



Erfahrungen eines internationalen Transportunternehmens im intermodalen Transport

- am Beispiel der Brennerachse
- Christoph Büchner, Stv. Leiter Marketing

Mehr als ein Transport.

DAS UNTERNEHMEN

KOMBIVERKEHR



Das unternehmen Kombiverkehr

HEADLINE

1969, Firmensitz in Frankfurt/Main

Gesellschafterstruktur

- Kommanditisten: ca. 230 nationale und internationale Spediteure und Transportunternehmen sowie DB Mobility Logistics AG (50%:50%)
- Gleichberechtigung aller Kommanditisten

Leistungsangebot

Qualitativ hochwertige Terminal-Terminal-Verbindungen im europ. intermodalen Verkehr

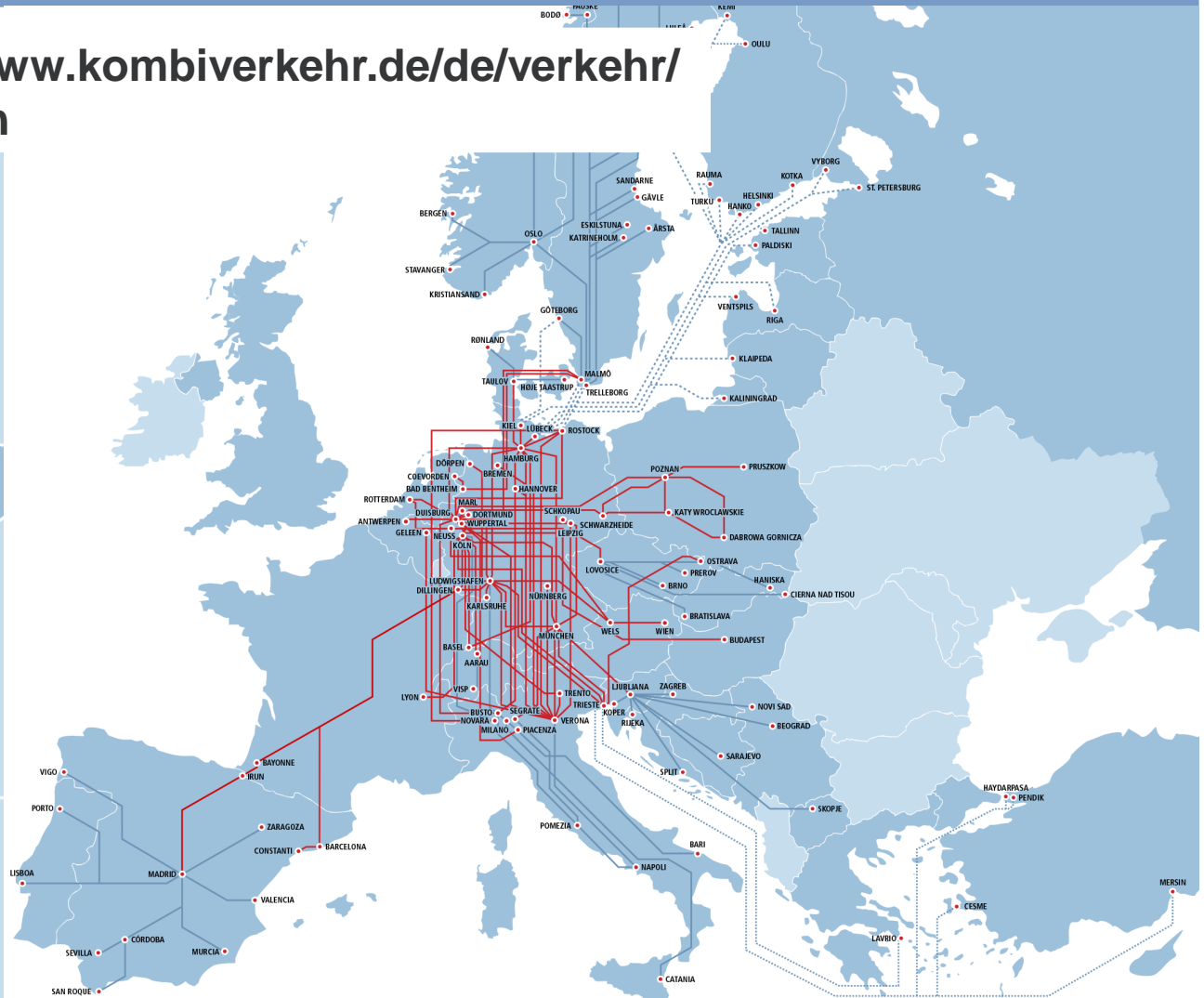
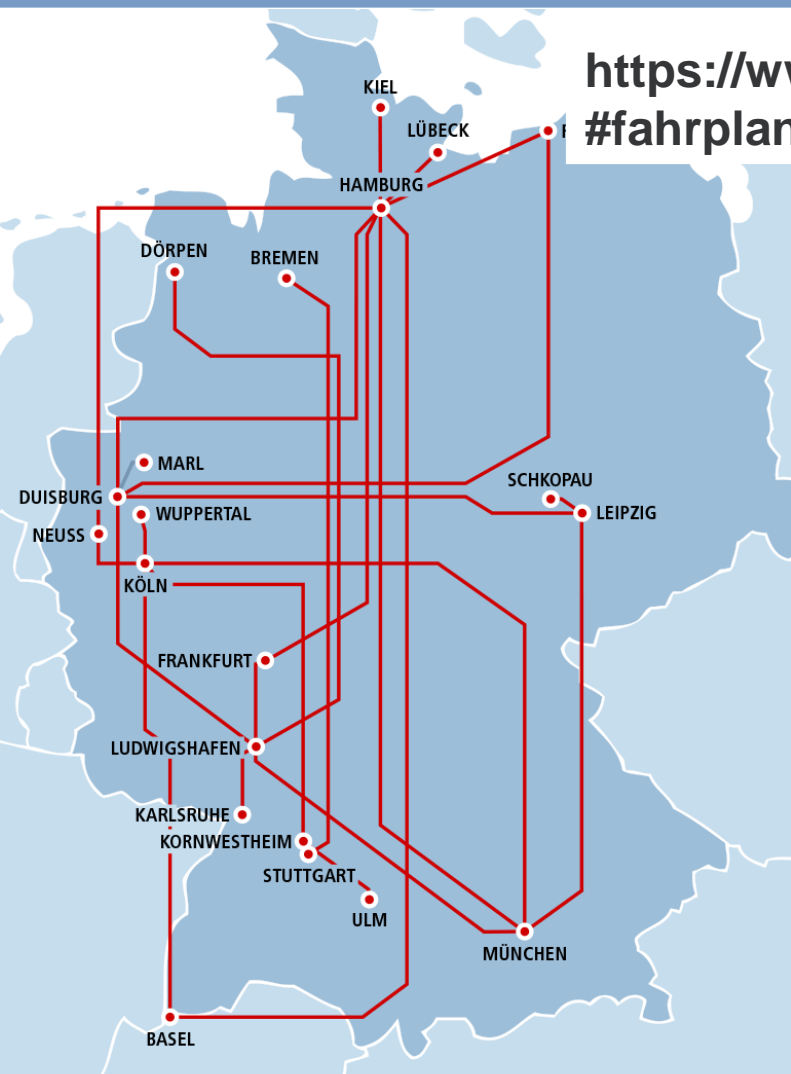
Kennzahlen

- Etwa 700 nationale und internationale Direkt- und Shuttlezüge pro Woche
- Täglich mehr als 170 Zugabfahrten europaweit
- Täglich über 15.000 Verbindungen im Gatewayverkehr
- 978.095 transportierte Lkw-Sendungen (2015)
- 433,8 Mio. Euro Umsatz (2014)
- 142 Mitarbeiter (Vollzeitkräfte, 31.12.2014)



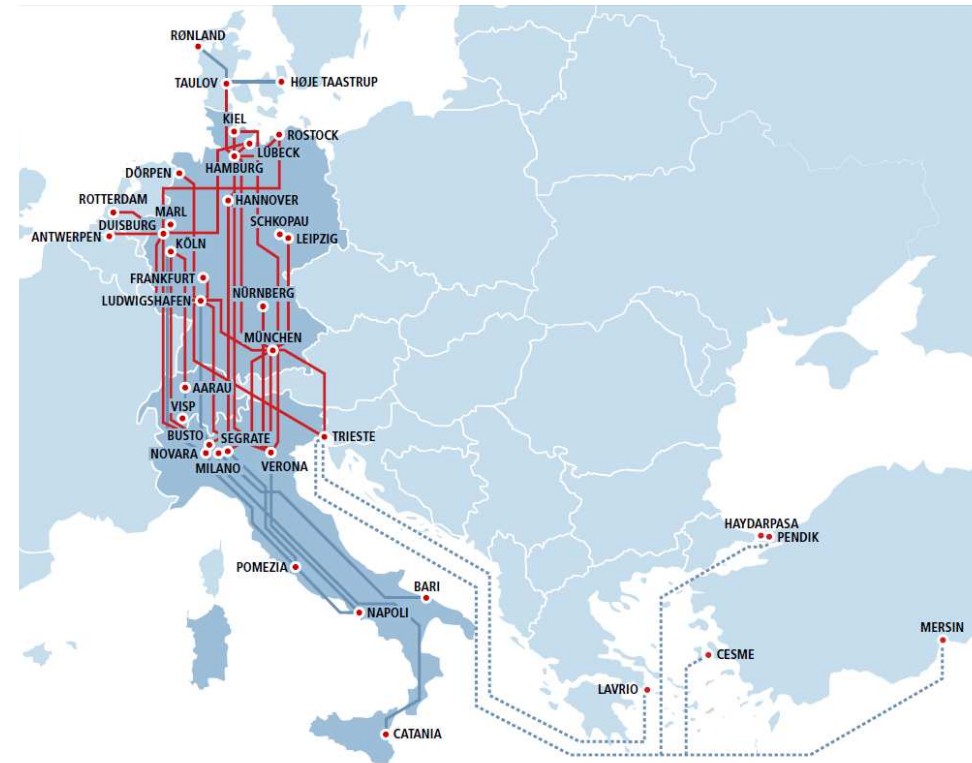
NETZWERK NATIONAL UND INTERNATIONAL

<https://www.kombiverkehr.de/de/verkehr/#fahrplan>



HEADLINE Internationaler Verkehr

- Alpenquerender Verkehr mit Italien
- 51% des internationalen Aufkommens im Verkehr zwischen Deutschland und Italien
- Vier Leitungswege: Brennerpass, Sankt-Gotthard-Tunnel, Lötschberg und Tauern
- 154 planmäßige Ganzzüge in der Woche via Brenner
- 30 Direktzüge zwischen Deutschland und Triest via Tauern
- Zahlreiche Antennenverkehre bis nach Süditalien, Griechenland und in die Türkei



- Direktzugverkehr von Kombiverkehr
- Antennenverkehr mit Partnergesellschaft
- Fährverkehr mit Kombiverkehr bzw.
- Weiterleitung durch Dritte

Sendungsentwicklung italien via Österreich 2004 bis 2015

HEADLINE

- Mit 776.391 Sendungen neue Rekordmarke im internationalen Kombinierten Verkehr bei Kombiverkehr
- 399.369 Sendungen zwischen Deutschland und Italien via Österreich und der Schweiz
- 271.623 Sendungen zwischen Deutschland und Italien via Österreich
- 221.664 Sendungen pro Jahr via Brenner



HEADLINE Bei stabilen Rahmenbedingungen: 2 – 3 % pro Jahr

- Voraussetzungen:
 - Bedarfsgerechter Infrastrukturausbau im In- und Ausland (Terminals, Trassen, P400 etc.)
 - Marktgerechte Trassenpreise
 - Verlässliche und vor allem nachhaltige Leistungsqualität der Bahnen
 - Konstante Rahmenbedingungen für den Schienenverkehr
 - Beibehaltung von Maßen und Gewichten beim LKW
 - Faire Wettbewerbsbedingungen Schiene/Straße

HEADLINE

Transport von Sattelanhängern mit Profil P400

- Trend zum Trailer mit 4 m Eckhöhe im Komplettladungsbereich

Tonnageerhöhung auf 1.600 tonnen in Nord-Südrichtung

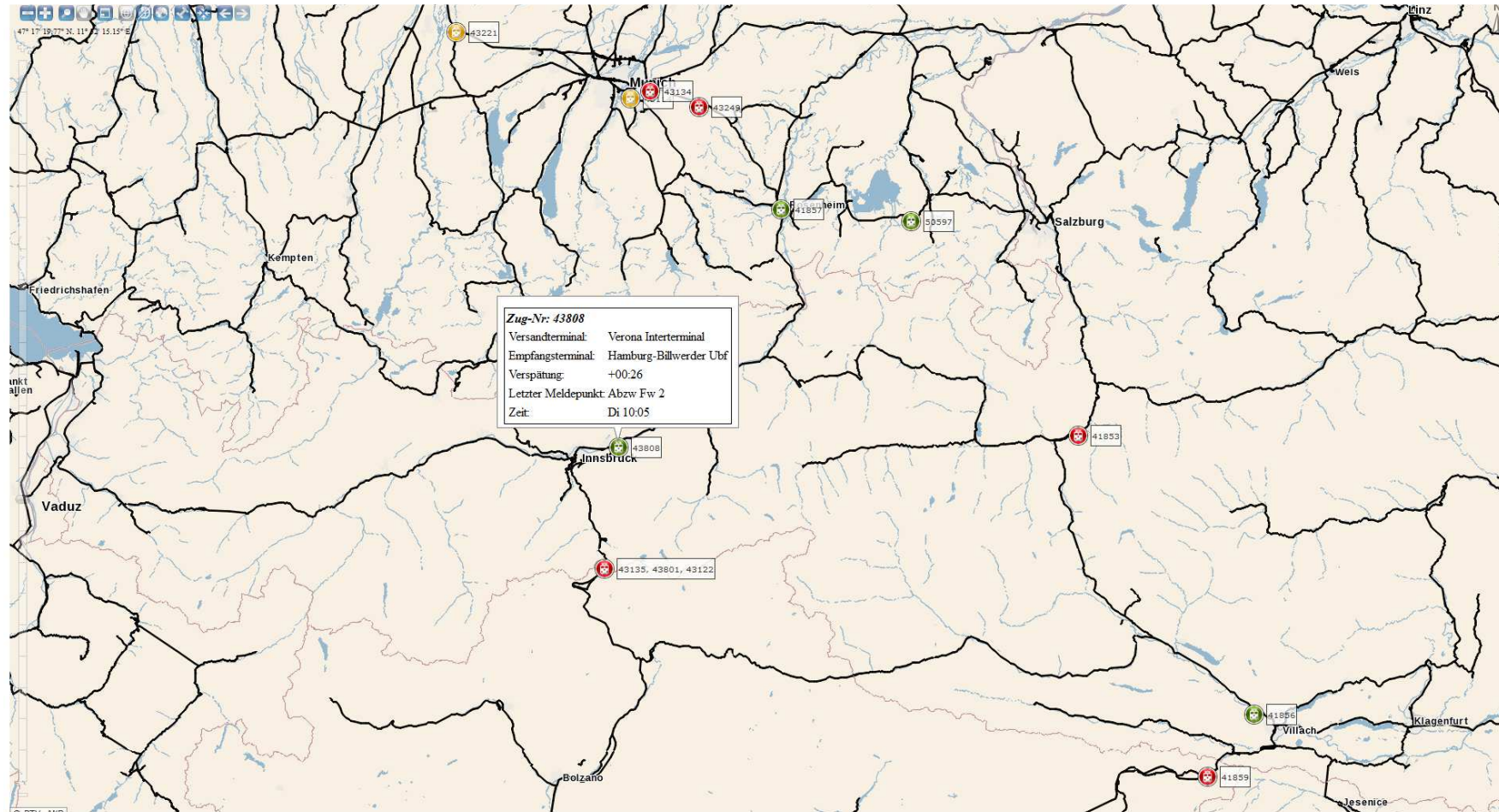
- Steigerung der Produktivität durch Erhöhung der Nutzlast

Tonnageerhöhung auf 1.500 tonnen in Süd- Nordrichtung

- Seither paarige Verkehrsströme möglich
- Umlauf mit festen Wagengarnituren



<https://kombiverkehr.hafas.de/zv/app/pages/zugverfolgung.xhtml>



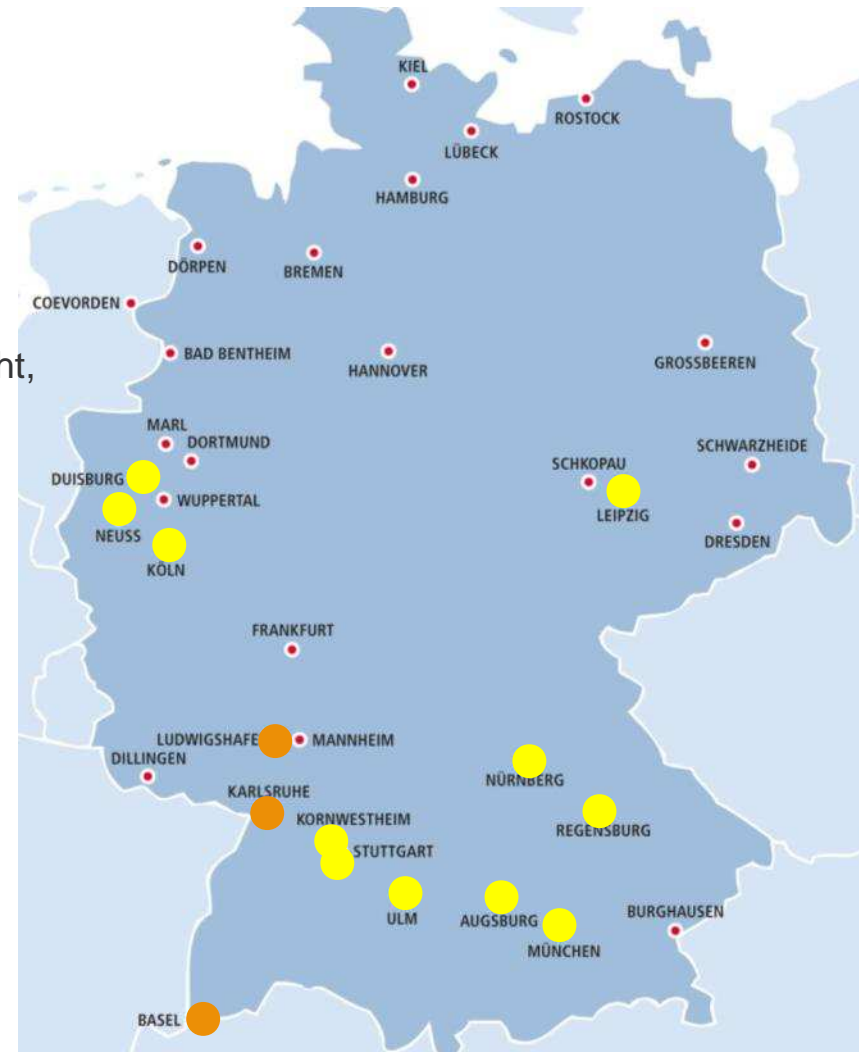
AKTUELLE TERMINALSITUATION IN DEUTSCHLAND

HEADLINE

Zuletzt erweiterte Terminals: Hamburg-Billwerder, Köln-Eifeltor, Ludwigshafen KTL, München-Riem, Rostock Seehafen, Nürnberg Hafen.

- Terminals haben teilweise ihre Kapazitätsgrenzen erreicht, bei vergleichsweise hohem Gleisbelegungsfaktor
- Fehlende Abstellflächen / Abstellgleise
- **Engpässe haben auch Auswirkung auf die Terminal-Slotplanung im Ausland (Bsp. Italien);**
insbesondere München, Köln, Duisburg und Nürnberg

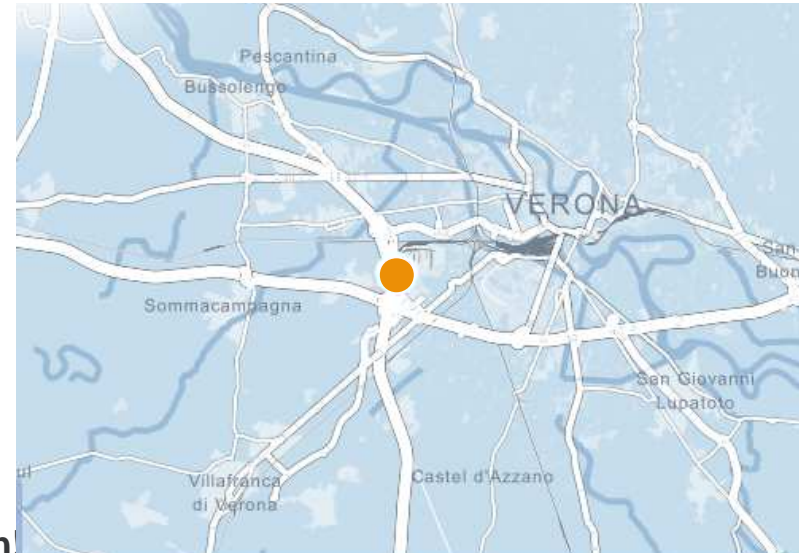
- Bestehender Kapazitätsengpass
- Kapazitätsengpass absehbar



HEADLINE

Kapazitätsengpässe im Vorbahnhof von Verona

- Zeitfensteranfragen für Kapazitätserweiterungen bzw. neue Züge wurden bereits abgelehnt
- Negative Auswirkung im Hinblick auf die Weiterentwicklung unseres Netzwerkes
- **Infrastrukturausbau in Verona dringend erforderlich**
- Bei Maßnahmen der Infrastrukturerweiterung sind lange Vorlaufzeiten zu berücksichtigen





Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Mehr als ein Transport.