



Das Projekt Traktionsumstellung wurde gemeistert, gleichzeitig gibt es neue Zugprodukte und fortschreitende Digitalisierungsmaßnahmen beim Intermodal-Spezialisten Kombiverkehr.

Kombiverkehr GmbH & Co. KG

„Chancen stehen gut“

Traktionsumstellung bewältigt, Digitalisierung vorangetrieben: Der Intermodal-Spezialist Kombiverkehr KG mit Sitz in Frankfurt am Main hat den Anforderungen der Politik und des Marktes Rechnung getragen und sich für die Zukunft neu aufgestellt.

Auch wenn die Regierung in Deutschland vor einem Wechsel steht, bleibt ein zentrales Ziel der Verkehrspolitik mehr Güterverkehre von der Straße auf nachhaltigere Verkehrsträger, darunter vor allem die Schiene, zu verlagern. So möchten die Koalitionsparteien unter anderem die Schiene ertüchtigen, die Investitionen in die Bahn steigern und die Elektrifizierung sowie die Korridorsanierungen weiter vorantreiben. Das im März 2025 beschlossene Sondervermögen Infrastruktur soll dabei helfen.

„Grundsätzlich stehen die Chancen für die Schiene daher gut, auch wenn die zielerfüllenden Maßnahmen nicht in aller Tiefe im vorliegenden Koalitionsvertrag definiert sind“, hebt Kombiverkehr-Geschäftsführer Armin Riedl gleich zu Beginn des Gesprächs mit SUT hervor. Auch alle Prognosen sprächen für den Schienengüterverkehr im Allgemeinen und den Kombinierten Verkehr (KV) im Besonderen. Nach der jüngsten Langfristprognose des Bundesverkehrsministeriums für Digitales

und Verkehr (BMDV) soll die Güterverkehrsleistung einschließlich aller Verkehrsträger in Deutschland bis 2040 um rund 31 Prozent steigen. Allein auf der Schiene erwartet das Ministerium ein Plus von 35 Prozent und damit insgesamt 188 Milliarden an erbrachten Tonnenkilometern. Auch der Kombinierte Verkehr soll erheblich zulegen.

„Wir sehen trotz des schwierigen wirtschaftlichen Umfelds auch weiterhin ein starkes Interesse der Logistikunternehmen am Intermodalverkehr“, betont Riedl. Er begrüßt das Bekenntnis der neuen Bundesregierung zum umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene sowie die durch das Sondervermögen erzielte Investitionssicherheit für die nächsten Jahre. „Eine moderne und digitalisierte Schieneninfrastruktur bildet das Fundament für Qualität, Zuverlässigkeit und vor allem Planbarkeit von Bahnverkehren“, fährt der Geschäftsführer fort. Laut ihm sehen gerade hier sowohl die Verantwortlichen des KV-Operators als auch die Kunden aktuell die größten Herausforderungen.

Dabei stützt er sich unter anderem auf die vom Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) durchgeführte Marktbeobachtung Güterverkehr, die im Herbst 2024 ein Stimmungsbild zum KV anhand von 657 befragten Unternehmen erarbeitete. Mit Blick auf den gewünschten Verbesserungsbedarf beim Thema Kosten, der Schieneninfrastruktur, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit, sei sich Kombiverkehr der aus der Branche genannten Qualitätsdefizite bewusst und verspricht, bei seinen Leistungslieferanten auf weitere Verbesserungen zu drängen. „Unsere Kunden erwarten von uns zu Recht eine hohe Performance, dafür werden wir weiter hart kämpfen“, betont Geschäftsführerkollege Heiko Krebs.



Kombiverkehr-Geschäftsführer Armin Riedl.

Projekt Traktionsumstellung gemeistert

Ein Stück weit hat Kombiverkehr die Performance bereits aus



Kombiverkehr-Geschäftsführer Heiko Krebs.

eigener Kraft gesteigert. Denn indem die eingesetzten Züge seit wenigen Monaten mit neuen Traktionspartnern abgewickelt werden, konnte man auch die Qualität erhöhen. Die Übertragung von Verkehren auf weitere Partner erfolgte laut den beiden Geschäftsführern seit Mitte vergangenen Jahres aufgrund eines EU-Verfahrens gegen die Bundesrepublik Deutschland und indirekt gegen die Deutsche Bahn. Kombiverkehr startete infolgedessen das Projekt „Traktionsumstellung“ und ordnete einen Großteil seiner Verkehre neu. Besonders große Leistungspakete liegen nun in der Verantwortung der vier Güterbahnen Kombi-Rail Europe, Lokomotion, SBB Cargo International und DB Cargo, mit denen Kombiverkehr schon zuvor kooperierte, es kamen aber auch Neue hinzu. Seit der Traktionsumstellung sind nun 18 Eisenbahnverkehrsunternehmen für Kombiverkehr tätig. In Summe wechselte der Intermodal-Spezialist auf rund 35 Relationen die Leistungserbringer.

Trotz der Prognosen ist und bleibt der KV jedoch kein Selbstläufer – auch nach der Traktionsumstellung nicht. Da aktuell nicht nur die Wirtschaft schwächelt, sondern auch aufgrund einer Reihe an anderen Ursachen die Qualität auf dem Schienennetz beeinträchtigt ist, fallen die Erwartungen der beiden Geschäftsführer fürs laufende Jahr 2025 eher verhalten aus. Auch wenn die Kundschaft zur Schiene stehe und das Interesse am KV unvermindert hoch bleibe, kämpft laut Riedl und Krebs ein erheblicher Teil der Kunden mit Ladungsrückgängen. Das Ziel, Neuverkehre an den Start zu bringen, stehe daher weniger im Vordergrund. „Vielmehr geht es darum, die bestehenden Angebote zu stabilisieren und die Züge auszulasten, damit die Verkehre wirtschaftlich bleiben“, erläutert Riedl.

Neue Zugprodukte, zunehmende Digitalisierung

Im vergangenen Jahr beförderte Kombiverkehr etwa 780.000 Sendungen und damit rund 1,5 Millionen TEU, was einem Minus von etwa fünf Prozent gegenüber dem Jahr 2023 entspricht. Trotz erschwelter Bedingungen gelang es dem Unternehmen, neue Zugprodukte einzuführen und damit die Transportkorridore von und nach Rotterdam beziehungsweise von und nach Spanien und Skandinavien zu stärken. Ein Viertel der Verkehre entfiel aufs nationale Netz, während drei Viertel der Transporte Langstreckenverkehre ausmachen, die teilweise

durch ganz Europa führen und auch Passagen auf der Fähre einschließen. Der Wasserweg wird so etwa bei Transporten nach Skandinavien, Griechenland oder in die Türkei genutzt. Auf einigen kontinentalen Relationen kommt auch das Binnenschiff zum Einsatz. Die Verknüpfung von Lkw, Zug und Schiff im Seehafenhinterland gilt dabei als Spezialität des Logistikdienstleisters Optimodal, an dem Kombiverkehr mehrheitlich beteiligt ist.

Wechselt die Ladeinheit den Verkehrsträger, muss dieser Vorgang nicht nur physisch gemeistert, sondern auch mit Echtzeitdaten adäquat digital abgebildet werden. „KV-Kunden müssen jederzeit über den Status ihrer Sendung im Bilde sein, ebenso über Beeinträchtigungen auf der Strecke oder andere Faktoren, die sie für ihre eigene Disposition benötigen“, so Riedl. Im Kundenportal meinKombiverkehr sehen Disponenten in Echtzeit, wo sich ihre Ladeinheit befindet und wann diese am Zielterminal abholbereit ist. „Neben dem Portal meinKombiverkehr, mit dem alle Kombiverkehr-Kunden heute arbeiten, ist die KV4.0 Datendrehscheibe die zweite große digitale Leuchtturm-Applikation“, fügt Krebs hinzu. Die hieran Beteiligten nutzen ein gemeinsames Datenhub, in dem sie alle relevanten Informationen rund um den Intermodaltransport im Ediges-Format untereinander teilen. „Bisher brauchte es jeweils eine Schnittstelle zu jedem der Akteure. Die Datendrehscheibe ist damit ein Meilenstein bei der Weiterentwicklung des kombinierten Verkehrs in Europa, die auch Speditoren den Zugang zum System Intermodaler Verkehr erleichtert“, fährt Krebs weiter fort. Gerade in den letzten Wochen und Monaten haben mehr und mehr Eisenbahnverkehrsunternehmen, Terminals und Speditionen von einer hohen Durchgängigkeit der Daten in der Informationskette und damit von mehr Transparenz und Effizienz profitiert. Für die beiden Geschäftsführer sei KV4.0 damit auf einem sehr guten Weg, die Standardlösung in der Branche zu werden.

Sarah Kuhn

Anzeige



Schiffswerft Bolle

Schiffswerft Bolle GmbH
Schiffswerft 5
39317 Neudersben

Ihr Schiff - Unsere Verantwortung

Neubau, Umbau, Restauration und Sanierung












info@schiffswerft-bolle.de
schiffswerft-bolle.de
039349 94590