



Von links nach rechts: Daniel Scherrer, Axel Plaß, Thomas Schlipköther, Uta Maria Pfeiffer | Bilder: SGKV | Aya Schamoni

SGKV-Terminaltag 2021

KV Förderung Mitte 2022

Die Fortschritte bei der neuen Förderrichtlinie für den Kombinierten Verkehr (KV), höhere Terminalkapazitäten durch Digitalisierung statt konventionellem Ausbau, Gewinnung von bahn-fernen Kunden für Schiene und Wasserstraße – das waren die zentralen Themen auf dem Terminaltag der Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr (SGKV) Anfang November in Berlin.

Die neue Förderrichtlinie für den KV steckt noch in der Abstimmung zwischen den Ministerien. Ein Inkrafttreten zum 1. Januar 2022 – wie von der Branche erhofft – ist daher praktisch ausgeschlossen, zumal die Richtlinie noch bei der EU-Kommission in Brüssel notifiziert werden muss. Das teilte ein sichtlich zerknirschter Ralf Bammerlin vom Logistikreferat des Bundesverkehrsministeriums (BMVI) den rund 100 Teilnehmern des diesjährigen SGKV-Terminaltags in Berlin mit. Praktisch werde das nur geringe Auswirkungen haben, denn weil es auch noch keinen Bundeshaushalt für 2022 gibt, könnten eventuelle Förderanträge ohnehin nicht beschieden werden. Realistischerweise sei damit zu rechnen, dass die Förderung im Juni ins Rollen kommt.

Von den Wünschen der Branche an die neue Förderrichtlinie werden laut Bammerlin höchstwahrscheinlich zwei Punkte erfüllt: Zum einen werden künftig Ersatz- und Modernisierungsinvestitionen gefördert werden können. Zum anderen werden Maßnahmen zur Digitalisierung und zur Effizienzsteigerung förderfähig werden. Eher keine Hoffnung sollte sich die Branche darauf machen, dass anteilig auch Terminals gefördert werden, die zu weniger als der Hälfte für den KV genutzt werden.

Die bisherige Förderung war laut Bammerlin zumindest aus Steuerzahlersicht ein voller Erfolg: Mit jedem Euro Einsatz sei volkswirtschaftlicher Nutzen von 18 Euro erzeugt worden. Zum Vergleich: Bei den meisten Projekten des Bundesverkehrswegeplans liegt der Nutzen je investiertem Euro im einstelligen Bereich. Seit Inkrafttreten der KV-Förderrichtlinie (1998) sind 102 Anlagen gefördert worden. Bammerlin appellierte an die anwesenden Branchenvertreter, gegenüber Bundestag und Ministerien intensiver für den KV und seine Förderung zu werben. „Gehen Sie erhobenen Kopfes in die Diskussion rein, machen Sie den KV bekannter!“, sagte er.

Chips und Köpfchen statt Stahl und Beton

50 neue KV-Terminals bis 2030 – diesen Bedarf hat das Beratungsunternehmen Roland Berger in einem Gutachten für den Verband Deutscher Verkehrsunternehmen errechnet, wenn bis dahin das politische Ziel von 25 Prozent Modal-Split-Anteil der Schiene erreicht werden soll. Das sei angesichts der heutigen Planungs- und



Felix Paul Czerny

Bauzeiten ziemlich illusorisch, warnte Thomas Schlipköther, Vorstandsmitglied der Duisburger Hafen AG (Duisport). Stattdessen empfahl er, die Umschlagleistung bestehender Terminals mit Digitalisierung zu erhöhen. Ziel müsse es sein, die Verweilzeiten der Züge massiv zu verringern und zeitraubende Fehler in den Prozessen zu vermeiden. Als Beispiel aus der eigenen Praxis nannte er OCR-Gates (Texterfassung) für alle einfahrenden Züge. Im Zusammenspiel mit Ortungstechnik für die Züge könnten so die Containerbrücken fast vollautomatisch die richtigen Container ansteuern. Dadurch sei die Entladezeit von anderthalb oder gar zwei Stunden auf 45 Minuten mehr als halbiert worden. Inzwischen habe Duisport auch ein „Rivergate“ entwickelt, das in ähnlicher Weise Container auf ankommenden Schiffen erfasst. „Mit Rücksicht auf die ältere Generation haben wir es nicht ‚Watergate‘ genannt“, fügte er scherzhaft hinzu. Beim Beladen schützen OCR-Kameras an den Brücken vor Fehlverladungen. „Alle behaupten, es gäbe bei ihnen keine Fehlverladungen“, warnte Schlipköther vor Schönrederei. „Natürlich gibt es die.“ Die OCR-Kameras stoppen die Kranung, sobald sie einen Fehler wahrnehmen. Eine weitere Beschleunigung der Prozesse wird durch vorausschauendes Stauen der Container erreicht. Bei einem Schiff, bei dem zum Beispiel auf dem Weg nach Basel in Mannheim ein Teil der Container entladen werden soll, sorgt ein Belade-Algorithmus dafür, dass in Mannheim möglichst nicht noch einmal Container umgestellt werden müssen, um eine gleichmäßige Beladung zu erreichen. Im Optimalfall lasse sich so eine zusätzliche Fahrt von Rotterdam nach Basel herauskitzeln. Im Fall technischer Störungen an den Kränen unterstützt ein erfahrungsbasierter Algorithmus bei der Entscheidung, ob es besser ist, auf die Reparatur zu warten oder den Verladeprozess woanders fortzuführen. Im Regelfall wird ab einer kalkulierten Ausfalldauer von mehr als zwei Stunden umdisponiert.

Verlader muss sich auf Schwächen der Schiene einlassen

Viele Enttäuschungen von Handel und Industrie im Schienengüterverkehr rühren daher, dass sie erwartet haben, ihre bisherigen Lkw-basierten Prozesse 1:1 weiterführen zu können. Axel Plaß von



Ralf Bammerlin

der Hamburger Spedition Zipfel, die inzwischen 80 Prozent Schienenanteil hat, warnte vor dieser Illusion: „Wir müssen dem Verlader erklären, dass er mit den Schwächen der Schiene leben muss.“ Wenn man Eisenbahntransporte ohne Zeitreserven plane, funktioniere es nicht. Plaß betonte, dass die Verlader oft überzogene Erwartungen haben.

„Warum will er den Container um 8 Uhr morgens haben? Weil er es kann.“ In vielen Fällen sei das aber gar nicht nötig. „Eisenbahnfahren bedeutet Nachdenken, Lkw-Fahren bedeutet einfach Losfahren“, ergänzte Schlipköther.

Uta Maria Pfeiffer vom Industrieverband BDI kündigte daher für das Jahresende eine Broschüre an, die potenziellen Interessenten den Weg für einen Umstieg vom Lkw zum KV ebnen soll. Je kleiner das Unternehmen ist, desto schwieriger sei es, stellte sie heraus.

Eisenbahn grenzüberschreitend denken

Nicht ganz unerwartbar driftete die Diskussion zum Ende in Richtung Bahnpolitik ab. Daniel Scherrer von der Infrastruktursparte

der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) appellierte indirekt an die DB Netz, ihre Hausaufgaben zu machen und auch über die Grenze zu blicken. „Ich bin immer entsetzt, wenn ich verspätete internationale Züge sehe“, sagte er.

Er empfahl, den Ausbau der Infrastruktur streng an den bereits identifizierten Engpässen zu orientieren – ein

indirekter Tadel für die deutsche Regulierungspraxis, dass der Netzbetreiber für überlastete Strecken zwar Pläne zur Erhöhung der Schienenwegkapazität ausarbeiten muss, denen dann in der Regel aber keine Taten folgen. Scherrer warnte aber auch vor zuviel Neubau: Dieser ziehe unweigerlich Instandhaltungsaufwand und nach einiger Zeit auch Erhaltungsinvestitionen nach sich. Die Gefahr sei, dass der Staat dann kneife. „Das ist nicht sexy für Politiker.“

Übernahme von DB-Anlagen erleichtern

Schlipköther kritisierte, dass DB Netz viele Vorbahnhöfe im Ruhrgebiet ungenutzt dahinsiechen lässt. Wenn sie zur Pufferung von Zügen genutzt werden könnten, ließe sich die Kapazität der Umschlagterminals steigern. Grundsätzlich wäre Duisport auch bereit, solche Vorbahnhöfe in die eigene Obhut zu übernehmen – unter der Voraussetzung, dass seinem Unternehmen genauso wie DB Netz 95 Prozent der Investitionskosten vom Bund erstattet werden.

Matthias Roeser

Learn more about our **new steel warehouse now!**

For more info visit: steel-warehouse.com

EXPERIENCE. INNOVATION. PARTNERSHIP.

HAEGER & SCHMIDT LOGISTICS

- Inland Navigation
- Projects
- Port Logistics
- Intermodal
- Short Sea
- Shipping & Forwarding

Haeger & Schmidt Logistics GmbH • Vinckeweg 22 • 47119 Duisburg
 T +49 203 8003-0 • info@haegerundschmidt.com • www.haegerundschmidt.com