



40 – 40 – 20

Straße, Schiene, Wasser – bei Kühne+Nagel ist KV kein Zukunftsmodell, sondern gelebte Praxis. Manager Stefan Meyer erklärt, wie der Logistikdienstleister Nachhaltigkeit und Effizienz im Containertransport zusammenbringt – und warum dafür mehr als nur gute Absichten nötig sind.



Kühne+Nagel

Kühne+Nagel setzt bei der ersten und letzten Meile zunehmend auf batterieelektrische Lkw.

Der Lkw für kurze Distanzen, vor allem im Vor- und Nachlauf, bei längeren Distanzen Kombierter Verkehr (KV) mit Bahn oder Binnenschiff – so lautet das Credo bei Kühne+Nagel für die Organisation von Transporten. „Der Modal Split im Containertransport liegt bei uns grob gesagt bei 40 Prozent Lkw, 40 Prozent Bahn und 20 Prozent Schiff“, listet Stefan Meyer, National Sea Logistics Operational Care Manager und Prokurist bei Kühne+Nagel Deutschland, auf. In seiner Position ist der 43-Jährige verantwortlich für die operative Abwicklung der Containertransporte und die Teams an den Standorten Bremen, Hamburg, Duisburg und Bielefeld.

Während der Lkw durch seine Flexibilität punktet und auf der letzten Meile quasi nicht ersetzt werden kann, ist er auf lange Distanzen gesehen am teuersten und das Transportmittel mit den höchsten CO₂-Emissionen. Die Problematik des Fahrer-mangels nicht zu vergessen. „Auf der Schiene ist hingegen leider die Unzuverlässigkeit oft sehr hoch, insbesondere auf Strecken innerhalb Deutschlands – sei es, weil auf der Strecke etwas passiert ist und der Güterzug eine Umleitung fahren muss, oder weil die Abfertigung an den Terminals nicht reibungslos läuft“, erklärt Meyer. Mögliche Verzögerungen werden dementsprechend durch längere Laufzeiten und größere Pufferzeiten eingeplant. Trotz der zeitlichen Risiken setzt Kühne+Nagel insbesondere für Nord-Süd-Verkehre von den Seehäfen aus und mit Anschlüssen etwa nach Polen, Österreich oder die Slowakei auf den Schienengüterverkehr.

Bleibt das Binnenschiff, das bei Kühne+Nagel „durchaus eine hohe Relevanz hat“. Die Routen in Meyers Verantwortungsbereich konzentrieren sich vor allem auf den Rhein in Richtung Ruhrgebiet. In geringem Umfang gibt es auch Transporte auf der Elbe in Richtung Magdeburg. Die Konzerntochter Kühne+Nagel Euroshipping, die auf die Binnenschifffahrt spezialisiert ist, hat innerhalb der Gruppe Zugriff auf einen Schiffsraum von 40 Binnenschiffen und eine Transportkapazität von rund 1,8 Millionen Tonnen pro Jahr. Der Schwerpunkt der Aktivitäten liegt im Verkehr von den Häfen Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam zum Schwarzen Meer und vice versa. „Unter den drei Verkehrsträgern funktioniert das Binnenschiff am problemlosesten, wenn wir von Phasen mit Niedrigwasser absehen. Es ist zwar langsamer, aber sehr verlässlich und der nachhaltigste Transportträger“, sagt Meyer.

Preis schlägt Nachhaltigkeit

Allerdings ist Nachhaltigkeit laut dem Kühne+Nagel-Manager bei vielen Kunden nach wie vor eher das oft weniger ausschlaggebende Kriterium bei der Wahl des Verkehrsträgers. „Tendenziell achten zwar immer mehr Kunden auf die CO₂-Emissionen, aber ob der Kombinierte Verkehr gewählt wird, hängt in der Regel an den Faktoren Preis und Kapazitäten“, sagt der gebürtige Bremer. Es gebe jedoch auch Kunden, die explizit eine Verlagerung vom Lkw auf die Schiene oder das Schiff fordern –



Kühne+Nagel

Stefan Meyer ist National Sea Logistics Operational Care Manager und Prokurist bei Kühne+Nagel Deutschland.



selbst wenn das mit Herausforderungen und einer höheren Komplexität des Transports verbunden ist.

So diskutierte Meyer erst kürzlich gemeinsam mit einer Reederei und einem Bahnoperator über eine Lösung, Kühlcontainer eines Kunden auf die Schiene zu verlagern. Da die Güterwaggons über keine eigene Stromversorgung verfügen, an die die Kühlcontainer angeschlossen werden können, muss eine andere Lösung gefunden werden, ohne eine Unterbrechung der Kühlkette zu riskieren. Eine Option seien Akkupacks, die über die kinetische Bremsenergie geladen werden und so die Container auf der Schiene mit Strom versorgen können. Eine andere Möglichkeit bei kurzen Distanzen und abhängig von den Anforderungen der Ware sei, die Container ohne Kühlanschluss auf die Schiene zu verladen und im Terminal umgehend wieder anzuschließen.

„Wie in diesem Fall sind es einzelne Unternehmen oder Mitarbeiter, die Nachhaltigkeit als wichtiges strategisches Ziel bewerten. In sehr kundenorientierten Branchen wachsen ebenfalls die Bestrebungen, die CO₂-Emissionen beim Transport so weit wie möglich zu senken“, weiß Meyer. Und viele hätten inzwischen verstanden, dass sich Nachhaltigkeit durchaus rechnen kann.

Kühne+Nagel setzt auf eigene E-Lkw

Um den Kombinierten Verkehr selbst nachhaltiger zu gestalten, setzt Kühne+Nagel zunehmend auf batterieelektrische Lkw für die erste und letzte Meile. „Ich glaube an den E-Lkw. Die Frage ist, wie schnell er sich durchsetzen kann und ob er den Diesel-Lkw komplett ersetzt“, sagt Meyer. Der Logistikdienstleister verfügt über eigene E-Lkw in der Flotte. „Wir sammeln gute Erfahrungen mit den eigenen E-Lkw. Es funktioniert, auch wenn man bei der Transportplanung aufgrund der Ladezeiten etwas anders denken und disponieren muss“, ergänzt er. Für

die Stromversorgung greift Kühne+Nagel auf Ladepunkte an eigenen Standorten oder bei Subunternehmern sowie natürlich auf öffentliche Ladehubs zurück.

Der Einsatz von HVO100 als Alternative zu fossilem Diesel spielt inzwischen ebenfalls eine Rolle. „Wenn wir bewusst Transporte auf die Schiene und das Binnenschiff verlagern, dann aber bei der ersten und letzten Meile auf den ‚dreckigen‘ Diesel-Lkw setzen müssen, dann haben wir in Sachen Nachhaltigkeit nicht viel gewonnen. Der E-Lkw und HVO100 sind wichtige Bestandteile im Kombinierten Verkehr, um den Transport auf der gesamten Strecke so CO₂-arm wie möglich zu gestalten“, ist Meyer überzeugt.

Ob die künftige Regierung beispielsweise die Anschaffung von E-Lkw und den Bau von Ladeinfrastruktur fördert, wird sich erst zeigen. Aber auch so könne das Sondervermögen Infrastruktur über 500 Milliarden Euro dazu beitragen, die Verzahnung der Verkehrsträger zu unterstützen. „Wir haben einen immensen Investitionsstau. Wir sollten aus meiner Sicht erstmal die vorhandene Infrastruktur ertüchtigen. Wir brauchen Geld für die Bahn und wir brauchen Geld für die Sanierung der Brücken, damit sie mit schweren Lkw befahren werden können“, sagt der Manager. Darüber hinaus sollten die Häfen und Schleusen stärker als bisher berücksichtigt werden. „Das Binnenschiff wird schnell vergessen unter dem Motto: Der Fluss ist doch schon da“, ergänzt Meyer. Ob die derzeit geplante Summe reiche, könne er nicht bewerten. Aber in seinen Augen sollte erst, wenn die vorhandene Infrastruktur ertüchtigt sei, über weitere neue Maßnahmen nachgedacht werden.

Für Meyer steht fest: Damit Kombinierte Verkehre ihr Potenzial voll entfalten können, braucht es verlässliche Infrastrukturen und passende politische Rahmenbedingungen. Denn nur dann kann nachhaltige Logistik auch zum Standard werden – nicht zur Ausnahme.

Annika Beyer

Podcast-Tipp: „Seefrachtsnack“ von Kühne+Nagel

Von der Weser auf die internationalen Seewege – in der Podcast-Serie „Seefrachtsnack“ diskutiert Folke Bayer, National Sea Logistics Development Manager bei Kühne+Nagel Deutschland, mit verschiedenen Gästen über Entwicklungen und Herausforderungen in der Seefracht. Gemeinsam beleuchten sie Themen wie die Bedeutung von Infrastrukturveränderungen, die Auswirkungen exogener Faktoren auf operative Themen oder auch die unterschätzte Rolle des Verkehrsträgers Binnenschiff. In Folge 4 zum Thema „Multimodal denken: der Verkehrsträger Binnenschiff“ steht beispielsweise Alexander Ochs, Geschäftsführer von Kühne+Nagel Euroshipping, Rede und Antwort. Gemeinsam warfen Moderator und Gast einen Blick auf die oft unterschätzte, aber enorm wichtige Rolle des Verkehrsträgers Binnenschiff in der Lieferkette, sprachen über Synergien mit der klassischen Seefracht und diskutierten, warum Verkehr nicht eindimensional gedacht werden kann. Interessierte finden den kostenlosen Podcast auf Apple Podcast, Spotify, Deezer und Amazon Podcast.

Der Podcast von Kühne+Nagel beschäftigt sich mit der Seefracht.

