

# Ziele, Aufgaben und Projekte der SGKV und die Schnittstellen mit der Schifffahrt



**Autor:**  
Matthias Plehm,  
Projektleiter der  
Studiengesellschaft  
für den Kombinierten  
Verkehr (SGKV e.V.)

Der Kombinierte Verkehr (KV) bietet aus ökonomischen, ökologischen und sicherheitsrelevanten Gesichtspunkten Vorteile gegenüber dem konventionellen Transport dem Lkw. Durch die Integration verschiedener Verkehrsträger werden die Vorteile von Massengütertransportsystemen wie dem Binnenschiff oder der Bahn auf traditionelle Märkte des Lkw erweitert.

Während der LKW-Transport verhältnismäßig einfach zu planen und durchzuführen ist (es genügt im Prinzip ein LKW samt Fahrer), besteht die Kunst im Kombinierten Verkehr darin, die einzelnen Verkehrsträger

für jede Route optimal einzusetzen, um in den Genuss der Vorteile des KV zu kommen. Hierfür ist eine gute Kenntnis der vorhandenen Transportmöglichkeiten und Akteure durch eine entsprechende Ausbildung und nötige Markttransparenz essentiell.

Der Kombinierte Verkehr ist ein sehr heterogenes Betätigungsfeld, bei dem verschiedene Meinungen und Strategien aufeinandertreffen. Um die teils sehr unterschiedlichen Interessen der Verkehrsträger und Ihrer Akteure in einem nachhaltigen Verkehrssystem zu vereinen, bedarf es einer neutralen und übergeordneten Plattform, die auf wissenschaftlicher Grundlage hilft, alle Beteiligten des Kombinierten Verkehrs zu einen. Bereits seit 1928 setzt sich die Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr e.V. (SGKV) für die Belange intermodaler, rationaler Transportketten ein. Ziel des Vereins ist es, den Kombinierten Verkehr durch die Zusammenführung von Forschung, Politik und Praxis zu stärken und weiterzuentwickeln.

Als neutrale und gemeinnützige Einrichtung vereint die SGKV über 80 Mitglieder unter einem Dach – von Terminalbetreibern über Operateure bis hin zu Hoch-

schulen und Speditionen treffen sich verschiedene Meinungen zum KV, die ein gemeinsames Ziel anstreben: Den Güterverkehr in Deutschland und Europa mithilfe intelligenter intermodaler Transportketten umweltfreundlicher, effizienter, sicherer und einfach nachhaltiger zu gestalten! Dabei verfolgt die SGKV folgende Grundsätze:

1. Verkehrsträger optimal einsetzen – Intermodaler Einsatz nach Stärken und Schwächen eines jeden Verkehrsträgers
2. Intermodale Strukturen transparent gestalten – Markttransparenz schaffen, potenzielle Nutzer informieren
3. Wissenschaftliche Objektivität gewährleisten – Kombinierten Verkehr durch Neutralität und Objektivität stärken
4. Infrastruktur entwickeln – Frühzeitige Planung und Entwicklung der Infrastruktur das starke Rückgrat der KV
5. Internationale Zusammenarbeit stärken – Kooperationen unterstützen und Forschung initiieren für einen europäischen KV
6. Sinnvolle Innovationen fördern – Bestehende KV-Strukturen stärken, einheitlich entwickeln und sinnvoll erweitern
7. Information verfügbar machen – Vermittlung von Wissen zwischen Politik, Wirtschaft und Wissenschaft stärkt den KV
8. Forschung initiieren – Weiterentwicklung & Stärkung des KV durch praxisnahe, zielgerichtete Forschung unterstützen.

Bezogen auf das Transportvolumen dominiert in Deutschland der Straßenverkehr (73%) deutlich, gefolgt vom Schienenverkehr (18%) und der Binnenschifffahrt mit einem Anteil von ca. 9% (s. Abb. 1). Seit 2008 ist der Anteil der Binnenschifffahrt am gesamten Güterverkehr zugunsten des Güterverkehrs sogar leicht rückläufig.

Dennoch spielt die oftmals vernachlässigte Binnenschifffahrt eine wichtige Rolle, um die ehrgeizigen Ziele der EU in Bezug auf die Reduktion der Treibhausgase erreichen zu können. Das Weißbuch Verkehr der Europäischen Kommission sieht vor, dass Schiff und Schiene künftig sehr viel mehr Verkehrsleistungen übernehmen sollen als bisher. Das Binnenschiff zeichnet sich, im Vergleich zu den anderen beiden Verkehrsträgern, durch die mit Abstand geringste externe Kosten aus (s. Abb. 2).

Die Folgen der Klimaerwärmung haben inzwischen weltweit zu dem Bewusstsein geführt, Klimaschutzmaßnahmen zu ergreifen. Diese orientieren sich in erster Linie an der Verringerung des Ausstoßes von Treibhausgasen. Mehr als ein Fünftel der CO<sub>2</sub>-Emission

**Abbildung 1: Beförderungsleistung der Verkehrsträger**

Quelle: Destatis

