








Binnenhäfen Land   Hafen	Jahr	Lkw %	Bahn %	Binnen- schiff %	Seeschiff TEU
 Ruse	2014	-	638	-	638
	2015	85	7.158	350	7.593
	2016	262	7.594	172	8.028
	1-8 2017	156	1.916	-	2.072
 <b>Straßburg</b> <sup>1</sup> Lkw und Bahn gemeinsam erfasst	1990	<sup>1</sup> 12.189	<sup>1</sup> 12.189	7.213	19.402
	2000	74.541	256	66.468	141.265
	2005	107.850	4.665	70.905	183.420
	2010	207.491	38.009	115.438	360.938
	2015	238.353	83.049	102.432	423.834
	2016	251.738	60.142	105.168	417.048
	2017	257.626	56.953	106.576	421.155
 <b>Stuttgart</b> <sup>1</sup> Daten wurden nicht erfasst	2000	-	0	23.318	23.318
	2005	0	19.316	29.533	48.849
	2010	<sup>1</sup>	57.794	27.380	85.174
	2015	<sup>1</sup>	49.799	37.698	87.497
	2016	<sup>1</sup>	52.513	33.780	86.293
	2017	<sup>1</sup>	63.260	28.100	91.360
	1-7 2018	<sup>1</sup>	35.748	10.922	46.670
 <b>Trier</b> <sup>1</sup> Truck und Bahn seit 2017 erfasst	2000	-	-	6.408	6.408
	2005	-	-	3.383	3.383
	2010	-	-	5.922	5.922
	2015	-	-	7.625	7.625
	2016	-	-	10.048	10.048
	2017	-	-	49.882	49.882

Binnenhäfen Land   Hafen	Jahr	Lkw TEU	Bahn TEU	Schiff TEU	Gesamt TEU
 <b>Weil am Rhein</b> <sup>1</sup> Regulärer Terminalbetrieb seit 1999	1990	-	-	-	<sup>1</sup> 2.911
	2000	3.212	55	19.593	22.860
	2005	3.866	180	20.463	24.509
	2010	2.103	1.293	21.515	24.911
	2015	6.280	901	28.706	35.887
	2016	6.123	1.138	34.999	42.260
	2017	5.190	997	33.922	40.109
	1-7 2018	2.905	667	20.825	24.397
 <b>Wien</b> <sup>1</sup> Lkw und Bahn werden gemeinsam erfasst	2000	<sup>1</sup> 65.047	<sup>1</sup> 65.047	586	130.680
	2005	<sup>1</sup> 111.981	<sup>1</sup> 111.982	788	224.751
	2010	<sup>1</sup> 159.435	<sup>1</sup> 159.435	120	318.990
	2015	243.922	243.922	312	488.156
	2016	-	-	-	440.863
	2017	-	-	-	403.213
	1-2 2018	-	-	-	56.525
 <b>Wörth</b> <sup>1</sup> Lkw-Verkehr wird nicht erfasst	2000	<sup>1</sup>	14.340	112.118	126.458
	2005	<sup>1</sup>	3.466	179.787	183.253
	2010	-	-	120.511	120.511
	2015	-	1.092	128.737	129.829
	2016	-	-	127.737	127.737
	2017	-	37.189	170.146	207.335

© SCHIFFFAHRT UND TECHNIK VERLAGS GmbH, Sankt Augustin |  
Zusammenstellung: Michael Nutsch

## SGKV: Kranbare Sattelanhänger bekommen Unterstützung

Am 5. Juli erfolgte die Abschlussveranstaltung des Projekts Future Trailer zur Unterstützung des Intermodaltransports durch den Fokus auf die Kompatibilität von Sattelanhängern für Straße und Schiene.

Sattelanhänger werden zunehmend zur wichtigsten Ladeinheit im intermodalen Kontinentalverkehr, die Leistungsgrenzen der vorhandenen Infrastruktur und Verlagerungsziele erfordern den Güterverkehr möglichst effizient und umweltverträglich zu gestalten. Der Transport von vorwiegend kranbaren Sattelanhängern auf der Schiene leistet dazu einen wachsenden Beitrag. In den vergangenen Jahren konnten laut BAG Marktbeobachtung bei Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung zweistellige Wachstumsraten, sowohl bei Anzahl als auch Tonnage, beobachtet werden. Die Standardisierung der Ladeeinheiten ist dabei eine Grundvoraussetzung für effiziente Prozesse in den Schnittstellen der Transportkette.

Die weitere Standardisierung des Unterbaus von Sattelanhängern zur vereinfachten Verladbarkeit auf die Schiene ist ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung. Zusammen mit der steigenden Anzahl kranbarer Einheiten als elementarer Faktor für die weitere Verlagerung von Mengen auf die Schiene, lassen sich mit der Entwicklung aus dem Future Trailer Projekt durch eine Vereinfachung der Nutzbarkeit für alternative Umschlagmöglichkeiten als Einstieg in den Kombinierten Verkehr weitere Nischenmarktsegmente gewinnen.

Wenn alle Sattelanhänger bereits kranbar wären, dann würde ein Einsatz alternativer Umschlagverfahren nicht notwendig sein, die Realität zeigt aber, dass derzeit Systeme die nicht-kranbare Einheiten auf die Schiene bringen sinnvolle Ergänzungen zum etablierten Transportsystem sein können.

Die weitere Standardisierung kann dazu führen Marktsegmente für die Schiene zu gewinnen, die aufgrund technischer und/oder organisatorischer Hemmnisse bisher für den wachsenden Markt kranbarer Sattelanhänger kaum eine Bedeutung hatten. In Verbindung mit einer neutralen organisatorischen Unterstützung der Akteure kann hier das Leistungsportfolio des KV erweitert und der intermodale Fuhrpark ergänzt werden.

Elementar für einen steigenden Beitrag zu einem umweltfreundlichen Verkehrssystem ist die Gewährleistung des standardisierten



**Clemens Bochynek**  
| Bild: SUT Archiv

Transportprozesses mit kranbaren Einheiten, ergänzt durch sinnvolle Entwicklungen zur Gewinnung weiterer Marktsegmente für die Verlagerung von der Straße auf Schiene und Binnenschiff.

Die Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr e.V. (SGKV) ist ein gemeinnütziger Verein mit dem Ziel, den Kombinierten Verkehr als rationelle Transportart in Deutschland und Europa zu erforschen und in der Praxis zu fördern. Durch die Kombination der Stärken aller Verkehrsträger ist es das Ziel der SGKV, die Entwicklung eines effizienten und umweltverträglichen Güterverkehrs nachhaltig zu unterstützen. Der Verein mit Sitz in Berlin umfasst über 80 Mitglieder aus allen Logistikbereichen, vom Verlagerer über den Transportunternehmer bis hin zum Endkunden. Haupttätigkeitsfelder der SGKV liegen in der Beratung der Mitglieder, der Mitarbeit in nationalen und internationalen Forschungsprojekten sowie in Beratungsleistungen für staatliche sowie gewerbliche Institutionen. Die SGKV bietet eine neutrale und meinungsoffene Plattform zur Wissensvermittlung und Förderung des Erfahrungsaustausches in den Bereichen Transport, Umwelt, Normung, Trends und Security des Kombinierten Verkehrs.

**Clemens Bochynek**