

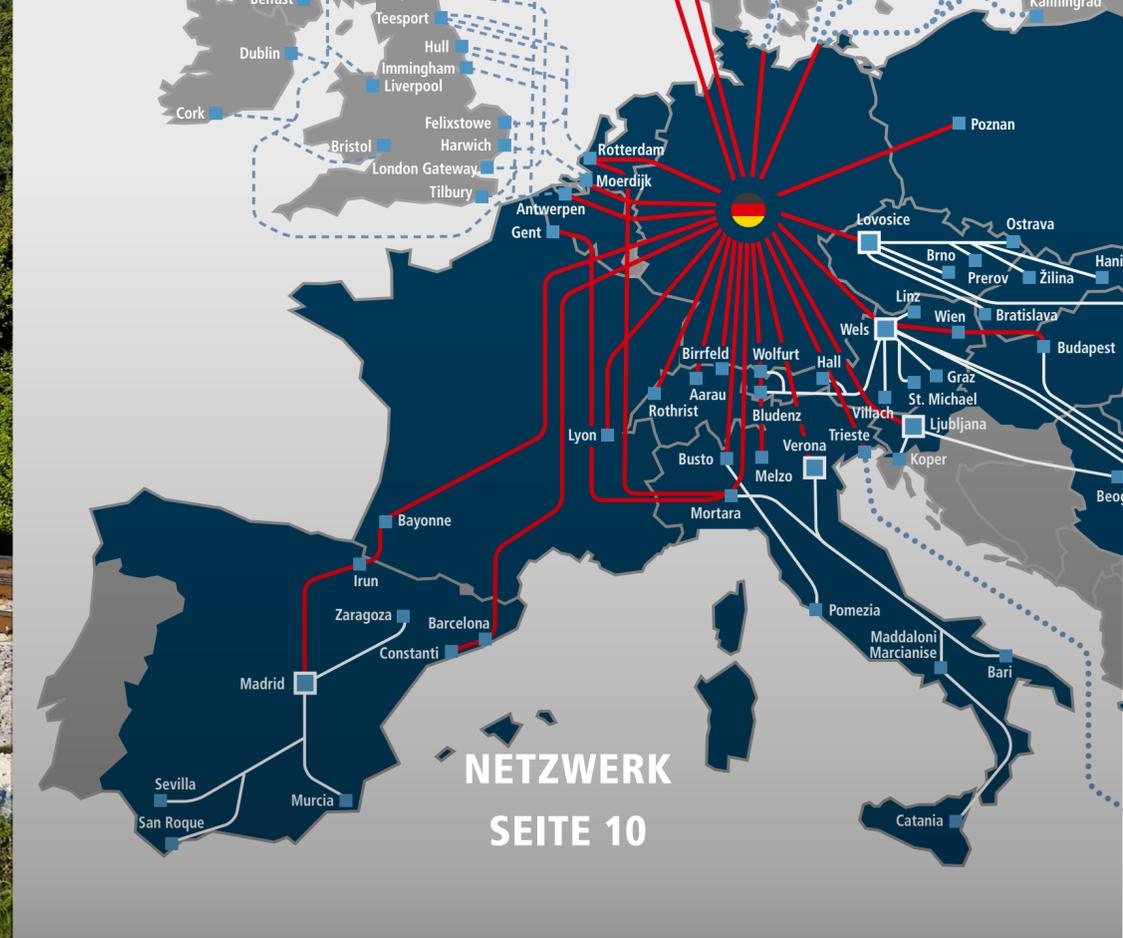
GESCHÄFTSBERICHT

2023

VORWORT
SEITE 3



GESCHÄFTSENTWICKLUNG
SEITE 5



NETZWERK
SEITE 10



FOKUSTHEMEN
SEITE 14

JAHRESABSCHLUSS
SEITE 18

ORGANE, BETEILIGUNGEN & TOP 30
SEITE 20



Armin Riedl
Geschäftsführer



Heiko Krebs
Geschäftsführer

VORWORT

Wir haben ein schwieriges Geschäftsjahr 2023 abgeschlossen, das uns, mehr noch als in den Krisenjahren zuvor, wirtschaftlich und betrieblich herausgefordert hat. Die konjunkturelle Talfahrt hat europaweit die Nachfrage nach Beförderungsleistungen geschwächt. Der Schienengüterverkehr leidet nach wie vor massiv unter den zahlreichen Baumaßnahmen zur Sanierung der Schieneninfrastruktur – Verspätungen und Zugausfälle sind eher die Regel als die Ausnahme. Eines unserer wichtigsten Marktsegmente, der Verkehr zwischen Deutschland und Spanien, hat monatelang unter dem Generalstreik in Frankreich gelitten. Und nicht zuletzt waren auch die verkehrspolitischen Weichenstellungen in Deutschland nicht dazu geeignet, dem Kombinierten Verkehr Wachstumsimpulse zu verleihen. Dennoch ist es Kombiverkehr gelungen, das Krisenjahr in der Substanz weitgehend unbeschadet zu überstehen. Trotz Mengeneinbußen auf nahezu allen Verkehrsrelationen hat die Gesellschaft in enger Kooperation

mit ihren Leistungspartnern, den Eisenbahnen, mit einer intelligenten Netzwerksteuerung ihr Zugprogramm ohne größere Einschränkungen aufrechterhalten. Damit konnten wir unseren Kunden auch in Phasen schwacher Nachfrage in der Regel die jeweils gewünschte Verbindung, wenn vielleicht auch nicht immer in der gewohnten Frequenz, anbieten.

Im alltäglichen Geschäft ist es unser Anliegen, gegenüber unseren Kunden eine umfassende Transparenz und Aussagefähigkeit zu gebuchten Transportläufen zu gewährleisten. Daher haben wir uns intensiv mit der Weiterentwicklung unserer digitalen Services beschäftigt. Besonders hervorzuheben ist der kontinuierliche Ausbau der Datendreh-scheibe KV4.0, die durch Standardisierung und branchenweite Zusammenarbeit auf eine bestmögliche Datenqualität und Datenverfügbarkeit abzielt. Darüber hinaus haben

wir auch unser Kundenportal meinKOMBIVERKEHR ausgebaut, indem wir unter anderem zuverlässige ETP-Prognosen und Baustelleninformationen in die Auftragsübersicht unserer Kunden integriert haben. Gerade unter den aktuellen schwierigen Produktionsbedingungen im europäischen Schienengüterverkehr möchten wir damit größtmögliche Planbarkeit für unsere Kunden sicherstellen.

Auf verkehrspolitischer Ebene haben wir uns als Nutzer des umweltfreundlichsten und sichersten Verkehrsträgers mehr Unterstützung gewünscht. Dabei hat der Expertenrat für Klimafragen erst kürzlich bestätigt, dass der Verkehrssektor in Deutschland seine Klimaziele im Jahr 2023 deutlich verfehlt hat. Der Kostenvorteil, der in Deutschland der Schiene durch die Erhöhung der Lkw-Maut kurzfristig entstanden ist, wurde unter anderem zunichte gemacht durch

die zu unser aller Überraschung zum Jahresende bekannt-gegebene Halbierung der Trassenpreisförderung. Hinzu kommt die Ankündigung der DB InfraGo, ehemals DB Netz und dem Gemeinwohl verpflichtet, die Trassenpreise beginnend mit dem Fahrplan 2025 um 16 Prozent zu erhöhen. Nach unserem Dafürhalten sind Zweifel berechtigt, ob die jetzige Bundesregierung tatsächlich den Verkehrsträger fördern will, der am stärksten zur Nachhaltigkeit des Güterverkehrs beiträgt. Vor diesem Hintergrund begrüßen wir ausdrücklich die Initiative der Europäischen Kommission, die Richtlinie über den Kombinierten Verkehr im Sinne eines effektiven Klimaschutzes zu überarbeiten, und hoffen auf eine zügige Umsetzung in der neuen Legislaturperiode. Neben anderen Fördermaßnahmen setzt der Vorschlag den Mitgliedsstaaten das Ziel, die durchschnittlichen Haus-zu-Haus-Kosten von Beförderungen im Kombinierten Verkehr innerhalb von sieben Jahren nach Inkrafttreten der Richtlinie um mindestens zehn Prozent zu senken. Vielleicht ist dieser Anspruch hilfreich, Fördermaßnahmen, die wir seit längerem einfordern und die in anderen Mitgliedsstaaten der EU bereits gängige Praxis sind, auch in Deutschland umzusetzen.

Bleiben wir bei der Europa-Politik: Mit Blick auf das kommende Jahr lassen Prüfverfahren seitens der EU-Kommission gegen Mitgliedsstaaten wegen Verstoßes gegen

die EU-Beihilfevorschriften dunkle Wolken am Horizont heraufziehen. Kombiverkehr ist direkt betroffen von zwei Verfahren, die sich gegen Unterstützungsmaßnahmen des Staates zugunsten ihrer Bahnen richten. Nachdem wir Ende des vergangenen Jahres die Verkehre mit der französischen Staatsbahn Fret SNCF auf andere Leistungspartner umstellen mussten, hat die Wettbewerbsbehörde nun Maßnahmen ergriffen, die letzten Endes dazu führen, dass DB Cargo ihr Leistungsangebot für den intermodalen Verkehr stark reduzieren wird. Allerdings ist der Fall Frankreich mit dem Szenario, das nun auf Deutschland zukommt, nicht vergleichbar, weil die Dimension einer DB Cargo als größte Güterbahn in Europa schlichtweg eine ganz andere ist. Wir arbeiten mit Hochdruck an der Umstellung großer Teile unseres Zugprogramms auf andere Leistungspartner, damit Spediteuren und Transporteuren, die Beförderungsleistungen im Kombinierten Verkehr anfragen, auch zukünftig unser Kombinetz weitgehend unbeschadet zur Verfügung steht. Allerdings ist hierbei der Zeitfaktor entscheidend, denn zusätzliche Kapazitäten im Schienengüterverkehr lassen sich nicht von heute auf morgen aufbauen.

Ob sich Brüssel mit diesen beiden Entscheidungen dem Ziel eines europaweit fairen Wettbewerbs auf der Schiene nähern wird, bleibt offen. Zumal sich die Frage stellt,

wie die EU-Kommission zukünftig mit weiteren auf dem europäischen Markt tätigen Playern umgeht, die durch beihilferechtlich bedenkliche Maßnahmen und/oder staatliche Subventionen in den Wettbewerb eingreifen. Allerdings besteht die Gefahr, dass aufgrund des kurzfristigen Wegfalls bedeutender Anbieter und der damit verbundenen Verunsicherung des Marktes ein Teil der Verkehre auf die Straße zurückverlagert wird, was nicht im Sinne der avisierten Verkehrswende ist.

Unser Blick in die nähere Zukunft ist vorerst optimistisch. Wir sehen erste Anzeichen, dass sich die wirtschaftliche Situation stabilisiert und der Markt sich belebt. Gemeinsam mit unseren Partnern kämpfen wir für bessere Rahmenbedingungen in unserem Verkehrssegment, damit erste Tendenzen hin zu mehr Wachstum nicht wieder zunichtegemacht werden. Unseren Kunden und Partnern danken wir für die gute Zusammenarbeit, unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern danken wir für ihr hohes Engagement in herausfordernden Zeiten.

Armin Riedl

Heiko Krebs

TROTZ HERAUSFORDERNDER GESAMTLAGE:

815.467 LKW-SENDUNGEN AUF DIE KLIMAFREUNDLICHE SCHIENE VERLAGERT

Höchstes Potenzial für weniger Umweltbelastungen und mehr Klimaschutz

Klimafreundliche Schiene, flexible Straße: Im Kombinierten Verkehr werden Container, Wechselbehälter oder Sattelaufleger über den längsten Teil der Strecke mit der Bahn transportiert und im kurzen Straßenvor- und -nachlauf flexibel zum Endempfänger gebracht. Das ist weiterhin die Transportart mit dem höchsten Potenzial, um die Verkehrswende hin zu weniger Umweltbelastungen und mehr Klimaschutz zu vollziehen. Hohe Ladungsmengen über weite Distanzen mit einem Zug zu transportieren heißt, weniger Energieaufwand pro Tonne und rund 80 Prozent weniger emittiertes CO₂ im direkten Vergleich zum durchgehenden Straßengüterverkehr entstehen zu lassen. Neben dem Klimavorteil profitieren Spediteure und Logistikunternehmen zudem von einer erhöhten Verkehrssicherheit, einer höheren Payload sowie Ausnahmeregelungen bei Steuern und Fahrverboten.

In einem herausfordernden Geschäftsjahr 2023 konnte Kombiverkehr als einer der größten Intermodal-Operateure auch während Europas tiefgreifender Wirtschaftskrise mit einem stabilen Netzwerk an intermodalen Zugangeboten überzeugen. Mit über 140 Direktzügen pro Woche im innerdeutschen Verkehr sowie über 420 Zügen im internationalen Verkehr zwischen 25 Ländern Europas steht unser Netzwerk für höchste Flexibilität in den Routings dank Gatewaysystematik an bedeutenden Terminalhubs sowie synchronisierten Fähr- und Schiffsübergängen.

Deutschlandweit, europaweit, weltweit – die Wirtschaft schwächelt

Die Rahmenbedingungen im Geschäftsjahr 2023 waren nicht neu. Bereits zur Jahresmitte 2022 zeichnete sich ab, dass sich die wirtschaftlichen Bedingungen im Folgejahr nicht außerordentlich ändern würden. Auch wenn über das Gesamtjahr gesehen die Inflationsrate von Monat zu Monat abnahm, so lag der Jahresdurchschnitt laut dem Statistischen Bundesamt bei 5,9 Prozent und damit weiterhin auf einem hohen Niveau. Die Teuerung wurde wie im vorangegangenen Jahr von den Auswirkungen der Kriegssituation in der Ukraine und anderen Krisensituationen

beeinflusst. In allen Wirtschaftsbereichen waren die Folgen erhöhter Preise deutlich zu spüren. Großen Anteil daran hatten Energieprodukte, die sich 2023 gegenüber dem Vorjahr um 5,3 Prozent erhöhten, nach einem enormen Anstieg um fast 30 Prozent im Jahr zuvor. Im Jahresverlauf zeigte sich von März bis Dezember insgesamt eine leichte Entspannung bei der Energiepreisentwicklung. Selbst gesunkene Energiepreise und abnehmende Materialengpässe konnten die getriebene Weltkonjunktur und schleppende Nachfrage im Inland letztlich nicht ausgleichen. Die Produktion im Verarbeitenden Gewerbe stieg in den ersten beiden Monaten des Jahres 2023 an, ab März allerdings produzierte die deutsche Industrie jedoch wieder deutlich weniger.



Mitte des Geschäftsjahres 2023 rutschten demzufolge auch die Geschäftsklima-Indikatoren für die Transport- und Logistikbranche immer tiefer in den Minusbereich. Sowohl die Einschätzungen zur Lage als auch zu den Erwartungen fielen überwiegend negativ aus. Vor allem das Geschäftsklima im Straßengüterverkehr hatte sich nach den Umfragen des Ifo Instituts im Juni weiter eingetrübt. Demnach entwickelte sich das Stimmungsbild für die deutsche Logistikwirtschaft insgesamt erstmals seit Februar 2021 wieder ins Negative.

Ging die Bundesregierung zu Jahresbeginn 2023 noch von einem leichten Wachstum mit einem Plus in Höhe von 0,2 Prozent der Wirtschaftsleistung aus, revidierte sie ihre Prognose zum Jahresende. Im November 2023 belegten neue Berechnungen einen Rückgang um 0,4 Prozent. Aber nicht nur in Deutschland, sondern auch in Europa hat sich die Wirtschaft im Jahr 2023 aufgrund weiterhin schwieriger Rahmenbedingungen schwächer entwickelt als zunächst erwartet. Insgesamt ist das Wachstum im Euroraum einer IWF-Projektion zufolge von 3,3 Prozent im Jahr 2022 auf 0,7 Prozent im Jahr 2023 zurückgegangen. Auch der weltweite Handel entwickelte sich im abgelaufenen Geschäftsjahr nur unterdurchschnittlich und ließ die europäische und deutsche Wirtschaftsentwicklung lahmen.

Notwendige Infrastrukturarbeiten beeinträchtigen die Zugabwicklung

Den größten Einfluss auf unsere Zugproduktion hatten auch im Geschäftsjahr 2023 weiterhin ungelöste Probleme der Schieneninfrastruktur, marode Gleise und damit verbundene

Baumaßnahmen vor allem in Deutschland, aber auch im benachbarten Ausland. Ein koordiniertes, planbares Baustellenmanagement, frühzeitige Kommunikation und funktionierende Ausweichstrecken, die es uns ermöglichen, eine stabile und nachhaltige Qualität zu liefern, sind weiter nicht erkennbar. Die Folgeerscheinungen der Zugverspätungen sind – neben den sich potenzierenden Ressourcen- und Personalengpässen bei den Eisenbahnen – gestörte Waggonrundläufe, verpasste Terminalslots und ausfallende Züge. Im Sommer 2023 wurden in einigen Wochen zwischenzeitlich zwar wieder Pünktlichkeitsquoten von rund 70 Prozent erreicht. Im Frühjahr, Herbst und Winter lag das Leistungsniveau allerdings deutlich unterhalb dieser Marke mit Monatsmittelwerten unter 50 Prozent. Mit dieser Leistungsqualität sind wir mehr als unzufrieden. Denn die Planbarkeit auf Seiten der Spediteure wird damit immer schwieriger. Eine bessere Verlässlichkeit kann von deren Seite lediglich durch mehr Einsatz von Equipment und Personal erreicht werden. Die damit verbundenen erheblichen Mehrkosten tragen die Spediteure und Transportunternehmen selbst, um überhaupt am Kombinierten Verkehr Straße-Schiene teilnehmen zu können.

Gestiegener Kostendruck führt zu angepassten Transportpreisen bei gekürzter Trassenpreisförderung

Eine erhöhte Inflation, gestiegene Personalkosten und vor allem die im internationalen und europäischen Vergleich hohen Stromkosten in Deutschland verteuerten den Einkauf von Traktions- und Terminalleistungen auch im abgelaufenen Geschäftsjahr. Hinzu kamen erhöhte

Produktionskosten der Eisenbahnverkehrsunternehmen aufgrund gestiegener Mehrkosten durch Umleitungsverkehre bedingt durch die laufenden Infrastrukturmaßnahmen. Letzten Endes mussten auch wir erhöhte Einkaufskonditionen an unsere Kunden in unseren Verkaufspreisen weitergeben. Zum wiederholten Male verteuerte sich damit unser intermodales Angebot und ließ die Preisschere zwischen Straße und Schiene auseinandergehen. Die zum Januar 2023 eingeführte neue standardisierte und vereinfachte Preisstruktur mit Basispreis und Energiezuschlag – ergänzt um einen Gefahrgutzuschlag sowie einen Rabatt aus der Trassenpreisförderung – findet auch heute weiterhin Anwendung. Dank unserer unterschiedlichen Transportpreiskomponenten haben wir unterjährige Preis Anpassungen bei Energie und Trassenpreisförderung an unsere Kunden in einer transparenten Art und Weise weitergegeben.

Im Herbst 2023 haben wir unser gesamtes Netzwerk gemeinsam mit unseren Leitungspartnern einer gründlichen Effizienz-Überprüfung unterzogen, mit dem Ziel, weitere Produktionskosten einzusparen. Dazu zählen veränderte Laufzeiten der Züge, die Einsparung von Waggongarnituren bis hin zur Einstellung von Verkehren. Diese Maßnahmen waren ein klares Bekenntnis zu unserer Maxime, unseren Kunden stets hochwertige Dienstleistungen anzubieten und gleichzeitig wirtschaftlichen Herausforderungen zu begegnen.

Die zum 1. Dezember 2023 von der Bundesregierung umgesetzte Mauterhöhung hatte nur wenige Auswirkungen auf die Transportmengen des Kombinierten Verkehrs. Gleich drei Rahmenbedingungen waren die Gründe hierfür:

Dieselmotoren sind zeitgleich günstig, die Preise der Schiene mussten nach oben angepasst werden und es besteht weiterhin ein Überhang an straßenseitigen Transportkapazitäten und damit Preisverfall auf der Straße.

Nach der Verlängerung der Trassenpreisförderung bis 30. November 2024 im Juni des letzten Jahres müssen die Transportbranche und die Industrie zum Jahreswechsel 2023/2024 aufgrund eines Urteils des Bundesverfassungsgerichts überraschend auf bereits zugesagte Fördergelder für die grüne Transformation verzichten. Auch die Investitionen in den Schienengüterverkehr stehen von heute auf morgen auf dem Prüfstand und werden teilweise drastisch reduziert, wie am Beispiel der Trassenpreisförderung schnell festzustellen war. Der Bund kürzte die Gelder von 377 Millionen Euro im Jahr 2023 auf 179 Millionen Euro für das laufende Jahr 2024. Einer zielführenden Förderung, um den Marktanteil der Schiene im Hinblick auf CO₂-Einsparungen zukünftig deutlich zu erhöhen, geht damit die Effizienz verloren.

Vergleichbar schwer wiegt die neue Regelung der DB InfraGO zur Steuerung der Trassenkapazitäten durch angepasste Stornierungsentgelte. Die modifizierten Bestimmungen finden seit Beginn 2024 Anwendung und machen eine kostenfreie Trassenstornierung im Zusammenhang mit unterjährigen Konzeptanpassungen unmöglich. Die nötige Flexibilität, um auf Marktgegebenheiten zu reagieren, wird uns somit genommen und ist mit direkten Kosten verbunden.

Streiks, Sperrungen und Schneechaos

Das Geschäftsjahr 2023 war unter anderem gekennzeichnet durch intensive Streikmaßnahmen in Frankreich und Deutschland, die Sperrung des Gotthard-Basistunnels nach einer Zugentgleisung, gesperrte Gleise im Bahnhof Brenner sowie die Auswirkungen heftiger Schneefälle in Bayern, die den Verkehr tagelang zum Erliegen brachten.

Am 6. März 2023 legten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der französischen Staatsbahn SNCF aufgrund der geplanten Sozialreformen in Frankreich zum ersten Mal ihre Arbeit nieder. Über Wochen und Monate hinweg war unser Zugprogramm nach Frankreich und Spanien kaum planbar und es kam zu einer Vielzahl an Zugausfällen. Mitte des Jahres wurde bekannt, dass die Europäische Union aus wettbewerbsrechtlichen Gründen Sanktionen gegen die SNCF erlassen würde. Daraufhin kam es erneut zu Streikmaßnahmen. Auch wir mussten auf die Auswirkungen der Sanktionen reagieren und stellten die Frankreich- und Spanienrelationen im Mittelmeerverkehr auf einen neuen Traktionspartner um, da der Einkauf unserer Leistungen bei SNCF nicht mehr möglich war. Nach Bekanntwerden dieser Maßnahme wurden unsere Züge in den letzten vier Monaten des abgelaufenen Geschäftsjahres besonders massiv bestreikt. Kurz vor Jahresende 2023 fuhr kein einziger Zug mehr. Statistisch betrachtet wurden auf dem Mittelmeerkorridor mehr als 350 Direktzüge weniger im Vergleich zu 2022 abgewickelt, was einem Rückgang von über 35 Prozent entspricht.

In Deutschland führten die Streikmaßnahmen im Rahmen der tariflichen Auseinandersetzungen zwischen

der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) und der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) auf der einen Seite und der Deutschen Bahn auf der anderen Seite zu Zugausfällen und Verspätungen. Verliefen die Streikaktivitäten der EVG im März und April 2023 aufgrund einer letztlich doch schnellen Einigung noch verhältnismäßig ab, änderte sich das Bild mit dem Beginn der Verhandlungen zwischen der GDL und der Deutschen Bahn im November. Für ihre Forderungen legten die Gewerkschaftsmitglieder im November und Dezember an mehreren Tagen große Teile des öffentlichen Verkehrs und des Güterverkehrs lahm. Bis zur Einigung Ende März 2024 steigerten sich die Streikmaßnahmen der GDL. Nur noch kurzfristige Ankündigungen und Streiks bis hin zu fast einer Woche Dauer sorgten auch in der Industrie für großen Unmut, die auf einen gut funktionierenden Zugverkehr angewiesen ist. An den Streiktagen im Jahr 2023 verlor Kombiverkehr das Sendungsaufkommen in Höhe von 2.700 Lkw-Sendungen, die auf 103 Zügen hätten transportiert werden sollen. Weitere 200 ausgefallene Züge und 5.200 Sendungen werden in der Jahresstatistik 2024 fehlen. Noch schlimmer ist allerdings der Vertrauensverlust in den Verkehrsträger Schiene in Deutschland innerhalb der Transportbranche und bei Logistik-Verantwortlichen der Industrie.

Neben den streikbedingten Zugauslegungen wurden wir auch durch andere externe Faktoren in der Durchführung unserer Dienstleistung negativ beeinflusst. Der Gotthard-Basistunnel wurde nach einem schweren Güterzugunfall am 10. August 2023 gesperrt. Genau zu dem Zeitpunkt, als am Brenner Instandsetzungsmaßnahmen durchgeführt wurden und es auch auf dieser Alpenroute zu erheblichen Einschränkungen kam. Knapp zwei Wochen stand der Verkehr via Gotthard komplett still. In einer Übergangszeit

verkehren täglich nur noch rund 110 Güterzüge pro Tag durch die freigegebene Oströhre. Volle Kapazitäten auch für unsere Benelux-Verkehre von und nach Mortara werden wohl erst mit der Wiederinbetriebnahme beider Röhren im Herbst 2024 zur Verfügung stehen.

Auch im Italienverkehr via Brenner kam es zu Beeinträchtigungen mit massiven Auswirkungen auf unser Zugpro-

gramm. Bereits seit Februar wird im Bahnhof Brenner die bergseitige Stützmauer instandgesetzt, nachdem festgestellt wurde, dass sich das Gestein in Richtung der Gleise verschiebt. Die Folge: drei 600-Meter-Gleise sind dauerhaft nicht verfügbar und es stehen weniger Kapazitäten für die Zugdurchläufe am Brennerpass zur Verfügung. Voraussichtlich erst im Juli 2024 sollen die provisorischen Arbeiten abgeschlossen werden.



Besonders heftige Schneefälle sorgten Anfang Dezember 2023 für Chaos im Bahnbetrieb im Großraum München und auf der Strecke Rosenheim – Kufstein, von dem auch unsere intermodalen Italien-Züge stark betroffen waren. Selbst Lokführer räumten Schnee, um ihre Loks wieder zu Fuß erreichen zu können, zudem mussten einzelne Fahrzeuge in Werkshallen wieder aufgetaut werden. Insgesamt an fünf Tagen verkehrte kein einziger Zug zwischen Deutschland und Italien via Brenner.

Trotz herausfordernder Gesamtlage: 815.467 transportierte Lkw-Sendungen

Den positiven Trend in der Sendungsentwicklung aus den Jahren 2021 und 2022 konnte Kombiverkehr im Geschäftsjahr 2023 nicht wiederholen. Mit insgesamt 815.467 Lkw-Sendungen (eine Sendung entspricht der Kapazität eines Lastzuges) beziehungsweise 1,63 Millionen TEU wurden im Vergleich zum Vorjahr insgesamt 15,9 Prozent weniger Container, Wechselbehälter und Sattelanhänger transportiert. Einen solchen dramatischen Einbruch in der Aufkommensentwicklung hatte unser Unternehmen in der über 54-jährigen Firmengeschichte bisher nur zu Zeiten der Wirtschaftskrise im Jahr 2009 zu verzeichnen. Das heutige Transportaufkommen entspricht damit wieder dem Niveau des Jahres 2005. Nicht nur bei Kombiverkehr, sondern auch branchenweit kam es innerhalb des intermodalen Sektors zu weitreichenden Verlusten, was die Zielsetzung des Schienenanteils im Modalsplit – 25 Prozent Marktanteil im Jahr 2030 – nun wieder in weite Ferne rücken lässt.

Innerhalb der beiden Geschäftsbereiche Nationaler und Internationaler Verkehr betrug das Sendungsvolumen 186.856 Lkw-Sendungen (-10,1 Prozent) beziehungsweise 628.611 Lkw-Sendungen (-17,5 Prozent). Über das Gesamtjahr gesehen, verlief die monatliche Entwicklung der Sendungsmengen von Januar bis Dezember nahezu analog zum Vorjahr, mit Spitzen im März und September, die in den Folgemonaten jedoch nicht gehalten werden konnten. Mit -14,6 Prozent und -17,2 Prozent unterscheidet sich der Vergleich zwischen erstem und zweitem Halbjahr nur marginal. Die größten Mengenverluste mussten wir im dritten Quartal des abgelaufenen Geschäftsjahres mit -18,4 Prozent weniger transportierten Lkw-Sendungen hinnehmen. Im Internationalen Verkehr konnte lediglich im Italienverkehr via Tauern mit 6,5 Prozent Wachstum ein positives Ergebnis erzielt werden. Der niedrigste Rückgang des Transportaufkommens wurde im Verkehr mit den Niederlanden erzielt (-10,5 Prozent), die bei Kombiverkehr aufkommensstärkste Verkehrsverbindung Deutschland – Italien v.v. via Brenner verlor 12,4 Prozent der Sendungsmenge zum Vorjahr, und die größten Einbrüche verzeichneten wir auf den Verbindungen zwischen Deutschland und Österreich sowie Deutschland und Belgien mit -38,2 beziehungsweise -39,2 Prozent.

Mitentscheidend für diese Entwicklungen waren auch die Erfüllungsquoten der Leistungspartner. 13 Prozent der bei den Bahnen bestellten Zugleistungen konnten aus produktionstechnischen Gründen im letzten Geschäftsjahr überhaupt nicht angeboten werden, zudem wurden uns unterjährig des Öfteren aufgrund von Umleitungen die Zugparameter Länge und Gewicht reduziert.

Dynamik im Netzwerk: Zügeinstellungen, Neuverkehre und Wechsel eines langjährigen Traktionspartners

Auch unter schwierigsten Rahmenbedingungen ist und bleibt es unser Ziel, Intermodale Verkehre neu zu entwickeln und sie dauerhaft am Markt zu platzieren. Wir wissen, wie wichtig es für Spediteure ist, ein nachhaltiges Angebot zu erhalten und die eigenen Transportketten jederzeit darauf ausrichten zu können.

Mit Umstellungen in den Produktionskonzepten haben wir es im Laufe des Geschäftsjahres 2023 geschafft, ausgewählte Zugangebote durch Leistungssteigerungen attraktiver zu machen und letztlich auch mehr Mengen auf diesen Verbindungen zu generieren. Unseren bisherigen Direktzug Poznan – Duisburg v.v. betreiben wir seit Januar über die Schnellumschlaganlage Hannover Lehrte, Mortara – Krefeld v.v. wurde im Mai nach dem Drehscheibenterminal Duisburg Ruhrort Hafen und im selben Monat Mortara – Rotterdam CTT nach Rotterdam Rail Service Center verlagert. Damit schaffen wir bei allen drei Verbindungen mehr Möglichkeiten, Transporte klimafreundlich per Lkw, Bahn und Seeschiff auch im One-Stop-Shop-Verfahren über leistungsstarke Terminalhubs zum Vorteil unserer Kunden zu routen.

Neben einigen Frequenzerhöhungen unter anderem im Beneluxverkehr und auf den nationalen Verbindungen zu den deutschen Ostseehäfen erweiterten wir die Kapazitäten in unseren Netzwerken auch durch die Aufnahme von Neuverkehren im Geschäftsjahr 2023 und im laufenden Jahr 2024. Mit der Verkehrsaufnahme eines

Company Trains zwischen Rheine und Poggio Rusco im September für einen Speditionskunden, der Lkw-Zugmaschinen transportiert, haben wir unser Engagement für Transporte mit Spezialwannen im Kombinierten Verkehr fortgesetzt.

Im Nordeuropaverkehr ergänzten wir den Fahrplan zum Fahrplanwechsel 2023/2024 um ein besonderes Zwei-Wege-Angebot von und nach Schweden. Zum einen hat das Terminal Lübeck Dänischburg CTL Anfang Januar eine für jeden Spediteur buchbare Direktzugverbindung über die Feste Querung nach Hallsberg und Stockholm erhalten. Zum anderen riefen wir eine neue durchgehende innerschwedische Verbindung für Trailer und Container ab Malmö Hafen via Norrköping bis nach Stockholm und retour ins Leben.

Mit der Mitte März 2024 neu eingerichteten Relation Köln-Eifeltor – Rotterdam RSC v.v. spielen wir unseren Netzwerkvorteil weiter aus. Köln-Eifeltor ist eines unserer größten Hub-Terminals in Deutschland mit zahlreichen nationalen und internationalen Weiterleitungsmöglichkeiten beispielsweise von und nach Frankreich, Spanien, Italien, Slowenien und in die Türkei und Griechenland.

Zu einem eher ungewöhnlichen Wechsel in der Zugtraktion kam es im zweiten Halbjahr 2023. Die EU hatte im Herbst 2023 ihre Untersuchung zur Rechtmäßigkeit der staatlichen französischen Subventionen in die französische Staatsbahn SNCF abgeschlossen. Im Ergebnis steht uns für die Dauer von zehn Jahren unser langjähriger französischer Traktionsdienstleister Fret SNCF nicht mehr zur Verfügung. Mit DB Cargo France haben wir eine leistungsstarke Alternative gefunden, um unsere Verkehre Richtung Frankreich und



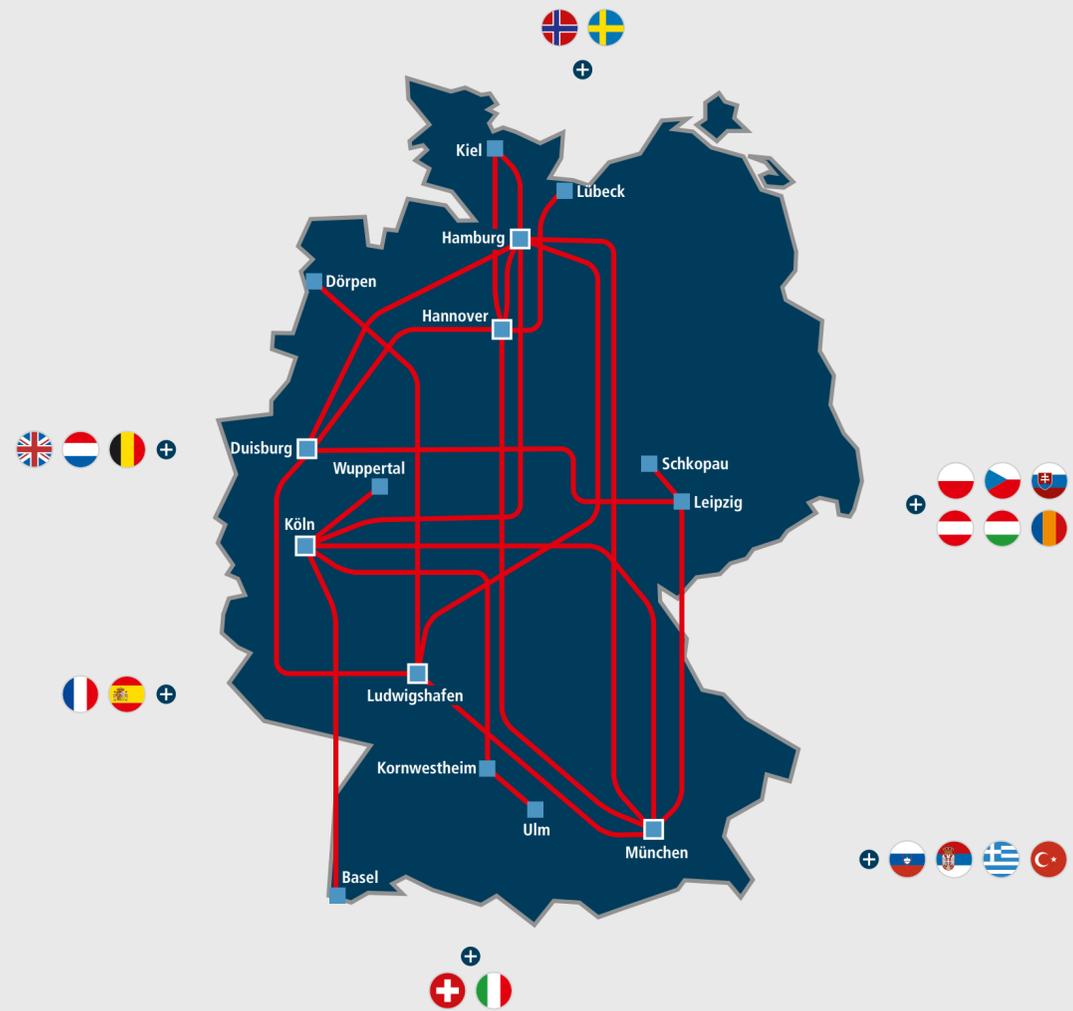
Spanien zukünftig weiterentwickeln zu können. Einmal mehr kann Kombiverkehr von der engen Kooperation mit DB Cargo profitieren.

Aufgrund sinkender Nachfrage mussten wir dennoch im Geschäftsjahr 2023 auf einigen nationalen und internationalen Relationen die Anzahl an Rundläufen reduzieren oder Zugprodukte vom Markt nehmen, da sie nicht mehr wirtschaftlich waren. Hierzu zählte im Mai die Direktverbindung Hamburg-Billwerder – Basel Weil am Rhein. Unseren Kunden bieten wir jedoch die Möglichkeit, beide Wirtschaftsstandorte im Gatewayverkehr über Köln zu verbinden. Des Weiteren haben wir uns zusammen mit unseren Bestandskunden

bereits frühzeitig und ab Frühjahr 2024 auch mit dem Verband Spedition und Logistik Baden-Württemberg intensiv für den Erhalt der Verbindung Köln – Kornwestheim/Ulm v.v. eingesetzt.

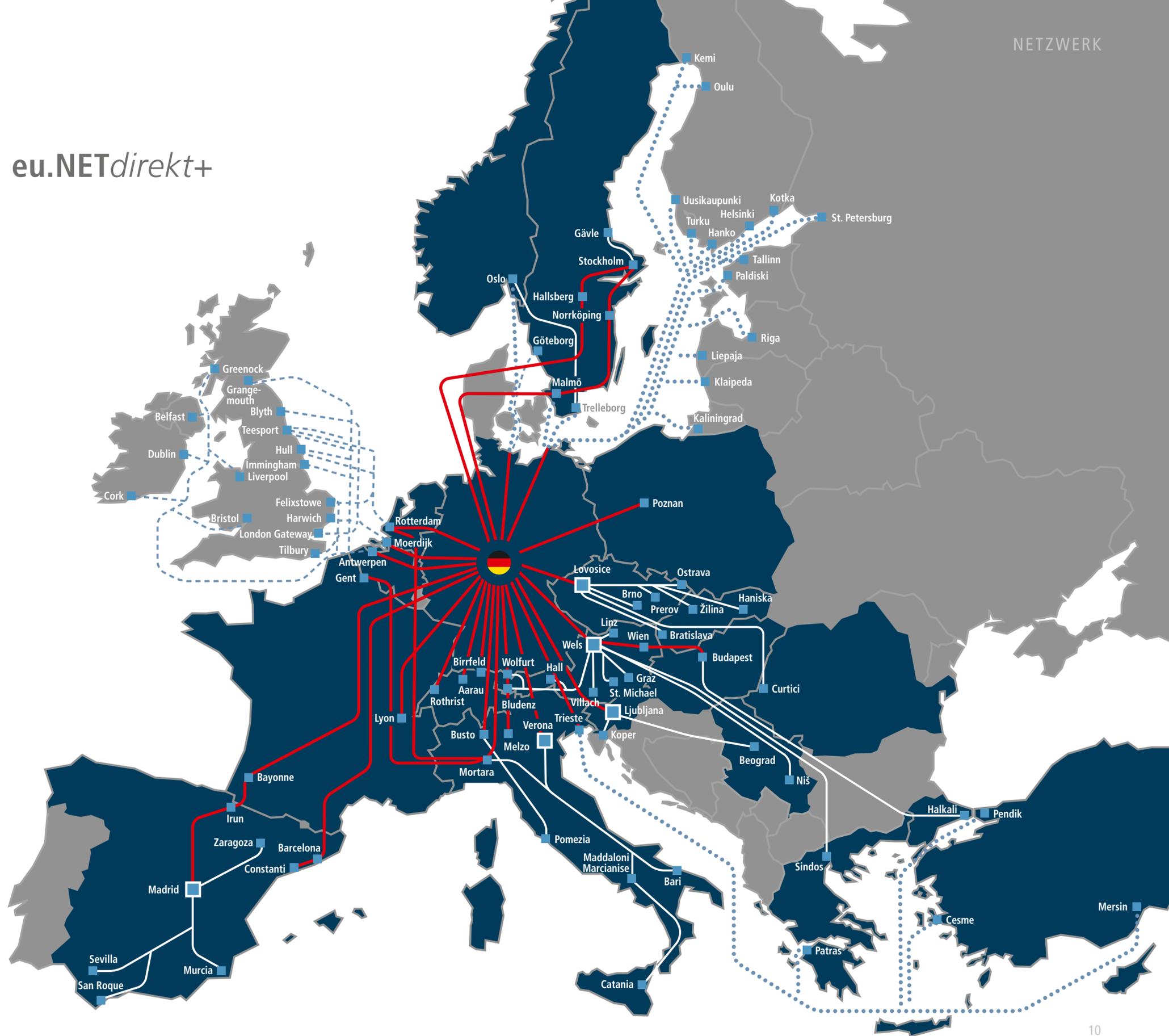
Auch im Internationalen Verkehr kam es aufkommensbedingt zu Zügeinstellungen: im Februar war es zunächst die Verbindung Neuss – Wels v.v., die aus dem Fahrplan genommen werden musste, gefolgt von Duisburg – Barcelona Can Tunis v.v. im September, bevor im November die Relation Hannover Lehrte – Kiel v.v. nicht mehr angeboten wurde. Am 20. Dezember 2023 verkehrte letztmalig ein Kombiverkehr-Zug von Hamburg nach Taulov in Dänemark.

de.NETdirekt+



- Direktzugverkehr Kombiverkehr
- Gatewayverkehr mit Dritten
- Fährverkehr mit Kombiverkehr
- Fährverkehr mit Dritten
- Hub-Terminal

eu.NETdirekt+



Kunden sparen 1,19 Millionen Tonnen CO₂ ein

Eine bessere CO₂-Bilanz im Vergleich zum durchgehenden Lkw-Verkehr ist eines der wichtigsten Entscheidungskriterien für die Schiene. Dementsprechend haben wir auch im Geschäftsjahr 2023 zahlreiche Anfragen für klimafreundliche intermodale Transporte erhalten, die von Verladern angestoßen und von Spediteuren durchgeführt werden – jeweils mit dem Bestreben, Umweltziele zu erfüllen. Mit jedem Transport von Terminal zu Terminal werden durchschnittlich 80 Prozent Kohlendioxid eingespart.

Die auf den Zügen von Kombiverkehr beförderte Gesamtmenge reduzierte sich von 22,87 Mio. Bruttotonnen im Jahr 2022 auf 19,11 Mio. Bruttotonnen im Geschäftsjahr 2023 (-16,4 Prozent). Spediteure und Logistikunternehmen, die unser intermodales Angebot zur Beförderung ihrer Trailer, Container und Wechselbehälter genutzt haben, haben die Fernstraßen um mehr als 678 Millionen Fahrzeugkilometer

sowie 15,89 Milliarden Tonnenkilometer bei einer mittleren, leicht von 830 auf 832 Kilometer gestiegenen Transportentfernung entlastet. Sie alle leisteten damit einen bedeutenden Anteil an der Erreichung der Klimaziele im Rahmen des europäischen Green Deal. Bei mehr als 3.200 täglichen Fahrten auf der umweltfreundlichen Schiene wurden über das Jahr 2023 Emissionen in Höhe von 1,19 Millionen Tonnen schädlicher Treibhausgase vermieden.

Gemäß den gesetzlichen Anforderungen wird Kombiverkehr für das Jahr 2025 einen Nachhaltigkeitsbericht erstellen und testen lassen. Um die umfangreichen Anforderungen der ESG-Regulatorik hinsichtlich Umweltschutz, sozialen Engagements und Unternehmensführung zu erfüllen, beschäftigen wir uns im laufenden Geschäftsjahr mit der Durchführung der Wesentlichkeitsanalyse und den sich daraus ergebenden Maßnahmen. Geplant ist der Aufbau eines Kennzahlensystems zur Berichterstattung und die Definition einer neuen Nachhaltigkeitsstrategie.

Ausblick

In den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres 2024 hat Kombiverkehr gegenüber dem Vorjahr zwar noch einen Rückgang der Sendungsmengen zu verzeichnen – auch aufgrund der Fortsetzung der Streikmaßnahmen der GDL über den Jahreswechsel hinaus bis Ende März. Im Monat April konnten wir jedoch erstmals wieder eine Verbesserung in der Nachfrage und aufgrund eines vollumfänglichen Zugangebotes damit einhergehend auch eine Steigerung des Transportaufkommens feststellen. Dennoch ist Fakt, dass dem Transportgewerbe aktuell Aufträge aus der Industrie fehlen.

Die Fortsetzung eines positiven Aufkommenstrends wird insbesondere von der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland und im Euroraum abhängen. Erst bei einem steigenden Konsum und wieder anziehender Produktionsmengen werden auch Transportleistungen noch stärker und wieder dauerhaft nachgefragt werden. Mittlerweile gibt es erste leichte Anzeichen, dass die deutsche Wirtschaft im Frühjahr 2024 an einem konjunkturellen Wendepunkt stehen könnte. Das Geschäftsklima in der chemischen Industrie, die als Frühindikator angesehen werden kann, hat sich im März aufgehellt, die Geschäftserwartungen haben sich laut Ifo-Umfrage stark verbessert. Auch das Geschäftsklima in den Bereichen Lagerei und Spedition verbesserte sich weiter. Die tatsächliche mittelfristige Entwicklung der Wirtschaftsleistung Deutschlands und Europas bleibt jedoch abzuwarten.

Im Kombinierten Verkehr werden die Produktionskosten auch im Jahr 2024 eine besondere Rolle spielen, gerade

vor dem Hintergrund der geplanten „Korridorsanierungen“ bei hochbelasteten und störanfälligen Abschnitten. Pilotkorridor für eine vollumfängliche Sanierung und somit halbjährige Vollsperrung ist die Riedbahn zwischen Frankfurt und Mannheim mit Beginn der Bauarbeiten im Juli. Vorhandene knappe Kapazitäten werden somit für lange Zeiträume weiter reduziert, und der Aufwand, unser Zugangebot weiter aufrechtzuerhalten, steigt exorbitant. Nach der Riedbahn folgen mittelfristig Hamburg–Berlin und Emmerich–Oberhausen im Jahr 2025 und allein im Jahr 2026 sechs weitere Korridorsanierungen. Bis 2030 sollen insgesamt 40 Streckenabschnitte generalüberholt sein. Die finanziellen Auswirkungen auf Eisenbahnverkehrsunternehmen, Operateure und Spediteure wurden unlängst beziffert: 236 Millionen Euro. Kombiverkehr macht sich daher gemeinsam mit Unternehmen der Bahnbranche und mit Wirtschaftsverbänden dafür stark, dass diese Kosten nach dem Verursacherprinzip vom Bund übernommen werden, so dass es nicht zu einer weiteren Kostenexplosion kommt und die Ziele der Verkehrswende torpediert werden.

Gleiches gilt auch für die Trassenpreiserhöhung 2025 um mehr als 13 Prozent bei gleichzeitig halbiertem Trassenpreisförderung durch den Bund. Beide Maßnahmen zusammen führen zu einer Verdopplung der Kosten für die Trassenutzung, was gerade in konjunkturell schwierigen Zeiten den Kombinierten Verkehr zusätzlich unter Druck setzt. Auch hier kann die Folge eine Rückverlagerung von Bahntransporten auf die Straße sein.

Unserer Branche stehen damit weitere herausfordernde Jahre bevor. Vor dem Hintergrund eines laufenden Beihilfeverfahrens der EU gegen die Bundesrepublik Deutschland



in Bezug auf wettbewerbsrechtlich nicht erlaubte Subventionen im Konzern der Deutschen Bahn AG stellen wir uns zudem auf mögliche Veränderungen in der Zusammenarbeit mit unserem größten Leistungspartner DB Cargo ein. Hieraus dürfen sich allerdings keine

Strukturbrüche im Kombinierten Verkehr ergeben. Die Zugangebote müssen wirtschaftlich weitergeführt werden, so dass sich die KV-Nutzer auch morgen noch auf die Dienstleistung und das Leistungsportfolio der Operateure verlassen können.



Entwicklung der Finanz- und Ertragslage

Kombiverkehr hat im Geschäftsjahr 2023 eine Betriebsleistung von TEUR 442.181 erbracht, die sich gegenüber dem Vorjahr im Wesentlichen aufgrund des Mengenrückgangs um TEUR 29.109 verringert hat. Es ergab sich ein Frachtrohertrag von TEUR 18.586, der im Vergleich zum Vorjahr um TEUR 849 geringer war. Im Geschäftsjahr 2023 entstand ein Personalaufwand von TEUR 11.222, der sich im Vergleich zum Vorjahr vor allem in Folge eines höheren durchschnittlichen Personalbestands um TEUR 533 erhöht hat. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen verringerten sich im Geschäftsjahr 2023 um TEUR 952.

Für das Geschäftsjahr 2023 hat Kombiverkehr ein Betriebsergebnis von TEUR -1.893 ermittelt, was sich im Vergleich zum Vorjahr um TEUR 721 reduzierte.

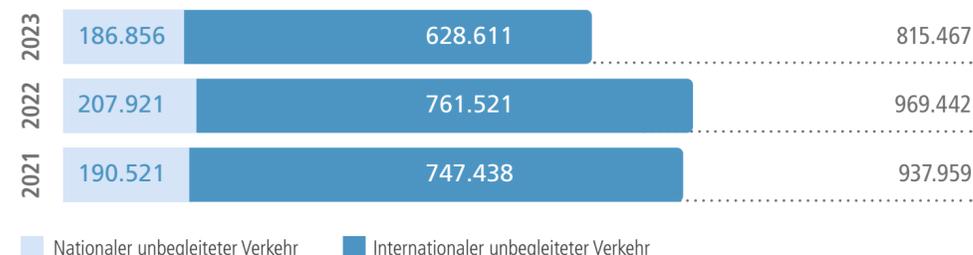
Das Finanzergebnis liegt mit TEUR 1.565 um TEUR 117 unter dem des Vorjahres vor allem durch um TEUR 137 niedrigere Beteiligungserträge. Nach dem Abzug der Ertrags- und sonstigen Steuern hat Kombiverkehr im Geschäftsjahr 2023 einen Jahresfehlbetrag von TEUR -332 erwirtschaftet.

Vermögenssituation

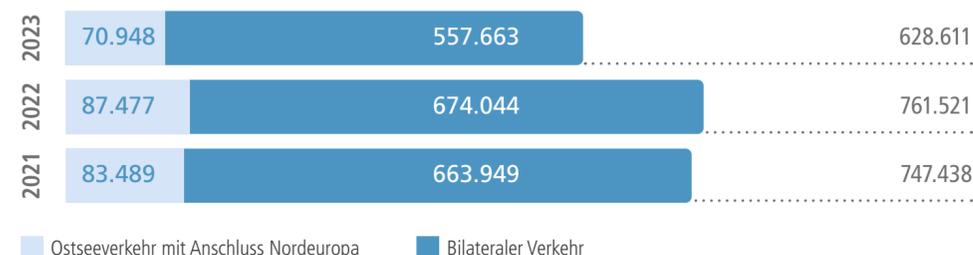
Die Vermögenslage ist zum Bilanzstichtag durch den Rückgang der Bilanzsumme um TEUR 12.682 auf TEUR 65.478 gekennzeichnet. Die Ursache hierfür liegt wesentlich in dem geringeren Forderungs- und Verbindlichkeitsbestand am 31. Dezember 2023, was wiederum eine Folge des geringeren Umsatzes im Geschäftsjahr 2023 war und eine Bilanzverkürzung bewirkte. Auf der Passivseite waren im Geschäftsjahr 2023 noch die vollständige Tilgung des restlichen Darlehens für die Finanzierung einer Investition in Waggons von TEUR 2.683 zu verzeichnen sowie der Jahresfehlbetrag von TEUR 332.

Durch die Verringerung der Bilanzsumme erhöhte sich stichtagsbedingt die Eigenkapitalquote wieder von 24,83 Prozent im Vorjahr auf 28,53 Prozent.

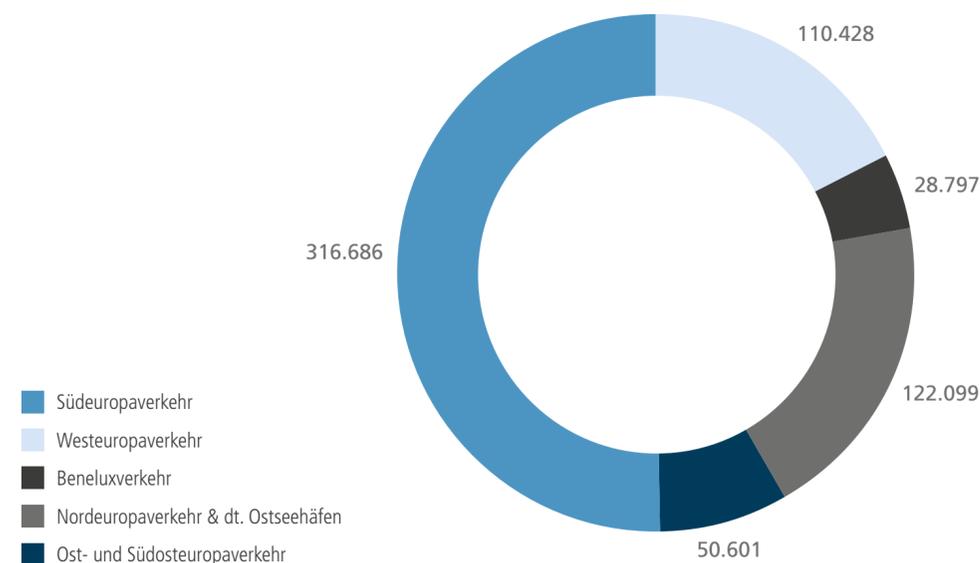
Transportaufkommen in Sendungen



Aufkommen Internationaler Verkehr (inklusive Ostseeverkehr) in Sendungen



Aufkommen Internationaler Verkehr (inklusive Ostseeverkehr) in Sendungen



Marktsegmente im Überblick

Aufkommen nach Ländern in Sendungen

	Jan. – Dez. 2022	Jan. – Dez. 2023	Differenz in %
Belgien	9.228	5.608	-39,2 %
Dänemark	7.811	5.045	-35,4 %
Frankreich	8.403	5.601	-33,3 %
Griechenland	2.352	2.067	-12,1 %
Italien	346.268	303.154	-21,5 %
Niederlande	69.892	62.530	-10,5 %
Österreich	26.446	16.344	-38,2 %
Polen	5.706	4.122	-27,8 %
Schweden	50.630	44.246	-12,6 %
Schweiz	15.034	13.532	-10,0 %
Slowenien, Kroatien	4.084	3.219	-21,2 %
Spanien, Portugal	50.790	36.689	-27,8 %
Tschechien, Slowakei	15.643	13.090	-16,3 %
Türkei	7.576	6.575	-13,2 %
Ungarn	6.183	4.449	-28,0 %

Aufkommen Nationaler Verkehr (exklusive Ostseeverkehr) in Sendungen



Umsatzerlöse in Mio. EUR



Umgeschlagene Ladeeinheiten an Terminals mit Beteiligung von Kombiverkehr

	Umschläge 2022	Umschläge 2023	Differenz in %
Bremen-Roland	123.339	92.579	-24,9 %
Duisburg PKV	186.730	163.901	-12,2 %
DUSS Gesamt	2.011.811	1.879.752	-6,6 %
Kiel	27.938	20.931	-33,5 %
Kreuztal	15.718	3.564	-77,3 %
MegaHub Hannover Lehrte	70.166	79.775	+13,7 %
Lübeck-Skandinavienkai	122.980	112.096	-8,9 %
Ludwigshafen KTL	342.108	303.885	-11,2 %
Neuss Trimodal	178.194	150.468	-15,6 %
Nürnberg Hafen TriCon	201.677	186.520	-7,5 %
Rostock	130.453	115.208	-11,7 %

Eine Sendung entspricht der Kapazität eines Last- bzw. Sattelzuges.

ROTTERDAM – 16 ZÜGE PRO WOCHE MARITIM, 30 KONTINENTAL

Rotterdam gehört zu den größten Häfen der Welt und ist mit einem Umschlag von rund 450 Millionen Tonnen Gütern im Jahr gleichzeitig der größte Hafen Europas. Die Hafenterminals sorgen für eine schnelle und automatisierte Abfertigung und besitzen direkten Anschluss an alle Verkehrsträger. Über den Rangierbahnhof Kijfhoek und die Betuwelinie werden insbesondere Container im Intermodalen Verkehr ins Hinterland transportiert. So auch mit 16 Kombiverkehr-Direktzügen pro Woche und Richtung ab den Deepsea-Terminals ECT Delta,

APM Terminals MV II, Rotterdam World Gateway und Euromax, die allesamt die Containeranlage der Neuss Trimodal erreichen. Vermarktet werden die Leistungen im maritimen Verkehr über unsere Tochtergesellschaft Optimodal B.V., die sich auf das Containergeschäft spezialisiert hat. Weiteren Anteil an den 400 internationalen Zugverbindungen des Hafens hat unser Unternehmen darüber hinaus mit 30 Zugabfahrten pro Woche im kontinentalen Verkehr. Die Terminals Duisburg-Ruhrort Hafen und Mortara in Norditalien verbinden wir bereits seit Längerem mit dem Rotterdamer Terminal Rail Service Center. Neu hinzu

kam im März 2024 eine direkte Verbindung nach Köln-Eifelort mit zusätzlichen Gateway-Möglichkeiten in weitere europäische Länder. Eine Verbindung vom Terminal Europoort nach Hannover-Lehrte MegaHub und weiter bis nach Lovosice in Tschechien rundet unser Rotterdam-Leistungspaket ab, mit dem besonders nachhaltige Schienentransporte intermodal tagtäglich möglich sind. Zu unseren Serviceleistungen zählen die Organisation von Umfuhren zwischen den Hafenterminals und Beratung in Zollfragen, die beim Übergang von Containern vom Seeschiff auf die Schiene im Hafenbereich entstehen können.

Eine weitere Tochtergesellschaft unseres Unternehmens – KombiRail Europe B.V. – traktioniert alle maritimen und einen Teil der kontinentalen Züge und übernimmt zudem die Rangierleistungen am Standort Duisburg.

An diesem Beispiel eines erfolgreichen Zusammenspiels wird deutlich, welche bedeutende Rolle die Beteiligungsunternehmen im Verbund der Kombiverkehr KG bei der Etablierung intermodaler Leistungen am Markt bereits heute spielen.



AUF DEM WEG ZUM DIGITALEN OPERATEUR

Geschäftsprozesse digitalisieren, Informationsflüsse standardisieren und die Kundenzufriedenheit steigern: so lauten die Eckpfeiler unserer Digitalisierungs- und IT-Strategie, an der wir auf dem Weg zum digitalen Operateur tagtäglich arbeiten. Dazu zählt insbesondere die Anbindung unserer Speditionskunden sowohl an web-basierte Portallösungen als auch über B2B-Schnittstellen.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr haben wir mit internen Pitches begonnen, bei denen unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus allen Unternehmensbereichen ihre Ideen für neue Digitalisierungsprojekte vorstellen und bewerten. Anschließend wird entschieden, welche der Vorschläge in unsere Roadmap Digitalisierung aufgenommen werden. Aktuell arbeiten wir abteilungsübergreifend an mehreren Projekten in unterschiedlichen Umsetzungs-levels, die alle das Ziel haben, den externen und internen Nutzen bei unseren Kunden und im Kombiverkehr-Team zu steigern.



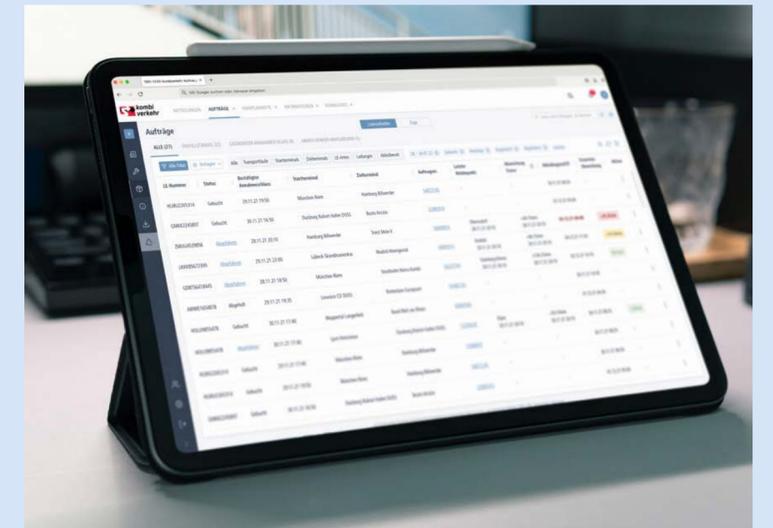
Datendrehscheibe KV4.0 mit EDIGES 4.1 gestartet

Mit der neuen Datendrehscheibe KV4.0 sind wir im März 2023 produktiv gestartet. Seitdem nutzen bereits erste Speditionsgrößkunden die neue Plattform erfolgreich, viele weitere befinden sich in der technischen Vorbereitung. Die Drehscheibe basiert auf dem EDIGES 4.1 Datenaustauschstandard und ermöglicht den Zugriff auf Fahrpläne, Buchungen, Terminalstatus, Zugfahrten sowie Vor- und Nachläufe auf der Straße. Gemeinsam mit unseren Gesellschaftspartnern der DX Intermodal haben wir dafür gesorgt, dass alle Transportinformationen, die aus CESAR-Next bekannt sind, auch über die Drehscheibe zwischen den Akteuren ausgetauscht werden können.



Digitalisierung Fahrerabfertigung vorangetrieben

Kombiverkehr bringt sich aktiv in die Pilotierung der Fahrer-App Conroo zur schnellen und vereinfachten Anlieferung und Abholung von Ladeeinheiten ein. Heute wird die App bereits von den Terminalbetreibern in Nürnberg, Duisburg, Hamburg, Kornwestheim, Leipzig und Ulm für Lkw-Fahrer und -Fahrerinnen vorgehalten. Die Nutzung der App soll allerdings ein freiwilliges Angebot bleiben. Ladeeinheiten können auch weiterhin ohne Nutzung der App an den Terminals angeliefert und abgeholt werden. Langfristig strebt Kombiverkehr eine direkte Schnittstellen-Lösung zu den Terminals an beziehungsweise eine Abwicklung über die Datendrehscheibe KV4.0.



Portal meinKOMBIVERKEHR erweitert

Im März 2023 feierten wir ein erfolgreiches Go live unseres neuen Portals meinKOMBIVERKEHR mit mehr als 1.000 neu registrierten Nutzern innerhalb von nur wenigen Betriebs-tagen. Über die neue Onlineplattform und mit der Integration einer Tracking-Funktion ist für unsere Kunden eine deutliche Verbesserung der Transparenz innerhalb der Transportabwicklung bei höchstmöglicher Sicherheit im Umgang mit den zu schützenden Transportdaten erreicht worden. Bis heute hat sich die Zahl der Nutzer auf über 2.000 verdoppelt. In den letzten Wochen und Monaten wurde das Portal um E-Mail-Services, einen eigenen Bereich für Abstellentgelte, eine Bau-stellenvorschau sowie Anliefer- und Freistellcodes erweitert, an deren Optimierung wir zurzeit arbeiten. Mit „Easy Booking“ werden wir die Onlinebuchung auf ein weiteres Level heben.



Bot-gesteuerte Informationsverarbeitung

Um unser Transport-Monitoring-Team mit aktuellen Transportinformationen auszustatten, haben wir ein überaus nutzbringendes System zur vereinfachten Informationsverarbeitung in unser Auftragsabwicklungssystem CAT integriert. Eingehende Informationen beispielsweise zu geografischen Zugpositionen aus verschiedenen Quellen werden standardisiert und zielgerichtet verarbeitet. Relativ simple Kommunikation kann somit automatisiert in die Systeme aufgenommen und an unsere Kunden Bot-gesteuert weitergeleitet werden.

KLUGE KÖPFE FÜR EINE NACHHALTIGE GESCHÄFTSIDE

Im Geschäftsjahr 2023 konnten wir 20 neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für Kombiverkehr und unsere nachhaltige Geschäftsidee gewinnen, sodass sich am Ende des Jahres insgesamt 150 kluge Köpfe für unsere Kommanditisten und Kunden eingesetzt haben. Mit einigen guten HR-Projekten haben wir das Serviceangebot für alle Mitarbeitenden verbessert. Heute ergänzen eine E-Learning Plattform mit einem Angebot

von über 100 Schulungsinhalten und die neue interne Kommunikationsplattform unsere Serviceleistungen. Mit „Wir für uns“ teilen wir ein Motto, das unseren Zusammenhalt festigt. Mit flacher Hierarchie, wertschätzender Führung und einer starken Teamorientierung. So meistern wir die komplexen Herausforderungen im Kombinierten Verkehr, egal ob wir in mobiler Arbeit oder vor Ort in der Zentrale in Frankfurt am Main tätig sind.

 The screenshot shows the internal portal of Kombiverkehr. At the top, there is a navigation bar with the company logo and menu items: 'BEREICHE', 'UNTERNEHMEN', 'A-Z', and 'BETRIEBSRAT'. Below the navigation bar, a 'Willkommen!' (Welcome!) message is displayed, accompanied by a grid of 20 employee profile pictures. A small text box below the grid reads: 'Fotoshooting bei Kombiverkehr - weitere Termine am 7. + 14. Mai vor einem Monat'. Below the employee grid, there is a section titled 'NEWS AUS DEN ABTEILUNGEN' (News from the departments). This section contains three news items:

- DocuSign**: 'NEUES Projekt digitale Unterschrift' (New project digital signature). Text: 'Digitale Unterschrift bietet eine Vielzahl von Vorteilen gegenüber...'. It has 17 likes.
- KV Entdeckertage 2024**: 'KV Entdeckertage Unsere jährliche Veranstaltungsreihe steht vor der Tür, und zwar vom 17. Juni bis 14. Jul...'. It has 7 likes.
- Internes Schulungsangebot - CAT-Schulung**: 'Interne CAT-Schulung am 03.07. oder 04.07. An einem der oben genannten Terminen findet von...'. It has 3 likes.



Volker Wissing, Bundesminister für Digitales und Verkehr
 Ulrich Maixner, Verwaltungsratsvorsitzender Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG
 Armin Riedl, Geschäftsführer Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG

KAMPF UM VERKEHRSWENDE IM BUND, UMSETZUNG GREEN DEAL IN DER EU

Das Jahr 2023 war geprägt von zwei gegenläufigen politischen Entwicklungen: Zum Ende der Legislaturperiode versucht die Europäische Kommission noch mit großer Eile die Umsetzung des Green Deal im Verkehrssektor und damit die Dekarbonisierung des Sektors zu forcieren. In Deutschland sieht sich die gesamte Branche hingegen mit einer Abkehr der Politik von der Idee der Verkehrswende und der damit verbundenen Stärkung der Schiene konfrontiert. In diesem Spannungsfeld entwickelte Kombiverkehr seine politischen Aktivitäten unter dem Eindruck der gesamtwirtschaftlichen Lage effizient weiter.

Der Gesetzgeber verschlechterte die Situation des Schienengüterverkehrs im Laufe des Jahres, insbesondere in finanzieller Hinsicht. Ausgelöst vom Scheitern des Klimatransformationsfonds wurden die Mittel für die Trassenpreisförderung massiv gekürzt, gleichzeitig wird immer weniger gegen steigende Mehrbelastungen durch Energiekosten und zusätzliche Gebühren und steigende Trassenpreise unternommen. Mit der Errichtung der DB InfraGO installierte der Bund gleichzeitig einen neuen starken Stakeholder. Zusätzlich schritten die Vorbereitungen der Hochleistungskorridorsanierungen voran, die den Schienengüterverkehr ab Mitte 2024 vor massive Belastungen und Herausforderungen stellen wird.

Auf europäischer Ebene hingegen stellten die Kommission und das Parlament die Weichen für eine neue KV-Richtlinie sowie für neue Vorschriften für die Netze. Hier war und ist entscheidend, zu pragmatischen und für die Nutzer des Kombinierten Verkehrs handhabbaren Lösungen ohne Mehrkosten zu kommen.

Auf die Vielfalt an wichtigen Themen reagierten wir mit einer Neuaufstellung unserer politischen Arbeit auf europäischer Ebene. Zukünftig wird Kombiverkehr eigenständig und in enger Abstimmung mit den Marktbegleitern und weiteren Stakeholdern in Brüssel die Interessen vertreten. Und auch in Deutschland wurde erfolgreich die Zusammenarbeit mit dem Partner Deutsche Bahn, Verbänden und Interessengruppen vorangetrieben, um der Branche eine starke, einheitliche Stimme zu geben. Dies gelingt uns gegenüber der Politik im Dialog mit dem Bundesministerium und den Ländern, den Regierungsfractionen und der Opposition immer effizienter und wirksamer. Neben einer Vielzahl von Einzelgesprächen mit politischen Entscheidern suchen die Politikerinnen und Politiker aller demokratischen Parteien immer öfter von sich aus den Dialog mit uns, weil sie erkannt haben, dass sie mit Kombiverkehr einen authentischen und ehrlichen Ansprechpartner haben.

BILANZ

Im vergangenen Geschäftsjahr erwirtschaftete Kombiverkehr mit dem Transport von 815.467 Lkw-Sendungen Umsatzerlöse in Höhe von 435,2 Millionen Euro. Der Jahresfehlbetrag lag bei -332.373,36 Euro.

Aktiva

	Aktiva zum 31.12.2023	31.12.2023	31.12.2022
		Euro	Euro
Anlagevermögen in €	I. Immaterielle Vermögensgegenstände	362.907,85	523.059,37
	II. Sachanlagen	4.734.411,46	5.448.550,30
	III. Finanzanlagen	4.905.541,48	4.676.727,62
		10.002.860,79	10.648.337,29
Umlaufvermögen in €	I. Vorräte	1.426.457,17	1.347.595,05
	II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	46.466.143,07	59.199.934,29
	III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	7.344.167,36	6.738.477,27
		55.236.767,60	67.286.006,61
Rechnungsabgrenzungsposten in €		233.296,92	225.207,50
		65.472.925,31	78.159.551,40

Passiva

	Passiva zum 31.12.2023	31.12.2023	31.12.2022
		Euro	Euro
Eigenkapital	I. Kapitalanteile der Kommanditisten	7.237.000,00	7.205.000,00
	II. Rücklage	11.709.413,31	11.776.181,49
	III. Jahresfehlbetrag (Vorjahr: Jahresüberschuss)	-332.373,36	368.044,47
		18.614.039,95	19.349.225,96
Ausgleichsposten	für aktivierte eigene Anteile	60.000,00	60.000,00
Rückstellungen	I. Rückstellungen für Pensionen	53.996,00	57.923,00
	II. Steuerrückstellungen	0,00	212.068,00
	III. Sonstige Rückstellungen	16.251.102,14	20.438.862,44
		16.305.098,14	20.708.853,44
Verbindlichkeiten	I. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	0,00	2.682.504,96
	II. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	26.067.804,08	24.799.944,79
	III. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.142.889,91	929.068,52
	IV. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.866.302,61	8.025.943,17
	V. Sonstige Verbindlichkeiten	1.416.790,62	1.604.010,56
		30.493.787,22	38.041.472,00
		65.472.925,31	78.159.551,40

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

1. Januar bis 31. Dezember 2023

	2023	2022
	Euro	Euro
1 Umsatzerlöse	435.186.415,57	462.712.642,06
2 Verminderung (Vorjahr: Erhöhung) des Bestands an unfertigen Leistungen	24.007,00	109.142,00
3 Sonstige betriebliche Erträge	7.749.519,64	9.299.340,28
4 Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	10.276,22	13.914,35
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	422.622.273,19	450.671.375,03
5 Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	9.584.846,85	9.193.606,88
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung	1.637.276,74	1.495.658,67
6 Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	1.178.586,04	1.203.475,48
7 Sonstige betriebliche Aufwendungen	9.762.231,78	10.714.677,92
8 Erträge aus Beteiligungen	1.625.611,16	1.762.150,86
9 Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	64.194,21	1.230,12
10 Zinsen und ähnliche Aufwendungen	125.302,55	81.899,52
11 Steuern vom Ertrag	0,00	140.000,00
12 Ergebnis nach Steuern	-319.059,79	369.897,47
13 Sonstige Steuern	13.313,57	1.853,00
14 Jahresfehlbetrag (Vorjahr: Jahresüberschuss)	-332.373,36	368.044,47

ANGABEN ZU UNSEREN ORGANEN

Verwaltungsrat

Ulrich Maixner, Vorsitzender
HOYER GmbH Internationale Fachspedition, Mannheim

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

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

Georg Dettendorfer
Johann Dettendorfer Spedition Ferntrans GmbH & Co. KG,
Nußdorf am Inn (seit Juni 2023)

Carsten Hemme
Paneuropa Transport GmbH, Bakum (bis November 2023)

Ralf Günter Kloß
DB Cargo AG, Mainz (seit Juni 2023)

Ueli Maurer
Bertschi AG, Dürrenäsch (seit Juni 2023)

Dr. Sigrid Nikutta
DB Cargo AG, Mainz (bis Juni 2023)

Michael Schaaf
Bay Logistik GmbH & Co. KG, Waiblingen (seit Februar 2024)

Sonja Stich
Karl Schmidt Spedition GmbH & Co. KG, Heilbronn
(seit Juni 2023)

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

Robin Kegler
Straßenverkehrsgenossenschaft (SVG), Frankfurt am Main
(seit September 2023)

Dietmar Krings
SVG Bundes-Zentralgenossenschaft Straßenverkehr eG,
Frankfurt am Main (bis September 2023)

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

Arbeitsgruppe Verkehr

Stev Etzrodt, Vorsitzender
Spedition Bode GmbH & Co. KG, Reinfeld

Chiara Arnolfi
Winner Spedition Italia S.r.l., Sona (bis September 2023)

Nils Buchmann
Paneuropa Transport GmbH, Bakum (seit März 2024)

Frank Caspers
Alfred Talke GmbH & Co. KG, Hürth (bis Januar 2024)

Carsten Hemme
Paneuropa Transport GmbH, Bakum (bis September 2023)

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

Michael Kirschner
Lanfer Transporte GmbH & Co. KG, Meppen (bis März 2024)

Michael Koch
Bertschi AG, Dürrenäsch (seit September 2023)

Konstantin Kubenz

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

Gert Laurijssens

Bruhn Spedition GmbH, Lübeck

Simon Löblein

Löblein Transport GmbH, Schillingsfürst

Torben Lohse

HOYER GmbH Internationale Fachspedition, Hamburg
(seit September 2023)

Ulrich Maixner

HOYER GmbH Internationale Fachspedition, Mannheim
(bis September 2023)

Ueli Maurer

Bertschi AG, Dürrenäsch (bis September 2023)

Stefan Munker

Johann Dettendorfer Spedition Ferntrans GmbH & Co. KG,
Nußdorf am Inn (seit November 2023)

Edwin Nijland

Euro Rijn Deutschland GmbH, Duisburg (seit März 2024)

Ralf Ossenbühl

Transco Mainsped GmbH, Rüsselsheim (seit September 2023)

Benedikt Roßmann

Spedition Ansorge GmbH & Co. KG, Biessenhofen

Michael Roth, stellvertretender Vorsitzender

Rinnen GmbH & Co. KG Internationale Spedition, Moers
(seit September 2023)

Michael Schaaf

Bay Logistik GmbH + Co. KG, Waiblingen (bis Februar 2024)

Timo Schäfer

Alfred Talke GmbH & Co. KG, Hürth (seit März 2024)

Sonja Stich

Karl Schmidt Spedition GmbH & Co. KG, Heilbronn
(bis September 2023)

Michael Teichler

Rinnen GmbH & Co. KG, Moers (bis September 2023)

Markus Thoma

Karl Schmidt Spedition GmbH & Co. KG, Heilbronn
(seit September 2023)

Frans Tutuhatonewa

Den Hartogh Liquid Logistics B.V., Rotterdam

Günther Wiesinger

LKW Walter Internationale Transportorganisation AG,
Kufstein

Markus Wolff

Lanfer Transporte GmbH & Co. KG, Meppen (seit März 2024)

Arbeitsgruppe Informatik

Christian Cornelius, Vorsitzender

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

Guido Blömer

Paneuropa Transport GmbH, Bakum

Michael Frein

Curt Richter SE, Köln

Markus Friedlein

Löblein Transport GmbH, Schillingsfürst

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

Arbeitsgruppe Technik

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

Kerstin Corvers
KombiRail Europe B.V., Rotterdam

Christoph Hruschka
Lokomotion GmbH, München

Paul Löblein
Löblein Transport GmbH, Schillingsfürst

Libor Nogly
VTG Rail Europe GmbH, Hamburg

Gerhard Papenbrock,
Fahrzeugwerk Bernard Krone GmbH & Co. KG, Werlte
(seit Juli 2023)

Harald Rotter
IGS Intermodal Container Logistics GmbH, Hamburg

Uwe Sasse
Fahrzeugwerk Bernard Krone GmbH & Co. KG, Werlte
(bis Juni 2023)

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

Uwe Sondermann
KombiConsult GmbH, Frankfurt am Main

Alexander Stern
Deutsche Umschlagges. Schiene-Straße mbH, Bodenheim

Bernd Thiede
Schmitz Cargobull Gotha GmbH, Gotha (seit Juli 2023)

Eric Weyand
Paneuropa Transport GmbH, Bakum (seit Juli 2023)

BETEILIGUNGEN ZUM 31. DEZEMBER 2023

Terminals		Kapital der Gesellschaft	Anteil der KG
 baltic rail gate	Baltic Rail Gate GmbH, Lübeck	100.000 EUR	50,00 %
 COMBI TERMINAL CATALONIA	Combi Terminal Catalonia S.L., Tarragona	1.000.000 EUR	11,00 %
 DB	Deutsche Umschlagsgesellschaft Schiene-Straße mbH (DUSS), Bodenheim	1.300.000 EUR	12,50 %
 EUROKOMBI Terminal Hamburg	Eurokombi Terminal Hamburg GmbH, Hamburg	500.000 EUR	50,00 %
 KombiPort Kiel	KombiPort Kiel GmbH, Kiel	60.000 EUR	50,00 %
 KTL	Kombi-Terminal Ludwigshafen GmbH (KTL), Ludwigshafen	1.000.000 EUR	20,00 %
 Kombi Terminal Mortara	Kombi Terminal Mortara s.r.l.	25.000 EUR	100,00 %
 Maxi Terminal	Maxi Terminal Hamm GmbH, Hamm	25.000 EUR	7,50 %
 MEGAHUB LEHRTE	MegaHub Lehrte GmbH, Hannover	1.200.000 EUR	16,67 %
 Neuss-Hessentor Multimodal GmbH	Neuss-Hessentor Multimodal GmbH, Neuss	25.000 EUR	50,00 %
 Neuss Trimodal GmbH	Neuss Trimodal GmbH, Neuss	650.000 EUR	70,00 %
 PKV	Planungsgesellschaft Kombiniertes Verkehr Duisburg mbH (PKV), Duisburg	102.260 EUR	50,00 %
 contship italia group	Rail Hub Milano S.p.A.	1.750.000 EUR	10,00 %
 ROLAND	Roland Umschlagsges. für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG, Bremen	582.870 EUR	13,20 %
 RTM	Rostock Trimodal GmbH, Rostock	25.000 EUR	25,20 %
 Südwestfalen Container-Terminal	Südwestfalen Container-Terminal GmbH, Kreuztal	200.000 EUR	50,00 %
 TriCon Container-Terminal Nürnberg GmbH	TriCon Container-Terminal Nürnberg GmbH, Nürnberg	300.000 EUR	25,00 %

Operateure		Kapital der Gesellschaft	Anteil der KG
 BOHEMIAKOMBI	Bohemiakombi spol. s.r.o., Prag	6.000.000 CZK	30,00 %
 COMBIBERIA	Combiberia SA, Madrid	601.012 EUR	14,00 %
 europe intermodal ISTANBUL	Europe Intermodal Ltd. Şti., Istanbul	10.000 YTL	50,00 %
 HUPAC	Hupac SA, Chiasso	20.000.000 CHF	0,44 %

Sonstige		Kapital der Gesellschaft	Anteil der KG
 CESAR	Cesar Information Services, Brüssel	100.000 EUR	25,10 %
 DXI	DX Intermodal GmbH, Frankfurt	25.000 EUR	36,00 %
 kombi verkehr	Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH, Frankfurt am Main	60.000 EUR	100,00 %
 Entwicklungsagentur für nachhaltigen Güterverkehr Hamm	Entwicklungsagentur für nachhaltigen Güterverkehr Hamm GmbH	25.000 EUR	5,00 %
 KombiConsult	KombiConsult GmbH, Frankfurt am Main	50.000 EUR	100,00 %
 Intermodal Services	Kombiverkehr Intermodal Services AG, Basel	100.000 CHF	99,00 %
 Lokomotion	Lokomotion Gesellschaft für Schienentraction mbH, München	2.600.000 EUR	20,00 %
 UIRR	UIRR S.C., Brüssel	400.000 EUR	5,00 %

Unsere Top-30-Kunden



IMPRESSUM

Herausgeber

Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für
kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG

Gestaltung

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

Bildnachweis

Bildmontage Kombiverkehr KG (S. 15 links); Bildmontage MAINTEAM GmbH (S. 15 rechts); CONROO GmbH (S. 15 Mitte);
Fotolia (S. 16 links); Fotostudio Heuser, München (S. 12); Johannes Gleis, Lokomotion GmbH, München (S. 8);
Markus Heimbach, Hamburg (Titel, S. 11); KombiRail Europe B.V. (S. 14); Kombiverkehr KG (S. 3 rechts, S. 16);
Andreas Kraus, Berlin (S. 17); KTL Kombi-Terminal Ludwigshafen GmbH (S. 6, S. 9); Dennis Möbus, Trebur (S. 3 links);
Christoph Schneider, München (S. 5)

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.