



Nachhaltigere Verkehrsströme entstehen nur unter der Verwendung aller Verkehrsträger – das Binnenschiff eingeschlossen.



HHLA/Modal 3 Logistik

Wie gelingt die Wende?

Der Kombinierte Verkehr wird seitens der Politik als „das“ Transportkonzept der Zukunft erachtet. Auch Unternehmen, die ihn nutzen, weisen ihm viele positive Attribute zu. Trotzdem muss er sich noch einigen Herausforderungen stellen. SUT sprach dazu mit Clemens Bochynek von der SGKV.

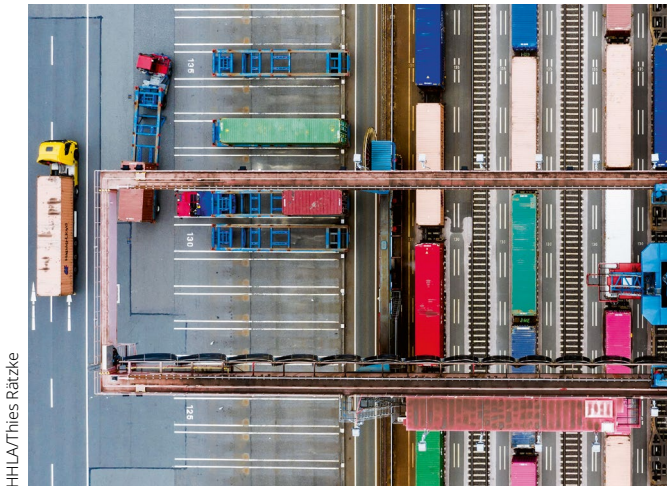
Vom 22. August bis zum 15. September 2024 führte das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) eine breit angelegte Marktbeobachtung durch, um die Situation im Kombinierten Verkehr (KV), Gründe für und gegen seine Nutzung sowie Verbesserungsbedarfe zu ermitteln. Insgesamt nahmen an der Befragung zur Ermittlung des Stimmungsbildes 657 Akteure aus der deutschen Transport- und Logistikwirtschaft sowie der Verladenden Wirtschaft teil.

Nutzung und Wahrnehmung des KV

Rund 38 Prozent der befragten Unternehmen des Wirtschaftszweigs Verkehr und Lagerei und knapp 45 Prozent der befragten Unternehmen der Verladenden Wirtschaft nutzen derzeit den KV oder führen Beförderungen im KV durch. Im Wirtschaftszweig Verkehr und Lagerei ist der Anteil der Nutzerinnen und Nutzer des KV bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen am höchsten, bei den Güterkraftverkehrsunternehmen im Vergleich am niedrigsten. Unter den befragten Unternehmen der Verladenden Wirtschaft führt währenddessen das Produzierende Gewerbe die meisten Beförderungen im KV durch. Die

meistgenutzte Form des KV ist dabei die Beförderung per Straße und Schiene.

Das Image des KV wurde, sowohl bei den befragten Logistikunternehmen als auch bei den Unternehmen der Verladenden Wirtschaft, insgesamt als relativ neutral wahrgenommen. Unter den Logistikunternehmen fällt das Image bei den Eisenbahnverkehrs- und Binnenschiffverkehrsunternehmen im Vergleich jedoch besser aus als bei Güterkraftverkehrsunternehmen und Speditionen. Befragte Unternehmen, die den KV bereits nutzen, sind dem KV gegenüber darüber hinaus positiver eingestellt als Unternehmen, die aktuell nicht im KV aktiv sind. Gründe für die Nutzung wurden vor allem an seine umweltfreundliche Komponente geknüpft. Insbesondere Kostenvorteile, die 44-Tonnen-Regelung, die Vereinbarkeit mit Kundenanforderungen und die Anbindung vom Hinterland an die Seehäfen gelten als weitere Vorteile. Als Gründe dagegen wurden Aspekte angeführt, die den KV als unflexibel, aufwändig, nicht leicht zugänglich und unpünktlich beschreiben. Auch das geeignete Transportgut für den KV wird oftmals noch als zu gering erachtet. Insgesamt sehen über die Hälfte aller Befragten Unternehmen Verbesserungsbedarfe insbesondere bei der



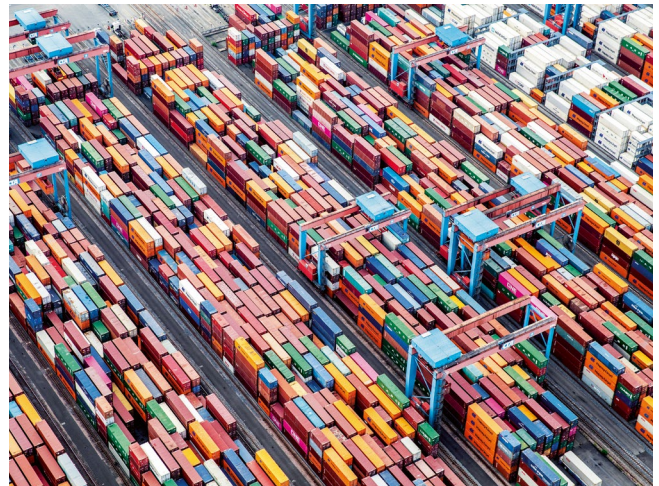
HHLA/Thies Rätzke

Für die nächsten Jahre wird im Kombinierten Verkehr mit einem deutlichen Wachstumsschub gerechnet.

Erhöhung der Pünktlichkeit, der bereitgestellten Schieneninfrastruktur sowie einem größeren Angebot an Strecken- und Abfahrtsfrequenzen.

Entwicklung der KV-Nutzung

Gemessen am gesamten Beförderungsaufkommen lag der Nutzungsanteil des Kombinierten Verkehrs im Jahr 2023 bei knapp 52 Prozent der befragten Logistikunternehmen und rund 65 Prozent der Verladenden Wirtschaft bei weniger als 25 Prozent. Innerhalb der Logistikunternehmen fiel der Anteil bei Eisenbahnverkehrs- und Binnenschiffahrtsunternehmen erwartungsgemäß deutlich höher aus als bei Güterkraftverkehrsunternehmen und Speditionen. Rund 77 Prozent der im KV aktiven Logistikunternehmen und rund 62 Prozent der Unternehmen der Verladenden Wirtschaft gaben zudem an, dass sie theoretisch bereits heute mehr Güter im KV befördern können. Das absolute Aufkommen im KV stieg nach Auskunft der befragten Akteure innerhalb der letzten zehn Jahre bei rund 56 Prozent der Unternehmen. Bei jeweils rund 18 Prozent der Unternehmen war die Nutzung entweder gleichgeblieben oder gesunken. Wirft man jedoch einen Blick auf die letzten fünf Jahre, fällt der



HHLA/Thies Rätzke

Gütermengen über Gütermengen: um wettbewerbsfähig zu bleiben, braucht Deutschland leistungsstarke Terminals.

Anstieg des Aufkommens im Vergleich insgesamt geringer aus. Trotzdem wird im KV mit Blick auf die Aufkommensentwicklung innerhalb der nächsten zehn Jahre mit einem Anstieg gerechnet.

SUT: Herr Bochynek, als geschäftsführendes Vorstandsmitglied der Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr (SGKV) arbeiten Sie und Ihr Team daran, den KV als rationelle Transportart in Deutschland und Europa zu erforschen und in der Praxis zu fördern. Dabei sind Sie davon überzeugt, dass jeder Verkehrsträger – also Lkw, Bahn und Binnenschiff – gewisse Stärken mit sich bringt, die in ihrer Kombination zu einem stärkeren und nachhaltigen Güterverkehr beitragen können. Warum braucht es in der Transport- und Logistikbranche noch so viel Überzeugungsarbeit trotz positiver Erfahrungsberichte?

Clemens Bochynek: Diese Überzeugungsarbeit braucht es, weil einerseits immer noch zu wenig Wissen über die Möglichkeiten und Rahmenbedingungen des KV in der Breite vorhanden ist und andererseits, weil aus wirtschaftlicher Sicht die Kostenfrage nicht einfach zu beantworten ist. Das sind neben reinen

Anzeige

- › Bargeverkehre
- › Bahnverkehre
- › LKW-Verkehre
- › Containerdepot & -reparatur
- › Short Sea Shipping

Umweltfreundliche Containerlogistik bei Am Zehnhoff-Söns

Nachhaltige Lösungen für jeden Transport.

Mit der kombinierten Nutzung von Barge, Bahn und LKW entstehen deutlich weniger CO₂-Emissionen. Mehr dazu finden Sie unter azs-group.com/green.

azs-group.com



Laut Bochynek ist die Schaffung einer leistungsfähigen Infrastruktur Grundlage für jedes Transportsystem.

Transportkosten auch Kosten der Umstellung, Anlernung von Mitarbeitern, Kauf von Equipment und mehr – was natürlich komplexer ist als bei einem reinen unimodalen Straßentransport. Die Vorteile des KV sind aber immens, wenn ich ihn richtig einsetzen kann. Und um den KV überhaupt erst einmal als Alternative in die Transportplanung einbinden zu können, brauche ich das dafür nötige Wissen.

SUT: In Ihrem kürzlich veröffentlichten Statistikbericht zum Kombinierten Verkehr für 2023 bewertet die SGKV Zahlen und Fakten rund um den schienen- und wasserstraßenseitigen KV als auch den Gesamtgüterverkehr in Deutschland auf Basis amtlicher Statistiken. Sind Sie im Rahmen Ihrer Recherche auf unerwartete Befunde gestoßen?

Clemens Bochynek: Aufgrund der wirtschaftlichen Lage gibt es wenig überraschende Entwicklungen im gesamten Güterverkehr, unabhängig vom Verkehrsträger. Interessant dabei ist aber, dass dem KV nach wie vor überproportionale Wachstumserwartungen, auch im Rahmen der Mittelfristprognose, attestiert werden. Das ist das stärkste Wachstum aller Verkehrsarten. Und dabei darf man nicht vergessen, dass der KV bereits heute schon über 40 Prozent der Verkehrsleistung im gesamten Schienengüterverkehr ausmacht, wir reden hier nicht von einer Nischenlösung.

SUT: Wie Sie bereits anmerkten, soll laut BALM-Befragung zum Kombinierten Verkehr aus dem Jahr 2024 und der Verkehrsprognose 2040 des BMDV die Nutzung des KV in den kommenden Jahren deutlich zunehmen – bis 2040 wird sogar ein insgesamtes Leistungswachstum von 81 Prozent erwartet. Gleichzeitig verzeichnete der KV in den vergangenen Jahren einen Abwärtstrend, sowohl bei der Beförderungsmenge als auch -leistung. Wie lassen sich diese auf den ersten Blick konträr wirkenden Ergebnisse erklären?

Clemens Bochynek: Die aktuelle Entwicklung trifft grundsätzlich den gesamten Transportsektor. Die Transportnachfrage ist eng mit dem Wirtschaftswachstum verbunden, wenn auch nicht immer proportional. Für den Kombinierten Verkehr spie-

len in Hinblick auf die Zukunftsprognosen dabei aber sowohl Neuverkehre eine wichtige Rolle, als auch die Verlagerung bestehender Verkehre auf die Kombination mit den umweltfreundlicheren Verkehrsträgern Schiene und Binnenschiff. Unter der Voraussetzung der politischen Willensbildung in Deutschland und Europa hin zu einer Stärkung der möglichst nachhaltigen Durchführung von Güterverkehren macht das also durchaus Sinn. Enorm wichtig ist dabei aber von reinen Lippenbekenntnissen zu einer pragmatischen Umsetzung zu gelangen, um die Rahmenbedingungen für dieses prognostizierte Wachstum auch tatsächlich zu schaffen.

SUT: Trotz der Wichtigkeit aller Verkehrsträger im KV und der positiven Resonanz aus den Reihen der Binnenschiffahrtsunternehmen soll der wasserseitige KV bis 2026 stagnieren. Im Modal Split soll das Binnenschiff bis 2040, trotz der Schaffung neuer Märkte, in seiner Gesamtleistung deutlich abnehmen. Sehen Sie eine Chance für die Schifffahrtsbranche, aus diesem negativ behafteten Zukunftsszenario auszubrechen?

Clemens Bochynek: Die Krux daran ist die argumentative Verbindung mit reinen Mengenbetrachtungen. Die Relevanz einzelner Verkehre auf der Wasserstraße ist unübersehbar, beispielsweise in der Versorgung der Chemiebranche. Gleichmaßen sind die Wasserwege wichtige Alternativoptionen im Sinne einer Resilienz der Güterversorgung von Industrie- und Agglomerationsräumen. Dafür muss natürlich die Infrastruktur bereitgehalten werden und der Kreislauf der Bedarfsbewertung muss durchbrochen werden. Anderenfalls schaffen wir eine selbsterfüllende Prophezeiung. Zudem ist die Schifffahrtsbranche durchaus kreativ und zukunftsorientiert, beispielsweise durch die Erprobung von Remotesteuerverfahren und Prozessoptimierungen im Hafenbereich. Da kann richtig Musik drin sein, wenn ich bereit bin, den Konzertsaal auch aufzuschließen, um es mal plastisch zu formulieren.

SUT: In der BALM-Befragung gaben viele Unternehmen Vor- aber auch Nachteile des KV an. Verbesserungsbedarfe werden unter anderem bei der bereitgestellten Infrastruktur und einem größeren Angebot an Strecken- und Abfahrtsfrequenzen gesehen. Ist eine „schnelle“ Besserung in diesen Bereichen realistisch und wenn ja, wie steht es um zuverlässige Förderungen der Politik, um als Unternehmen langfristige Investitionen zu tätigen?

Clemens Bochynek: Die Schaffung einer wettbewerbs- und leistungsfähigen Infrastruktur ist die Grundlage für jedes Trans-



Vadymstock/Stockadobe.com



Die Intermodal Academy der SGKV soll den KV schnell, fundiert und praxisorientiert verständlich machen.



portsystem. In den nächsten Jahren werden wir mit der Sanierung der Hochleistungskorridore und, sofern sinnvoll eingesetzt, dem Sondervermögen einen wichtigen Schritt nach vorn machen. Das muss so schnell wie möglich geschehen, aber vor allem zielgerichtet für die Realisierung einer wirklich leistungsfähigen und nutzeroffenen Infrastruktur. Dann schaffen wir auch die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für ein stärkeres und benutzerfreundliches Angebot im KV. Am Ende wird es in welcher Form auch immer vor dem Hintergrund begrenzter Ressourcen eine Konzentration auf primäre Ziel- und Maßnahmenpakete geben müssen. Die Erfolgsgeschichte der KV-Förderrichtlinie zeigt hier beispielhaft, wie strategisch eine Struktur geschaffen werden kann, die langfristige Investitionen voraussetzt und gleichzeitig aber auch ermöglicht. Wichtig ist, die so geschaffenen positiven Rahmenbedingungen nicht an anderer Stelle direkt wieder zu konterkarieren, wie es aktuell unter anderem durch das existierende Trassenpreissystem passiert. Die Reformierung von Letzterem steht nunmehr im Koalitionsvertrag, hoffen wir also, dass hier als Signal an die Branche schnell etwas passiert.

SUT: Erfreulich ist, dass Unternehmen, die den KV bereits nutzen, ihm gegenüber positiver eingestellt sind als Unternehmen, die aktuell noch nicht auf das KV-Angebot zurückgreifen. Mit Ihrem neu entwickelten Schulungskonzept, der Intermodal Academy, soll vor allem ein verstärktes Verständnis des KV in die Unternehmen gebracht werden. Was konkret erhoffen Sie sich von einer regen Nutzung Ihrer Online-Plattform?

Clemens Bochynek: Ganz konkret: Unsere Intermodal Academy soll, ob als Online-Kurs oder Live-Schulung, schnell, fundiert und praxisorientiert die Grundlagen des Systems Kombierter Verkehr verständlich machen. In einer Umfrage der SGKV bei Berufsschulen zeigte sich, dass etwa zwei Drittel der Befragten in ihrer Ausbildung quasi bisher kein Wissen zum KV vermittelt bekamen und sie daher viele Themen auch gar nicht einordnen können, beispielsweise welche Aufgaben ein Terminal hat oder was ein TEU ist. Wie soll das mit dem prognostizierten Leistungszuwachs und der Erwartungshaltung an den KV der Zukunft zusammenpassen? Daher richten sich die Inhalte der Intermodal Academy hauptsächlich an Einsteiger zur Beschleunigung der Wissensvermittlung

in den Unternehmen. Das gilt sowohl für Auszubildende als auch für QuereinsteigerInnen oder neue oder bislang themenfremde MitarbeiterInnen, die neue Aufgabenfelder mit Bezug zum KV bekommen haben. Mit einem besseren Grundverständnis vermeiden wir falsche Erwartungshaltungen und beschleunigen den anschließenden operativen Einstieg. Dieses Wissen schafft Akzeptanz und damit überhaupt erst die Wahrnehmung des KV als alternative Transportoption. Auf der Transport Logistic in München stellen wir die Intermodal Academy interessierten Besuchern gern vor.

Sarah Kuhn

Anzeige

transport logistic

2.-5. Juni, 2025
Messe München

**Halle B4
Stand 331/430**

Besuchen Sie uns auf dem Stand und sehen Sie sich den CVS Ferrari Intermodal Reachstacker aus der Nähe an!

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

FERRARI
DEUTSCHLAND