



Der Kombinierte Verkehr (KV) könnte einen höheren Anteil an „Grünen Transporten“ haben | Bild: ????

**Clemens Bochynek beleuchtet den relativ geringen Anteil des KV am Modal Split**

# Kombinierter Verkehr: Was t(n)un

Die aktuellen politischen Agenden sind getrieben von Zielformulierungen zum Schutz des Klimas. Mit diesem Handlungsdruck zukünftig CO<sub>2</sub>-Emissionen im Transportsektor einzusparen, sprechen wir nicht von „Rückenwind“ für den Kombinierten Verkehr (KV), sondern eher von einem Sturm. Doch warum hat der KV nach wie vor einen so geringen Anteil am Modal Split?

Was muss passieren, um den Anteil des KV zu erhöhen und das damit verbundene Einsparpotenzial für Treibhausgasemissionen zu heben? Es gibt nicht die eine einfache Lösung. Es müssen viele Maßnahmen gleichzeitig auf den Weg gebracht werden. Gelingt es, die Vorteile und Stärken der einzelnen Verkehrsträger zu nutzen und diese geschickt zu kombinieren, haben alle etwas davon: Die Unternehmen, die Umwelt und nicht zuletzt die Gesellschaft. Mit der Nutzung von Schiene und Binnenschiff im Hauptlauf des Kombinierten Verkehrs, lassen sich große Gütermengen über lange Distanzen wirtschaftlicher befördern und mithilfe von Lkw im Nachlauf bzw. im Vorlauf lokal flexibel feinverteilen. Damit lassen sich Effizienzgewinne im Transportprozess realisieren und durch die Bündelung von Mengen bis zu zwei Drittel CO<sub>2</sub>-Emissionen einsparen. Ebenso erhöht sich die Sicherheit des Transports, auf Schiene und Wasserstraße besteht ein deutlich niedrigeres Unfall- und Zugriffsrisiko als auf der Straße.

Grünerer Transport ist zu einem geflügelten Schlagwort und einem klaren Ziel geworden. Logistikunternehmen, die auf den KV setzen, werden den Anforderungen an eine zukunftsgewandte grüne Logistik gerecht – und diese wiederum wird heute von vielen Unternehmen und Kunden im Sinne der Nachhaltigkeit gefordert und von der SGKV gefördert. Aber wie kommen wir von der wohlgemeinten Formulierung der Ziele hin zu einer praktischen Umsetzung? „Der Weg ist steinig und schwer“, richtig „dicke Bretter sind zu bohren“, „Kraftakte sind nötig“ und was wir sonst noch tausendfach als Floskeln geboten bekommen. Stand jetzt lassen wir einfach viel zu viel Potenzial auf Schiene und Wasserstraße liegen, warum sollte sich das kurzfristig ändern? Die Pandemiesituation einmal ausgeklammert, bestimmt das Thema Dekarbonisierung die aktuelle gesellschaftliche Debatte, und das sektorenübergreifend, d.h. auch Transport und Logistik kommen immer stärker in einen öffentlichen Fokus, der über die Branche selbst hinausgeht. Der Hebel über Dekarbonisierung eine Änderung von Denkprozessen in der Logistik zu erwirken ist so präsent wie nie zuvor. Und hier wird es spannend. Um KV effizient und nachhaltig zu nutzen, müs-



Clemens Bochynek, geschäftsführendes Vorstandsmitglied des SGKV e.V. | Bild: SGKV

sen sich Denkprozesse breitenwirksam ändern. Der Transportprozess muss als Gesamtsystem gedacht werden, Bereitschaft zum Systemdenken muss sich entwickeln können. Solange Akteure in Verkehrsträgerdenken „gefangen“ sind, wird dies aber nicht passieren. Die Verknüpfung der Verkehrsträger als Mittel zum Zweck für die Realisierung umweltfreundlicher Transporte verlangt zum Start eine gewisse Bereitschaft zum komplexen Denken und den Willen sinnvolle Kompromisse einzugehen. Viele Expeditionen nutzen dies bereits aktiv als Architekten des Transports, wie Herr Plass sie gern treffend

bezeichnet. Viele Akteure, ob Architekten oder Auftraggeber oder Nutzer des Transports, tun dies aber eben noch nicht.

Die Bereitschaft dazu ist das eine, dem Klimaschutz als Hebel für Veränderung sei Dank, hier erfolgt langsam aber stetig der notwendige „Mind Change“. Das dafür notwendige Wissen, ist etwas anderes. Hier ist viel Arbeit und Aufwand notwendig zur Schaffung breitenwirksamer Grundlagen für die Nutzung des klimafreundlichen KV, die SGKV hat bereits begonnen mit ihren KV Tools die erwähnten dicken Bretter zu bohren und den langen und steinigen Weg in Angriff zu nehmen. Die vielen positiven Rückmeldungen zum Projektstart SYS-LOG2, der Vermittlung von Wissen zum KV und der Erarbeitung digitaler Lernmodule in Zusammenarbeit mit Berufsschulen und Unternehmen als eines dieser Tools, bestätigt, dass die Zeit gekommen ist, hier Energie und Ressourcen zu investieren, und zwar sofort und von vielen Akteuren, wenn die Klimaziele keine hohlen Phrasen bleiben sollen und die Ziele 2030 nicht die Ziele 2040 oder 2050 bleiben. Das aktuelle Urteil des Bundesverfassungsgerichts zum Klimaschutzgesetz hat das plakativ unterstrichen. Der Kombinierte Verkehr kann und wird diesen Hebel nutzen (müssen). Unter Einbeziehung der sinnvollen Unterstützung durch Digitalisierungs- und Automatisierungstechnologien auf allen Verkehrsträgern haben wir mit dem KV bereits eine sinnvolle Sofortmaßnahme zur Verfügung.

**Clemens Bochynek,**  
geschäftsführendes Vorstandsmitglied des SGKV e.V.