



Foto: BDB Duisburg

Trümpfe im KV stärker ausspielen

INNOVATIONEN

Lösungen für nicht kranbare Trailer

Den Anteil an nicht kranbaren Trailern in Deutschland schätzt die SGKV auf etwa 85 Prozent. In Deutschland sind damit etwa rund 300.000, in der EU mehr als 800.000 Einheiten nicht kombifähig. Um dieses Verhältnis zu verbessern, gibt es verschiedene Ansätze. Einer besteht darin, beim Aufbau neuer Trailerflotten auf Kranbarkeit zu achten. Als Investitionshemmnis steht dem entgegen, dass die zusätzliche Technik etwa 500 kg wiegt und das Ladungsgewicht reduziert. Alternativ gibt es mittlerweile einen Bausatz, mit dem Auflieger umgerüstet werden können. Hinter der Idee, die unter dem Namen Tomlift vertrieben wird, steht der Spediteur Georgios Thomaidis.

Weiter gibt es inzwischen mobile Verladetechniken für nicht kranbare Trailer, die immer stärker in den Markt drängen. Dazu gehören die Systeme der Hersteller Nikrasa, Modalohr, Cargo Beamer, Megaswing, Railrunner und BoxTango.

MARKTCHANCE Der Kombinierte Verkehr (KV) ist mehr als nur das Zusammenspiel von Bahn und LKW. Doch wer an intermodalen Lösungen interessiert ist, sucht diese meistens auf der Schiene. Dabei lohnt ein Blick auf die Möglichkeiten und Potenziale der Wasserstraße.

Gespräche mit Verladern bestätigen, dass das Binnenschiff noch immer als der Ladungsträger für Schüttgüter und Massentransporte wahrgenommen wird und oftmals nicht mit in die Gestaltung von KV-Transportkonzepten einbezogen wird. Dies stellen Thore Arendt, geschäftsführendes Vorstandsmitglied der Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr (SGKV) und SPC-Geschäftsführer Markus Nölke übereinstimmend fest.

Vorteilsbewerbung mit festen Raten

Die Fokussierung auf die Schiene liegt in der Geschichte des KV begründet. Bereits in den 20er und 30er Jahren des vorigen Jahrhunderts gab es erste Entwicklungen, welche die Beförderung von Ladungseinheiten auf der Schiene ermöglichten. Als sich ab 1966 mit dem Container für die Schifffahrt die geeignete Ladungseinheit durchsetzte, war der KV auf der Schiene der Schifffahrt bereits 30 Jahre an Erfahrung voraus. Diese starke Präsenz in diesem Geschäftssegment hält bis heute an. Das KV-Aufkommen auf der Schiene ist mit 85 Mio. t pro Jahr etwa viermal so hoch wie die über Wasserstraße transportierte KV-Ladungsmenge mit gut 21 Mio. t jährlich.

Deshalb empfiehlt Arendt der Schifffahrt, aktiver in die Vorteilsbewerbung einzusteigen. Insbesondere bei den Transportkosten sei das Binnenschiff nicht zu schlagen. Auch die hohe Transportsicherheit und großen Kapazitäten stechen hervor. Diese Trümpfe gelte es stärker auszuspielen.

Dazu gehören für ihn feste Raten, um den Verladern eine gute Kalkulationsgrundlage zu ermöglichen. Außerdem helfe es potenziellen KV-Interessierten, die Leistungen klar zu umreißen. Dazu gehörten detaillierte Fahrpläne, Kapazitäten und Möglichkeiten zur Sendungsverfolgung, erläutert Arendt. Mit der Wahl des Verkehrsträgers Wasserstraße für den multimodalen Verkehr betritt so mancher Kunde Neuland. Wissen bedeutet für diesen in diesem Zusammenhang Sicherheit. Dies gilt es zu vermitteln, um das notwendige Vertrauen in die Zuverlässigkeit des KV-Systems aufzubauen.

KV braucht Paketlösungen und Best-Practise

Der Trend geht laut Arendt eindeutig zu Paketlösungen von Haustür zu Haustür. Deshalb lohnt es sich, als Dienstleister in Komplettlösungen zu investieren. Gerade in der Binnenschifffahrt braucht ein zuverlässiger Dienst eine Rückfalloption bei Niedrigwasser oder Vereisung. Gut verzahnt sind beispielsweise die Dienste von Neska Intermodal, die die Containeraktivitäten bündelt, und der Imperial Shipping Group mit einer Flotte aus 700 Schiffen. Die beiden Schwesterunternehmen verknüpfen unter dem Dach der Imperial Logistics International intelligent Schiffs-, Bahn- und LKW-Verkehre. Als ein weiteres erfolgreiches Duo im intermodalen Verkehr treten H & S Container Line und die Schwestergesellschaft Haeger & Schmidt International auf. Auch der Dienstleister Samskip gilt als einer der Markt- und Innovationsführer im Bereich der multimodalen Containerverkehre.

Doch immer noch zu wenige außerhalb der Szene wissen über die KV-Expertise Bescheid. Deshalb rät Arendt, Erfolgsgeschichten zu erzählen und so das Wissen über die Vorteile der Wasserstraße zu erhöhen. Die Bahn mache vor, wie es geht. Best-Practise-Beispiele gehören dort zum festen Instrumentarium, gerade im Rahmen des EU-Projekts Flavia spielten sie eine wichtige Rolle. Der abstrakte Begriff Verkehrsverlagerungen wird so erlebbar. Firmen wie Danone Waters, Freixenet oder ThyssenKrupp zeigen im Rahmen von Flavia exemplarisch, wie KV-Lösungen für Mineralwasser, Sekt oder Gießereikoks aussehen können.

Seit 1998 setzt sich der Bund mit einer Förderrichtlinie gezielt für den KV und die Stärkung des intermodalen Verkehrssystems



Thore Arendt (SGKV) empfiehlt der Branche im Interview mit SPC-Pressesprecherin Stephanie Lützen (r.), stärker in die Vorteilsbewerbung einzusteigen.

Foto: Lützen

OSTSEESTANDORT ROSTOCK

Fähre und Schiene verzahnt

Zwei umweltfreundliche Transportarten werden im Hafen Rostock mit wachsendem Erfolg kombiniert. Insbesondere auf der Nord-Süd-Achse gelingt die geschickte Verzahnung der Fähr- und RoRo-Schifffahrt mit dem kombinierten Schienenverkehr von Nordeuropa (Finnland, Schweden, Norwegen, Dänemark) bis weit über die Alpen hinaus. Im Vergleich zu 2006 sei der KV im Rostocker Hafen auf Mengenbasis um 50 Prozent auf 1,8 Mio. t in 2014 gestiegen, berichtet Dr. Gernot Tesch, Geschäftsführer der Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock mbH.

Während er für den Fährverkehr für das Jahr 2015 mit einem Zuwachs von über 10 Prozent rechnet, erwartet er für den KV ein Plus von lediglich zwei Prozent.

Auf künftiges KV-Wachstum ist der Hafen vorbereitet. Bereits 2014 wurde die mobile Umschlagstechnologie mit „Reachstackern“ durch zwei Portalkräne und nunmehr fünf Gleise am KV-Terminal abgelöst, wodurch sich die Kapazität auf 130.000 Einheiten pro Jahr verdoppelte.

Im Interesse der KV-Kunden wünscht er sich, dass für diese mehr Angebote aus einer Hand geschaffen werden. Das würde insbesondere kleineren Kunden den Zugang zum KV erleichtern. Weiteres Potenzial sieht Tesch darin, den Anteil an kranbaren Trailern zu erhöhen. Gerade im Osteuropaverkehr scheitere der Schienentransport oft daran, dass Sattelaufleger nicht KV-fähig seien.

Wenn es um zukunftsweisende und nachhaltige Transportlösungen geht, nimmt der Hafen Rostock eine aktive Rolle ein. Er ist Bestandteil von zwei Kernnetzkorridoren im Transseuropäischen Netz. Aktuell hat sich der Hafen am ersten Call um Fördermittel aus der Connecting Europe Facility (CEF) für Projekte der Verkehrsinfrastruktur beteiligt. Tesch verrät: Der Hafen wolle mit den EU-Mitteln eine Meeresautobahn initiieren und auf dieser Fährverkehre verdichten, optimieren und verbessern. Dieses Projekt schließt den Hinterlandtransport über KV-Verkehre mit ein.



Foto: privat

Der Hafen wolle mit den EU-Mitteln eine Meeresautobahn initiieren und auf dieser Fährverkehre verdichten, sagt Dr. Tesch von der Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock.

ein. Unterstützt werden Investitionen in neue Umschlaganlagen oder deren Erweiterung. Davon konnte auch die Wasserstraße profitieren. Seit Bestehen der ersten Richtlinie wurden bei 34 KV-Umschlaganlagen (Straße/Wasserstraße und Schiene/Straße/Wasserstraße) insgesamt 55 Neu- und Ausbaumaßnahmen mit rund 280 Mio. Euro gefördert, teilt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) auf Anfrage mit. Inklusive der nichtgeförderten KV-Umschlaganlagen für die Binnenschifffahrt waren Ende 2013 bereits 58 Anlagen in Betrieb – davon 49 trimodal und 9 bimodal, ergänzt KombiConsult Geschäftsführer Rainer Mertel.

Die aktuelle KV-Förderrichtlinie umfasst den Zeitraum von 1. Januar 2012 bis 31. Dezember 2015. In dieser Periode sind dem BMVI zufolge zehn Bauvorhaben mit einer Fördersumme von insgesamt rund 85 Mio. Euro bewilligt worden, die sich derzeit in Realisierung befinden. Dazu gehört das trimodale KV-Terminal der Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe (SBO) am Standort in Riesa, das voraussichtlich Ende 2018 seinen Betrieb aufnimmt. Mit dem Ersatzneubau wird das bestehende Terminal auf der anderen Hafenseite abgelöst und die Umschlagskapazität zeitgleich auf 100.000 TEU jährlich erweitert. Nach Unternehmensangaben liegt der Anteil der Förderung an der 19 Mio. Euro teuren Investition bei 78,2 Prozent.

Häfen nutzen Förderung

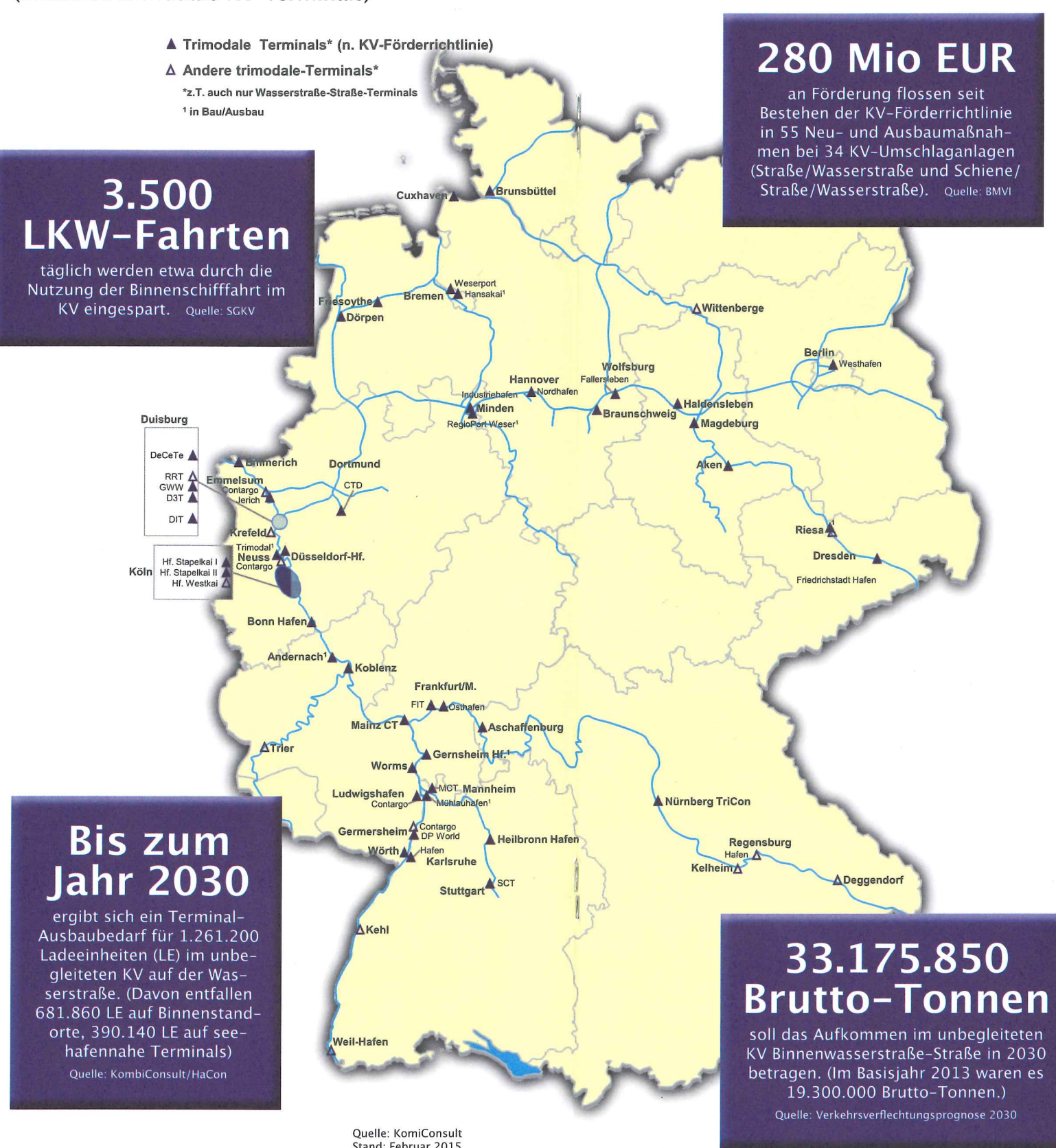
Die Hauptnutzer der Förderung sind nach dem Eindruck von Arendt die Häfen. Im Durchschnitt würden insgesamt etwa acht Anträge pro Jahr gestellt, von denen die meisten eine trimodale Lösung beinhalten, berichtet er. Bereits seit 2012 wurden die Fördermöglichkeiten um die Wasserstraße-Wasserstraße-Umschläge erweitert. Diese braucht es bei Hub&Spoke-Verkehren. Als Hub wird dabei meistens ein Binnenhafen gewählt, der von den Seehäfen aus gut mit größeren Binnenschiffen mit 450 bis 550 TEU erreichbar ist. Die Feinverteilung übernehmen dann kleinere Feeder-Schiffe mit einer Tragfähigkeit zwischen 100 und 200 TEU.

Mit einem Anstieg der Hub-Verkehre ist zwischen den Seehäfen Antwerpen und Rotterdam und aufkommenstarken Terminals am Rhein zu rechnen. Fast 90 Prozent des gesamten Containeraufkommens in der Binnenschifffahrt wird als grenzüberschreitender KV auf dem Rhein und dem damit verbundenen Wasserstraßennetz abgewickelt.

Das Instrument der KV-Förderung will die Regierung auch über das Jahr 2015 fortführen. Das BMVI bereitet derzeit eine Nachfolgerichtlinie vor. Der Entwurf soll Erleichterungen, zum Beispiel zum Abbau des bürokratischen Aufwands, enthalten. Zudem ist geplant, innovative Umschlagtechnologien stärker zu berücksichtigen. Die im Bundeshaushalt zur Verfügung stehenden Mittel sollen, wie im Koalitionsvertrag vereinbart, auf hohem Niveau beibehalten werden, teilt das BMVI mit.

Doch auch, wenn die Binnenhäfen zunehmend in den Aufbau von KV-Umschlagtechnik investieren, dominieren in diesem Marktsegment bisher Verkehre auf Rhein-Ruhr und Rhein-Neckar.

Terminals in Deutschland für den KV Binnenwasserstraße/Straße (inklusive trimodale KV-Terminals)



Deshalb appelliert Arendt an alle Beteiligten, daran mitzuwirken, die KV-Lösungen auf der Wasserstraße so weiterzuentwickeln, dass der bundesweite Netzwerkgedanke stärker gelebt werde. Auf der To-Do-Liste der Verlagerer sieht er eine bessere Differenzierung nach zeitkritischen und Just-in-time-Transporten und eine stärkere Einbeziehung des wasserseitigen KV in Ausschreibungen. Die Politik sieht Arendt in der Pflicht, gute Rahmenbedingungen und die infrastrukturellen Voraussetzungen beispielsweise für dreilagige Verkehre zu schaffen. Den Logistikern schreibt er eine bessere Bewerbung ins Pflichtenheft. Auch die deutschen Seehäfen, die traditionell im Schienenverkehr stark sind, können einen Betrag zur besseren Integration des Binnenschiffs in den Hafenhinterlandverkehr leisten.

Trend zu Trimodalität

Einen Blick in die KV-Zukunft und sich abzeichnende Trends wagt der KombiConsult-Geschäftsführer Rainer Mertel. Er geht davon aus, dass in den kommenden Jahren der Ausbau von trimodalen Terminals weiter im Mittelpunkt stehen wird. Insbesondere Binnenschifffahrtsoperatoren legen zunehmend Wert darauf, die Schiene als Rückfalloption mit in die Konzepte einzubinden. In Nordrhein-Westfalen gibt es bereits im kleinen Stil Transportkombinationen zwischen Binnenschiff und Bahn. Züge, die an die Binnenschifffahrt angebunden sind, verkehren vorrangig von Standorten wie Duisburg und Emmerich. Doch große Verlagerungseffekte werden damit laut Mertel noch nicht erzielt: Höchstens 50.000 bis 100.000 TEU jährlich – vorrangig mit importierter Handelsware beladen – gelangten im KV Wasserstraße/Schiene an ihr Ziel.

Auch wenn allgemein bekannt ist, dass das Wachstum im KV weiterhin entlang des Rheins stattfinden wird, macht Mertel auf Trends aufmerksam, die diese Entwicklung noch verstärken werden. Für den Export entstünden zunehmend Distributionscenter an Deutschlands Hauptschiffahrtsstraße, und zwar nicht nur im Großraum Duisburg. Beispielsweise hat der Autohersteller Daimler im rheinland-pfälzischen Speyer ein Logistikzentrum gebaut, von dem aus er Produktionsmaterial gebündelt zu den Pkw-Auslandswerken in Südafrika, USA und China sendet. Wenn 2016 der Vollbetrieb startet, sollen wöchentlich mehrere Hundert Seecontainer per Binnenschiff und Bahn zu den Seehäfen in Antwerpen und Bremerhaven transportiert werden. Schon seit längerem ist eine ähnliche Konzentration von Distributionszentren für Importware entlang der Rheinschiene erkennbar.

Insgesamt zeigt die Entwicklung, dass die Wasserstraßen zunehmend als feste Größe in multimodale Transportketten mit einbezogen werden. Sowohl die verstärkte Nutzung der KV-Förderrichtlinie durch die Häfen als auch positive Beispiele aus der Verlagerung und Logistik sind ein Schritt in die richtige Richtung. Die Aufgabe für die kommenden Jahre wird es sein, möglichst viele Mitstreiter und Nachahmer zu gewinnen, damit der Wasserstraßen-KV zu einem echten Netzwerk zusammenwächst.