



Der Hoffnungsträger

Für das Themen-Spezial „Trimodale KV-Anlagen“ hat die SUT-Redaktion SGKV-Geschäftsführer Clemens Bochynek in Berlin besucht. Im Gespräch macht er deutlich: Der Kombinierte Verkehr ist weit mehr als ein Nischenprodukt – er kann zum Schlüssel einer zukunftsfähigen Logistik werden.



Bayernhafen/Herbert Stolz

Durch den Ausbau des Container-Terminals im Bayernhafen Regensburg wurde der Kombinierte Verkehr deutlich gestärkt. Eine leistungsfähige logistische Infrastruktur ist für die exportstarke Wirtschaft in der Regensburger Region unverzichtbar.

SUT: Herr Bochynek, 2023 war die Entwicklung des Transportaufkommens im Kombinierten Verkehr (KV) im Vergleich zu den Vorjahren leicht rückläufig. Wie sah es 2024 aus?

Clemens Bochynek: Die offiziellen Zahlen für das vergangene Jahr liegen erst Ende 2025 vor. Da sich aber die wirtschaftliche Situation nicht grundlegend verbessert hat, gehe ich davon aus, dass die Lage im KV 2024 stabil auf einem niedrigen Niveau geblieben ist, wie die Branche berichtet. Die Zahlen im Gesamtgüterverkehr unterliegen stärkeren Schwankungen, aktuell unter anderem aufgrund der Wirtschaftspolitik in den USA. Im Straßengüterverkehr sind solche Entwicklungen relativ schnell spürbar, weil kurzfristig Aufträge eingestellt werden und damit Volumen wegfallen. Im Schienenbereich dauert es meistens etwas länger, bis sich das bemerkbar macht. Hier sind beispielsweise weiterhin die rückläufigen Transporte im Automotivebereich das Problem, die sich nicht

so einfach ersetzen lassen. Beim Binnenschiff hat sich die Transportstruktur nicht massiv verändert. In der Mittelfristprognose ist dieser Verkehrsträger allerdings rückläufig. Hier könnte aber durch Wachstum bei den Transporten von Containern sowie von Baustoffen Schwung reinkommen.

SUT: Welche Rolle wird der KV künftig in dieser Entwicklung spielen?

Bochynek: Aus meiner Sicht ist der Kombinierte Verkehr weiterhin der Hoffnungsträger der Zukunft. Von vielen anderen wird er dagegen eher als Nische gesehen. Dabei laufen beispielsweise schon jetzt 40 Prozent der Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr im Kombinierten Verkehr, Tendenz steigend, vor allem weil standardisierte Verkehre, egal ob über Sattelaufleger, Container oder Wechselbrücken, zunehmen werden.

SUT: Standardisierung wird durch Digitalisierung und Künstliche Intelligenz deutlich erleichtert. Wie ist denn die Branche überhaupt aufgestellt?

Bochynek: Hier geht es schon lange nicht mehr nur darum, ob wir das machen, sondern wann und wie. Je nach Branche ist da mehr oder weniger Drive drin. In der Logistik ist das Thema in jedem Fall angekommen. Dabei steht die Frage im Zentrum, wie wir Prozesse oder Strukturen so optimieren können, dass Abläufe schnell, reibungslos und fehlerfrei möglich sind.

SUT: Können Sie ein Beispiel nennen?

Bochynek: Ein konkretes Beispiel kommt aus unserem Projektumfeld im Rahmen des Programms für Innovative Hafentechnologien (IHATEC II) des Bundesministeriums für Verkehr (BMV): Bei bimodalen oder trimodalen Anlagen ist oftmals die Gleisanlage für die Zugabfertigung ein Bottleneck. Im Rahmen des DIANA-Projekts (Digitales Wagenmeister-Assistenzsystem, im Rahmen der IHATEC-II-Förderung des BMV) wurde eine Plattform entwickelt, um die wagentechnische Untersuchung zu beschleunigen. Die Frage war: Wie kann ein automatischer Datenaustausch dem Bahnprüfer dabei helfen, alle Daten möglichst schnell und fehlerfrei zu erfassen. Ziel ist die

Erhöhung der Umschlagleistung und eine deutlich effizientere Nutzung der Gleis-, Kran- und Rangierkapazitäten der See- und Binnenhäfen. Das sind kleine Stellschrauben, durch die wir aus dem System aber noch mal zehn bis 20 Prozent mehr Effizienz rausholen können. Solche Projekte

geschehen vor dem Hintergrund, dass wir natürlich grundsätzlich eine bessere und größere Infrastruktur brauchen, die aber nicht von heute auf morgen kommen wird. Das heißt, ich muss mit dem, was ich jetzt habe, effizienter arbeiten. Ein weiteres





Annika Beyer

Clemens Bochynek ist seit 2016 Geschäftsführer der Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr. Er ist überzeugt: Mit klaren politischen Weichenstellungen, einer verlässlichen Infrastruktur und einem neuen Verständnis dafür, wie die Stärken der Verkehrsträger effizient zusammenspielen, kann der KV sein volles Potenzial ausschöpfen.

Beispiel dafür ist die Generalsanierung der Deutschen Bahn: Grundsätzlich wird da ja nicht viel Neues geschaffen, sondern die bestehenden Strecken werden soweit ertüchtigt, dass die Bahn das Maximum rausholen kann. Im Hafen ist das nichts

anderes: Die Betreiber schauen permanent, wie sie die limitierten Flächen optimal ausnutzen können. Ein spannendes Beispiel ist auch das Projekt „Inte-Great-Drones“ der Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe (SBO), das das BMV im Rahmen von IHATEC II fördert. Hier erfassen autonom agierende Drohnen laufend Bilddaten über jegliche Aktivitäten auf dem Gelände. Diese Informationen werden dann beispielsweise für die Lagerplatzzuordnung verwendet, oder um externe Fahrer auf dem Gelände zu lotsen.

SUT: Das klingt, als sei die Branche schon relativ innovativ ...

Bochynek: In einigen Bereichen, beispielsweise bei dem Thema Künstliche Intelligenz, stehen wir zwar noch am Anfang. Aber grundsätzlich halte ich die Branche für sehr innovativ, auch wenn solche Entwicklungen natürlich dauern und sich Investitionen am Ende rechnen müssen. Deshalb ergibt es Sinn, erstmal die kleineren Stellschrauben zu nutzen, wie bei den genannten Beispielen oder für die optimierte Waggonpositionierung und Stackoptimierung.

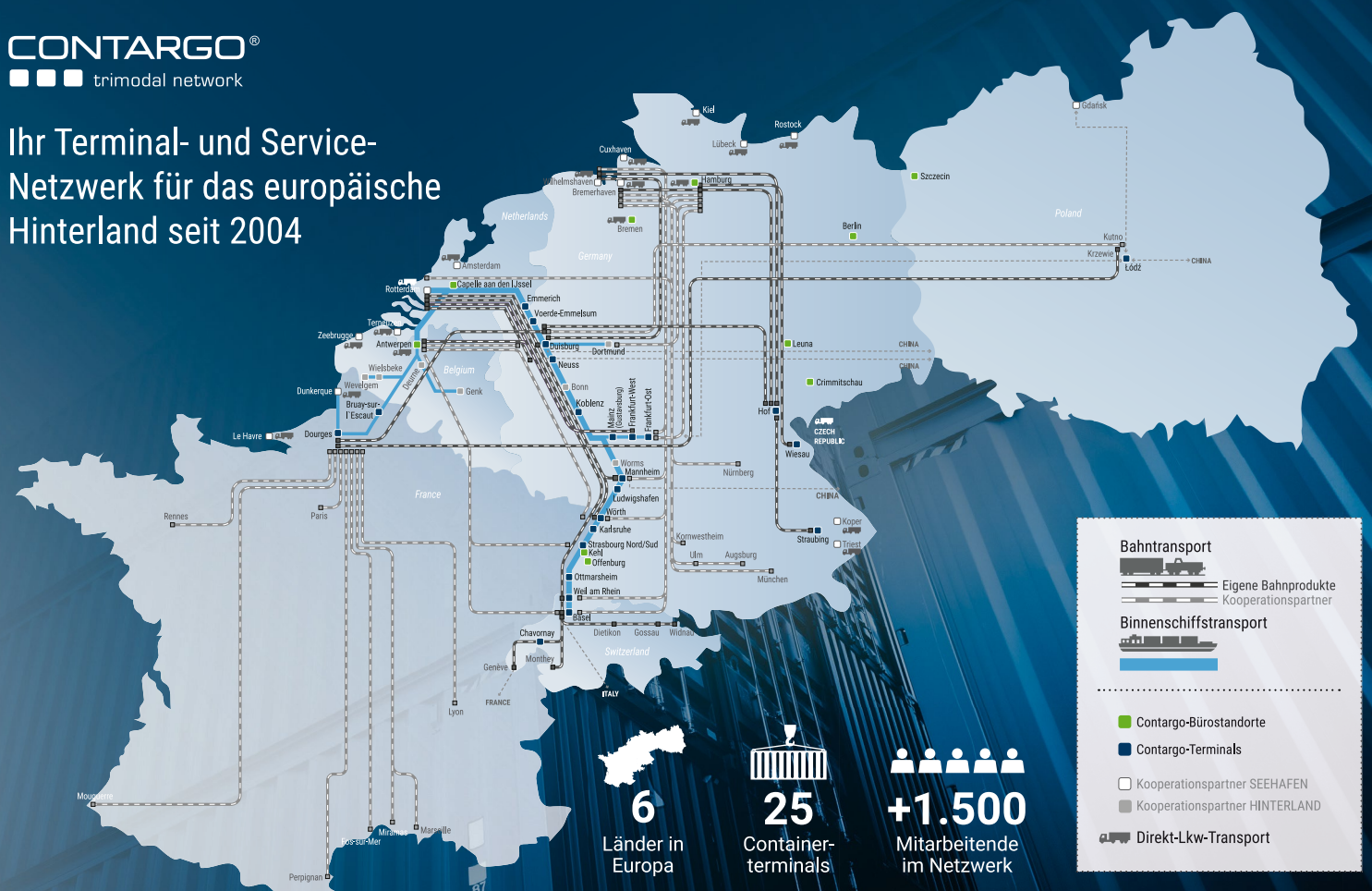
SUT: Wie könnte denn ein KV-Terminal der Zukunft aussehen?

Bochynek: Aus meiner Sicht ist das Thema Optimierung der Prozesskette durch Digitalisierung und im zweiten Schritt Automatisierung entscheidend. Das könnte dann in der Trans-

Anzeige

CONTARGO®
■■■ trimodal network

Ihr Terminal- und Service-
Netzwerk für das europäische
Hinterland seit 2004





HGK

Mit vier eigenen, trimodal angeschlossenen Container-Terminals entlang der Rheinschiene von Duisburg über Krefeld und Düsseldorf bis Köln setzt die HGK Logistics and Intermodal in der Containerlogistik auf den Kombinierten Verkehr.

portkette wie folgt aussehen: Der Verlader gibt seine Daten an die Spedition frei, die sie an das Terminal weiterleitet. Damit ist klar, welche Lkw- und Zugankünfte zu welchem Zeitpunkt geplant sind, sodass auch das Personal entsprechend disponiert werden kann. Außerdem kann ich Stellflächen besser planen und ausnutzen, die Auslastung besser steuern und Wartezeiten vermeiden. Zudem kann künftig die Kranung automatisiert ablaufen, wenn bestimmte rechtliche Fragestellungen geklärt sind. Insgesamt wird die gesamte Lieferkette so effizienter und gleichzeitig weniger fehleranfällig. Grundlage für eine solche Entwicklung ist natürlich immer, dass die Beteiligten die notwendigen Daten bereitstellen und diese fehlerfrei ausgetauscht werden.

SUT: Kommen wir noch einmal auf das Thema Korridorsanierung zurück. Welchen Einfluss hat das Mammutprojekt der Deutschen Bahn auf den Kombinierten Verkehr?

Bochynek: Ich denke, wir brauchen nicht darüber diskutieren,

dass wir die Schieneninfrastruktur ertüchtigen müssen. Die Frage ist aber das „Wie?“. Darüber gibt es in der Branche heftige Diskussionen. Da ist noch gar nicht geklärt, wie ein zukunftsfähiges Gesamtnetz aussieht und welche Standards umgesetzt werden. Ein weiteres Problem ist die schwierige Kommunikation zwischen der DB Infrago und den Transportunternehmen, etwa was Streckenumleitungen betrifft. Eine Streckensperrung von zwei bis drei Wochen verkraftet jedes Unternehmen. Aber eine Sperrung über ein halbes Jahr gefährdet die Versorgung vieler Industriebranchen, die sich dann Alternativen suchen. Ob sie dann wieder auf die Schiene zurückkommen, wenn die Sperrung beendet ist, ist fraglich. Außerdem ist völlig ungeklärt, wer die Mehrkosten von etwa 230 Millionen Euro pro Jahr für die Operateure und Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) trägt, denn über die Mittel, die für die Generalsanierung zur Verfügung gestellt werden, wird es nicht getan. Vor diesem Hintergrund kann ich von keinem Verlager verlangen, die Schiene zu nutzen, wenn ich nicht garantieren kann, dass das reibungslos möglich ist. Aktuell ist es schon schwierig, selbst diejenigen zu überzeugen, die der Schiene gegenüber positiv eingestellt sind. Die geplante Streckung des gesamten Zeitraumes der Generalsanierung beziehungsweise die Einrichtung nächtlicher Zeitfenster für eine Grundversorgung von Industrieanliegern entspannt die Lage zumindest etwas.

SUT: Und wie sieht es mit der Wasserstraße aus?

Bochynek: Hier fehlen massiv Mittel. Irgendwann muss die Politik die strategische Entscheidung treffen, ob sie diesen Verkehrsweg erhalten will, zumindest als Back-up. Wenn nicht, dann kann das Geld auch woanders eingesteckt werden. Aber das bisschen, das aktuell zur Verfügung steht, reicht einfach nicht, um ein verkehrstüchtiges System zu erhalten. Das System Wasserstraße ist ja kein Selbstzweck, sondern dient einem Versorgungszweck. Wenn ich den nicht mehr erfüllen kann, dann muss ich mir dringend Gedanken machen, wie eine zukunftsfähige Lösung aussehen kann.

SUT: Und wie viele Gedanken macht sich aus Ihrer Sicht die Politik darüber?

Bochynek: Die Aussagen des Verkehrsministers signalisieren,

Anzeige

HAEGER & SCHMIDT LOGISTICS

SUSTAINABLE AND FLEXIBLE LOGISTICS - ACROSS THE RHINE AND BEYOND.

Trimodale Stärke im Herzen Europas – unser Standort Trier

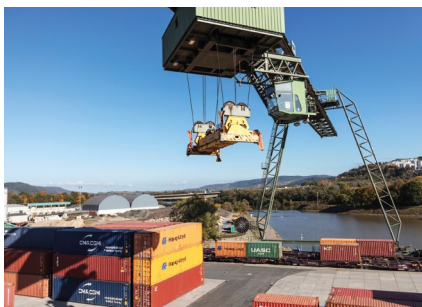
Mitten im Vier-Länder-Eck verbindet Trier Straße, Schiene und Wasserstraße zu einem leistungsstarken und umweltfreundlichen Netzwerk.

AM STANDORT TRIER sind die trimodalen Kombinierten Verkehre (KV) integraler Bestandteil unserer Logistikkompetenz – flexibel, leistungsstark und nachhaltig. Dank der strategisch günstigen Lage im Vier-Länder-Eck Deutschland–Frankreich–Luxemburg–Belgien verknüpft Trier Straße, Schiene und Wasserstraße zu einem effizienten Netzwerk.

Unsere Stärken in Trier:

- » Trimodale Infrastruktur: Kombiniert Straße, Bahn und Binnenschiff für maximale Flexibilität
- » Große Umschlagsflächen
- » 54.000 m² Lager- und Umschlagsfläche
- » 15.000 m² Schwerlastzone mit spezieller Hochlasttechnik
- » Moderne Technik & Anbindung:
- » Meclift™-Technologie
- » Regelmäßige Bahn- und Binnenschiffsverbindungen
- » Vielseitige Ladungen
- » Stahl, Holz, Maschinen, Windenergiekomponenten, Massengüter – mit direkter Anbindung an Seehäfen und grenzüberschreitenden Verkehr

Das trimodale Terminal in Trier ist ein idealer Knotenpunkt für anspruchsvolle Projekt- und Schwerlastlogistik in der Großregion Saar-Lor-Lux – zuverlässig, nachhaltig und vernetzt.



© Christian Engels

Europaweiter Gütertransport per Bahn mit AZS Rail



© Christian Engels

Knotenpunkt für Projekt- und Schwerlastlogistik: Standort Trier

Neuer Fokus: AZS Rail: Start ab Oktober dieses Jahres

Ab Oktober 2025 startet bei AZS unser neuer Logistik-Schwerpunkt AZS Rail, um unser Angebot im Bereich Bahntransport deutlich zu erweitern.

AZS Rail: Ihre Vorteile im Überblick

- » Gütertransporte per Bahn – deutschlandweit & europaweit: Flexible Lösungen für Container, Stahlzüge und Gefahrgut (unter Beachtung der geltenden Vorschriften).
- » Sicherheit & Nachhaltigkeit im Fokus: ökologische Antriebe, moderne Fahrzeuge und ein integriertes Sicherheitsmanagement (SMS).
- » Hochgradige Zuverlässigkeit & Flexibilität: eingespielte Prozesse, moderner Fuhrpark, geschultes Personal – sowohl für Einzelaufträge als auch langfristige Konzepte.
- » Erfahrung der gesamten AZS Gruppe: Profitieren Sie von unserer Logistikerfahrung und All-in-One-Kompetenz.

Leistungsangebot im Detail:

- » Umfassendes Transportnetz: deutschlandweit auf allen relevanten Schienennetzen; europaweit über Partnernetzwerke.
- » Bahndienste bzgl. Rangierarbeiten, besonders am Hafen Trier mit eigenem Container-Terminal.
- » Moderner Fuhrpark: Elektro- und Hybridlokomotiven, moderne Diesel-Loks, betrieben durch zertifizierte Halter mit gültiger ECM nach VO (EU) 2019/779.
- » Flexible Personalstruktur: qualifiziertes Personal wie Triebfahrzeugführer, Rangierbegleiter und Wagenuntersuchungsbeamte; bei Bedarf ergänzt durch zertifizierte Dienstleister.

Geografische Schwerpunkte:

- » Raum Trier (Ehrang Ost)
- » Ruhrgebiet (Neuss–Duisburg)
- » Oberrheinische Tiefebene
- » Langfristige Ausweitung auf ganz Deutschland und internationale Verbindungen.



Entwicklung des Güterverkehrs nach Verkehrsträgern

				Veränderung in Prozent			
				p.a.			insg.
	2024	2025	2028	24/23	25/24	28/25	28/19
Transportaufkommen im KV in Mio. t							
Eisenbahnverkehr	105,6	107,3	118,0	1,2	1,6	3,2	11,0
Binnenschifffahrt	16,6	16,7	17,0	2,2	0,7	0,7	-19,9
Zusammen	122,2	124,0	135,0	1,3	1,5	2,9	5,9
Transportleistung im KV in Mrd. tkm							
Eisenbahnverkehr	59,9	61,4	69,1	6,4	2,5	4,0	24,0
Binnenschifffahrt	4,7	4,7	4,9	2,1	1,3	1,3	-15,1
Zusammen	64,6	66,1	74,0	6,1	2,4	3,8	20,3

Quelle: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, Bundesamt für Logistik und Mobilität

da wird schon was kommen, aber ich kann tatsächlich nicht abschätzen, in welcher Form. Anscheinend ist hier der Druck nicht groß genug. Immerhin ist im Haushalt 2025 im Bereich Neu- und Ausbau sowie Ersatzinvestitionen im KV ein Aufwuchs der Mittel von 77 auf 92 Millionen Euro umgesetzt. Die sind aber im Prinzip schon ausgeschöpft. Um die Summe in Relation zu setzen: Ein neuer Portalkran kostet allein mindestens sieben bis acht Millionen Euro. Ich könnte also zehn Kräne kaufen und dann ist der Topf leer. Wir gehen davon aus, dass etwa 180 Millionen Euro im Jahr notwendig sind. Diese Zahl basiert auf Berechnungen einer Mittelabfrage bei unseren Mitgliedern. Sie hat gezeigt, dass wir in den kommenden Jahren einen Peak bei den Ersatzinvestitionen haben. Viele KV-Anlagen sind Ende der 1990er, Anfang der 2000er Jahre gebaut worden und haben den Vorhaltezeitraum von 20 Jahren jetzt überschritten. Auch wenn die Betreiber ihre Anlagen gut pflegen, kommt es irgendwann zum Materialverschleiß, hinzu kommt die technische Weiterentwicklung in den vergangenen Jahren. Wenn die Politik hier keine ausreichenden Mittel zur Verfügung stehen, ist die Funktionstüchtigkeit der Anlagen gefährdet und eine Rückverlagerung von Verkehren auf die Straße droht.

SUT: Was muss denn passieren, damit der KV kein Hoffnungsträger bleibt, sondern seine Potenziale im Güterverkehr auch tatsächlich entfalten kann?

Bochynnek: Eine wichtige Säule ist natürlich eine funktionierende Infrastruktur. Das beinhaltet sowohl die Ertüchtigung der bestehenden als auch den Aus- und Neubau der Infrastruktur, egal ob es sich um Gleisstrecken, Terminals oder Schleusen handelt. Ein weiterer Punkt ist die Wettbewerbsgleichheit. Wir müssen Rahmenbedingungen schaffen, die für alle Verkehrsträger mehr oder weniger gleich sind. Nur dann kann sich derjenige durchsetzen, der die beste Performance beziehungsweise das beste Preis-Leistungsverhältnis bietet. Wenn ein Verkehrsträger wie das Schiff in diesem Wettbewerb nicht bestehen

kann, dann wird es auch keinen Mengenaufwuchs geben, obwohl es ein nachhaltiges Transportmittel ist. Eine weitere Säule betrifft das Thema Wissen: Wir brauchen genügend Fachkräfte und wir brauchen sowohl auf Seiten der Logistik, als auch bei den Verladern das Wissen über das Potenzial von Kombiniertem Verkehr. Klar ist, dass man beispielsweise einen Lkw-Transport nicht eins zu eins in einen Schienentransport übersetzen kann. Ein System in ein anderes zu pressen, funktioniert nicht. Wir brauchen Menschen, die verstehen, wie man die einzelnen Systeme und Prozesse miteinander verknüpft. Nur so können wir positive Bündelungs- und Umwelteffekte erreichen und die Kosten optimieren. Hier muss aus meiner Sicht noch ein stärkeres Umdenken stattfinden.

Das Gespräch führte Annika Beyer.

Intermodal Academy – die Lernplattform zum Kombinierten Verkehr

Die Intermodal Academy bietet für Unternehmen, Bildungseinrichtungen und Einzelpersonen einen schnellen und fundierten Einstieg in das Thema Kombinierten Verkehr. Mit dem Online-Kurs, multimedialen Inhalten, praxisnahen Simulationen im Intermodal LAB und der Möglichkeit, Inhalte zum Kombinierten Verkehr individuell anzupassen, soll das Lernen effizient und praxisorientiert umgesetzt werden. Zu den Themen gehören unter anderem die Grundbegriffe des KV, die verschiedenen Verkehrsträger, geografische Fragestellungen und rechtliche Hintergründe. Nach jeder Kurseinheit erhalten die Teilnehmenden ein Zertifikat, das ihre Lernfortschritte dokumentiert.

Weitere Informationen und die Preise finden Sie online unter intermodal-academy.de.

ab