

Gastbeitrag von Clemens Bochynek

## Aktuelle Herausforderungen im KV

Im Frühjahr 2020 sind durch Produktionsstopps aufgrund der Corona-Pandemie in Asien und Europa die Transportvolumen drastisch eingebrochen und damit zusammenhängend auch der Kombinierte Verkehr. Die düsteren Prognosen aus dem Frühjahr haben sich glücklicherweise nicht bewahrheitet, viele Akteure rechnen derzeit „nur“ noch mit Minderungen im einstelligen Prozentbereich für 2020. Das ist aber nur die eine Seite der Medaille, der Aufwand und die Kosten für die Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit des Transportsystems KV durch die Pandemie hindurch werden hierbei weder direkt dargestellt noch gewürdigt. Die schnelle Umsetzung der Präventionsmaßnahmen, insbesondere zum Schutz des Personals und damit der Sicherung des operativen Betriebs in den Terminals, hat einen wichtigen Beitrag zur Güterversorgung geleistet und leistet ihn weiterhin. Die kommenden Monate werden zeigen, inwiefern die Auftragslage stabil bleibt und wie negative Auswirkungen in der Industrie letztlich auf den Kombinierten Verkehr durchschlagen. Gleichzeitig bietet sich auch die Chance, unbegleitete Transporte weiter zu forcieren und damit nicht nur ökologisch effizient zu transportieren (Klimaschutzgesetz, Green deal) sondern auch Kontaktnotwendigkeiten bestmöglich zu reduzieren und damit auch in Pandemiezeiten einen verlässlichen Gütertransport zu ermöglichen.

### Mittel- /langfristige Perspektiven

Perspektivisch wird es darauf ankommen, die Rahmenbedingungen für die Leistungsfähigkeit des KV in Deutschland und Europa nicht nur zu erhalten, sondern weiterzuentwickeln! Mit dem Ausblick in die neue KV Förderrichtlinie auch Ersatzinvestitionen aufzunehmen, ist ein wichtiges Signal gesetzt, das Terminalnetzwerk in Deutschland aktiv weiter zu fördern und den Wegfall von Kapazitäten zu verhindern. Die Masterpläne Schienengüterverkehr und Binnenschifffahrt geben wichtige Impulse für die umweltfreundlichen Verkehrsträger und damit auch für die weitere Nutzung des KV. Ein Masterplan für den Kombinierten Verkehr ist allerdings nicht in Sicht. KV ist nicht zuletzt aufgrund des Güterstruktureffekts der Wachstumstreiber im Schienengüterverkehr und auch in der Binnenschifffahrt, d. h. Planungen dieser Verkehrsträger müssen sich zwangsläufig auch mit der Orientierung auf KV auseinandersetzen, wenn Verkehrsverlagerung wirklich gelingen soll. Digitalisierung und Automatisierung, sowohl der Knoten als auch im Gesamtnetz (Schiene), lassen Kapazitätssteigerungen bis zu 20 % auf der bestehenden Infrastruktur er-

**"Die Masterpläne Schienengüterverkehr und Binnenschifffahrt geben wichtige Impulse für die umweltfreundlichen Verkehrsträger und damit auch die weitere Nutzung des KV. Ein Masterplan für den Kombinierten Verkehr ist allerdings nicht in Sicht."**

warten. Zusammen mit den politischen Zielen der EU-Kommission und der Bundesregierung zur Reduktion von CO<sub>2</sub> Emissionen im Verkehrsbereich und der Verlagerung von Verkehren auf umweltfreundliche Verkehrsträger sind hierbei erhebliche Volumen angesprochen, die perspektivisch per KV transportiert werden. Hierzu müssen einerseits die infrastrukturellen Rahmenbedingungen geschaffen werden und andererseits Anstrengungen für mehr Transparenz unternommen werden, um Kunden für die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsträger zu gewinnen.

### Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr e.V. (SGKV)

Die SGKV wurde im Jahr 1928 zum Zwecke der Erforschung multimodaler Transportlösungen gegründet. Organisiert als gemeinnütziger Verein mit Forschungsaufgaben hat die SGKV derzeit 80 Mitglieder aus allen Wirtschaftsbereichen des Kombinierten Verkehrs (z. B. Speditionen, Operateure, Terminalbetreiber, verladende Wirtschaft, Bahnunternehmen, Forschungseinrichtungen an Universitäten etc.). Die SGKV verfolgt den Zweck der Förderung des Kombinierten Verkehrs. Mehr Infos: [www.sgkv.de](http://www.sgkv.de)

INFOBOX



### Clemens Bochynek

Clemens Bochynek ist seit 2016 geschäftsführendes Vorstandsmitglied der SGKV, arbeitet aber bereits seit 2010 bei der SGKV. Zuvor hat er Geographie- und Umweltmanagement an der Humboldt-Universität und Freien Universität zu Berlin studiert. Anschließend war

Bochynek wissenschaftlicher Mitarbeiter im Institut für Verkehrsforschung am Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt.

Foto: SGKV