

# GESCHÄFTSBERICHT

## 2022

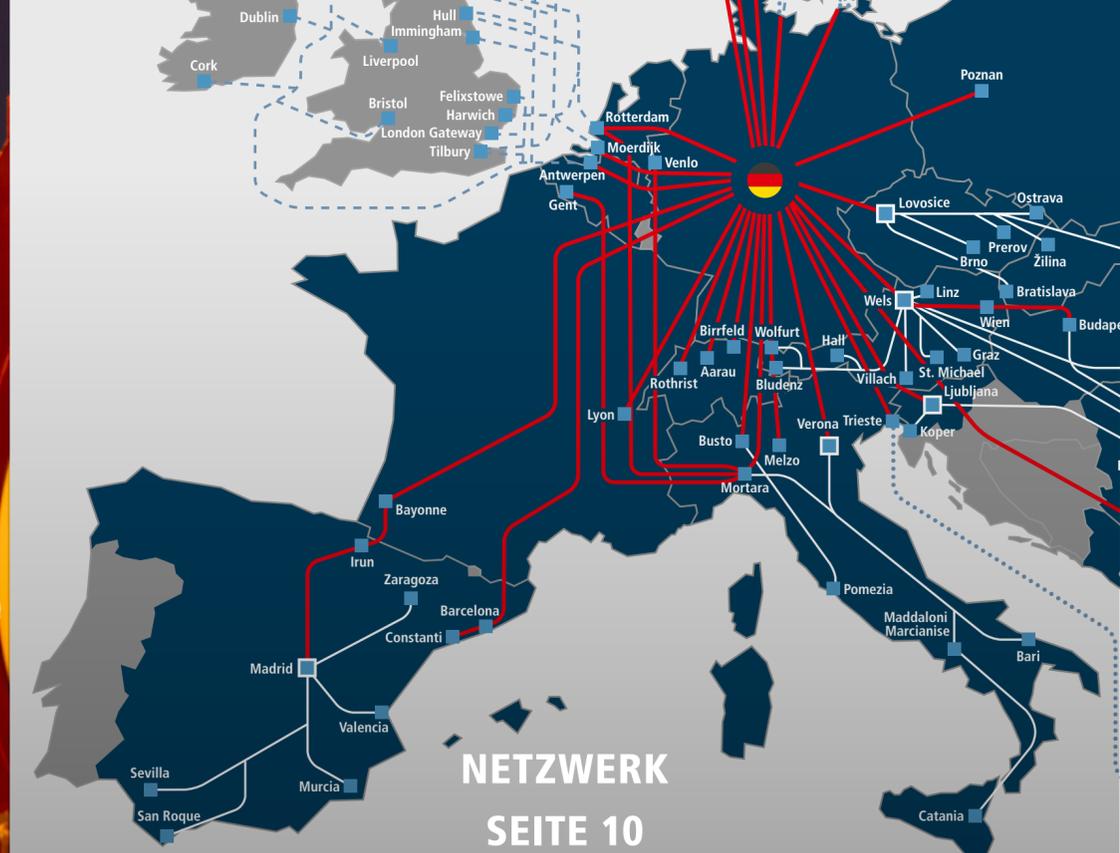


Mehr als ein Transport.

**VORWORT**  
**SEITE 3**



**GESCHÄFTSENTWICKLUNG**  
**SEITE 4**



**NETZWERK**  
**SEITE 10**



**FOKUSTHEMEN**  
**SEITE 11**

**JAHRESABSCHLUSS**  
**SEITE 14**

**ORGANE, BETEILIGUNGEN & TOP 30**  
**SEITE 16**



Armin Riedl  
Geschäftsführer



Heiko Krebs  
Geschäftsführer

## VORWORT

Das vergangene Jahr war für Europa sicherlich eines der schwierigsten in der jüngeren Vergangenheit. Dabei sind wir voller Optimismus in das Post-Corona-Jahr 2022 gestartet. Niemand hat zu diesem Zeitpunkt ernsthaft daran geglaubt, dass ein Angriffskrieg in unserer unmittelbaren Nähe kurz bevorsteht und damit die nächste große Krise auf Europa und die Welt zurollt.

Kombiverkehr hat sich im Berichtszeitraum dennoch gut geschlagen. Wir haben das Geschäftsjahr erfolgreich mit einem Sendungsplus von 3,4 Prozent gegenüber dem Vorjahr abgeschlossen, das entspricht einem Zuwachs von 31.483 Lkw-Sendungen. Den Umsatz haben wir um annähernd 10 Prozent gesteigert auf 463 Mio. EUR. Betonen möchten wir an dieser Stelle noch die erfreuliche Entwicklung in unserem

nationalen Netzwerk **de.NETdirekt+**. Hier ist es Kombiverkehr gelungen, mit einem Mengenzuwachs von 9,1 Prozent auf 207.921 beförderte Lkw-Sendungen die Marke von 200.000 Sendungen erstmals wieder seit 2018 zu knacken. Auf unseren grenzüberschreitenden Relationen, die im **eu.NETdirekt+** gebündelt sind, fällt der Zugewinn mit einem Mengenplus von 1,9 Prozent etwas niedriger aus. Im Bereich der Digitalisierung haben wir mit unserem neuen Kundenportal und der Datendrehscheibe KV 4.0 wichtige Meilensteine erreicht. Und schlussendlich ist unser Beteiligungsportfolio um vier neue Gesellschaften erweitert worden.

Zur Wahrheit gehört aber auch, dass die Mengensteigerung ausschließlich dem ersten Halbjahr 2022 zuzuordnen ist. Dann bekamen auch wir die Folgen der allgemeinen Konsum-

zurückhaltung und des Investitionsrückgangs zu spüren: Ab Sommer ließ die Nachfrage nach unseren Verkehrsangeboten kontinuierlich nach. Negativer Spitzenmonat war, isoliert betrachtet, der Dezember mit einem Minus gegenüber dem Vorjahr von 11,5 Prozent. Aufgrund der unveränderten geopolitischen Situation setzt sich diese Entwicklung innerhalb der Transportbranche auch im ersten Quartal des laufenden Jahres fort.

Dennoch zeigt die Gesamtsituation, dass der Kombinierte Verkehr als Transportlösung nachgefragt ist und dass er nach wie vor eine hohe Akzeptanz bei Verladern und bei unseren Kunden findet. Denn er bleibt unverändert die einzige Antwort auf die zwingende Notwendigkeit, die Schadstoffemissionen im Verkehrssektor, und hier im Bereich des schweren Güterverkehrs, nachhaltig zu reduzieren. Vor diesem Hintergrund begrüßen wir, dass die Verkehrspolitik in ihren jüngsten Entscheidungen die Stärkung der Schiene bekräftigt hat und das Ziel, den Schienenanteil am Gesamtgüterverkehr bis 2030 auf 25 Prozent zu steigern, nicht aus den Augen verliert. Mit den jüngsten Koalitionsvereinbarungen werden hierfür nochmals die Weichen gestellt: Die Bundesregierung will mit zusätzlichen finanziellen Mitteln weitere Investitionen in die Schiene tätigen und damit die Schieneninfrastruktur langfristig stärken.

Aber das reicht nicht: Als Betreiber des Kombinetzes und Nutzer der Schiene appellieren wir an die Verkehrspolitik: Hier und heute muss auch an die Transporteure und Spediteure gedacht werden, die trotz schwierigster betrieblicher Voraussetzungen tagtäglich ihre Sendungen im Kombinierten

Verkehr befördern. Denn die Qualität der im europäischen Schienennetz erbrachten Verkehrsleistungen verharrt auf einem Niveau, das den Anforderungen des Marktes in vielen Relationen nicht mehr gerecht wird. Versprechungen für eine bessere Schieneninfrastruktur in fünfzehn oder zwanzig Jahren helfen den Unternehmen nicht, die das System Schiene betreiben oder nutzen und damit ihren nachhaltigen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Dass an den Baumaßnahmen am deutschen und europäischen Schienennetz kein Weg vorbeiführt, wissen wir alle. Deshalb fordern wir für unsere Kunden und für die Unternehmen, die über einen Umstieg auf den Kombinierten Verkehr nachdenken, die zügige Umsetzung der in den Koalitionsverträgen beschlossenen Anreizsysteme, wie beispielsweise die Mautbefreiung im Vor- und Nachlauf des Kombinierten Verkehrs sowie einen Klimabonus für jede auf der Schiene beförderte Ladeinheit.

Die Energiekrise hat gezeigt, dass der Strompreis infolge der angestrebten Energiewende und der steigenden Nachfrage nach ökologisch erzeugtem Strom auf einem hohen Niveau verharrt, während der Rohölpreis zuletzt kontinuierlich gefallen ist. Eine Verbilligung der fossilen Brennstoffe hat aber genau den Effekt, der verkehrspolitisch nicht gewollt ist: eine Rückverlagerung des Güterverkehrs von der Schiene auf die Straße.

Armin Riedl

Heiko Krebs



# 31.483 MEHR LKW-SENDUNGEN UMWELTFREUNDLICH TRANSPORTIERT

## Ein Netzwerk mit bester Klimabilanz für die Verkehrswende

Der Kombinierte Verkehr Straße-Schiene, bei dem Container, Wechselbehälter oder Sattelaufleger den längsten Teil der Strecke mit der Bahn transportiert werden, ist die Transportalternative, die in klimapolitisch herausfordernden Zeiten Garant für die erforderliche Verkehrswende ist. Spediteure und Logistikunternehmen profitieren nicht nur von einer erhöhten Verkehrssicherheit, einer höheren Payload sowie Ausnahmeregelungen bei Steuern und Fahrverboten. Sie erzielen auch eine hervorragende Energie- und Klimabilanz mit rund 80 Prozent weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen im Vergleich zum durchgehenden Straßengüterverkehr.

Auch im Geschäftsjahr 2022 bot Kombiverkehr eines der umfangreichsten KV-Netzwerke überhaupt. Mit 162 Direktzügen pro Woche im innerdeutschen Verkehr sowie über 460 Zügen im internationalen Verkehr überzeugt unser Netzwerk mit höchster Flexibilität in den Routings dank Gateway-systematik an bedeutenden Terminalhubs in Deutschland und Europa sowie synchronisierten Fähr- und Schiffsübergängen.



## Inflation, Kaufkrafterosion, Rohstoffmangel, hohe Energiekosten

Das abgelaufene Geschäftsjahr stand ganz im Zeichen der weltwirtschaftlichen Auswirkungen des Angriffskriegs Russlands auf die Ukraine. Steigende Kosten für Energie und Lebenshaltung ließen im Laufe des Jahres die Inflation in Deutschland und anderen Ländern Europas bis auf zweistellige Prozentwerte steigen. Lag die Inflationsrate gegenüber dem Vormonat im April und Mai 2022 im europäischen Mittel noch bei rund acht Prozent, so betrug sie zum Jahresende im Oktober und November 10,9 Prozent beziehungsweise 11,1 Prozent. Folglich sanken über das Jahr hinweg die Konsumausgaben und es kam regelrecht zu einer Kaufkrafterosion bei den privaten Haushalten. Nicht nur deshalb, sondern auch aufgrund des schwächeren außenwirtschaftlichen Umfelds sank das Produktionsniveau vieler Industriezweige, was sich wiederum negativ auf die konjunkturelle Gesamtentwicklung auswirkte. Im Jahr 2022 ist das Bruttoinlandsprodukt in der Eurozone dennoch aufgrund eines leichten wirtschaftlichen Aufschwungs in den ersten Monaten des Jahres nach der Coronakrise um 3,5 Prozent gestiegen. Im vierten Jahresquartal stieg die Wirtschaftsleistung Europas nur noch um 1,9 Prozent zum Vergleichszeitraum des Vorjahres. Den Daten des Statistikamts der EU zufolge hat sich Deutschlands Wirtschaft im vierten Jahresquartal unterdurchschnittlich entwickelt und ist um 0,2 Prozent im Vergleich zum dritten Quartal zurückgegangen. Die negativen Geschäftserwartungen bei Industrie und Handel haben letztlich auch zu einem sinkenden Bedarf an Logistik-Dienstleistungen geführt. Hinzu kamen die geografische Neuausrichtung von Lieferketten, ein unvorhergesehener Rohstoffmangel und erhöhte Produktionskosten im Allgemeinen sowie die

Tatsache, dass Wirtschaft und Handel von rapide ansteigenden Stromkosten betroffen waren. Der Schienengüterverkehr, der als größter Hebel für eine schnelle Wende in der Klimaschutzpolitik angesehen wird, war von dieser Entwicklung im Besonderen tangiert.

## 969.442 transportierte Lkw-Sendungen dank eines starken ersten Quartals

Unser Unternehmen nahm das starke Wachstum aus der Nach-Corona-Zeit mit ins Geschäftsjahr 2022, konnte dieses aber im Jahresverlauf nicht auf gleichbleibendem Niveau halten. Neben dem konjunkturell bedingten Rückgang des Transportaufkommens beeinflussten auch die betriebliche Leistungsqualität sowie eine erste notwendige Preisanpassung im November aufgrund von gestiegenen Energiekosten bei den Bahnen die Entwicklung des Transportaufkommens. Zum Jahresende trugen Entscheidungen der Industrie, bisherige intermodale Bahntransporte aufgrund eines besseren Preis-Leistungs-Verhältnisses teilweise auf der Straße durchzuführen, mit dazu bei, dass Spediteure weniger Trailer, Container und Wechselbehälter bei Kombiverkehr buchten. Dennoch erzielte Kombiverkehr im Geschäftsjahr 2022 nach 2021 zum wiederholten Male ein Aufkommensplus – dieses Mal um 3,4 Prozent – und konnte sich trotz schwieriger Rahmenbedingungen im Markt behaupten.

Bis September lag die Zuwachsrate der nationalen und internationalen Verkehre im Gesamten noch bei 6,3 Prozent. Mit 969.442 transportierten Lkw-Sendungen – 31.483 mehr als im Jahr zuvor – wurde wieder das Aufkommensniveau von 2015 bis 2017 erreicht. Im Nationalen Verkehr wurden insgesamt

207.921 Lkw-Sendungen (+9,1 Prozent) und im Internationalen Verkehr inklusive der Verkehre von und nach den deutschen Ostseehäfen 761.521 Lkw-Sendungen (+1,9 Prozent) auf den Kombiverkehr-Zügen befördert. Umgerechnet in TEU (Twenty Foot Equivalent Unit / 20-Fuß-Einheit), belief sich die Beförderungsmenge im Berichtszeitraum auf 1,94 Mio. TEU.

Bei genauer Betrachtung zeigt sich im Jahresverlauf ein zweigeteiltes Bild in der Sendungsentwicklung, analog der wirtschaftlichen Entwicklung. Nach einem starken ersten Quartal mit einem monatlichen durchschnittlichen Wachstum von über 13 Prozent lag das durchschnittliche Monatswachstum in den Quartalen zwei, drei und vier nur noch bei knapp über einem Prozentpunkt. 80 Prozent des Zugewinns der im Jahr 2022 mehr transportierten 31.483 Lkw-Sendungen wurden zu Jahresbeginn in den ersten drei Monaten realisiert. Über das komplette Jahr gesehen, steigerten alle unsere Verkehrsbereiche ihr Aufkommen: Nationaler Verkehr (+9,1 Prozent), Benelux (+25,4 Prozent), Nordeuropa & Dt. Ostseehäfen (+1,4 Prozent), Ost- und Südosteuropa (+5,2 Prozent) und Westeuropa (+6,4 Prozent). Einzig im Südeuropaverkehr, unserer aufkommensstärksten Achse, mussten wir einen Rückgang um 2,3 Prozent hinnehmen. Überproportionales Wachstum konnte in den internationalen Verkehren mit den Niederlanden (+20,0 Prozent), Belgien (+20,3 Prozent), der Türkei (+72,7 Prozent), Griechenland (+35,4 Prozent) und auf der Route Italien – Skandinavien via Österreich (+14,5 Prozent) verzeichnet werden. Auf acht von fünfzehn Länderrelationen legte das Transportaufkommen zu. Mengenrückgänge gab es unter anderem auf den Linien zwischen Deutschland und Italien (-2,2 Prozent) sowie Deutschland und Spanien/Frankreich (-6,6 Prozent).



## Flexible Netzwerkanpassungen vorgenommen

Kombiverkehr setzt mit seinen 148 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern alles daran, auch in wirtschaftlich schwierigen Zeiten das mit 65 vermarkteten Zugprodukten überaus umfassende Netzwerkangebot im nationalen und internationalen Verkehr aufrechtzuerhalten. Nur durch die Beibehaltung einer hohen Flexibilität in den Zugfrequenzen und einer

Resilienz im Netzwerk gewährleisten wir ein Attraktivitätsniveau, das Logistikunternehmen veranlasst, den Intermodalen Verkehr nachhaltig in ihren Transportketten zu verankern und die erforderliche Verkehrswende hin zu mehr Klimaschutz aktiv mitzugestalten.

Aufgrund einer volatilen Transportentwicklung führten wir im ersten Halbjahr des abgelaufenen Geschäftsjahres zwar neue Zugprodukte ein und erweiterten bei ausgewählten Direktzügen auch die Verkehrsfrequenz. Beispiele hierfür sind die Relationen Ludwigshafen – Magdeburg v.v., Köln-Eifeltor – Melzo v.v., Duisburg – Barcelona Cantunis v.v., Wuppertal – Rostock v.v., Lübeck CTL – Halmstad v.v. und Duisburg – Hannover Lehrte – Malmö v.v. Wegen der nachlassenden Nachfrage und Preisanpassungen mussten die Erneuerungen teilweise und insbesondere im Nordeuropaverkehr sowie im Verkehr mit den deutschen Ostseehäfen jedoch wieder angepasst werden. Zu Frequenzerhöhungen kam es insbesondere auf dem Benelux-Italien-Korridor auf unserer Mortara-Linie ab Gent, im Direktzugverkehr von und nach Verona Quadrante Europa ab Ludwigshafen und Köln, auf der Verbindung Köln-Eifeltor – Triest v.v. und im nationalen Verkehr zwischen München und Leipzig.

Seit Fahrplanwechsel am 10. Dezember sind im Schweiz-Transit auf allen Verbindungen von und nach Mortara nun auch Sattelaufleger mit vollem Lichtraumprofil P400 zugelassen. Im Spanienverkehr haben wir unser Leistungs- und Serviceangebot um den Transport von Kühl-Sattelauflegern ergänzt. Thermo-Trailer mit festem Aufbau können ebenfalls seit diesem Zeitpunkt für die Verbindung Ludwigshafen – Barcelona Morrot v.v. gebucht werden.

## Mehr Schiene, weniger CO<sub>2</sub>

Nachhaltigkeit wird von Unternehmen der Transport- und Logistikbranche als eine sehr wichtige Herausforderung angesehen und hat in ihrer Bedeutung im Laufe des Jahres 2022 weiter zugenommen. Jeder Transport im Kombiverkehr-Netzwerk trägt zur Erreichung der Klimaziele bei. Die auf den Zügen von Kombiverkehr beförderte Gesamtmenge stieg von 22,16 Mio. Bruttotonnen im Jahr 2021 auf 22,87 Mio. Bruttotonnen im Geschäftsjahr 2022 (+ 3,2 Prozent). Spediteure und Logistikunternehmen, die unser intermodales Angebot zur Beförderung ihrer Trailer, Container und Wechselbehälter genutzt haben, haben die Fernstraßen um mehr als 804 Millionen Fahrzeugkilometer sowie 18,97 Milliarden Tonnenkilometer bei einer mittleren, leicht gesunkenen Transportentfernung von 830 Kilometern entlastet. Sie alle leisteten damit einen bedeutenden Anteil an der Erreichung der Klimaziele im Rahmen des europäischen Green Deals. Bei mehr als 3.800 täglichen Fahrten auf der umweltfreundlichen Schiene wurden über das Jahr 2022 Emissionen in Höhe von 1,42 Millionen Tonnen – vergleichbar mit den jährlichen Emissionen der 179.000 Einwohnerinnen und Einwohner der saarländischen Landeshauptstadt Saarbrücken – schädlicher Treibhausgase vermieden.

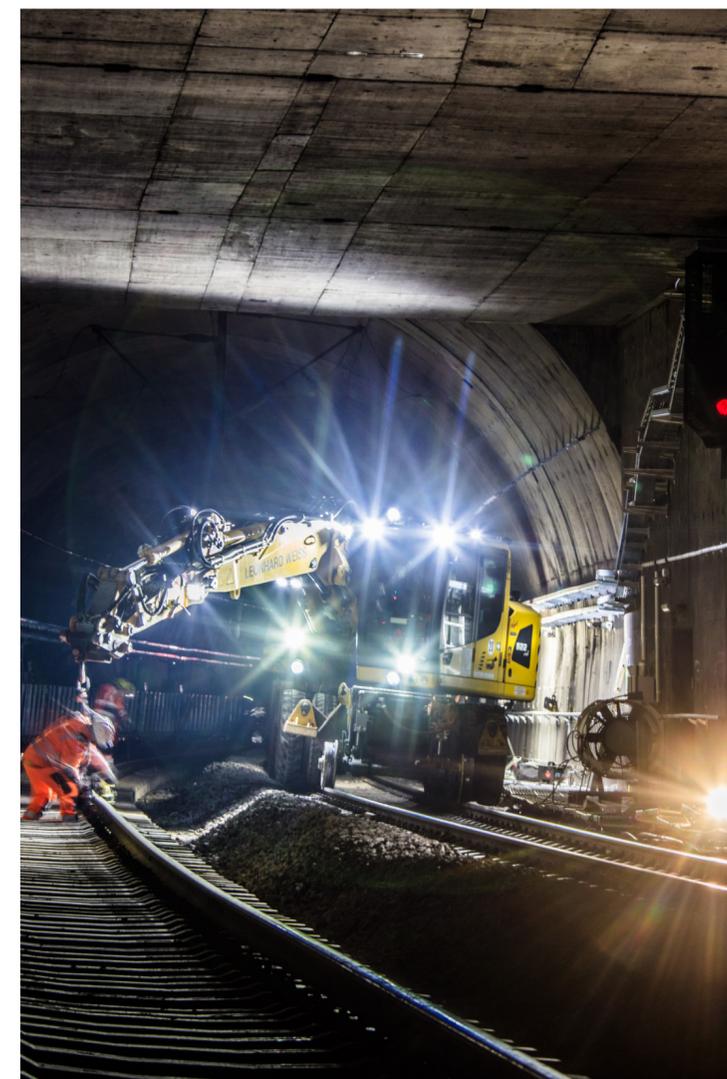
## Produktivitätsrückgang – Kehrseite notwendiger Baumaßnahmen an der Infrastruktur

Auch im Geschäftsjahr 2022 war die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit unserer Zugsysteme für alle Beteiligten in der intermodalen Logistikkette herausfordernd. Die wesentlichen

Gründe dafür sind hinreichend bekannt. Hohe Investitionen der Eisenbahninfrastrukturbetreiber in den dringend notwendigen Netzausbau verursachen übergangsweise Betriebserschwernisse und Kapazitätseinschränkungen. Im Jahr 2022 waren auf dem deutschen Schienennetz insbesondere die Strecke Hannover – Basel, die Rheinstrecke zwischen Frankfurt und Köln sowie der Großraum Hamburg von umfangreichen Infrastrukturmaßnahmen betroffen. Auch auf der Betuwe-Linie sowie dem Brennerkorridor, unserer Hauptschlagader im Verkehr Deutschland – Italien v.v., liefen die Bauaktivitäten auf hohem Niveau weiter. In der Folge ist die Ressourcenbindung bei unseren Traktionspartnern eklatant angestiegen. Insgesamt litt die Produktivität massiv. Denn um die Verkehrsfrequenzen unserer Züge zu halten, kann nur mit einem erweiterten Einsatz von zusätzlichen Lokomotiven und aufgestocktem Lokführerpersonal entgegengewirkt werden. Die Kosten für den zusätzlichen Dispositionsaufwand und Ressourceneinsatz tragen bisher alle an der KV-Transportkette beteiligten Unternehmen.

Die Auswirkungen durch die dringend erforderlichen Instandhaltungsmaßnahmen im Schienennetz für die Operateure und Speditionskunden liegen klar auf der Hand: Die Leistungsqualität hat sich im Geschäftsjahr 2022 nicht verbessert. Sie stagniert auf einzelnen Relationen weiterhin auf einem nicht marktgerechten Niveau. Und hieraus ergibt sich ein weiterer Dominoeffekt: Die aus den Baumaßnahmen resultierende geringere Leistungsqualität der Bahnen trifft auf fehlende Terminkapazitäten, die gerade in den Fällen von Zugverspätungen die Slotvergabe zur Entladung und Neubeladung der Waggongarnituren zusätzlich negativ beeinflussen. Zugverspätungen bauen sich damit weiter auf, es kommt zu gestörten Wagenumläufen und letztlich auch

bei unseren Speditionskunden zu einem erhöhten Equipmenteinsatz, um Schwankungen in der Bereitstellung der Ladeeinheiten am Terminal auszugleichen. Auch im abgelaufenen Geschäftsjahr mussten wir unter anderem wegen gestörter Wagenumläufe und nicht vorhandener Lok-Ressourcen eine erhöhte Quote an Zugauslegungen verzeichnen. Kapazitäten für Sonderzüge und notwendige Verkehrserweiterungen waren grundsätzlich nicht vorhanden, was das Management unserer Direktzüge in der Angebotsgestaltung und Produktionssteuerung beeinflusste.



## Neue Richtlinien zur Förderung von Investitionen in Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs bringen Planungssicherheit

Für mehr Terminkapazitäten in Deutschland begrüßen wir, dass die neue „Richtlinie zur Förderung von Investitionen in Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs“ zum 3. Dezember 2022 in Kraft getreten ist, nachdem die EU-Kommission der notifizierungspflichtigen Förderung mit Entscheidung vom 28. Oktober 2022 zugestimmt hatte. Noch zu Beginn des Jahres 2022 herrschte eine unsichere Rechtslage in den Fragen der weiteren Terminalförderung, nachdem diese zunächst zeitlich ausgelaufen war. Mit der Neuauflage dieser wichtigen KV-Förderung können Investitionen in Neu- und Ausbau sowie die Modernisierung wieder vorgenommen werden. Dringend erforderlich ist, dass auch genügend Finanzmittel im Bundeshaushalt zur Verfügung gestellt werden.

Kombiverkehr hat sich in Fachgremien und bei politischen Hintergrundgesprächen für die Fortführung dieser Infrastrukturhilfe ausgesprochen. Unser Tochterunternehmen KombiConsult hatte zuvor im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr die bestehende Richtlinie evaluiert und die Verbesserungen vorgeschlagen, die nun umgesetzt wurden. Im Evaluierungsjahr (2019) wurden in Deutschland 4,5 Millionen Lkw-Fahrten bzw. 38 Milliarden Tonnenkilometer Verkehrsleistung und dadurch 2,75 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Emissionen eingespart sowie 937 Millionen Euro externer Effekte vermieden. Der volkswirtschaftliche Nutzen über einen Vorhaltezeitraum von 20 Jahren beträgt 18,7 Milliarden Euro. Bei den bisher ausgereichten Fördermitteln von rund

1 Milliarde Euro beträgt der volkswirtschaftliche ROI demnach 18,7, das heißt, jeder Euro Förderung erzeugt einen Nutzen von 18,70 Euro.

## Gestiegener Kostendruck

Bei der Preisbildung für Traktionsleistungen sind die Stromkosten ein wichtiger Faktor. Letztlich wirken sich diese auch auf den Angebotspreis von Dienstleistungen im Kombinierten Verkehr aus. Während in der ersten Jahreshälfte die Kosten für den Einkauf von Schienentraktionsleistungen noch konstant blieben, erhöhte sich der Kostendruck bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen in der zweiten Jahreshälfte durch den Preisanstieg beim Bezug von Bahnstrom. In der Sommerspitze lagen die Bahnstrompreise zehnmal so hoch im Vergleich zu Anfang 2021. Im vierten Quartal wurde daher eine außerordentliche Preismaßnahme seitens der Eisenbahnverkehrsunternehmen durchgeführt. In der mittlerweile 54-jährigen Firmengeschichte haben wir noch nie gegenüber unseren Kunden die Transportpreise unterjährig anpassen müssen. Im November 2022 war dies erstmals der Fall, nachdem wir uns mit deutlichen Preisanpassungen der Traktionsdienstleister konfrontiert sahen, die an den Speditionsmarkt weitergegeben werden mussten.

Seit Januar 2023 setzen sich auch unsere Transportpreise aus den Komponenten Basispreis und Energiezuschlag – ergänzt um einen Gefahrgutzuschlag sowie einen Rabatt aus der Trassenpreisförderung – zusammen und können halbjährlich beziehungsweise monatlich angepasst werden. Im April 2023 waren die Strompreise erstmalig rückläufig, sodass unsere Kunden von der monatlichen Anpassung auch

profitieren konnten. Wir hoffen, dass die kurz vor Weihnachten 2022 vom Gesetzgeber verabschiedete Strompreisbremse, für die wir uns seit Sommer 2022 gegenüber den politischen Entscheidungsträgern in Berlin sehr intensiv eingesetzt haben, nun auch zügig auf europäischer Ebene verabschiedet wird, um weitere Rückverlagerungen auf die Straße zu verhindern.

## Vier neue Beteiligungen im Portfolio

Kombiverkehr hat im Geschäftsjahr trotz der bestehenden Herausforderungen Weichen für den Ausbau seiner Marktposition gestellt und das Beteiligungsportfolio um insgesamt vier Unternehmen ergänzt. Mit der Gründung der DX Intermodal GmbH mit Sitz in Frankfurt am Main wurde gemeinsam mit Partnern die kommerzielle Grundlage für die Vermarktung der nun produktiven Datendrehscheibe aus dem Projekt „Digitalisierung intermodaler Lieferketten KV 4.0“ gelegt. Der Erwerb von 10 Prozent der Anteile an der RailHub Milano und die Gründung der Kombiterminal Mortara S.r.l. als Betreibergesellschaft für das Terminal in Mortara stärken unser Netzwerk Richtung Norditalien. Mit der Beteiligung an der Entwicklungsagentur für nachhaltigen Güterverkehr Hamm GmbH bringen wir uns in die Aktivitäten ein, das ehemalige Gelände des Rangierbahnhofes in Hamm einer zukünftigen Nutzung zuzuführen.



## Ausblick

Nach wie vor gehört die Sparte Transport & Logistik zu den großen CO<sub>2</sub>-Emittenten. Es ist und bleibt eine der bedeutendsten Herausforderungen innerhalb der Branche, bezahlbare Transportlösungen zu finden, bei denen mit jedem Transport CO<sub>2</sub>-Emissionen eingespart oder sogar komplett vermieden werden können. Nur so kann das Ziel des Green Deals, den Treibhausgasausstoß bis 2030 um 55 Prozent gegenüber 1990 zu verringern, verwirklicht werden. Die Nachfrage nach intermodalen Transportleistungen mit einer hervorragenden, positiven Klimabilanz ist auch bei Kombiverkehr seitens Bestands- und potentiellen Neukunden permanent vorhanden. Einige Unternehmen der KEP-Branche haben in der jüngsten Vergangenheit eindrucksvoll gezeigt, dass der Verkehrsmittel-Wechsel möglich ist, wenn die Bereitschaft gegeben ist, bisherige Transport- und Dispositionsprozesse auf die Gegebenheiten des Schienentransports auszurichten. Nach ersten Testtransporten laufen heute ausgewählte Paketsendungen in unserem Netzwerk zwischen verschiedenen deutschen Terminals auf der grünen Schiene im schnellen Nachtsprung mit.

Die Rahmenbedingungen für einen nachhaltigen Transport von Waren und Gütern haben sich im ersten Halbjahr 2023 zum letzten Halbjahr 2022 nicht wesentlich verändert: Zum einen bleibt der Druck in der Branche hoch, auch wenn wir in Zusammenarbeit mit den Bahnen aufgrund eines fast halbierten Energiezuschlags die Transportpreise abmildern konnten. Die Arbeiten an der Infrastruktur setzen sich fort und werden in den nächsten Monaten beispielsweise auf dem Deutschland – Italienkorridor zu neuen Herausforderungen führen. Die Leistungsqualität wird sich im

Mittel des Jahres 2023 kaum spürbar verändern. Der weiterhin bestehende Engpass bei Fahrpersonal – knapp neun Prozent der Lkw-Fahrerstellen können weiter nicht besetzt werden, insgesamt fehlen europaweit damit mehr als 300.000 Fahrerinnen und Fahrer – sowie die Anpassung der Lkw-Maut ab voraussichtlich Ende dieses Jahres spielen zwar theoretisch dem Kombinierten Verkehr in die Karten. Bei dem aktuell bestehenden Preisdelta zwischen Straße und Schiene wird die direkte Wirkung jedoch eher gering ausfallen.

Zum zweiten belasten die hohen Inflationsraten weiterhin die Konsum- und Baukonjunktur durch eine sinkende Kaufkraft und erheblich gestiegene Finanzierungskosten. Zwar erholt sich die Industriekonjunktur leicht aufgrund nachlassender Lieferengpässe bei Vorprodukten und Rückgängen bei den Energiepreisen. Das Bruttoinlandsprodukt wird in diesem Jahr laut Prognosen jedoch in etwa auf dem Niveau des Vorjahres stagnieren. Eine wirtschaftliche Wiederbelebung, die sich auch positiv auf das Transportgewerbe auswirkt, ist noch nicht absehbar.

Von daher sehen wir es als unsere größte Aufgabe an, intermodalen Verkehr für Spediteure bezahlbar zu halten, die deutschland- und europaweiten Transportkorridore zwischen den Wirtschaftszentren innerhalb unseres Netzwerks weiterhin mit robusten Zugprodukten zu bedienen und das Informationsmanagement weiter zu automatisieren, um auch bei einer Minderleistung unsere Kundinnen und Kunden bestmöglich und vor allem schnell mit zielführenden Informationen zu versorgen.

## Entwicklung Finanz- und Ertragslage

Im Geschäftsjahr 2022 hat Kombiverkehr eine Betriebsleistung von TEUR 471.289 erbracht und hieraus einen Frachtrohertrag von TEUR 19.434 erwirtschaftet, der sich im Vergleich zum Vorjahr um TEUR 592 verringert hat. Die Verringerung des Frachtrohertrags ist wesentlich auf den Rückgang der Nachfrage im vierten Quartal des Geschäftsjahres zurückzuführen.

Im Geschäftsjahr 2022 entstand ein Personalaufwand von TEUR 10.689, der sich im Vergleich zum Vorjahr in Folge des höheren durchschnittlichen Personalbestands um TEUR 796 erhöht hat. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich um TEUR 1.343 auf TEUR 10.715. Das Betriebsergebnis verringerte sich im Vergleich zum Vorjahr um TEUR 2.052 auf TEUR -1.172 als Folge des gleichzeitigen Eintretens von geringerem Frachtrohertrag und gestiegenen sonstigen betrieblichen Aufwendungen.

Das Finanzergebnis liegt mit TEUR 1.681 um TEUR 753 über dem des Vorjahres infolge besserer Ergebnisse der Beteiligungen und dem Entfall der im Vorjahr enthaltenen Abschreibung auf Finanzanlagen von TEUR 250. Nach dem Abzug der Ertragssteuern und sonstigen Steuern hat Kombiverkehr im Geschäftsjahr 2022 einen Jahresüberschuss von TEUR 368 erwirtschaftet.

## Vermögenssituation

Die Vermögenslage ist zum Bilanzstichtag von einem Anstieg der Bilanzsumme um TEUR 11.989 auf TEUR 78.160 gekennzeichnet. Auslöser hierfür sind wesentlich der Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen um TEUR 8.884, die sich stichtagsbedingt aufgrund des größeren Umfangs gewährter Zahlungsziele erhöht haben, und die Zunahme in den Finanzanlagen durch den Erwerb beziehungsweise die Gründung von Beteiligungen im Umfang von TEUR 1.663. Auf der Passivseite ergaben sich wesentlich ein Anstieg der Verbindlichkeiten um TEUR 8.284 und stichtagsbedingt um TEUR 4.005 höhere Rückstellungen. Das Eigenkapital verringerte sich durch den um TEUR 1.240 geringeren Jahresüberschuss auf TEUR 19.349 gegenüber TEUR 19.650 im Vorjahr.

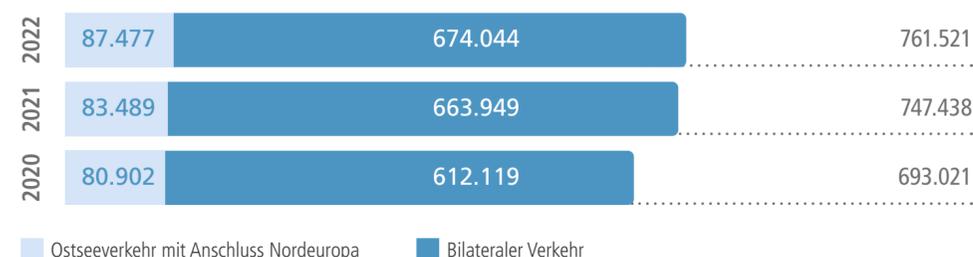
Durch den Anstieg der Bilanzsumme bei gleichzeitig geringerem Eigenkapital verringerte sich stichtagsbedingt die Eigenkapitalquote von 29,79 Prozent auf 24,83 Prozent auf ein geringeres, aber stabiles Niveau.



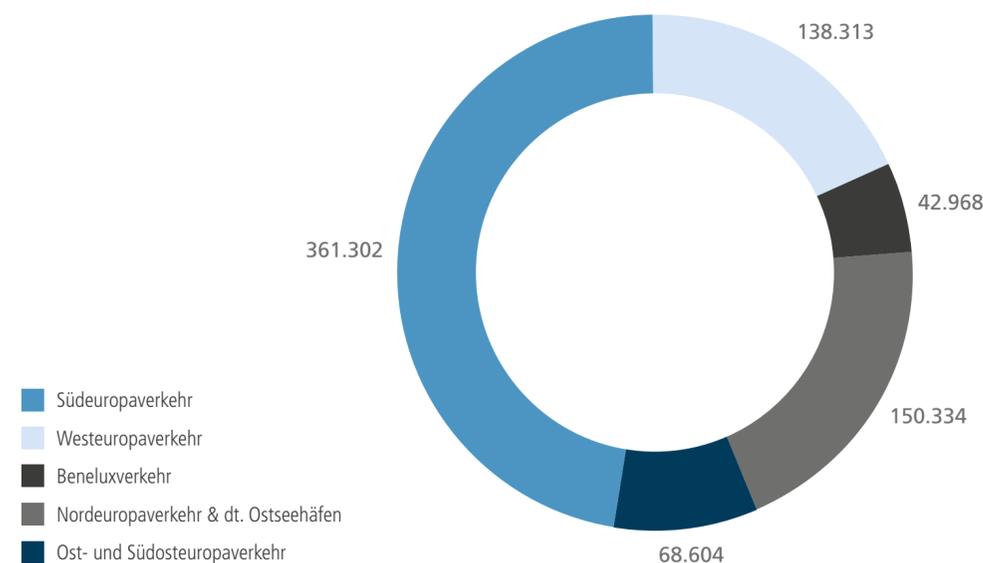
### Transportaufkommen in Sendungen



### Aufkommen Internationaler Verkehr (inklusive Ostseeverkehr) in Sendungen



### Aufkommen Internationaler Verkehr (inklusive Ostseeverkehr) in Sendungen

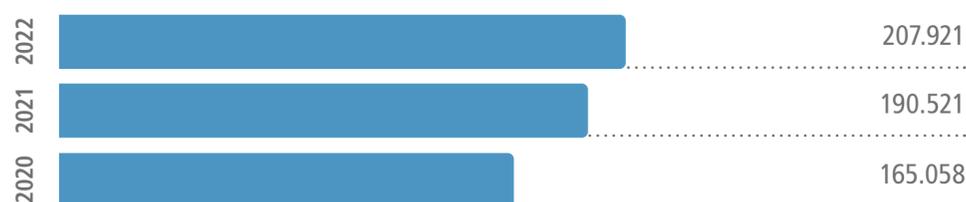


### Marktsegmente im Überblick

Aufkommen nach Ländern in Sendungen

	Jan. – Dez. 2021	Jan. – Dez. 2022	Differenz in %
Belgien	7.674	9.228	+20,3 %
Dänemark	7.395	7.811	+5,6 %
Frankreich	9.713	8.403	-13,5 %
Griechenland	1.737	2.352	+35,4 %
Italien	354.038	346.268	-2,2 %
Niederlande	58.263	69.892	+20,0 %
Norwegen	851	575	-32,4 %
Österreich	24.987	26.446	+5,8 %
Polen	6.163	5.706	-7,4 %
Rumänien	455	614	+34,9 %
Schweden	53.203	50.630	-4,8 %
Schweiz	15.641	15.034	-3,9 %
Slowenien, Kroatien	5.963	4.084	-31,5 %
Spanien, Portugal	54.352	50.790	-6,6 %
Tschechien, Slowakei	14.280	15.643	+9,5 %
Türkei	4.386	7.576	+72,7 %
Ungarn	7.230	6.183	-14,5 %

### Aufkommen Nationaler Verkehr (exklusive Ostseeverkehr) in Sendungen



### Umsatzerlöse in Mio. EUR

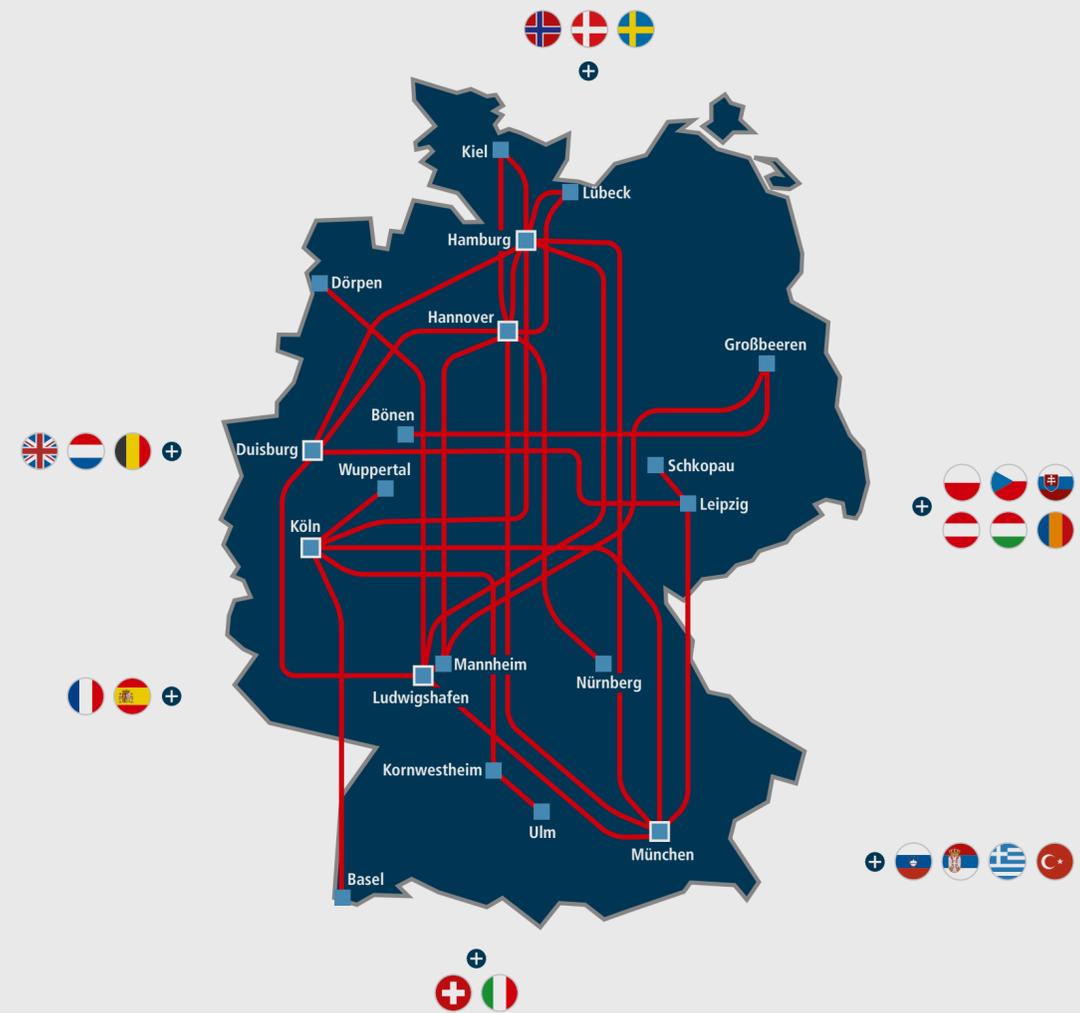


### Umgeschlagene Ladeeinheiten an Terminals mit Beteiligung von Kombiverkehr

	Umschläge 2021	Umschläge 2022	Differenz in %
Bremen-Roland	127.812	123.339	-3,5 %
Duisburg PKV	192.136	186.730	-2,8 %
DUSS Gesamt	2.038.000	2.011.811	-1,3 %
Kiel	29.816	27.938	-6,3 %
Kreuztal	4.521	15.718	+247,7 %
MegaHub Hannover Lehrte	38.759	70.166	+81,0 %
Lübeck-Skandinavienkai	126.379	122.980	-2,7 %
Ludwigshafen KTL	366.860	342.108	-6,7 %
Neuss Trimodal	182.880	178.194	-2,6 %
Nürnberg Hafen TriCon	190.711	201.677	+5,8 %
Rostock	121.344	130.453	+7,5 %

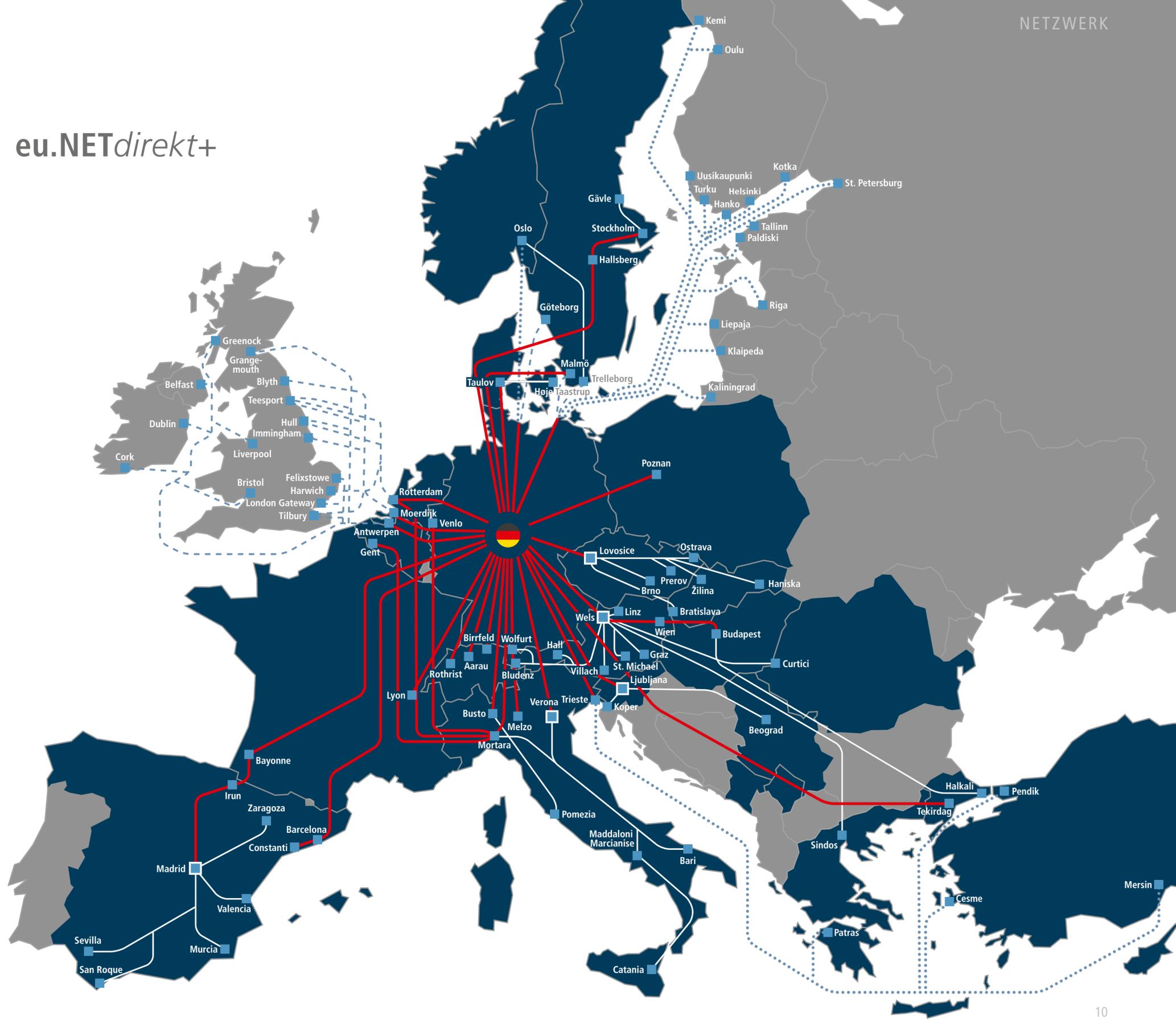
Eine Sendung entspricht der Kapazität eines Last- bzw. Sattelzuges.

# de.NETdirekt+



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

# eu.NETdirekt+



## MORTARA – MEHR KAPAZITÄT, NEUER GATEWAY-ANSCHLUSS UND EIGENE PROZESSSTEUERUNG

Seit mehr als zwei Jahren bietet Kombiverkehr intermodale Verkehre zwischen Deutschland, Belgien sowie den Niederlanden und Mortara in Norditalien an. Das Terminal Mortara liegt in der Provinz Pavia und deckt mit nur rund 70 Kilometern Entfernung den norditalienischen Wirtschaftsraum rund um Mailand straßenseitig bestens ab. Gestartet mit 15 Zugabfahrten pro Woche und Richtung ab Krefeld, Gent und Rotterdam, hat sich dieses Leistungsangebot im Schweiz-Transit bis heute mehr als etabliert. Annähernd 43.000 Lkw-Sendungen wurden im Geschäftsjahr 2022 transportiert. Nach einer Frequenz-erweiterung von und nach Gent und der Neueinführung des Produktes Mortara – Venlo v.v. steht Spediteuren und Logistikunternehmen heute ein erweitertes Angebotsportfolio für klimafreundliche Transporte, auch mit Sattelaufliegern bei vollem Lichtraumprofil P400, im Kombiverkehr-Fahrplan zur Verfügung. Zum 2. Mai 2023 haben wir zudem das Produktionskonzept geändert: Duisburg Ruhrort Hafen DUSS anstatt Krefeld lautet die neue Devise für mehr Verbindungsmöglichkeiten im Kombiverkehr-Netzwerk. Seit dem Anschluss an das Hubterminal profitieren die Nutzer dieser Mortara-Verbindung nun von weiteren Anschlüssen von und nach Leipzig, Hannover, Hamburg, Kiel, Lübeck, Moerdijk und Antwerpen sowie von und nach Polen, Dänemark, Schweden und Norwegen.

Bereits Mitte November 2022 haben wir die Gründung einer neuen Betreibergesellschaft für den Terminalbetrieb in Mortara vollzogen und den laufenden Betrieb qualitäts-gesichert weitergeführt. Damit bringen wir unser intermodales Know-how auch an dieser wichtigen Schnittstelle zwischen Spediteur, Terminal und uns als Intermodal-Operateur ein und können die Terminalprozesse eigenverantwortlich zur höchsten Wertschöpfung aller steuern. Das technisch moderne Terminal hat eine Fläche von über 100.000 Quadratmetern und besitzt drei Umschlaggleise mit einer Länge von jeweils 700 Metern. Die Zugeinfahrt ist durchgängig elektrifiziert möglich.



## ETP-PROGNOSEN WEITER VERBESSERN

Damit die Auswirkungen einer Störung im Zug- oder Terminalbetrieb für unsere Kunden so klein wie möglich bleiben, entwickeln unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Transportüberwachung ihre Fähigkeiten weiter, die Prognosefähigkeit zur Ermittlung des voraussichtlichen Abholzeitpunkts der Ladeinheit am Zielterminal zu verbessern. Die sogenannte „Estimated Time of Pick-up“, kurz ETP, ist nicht nur Bestandteil von elektronischen Transportmeldungen, sondern auch fester Bestandteil der Auftragsübersicht in meinKOMBI-VERKEHR. In Vorbereitung auf die Inbetriebnahme des neuen Portals im März 2023 wurden Prozesse angepasst, mit denen sichergestellt wird, dass zu jeder Zugfahrt

ETP-Zeiten verfügbar sind, um die Planung und Disposition unserer Kunden, aber auch die der Terminalbetreiber aktiv zu unterstützen.

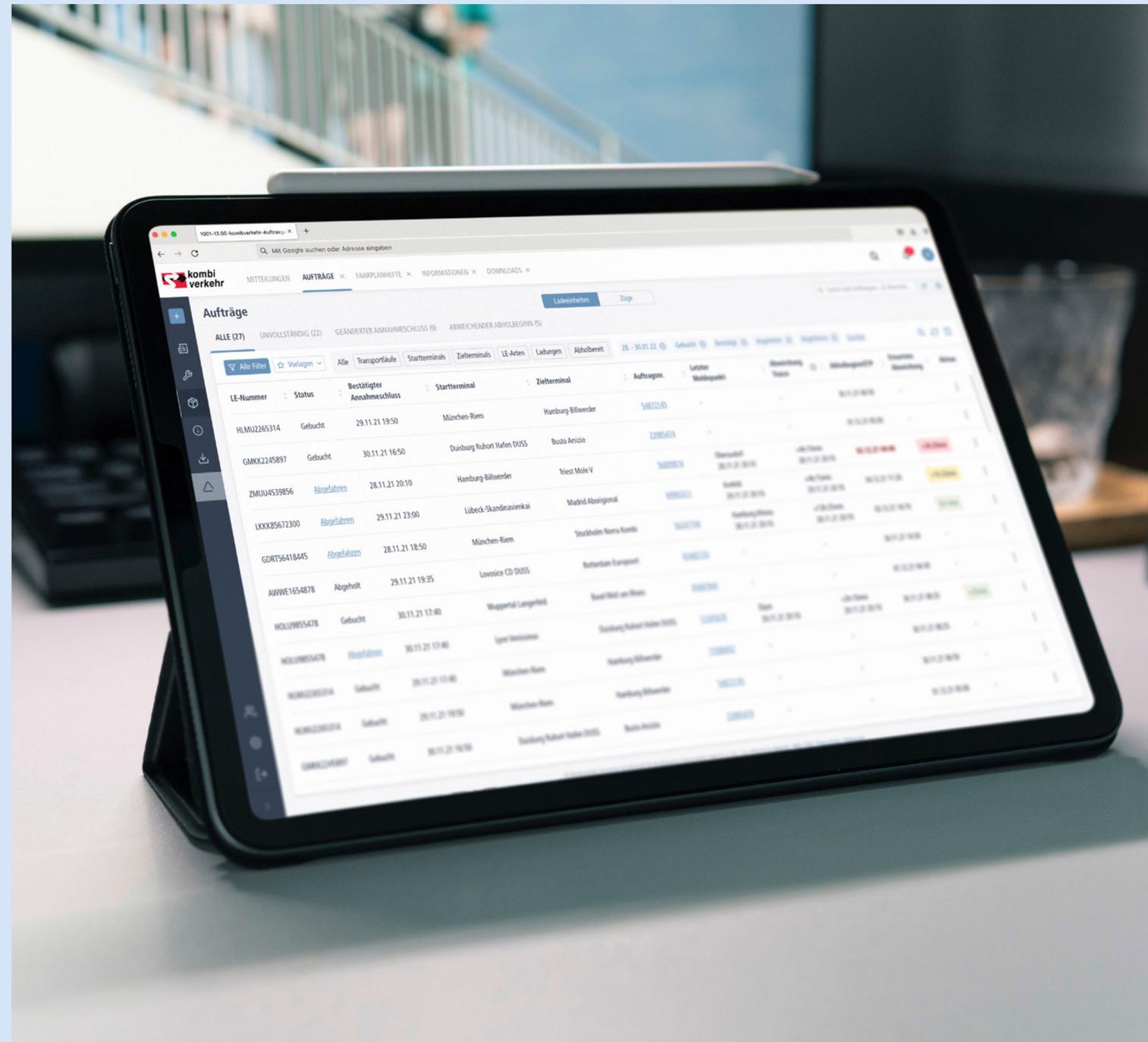
Im Ausbau befindet sich das Informationsangebot zu kurz-, mittel- und langfristigen Baumaßnahmen und deren Auswirkungen. Sogenannte RPA-Lösungen (Robotic Process Automation) helfen uns, immense Datenmengen kurzfristig in unsere Überwachungssysteme zu integrieren und sie damit zu jeder Zugfahrt verfügbar zu machen. Mit diesen und weiteren Maßnahmen bauen wir unseren digitalen Produktionsleitstand weiter aus, um die Netzwerksteuerung anforderungsgerecht und effizient durchzuführen.

# AUF KUNDENPORTAL UND PRODUKTIVE DATENDREHSCHLEIBE FOLGEN EASY BOOKING UND KÜNSTLICHE INTELLIGENZ FÜR DIE BELADEOPTIMIERUNG

Seit Jahren setzt Kombiverkehr zur Steuerung seiner intermodalen Verkehre auf die Digitalisierung der Wertschöpfungskette und den Einsatz hochspezialisierter, selbst entwickelter IT-Systeme. Diese werden insbesondere zur Sicherstellung der gesamten Transportabwicklung im europaweiten Netzwerk sowie zur Weiterentwicklung und Vermarktung der Angebote eingesetzt. Ziel ist es, den Datenfluss zwischen den Akteuren zu optimieren, der für die Wirtschaftlichkeit und Attraktivität der Leistungsangebote entscheidend ist.

Geschäftsprozesse digitalisieren, Informationsflüsse standardisieren und Kundenzufriedenheit steigern: so lauten die Eckpfeiler unserer Digitalisierungs- und IT-Strategie, an der wir tagtäglich arbeiten. Ein Beispiel ist die Digitalisierung im Rechnungsversand, die wir seit 2018 konsequent vorantreiben. Ende 2022 erreichten wir bei elektronisch versandten Rechnungen einen Anteil von 90 Prozent, was der Einsparung von circa 360.000 Blatt Papier beziehungsweise 23.000 kWh Energie und 1.750 Kg CO<sub>2</sub> entspricht. Auslesbare PDF-A Dokumente und ein inhaltlich umfangreiches XML CT Invoice-File runden dieses Serviceangebot ab.

Zu Beginn des Jahres 2023 wurden zwei wichtige Meilensteine in der Digitalisierung erreicht: Am 13. März 2023 haben wir damit begonnen, das neue Portal meinKOMBIVERKEHR auszurollen. Innerhalb von nur fünf



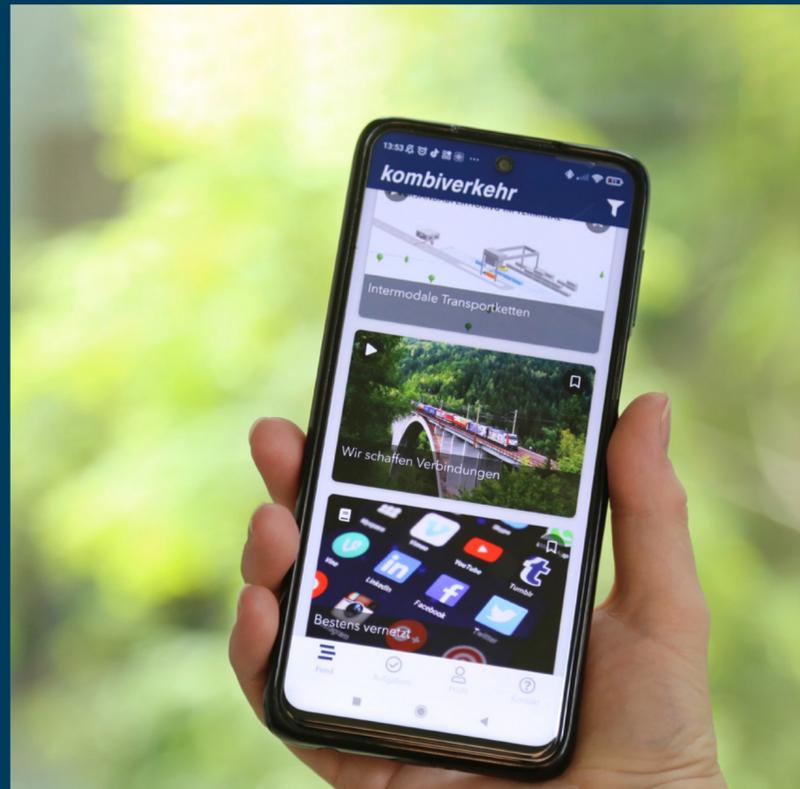
Arbeitstagen registrierten sich über 1.000 User im neuen System. Über die neue Onlineplattform ist für unsere Kunden eine deutliche Verbesserung der Transparenz innerhalb der Transportabwicklung bei höchstmöglicher Sicherheit im Umgang mit den zu schützenden Transportdaten erreicht worden. Disponentinnen und Disponenten finden das gesamte Handwerkszeug für ihre tägliche Arbeit in digitalisierter Form. Von der Fahrplanauskunft über die Transportbuchung, die aktuellen Transportinformationen in Real Time bis hin zu einer alles umfassenden Auftragsübersicht sind alle relevanten Informationen in einer einzigen Anwendung verfügbar. Nur kurze Zeit später, am 26. April, haben wir zusammen mit dem ersten Speditionskunden die nun real existierende und produktive KV4.0-Datendrehscheibe in Betrieb genommen und erstmals Buchungsdaten über die Plattform ausgetauscht. Das System basiert auf dem EDIGES 4.1-Datenstandard und ermöglicht den Zugriff auf Fahrpläne, Buchungen, Terminalstatusmeldungen, Zuglaufdaten sowie Vor- und Nachlaufinformationen auf der Straße. Der Datenaustausch erfolgt in Echtzeit und barrierefrei, jedoch stets ausschließlich innerhalb eines bevollmächtigten Verteilerkreises.

Aktuell arbeiten wir intensiv an den Projekten „Easy Booking“ und „KIBA“, um zum einen bei der webbasierten Buchung den nächsten Modernisierungsschritt zu gehen und zum anderen mit Hilfe der Künstlichen Intelligenz die Waggonbeladung zu optimieren.

## IM TEAM ZUM ERFOLG

Im Jahr 2022 haben sich 33 neue Kolleginnen und Kollegen dafür entschieden, Teil unseres Teams zu werden. Darauf sind wir stolz, denn gerade im angespannten Arbeitsmarkt und bei der schwierigen Suche nach Fachkräften ist uns hier ein guter Erfolg gelungen. Vielleicht ist es auch die Idee, bei einer guten Sache und herausfordernden Themen dabei sein zu wollen. Denn wo anders als bei Kombiverkehr kann man einen so hohen Beitrag zur Entlastung unserer Umwelt leisten. Und unser Ziel, gemeinsam besser zu werden, wollen wir im Team erreichen. Mit vielfältigen Projekten und Menschen, die gerne über den Tellerrand schauen. Und unsere Onboarding-App stellt sicher, dass bereits von Anfang an eine rasche Integration in unsere Organisation möglich ist.

Insgesamt waren am Jahresende 148 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei Kombiverkehr beschäftigt und haben in den unterschiedlichsten Abteilungen jeder für sich einen wichtigen Beitrag zum Gelingen von Kombiverkehr in einem schwierigen Geschäftsjahr geleistet.



## CHANCENGLEICHHEIT, KLIMASCHUTZ, KV-BONUS

Die überproportionale Belastung des Bahnsektors bei den Energiepreisen in der Folge des russischen Überfalls auf die Ukraine stand als zentrales Thema im Mittelpunkt der politischen Kommunikation im Jahr 2022. Mit der erfolgreichen Gestaltung sinnvoller Regelungen für den Bahnstrom im Rahmen der staatlichen Strompreisbremse noch im Dezember konnte hier am Ende eines intensiven Dialogprozesses mit dem Verkehrs- und Wirtschaftsministerium ein wichtiger Erfolg für den Kombinierten Verkehr erzielt werden. Der Bahnstrompreis bleibt aber als wichtiges Thema auf der Agenda – insbesondere als Teilaspekt der Schaffung eines fairen Rahmens im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern.

An der Schnittstelle zwischen Schiene und Straße ist es ein wesentlicher Teil unserer politischen Arbeit, immer wieder auf die Notwendigkeit eines ausgeglichenen wettbewerblichen Rahmens hinzuweisen. Denn nur dann kann unserer Überzeugung nach die Verlagerungspolitik und damit auch die Klimaschutzpolitik im Verkehrssektor erfolgreich sein. Dazu dient auch die Mitarbeit an einem effizienten und zielgerichteten Rahmen für die Förderpolitiken des Bundes und der Länder, gerade in Hinblick auf die Errichtung von Umschlaganlagen. Demselben Ziel dient auch unsere Forderung nach einer betrieblichen Beihilfestruktur für diejenigen Speditionen, die trotz oft unbefriedigender Leistung des Netzes auf den

Kombinierten Verkehr setzen. Gerade für diese Unternehmen setzen wir uns mit der Forderung nach einem KV-Bonus ein.

Zur Erreichung dieser Ziele setzen wir auf vielfältige Formen des Dialogs mit den politischen Stakeholdern auf Bundes- und Länderebene sowie zunehmend auf europäischer Ebene. Dazu zählt die Mitarbeit und Interessenvertretung bei zahlreichen Verbänden und Arbeitsgruppen wie beispielsweise dem „Runden Tisch Schienengüterverkehr“. Wir führen aber auch eine Vielzahl von Einzelgesprächen auf Ebene der Minister und Staatssekretäre, der Mitarbeitenden der Ministerien und vor allem auch der Parlamente in Brüssel, Berlin und den Landeshauptstädten.



## BILANZ

Im vergangenen Geschäftsjahr erwirtschaftete Kombiverkehr mit dem Transport von 969.422 Lkw-Sendungen Umsatzerlöse in Höhe von 462,7 Millionen Euro. Der Jahresüberschuss lag bei 368.044,47 Euro.

### Aktiva

	<b>Aktiva zum 31.12.2022</b>	<b>31.12.2022</b>	<b>31.12.2021</b>
		Euro	Euro
<b>Anlagevermögen in €</b>	I. Immaterielle Vermögensgegenstände	523.059,37	560.346,81
	II. Sachanlagen	5.448.550,30	6.283.254,00
	III. Finanzanlagen	4.676.727,62	2.988.460,91
		<b>10.648.337,29</b>	<b>9.832.061,72</b>
<b>Umlaufvermögen in €</b>	I. Vorräte	1.347.595,05	1.405.796,75
	II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	59.199.934,29	48.934.108,19
	III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	6.738.477,27	5.911.684,84
		<b>67.286.006,61</b>	<b>56.251.589,78</b>
<b>Rechnungsabgrenzungsposten in €</b>		<b>225.207,50</b>	<b>87.300,90</b>
		<b>78.159.551,40</b>	<b>66.170.952,40</b>

### Passiva

	<b>Passiva zum 31.12.2022</b>	<b>31.12.2022</b>	<b>31.12.2021</b>
		Euro	Euro
<b>Eigenkapital</b>	I. Kapitalanteile der Kommanditisten	7.205.000,00	7.253.000,00
	II. Rücklage	11.776.181,49	10.788.856,98
	III. Jahresüberschuss	368.044,47	1.607.993,65
		<b>19.349.225,96</b>	<b>19.649.850,63</b>
<b>Ausgleichsposten</b>	für aktivierte eigene Anteile	<b>60.000,00</b>	<b>60.000,00</b>
<b>Rückstellungen</b>	I. Rückstellungen für Pensionen	57.923,00	57.667,00
	II. Steuerrückstellungen	212.068,00	0,00
	III. Sonstige Rückstellungen	20.438.862,44	16.645.721,13
		<b>20.708.853,44</b>	<b>16.703.388,13</b>
<b>Verbindlichkeiten</b>	I. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	2.682.504,96	3.538.336,64
	II. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	24.799.944,79	20.864.210,67
	III. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	929.068,52	96.223,01
	IV. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	8.025.943,17	2.971.339,57
	V. Sonstige Verbindlichkeiten	1.604.010,56	2.287.603,75
		<b>38.041.472,00</b>	<b>29.757.713,64</b>
		<b>78.159.551,40</b>	<b>66.170.952,40</b>

## GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

1. Januar bis 31. Dezember 2022

	2022	2021
	Euro	Euro
1 Umsatzerlöse	462.712.642,06	421.858.281,77
2 Erhöhung des Bestands an unfertigen Leistungen	109.142,00	3.096,00
3 Sonstige betriebliche Erträge	9.299.340,28	6.881.697,66
4 Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	13.914,35	8.170,54
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	450.671.375,03	407.321.431,78
5 Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	9.193.606,88	8.510.497,78
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung	1.495.658,67	1.383.191,37
6 Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	1.203.475,48	1.267.870,37
7 Sonstige betriebliche Aufwendungen	10.714.677,92	9.371.719,25
8 Erträge aus Beteiligungen	1.762.150,86	1.241.029,59
9 Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	0,00	9.222,22
10 Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1.230,12	826,67
11 Abschreibungen auf Finanzanlagen	0,00	250.000,00
12 Zinsen und ähnliche Aufwendungen	81.899,52	73.068,92
13 Steuern vom Ertrag	140.000,00	196.324,25
14 <b>Ergebnis nach Steuern</b>	<b>369.897,47</b>	<b>1.611.879,65</b>
15 Sonstige Steuern	1.853,00	3.886,00
16 <b>Jahresüberschuss</b>	<b>368.044,47</b>	<b>1.607.993,65</b>

## 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**  
DSLVL Bundesverband Spedition und Logistik e. V., Berlin

### Arbeitsgruppe Verkehr

**Carsten Hemme**, Vorsitzender  
Paneuropa Transport GmbH, Bakum

**Chiara Arnolfi**  
Winner Spedition Italia S.r.l., Sona (seit Juni 2022)

**Frank Caspers**  
Alfred Talke GmbH & Co. KG, Hürth

**Jenny Eßelborn**  
VTG Tanktainer GmbH, Duisburg (seit März 2022)

**Stev Etzrodt**  
Spedition Bode GmbH & Co. KG, Lübeck

**Thorsten Kay**  
Kube & Kubenz Internationale Speditions- und Logistik-  
gesellschaft mbH & Co. KG, Hamburg

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

**Michael Kirschner**  
Lanfer Transporte GmbH & Co. KG, Meppen

**Gert Laurijssens**  
Bruhn Spedition GmbH, Lübeck (seit Juni 2022)

**Simon Löblein**  
Löblein Transport GmbH, Schillingsfürst

**Ulrich Maixner**  
HOYER GmbH Internationale Fachspedition, Mannheim

**Ueli Maurer**  
Bertschi AG, Dürrenäsch

**Michael Schaaf**  
Bay Logistik GmbH + Co. KG, Waiblingen

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

**Michael Teichler**  
Rinnen GmbH & Co. KG, Moers

**Günther Wiesinger**  
LKW Walter Internationale Transportorganisation AG,  
Kufstein

## 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

**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

**Ekhard Klomfass**  
Schmitz Cargobull, Gotha

**Paul Löblein**  
Löblein Transport GmbH, Schillingsfürst

**Libor Nogly**  
VTG Rail Europe GmbH, Hamburg

**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

**Uwe Sondermann**  
KombiConsult GmbH, Frankfurt am Main (seit Oktober 2022)

**Alexander Stern**  
Deutsche Umschlagges. Schiene-Straße mbH, Bodenheim  
(seit Januar 2022)

## BETEILIGUNGEN ZUM 31. DEZEMBER 2022

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

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

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

## UNSERE TOP-30-KUNDEN

**ALFRED TALKE**  
Logistic Services

**ANHALT**  
Logistics

**ANSORGE**  
LOGISTIK

**Bay**  
LOGISTIK

**BERTSCHI**

**BODE**  
SPEDITION  
TRANSPORT & LOGISTIK

**BOLTAS**

**Bruhn**  
SPEDITION

**DB**  
Cargo

**DEN HARTOGH**  
Logistics

**Fixemer**

**gliezendanner**

**HOYER**  
WHEN IT MATTERS.

**H&S** GROUP

**KEITEL**  
Ideen. Leidenschaft. Logistik.

**KUBE & KUBENZ**

**Lanfer Logistik**  
Transportmanagement

**LKW WALTER**

**Löblein**

**paneuropa**  
smart transport solutions

**REICHENEDER**  
TRANSPORT GmbH

**RICHTER**  
LOGISTIK MANAGEMENT FLÜSSIGER GÜTER

**RINNEN**  
GmbH & Co KG • Internationale Spedition

**DB** SCHENKER

**SCHMIDT**

**TERRATRANS**  
INTERNATIONALE SPEDITION

**transped**

**VAN DEN BOSCH.com**  
THE SUPPLY CHANGER IN BULK

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

**VTG**

# IMPRESSUM

## Herausgeber

Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für  
kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG

## Gestaltung

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

## Bildnachweis

Bildmontage Mainteam, Aschaffenburg (S. 12) • Deutsche Bahn AG / Daniel Saarbourg (S. 6) • Markus Heimbach, Hamburg (Titel, S. 5) • Andreas Kraus, Berlin (S. 13) • Dennis Möbus, Trebur (S. 3 links) • Christoph Schneider, München (S. 4 rechts) Kombiverkehr KG (S. 3 links, S. 4 Links, S. 8, S. 13 links) • Serse Zoppi, I-Mortara (S. 11)

## 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](http://www.Einfach-Intermodal.de)

***Mehr als ein Transport.***