Dr. Jörg Mosolf
Begrüßung und Einführung

Reshaping Combined Transport: Wie heben wir den Kombinierten Verkehr auf ein neues Level?

Dialogforum im Rahmen der Messe TransportLogistic 2025
am Mittwoch, den 04. Juni 2025, 10.00 – 11.00 Uhr
auf dem Messegelände München, FORUM Halle A3

Meine Damen und Herren,

ich möchte Sie auch im Namen des Deutschen Verkehrsforums heute hier zu diesem Dialogforum herzlich begrüßen.

Das DVF ist nicht nur der Mobilitätsverband der deutschen Wirtschaft, sondern auch ein Think Tank, in dem die Branche gemeinsam an den Zukunftsfragen von Mobilität und Logistik arbeitet.

In dieser Rolle möchten wir heute hier auf dem Podium und mit Ihnen darüber diskutieren, welche Chancen im Kombinierten Güterverkehr stecken und womit man ihn auf die nächste Leistungsebene hievt.

Die neueste Verkehrsprognose des BMDV zeigt: Der Güterverkehr wächst weiter, auch auf der Schiene. Der Kombinierte Verkehr ist dabei ein Wachstumsträger.

Der Kombinierte Verkehr wird sich bis 2040 nach Auffassung des Bundesverkehrsministeriums fast verdoppeln und zeigt damit eine der höchsten Wachstumsraten im Güterverkehr.

Der wachsende Transportmarkt zeigt sich in zunehmenden Reichweiten, steigendem Verkehrsaufkommen und damit auch einer höheren Verkehrsleistung im Jahr 2040.

Bereits heute ist die traditionelle Rolle des Kombinierten Verkehrs die größtmögliche Ausnutzung von Bündelungseffekten und damit die Stärkung von Schiene und Wasserstraße im Logistikverbund.

Der Kombinierte Verkehr ist damit als Problemlöser angetreten, um mit den knappen Infrastrukturressourcen besser zu wirtschaften, Kosten zu senken und die Nachhaltigkeit durch eine höchstmögliche Elektrifizierung und Bündelung zu erhöhen. Ebenso hilft der unbegleitete Verkehr, die zunehmenden Personalengpässe zu überwinden.

Dennoch muss sich der Kombinierte Verkehr immer im Vergleich zum Direktverkehr bei Kosten, Leistung und Umweltbilanz behaupten.

In der Prognose des Bundesverkehrsministeriums werden Güterstruktureffekte aufgezeigt, die den Straßengüterverkehr mit seiner Flexibilität und Flächendeckung eindeutig stärken werden.

Der Kombinierte Verkehr muss sich daher im Rahmen seiner Möglichkeiten auf neue Märkte einstellen und die Potenziale in den vorhandenen Bereichen ausbauen.

Kurz: Es gilt, den „Next Level“, eine höhere Leistungsebene zu erreichen.

KV ist bereits heute mehr als nur Umschlag und die Organisation von Vor- und Nachlauf.

Trimodalität, Digitalisierung, Automatisierung und neue Umschlagtechnologien verändern die Möglichkeiten.

Trimodalität ermöglicht, verschiedene Verkehrsträger zu kombimieren und bindet die Wasserstraße mit ihren hohen Kapazitätsreserven ein. Gerade in Zeiten schwankender Wasserpegel bieten trimodale Terminals zudem eine hohe Resilienz durch zuverlässig vernetzte Alternativen.

Auch die **Digitalisierung** bietet neue Möglichkeiten durch bessere Prognosen über Verkehrsverflechtungen und potenzielle Kunden sowie die Vereinfachung komplexer intermodaler Logistikketten.

Die **Automatisierung** und **neue Umschlagtechnologien** senken Umschlags- und Transportkosten, ebenso ermöglichen sie neue Ansätze wie Linienzüge im KV.

Externe Faktoren erhöhen den Druck auf Verlader und Logistiker, ihre Ketten zu überprüfen und intermodale Lösungen in Betracht zu ziehen.

Auf der **verkehrspolitischen Seite** geht es um Anforderungen an einen Modal Shift und die CO2-Neutralität des Güterverkehrs. Dadurch steigt die Förderbereitschaft für KV-Terminals in Europa.

Auf der **Verladerseite** wirken Fachkräftemangel und Bündelungspotenziale zusammen. Und auch dort macht sich ein zunehmender Dekarbonisierungsdruck durch die CO2-Bepreisung bemerkbar.

Mit anderen Worten: Die Technologien für das „Next Level“ sind vorhanden, ebenso wie die Leistungsbereitschaft der Transportunternehmen.

Was jedoch fehlt, sind die Investitionen und an der ein oder anderen Stelle auch etwas mehr Flexibilität von politischer Seite.

Im Vorgriff auf die Podiumsdiskussion möchte ich einige Punkte ansprechen:

1. Wir müssen die Kapazitäten für den Schienengüterverkehr im Blick halten. In vielen Knoten kommen die Güter nicht mehr durch. Das Schienennetz ist nicht baustellenfähig, das heißt bei Bautätigkeit fehlen Umläuferstrecken oder parallele Gleise. In diese Kapazitäten muss im Sinne einer Resilienz und Redundanz investiert werden.
2. Wir müssen Terminalnetze nicht nur im Inland fördern, sondern grenzüberschreitend planen, also die Förderung von Terminals innerhalb Europas koordinieren. Oft gibt es nur ein „entweder / oder“, aber keine kumulierende Förderung.
3. Das Sondervermögen Infrastruktur muss auch Spielraum für Netzkonzepte für den KV und innovative Umschlagstechnologien haben.
4. Wir müssen die Automatisierung des Schienengüterverkehrs vorantreiben. Die Technologien sind vorhanden, sie müssen jetzt von den zulassenden Behörden, dem Eisenbahnbundesamt und der europäischen ERA freigegeben werden.
5. Und vieles hängt am Menschen: Vernetzung beginnt im Kopf!

Meine Damen und Herren,

wir haben heute in guter DVF-Tradition entscheidende Köpfe aus der Branche zusammengeführt, um über die strategischen Herausforderungen für den Kombinierten Verkehr und ein – neudeutsch – „Ramp up“ neuer Ansätze zu diskutieren.

Wir möchten Sie hierbei ebenfalls einbinden. Dazu haben Sie die Möglichkeit, Ihre Fragen über das Tool Slido zu stellen, dessen Link wir hier permanent einblenden. Der Code lautet „DVF“.

Ich freue mich, dass wir als Moderator **Michael Cordes** von der DVZ gewinnen konnten, der Ihnen jetzt das Podium vorstellen wird.