



Appell der KV-Branche

Kombiverkehr begrüßt die vom EKMI entwickelten Maßnahmen für das Klimaschutzprogramm der Bundesregierung im Verkehrsbereich. Im Juni sprachen die KV-Geschäftsführer Heiko Krebs und Armin Riedl darüber, was die Regierung liefern muss.



Ein starker intermodaler Verkehr mit attraktiven Bedingungen für die Anbieter und Nutzer ist eminent für die Klimaziele der Bundesregierung.

Das BMV-Expertenforum für klimafreundliche Mobilität und Infrastruktur (EKMI) setzt sich nach Forderung von Kombiverkehr und den SGV-Verbänden auch für deren politische Hilfsmaßnahmen ein. Kombiverkehr nimmt die entwickelten Maßnahmen für das Klimaschutzprogramm der Bundesregierung im Verkehrsbereich, die zu weiteren CO₂-Reduktionsmöglichkeiten im Verkehrssektor führen sollen, positiv wahr. Diese wurden am Donnerstag, 17. Juli, im Bundesministerium für Verkehr (BMV) präsentiert. Die Experten aus Wissenschaft und Wirtschaft greifen einige Themen auf, die Kombiverkehr schon länger vor dem Hintergrund der angespannten Betriebs- und Produktionslage von der Politik in Berlin und Brüssel gefordert hatte:

„Eine Trassenpreisreform, Mehrkostenausgleich bei Sanierungsbedingten Umleitungen, die Senkung der Stromsteuer und die Befreiung von der Lkw-Maut sind bedeutende Vorhaben mit einer starken Hebelwirkung, um Intermodalen Verkehr zu stärken, Transportmengen auf die Schiene zu holen und damit besonders klimafreundlich zu agieren. Für den Intermodalmarkt sind dies sehr gute und zu unterstützende Absichten, die jetzt in ihrer positiven Wirkung bestätigt wurden“, kommentiert Kombiverkehr-Geschäftsführer Heiko Krebs die Arbeitsergebnisse und Empfehlungen des EKMI.

„Jetzt muss auch sofort politisch gehandelt werden. Die Totalsperrungen der DB Infrago im Rahmen der Generalsanierung und die derzeitige katastrophale Netzqualität lassen keine Zeit mehr für einen Aufschub. Kombinierte Verkehr muss für

die gesamte Branche, angefangen bei Eisenbahnverkehrsunternehmen über Operateure bis hin zu Spediteuren, bezahlbarer, leistungsstärker und damit wieder deutlich attraktiver werden. Nur dann zahlt sich der Umweltvorteil auch tatsächlich aus.“

Im Juni hatte Redakteurin Eva Hassa mit den beiden Kombiverkehr-Geschäftsführern Heiko Krebs und Armin Riedl in einem Interview gesprochen, was sich 2025 ändern muss, um den Schienengüterverkehr zu retten. Diese zeigen sich optimistisch:

SUT: Seit drei Jahren geht bei Kombiverkehr das Aufkommen zurück. Geht es 2025 endlich wieder aufwärts?

Heiko Krebs: Wir sind in diesem Jahr nicht wirklich besser gestartet. Wir spüren noch immer eine deutliche Zurückhaltung in der Industrie. Die Nachfrage und das Interesse an intermodalen Lösungen sind da. In höheren Sendungszahlen schlägt sich das allerdings leider noch nicht nieder. Was daran liegt, dass die deutsche Wirtschaft nun schon das dritte Jahr in Folge stagniert. Außerdem kämpft die gesamte Eisenbahnwelt mit Zusatzkosten, die andere Verkehrsträger nicht haben.

SUT: Kombiverkehr hat einen Transformationsprozess hinter sich. Sie mussten wegen des angeschlagenen Mitgesellschafters DB Cargo 2024 Ihre Produktionsprozesse umstellen und neue Traktionspartner verpflichten. Wie hat das funktioniert?

Krebs: Letztlich haben wir alle Verbindungen von Kombiverkehr, bis auf eine einzige, in das neue System überführt. Wir haben unser Ziel also sogar übererfüllt. Das macht uns sehr stolz. Das war auch ein gutes Stück Arbeit. Und das gilt es jetzt zu stabilisieren. Das ist das Fundament, auf dem wir in Zukunft aufbauen. Das heißt aber nicht, dass wir in Zukunft alle unsere Aktivitäten in 100-Prozent-Eigentraktion fahren wollen. Das ist nicht unser Anspruch. Und DB Cargo ist nach wie vor ein wichtiger Partner von uns, etwa nach Spanien, Frankreich und Skandinavien.

SUT: Halten Sie dennoch nach weiteren Gesellschaftern Ausschau – für den Fall, dass DB Cargo bei Kombiverkehr als Gesellschafter aussteigt?

Armin Riedl: Im europäischen Schienengüterverkehr passiert aktuell sehr viel. Da gibt es einige Anbieter, die weiterhin defizitär arbeiten. Was Kombiverkehr betrifft, haben Heiko Krebs und ich in unserer Zeit, in der wir hier beschäftigt sind, mehrere Umfirmierungen erlebt. Wir haben aus Kombiverkehr ein Wirtschaftsunternehmen gemacht, wir hatten eine Zeit ohne Beteiligung der DB Cargo und aktuell eine Zeit mit DB Cargo. Über solche Änderungen entscheiden die Gesellschafter, und dazu zählt nach wie vor auch DB Cargo. Uns drückt aber ein anderes Problem.

Kombiverkehr



SUT: Was drückt Sie?

Riedl: Uns sorgt die deutsche Infrastruktur. Die muss sich massiv verbessern. Unser Produkt hat nun mal die höchste Korrelation mit dem Verkehrsträger Straße, weil kombinierter Verkehr teilweise über die Schiene geleiteter Straßengüterfernverkehr ist. Umso wichtiger wäre, dass die neue Bundesregierung den Wettbewerb zwischen Straße und Schiene wieder stärker in den Fokus nimmt.

SUT: Was fordern Sie da?

Riedl: Wir haben im Schienengüterverkehr inzwischen viele Spielregeln. Das unterscheidet sich massiv von dem, was auf der Straße los ist: Dort kann ich meinen Lkw anmelden, ihn fahren, wann ich will, ich kann mit diesem später ankommen, und ich habe eine relativ stabile Lkw-Maut. All das wird im Schienengüterverkehr immer schlimmer. Es gibt mehr Gebühren und immer mehr Voraussetzungen, die wir erfüllen müssen – Stichworte sind da der Jahresfahrplan und Strafzahlungen. Hinzu kommt die schlechte Qualität von DB Infrago. Wenn wir das alles nicht hätten, wäre uns ein Nachfrageschub sicher, wie wir ihn in den 2010er-Jahren hatten. Keiner freut sich deshalb auf den neuen Bundesverkehrsminister so wie wir.

SUT: Immerhin investiert der Bund sehr viel Geld in die Generalsanierung des deutschen Schienennetzes – Stichwort Korridorsanierung ...

Krebs: Dass das Schienennetz saniert werden muss, steht außer Frage. Wir bevorzugen da aber eher den guten alten Grundsatz des Bauens unter dem rollenden Rad. Oder, um konkret zu werden: Wir können nicht einfach den Betrieb für ein halbes Jahr anhalten. Außerdem werden wir, wenn die Korridorsanierung so kommt wie bislang vorgesehen, einige Baustellen haben, für die es keine sinnvollen Umleitungsverkehre gibt. Das bedeutet für einige Player in unserem Bereich zum Teil eine existenzgefährdende Situation – das gilt sowohl für EVU als auch für Operateure und unsere Kunden. Ich spreche da zum Beispiel von der Trasse München-Salzburg und vom Brennerzulauf München-Rosenheim.

SUT: Was sollte der Bund jetzt also tun?

Krebs: Der Bund sollte dafür Sorge tragen, dass es planmäßig und stetig Investitionsmittel für den Ausbau und

die Modernisierung des Streckennetzes gibt. Sprich: Der Betrieb muss während der Sanierung aufrechterhalten werden. Damit hält man auch die Bauindustrie in Deutschland. Denn die ist, wie wir aus verschiedenen Publikationen wissen, in den letzten Jahren abgewandert, weil es hier nichts mehr zu bauen gab. Das hat zur Folge, dass man jetzt versucht, mit sehr viel Geld Dinge zu reparieren. Und dieses viele Geld trifft auf ein geringes Angebot. Die Preise werden dadurch steigen, ohne dass man das gewünschte Ergebnis damit erzielt.

Deborah Baran/Eva Hassa

Anzeige

Höchste Leistung emissionsfrei mit hoher Energie- rückgewinnung

- bis zu 8 Stunden Einsatzzeit möglich
- bis zu 16 Stunden Betriebszeit mit optimierter Opportunitätsladung
- hohe Energieeinsparung
- deutlich reduzierte Instandhaltungskosten
- Keine CO₂ Emissionen



CVS Ferrari Deutschland GmbH
Im Taubental 9 – 41468 Neuss
+49 2131 405 372 0
Kontakt: Oliver.Hoffmann@CVS-Ferrari.de
www.cvs-ferrari.de



© someone.de