

# KV – Perspektiven und Herausforderungen

Transportanforderungen, KV-Affinität, Nutzungshindernisse

Auf Basis der Ergebnisse von zwei Umfragen zum Kombinierten Verkehr (KV) zeigt der Beitrag Gründe für und gegen die Nutzung des KV aus Sicht der potenziellen und heutigen Kunden.

Der Autor: Paul Wittenbrink

Der Kombinierte Verkehr (KV) Schiene/Straße zeichnet sich durch ein überproportionales Wachstum aus.<sup>1</sup> Gleichzeitig wird der Güterverkehr mit einem Modal Split von knapp über 70 Prozent nach wie vor unangefochten vom Straßengüterverkehr dominiert.<sup>2</sup> Vor diesem Hintergrund geht der folgende Beitrag auf Basis der Ergebnisse von zwei vom Autor 2011 und 2014 durchgeführten Umfragen zum KV der Frage nach, was aus Sicht der potenziellen und heutigen Kunden die Gründe für bzw. gegen die Nutzung des KV sind. Auch wenn die Ergebnisse im strengen statistischen Sinne nicht als repräsentativ angesehen werden können, da hierzu höhere Fallzahlen bei den Teilfragen notwendig gewesen wären, lassen sich interessante Trendaussagen ableiten.<sup>3</sup>

## Ergebnisse der Umfrage

### Gründe gegen die Nutzung des KV

In Bezug auf die Verlader, d. h. die Einkäufer aus Industrie und Handel, zeigt sich dabei folgendes Bild (vgl. *Bild 1* und *Bild 2*): Mehr als 40 % der Verlader geben 2014 die mangelnde *Geschwindigkeit des KV* als Grund an, diesen nicht nutzen zu können. Interessant ist, dass dieser Wert vor drei Jahren noch bei über 50 % lag, was auf eine leichte Verbesserung hindeutet. Dieser Hinderungsgrund scheint noch wichtiger zu sein als die zu geringen Distanzen oder auch die mangelnde *KV-Affinität des Transportgutes*, die von ca. einem Drittel der Verlader als Hinderungsgrund angegeben werden. Insofern müssen sich Bahnen und Operateure hier die Frage stellen, wie sie es schaffen, die KV-Systeme insgesamt zu beschleunigen. Hier kommen aber auch die systembedingten Grenzen des KV zum Tragen. Da immer Vor- bzw. Nachläufe zum Terminal sowie die notwendigen Zeiten für die Umschläge und die Zugbereitstellung notwendig sind, kann

der KV systembedingt eigentlich nur auf längeren Distanzen seine Vorteile ausspielen.

Es zählt aber nicht nur die Geschwindigkeit, auch der Service muss stimmen. Und hier bemängeln 38,2 % der Verlader den Service bei den Bahnen als schlecht. Zu bedenken gibt, dass dieser Wert im Vergleich zur Umfrage 2011 (30,1 %) noch einmal erheblich gestiegen ist, während sich bei der Bewertung der Operateure kaum eine Änderung ergeben hat. Auch wenn die Werte nicht direkt vergleichbar sind, da nicht sichergestellt ist, dass vergleichbare Unternehmen geantwortet haben, deuten die Ergebnisse doch auf eine wesentliche Verschlechterung hin. Darüber hinaus wird etwas zunehmend auch der *Preis* als Hinderungsgrund gesehen.

Haben im Jahr 2011 noch fast ein Drittel der Verlader bemängelt, dass der eigene Transport- und Logistikdienstleister zu wenig auf den KV ausgerichtet ist, zeigt die Umfrage 2014 eine erhebliche Verbesserung, nennen doch nur noch knapp zehn Prozent der Verlader dies als Hinderungsgrund. Hier scheinen die Dienstleister erheblich Know-how aufgebaut zu haben.

Weitere Gründe, die aus Sicht der Verlader gegen den Einsatz des KV sprechen, sind *lange Wege zu den Terminals*, entsprechend hohe Vor- und Nachlaufkosten, eine *fehlende Nachlauforganisation oder unpassende Verbindungen*. Wird aber die Anzahl der Terminals erhöht, um die Entfernung zum Terminal zu reduzieren, ist es gleichzeitig schwerer, für jedes Terminal interessante Verbindungen zu bieten. Insofern ist hier eine konzertierte Planung notwendig. Ein nicht zu unterschätzender Hinderungsgrund ist auch, dass viele Verlader *nicht das zielreine Volumen von mindestens einer WB* haben, um den KV zu nutzen. Hier sind Transport- und Logistikdienstleister gefragt, die diese Sendungen zu KV-Sendungen bündeln.

### Gründe für die Nutzung des KV

Da trotz vieler Hinderungsgründe der KV eine interessante Alternative mit hohen Wachstumsraten ist, wurden die Unternehmen auch nach den Gründen gefragt, die aus ihrer Sicht für die Nutzung des KV sprechen (vgl. *Bild 3*). Dabei geben knapp 80 % der Befragten an, dass für sie der KV eine *preisgünstige Alternative* darstellt. Dies scheint auf den ersten Blick in einem gewissen Widerspruch zu den oben genannten Nachteilen des KV wie hohe Vor- und Nachlaufkosten etc. zu stehen. Die Erfahrung zeigt, dass die Unternehmen, die sich auf den KV ausgerichtet haben und bei deren Verkehren die sonstigen Rahmenbedingungen wie lange Distanzen, zumeist internationale Verkehre, weitgehende Paarigkeit der Transporte und ein hohes Ladevolumen stimmen, Wettbewerbsvorteile mit dem KV realisieren können.

Einen zentralen Vorteil spielt der KV beim Transport schwerer Güter aus, weil hier auch im Vor- und Nachlauf zum Terminal *44 t Gesamtgewicht* ausgeschöpft werden können. Für vergleichbar viele Unternehmen ist die gute Planbarkeit und Zuverlässigkeit des KV ein weiterer Grund, diesen zu nutzen. Die Ausnahme vom Sonntagsfahrverbot sowie die Vorteile bei der KFZ-Steuer spielen nur eine untergeordnete Rolle.

Einige Verlader und Dienstleister sind mit ihrer Logistikorganisation auf die Nutzung von Wechselbrücken, Containern oder Sattelanhängern ausgerichtet, sodass der KV eine interessante Alternative ist. Hier können auch einige Dienstleister ihre Vorteile ausspielen: Fast zwei Drittel der Dienstleister, die den KV nutzen, geben an, dass der KV es ermöglicht, mit *wenigen Fahrzeugen und Fahrern ein großes Ladungsvolumen* zu bewegen. Gleichzeitig spricht fast die Hälfte dieser Dienstleister davon, durch eine gute Vor- und Nachlauforganisation die Systemkosten des KV reduzieren zu können.

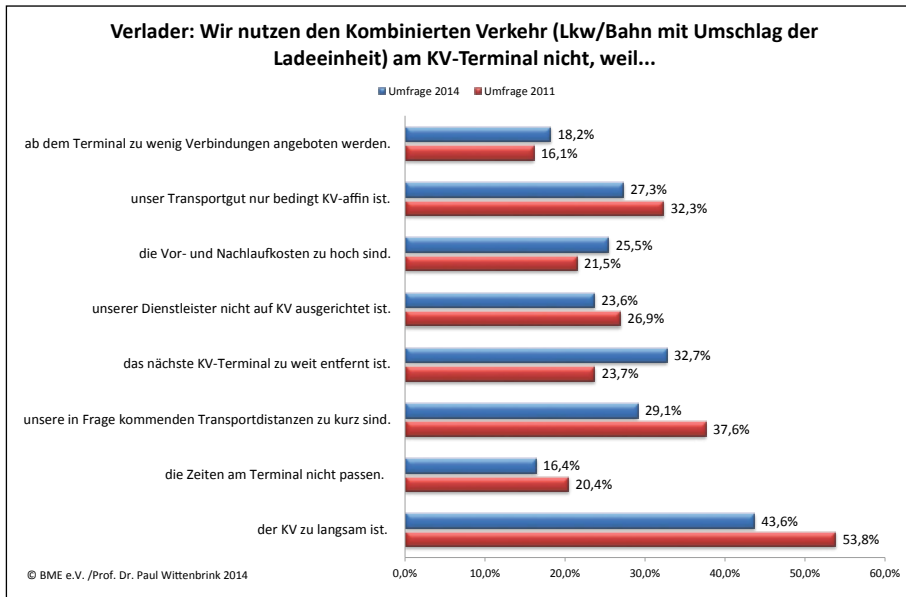


Bild 1: Gründe, die aus Sicht der Verlager gegen eine Nutzung des KV sprechen (1)

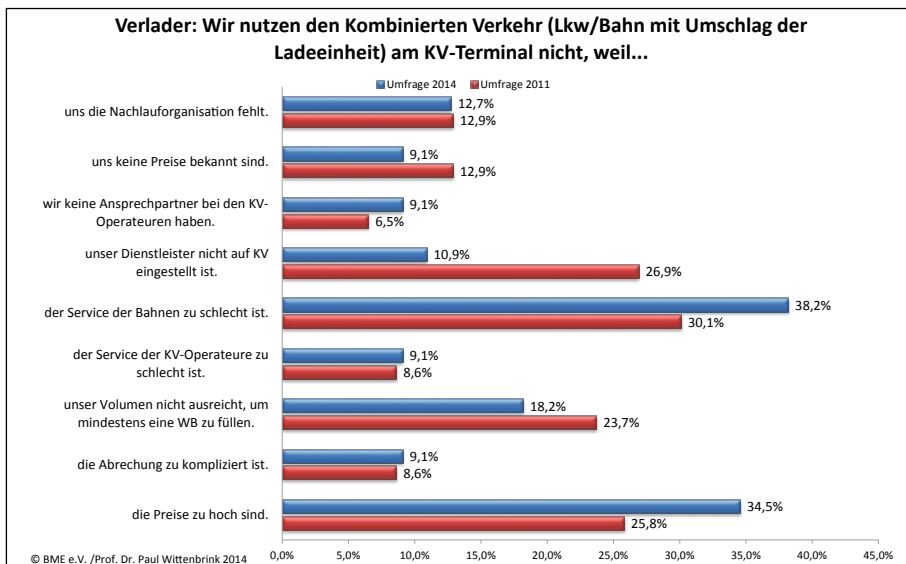


Bild 2: Gründe, die aus Sicht der Verlager gegen eine Nutzung des KV sprechen (2)

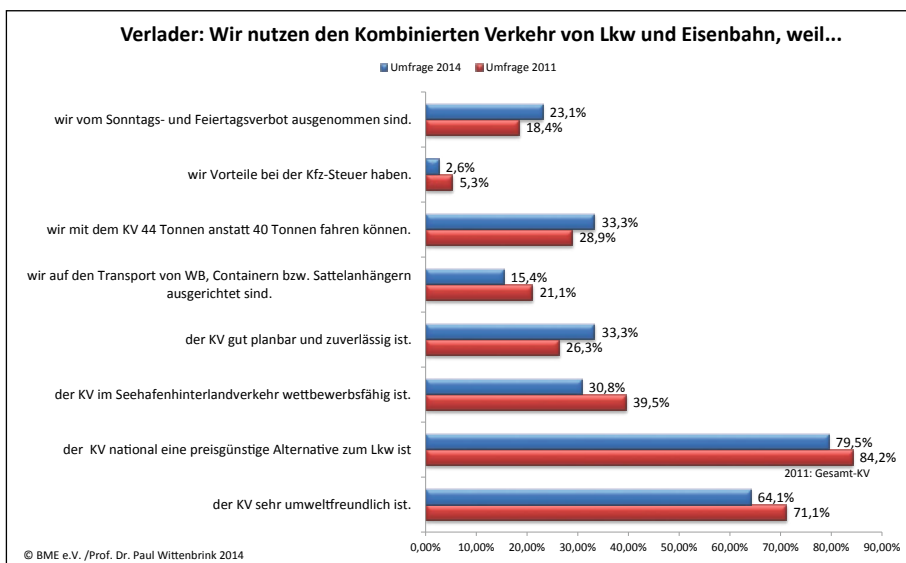


Bild 3: Gründe, die aus Sicht der Verlager für die Nutzung des KV sprechen

Für viele Unternehmen ist der KV auch gerade im Seehafen hinterlandverkehr<sup>4</sup> attraktiv, zumal hier viele Vorteile wie zu meist längere Distanzen, vergleichsweise hohe Sendungsgewichte, eine geringere Eilbedürftigkeit und kein zusätzlicher Umschlag im Hafen zusammenkommen.

Als zentraler Grund für den KV wird auch die *Umweltfreundlichkeit* angegeben. Dies sollte jedoch nicht überbewertet werden. Bei der Umfrage waren Mehrfachnennungen möglich, so dass viele Unternehmen (auch) die Umweltfreundlichkeit als Grund für den KV angegeben haben. Gleichzeitig zeigen aber fast alle Untersuchungen zu dem Thema, dass die Kunden kaum bereit sind, für die Umweltfreundlichkeit mehr zu zahlen. Bei einem vergleichbaren Preis-Leistungs-Verhältnis kann die Umweltfreundlichkeit jedoch zum entscheidenden Faktor werden, ihre KV-Aktivitäten auszubauen.

### Verbesserungspotenziale

Unternehmen, die den KV nutzen, wurden auch danach gefragt, welche Verbesserungen bei den bestehenden KV-Verkehren notwendig sind. Dabei sehen knapp 70 % der Verlager die *mangelnde Flexibilität des KV* als problematisch an. Da bei dem spurgebundenen Schienensystem systembedingte Grenzen im Hinblick auf die Flexibilität bestehen, wird man hier nie die hohe Flexibilität des LKW erreichen. Interessant ist, dass die gefragten Dienstleister die mangelnde Flexibilität auch als bedeutend aber mit ca. 45 % als weniger kritisch ansehen, was womöglich daran liegt, mit eigenen (verkehrsträgerübergreifenden) Kapazitäten flexibler reagieren zu können.

Knapp jeweils 48 % der KV-nutzenden Verlager und Dienstleister beklagen die *mangelnde zeitnahe Information über den Status der Züge und Sendungen* (tracking & tracing). Hier besteht eindeutig Nachholbedarf, ist doch die gesamte Nachlauforganisation auf eine zeitnahe Planung angewiesen.

Eine immer noch bedeutende, aber geringere Relevanz hat aus Sicht der Befragten die *mangelnde Pünktlichkeit des KV*, die unmittelbar zu entsprechenden Anforderungen an zeitnahe Information führt. Interessant ist hier, dass dies Dienstleister mit knapp 45 % weitaus häufiger als Problem nennen als die befragten Verlager (ca. 21%), was auch damit zusammenhängen kann, dass Dienstleister eher unmittelbar von unpünktlichen Zügen betroffen sind, weil sie zumeist für die Vor- und Nachlauforganisation verantwortlich sind.

Viele den KV nutzenden Dienstleister beklagen darüber hinaus, dass oftmals *keine ausreichenden Trassen in den gewünschten*

Zeitlagen vorhanden sind (45%). Die nicht immer passenden Zeitlagen sind in der Tat eine Herausforderung für viele Transport- und Logistikdienstleister. Abgesehen davon, dass zu bestimmten Zeiten eine sehr hohe Trassennachfrage besteht, kommen hier auch die unzureichenden Infrastrukturkapazitäten und (auch in den Abendstunden) die Trassenkonkurrenz zum Personenverkehr zum Tragen. Hier ist eindeutig die Politik gefragt.

**Zeitliche und räumliche Bündelung**

Die Umfrage zeigt Anforderungen an den KV auf. Unabhängig davon sind aber auch die Kunden im Hinblick auf ihrer Transportanforderungen gefragt.<sup>5</sup> Je größer die zeitliche und räumliche Bündelung von Transporten, desto größer ist die durchschnittliche Sendungsgröße und damit auch die Chance, komplette Ladungsverkehre auf der Schiene zu organisieren.

- Die *räumliche Bündelung* betrifft insbesondere die Frage, ob die Verloader eher Zentrallager mit Distribution eher kleinerer Sendungen oder Regionallager mit gebündelten Transporten zu den Lagern nutzen. Zudem ist es neben der Bündelungsfähigkeit des Transport- und Logistikdienstleisters von großer Bedeutung, ob das Logistiksystem nach dem Pull- oder Push-System organisiert ist. Während beim Pull-System die Nachfrage die Transporte steuert und somit eher kleine Sendungsgrößen resultieren, stehen beim Push-Prinzip das Angebot und die Möglichkeiten der Bündelung von Transportströmen im Vordergrund, was die Chance für die Schiene wesentlich erhöht.
- Die *zeitliche Bündelung* ist im Wesentlichen von der notwendigen Schnelligkeit der Transporte abhängig. Erfolgt z. B. bei allen Sendungen eine tägliche Lieferung, sind die Sendungsgrößen vergleichsweise gering. Ist es hingegen möglich, die einzelnen (weniger zeitkritischen) Sendungen auf wenige Tage in der Woche (z. B. für bestimmte Relationen) zu konsolidieren bzw. eine höhere Flexibilität bei der Zustellung der Sendungen zu haben, sind ganz andere Bündelungsmöglichkeiten und somit Sendungsgrößen möglich.

Hinzu kommt ein weiterer Aspekt. Für die an Bedeutung immer weiter zunehmenden *Stückgutverkehre* spielt der KV heute faktisch keine Rolle, zumindest bei nationalen Transporten. Ein Hauptgrund liegt darin, dass Stückgutspeditionsterminals heute so organisiert sind, dass die letzten Sendungen erst am späten Abend gegen 21:00 h und später das Speditionsterminal verlassen, während die ersten Fahrzeuge schon wieder

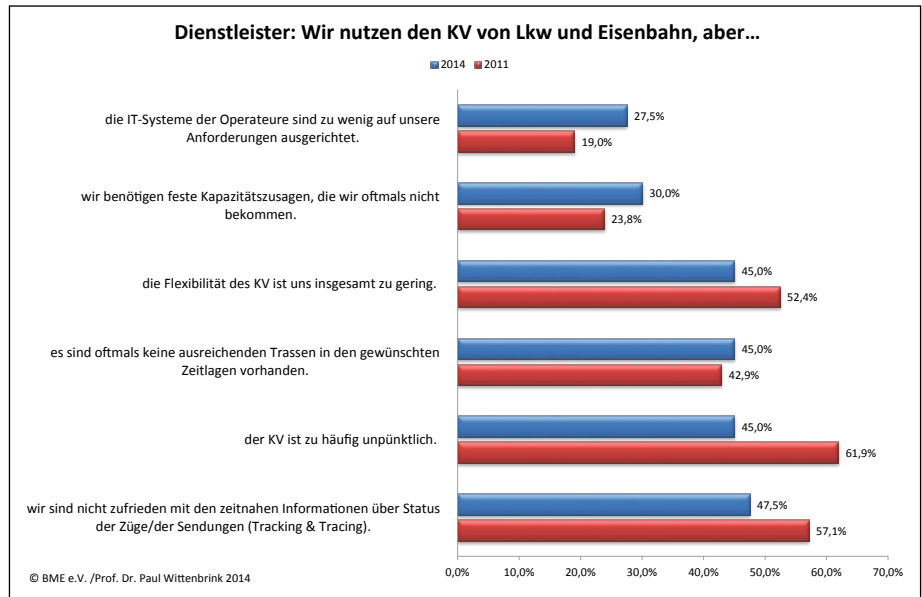


Bild 4: Notwendige Verbesserungen bei bestehenden Verkehren (Dienstleister)

am frühen Morgen zwischen 3:00 h und 4:00 h im Empfangsterminal ankommen müssen, um noch alle Nahverkehrsfahrzeuge des Tages zu erreichen. Da der KV jedoch noch zusätzlich jeweils ca. eine Stunde für den Transport vom Speditionsterminal zum KV-Umschlagbahnhof benötigt, ist die verbleibende Zeit zu kurz, um die notwendigen Distanzen zu überwinden. Gleichzeitig sind lange Distanzen jedoch ein wesentlicher Erfolgsfaktor für den Einsatz des KV, weil sich dann die hohen Systemkosten auf mehr Kilometer „verteilen“. Daher besteht hier ein Zielkonflikt, da einerseits die möglichen Zeitfenster nur vergleichsweise kurze Distanzen zulassen, während andererseits gerade lange Distanzen für die Wirtschaftlichkeit benötigt werden.

**Zukünftige Aktivitäten im KV**

Im Rahmen der vorgestellten Umfrage wurden die Unternehmen auch danach gefragt, wie ihre zukünftigen Aktivitäten im KV aussehen. Dabei geben 59 % der Verloader an, dass sie ihre Aktivitäten im KV in Zukunft ausbauen werden. Die restlichen 41 % planen, die Aktivitäten konstant zu halten. Darüber hinaus gehen nach der Umfrage 58 % der Befragten von einer zunehmenden Bedeutung des KV im Modal-Split aus. Dies stellt gegenüber der Umfrage 2011 eine wesentlich positivere Einschätzung dar, gingen damals doch nur 36 % der Unternehmen von einem steigenden Schienenanteil aus. Insofern sind die Erwartungen an den KV hoch, jetzt geht es darum, diese Erwartungen auch in die Realität umzusetzen. ■

<sup>1</sup> So wird nach der aktuellen Mittelfristprognose Winter 2014/15 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur für den KV im Zeitraum von 2014

bis 2018 in Gesamtwachstum der Transportleistung (tkm) von 12,5% prognostiziert, während der Gesamtverkehr nur um 7,4% (Eisenbahn insgesamt 5,6%, vgl. eigene Berechnungen nach [1], S. 27

- <sup>2</sup> Nach der bisherigen Schätzung wird der Anteil des Straßengüterverkehrs am Gesamtverkehr 2014 bei 71,3% liegen; vgl. eigene Berechnungen nach Intraplan Consult GmbH... [1], S. 27.
- <sup>3</sup> Nachdem der Autor gemeinsam mit dem Bundesverband Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik BME e.V. bereits im Jahr 2011 eine Umfrage zum KV durchgeführt hat, wurde diese Ende 2014 wiederholt. Im September 2014 wurden 202 Einkäufer logistischer Dienstleistungen und Frachtführer aus Industrie und Handel befragt, wie sie die Chancen und Risiken des KV beurteilen. An der Umfrage haben sich zu ca. 53 % Einkäufer (Verlader) und zu ca. 47 % Transport- und Logistik-Dienstleister sowie sonstige Dienstleister beteiligt, vgl. [2] und [3].
- <sup>4</sup> Bei der Interpretation der Daten ist zu berücksichtigen, dass die Beurteilung des KV-Einsatzes im Seehafenhinterlandverkehr nicht für alle Unternehmen möglich ist, da nur ein Teil von ihnen den maritimen KV nutzt.
- <sup>5</sup> Vgl. [4], S. 341ff.

**LITERATUR**

[1] Intraplan Consult GmbH, Ralf Ratzenberger: BAG-Luftverkehr (2015) Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr – Mittelfristprognose Winter 2014/15, München/Köln

[2] Wittenbrink, P.; Gburek G. (2014): BME/DHBW-Umfrage „Kombinierter Verkehr 2014 – Chancen und Risiken“; Frankfurt

[3] Wittenbrink, P.; Gburek G. (2011): BME/DHBW-Umfrage zum Transportmarkt 2012; Frankfurt

[4] Wittenbrink (2014): Transportmanagement – Kostenoptimierung, Green Logistics und Herausforderungen an der Schnittstelle Rampe; Wiesbaden



**Paul Wittenbrink**, Prof. Dr. Professor für Transport und Logistik, Duale Hochschule Baden-Württemberg, Lörrach; Gesellschafter, hwh Gesellschaft für Transport- und Unternehmensberatung mbH, Karlsruhe, und hwh Beratungsgesellschaft, Luzern  
[wittenbrink@dwbw-loerrach.de](mailto:wittenbrink@dwbw-loerrach.de)