

ANZEIGE

## NORWEGEN

Oslo, Stavanger, Bergen, Trondheim, Aales und Nebenplätze

mehrmals wöchentlich direkte Abfahrten mit Sammelgut, Teil- und Komplettladungen

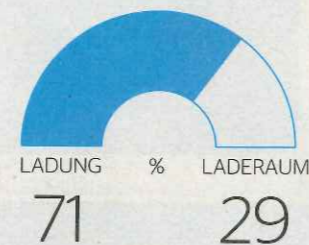


Ihr Spezialist

seit 1925 in Hamburg – seit 1867 in Oslo

TEL 040/78 09 94-0 | FAX 040/78 09 94-44  
 E-MAIL HOLGER@FISCHERSPED.DE

### Transportbarometer



### Nachfrage bröckelt

Die Nachfrage nach Laderaum hat in Deutschland leicht nachgelassen - sowohl im innerdeutschen Verkehr als auch auf vielen grenzüberschreitenden Routen. Innerdeutsch ist freier Laderaum weiter stark gefragt, bei ausgehenden internationalen Verkehren überwiegt die freie Kapazität. Europaweit liegt das Verhältnis Ladung/Laderaum bei 71:29 Prozent. (1a)

Anteil der Angebote von Ladung und Laderaum nach Ländern in Prozent



# Lernen vom Nachbarn

SGKV-Terminaltag zeigt Ansätze, wie DACH-Länder ihre Mittel effizienter einsetzen könnten

Von Heinrich Klotz

Die Länder in der DACH-Region sind zu sehr damit beschäftigt, das Rad selbst neu zu erfinden. Das war eine Erkenntnis des Terminaltages, den die Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr (SGKV) in der vergangenen Woche in Berlin veranstaltete. Deutschland, Österreich und die Schweiz könnten viel mehr von den Initiativen der Nachbarn lernen und so manche „best practice“ in Sachen kombinierter Verkehr übernehmen.

Österreich beispielsweise hat ein ausgeklügeltes Konzept entworfen, wie das Leistungsbild von Terminals detailliert erfasst und ihre Rolle im künftigen Gesamtkonzept bewertet werden kann. Das Verkehrsministerium habe dabei auch berücksichtigt, welche grenznahen ausländischen Standorte bereits entwickelt wurden oder gerade entstünden, berichtet Franz Schwammenhöfer, Logistikbeauftragter beim österreichischen Verkehrsministerium BMVIT. Dadurch entsteht eine genaue Übersicht, welche Anlagen in welcher Form erweiterungsbedürftig sind - und wo auch neue Kombiterminals zu planen sind.

Die Schweiz kann als Vorbild dafür dienen, wie Bahninfrastruktur konsequent ausgebaut wird. Die Hardware wie beispielsweise der Gotthard-Basistunnel braucht aber immer auch eine „leistungsfähige Software“, unterstreicht Arnold Berndt, Leiter Sektion Güterverkehr im Verkehrsministerium BAV. In diesem Falle sorgt die Vorlage „Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur“ (Fabi) für den nötigen Finanzrahmen. Das Gütertransport-



Über 100 Teilnehmer folgten der Einladung der SGKV nach Berlin. Die Turbinenhalle im Heizkraftwerk Moabit wird wohl auch 2018 genutzt - für den dann 4. Terminaltag.

gesetz wurde entsprechend revidiert - nicht gerade zur großen Freude der Straßengüterverkehrslobby. Allerdings behält die Politik auch die Hand am Steuerhebel. Berndt: „Sie müssen den Betreiber der Infrastruktur an die Hand nehmen, damit er auch das tut, was nötig ist.“

Deutschland schließlich hat zuletzt mit dem Masterplan Schienengüterverkehr gepunktet. Auch wenn Praktiker wie der bayerische Spediteur Wolfgang Thoma noch an einer raschen Umsetzung zweifeln: Das klare Bekenntnis zum Schienengüter-

verkehr und die Bereitschaft, dies in wirksamen Maßnahmen an den Markt zu bringen, wäre zumindest auch in Teilen für Österreich und die Schweiz denkbar und lohnenswert.

Noch allerdings dominiert in Europa die „Kleinstaaterei“, bedauert Peter Lüttjohann. Das habe sich gerade in den langen Wochen der Rheintalbahn-Sperrung gezeigt, unterstreicht der Referatsleiter im deutschen Verkehrsministerium BMVI: „Rastatt hat gezeigt, was alles nicht stimmt im europäischen Bahnverkehr. Hier muss gearbeitet wer-

den - Sie können nicht alle Probleme durch Redundanzen lösen.“

Einen Blick über die Grenze gewährt die SGKV auch mit dem zweiten Schwerpunktthema ihres Terminaltages. Da geht es um technische Entwicklungssprünge beim LKW - und die Frage, ob die zwangsläufig zulasten des Kombinierten Verkehrs gehen müssen. Ein mutiges Thema für die Kombilobby - aber es hat sich gelohnt. Ob Oberleitungs-LKW, Platooning oder 25-m-Fahrzeuge: All diesen Initiativen attestieren viele der 100 Teilnehmer und Referenten auch Positives für den Kombinierten Verkehr.

### Platooning auf der Schiene?

Michail Stahllhut beispielsweise würde liebend gern den Abstand der Züge ähnlich verkürzen wie beim LKW-Platooning. Der Chef der Güterbahn SBB Cargo International wittert da jede Menge zusätzlicher Kapazität, die die Schiene dringend braucht.

Selbst der Oberleitungs-LKW bekommt ein grünes Kombi-Mäntelchen. Die Schiene könne nicht alles leisten, was da gefordert werde, betont Hasso Grünjes, der bei Siemens für das Projekt „E-Highway“ zuständig ist. Abgesehen davon, dass Oberleitungs-LKW sehr gut auch für Vor- und Nachlaufverkehre eingesetzt werden könnten: „Wir müssen auch auf der Straße dekarbonisieren - da kommen wir nicht dran vorbei, wenn wir die Klimaziele erfüllen wollen.“

Ähnlich argumentiert auch Spediteur Thoma. Er setzt auf 25 m lange LKW und ist davon überzeugt, dass sie nicht nur auf der Straße Positives für die Umwelt leisten, sondern eben auch im Kombinierten Verkehr. Der Weg hin zum E-LKW sei da nur konsequent, sagt er.

24plus/Online:  
 Neue Partner  
 im Norden

ANZEIGE

