

# Puzzle mit System – Zugang zum Kombinierten Verkehr flexibel gestalten

Von Clemens Bochynek Funktionsfähige Logistikstandorte garantieren maßgeblich die Wertschöpfungsprozesse in Produktion und Export. Diese Knoten sind elementare Bestandteile der Wirtschaft, sowohl als Verteilerstandorte für Ver- und Entsorgung von Industriezentren als auch als eigene lokale Wirtschaftsräume und Verkehrsknoten. Um den hohen Anforderungen der Abfertigung steigender Mengen in immer kürzeren Zeitfenstern gerecht zu werden, ist es notwendig, dass auch Knotenpunkte im Kombinierten Verkehr (KV) sich fortlaufend weiterentwickeln. Der reibungslose Wechsel zwischen den Verkehrsträgern erfordert eine effiziente Nutzung der begrenzten Infra- und Suprastruktur und einen zielgerichteten Kapazitätsausbau. Prognosen sagen einen erheblichen Anstieg des Güterverkehrs in den Jahren bis 2030 voraus.



Clemens Bochynek ist Geschäftsführendes Vorstandsmitglied der SGKV e.V. (Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr) in Berlin, Kontakt: www.sgkv.de

38 LogReal.Direkt

Maßnahmen zur weiteren Verlagerung von Verkehren auf die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Binnenschiff sind nicht zuletzt mit den Masterplänen Schienengüterverkehr und Binnenschifffahrt in die Wege geleitet worden. Die Revision des Klimaschutzgesetzes, der europäische Green Deal und die Willensbildung zu grüneren Transporten erhöhen zudem den gesellschaftlichen und politischen Druck ein nachhaltigeres Transportsystems zu nutzen: den Kombinierten Verkehr!

Vor diesem Hintergrund ist ein wettbewerbsfähiges Gesamtsystem KV und der dafür notwendige Kapazitätsausbau zielgerichtet umzusetzen. Es ist wie ein Puzzle, ein systematisches Vorgehen schafft aus vielen Baustellen ein Gesamtbild. Die Lücken im bestehenden System müssen systematisch geschlossen werden, das ginge mit einem europäischen Denken wie bspw. einem "Masterplan Kombinierter Verkehr".

Die rechtzeitige Sicherung der für KV Terminals geeigneten Flächen ist ein erheblicher Faktor für ein zukunftsfähiges System. Die aktuelle Diskussion zur Novellierung der KV Förderrichtlinie zeigt dies recht plakativ, die Berücksichtigung von Flächen hat einen anderen Stellenwert bekommen: Satellitenflächen, erweiterte Abstellflächen. Das sind wichtige Signale für den Betrieb einer Umschlaganlage mit chronisch knappen Flächenressourcen

In einer Studie des BAG zur Raumplanung in Binnenhäfen gaben beispielsweise 64% der befragten Binnenhäfen an, dass ihre Verkehrsinfrastruktur zu mindestens 75% ausgelastet ist. Das bedeutet, dass mehr als zwei Drittel der hafenbezogenen Logistikknoten für den Seehafenhinterlandverkehr bereits hoch bis sehr hoch ausgelastet sind und damit die Aufnahme der prognostizierten Mengensteigerungen im Güterverkehr in den nächsten Jahren nicht effektiv über diese Logistikknoten abgewickelt werden können. Allein im Bereich der Binnenhäfen planen gemäß der BAG Studie 23 Standorte (ein Drittel der befragten Unternehmen) eine Erweiterung/Ausbau des Hafens in den nächsten Jahren.

Dabei sollen die geplanten Flächenerweiterungen in hohem Maße die Engpässe bei KV Umschlaganlagen angehen, um den Umschlag der prognostizierten Mengen bewältigen zu können.

Ein starker Fokus auf den umweltfreundlichen KV wird hierbei deutlich. Der Druck auf die Bereitstellung ausreichender Umschlagkapazität insbesondere im KV (Container, Wechselbrücken, Sattelanhänger) in den Häfen ist hoch. Die Optionen zur Steigerung der Kapazitäten lie-

Logistik

gen in der infrastrukturellen Erweiterung, der Prozessoptimierung und in der Erweiterung von Flächen bzw. einer signifikanten Erhöhung der Flächeneffizienz:

- 1: Neue Flächenbedarfe strategisch planen
- 2: Neue Flächen sichern für Neu- und Ausbau
- 3: Bestehende Flächen effizienter nutzen
- 4: Mischnutzung in urbanen Räumen

Insbesondere im urbanen Bereich und ausgelasteten Gewerbegebieten und Häfen besteht eine sehr hohe Nutzungskonkurrenz für begrenzte Kapazitäten an Raum und Infrastruktur. Mit dem Bestreben eine höhere Flächeneffizienz zu erreichen, werden zunehmend auch innovative Konzepte diskutiert und getestet.

Ein einfaches Beispiel dafür ist der Einsatz von Querverladesystemen wie dem Container Mover in der Schweiz, der lediglich eine LKW-Fahrspur neben einem Verladegeleis voraussetzt und somit mit minimaler Infrastruktur einsetzbar ist, allerdings Umbauten an Tragwagen und spezielle Fahrzeuge erfordert. Ein deutlich komplexeres Beispiel ist das BoxBay System, das derzeit in Dubai als modularer Prototyp gebaut und getestet wird. Hier wird ein Containerstack in Form eines Hochregallagers geschaffen, um Kapazität in der Höhe zu gewinnen. Die Idee ist grundsätzlich nicht neu, aber die Umsetzung

und der Betriebstest sind bisher einmalig, Skalierungen auf kleinere Einheiten sind prinzipiell möglich.

Noch spezieller wird es mit dem System von Max Bögl, das eine Magnetschwebetechnik zum Transport von einzelnen Containern in schneller Abfolge nutzt. Hieraus ergeben sich neue Möglichkeiten der Verknüpfung von Logistikknoten und möglicherweise die Erweiterung der Systemgrenzen für den Kombinierten Verkehr. Über die üblichen Systemgrenzen hinaus geht auch das Konzept der urbanen Mischnutzung für La Chapelle in Paris. Die Kombination eines Schiene-Straße Terminals mit Büros und Tennisanlagen in einem Gebäudekomplex bietet Realisierungsmöglichkeiten im innerstädtischen Bereich, dort wo der höchste Flächendruck herrscht.

Alle diese Beispiele haben Vor- und Nachteile und sind nicht überall einsetzbar, aber sie zeigen Optionen auf, den KV ergänzend zum "traditionellen" Terminal zu unterstützen. Das klassische System an Umschlaganlagen wird weiterhin die Hauptkapazität im KV stellen, ein strategischer Ausbau und die Sicherung der dafür notwendigen Flächen vorausgesetzt. Alternative Optionen können zusätzlich Möglichkeiten für mehr Flexibilität schaffen. Beides ist notwendig für weitere Verkehrsverlagerung. KV geht nur gemeinsam!

Anzeige

# Logistikzentrum HOF-Gattendorf



## IM VERTRAUEN EINER PARTNERSCHAFT

### 95028 HOF

In Bayern ganz oben – in Deutschland zentral

### Verfügbar ab Oktober 2021

18.000 m² hochwertige Logistik-/
Produktionsflächen
flexibel unterteilbar in 9.000 m² / 4.500 m² / 4.500 m²
Automobilzulieferpark, Anschluss A93 / A72 & A9



Näheres unter: www.ltg-logistik.com/hof I Tel.: 0851 8850