

Es mangelt an Bereitschaft

VERKEHRSPOLITIK: Clemens Bochynek, geschäftsführendes Vorstandsmitglied in der Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr, spricht im Interview mit *Verkehr* über Politik, Gas-Lkw und den potenziellen Aufschwung nach der Pandemie.

VON JOSEF MÜLLER

Verkehr: Die SGKV versteht sich als Kommunikationsplattform für den Kombi-Verkehr mit dem Fokus auf Deutschland und Europa. Auf welche markanten Erfolge kann die SGKV in 2020 verweisen?

Clemens Bochynek: Die SGKV ist in erster Linie eine kooperative Netzwerkplattform und ein Forschungsverein, das den Ziel verfolgt, den Kombinierten Verkehr gemeinsam mit den Mitgliedern des Vereins weiterzuentwickeln. Der Kombinierte Verkehr ist breit aufgestellt und damit ist es die SGKV auch. Das letzte Jahr war unweigerlich mit der Pandemie verbunden; vor diesem Hintergrund war einer der wichtigsten Outputs die Erarbeitung eines gemeinsamen Handlungsleitfadens für Terminals zum Umgang mit den praktischen Herausforderungen durch Covid-19, um den Betrieb der Anlagen und damit die Versorgungssicherheit aufrechtzuerhalten. Das Dokument, das durch Handlungsempfehlungen an die Politik und Behörden ergänzt wurde, wurde an alle Terminals in der DACH-Region verschickt und auch bei der Wirtschaftskommission für Europa vorgestellt.

Ein weiterer Erfolg war die Veröffentlichung des kostenfreien Kombi-Verkehr-Lerntools „Syslog“, das gemeinsam mit der Beuth-Hochschule für Technik und Mitgliedern der SGKV im Rahmen der nationalen Klimaschutzinitiative des Bundes entwickelt wurde. Syslog ist ein digitales Lerninstrument, um Transportprozesse des KV zu trainieren. Zu Aus- und Weiterbildungszwecken wird das Instrument bereits in der Berufsausbildung eingesetzt.

Das EU-Mobilitätspaket I schlägt hohe Wellen. Laut einer Studie von Oliver Wyman könnte der Kombinierte Verkehr künftig an Volumen verlieren, wenn die EU-Staaten die im Paket vorgesehenen Regelungen anwenden. Wie beurteilen Sie das Mobilitätspaket und was sehen Sie auf den Kombi-Verkehr zukommen?

Bochynek: Die Umsetzung wird eine Herausforderung sein, denn grundsätzlich ist es notwendig, klare Regeln zu schaffen und die Situation für die Fahrer zu verbessern. Das latent mitschwingende Ziel, den einheimischen Transportmarkt zu „schützen“, ist hingegen eher schwierig, da erstens nicht in gleichem Umfang

einheimische Fahrer bereitstehen, die die Transporte durchführen werden. Zweitens wird aktuell wieder konkret sichtbar, wie labil einige Transportketten sind, wenn Regelflüsse geändert werden. Die logischen Konsequenzen müssen dann einkalkuliert werden, und das ist leider nicht immer der Fall – insbesondere was die Auswirkungen auf den KV betrifft, der verschiedene Verkehrsträger sinnvoll zusammenfasst und damit aber auch von verkehrsträgerbezogenen Änderungen immer unmittelbar betroffen ist. Hier fehlen gemeinsame Prioritäten und ein Systemverständnis, um die hochgesteckten Klima- und Mobilitätsziele vom Papier in die Wirklichkeit zu befördern. Das gilt sowohl für die europäische als auch die Länderebene.

Glauben Sie, dass es zu den prognostizierten Marktanteilsverlusten kommen wird?

Bochynek: Das Problem ist bekannt und das Risiko durchaus vorhanden. Wie und in welcher Höhe eine Wirkung zu erwarten ist, lässt sich schwer abschätzen. Da möchte ich mich auch nicht zu weit aus dem Fenster lehnen, da es diesbezüglich wenig verfügbare belastbare Daten gibt. Aus meiner Sicht müssten die Länder aktiv zeigen, wie wichtig ihnen der KV wirklich ist und welche Rolle den Klimazielen im Transportbereich zugeordnet ist. Die Regelung in Artikel 4 der Richtlinie 92/106 ist letztlich ebenso Ländersache, wie sinnvolle Regelungen für den Schutz von Beschäftigten in der Transportbranche zu finden.

Wird der Kombi-Verkehr von der EU gut unterstützt oder sehen Sie Bereiche, in denen sie mehr tun sollte?

Bochynek: Ein erster Schritt wäre die Berücksichtigung des KV als eigenständiges Ressort. Denn durch die Aufteilung der Kompetenzen nach Verkehrsträgern wird man für die Entscheidungsunterstützung nie ein vollständiges Bild erhalten können. Ohne eine ganzheitliche Betrachtung der Auswirkungen sehe ich immer negative Effekte, die auf irgendeinen Verkehrsträger durchschlagen. Hier muss letztlich politisch Stellung bezogen werden, was wirklich gefördert werden soll, um die Klimaziele zu erreichen. Das Gezerre um die KV-Richtlinie auf europäischer Ebene zeigt genau das Gegenteil. Es mangelt weniger an guten Ideen als an der grund-



Der Kombinierte Verkehr wird zunehmen, ist Bochynek überzeugt. Er nimmt ein größeres Interesse für grünere Transporte wahr.

legenden Bereitschaft zu deren Umsetzung und zu einem Denken in Systemstrukturen. Weniger blumige Ausführungen, dafür mehr Kernkompetenz zu schaffen sowie Versorgungssicherheit und Umweltschutz ist Daseinsvorsorge und damit hoheitliche Aufgabe. Wir brauchen dringend ein einheitliches europäisches Vorgehen, denn KV macht nicht an den Ländergrenzen halt. Einheitliche rechtliche Grundlagen, Datendefinitionen, eine praxisperechte Standardisierung der Infrastrukturvorhaben – das sind Kernelemente für eine zielgerichtete Verkehrspolitik, um eine nutzbare Infrastruktur und Betriebsfähigkeit im KV zu schaffen und die avisierten Transportmengen bewältigen zu können.

Die Vorteile des Kombi-Verkehrs im Sinne der Umweltfreundlichkeit sind unbestritten. Die hohen Kosten und das unzureichende Terminalnetz jedoch schrecken potenzielle Nutzer vor einem Einstieg ab. Mit welchen Argumenten versuchen Sie, Nutzer von der Sinnhaftigkeit des KV zu überzeugen?

Bochynek: Am Ende wird es immer aufs Geld für den einzelnen Transport zurückgeführt. Betriebswirtschaftlich ist das verständlich, volkswirtschaftlich nur bedingt. Zumal man berücksichtigen muss, dass die Kosten – insbesondere auf langen Strecken – oftmals nicht höher, sondern eher geringer sind. KV ist ökologisch und ökonomisch sinnvoll, wenn das Transportgut, die Distanz und die Menge auch sinnvoll zusammenpassen. Einer der größten Fehler ist es zu erwarten, dass der Transport auf der Schiene und dem Binnenschiff ähnlich funktionieren soll

wie mit dem Lkw. Aber warum? Damit verschenke ich nämlich die Vorteile des Systems komplett und erhöhe im Zweifelsfall die Kosten massiv. Warum muss ein Container, wenn er vorher vier Wochen auf See war, genau am nächsten Tag von Hamburg nach München überführt werden? Solange externe Kosten nicht ausreichend berücksichtigt werden, wird es immer schwierig werden, einen fairen Preisvergleich zwischen den Verkehrsträgern zu ziehen. Die CO₂-Bepreisung wird hier bei ernsthafter Umsetzung noch einmal einen Denkanstoß geben. Das Interessante ist, dass Unternehmen auf uns zukommen und proaktiv nach Informationen zum KV fragen. Das heißt, die Motivation zur Nutzung des KV ist da und wird durch Kostensteigerungen sowohl im Personalbereich und als auch aufgrund treibhausgasbezogener Kostenkomponenten weiter zunehmen. Auf der Langstrecke kann der KV weiterhin seine Kostenvorteile ausspielen. Außerdem ist das Terminalnetz in Europa grundsätzlich gut, mehr Infrastruktur ist natürlich wünschenswert, aber das benötigt ausreichend Zeit.

In Deutschland sind Gas-Lkw von der Lkw-Maut befreit, was den Wettbewerb zwischen Schiene und Straße verzerrt und einer Rückverlagerung von Gütertransporten Vorschub leistet. Halten Sie es für realistisch, dass in Deutschland alle Lkw im Vor- und Nachlauf im Kombi-Verkehr von der Lkw-Maut befreit werden?

Bochynek: Warum nicht? Die Frage, die man sich aber stellen sollte, ist: Was soll das bringen?

SGKV

Auf jeden Fall keinen nennenswerten Wettbewerbsausgleich gegenüber dem reinen Straßen-transport mit beispielsweise mautbefreiten Gas-Lkw.

Rund 70 Prozent der KV-Transporte beginnen oder enden in einem Seehafenterminal bzw. in einem europäischen Nachbarland. Das heißt, es würde überwiegend entweder der Vor- oder Nachlauf von der Mautbefreiung profitieren. Nun ist der Straßenanteil beim KV per Definition möglichst kurz, in Deutschland bei maximal 150 Kilometern; der Großteil der Transporte (Auswertung der Verflechtungsprognose 2030) von ca. 85 Prozent findet im Umkreis von rund 50 Kilometern rund um ein KV-Terminal statt. Wenn ich jetzt ungefähr mit 20 Cent pro Kilometer rechne, würde ich auf eine Kostenersparnis von zehn Euro für den jeweiligen Transport kommen. Hier würde ich mich aus dem Fenster lehnen und behaupten, dass damit realistisch keine Verlagerung aktiv erreicht werden kann, denn das steht weiterhin in keinem Verhältnis zu der z. B. angesprochenen Förderung von Gas-Lkw.

Durch die Corona-Pandemie hat der Kombi-Verkehr in einzelnen Ländern an Volumen verloren. Wird der Kombi-Verkehr nach der Pandemie wieder zu seiner alten Stärke zurückfinden?

Bochynek: Nein, wird er nicht. Der KV wird sogar zunehmen. Es ist so viel Bewegung in vielen europäischen Ländern hinsichtlich grüneren Transporten, und auch der Anteil von KV am Schienentransport nimmt weiter zu. Wenn in Europa auf die Schiene gesetzt wird, dann auch auf den KV.

Lässt sich mit dem Kombi-Verkehr die Welt retten?

Bochynek: (lacht) Ja, zumindest den Anstoß dafür geben. Warum? Der Mengeneffekt des KV wird sich infrastrukturbedingt nicht ohne Weiteres rasant steigern lassen, aber das Bewusstsein zu stärken für umweltfreundlichere Transportmöglichkeiten, das können wir sofort umsetzen. Weniger Inselösungen, um sich politisch zu profilieren, mehr Systemdenken fördern – das leistet auch unabhängig vom KV einen Beitrag zur Findung von Problemlösungen und damit auch zum Umweltschutz.

Vielen Dank für das Gespräch!