



## „Es geht nur gemeinsam“

Kooperation statt Konfrontation: Das würde den Kuchen für alle größer machen, sowohl Intermodal als auch Intramodal, sagt Clemens Bochynek. (Foto: Patrick Luo)

15. September 2020

**DVZ: Herr Bochynek, der von der EU ausgerufenen „Green Deal“ hat bereits Wirkung in der Logistikbranche gezeigt: Beispielsweise suchen die Betreiber von CO2-neutralen Logistikkimmobilien das Rampenlicht. Womit kann der Kombinierte Verkehr angehen?**

**Clemens Bochynek:** Der KV wird gern als Königsdisziplin der Logistik, fünfter Verkehrsträger und teilweise auch als Heilsbringer für die Verkehrsverlagerung bezeichnet. Richtig ist, dass durch die intelligente Verknüpfung der umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße mit der ersten und letzten Meile auf der Straße deutliche Einsparungen bei Treibhausgasemissionen im Transport möglich sind. Mit dem KV wird nicht nur eine Synergie der Transportstärken der einzelnen Verkehrsträger erreicht, sondern auch die Umweltfreundlichkeit der gesamten Transportkette erhöht. Im Vergleich zum reinen Straßentransport kann der KV weniger als 50 Prozent der CO2-Emissionen auf der gleichen Distanz aufweisen. Mit dem Einsatz von alternativen Antrieben im Vor- und Nachlauf ist hier noch weit mehr möglich. Die einzelnen Teile der KV-Transportkette bieten aufgrund ihrer Vielfältigkeit ein Riesenzentrum für die Erprobung und den Einsatz neuer Ansätze zur Reduktion von Treibhausgasemissionen. Zu nennen sind hier etwa der Einsatz lokaler Stromerzeuger wie Windkraft am Terminal oder die Energierückgewinnung.

**Kommen wir zur Pandemie. Wie hat Corona Sie ausgebremst?**

Wie in den meisten Branchen auch, hieß es schlagartig, mit einer völlig veränderten Situation der Geschäftsbeziehungen und täglichen Routinen umzugehen. Ausbleibende Transportvolumina aufgrund von Produktionsstopps in Asien und vor Ort, Grenzsicherungen, Einschränkungen beim Personal – die Liste ist lang. Aber die Branche hat schnell und entschieden reagiert. Der Vorteil liegt hier möglicherweise darin, dass ohnehin ein gewisses Improvisationstalent gefragt ist, um im europäischen KV auf Dauer bestehen zu können. Als SGKV haben wir mit den Mitgliedern ein wöchentliches Krisenmeeting aufgesetzt mit dem Ziel einer unternehmens- und länderübergreifenden Abstimmung der Unternehmen. Viele Terminalbetreiber und Operateure hatten bereits Präventionsmaßnahmen umgesetzt, die eine Weiterführung des operativen Betriebs gewährleisten konnten.

**Durch seine Struktur ist der KV ja dafür prädestiniert, mit einem minimalen Austausch von Personen hohe Volumina durch ganz Europa zu transportieren...**

Richtig. Zudem haben wir einen Leitfadern für Terminalbetreiber herausgegeben, flankiert mit Empfehlungen für Behörden. Mit den aktuellen Erfahrungswerten lässt sich dahingehend sagen, dass die schnelle Umsetzung der Präventionsmaßnahmen, insbesondere zum Schutz des Personals und damit der Sicherung des operativen Betriebs in den Terminals dazu geführt hat, dass das gesamte KV-Terminalnetz seiner Versorgungsfunktion gerecht werden konnte und in Verbindung mit der Schiene plötzlich als Backbone der europäischen Güterversorgung gefeiert wurde. Die Feierstimmung ist aber schnell vorbei, wenn man sich einerseits die nackten Zahlen anschaut, die erhebliche Mengeneinbrüche zeigen, und andererseits hinterfragt, was es die Betreiber gekostet hat, diese Versorgungsfunktion für Europa zu gewährleisten.

**Was können Sie aus der Pandemie positiv für den KV verbuchen?**

Positiv gesehen, haben wir auch Effekte für mehr Flexibilisierung im Bereich der Arbeitsorganisation und einen Push für weitere Digitalisierung erlebt. Das müssen und können wir mitnehmen. Und damit meine ich nicht primär die öffentlichkeitswirksame Förderung singulärer Technologien, sondern die Integration in Betriebsabläufe und Arbeitsprozesse. Letztendlich stehen wir aber immer noch am Anfang dieser Pandemie. Das ganze Ausmaß der Auswirkungen, ob positiv oder negativ, wird sich erst in den nächsten Monaten und Jahren zeigen.

**Welche Zukunftsthemen treiben in diesem Zusammenhang die SGKV um?**

Aufgrund der aktuellen Pandemiesituation spielen sich natürlich Themen in den Vordergrund, die Fragen nach einer Neuorientierung der Logistik und ein Überdenken globaler Lieferketten beinhalten. Was bedeutet möglicherweise eine verstärkte Lagerhaltung vor Ort für die Organisation von KV-Transportketten? Die Nutzung standardisierter Einheiten im KV und der modulare Aufbau der Transportkette bieten auch hier verschiedene Optionen. Eine flexible Organisation ist ja ohnehin eine Grundbedingung in der Logistik. Die dafür notwendige Wissensvermittlung der Grundlagen des KV ist für uns ein thematischer Dauerbrenner und wird durch die Weiterentwicklung unserer KV-Tools und die Zusammenarbeit mit Mitgliedern und Partnern immer unser Tagesgeschäft mitbestimmen.

**Bereits heute und verstärkt in der Zukunft werden aber vor allem die Digitalisierung und Automatisierung die Abläufe im KV lenken und beschleunigen...**

Damit müssen wir uns intensiv auseinandersetzen und uns einerseits mit dem sinnvollen Einsatz neuer Technologien in der Kommunikation innerhalb der Transportkette und in den KV-Umschlaganlagen beschäftigen. Gleichzeitig müssen wir die dafür notwendige Standardisierung, also Datenstrukturen, Ladeeinheiten, Umschlaggeräte et cetera, berücksichtigen. Das hängt direkt mit weiteren Zukunftsthemen zusammen, insbesondere der Sicherung der Leistungsfähigkeit des KV-Netzes. Hier wird zukünftig eine weitere europäische Harmonisierung der rechtlichen Rahmenbedingungen für die Wettbewerbsfähigkeit des KV entscheidend sein.

**Woran scheiterte bisher die Novellierung der Richtlinie 92/106/EWG?**

An politischen Einzelinteressen, die dem KV mehr schaden als nützen. Wenn der Kombinierte Verkehr in Deutschland und Europa seine oft in Reden proklamierte Funktion als Königsweg für die Verkehrsverlagerung erfüllen können soll, dann braucht es hier zukünftig deutlich mehr politischen Rückhalt und eine zielgerichtete Förderung, Infrastrukturausbau und die Sicherung dafür notwendiger Flächen. In Deutschland wird aktuell die laufende KV-Förderrichtlinie evaluiert. Das wird in näherer Zukunft ebenso ein wichtiges Thema für die Mitglieder und Partner der SGKV sein. Im Zuge des Verfahrens wurde eine enge direkte Beteiligung der Branchenakteure durch Workshops und Konsultationen versprochen. Hier wird in den nächsten Monaten viel passieren müssen.

**Wo gibt es in Deutschland respektive in Europa noch Marktlücken für Kombiterminals? Das Netzwerk ist doch gut, oder?**

Grundsätzlich ist das richtig, aber erstens gilt auch hier: „mehr geht immer“, und zweitens ist die Anzahl von Umschlaganlagen noch kein Indiz für die Leistungsfähigkeit des Systems. Was ist das jetzt konkret heißen? Wir haben in Europa mehr als 1.200 Umschlaganlagen, allerdings in sehr heterogenen Ausführungen. Insbesondere auf hoch belasteten Korridoren ist es wichtig, ausreichend Umschlagkapazität bereitzustellen und besonders systemübergreifend und zukunftsgerichtet zu planen. Der langsame aber stetige Ausbau der TEN-T beziehungsweise Rail-Freight-Korridore zeigt, dass europäisch genau in dieser Richtung gearbeitet wird. Auch Österreich und die Schweiz haben eine strategische Planung für ihre KV-Landschaft, in Deutschland ist das eher Unternehmens- und Ländersache. Wenn wir hier an die Abdeckung in der Fläche denken, entstehen weiterhin eher kleine und gegebenenfalls spezialisiertere Anlagen aus Eigenmotivation eines Unternehmens respektive Betreibers.

In diesem Zusammenhang macht es auch durchaus Sinn, mit Hinblick auf eine wirklich langfristige Ausrichtung des gesamten Systems, überregional über mögliche „Hub-and-Spoke“-Strukturen nachzudenken, mit Zulieferanlagen für große Verteilerhubs. Jedenfalls gibt es weiterhin Lücken im Standortnetz der Umschlaganlagen, entweder weil einfach keine Anlage in operativ sinnvoller Entfernung existiert oder das Leistungsangebot nicht den Anforderungen entspricht. Das ist übrigens genau die Richtliniendiskussion zum Thema des nächstgelegenen oder nächstgelegenen und geeigneten Terminals für meinen Transport: Wenn ich eine Schokolade haben will, werde ich bei einer Bonbonmanufaktur wahrscheinlich nicht fündig, auch wenn es ebenso ein Süßwarengeschäft ist. Im Großraum Stuttgart kann man derzeit ja wunderbar beobachten, was es heißt, wenn eine Lücke im Terminalnetz geschlossen werden soll. Hier prallen sehr unterschiedliche Vorstellungen aufeinander, wie die Marktlücke definiert wird und welche Umsetzung sich daraus zu ergeben hat. Kurzum: Der Bedarf für sinnvolle Erweiterungen des Netzes ist vorhanden, Gleiches gilt für die Bestandserhaltung.

**Was sagen Sie eigentlich zur „Hassliebe“ zwischen den beiden Verkehrsträgern Straße und Schiene?**

Das ist eine gute Frage, die leider zu selten gestellt wird. Der KV funktioniert per Definition nur mit einem Vor- und/oder Nachlauf auf der Straße. Die sinnvolle Verknüpfung der Verkehrsträger mit ihren Stärken ist die Grundvoraussetzung für dieses Transportsystem. Die Schwarzweiß-Betrachtung oder das liebevoll gepflegte gegenseitige Draufhauen der Verkehrsträger wird uns langfristig nicht weiterhelfen. Keiner der Verkehrsträger wird die Herausforderungen im Güterverkehr allein bewältigen können, insbesondere vor dem Hintergrund der bestehenden Prognosen. Das Festhalten an Entscheidungsebenen, die strikt nach Verkehrsträgern getrennt sind, führt dazu, dass Maßnahmen, die Einzelbereiche nach vorn bringen sollen, häufig bewusst oder unbewusst andere Bereiche negativ beeinflussen. Das betrifft den KV natürlich besonders, wenn durch Fördermaßnahmen im Straßenbereich, Rückverlagerungen vom KV zu erwarten sind. Hier wird nicht das Gesamttransportsystem gestärkt, von der proklamierten Verkehrsverlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsträger ganz zu schweigen, sondern Inseln den Vorrang gegeben. Generell würde aus Gesamtsystem Sicht etwas mehr Kooperation anstatt Konfrontation den Kuchen für alle größer machen, und das gilt sowohl intermodal als auch intramodal.

**Erfährt der KV und mit ihm die Kombiterminals genug Rückendeckung aus der Bevölkerung?**

Definitiv nicht! Fragen Sie doch mal jemand auf der Straße, ob er ihnen das System KV in seinen Grundzügen erklären kann. Das können ja aufgrund der Ausrichtung der Ausbildung nicht einmal viele Auszubildende und Studierende als zukünftige Fachkräfte im Logistikbereich. Deshalb sind wir als SGKV entsprechend intensiv unterwegs. Jeder will konsumieren, aber es interessiert leider fast niemanden, wie die Konsumgüter letztlich bei ihm ankommen. Das muss verständlicherweise leise, umweltfreundlich und schnell gehen. Hier gibt es aber physikalische und logische Grenzen. Eine KV-Umschlaganlage ist ein Logistikbetrieb, und aufgrund des Vor- und Nachlaufes gehört nun einmal der Straßenverkehr dazu. Das Wissen, dass hunderte LKW eine Logistikanlage anfahren (müssen), bewegt fast niemanden zu Freudenstrahlen, selbst wenn er diese gar nicht wahrnimmt. Um zu verstehen, welche positiven Umwelteffekte mit dem KV und den dazugehörigen Anlagen möglich sind, brauchen wir in der Bevölkerung ein Grundverständnis zum KV und über Logistik allgemein. Die aktuellen Diskussionen zum BrennerNordlauf zeigen, dass wieder einmal sehr deutlich. Ziel des Ganzen ist die erhebliche Entlastung des Alpenraums durch die Erhöhung der Leistungsfähigkeit auf der Schiene. Der unbestreitbar grundsätzlich positiv befürwortete Schutz des Alpenraums spielt aber keine Rolle mehr, wenn damit persönliche Einschränkungen durch „laute“ Güterzüge verbunden sind. Gleiches gilt für KV-Umschlaganlagen. In bereits bestehenden Industriegebieten ist das zum Teil eher unproblematisch. Bei Neuanlagen indes bekommen Sie keine Betriebsgenehmigung mehr für 24/7, Lärm- und Emissionsschutz gehen vor.

**Was bedeutet das nun für die weitere Entwicklung?**

Wir müssen im KV das „Not in my Backyard“-Problem angehen. Und das geht nur über Vermittlung von Basiswissen, wie logistische Abläufe funktionieren, was sie für die Versorgung bedeuten und wie wichtig eine funktionierende Logistik ist: Dieses Wissen ist für Politik, Wirtschaft und Bevölkerung relevant – gerade vor dem Hintergrund der Erfahrungen aus dem Frühjahr. KV geht nur gemeinsam!

### Clemens Bochynek

Seit 2010 ist Clemens Bochynek bei der SGKV in Berlin beschäftigt. Wenn er mal nicht über den Kombinierten Verkehr nachdenkt und spricht, spielt er gerne in der Kreisliga Fußball („Dafür reicht es noch“). Besonders aber genießt der Vater von zwei Kindern die Zeit mit der Familie. Und auch hier geht es zumeist sportlich zur Sache: Radfahren, Tischtennis, Volley-, Hand- und Basketball sind dann angesagt („Eben alles, was die Berliner Innenstadterhältnisse unproblematisch hergeben“). Bochyneks ehrenamtliches Engagement in der Obdachlosenhilfe zeigt zudem von Bodenhaftung und Menschlichkeit.



**Interview**  
von Tim-Oliver Frische