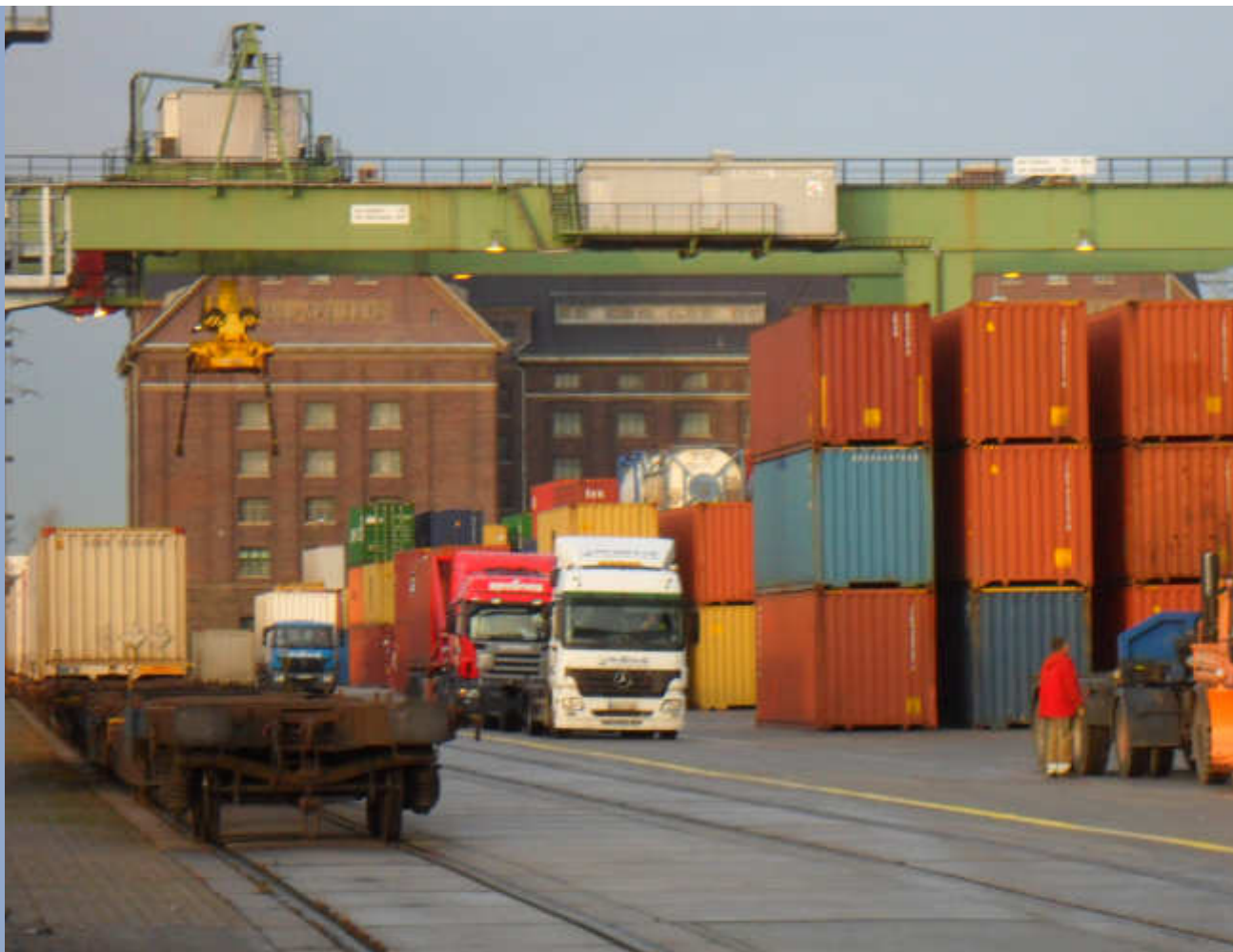


# Der Kombinierte Verkehr

Umweltschonend. Verkehrssicher. Wirtschaftlich.  
Für Deutschland und Europa.



## Was versteht man eigentlich unter dem Begriff "Kombinierter Verkehr" (KV)?

Der Kombinierte Verkehr (KV) wird als Güterverkehrssystem definiert, „bei dem mindestens zwei Verkehrsträger integriert in einer Transportkette von Haus zu Haus genutzt werden und der Straßenvor- und -nachlauf so kurz wie möglich gehalten wird“. (Definition lt. UN-ECE-Richtlinie 2004 und Mitteilung der europäischen Kommission COM(97)243).

Was zunächst recht kompliziert klingt, ist eigentlich ganz einfach: Der Kombinierte Verkehr ist eine besondere Form des Güterverkehrs, bei der verschiedene Güter über längere Distanzen mit einem so genannten Massentransportmittel - in der Regel der Bahn oder dem Binnenschiff - verfrachtet werden. Der Lkw wird hier nur über eine kürzere Strecke eingesetzt, um die Waren entweder direkt zum Massentransportmittel zu bringen oder um die Waren am Entladeort abzuholen und in der Region auf kurzem Weg zu verteilen.

Die Ver- und Entladeorte sind die Schnittstellen des Kombinierten Verkehrs. Sie werden auch als Terminals bezeichnet. Durch geeignete Kräne oder spezielle Verladefahrzeuge, so genannte Reach Stacker, werden die Güter und Waren von den anliefernden Lastkraftwagen gehoben, kurz zwischengelagert und schließlich auf den Zug oder das Binnenschiff verladen. Wichtig hierbei ist, dass die Güter und Waren entweder das gleiche Ziel ansteuern oder Ziele entlang der Transportroute haben. Am Entladeort, einem weiteren Terminal, werden die Waren und Güter wieder vom Massentransportmittel genommen, zwischengelagert und schließlich von Lastkraftwagen abgeholt, um an ihr Ziel gebracht zu werden.



## Warum überhaupt Kombiniertes Verkehr?

Ziel des Kombinierten Verkehrs ist es, die Vorteile verschiedener Verkehrsträger zu nutzen und dadurch den Transport von Waren und Gütern in wirtschaftlicher, sozialer und ökologischer Hinsicht effizient abzuwickeln. Dabei stehen i. d. R. die Vorteile des Lkw, der relativ kleine Ladungen flexibel und schnell transportieren kann, dem Massentransport per Schiene, Wasserstraße oder Seeweg gegenüber, der bei größeren standardisierten Mengen über weitere Distanzen Vorteile bietet, z.B. geringere Gesamtkosten, Reduzierung von Lkw-Fahrten auf den Autobahnen, weniger CO<sub>2</sub>-Ausstoß und Energieverbrauch pro Ladungseinheit, etc.

Effizienter KV konzentriert sich auch darauf, durch Zusammenfassung oder Reduzierung der Ladung und Standardisierung des Transport- und Umschlagvorgangs die Transportkosten und die externen Kosten zu minimieren.

Die Vorteile des KV gegenüber dem Lkw werden besonders auf längeren Transportwegen sichtbar. Während der Straßentransport bei Entfernungen bis maximal dreihundert Kilometern noch logistische Vorteile besitzt und somit das bevorzugte Transportmittel im Vor- und Nachlauf des Kombinierten Verkehrs darstellt, treten die Nachteile aus ökologischer, aber auch aus wirtschaftlicher Sicht ab Entfernungen von circa 500 Kilometern deutlich zu Tage. Hier ist der Kombinierte Verkehr bereits erheblich ökonomischer und dabei umweltverträglicher.

Im Jahr 2010 wurden allein auf dem deutschen Schienennetz jährlich ca. 70 Mio. Tonnen im KV befördert – das entspricht theoretisch dem Transportvolumen von etwa 12.000 Lkw-Fahrten pro Tag im deutschen Fernstraßennetz. Darüber hinaus wurden in der Binnenschifffahrt fast 16 Mio. Tonnen im Kombinierten Verkehr verlagert, eine weitere Ersparnis um ca. 3.500 täglichen Lkw-Fahrten. Deutschland ist das Land mit dem größten Verkehrsvolumen im KV in Europa.



# Der Kombinierte Verkehr ...

## ... ist eine verkehrspolitische Erfolgsgeschichte

Der Kombinierte Verkehr trägt entscheidend zur Flexibilität des Verkehrsträgers Straße bei. Wenige nach dem tiefen Einschnitt infolge der Finanz- und Wirtschaftskrise 2008 sehen Prognostiker den Straßen- und Eisenbahngüterverkehr schon wieder auf den Wachstumspfad einschwenken, den sie bereits vor der Krise verfolgt haben. Die Prognosewerte für das Jahr 2025 (Straßengüterfernverkehr: 84 % in der Leistung; Eisenbahngüterverkehr 65 % in der Leistung) sind damit als realistisch anzusehen. Das heißt: Wo heute eine Spur auf der Autobahn von LKW's eingenommen wird, werden es 2025 zwei sein. Der Kombinierte Verkehr entlastet den Verkehrsträger Straße gerade auf den hoch belasteten Güterverkehrskorridoren, denn durch die Verlagerung von Straßentransporten auf Massenverkehrsträger verbessern sich nicht nur die Emissions- und Energiebilanzen pro transportierte Containereinheit, auch die Verkehrsbelastung wird deutlich reduziert, besonders auf längeren Strecken. Die Bundesregierung unterstützt die Verlagerung aktiv durch Förderung des Terminalbaus und der stetigen Schaffung und Verbesserung geeigneter Infrastrukturen und hilft somit, Lkw fahrten einzusparen und den Umweltschutz sowie die Verkehrssicherheit zu fördern.

Im Zeitraum zwischen 1990 und 2010 hat sich das Aufkommen des Kombinierten Verkehrs in Deutschland von 2,08 Mio. transportierte Ladeeinheiten auf 3,89 Mio. Einheiten fast verdoppelt. In einzelnen wirtschaftsstarke Regionen mit besonders leistungsfähigen Anlagen hat sich das Aufkommen sogar vervierfacht. Im Kombinierten Verkehr Schiene-Straße wurden 2010 circa 70,39 Mio. Tonnen umgeschlagen und der KV Wasserstraße - Straße - vor allem entlang der Rheinschiene - verlagerte allein im KV 15,26 Mio. Tonnen. Damit hat sich der intermodale Sektor von einem „Nischenprodukt“ der 70er Jahre zu einem Standbein von Logistik und Güterverkehr in Deutschland entwickelt.

Ohne entsprechend vorausschauend geschaffene Kapazitäten privater Investoren hätte die bis heute fast ungebrochen steigende Nachfrage nach kontinentalen intermodalen Verkehren und der anwachsende Containerhinterlandverkehr nicht effizient und umweltfreundlich bewältigt werden können. Wären nicht frühzeitig zusätzliche KV-Umschlagkapazitäten in den deutschen Seehäfen und im Inland geschaffen worden, wäre ein beträchtlicher Teil der Container über die Straße transportiert worden oder hätte sich gänzlich andere Wege, vorbei an den deutschen Seehäfen, gesucht.

## ... ist eine ökonomische Erfolgsgeschichte

Der KV-Förderung ist ein gelungenes Beispiel für eine öffentlich-private Partnerschaft bei der Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen: Zusätzlich zu den Fördermitteln des Bundes wurden von der Privatwirtschaft allein für den Bau und Ausbau von Umschlagkapazitäten über 800 Mio. EUR investiert.

In den Jahren des besonders dynamischen Logistikwachstums waren fast alle Anlagen des KV vollkommen ausgelastet. Ein großer Teil der Anlagen im Binnenland und in den Seehäfen arbeitete jenseits der technischen Kapazitätsgrenzen. In zahlreichen Fällen stiegen die Umschlagmengen wesentlich schneller als erwartet, so dass die Investoren schon nach wenigen Jahren Ausbaumaßnahmen bedarfsgerecht durchführen mussten.

## ... ist eine klima- und umweltpolitische Erfolgsgeschichte

Im Vergleich zum reinen Straßenverkehr senkt die Nutzung des Kombinierten Verkehrs sowohl den transportbedingten Ausstoß von CO<sub>2</sub> als auch den Energieverbrauch pro transportierter Ladeeinheit um bis zu zwei Drittel. Logistikunternehmen, die den KV wählen, erfüllen damit die Anforderungen an eine zukunftsgewandte grüne Logistik, wie sie schon heute von vielen Partnerunternehmen und Kunden gefordert wird.

Die Berechnung der Einsparungen lässt sich an einem Beispiel verdeutlichen: Bei einem Transport von 1.000 t Gütern in Containern, die zwischen Hamburg und Rom (ca. 1.700 km) verfrachtet werden, brauchen durchschnittliche 40-t-Lkw mit einer EURO III Abgasnorm insgesamt 1,8 Mio. Megajoule Energie. Es werden dabei 117,8 t CO<sub>2</sub> freigesetzt. Ein elektrifizierter Zug verbraucht bei gleichem Gewicht der Güter und gleicher Strecke nur 31 % der Energie der Lkw-Flotte und setzt 33,6 t CO<sub>2</sub> frei, was einer CO<sub>2</sub>-Reduktion von etwa 71 % entspricht. Berechnungen auf allen möglichen Relationen können kostenfrei auf der Seite <http://www.ecotransit.org/> nachvollzogen werden.

### Fakten:

- ➔ Jede dritte Sendung auf der Schiene in Europa wird heute multimodal transportiert
- ➔ Über 1.500 Züge verbinden täglich Europas Wirtschaftszentren
- ➔ Bis 2025 wird eine Verdopplung der Gütermenge im KV vorausgesagt

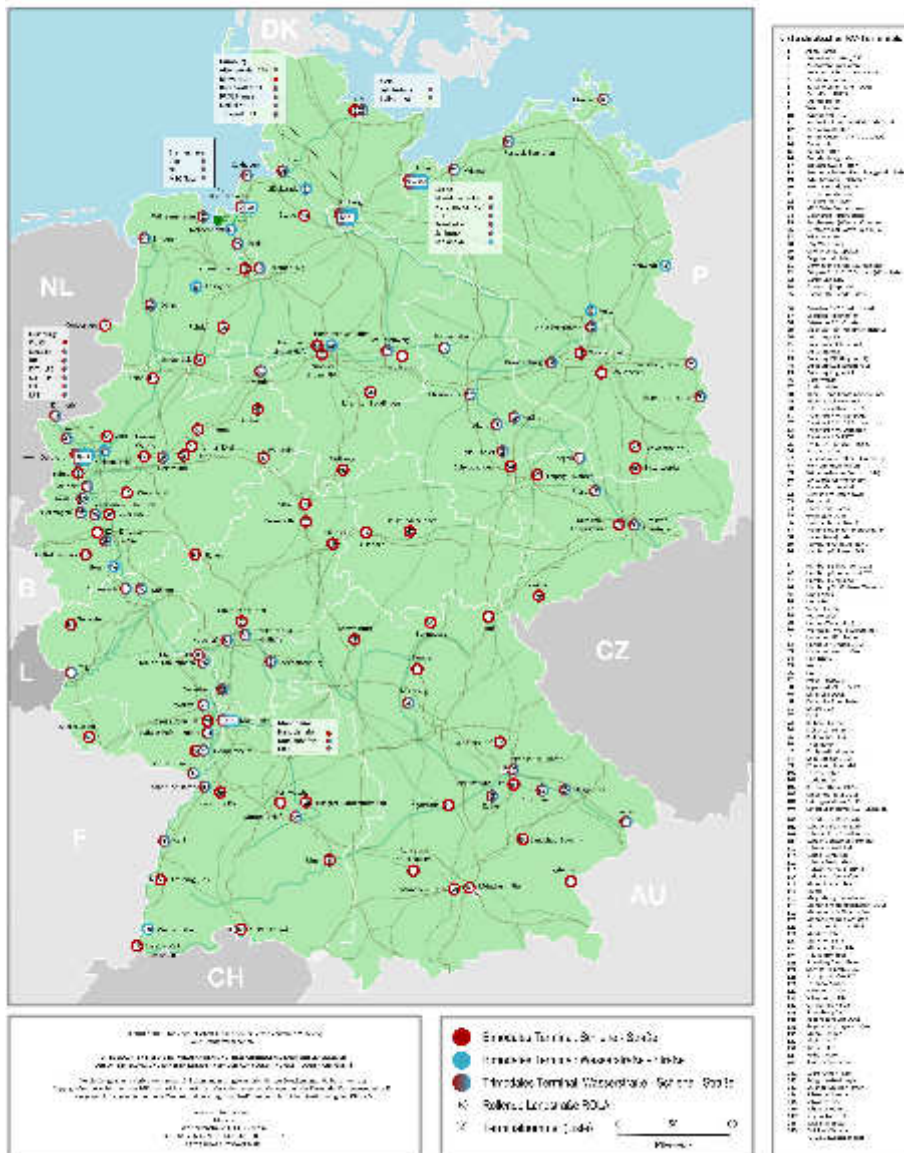
### Vorteile auf einen Blick:

- ➔ Weniger Lkw auf den Straßen
- ➔ Weniger Schadstoff- und Lärmbelastung pro Ladeinheit
- ➔ Nachweisbar mehr Sicherheit



# Kombiniertes Verkehr

## Terminals in der Bundesrepublik Deutschland 2010



### Ansprechpartner

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung  
 Referat UI 32, Invalidenstr. 44, 10115 Berlin  
 ref-ui32@bmvbs.bund.de www.bmvbs.de

Wasser- und Schifffahrtsdirektion West  
 Dezernat Schifffahrt, Cheruskerring 11, 48147 Münster  
 wsd-west@wsv.bund.de www.wsd-west.wsv.de

Eisenbahn-Bundesamt  
 Referat 44 – Investitionen Fahrweg-Süd, Heinemannstraße 6, 53175 Bonn  
 ref44@eba.bund.de www.eba.bund.de

Stand: Juli 2012

Gestaltung: SGKV e.V.

Druck: BASF SE  
 Alle Bilder: SGKV e.V.

Für weitere Fragen nutzen Sie das Bürgertelefon: +49 (0) 30 18300 - 3060 (Mo – Fr von 9.00 – 12.00 Uhr)