



Spezial: Trimodale KV-Anlagen

Trimodale KV-Terminals sind in vielfacher Weise bedeutend für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung – nicht nur in Deutschland, sondern in ganz Europa. Auch wenn die Herausforderungen im Kombinierten Verkehr noch spürbaren Raum einnehmen, sind viele Projekte bereits auf einem guten Weg.



bayerhafen/nürnberg

Neben anderen Vertretern ist auch bayernhafen ein großer Verfechter des KV, wie im Nürnberger Terminal ersichtlich.

Laut Verkehrsprognose 2040 des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) können die zunehmenden Mengen im Güterverkehr nicht allein auf den Straßen und Autobahnen bewältigt werden. Ziel der Bundesregierung ist es daher, die Systemvorteile aller Verkehrsträger bestmöglich zu nutzen, um infolgedessen mehr Güter auf die Schiene und die Wasserstraße zu verlagern.

Eine bessere Verzahnung von Lkw, Bahn und Binnenschiff setzt voraus, dass Güterströme effizienter werden. Gütertermi-

nals nehmen in diesem Vorhaben eine zentrale Rolle ein, da sie die Schnittstellen unserer Transportketten bilden. Neben der Bereitstellung von Lagerkapazitäten sind sie für den reibungslosen Umschlag von Gütern aller Art zuständig. Je effizienter das betriebene Terminal, desto planbarer die Lieferströme.

Vor allem KV-Terminals, also Terminals für den Kombinierten Verkehr (KV), leisten angesichts der veröffentlichten Verkehrsprognose einen entscheidenden Beitrag. Wie der Begriff bereits verdeutlicht, werden im KV einzelne Verkehrsträger miteinander kombiniert, indem die umgeschlagene Ladeeinheit von einem auf den anderen Träger wechselt. Im Gegensatz zu herkömmlichen Straßentransporten findet der Hauptlauf bei Kombinierten Verkehren hauptsächlich auf der Schiene oder Wasserstraße statt, während der Nachlauf per Lkw abgewickelt wird.

Wie auf der Intermodal Map der Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr (SGKV) ersichtlich, befinden sich KV-Terminals oft im Landesinneren oder nachgelagert auf dem Gebiet von Seehäfen. Ihnen wird zuteil, dass sie in der Lage sind, die Stärken der verschiedenen Verkehrsträger zu nutzen, indem sie die Ladeeinheiten für KV-Transporte bündeln und umverteilen. Trimodale KV-Terminals sind somit in der Lage alle drei Verkehrsträger – also Straße, Schiene und Wasserstraße – in diesen Prozess einzubeziehen.

Zugänglichkeit und Transparenz

Für die Verkehrsentwicklung der kommenden Jahre soll laut BMDV ein besonderer Fokus auf die Schiene und ihre Infrastruktur gelegt werden. Auch wenn das bestehende KV-Netz durch die Verbreitung des Kombinierten Verkehrs bereits zunehmend ausgebaut wird, stellen sich bis heute noch viele Herausforderungen. In unserer letzten Ausgabe (SUT 7)

Anzeige

- Bargeverkehre
- Bahnverkehre
- LKW-Verkehre
- Containerdepot & -reparatur
- Short Sea Shipping

Umweltfreundliche Containerlogistik bei Am Zehnhoff-Söns

Nachhaltige Lösungen für jeden Transport.

Mit der kombinierten Nutzung von Barge, Bahn und LKW entstehen deutlich weniger CO₂-Emissionen. Mehr dazu finden Sie unter azs-group.com/green.

azs-group.com

arbeitete der Transport-Experte Christopher Keating die Vorteile von europaweiten technischen Standards für die wichtigsten grenzüberschreitenden Strecken im Schienengüterverkehr heraus. Anfang 2024 stimmte das Europäische Parlament für die hierfür notwendige Aktualisierung der EU-Pläne für das Fernverkehrsnetz (siehe „Single European railway area“). Gerade vor dem Hintergrund, Bahnverkehre noch effizienter und attraktiver gegenüber der Straße zu machen, ist ein einheitlicher Eisenbahnraum unabdingbar. Gleiches gilt für die Digitalisierung und verstärkte Transparenz zwischen den einzelnen Akteuren im Transport- und Logistiksektor. Auch wenn die Ambitionen der EU schätzenswert sind, bringt Keating Kritik an der richtigen Stelle ein, wenn er schreibt, dass technische Lösungen allzu oft ihre Nutzer aus den Augen verlieren – in diesem Fall die Verlagerer, denen die zu transportierenden Waren gehören. Mit Blick auf die hohen Ambitionen sind aus seiner Sicht vor allem kundenorientierte digitale Lösungen wichtig, die sich auf die Zusammenarbeit, den Datenaustausch und die Transparenz zwischen den Akteuren der gesamten Lieferkette konzentrieren.

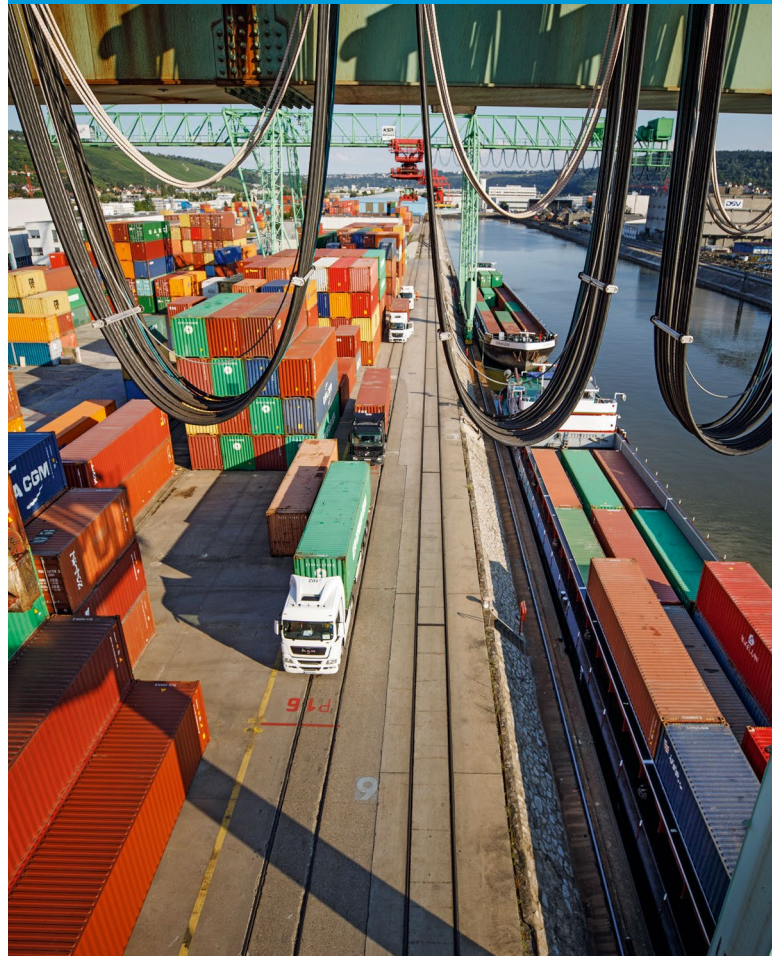
Doch auch steigende Trassenpreise sorgen für Herausforderungen, mehr Güter von der Straße zu holen. Der im Jahr 2025 drohende Preissprung stellt für den Verband der Güterwagenhalter in Deutschland e.V. (VPI) eine nicht zu unterschätzende Bedrohung dar, sowohl für die dadurch womöglich weniger ausgelasteten Waggon-Flotten als auch für die Werkstätten. Wenn die Schiene laut BMDV gefördert werden soll, braucht es noch höhere Anreize und damit auch mehr finanzielle Mittel – zum Beispiel bei der Trassenpreisförderung.

Was die Verlagerung auf das Binnenschiff angeht, scheinen die Hürden noch deutlich höher. Die zunehmend erschwerte Nachwuchsgewinnung macht die Zukunft der Branche nur schwer planbar. Hinzu kommen ausgebliebene Maßnahmen in die Wasserstraßeninfrastruktur. Erst kürzlich kritisierte der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB), dass die Verlängerung der Neckarschleusen – trotz jahrelanger Einstufung als „vordringlicher Bedarf“ im Bundesverkehrswegplan – gestoppt wurde. Dass das BMDV bis 2040 einen Rückgang der Transporte auf dem Wasser prognostiziert, erscheint hier schon fast als eine Art selbsterfüllende Prophezeiung.

Projekte vorantreiben

Was derzeit wirklich benötigt wird ist ein ernsthaftes und durchdachtes Vorhaben, die drei Verkehrsträger besser zu verknüpfen, um ihr volles Potenzial auszuschöpfen. Eine positive Nachricht ist, dass der Kombinierte Verkehr bereits durch viele bimodale und trimodale Terminals unterstützt wird und neue Projekte hinzukommen. So wurden auf Grundlage der Richtlinie zur Förderung von Investitionen in Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs durch die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) im Bereich der bimodalen und trimodalen Anlagen bis Ende 2023 beispielsweise Fördermittel für 48 Umschlaganlagen des KV im Bereich der Wasserstraße verausgabt.

Hinzu kommen Riesenprojekte, wie die des Duisburger Hafens, der mit seinem neuen Duisburg Gateway Terminal (DGT) große Gütermengen von der Straße auf die Schiene und das Wasser verlagert. Dass Gütertransport auch modern sein kann, konnte man vor einigen Wochen beobachten, als der erste Zug des österreichischen Transportunternehmens Lkw Walter



Luft nach oben

Ob containerisierte Einzeltransporte, Massengüter, Schüttgut oder Schwerlasttransporte – unser trimodaler Logistikhub öffnet Ihnen das Tor zum Neckar. Die Bundeswasserstraße bietet beträchtliche Kapazitätsreserven für wirtschaftliche und umweltfreundliche Transporte. Ihr Vorteil und Ihr Beitrag: Sie entlasten die Straße – sicher, effizient und staufrei.

Sprechen Sie mit unseren Logistikern – es lohnt sich:
www.hafenstuttgart.de/anrainer

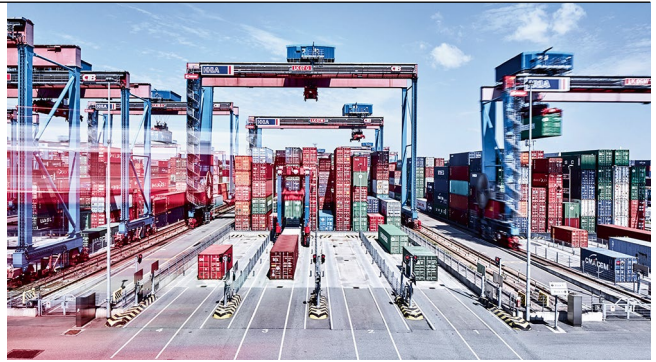




Im KLV sorgt Haeger&Schmidt für die Verkehrsverlagerung.

in das neue Terminal einfuhr. Für den effizienten Warenfluss schloss sich duisport mit dem Softwareentwickler und -hersteller Conroo zusammen, der das DGT dabei unterstützt, die Lkw-Abfertigung mittels innovativem Slotmanagement und einer benutzerfreundlichen App effizienter zu gestalten.

Auch über den Niehler Hafen der HGK AG in Köln gibt es Positives zu berichten, denn für den Kombinierten Verkehr rüstet das Unternehmen seine Terminals mit einer digitalen Infrastruktur aus. So sollen die Ladeeinheiten und die damit einhergehenden relevanten Informationen künftig mithilfe eines digitalen Testfelds automatisch erfasst und ausgelesen werden – unabhängig davon, ob sie per Lkw, Bahn oder Schiff im Hafen ankommen. Eine zentrale Datenplattform und entsprechende Schnittstellen machen es möglich, dass sich die Informationen im Ein- und Ausgang der Terminals über alle drei Verkehrsträger in Echtzeit synchronisieren lassen. Der dadurch entstehende Effekt ist, dass sich die Liegezeiten von Binnenschiffen und die Standzeiten der Züge im Terminal somit verkürzen. Für den Kombinierten Verkehr stellt das Projekt im Terminal einen Erfolg dar, denn die Verkehrsträger Wasserstraße und Schiene werden durch die Opti-



Umschlag am Containerterminal Burchardkai in Hamburg.

mierung im Hafen deutlich attraktiver gegenüber der Straße.

Neben dem duisport und der HGK treiben auch viele andere Terminalbetreiber seit Jahren nennenswerte Projekte voran, um dem Binnenschiff und der Bahn im Modal Split mehr Platz einzuräumen. Vor diesem Hintergrund bleibt es wichtig, das große Ganze im Auge zu behalten: Gut durchdachte trimodale KV-Anlagen sind für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung von höchster Bedeutung. Ihre Stärken kommen jedoch nur dann zum Einsatz, wenn auch die externen Bedingungen hierfür gegeben sind. Wasserstraßen, Gleisinfrastruktur, Digitalisierung und Transparenz müssen in diesem Zuge zugänglicher und attraktiver werden.

Sarah Kuhn

Anzeige

Die SGKV nennt folgende Vorteile des KV:

- » Der KV führt die Stärken der einzelnen Verkehrsträger zusammen: regionale Punkt-zu-Punkt-Belieferung per Lkw, Bündelung von großen Volumina über lange Distanzen per Massentransportmittel, wie Bahn, Binnenschiff oder Seeschiff.
- » Fahrzeuge im Vor- oder Nachlauf zu oder vom nächstgelegenen geeigneten Terminal innerhalb von 150 km Luftlinie dürfen ein Gesamtgewicht von 44 Tonnen haben (im Gegensatz zu Fahrzeugen im reinen Straßengüterverkehr mit einem zulässigen Maximalgewicht von 40 Tonnen).
- » Straßennutzungsgebühren (Maut) für die gefahrenen Kilometer per Lkw lassen sich durch die Nutzung des KV reduzieren bzw. vermeiden.
- » Fahrzeuge im Vor- oder Nachlauf des KV sind von Fahrverboten an Sonn- und Feiertagen ausgenommen. Die mit dem Lkw zurückgelegte Strecke darf allerdings vom Bahnhof bis zum Empfänger/ Versender 200 km bzw. vom Hafenterminal bis zum Empfänger/ Versender 150 km nicht überschreiten.
- » Die Zusammenfassung von Ladungen auf Massentransportmittel und Einsparung von Lkw-Transporten hat positive Auswirkungen auf die CO₂-Bilanz je Ladeinheit.

Romantik inklusive.

Wir verwöhnen Ihre Güter unterwegs.



GUT. GÜTER. **MSG.**

www.msgeg.de

