

Gute Verbindung

MULTIMODAL Der Kombinierte Verkehr (KV) bietet eine Reihe an ökonomischen und ökologischen Vorteilen im Vergleich zu einem reinen Straßentransport. Ziel des KV ist, Straßentransporte stärker über die Verkehrsträger Wasserstraße und Schiene durchzuführen. Besonders vor der Notwendigkeit die Emissionen im Verkehrssektor drastisch zu senken, geht am KV und vor allem am Ausbau kein Weg vorbei. Immer ehrgeiziger werden Klimaziele, angefangen beim Pariser Klimaabkommen, dem Green Deal bis zur jüngst vorgestellten „Sustainable and Smart Mobility Strategy“ der EU Kommission. Hier werden z.B. Wachstumsziele für die Binnen- und Küstenschifffahrt von 25% bis zum Jahr 2025 und 50% bis 2050 genannt. Der Schienengüterverkehr in der EU soll bis 2030 um 50 Prozent wachsen, bis 2050 soll sich das Volumen verdoppeln. Der 2019 von EU Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen vorgestellte Green Deal beinhaltet das Ziel, die Netto-Emissionen von Treibhausgasen in Europa auf null zu reduzieren. Damit soll Europa der erste klimaneutrale Kontinent werden. Es besteht also kurzfristiger Handlungsbedarf. Der KV wird mit nationalen und europäischen Fördermitteln unterstützt. Mit Unterstützung der Studiengesellschaft Kombiniertes Verkehr (SGKV) geben wir einen Überblick über die wichtigsten Zahlen, Fakten und Akteure sowie die Herausforderungen und Perspektiven.

Die Vorteile des kombinierten Verkehrs liegen auf der Hand. Die 44-t-Regelung, Befreiung von der Kfz-Steuer, geringe Mautkosten, Ausnahmen bei Fahrverboten und zuverlässige Laufzeiten können positiv auf der betriebswirtschaftlichen Seite verbucht werden. Unter volkswirtschaftlichen Aspekten sind es die ökonomische Nutzung der Verkehrsträger, die Entlastung der Straßen, eine hohe Transportsicherheit, die Reduktion von Treibhausgasen, Kostenvorteile durch Massentransportmittel und die Arbeitszeitoptimierung die den KV attraktiv machen.

Grob lässt sich der KV in die zwei bedeutenden Märkte Seehafen-Hinterlandverkehr und Kontinentaler Verkehr unterteilen. Der Short-Sea-Verkehr wird dabei als Unterform des Kontinentalen Verkehrs angesehen. Transportiert wird, je nach Marktsegmente, in unterschiedlichen Ladeeinheiten. Der Seehafen-Hinterlandverkehr nutzt lediglich ISO-Container, im Kontinentalen Verkehr können auch Wechselbrücken und Sattelaufleger transportiert werden.

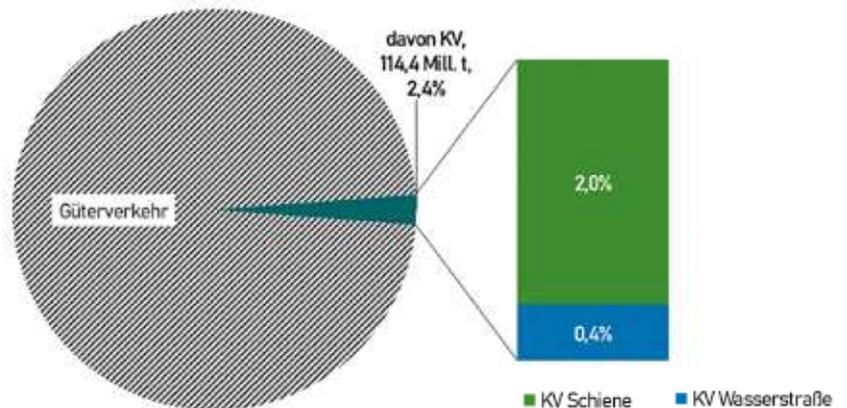
Der KV in Zahlen

2018 (die Zahlen für 2019 lagen bei Redaktionsschluss noch nicht vor) lag der Anteil des Kombinierten Verkehrs bei 2,4 % bzw. 114,4 Mill. t, gemessen an den transportierten Mengen im (gesamten) Güterverkehr. In der Beförderungsleistung lag sein Anteil 2018 bei 7,5% bzw. 53,1 Mrd. tkm an der gesamten Güterverkehrsleistung. Das bedeutet es gibt zwar ein absolutes Mengenwachstum im KV aber der Anteil am Gesamtgüterverkehr stagniert seit Jahren auf einem ähnlichen Niveau.

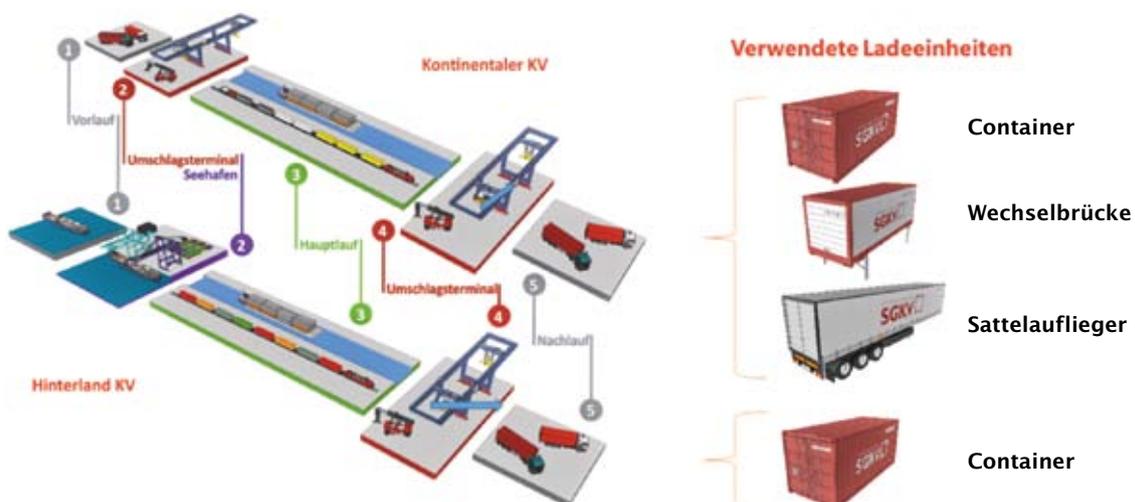
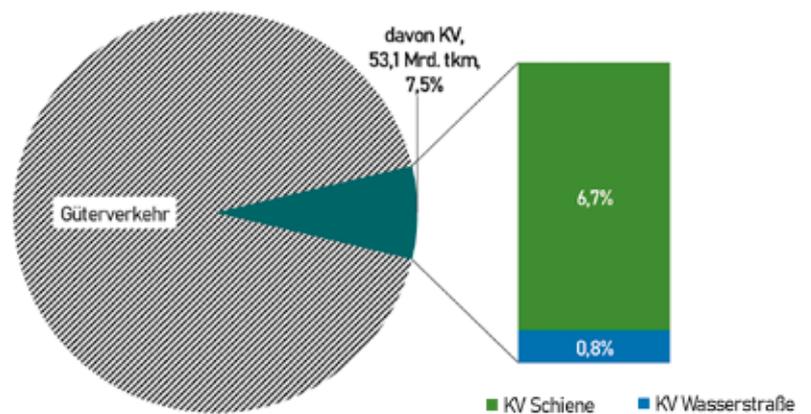
Der Modal Split verdeutlicht, dass der schienen-seitige KV den größten Anteil am Kombinierten Verkehr einnimmt.

Zu verzeichnen ist eine Steigerung der Volumina im Eisenbahnverkehr – dabei ist der KV ein

Anteil der KV-Beförderungsmengen am Gesamtgüterverkehr im Jahr 2018 (Daten: Destatis, Darstellung: SGKV)

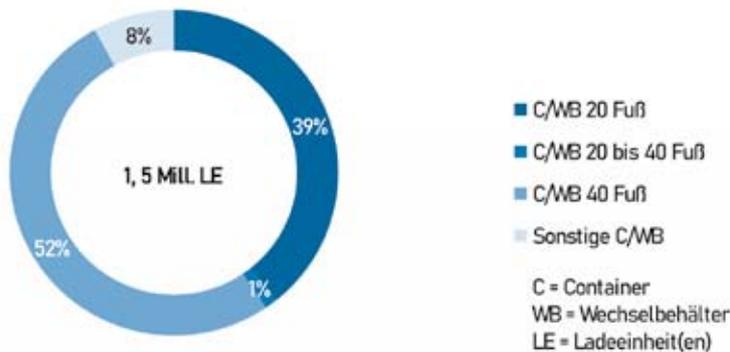


Anteil der KV-Beförderungsleistung am Gesamtgüterverkehr im Jahr 2018 (Daten: Destatis, Darstellung: SGKV)



Top Thema

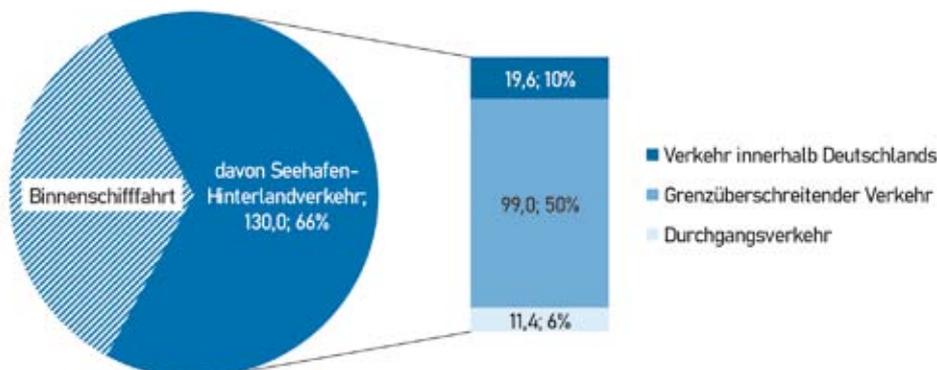
Anteil der Ladeeinheiten im KV Wasserstraße, bezogen auf die Anzahl der Transporteinheiten im Jahr 2018 (Daten: Destatis, Darstellung: SGKV)



Anzahl der Ladeeinheiten je Hauptverkehrsverbindung im KV Wasserstraße im Jahr 2018 (Daten: Destatis, Darstellung: SGKV)



Anteil des Seehafen-Hinterlandverkehrs, bezogen auf die Verkehrsmenge (in Mill. t) auf deutschen Wasserstraßen im Jahr 2018 (Daten: BAG, Darstellung: SGKV)



wichtiger Wachstumstreiber – sowohl für den maritimen Bereich (Seehafenhinterlandverkehr) als auch den kontinentalen Verkehr.

Prognosen sagen (ohne Berücksichtigung der aktuellen Pandemiesituation) eine sehr starke Steigerung des KV Marktes voraus, bis 2021 um ca. 8%. Kein einzelner Verkehrsträger weist eine so hohe Steigerung auf.

Bei den kontinentalen Verkehren gab es eine Zunahme, insbesondere mit Sattelanhängern. Diese stellen mittlerweile fast 20% der transportierten Einheiten im Kombinierten Verkehr Schiene dar. Im grenzüberschreitenden Transport sind es ca. ein Viertel, im Durchgangsverkehr ca. die Hälfte der transportierten Einheiten.

Wasserseitiger KV

Im wasserseitigen Kombinierten Verkehr kommen hauptsächlich 40- und 20-Fuß Container zum Einsatz, ihr Anteil liegt zusammengerechnet bei 91%.

Im Vergleich zum Vorjahr sank der Anteil von 40-Fuß Containern um 8% auf 771.693 Ladeeinheiten (LE) und der Anteil von 20-Fuß Containern um 11% auf 588.665 LE im Jahr 2018. Grund hierfür war das extreme Niedrigwasser.

In der Kategorie „Sonstige CWB“ lag der Anteil der Leercontainertransporte in 2018 bei 42%.

Im wasserseitigen KV werden vorrangig grenzüberschreitende Verkehre durchgeführt. In 2018 betrug der Anteil grenzüberschreitender Verkehre 76%, Binnenverkehre 14% und Durchgangsverkehre 10%.

Zwei Drittel der Verkehrsmenge und -leistung auf deutschen Wasserstraßen in der Binnenschifffahrt sind dem Seehafen-Hinterlandverkehr zuzuordnen. Dabei nimmt der grenzüberschreitende Verkehr im wasserseitigen Seehafen-Hinterlandverkehr den größten Anteil ein.

Fast ein Drittel der transportierten Ladeeinheiten im wasserstraßenseitigen KV sind Leereinheiten. Das zeigt einerseits die Relevanz für die Repositionierung im europäischen Containerverkehr aber auch die „Ineffizienz“ der bestehenden Struktur auch in Hinblick auf umweltfreundlichen Transport (Depotstrategien).

Blick nach Europa

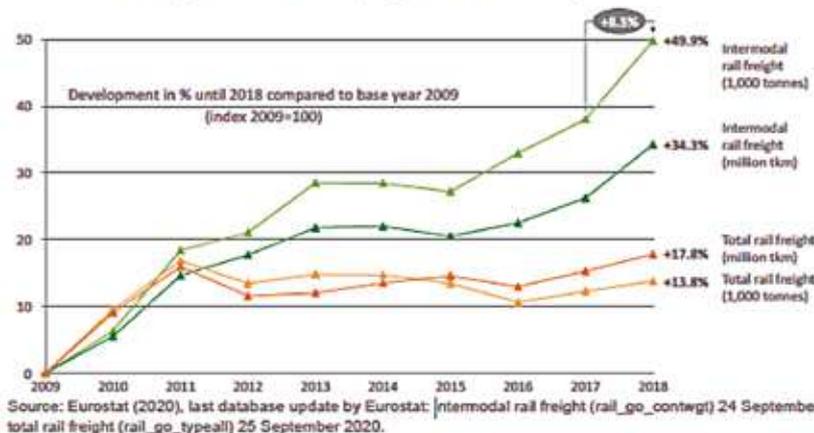
Mit einem Blick auf die europäische Bühne wird deutlich welche Zukunftsfähigkeit der Kombinierte Verkehr im Markt aufweist, auch wenn die Novellierung der KV Richtlinie 92/106 immer noch aussteht.

Das Wachstum des Kombinierten Verkehrs in den letzten Jahren von durchschnittlich 5% im dominierenden Schienensektor zeigt die dynamische Entwicklung in den letzten Jahren, gar Jahrzehnten.

Niedrigwassersituationen führen im Binnenschiffbereich zu Einschränkungen, insbesondere im Seehafenhinterlandverkehr auf der Rheinschiene wird dennoch deutlich wie wichtig der Kombinierte Verkehr für die Versorgung der europäischen Industrie und Bevölkerung ist. In einzelnen Wirtschaftsräumen wie dem Ostseeraum ist der Short-Sea Verkehr ein elementarer Bestandteil der Transportketten.

Im Gesamtmodalsplit haben sich, wie auch in Deutschland, im europäischen Bereich kaum Veränderungen ergeben, der Anteil von Schiene und Binnenschiff liegt insgesamt bei ca. 23%. Rückgänge bei der Binnenschiffahrt werden z.T. von der Schiene aufgefangen (UIC report, S. 7).

Figure 5: Development of total rail freight performance vs. rail transport of goods in intermodal transport units in Europe (Index 2009 = 100)



Interessant ist dabei, dass ca. 40% der europäischen Straßengüterverkehre mit einer Distanz länger als 300 km angegeben sind und damit theoretisch direkt für eine Verlagerung auf den KV infrage kommen.

Den gesamten Statistikbericht vom International Union of Railways (UIC) "Report of Combined Transport in Europe" finden Sie unter www.uic.org

Statements der Mitglieder



Eckhard Kurfeld,
Geschäftsführer UHH

Was macht kombinierten Verkehr besonders?

Der kombinierte Verkehr an unserem Binnenhafen entlastet mehr und mehr den Verkehr auf der Straße. Durch die Binnenschiffahrt wird die Logistikbranche vielfältiger und grüner. Wir bieten den Umschlag von Massen-, Schütt- und

Schwergut an, ohne dabei zeitliche Rahmenbedingungen, wie Nachtfahrten oder Fahrverbote beachten zu müssen.

Was sind die Vorteile?

Durch die Binnenschiffahrt ist eindeutig mehr an Warenkapazitäten transportierbar. Mit einem Binnenschiff kann man schließlich bis zu 150 LKW ersetzen und dabei noch weniger Treibstoff verwenden. Wir sind in unserem Umschlag nicht eingeschränkt, sondern können auch als Schwerlast- und Massentransportmittel die Binnenschiffahrt anbieten.

Wo liegt das größte Potenzial?

Durch den Einsatz digitaler Medien auf den Verkehrsträgern bieten wir eine hohe Transportsicherheit. Insbesondere bei Gefahrguttransporten ist das ein wesentlicher Vorteil und gleichzeitig enormes Potenzial für zukünftige Auftragsmengen. Der Blick auf den Klimawandel durch die Gesellschaft, der Wunsch nach mehr Umweltbewusstsein und die Potenziale der CO₂-Minderung durch die Verkehrsverlagerung sind die wesentlichen Bestandteile einer Zukunftsfähigkeit für die Binnenschiffahrt und somit auch für uns als Binnenhafen.



Knut Sander,
Geschäftsführer
Robert Kukla GmbH

Insbesondere in so turbulenten Zeiten wie in 2020 bewähren sich intermodale Transportlösungen im kombinierten Verkehr als Garant für Stabilität. Gerade in volatilen Märkten mit stark schwanken Mengen – seien Sie

Corona- oder Handelsbilanzbedingt – glänzen kombinierte Verkehrslösungen durch hohe Verfügbarkeit von Laderaum und pünktliche Fahrzeugstellungen bei stabilen Preisen.



Gerd Thiebes,
Mitglied der Geschäftsleitung
Am Zehnhoff-Söns Group

Seit über 3 Jahrzehnten befasst sich die Am Zehnhoff-Söns Gruppe mit intermodalen Verkehren.

Getreu dem Motto „Kurze Strecke LKW und lange Strecke Binnenschiff oder Bahn“ kombinieren

wir die Verkehrsträger nach ihren jeweiligen Stärken. Die Vorteile ergeben sich dabei aus den flexibel nutzbaren Kapazitäten. Auch dem Umweltgedanken, der sich zwischenzeitlich in der gesamten Supply Chain mehr und mehr etabliert, wird dadurch in erhöhtem Maße entsprochen.