der bestehenden Anlagentechnik. Für die privaten Terminals, deren Bau über die Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nicht bundeseigener Unternehmen gefördert wurde, stellt sich die Situation seit Beginn dieses Jahres besonders kritisch dar: Dieses Förderinstrument ist nach 20 Jahren ausgelaufen, und die Folgeregelung, in die neben Neu- und Ausbauten auch die dringend erforderlichen Ersatzinvestitionen aufgenommen werden sollen, ist in Arbeit, aber noch nicht bei der EU-Kommission zur Notifizierung eingereicht. Ob sie noch im laufenden Jahr in Kraft treten wird, ist fraglich. Damit kein Fördervakuum entsteht, hat die Kommission auf Antrag der Bundesregie-

rung kürzlich der Verlängerung der Geltungsdauer der alten Regelung ohne inhaltliche Änderungen zugestimmt, allerdings nur bis zum 30. September 2022. Die unsichere Rechtslage verzögert leider dringend notwendige Investitionen in Sanierungsarbeiten und verhindert, dass die Funktionsfähigkeit der Gleis- und Anlagentechnik in den Terminals in den kommenden Jahren gewährleistet ist.

Handlungsfeld Qualität

In einer bereits angespannten Betriebslage können Einzelereignisse, die im Normalfall den Regelbetrieb nur kurzzeitig behindert hätten, das System Schiene längerfristig lahmlegen. Leidtragende sind die Nutzer Intermodaler Verkehre, auf

die, neben dem Imageverlust, hohe Folgekosten durch Wartezeiten und versäumte Lieferfristen zukommen.

Im Rahmen einer erweiterten Kooperationsvereinbarung haben die Kombiverkehr KG und ihr Leistungspartner DB Cargo deshalb im vergangenen Jahr die Qualität als eines von mehreren Handlungsfeldern definiert und gemeinsam Maßnahmen in Angriff genommen, die die Pünktlichkeitsquote auch während intensiver Bauphasen im Schienennetz auf einem marktgerechten Niveau halten sollen.

Eine eigene Organisationsstruktur wird sich zukünftig ausschließlich operativ um die Steuerung der Züge durch das Netzwerk kümmern und dafür Sorge tragen, dass alle in die intermodale Transportkette eingebundenen Unternehmen frühzeitig und proaktiv über Unregelmäßigkeiten im Betrieb informiert werden. Neben einem beständigen gemeinsamen Monitoring von Zügen, die aufgrund ihres Routings, ihrer Störanfälligkeit oder infolge ihrer Netzwerkrelevanz im besonderen Fokus stehen, sind standardisierte Eskalationsprozesse zu definieren, auf die im Bedarfsfall schnell und unbürokratisch zurückgegriffen werden kann. Ein weiterer wichtiger Bestandteil dieses Maßnahmenkataloges ist die Implementierung einer sogenannten „schnellen Eingreiftruppe“. Im Falle von Personalengpässen auf den Lokomotiven werden die hier organisierten Lokführer als Springer eingesetzt und stellen die Weiterfahrt des Zuges sicher. Und in Anbetracht der Tatsache, dass uns die Bautätigkeiten im Schienennetz noch eine Zeitlang begleiten dürften, sind zwischen Bahnen und Netzbetreibern längerfristige Konzepte zum kapazitätsschonenden Bauen in Arbeit.





TERMINALS

Umschlagterminals des Kombinierten Verkehrs sind das Bindeglied zwischen den Verkehrsträgern. Terminals stehen als flexible und multifunktionale Servicedienstleister im täglichen Wettbewerb. Will man die ungebrochen hohe und steigende Nachfrage an intermodalen Transportlösungen decken, gilt es vor allem in strategisch wichtigen Wirtschaftsregionen den Aus- und Neubau von Terminalinfrastrukturen zu forcieren. Mit dem Ziel, kundenorientierte und bedarfsgerechte Leistungsangebote zu schaffen, begleitet Kombiverkehr unverändert aktiv die Konzeption und den operativen Betrieb von KV-Terminals. Das „Terminal der Zukunft“ steht dabei ganz im Zeichen der Digitalisierung. Intelligente und smarte Prozesse für eine nahezu kontaktlose Auftragsabwicklung sorgen künftig für optimierte und schnelle Abläufe.

Für die Terminalbetreibergesellschaften, an denen Kombiverkehr eine Beteiligung hält, stand auch das abgelaufene Geschäftsjahr unter dem Einfluss der weltweiten Pandemie und der damit einhergehenden Herausforderungen in der operativen Betriebsführung. Dank ausgezeichneter Schutzmaßnahmen konnte der Umschlagbetrieb zu jedem Zeitpunkt sichergestellt werden.

Die **Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße (DUSS) mbH** hat im vergangenen Geschäftsjahr an 23 nationalen Terminalstandorten mehr als 2 Millionen Ladeeinheiten umgeschlagen. Kombiverkehr – mit 12,5 Prozent an DUSS beteiligt – zählt unangefochten zu den wichtigsten Kunden und hat damit in erheblichem Maße zum wirtschaftlichen Erfolg des Unternehmens beigetragen.

Die zentrale Lage in Europa, der direkte Zugang zum Rhein, der eine der verkehrsreichsten Wasserstraßen der Welt ist, und die Nähe zu den Westhäfen machen Neuss zu einem interessanten Logistikstandort. Die **Neuss Trimodal GmbH** konnte im Betrachtungszeitraum, trotz der weiterhin gesamtwirtschaftlich schwierigen Situation, mit knapp 183.000 Umschlägen das Transportvolumen um nahezu 10 Prozent steigern. Ein breites Leistungsportfolio, verbunden mit größtmöglicher Serviceorientierung und Leistungsqualität zeichnen den Standort aus. Dies macht das Terminal auch für Direktzugverbindungen über das Netz der Seidenstraße attraktiv.

Das **Kombi-Terminal Ludwigshafen (KTL)** hat im abgelaufenen Geschäftsjahr seine Position als aufkommens-

stärkstes deutsches Binnenterminal ausgebaut. In der gemeinschaftlich von BASF SE, Kombiverkehr und weiteren Partnern betriebenen Anlage wurden 2021 nahezu 370.000 Ladeeinheiten umgeschlagen. Mit dem Ziel, die Abläufe für den Kunden so effizient wie möglich zu gestalten, nimmt KTL eine Vorreiterrolle bei der Digitalisierung und Automatisierung der Geschäftsprozesse ein. Die Weiterentwicklung einer nahezu „schalterlosen“ Abfertigung stand hierbei im Vordergrund.

Für die Verkehre mit Skandinavien und dem Baltikum sind die Beteiligungen an den Ostsee-Terminals von zentraler Bedeutung. In Rostock, Lübeck und Kiel ist dank bestens aufeinander abgestimmter Abfertigungsprozesse ein reibungsloser Umstieg zwischen den Verkehrsträgern Schiene und Schiff sichergestellt.

Umgeschlagene Ladeeinheiten an Terminals mit Beteiligung von Kombiverkehr

	Umschläge 2021	Umschläge 2020	Differenz in %
Bremen-Roland	127.812	103.862	+23,1 %
Duisburg PKV	192.136	165.108	+ 16,4 %
DUSS Gesamt	2.038.000	1.861.590	+9,5 %
Hamburg Eurokombi	413.482	396.177	+4,4 %
Kiel	29.816	29.756	+0,2 %
Kreuztal	4.521	862	+ 424,5 %
MegaHub Hannover Lehrte	38.759	9.018	+ 329,7 %
Lübeck-Skandinavienkai	126.379	112.711	+ 12,1 %
Ludwigshafen KTL	366.860	351.432	+4,4 %
Neuss Trimodal	182.880	164.545	+ 11,1 %
Nürnberg Hafen TriCon	190.711	166.022	+ 14,9 %
Rostock	121.344	91.468	+ 32,7 %

Die **Baltic Rail Gate GmbH** übertraf mit mehr als 126.000 Erstumschlägen das Rekordergebnis aus dem Vorjahr. Kombiverkehr steuerte erneut mehr als die Hälfte der umgeschlagenen Menge bei und stellt damit die Attraktivität des Hafenstandortes einmal mehr unter Beweis. Das im größten deutschen Ostseehafen Lübeck gemeinsam von Kombiverkehr und der Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH betriebene Terminal bleibt im Netzwerk der Kombiverkehr der bedeutendste Umschlagplatz im Ostsee- und Skandinavienverkehr.

Das Geschäftsjahr 2021 bescherte der **Rostock Trimodal GmbH** einen deutlichen Mengenzuwachs gegenüber dem Vorjahr. Mit mehr als 121.000 umgeschlagenen Ladeeinheiten erzielte die Gesellschaft ein Rekordergebnis. Da jedoch die Umschlaganlage zunehmend an die Kapazitätsgrenzen gelangt, wurde bereits im Juni 2021 das erste 740-Meter-Umschlaggleis im Rahmen der geplanten mehrstufigen Kapazitätserweiterung in Betrieb genommen. Die finanzielle Unterstützung nach der KV-Förderrichtlinie organisierte

KombiConsult im Auftrag von Rostock Ports. Dies unterstreicht die unverändert wichtige Rolle des Standortes im Gesamtnetzwerk ostseequerender Verkehre.

Im Herzen des Eisenbahnknotens Lehrte liegt die modernste europäische Schnellumschlaganlage. Der **MegaHub Lehrte** mit seinen sechs zugängen Umschlaggleisen und drei Portalcränen hat sich bereits im ersten ganzjährigen operativen Geschäftsjahr als unverzichtbarer Bestandteil im Netzwerk von Kombiverkehr etabliert. Mit Hilfe der vollautomatischen Sortieranlage mit 12 autonomen Transportfahrzeugen (AGV) wird das Terminal seiner zentralen HUB-Funktion in vollem Umfang gerecht.

Kombiverkehr, neben DUSS mit 16,67 Prozent an der Betreibergesellschaft Megahub Lehrte GmbH beteiligt, hat im abgelaufenen Geschäftsjahr seine zentrale und aktive Rolle weiter intensiviert und erfolgreich das Transportangebot am Standort Hannover erweitert.

EISENBAHNVERKEHRS-UNTERNEHMEN

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen **Lokomotion GmbH**, an dem Kombiverkehr als Gründungsgesellschafter mit 20 Prozent beteiligt ist, konnte im Jahr 2021 auf 20 Jahre erfolgreichen Betrieb zurückblicken. In enger Zusammenarbeit mit den Gesellschaftern, Kunden und Geschäftspartnern wurde ein kontinuierliches Wachstum und eine stetige Ausweitung des Produktangebotes realisiert. Im abgelaufenen Geschäftsjahr fuhr Lokomotion mehr als 15.500 internationale Züge und konnte mit der Übernahme eines größeren Verkehrspaketes ein deutliches Wachstum auf der Brennerachse umsetzen. Das Geschäftsjahr war jedoch gleichzeitig geprägt von starken Qualitätseinbußen, bedingt durch Baustellen in Deutschland, witterungsbedingten Zugausfällen, Sonderereignissen (u. a. Stellwerksbrand bei Verona) und Ressourcenengpässen. Um die zunehmende Nachfrage bedienen zu können, weitet Lokomotion zur Lokführergewinnung die Schulungs- und Ausbildungsmaßnahmen aus und investiert kontinuierlich in die eigene Lokwerkstatt zur raschen Reparatur von Loks.

Das Jahr 2021 war für **KombiRail Europe B.V.**, wie in den Vorjahren, von vielen Umleitungen geprägt. Auch in den nächsten Jahren wird die Strecke zwischen Oberhausen und Emmerich von Ausbaurbeiten und deren Einschränkungen betroffen sein. Trotzdem hat unsere Tochtergesellschaft KombiRail Europe B.V. im abgelaufenen Geschäftsjahr mit 2.182 gefahrenen Zügen einen stabilen Beitrag zur Schienenanbindung des Rotterdamer Hafens an das Hinterland erbracht. Als Verkehrsleistung wurde ein Volumen von 64.739 transportierten Lkw-Sendungen erreicht. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Rotterdam konnte 2021 erste



Personaldienstleistungen am Standort Duisburg erbringen. Diese Leistungen werden auch in der Ende 2021 neu gegründeten KombiRail Europe GmbH weiter ausgebaut werden. Basierend auf der Beteiligung am Projekt Process Optimisation through ETA-Management in Intermodal Transport (ProMI), konnte die KombiRail Europe B.V. 2021 dort zum ersten Mal aktiv werden.



WAGGONS

Das Geschäftsjahr 2021 stellte Kombiverkehr vor neue Herausforderungen auf dem Gebiet der Waggontechnik. Bereits zu Beginn des Jahres wurde im Transitverkehr via Dänemark durch die nationale Eisenbahnbehörde ein generelles Transportverbot für Sattelanhänger im Kombinierten Verkehr erlassen, das später zwar wieder aufgehoben, jedoch durch neue betriebliche Restriktionen ersetzt wurde. Grund hierfür sind besondere Witterungsverhältnisse im Bereich der Brücke über den Großen Belt. Kombiverkehr vertritt in einer Arbeitsgruppe der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) für die UIRR die Intermodaloperatoren mit dem Ziel, die derzeit geltenden betrieblichen Einschränkungen im für Skandinavien bedeutenden Verkehr via Dänemark kurzfristig wieder aufzuheben.

Kombiverkehr nimmt als Halter von 362 eigenen Waggons hierbei seine Verantwortung für einen sicheren Eisenbahnbetrieb wahr und investiert kontinuierlich in die technische Weiterentwicklung der Wagenflotte, vor allem im Bereich der Taschenwagen. Der Umbau auf leise Bremssohlen konnte 2021 abgeschlossen werden, sodass unsere Wagenflotte weiterhin europaweit einsatzbereit ist.

Im Herbst 2021 folgten dann im Eisenbahnverkehr mit Italien neue betriebliche Restriktionen durch die italienischen Behörden für Güterwagen, die mit lärmvermindernden Bremssohlen vom Typ LL („Low Noise Low Friction“) ausgestattet sind. Auch hierbei nahm Kombiverkehr für die UIRR an der durch die ERA initiierten Arbeitsgruppe teil. Ein erstes Ergebnis dieser Arbeitsgruppe wurde im Frühjahr 2022 kommuniziert.

Die von Kombiverkehr selbst verwaltete Wagenflotte wuchs 2021 um zusätzliche angemietete Fahrzeuge an. Zum Jahresende verfügte Kombiverkehr neben dem eigenen Wagenpark über circa 560 Mietfahrzeuge verschiedener Wagenhalter. Hierdurch wird eine wesentliche Erhöhung der Flexibilität in der Wagengestellung erzielt, sodass auch kurzfristig auf neue Equipmentanforderungen unserer Kundschaft reagiert werden kann.

Die Gesamtfahrleistung der Kombiverkehr-eigenen Wagenflotte betrug 2021 circa 33,7 Millionen Kilometer. Unser Ziel in der Flottenverwaltung und im Instandhaltungsmanagement ist die Sicherstellung einer stets hohen Fahrzeugverfügbarkeit durch eine kontinuierliche Verbesserung der Instandhaltungsprozesse. Die Verfügbarkeit von Werkstattkapazitäten sowie die Ersatzteilversorgung stellen allerdings die Wagenhalter vor zunehmende Herausforderungen.

Darüber hinaus beteiligte sich Kombiverkehr 2021 an Innovationsprojekten im Bereich der Wagentechnik. Gemeinsam mit DB Cargo und Wascosa wurde ein Testbetrieb von Taschenwagen mit Stromversorgung während der Zugfahrt gestartet. Hierdurch sollen zukünftig beim Transport von temperaturgeführten Gütern Lärm- und Abgasemissionen reduziert werden.





DIGITALISIERUNG & INFORMATIONSMANAGEMENT

DIGITALISIERUNG VERÄNDERT GESCHÄFTS- PROZESSE.



Mit der Roadmap Digitalisierung bündelt Kombiverkehr alle abteilungsübergreifenden Projektaktivitäten, um unternehmensweit alle Aufgaben zur Verbesserung der Workflows und deren digitale Umsetzung zu koordinieren. Unser Ziel ist es, Mehrwert entstehen zu lassen, der den Kunden aus Spedition und Logistik sowie den eigenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern das tägliche Arbeiten im und mit dem Unternehmen Kombiverkehr vereinfacht. So stellen wir interne und externe Prozesse auf elektronische, halb- und vollautomatisierte Verfahrensweisen um – für einen verbesserten Kundenservice, eine optimierte Transportabwicklung an den Terminals und Agenturen und beschleunigte interne Arbeitsprozesse. Im Geschäftsjahr 2021 haben wir den geplanten Wechsel auf das neue System Comarch Financials Enterprise für das Finanz- und Rechnungswesen sowie das Controlling umgesetzt, die Rechenzentrum-Migration vollständig abgeschlossen und repetitive Teile der Rechnungsbearbeitung mit einer Robotic Process Automation per UI-Path automatisiert. Zudem wurde der Digitalisierungsgrad der Auftragsabwicklung innerhalb unseres Transportmanagementsystems CAT durch erweiterte Schnittstellen zu Terminals und Eisenbahnverkehrsunternehmen weiter ausgebaut. Abteilungsübergreifend haben die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an weiteren Projekten zielführend und erfolgreich gearbeitet.

KV 4.0-Datendrehscheibe geht in die Umsetzungsphase

Nach dem erfolgreichen Abschluss des KV 4.0-Förderprojektes im Februar 2021 standen die letzten Monate ganz im Zeichen der Weiterentwicklung des innerhalb der Projektlaufzeit fertiggestellten Prototyps hin zu einer kommerziell nutz-

baren Datendrehscheibe. Viele der im Projekt gewonnenen Erkenntnisse flossen dabei in die Optimierung des gemeinsam entwickelten EDIGES-Datenaustauschformates ein. Über die aktuelle Version EDIGES 4.1 können jetzt fast alle bestehenden Prozesse bei Kombiverkehr datentechnisch über die Drehscheibe abgebildet werden.

Aktuell erfolgt bereits der Versand des kommerziellen Fahrplans (EDIGES: CT) über die Drehscheibe, und die Umsetzung der elektronischen Buchungsabwicklung (EDIGES: S10) steht kurz vor der Finalisierung. Damit haben alle Kunden die Möglichkeit, direkt über die Drehscheibe bei unterschiedlichen Operateuren zu buchen, wobei jeweils das gleiche Datenformat verwendet wird. Dadurch ist gewährleistet, dass der Kunde in seinem Inhouse-System die Anbindung an die Drehscheibe nur einmal realisieren muss.

Nach erfolgter Buchung über die Drehscheibe bekommt der Kunde zunächst eine technische Response-Meldung mit einer individuellen ID zurück, über die der Transport über den gesamten Transportverlauf hinweg jederzeit eindeutig identifiziert werden kann. Darüber hinaus verschickt die Drehscheibe an alle am Transport beteiligten Akteure (Kunde, Terminal, EVU, Partneroperatore) jeweils eine vollständige EDIGES-S10-Meldung mit allen wichtigen Informationen zum geplanten Transport, die auch bei Updates immer wieder aktualisiert wird. Im weiteren Verlauf der Umsetzungsarbeiten werden als nächstes die Zuglaufdaten (EDIGES: TRI) für ein Tracking&Tracing der Ladeeinheiten ebenfalls über die Drehscheibe verschickt.

Nachdem die Datendrehscheibe im April 2022 auf die neue EDIGES-Version 4.1 angepasst wurde, möchte Kombiverkehr

mittelfristig alle vorhandenen EDIGES-Meldungstypen (aufgeliefert, verladen, abgefahren, ETP [estimated time of pick-up], angekommen, abholbereit, abgeholt usw.) über die KV 4.0-Dreh Scheibe verschicken. Dazu wird in Kürze eine KV 4.0-Betreiber Gesellschaft mit dem Namen DX Intermodal GmbH (DXI) gegründet. Die neue Gesellschaft wird dann beim externen IT-Dienstleister die zukünftige Produktivversion der Datendreh Scheibe bestellen und im Anschluss auch vermarkten, sodass mit einem kommerziellen Start der KV 4.0-Datendreh Scheibe voraussichtlich im Herbst 2022 zu rechnen ist.

CRM-Tool als neue Basis für das Kundenmanagement eingeführt

Um das Kundenmanagement zu optimieren, die Angebotserstellung zu beschleunigen und über nur wenige Klicks eine 360-Grad-Sicht auf unsere Kunden zu erhalten, haben wir im letzten Geschäftsjahr damit begonnen, ein CRM-(Customer-Relationship-Management-)Tool als neues Werkzeug für das Gesamtunternehmen zu installieren. Der Start in das neue Projekt erfolgte mit der technischen und inhaltlichen Konzeption im Herbst 2021. Bereits nach acht Monaten konnte mit dem Go-Live der erste Meilenstein erreicht werden: Die Geschäftspartner Stammdaten mit über 10.000 Datensätzen wurden aus der bisherigen Anwendung KOBRA migriert, damit in Zukunft CRM alle anderen Systeme per Schnittstelle mit diesen Stammdaten versorgen kann. Das Ziel der Einführung von CRM ist es, mit Hilfe der Systemunterstützung mehr Transparenz und Effizienz in der täglichen Arbeit zu erhalten, Redundanzen in der Datenspeicherung aufzulösen und auch die Prozesse in der direkten externen Kommunikation weiter zu verbessern. Hierzu werden

zukünftig Schnittstellen zu weiteren Kombiverkehr-Applikationen aufgebaut. Im Zusammenspiel mit dem neuen Kundenportal wird es schon in Kürze neue Möglichkeiten für Anwender geben, persönliche Kommunikationsdaten und Informationswünsche bekannt zu geben, die in Realtime an das CRM-Tool übergeben und für die weitere Verarbeitung den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sofort zur Verfügung stehen werden. Bereits heute laufen die Vorbereitungen für das Folgeprojekt Angebotsmanagement.

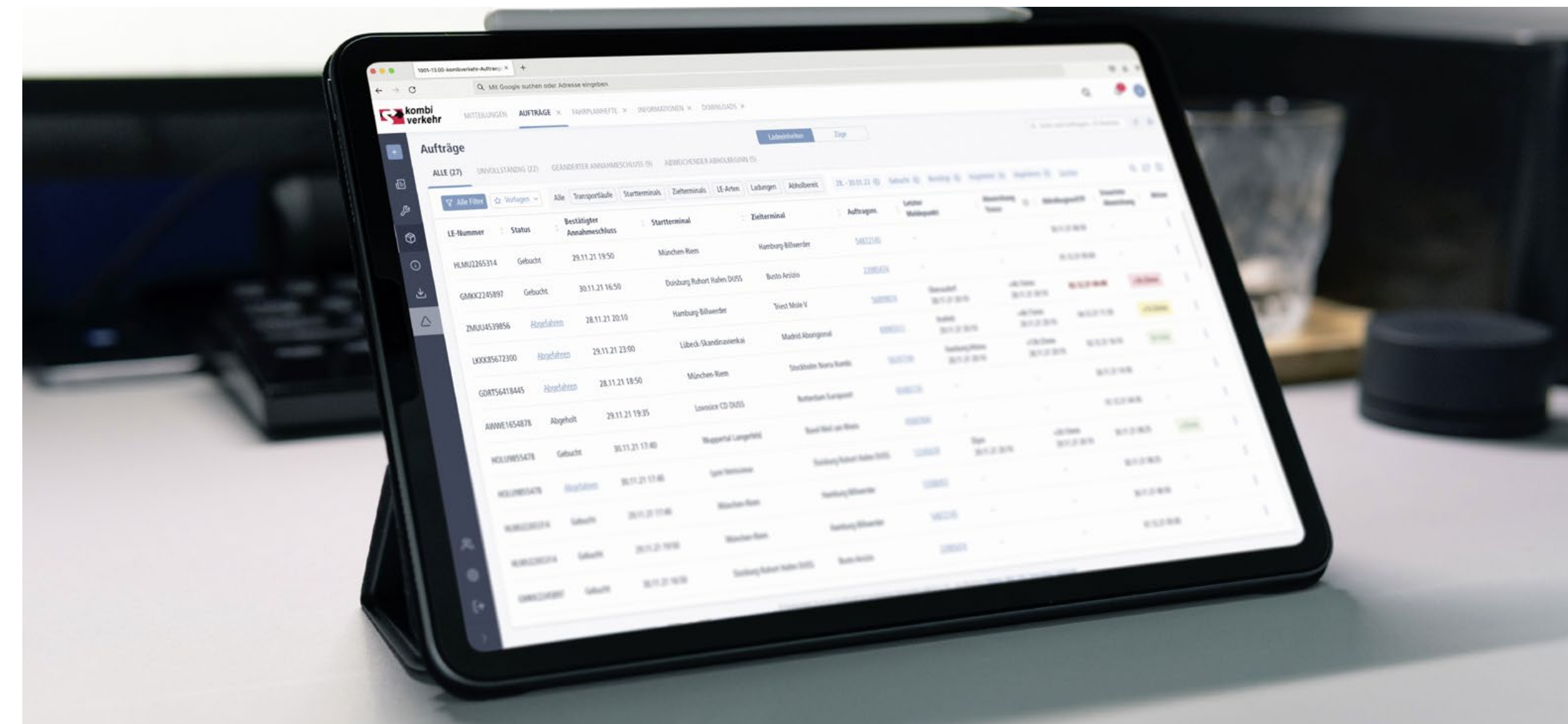
Kurz vor dem Start: Website-Relaunch und neues Kundenportal

Mit rund einer Million Seitenaufrufe pro Jahr ist die Webseite www.kombiverkehr.de für unser Unternehmen ein bedeutender Kommunikationskanal im B2B-Bereich. Schon heute wird der integrierte Kundenbereich meinKOMBIVERKEHR tagtäglich von einer Vielzahl an registrierten Disponenten für Fahrplanauskünfte und das Buchen von Aufträgen genutzt. Um den Unternehmensauftritt auch in den Onlinemedien aufzufrischen und für noch mehr Transparenz in der Auftragsabwicklung zu sorgen, hat Kombiverkehr im letzten Geschäftsjahr die Neukonzeption beider Anwendungen vorangetrieben und zu Beginn des Jahres 2022 erfolgreich zum Abschluss gebracht. Seitdem befinden sich sämtliche Applikationen des öffentlichen Webauftritts sowie des Kundenportals in der Programmierung. In Kürze soll das neue Kundenportal mit ausgewählten Kunden in einem ersten Pilotbetrieb an den Start gehen. Der Roll-out des Portals für sämtliche Speditionskunden wird schnellstmöglich umgesetzt und findet zeitgleich mit dem Livegang der Webseite statt.

Das neue Kundenportal wird die zentrale Arbeitsumgebung für Spediteure sein und das B2B-Schnittstellenangebot zum Datenaustausch ergänzen. Für zugriffsberechtigte Mitarbeitende einer Spedition steht mit der zentralen Auftragsübersicht ein neues Tool zur Verfügung, mit dem über die Auswahl verschiedener Aktionen aktuelle und bereits abgeschlossene Aufträge eingesehen und bearbeitet werden können. Einblick in den Transportverlauf erhalten die Anwender über Tracking&Tracing-Funktionalitäten, die über den aktuellen Standort von Zügen und nach Möglichkeit auch über eine Prognose zum Abholbeginn am Zielterminal informieren.

Mit dem neuen Kundenportal geht Kombiverkehr konsequent den Weg der Digitalisierung von Auftragsdaten weiter und

schafft so neue Onlineangebote für Kunden. Zur weiteren Optimierung der Onlinebuchung ist im laufenden Geschäftsjahr bereits mit dem Projekt „Easy Booking“ begonnen worden, mit dem der zukünftige Buchungsprozess so anwenderfreundlich wie möglich gestaltet werden soll. Beide Projekte unterstützen unser Ziel, auch den Zugang zum Intermodalen Verkehr zu vereinfachen, gerade für Spediteure, die ihre Transporte bisher über die Straße abgewickelt haben. Mit unterschiedlichen Beratungs- und Schulungsleistungen, unter anderem zu den Themen Kunde werden, Wahl des richtigen Equipments, Ladungssicherung, Gefahrgut, Zoll und Transportabwicklung am Terminal, ist Kombiverkehr bereits mit dem Informationsangebot KV Coach aktiv.





PERSONAL

DIE ARBEITSWELT DIGITALISIEREN. KLIMASCHUTZ LEBEN.



PERSONALENTWICKLUNG

Bei Kombiverkehr zu arbeiten heißt, sich mit Überzeugung einer in zweierlei Hinsicht guten Idee zu widmen. Zum einen hat die Gründungsidee des Unternehmens noch immer Bestand: Durch die Verlagerung von Transporten auf die Schiene werden die Straßen in ganz wesentlichem Ausmaß vom Lkw-Verkehr entlastet und die knappe Infrastruktur entlang der Autobahnen gleich dazu. Zum anderen motiviert uns der Gedanke, dass durch unsere gemeinsame Arbeit mittlerweile pro Jahr 1,1 Mio. Tonnen CO₂ eingespart werden. Bei einem Ausstoß von 11,4 Tonnen CO₂ pro Einwohner in Deutschland entspricht dies einer Kompensation für nahezu 100.000 Menschen. Auch oder gerade jüngere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter begeistern sich für diese Vorstellung. So

hat die Vertriebskampagne „Werde Klimaheld*in“ auch im Bereich unseres Personalrecruitings eine nachhaltige Resonanz hervorgerufen. Die vielen, überaus positiven Kommentare von Bewerberinnen und Bewerbern bestärken uns darin, die Kombiverkehr KG als einen Arbeitgeber mit besonderem Mehrwert nach außen darzustellen.

Neue Kolleginnen und Kollegen können sich auf ein digitales Eingliederungsmanagement und dadurch auf eine intensive Einarbeitung verlassen. Noch in diesem Jahr werden wir mit dem Projekt „digitales Schulungsportal“ beginnen, um den Wissenstransfer innerhalb des Unternehmens zu verbessern. Besonders freuen wir uns über den Zuspruch zu unseren Ausbildungsangeboten bei jungen Menschen, die Teil der systemrelevanten Logistikwelt werden möchten. Der Einstieg in die Kombiverkehr-Gemeinschaft bietet die Chance, unser Geschäft von Grund auf kennen und verstehen zu lernen und sich zu vernetzen. Und darüber hinaus eröffnen wir mit dem Angebot eines dualen Studiums viele Perspektiven für eine nachhaltige Zukunft.

Im zweiten Jahr der Pandemie hat sich das Team von Kombiverkehr mit der tieferen Digitalisierung der Arbeitsplätze beschäftigt und einen eigenen Workspace aufgebaut. Arbeiten in der Dedicated Cloud, Dokumentationen in digitalen Wiki-Plattformen, fortschreitende Digitalisierung der Prozesse, Arbeiten mit Kollaborationsplattformen und Ausbau agiler Methoden sind die Schlagworte, die unsere Jobs heute und zukünftig charakterisieren und mehr Flexibilität bieten.

Allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern danken wir sehr für ihren unermüdlichen Einsatz in besonders herausfordernden Zeiten!

GESCHÄFTSFÜHRUNG

LOGISTIKKONZEPTE

PROJEKTENTWICKLUNG

UNTERNEHMENSKOMMUNIKATION & VERTRIEBSUNTERSTÜTZUNG

PRODUKTION

- Bahnbetrieb
- Gefahrgut & Abfall
- Leistungsabrechnung
- Produktionsplanung
- Produktionssteuerung
- Seehäfen/Zoll & Sicherheit
- Terminals, Ablauforganisation & Projekte
- Waggonmanagement

VERTRIEB

- Benelux
- National
- Nordeuropa & dt. Ostseehäfen
- Ost- und Südosteuropa
- Schadensmanagement & Transportrecht
- Südeuropa
- Vertriebsmanagement
- Westeuropa

KAUFMÄNNISCHE LEITUNG

- Controlling
- Finanz- und Rechnungswesen
- Personal
- Zentrale Dienste

DATENVERARBEITUNG

- Kaufmännische Systeme
- Produktionssysteme
- Systemadministration

JAHRESABSCHLUSS

BILANZ

Im vergangenen Geschäftsjahr erwirtschaftete Kombiverkehr mit dem Transport von 937.959 Lkw-Sendungen Umsatzerlöse in Höhe von 421,9 Millionen Euro. Der Jahresüberschuss lag bei 1.607.993,65 Euro.

Aktiva

	Aktiva zum 31.12.2021	31.12.2021	31.12.2020
		Euro	Euro
Anlagevermögen in €	I. Immaterielle Vermögensgegenstände	560.346,81	53.979,00
	II. Sachanlagen	6.283.254,00	7.277.537,00
	III. Finanzanlagen	2.988.460,91	3.098.460,91
		9.832.061,72	10.429.976,91
Umlaufvermögen in €	I. Vorräte	1.405.796,75	1.345.401,50
	II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	48.934.108,19	45.064.327,49
	III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	5.911.684,84	4.189.978,64
		56.251.589,78	50.599.707,63
Rechnungsabgrenzungsposten in €		87.300,90	86.508,98
		66.170.952,40	61.116.193,52

Passiva

	Passiva zum 31.12.2021	31.12.2021	31.12.2020
		Euro	Euro
Eigenkapital	I. Kapitalanteile der Kommanditisten	7.253.000,00	7.237.000,00
	II. Rücklage	10.788.856,98	11.041.641,26
	III. Jahresüberschuss	1.607.993,65	172.435,77
		19.649.850,63	18.451.077,03
Ausgleichsposten	für aktivierte eigene Anteile	60.000,00	60.000,00
Rückstellungen	I. Rückstellungen für Pensionen	57.667,00	59.628,00
	II. Sonstige Rückstellungen	16.645.721,13	10.596.533,85
		16.703.388,13	10.656.161,85
Verbindlichkeiten	I. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	3.538.336,64	4.394.168,32
	II. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	20.864.210,67	22.362.320,71
	III. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	96.223,01	144.375,13
	IV. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	2.971.339,57	4.197.485,19
	V. Sonstige Verbindlichkeiten	2.287.603,75	850.605,29
		29.757.713,64	31.948.954,64
		66.170.952,40	61.116.193,52

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

1. Januar bis 31. Dezember 2021

	2021	2020
	Euro	Euro
1 Umsatzerlöse	421.858.281,77	396.838.138,12
2 Erhöhung des Bestands an unfertigen Leistungen	3.096,00	270.123,00
3 Sonstige betriebliche Erträge	6.881.697,66	1.229.940,34
4 Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	8.170,54	1.764,21
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	407.321.431,78	379.902.835,31
5 Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	8.510.497,78	8.715.182,68
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung	1.383.191,37	1.485.014,88
6 Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	1.267.870,37	1.198.240,84
7 Sonstige betriebliche Aufwendungen	9.371.719,25	7.689.911,89
8 Erträge aus Beteiligungen	1.241.029,59	903.891,15
9 Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	9.222,22	0,00
10 Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	826,67	6.072,52
11 Abschreibungen auf Finanzanlagen	250.000,00	0,00
12 Zinsen und ähnliche Aufwendungen	73.068,92	74.479,44
13 Steuern vom Ertrag	196.324,25	4.626,11
14 Ergebnis nach Steuern	1.611.879,65	176.109,77
15 Sonstige Steuern	3.886,00	3.674,00
16 Jahresüberschuss	1.607.993,65	172.435,77

ORGANE, BETEILIGUNGEN & TOP 30

ANGABEN ZU UNSEREN ORGANEN

Verwaltungsrat

Hermann Lanfer, Vorsitzender
Lanfer Transporte GmbH & Co. KG,
Meppen

Kai-Jörg Bode
Spedition Bode GmbH & Co. KG, Reinfeld

Christian Cornelius
Anhalt Logistics GmbH & Co.KG,
Rehm-Flehde-Bargen

Mark Hazizowic
VTG Tanktainer GmbH, Hamburg

Carsten Hemme
Paneuropa Transport GmbH, Bakum

Werner Löblein
Löblein Transport GmbH, Schillingsfürst

Ulrich Maixner
HOYER GmbH Internationale
Fachspedition, Mannheim

Dr. Sigrid Nikutta
DB Cargo AG, Mainz

Pierre Timmermans,
stellvertretender Vorsitzender
DB Cargo AG, Mainz

Beirat

Johannes Röhr, Vorsitzender
Bundesverband Möbelspedition und
Logistik (AMÖ) e. V., Hattersheim

Prof. Dr. Dirk Engelhardt
Bundesverband Güterkraftverkehr
Logistik und Entsorgung (BGL) e. V.,
Frankfurt am Main

Dietmar Krings
SVG Bundes-Zentralgenossenschaft
Straßenverkehr eG, Frankfurt am Main

Axel Plaß
DSLVB Bundesverband Spedition und
Logistik e.V., Berlin

Arbeitsgruppe Verkehr

Carsten Hemme, Vorsitzender
Paneuropa Transport GmbH, Bakum

Frank Caspers
Alfred Talke GmbH & Co. KG, Hürth
(seit April 2021)

Stev Etzrodt
Spedition Bode GmbH & Co. KG, Reinfeld

Thorsten Kay
Kube & Kubenz Internationale
Speditions- und Logistikgesellschaft
mbH & Co. KG, Hamburg

Johannes Keitel
Keitel Spedition, Bau- und Rohstoff-
großhandel GmbH & Co. KG, Geslau

Michael Kirschner
Lanfer Transporte GmbH & Co. KG, Meppen

Simon Löblein
Löblein Transport GmbH, Schillingsfürst

Ulrich Maixner
HOYER GmbH Internationale
Fachspedition, Mannheim

Ueli Maurer
Bertschi AG, Dürrenäsch, Schweiz

Michael Resetar
Winner Spedition GmbH & Co. KG,
Erlangen

Michael Schaaf
Bay Logistik GmbH + Co. KG, Waiblingen

Sonja Stich,
Karl Schmidt Spedition GmbH & Co. KG,
Heilbronn

Michael Teichler
Rinnen GmbH & Co. KG, Moers

Frank Tesch
Alfred Talke GmbH & Co. KG, Hürth
(bis März 2021)

Erik Wessels
VTG Tanktainer GmbH, Duisburg

Günther Wiesinger
LKW Walter Internationale Transport-
organisation AG, Kufstein, Österreich

Arbeitsgruppe Informatik

Christian Cornelius, Vorsitzender
Anhalt Logistics GmbH & Co. KG,
Rehm-Flehde-Bargen

Guido Blömer
Paneuropa Transport GmbH, Bakum

Dirk Fraser
VTG Tanktainer GmbH, Hamburg

Michael Frein
Curt Richter SE, Köln

Markus Friedlein
Löblein Transport GmbH, Schillingsfürst

Arbeitsgruppe Technik

Gregor Athens, Vorsitzender
Winner Spedition GmbH & Co. KG,
Iserlohn

Kerstin Corvers
KombiRail Europe B.V., Rotterdam,
Niederlande

Christoph Hruschka
Lokomotion GmbH, München

Ekhard Klomfass
Schmitz Cargobull, Gotha

Paul Löblein
Löblein Transport GmbH, Schillingsfürst

Libor Nogly
VTG Rail Europe GmbH, Hamburg

Michael Mehlhorn
Rinnen GmbH & Co. KG Internationale
Spedition, Moers

Stephan Pfeiffer
HOYER GmbH Internationale
Fachspedition, Hamburg

Thomas Schmidt
Karl Schmidt Spedition GmbH & Co. KG,
Heilbronn

Thomas Wagschal
Duvenbeck Consulting GmbH & Co. KG,
Bocholt


























Hans Pieper
Deutsche Umschlaggesellschaft
Schiene-Straße (DUSS) mbH, Bodenheim

Harald Rotter
IGS Intermodal Container Logistics
GmbH, Hamburg

Uwe Sasse
Fahrzeugwerk Bernard Krone GmbH,
Werlte

Roger Schwarz
Bundesverband Güterkraftverkehr
Logistik und Entsorgung e.V.,
Frankfurt am Main

BETEILIGUNGEN ZUM 31. DEZEMBER 2021

Terminals	Kapital der Gesellschaft	Anteil der KG	Operateure	Kapital der Gesellschaft	Anteil der KG
 Baltic Rail Gate GmbH, Lübeck	100.000 EUR	50,00 %	 Bohemiakombi spol. s.r.o., Prag	6.000.000 CZK	30,00 %
 Combi Terminal Catalonia S.L., Tarragona	1.000.000 EUR	11,00 %	 Combiberia SA, Madrid	601.012 EUR	14,00 %
 Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße mbH (DUSS), Bodenheim	1.300.000 EUR	12,50 %	 Europe Intermodal Ltd. Şti., Istanbul	10.000 YTL	50,00 %
 Eurokombi Terminal Hamburg GmbH, Hamburg	500.000 EUR	50,00 %	 Hupac SA, Chiasso	20.000.000 CHF	0,44 %
 KombiPort Kiel GmbH, Kiel	60.000 EUR	50,00 %			
 Kombi-Terminal Ludwigshafen GmbH (KTL), Ludwigshafen	1.000.000 EUR	20,00 %			
 MegaHub Lehrte GmbH, Hannover	1.200.000 EUR	16,67 %	 Sonstige		
 Neuss-Hessentor Multimodal GmbH, Neuss	25.000 EUR	50,00 %	 Cesar Information Services, Brüssel	100.000 EUR	25,10 %
 Neuss Trimodal GmbH, Neuss	650.000 EUR	70,00 %	 Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH, Frankfurt am Main	60.000 EUR	100,00 %
 Planungsgesellschaft Kombiniertes Verkehr Duisburg mbH (PKV), Duisburg	102.260 EUR	50,00 %	 KombiConsult GmbH, Frankfurt am Main	50.000 EUR	100,00 %
 ROLAND Umschlagsgesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG, Bremen	582.870 EUR	13,20 %	 Kombiverkehr Intermodal Services AG, Basel	100.000 CHF	99,00 %
 Rostock Trimodal GmbH, Rostock	25.000 EUR	25,20 %	 Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH, München	2.600.000 EUR	20,00 %
 Südwestfalen Container-Terminal GmbH, Kreuztal	200.000 EUR	50,00 %	 UIRR S.C., Brüssel	400.000 EUR	5,00 %
 TriCon Container-Terminal Nürnberg GmbH, Nürnberg	300.000 EUR	25,00 %			

UNSERE TOP-30-KUNDEN

ANHALT
Logistics

ANSORGE
LOGISTIK

Bay
LOGISTIK

BERTSCHI

H BODE
SPEDITION
TRANSPORT & LOGISTIK

Bruhn
SPEDITION

DB
Cargo

DEN HARTOGH
LOGISTICS

Fixemer

gierzendanner

hellmann
Worldwide Logistics

HOYER
WHEN IT MATTERS

KEITEL
Ideen. Leidenschaft. Logistik.

**KUBE &
KUBENZ**

Lanfer Logistik
Transportmanagement

Löblein

paneuropa
smart transport solutions

REICHENEDER
TRANSPORT GmbH

RICHTER
LOGISTIK MANAGEMENT FLÜSSIGER GÜTER

RINNEN
GmbH & Co KG • Internationale Spedition

RMG
ROHSTOFFMANAGEMENT GmbH

RS Transport

DB SCHENKER

SCHMIDT

ALFRED TALKE
Logistic Services

TERRATRANS
INTERNATIONALE SPEDITION

transped

VEGA
WORLD OF GREEN LOGISTICS
Excellence is our driver
Vega International Car-Transport and Logistic-Trading Ges.m.b.H.

VTG

LKW WALTER

IMPRESSUM

Herausgeber

Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für
kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG

Konzeption & Realisation

Jan Weiser (verantw.)

Redaktion

Kerstin Corvers · Christian Franz
Daniel Jähn · Kristian Kölsche · Erika Müller
Ruby van der Sluis · Jan Weiser

Gestaltung

Mainteam Bild · Text · Kommunikation GmbH
Weichertstraße 20, 63741 Aschaffenburg

Bildnachweis

Titel: Markus Heimbach, Hamburg

Inhalt: AdobeStock (S. 25, S. 26 Montage) · Deutsche Bahn AG, Max Lautenschläger, Berlin (S. 20 links) · Deutsche Bahn AG, Uwe Mieth, Berlin (S. 20 rechts) · Markus Heimbach Fotografie, Hamburg (S. 5, S. 6, S. 7, S. 8, S. 16 links, S. 18, S. 19., S. 21, S. 22, S. 23 rechts) · Fotostudio Heuser, München (S. 16 rechts) · Port of Kiel, Kiel (S. 17) · KTL Kombi-Terminal Ludwigshafen GmbH, Ludwigshafen (S. 14) · Kombiverkehr GmbH & Co. KG, Frankfurt (S. 24, S. 27 Montage, S. 28 Montage, S. 29) · Lokomotion GmbH, München (S. 23 links) · Dennis Möbus Fotografie, Trebur (S. 3) · Serse Zoppi, I-Mortara (S. 10, S. 15) · Unsplash (S. 27 Montage)

HERAUSGEBER

Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für
kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG
Zum Laurenburger Hof 76
60594 Frankfurt am Main
Telefon +49 69/7 95 05-0
info@kombiverkehr.de
www.kombiverkehr.de



Besuchen Sie auch unseren Blog
auf www.Einfach-Intermodal.de

Mehr als ein Transport.