

LOGISTIK + TRANSPORT INTERMODAL

Logistikzentrum Hafen Duisburg

| Bild: duisport | Blossey

► Titelthema: Intermodaler Transport in Europa – Chancen für Häfen, Schiff und Bahn

Rekordzahlen in Duisburg | EUROGATE: Hamburg leidet unter Großcontainerschiffen | DUSS im Porträt
Messe-Special transport logistic | Frankenbach expandiert mit neuen Produkten | GreenPort Brunsbüttel

Alles aus einer Hand:
Umfassender Versicherungsschutz für
Kasko, Maschine, Elektronik, Haftpflicht.

Allianz Esa:
Kompetent. Flexibel. Innovativ.

www.allianz-esa.de

Allianz  Esa

Sorgenkind Intermodalverkehr?

Liebe SuT-Leser!

Eigentlich kann Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt ganz zufrieden sein. Die verkehrspolitisch erwünschte Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf Schiene und Wasserstraße ist in Deutschland und den angrenzenden Nachbarländern zum Erfolgsmodell geworden. Während der Binnenschiffsverkehr in den vergangenen 15 Jahren stagnierte oder nur leicht zunahm, wuchs die Zahl der beförderten Container von 1,3 Mio. TEU auf 2,2 Mio. TEU in 2013. Bei der Bahn stieg die Zahl der beförderten Ladeeinheiten von 3 Mio. in 2000 auf 4,35 Mio. oder 6,5 Mio. TEU in 2013.

Auch für die Binnenhäfen hat die Entwicklung des Intermodalverkehrs in dieser Zeit eine entscheidende Rolle gespielt, um Mengenverluste bei traditionellen Massengut- und Stückgut-Umschlagsmengen zu kompensieren. Am spektakulärsten ist dies dem Hafen Duisburg gelungen, der seine KV-Umschlagsmengen mit Bahn und Schiff von 350.000 TEU im Jahre 2000 auf heute 1,75 Mio. TEU vervielfacht hat. Während sich die Binnenschiffsmengen mehr als verdoppelten, wuchs das Bahnaufkommen in Duisburg um rund 950 %. Aber auch andere Häfen konnten parallel deutliche Zuwächse bei Kombiverkehren mit Bahn und Schiff verzeichnen, wie z. B. Dortmund (+384 %), Stuttgart (+367 %), Wien (+366 %), Straßburg (+292 %) Neuss-Düsseldorf (+231 %) oder Köln (+181 %).

Trotz dieser insgesamt erfreulichen Entwicklung findet parallel ein weiter ungebremstes Wachstum des Straßengüterverkehrs statt. Andererseits machen sich einige Kombioperateure Gedanken, wie man weitere Teile des Straßengüterverkehrs auf Bahn und Schiff umleiten kann. Im Seehafen Rotterdam geschieht dies durch Festlegungen in den Betreiberverträgen der neuen Containerterminals an der Maasvlakte II: Hier sollen künftig 45 % statt bisher 30 % der Umschlagsmengen per Binnenschiff und 20 % statt bisher 10 % per Bahn transportiert werden. Dies wird in den nächsten Jahren zu strukturellen Verschiebungen zugunsten von Bahn und Schiff im Hinterlandverkehr führen.

Das größte Verlagerungspotenzial wird jedoch bei Trailerverkehren gesehen, von denen lediglich 10 % des Fahrzeugbestandes in Europa kranfähig ausgerüstet sind. Mittlerweile machen Verlader bei ihren Lkw-Transporteuren Druck kranbare Sattelaufleger zu beschaffen, da die Mehrkosten heute so gering sind, dass dies auch für mittelständische Unternehmen zu verkraften ist. Deutschlands größter Betreiber von Bahnkombiterminals DUSS stellt einen erfreulichen Zuwachs der Trailerverkehre fest, der z. B. in Köln-Eifeltor bereits 35 % des Umschlages beträgt. Mit den Systemen Modalohr, CargoBeamer und NiKRASA gibt es praxiserprobte technische Lösungen für den Transport nicht kranbarer Sattelaufleger, die allerdings Investitionen in Spezialwaggons bzw. spezielles Umschlagsequipment verlangen.

Die luxemburgische CFL multimodal fährt täglich acht Ganzzüge mit dem Modalohr-System zwischen Bettembourg und Le Boulou an der spanischen Grenze. Mit den Modalohr Spezialwaggons können 20 nicht kranbare Sattelaufleger mit bis zu 4 m Höhe simultan be- und entladen werden. Das CargoBeamer-System wird seit zwei Jahren zwischen Wolfsburg und Saarbrücken erfolgreich eingesetzt. Mitte April startete eine neue Linienzugverbindung für 4 m Auflieger zwischen Köln und Mailand. NiKRASA steht für ‚nicht kranbare Sattelaufleger‘. Zum Umschlag dient eine mit herkömmlichen Taschenwagen compatible Transportplattform, in die der Trailer eingefahren wird. Derzeit werden NiKRASA-Plattformen

auf den Relationen Padborg - Verona, Herne - Verona sowie Bettembourg - Triest eingesetzt. Weitere Relationen von Göteborg, Lübeck, Rostock, Köln und Hannover nach Verona, Herne - Wien sowie Malmö - Herne - Bettembourg - Le Boulou sind geplant.

Die drei Beispiele sollen verdeutlichen, dass das große Marktvolumen der nicht kranbaren Sattelaufleger mit neuer Technik und attraktiven Kombiverkehrsangeboten gezielt angegangen wird. Nutznießer wird ausschließlich der Bahngüterverkehr sein. Dies erfordert andererseits jedoch den weiteren Ausbau des Schienennetzes für den Güterverkehr. Wolfgang Müller, Vorsitzender der Geschäftsführung der Deutschen Umschlaggesellschaft Schiene - Straße (DUSS) sieht in einem Interview in diesem Heft dafür positive Perspektiven und stellt ein Umdenken bei nationalen und europäischen Netzbetreibern fest: „Die absolute Priorisierung des Personenverkehrs beim Netzausbau gehört eindeutig der Vergangenheit an. Der internationale Güterverkehr hat Vorrang vor dem nationalen Personenverkehr und das wird von den nationalen Bahnen auch so gelebt“, urteilt Müller. „KV-Züge fahren heute mit Geschwindigkeiten von 120 Stundenkilometern schneller als regionale Personenzüge. KV-Züge schwimmen heute im Fernverkehr problemlos mit“. Dem kombinierten Verkehr komme auch der fahrplanmäßige Verkehr zugute, womit er von den Trassendisponenten sicher eingetaktet werden könne.

Die Sperrung der Schiersteiner Autobahnbrücke von Mainz nach Wiesbaden sowie anderer Rheinbrücken in Köln und Duisburg bezeichnet hingegen Ernst Frankenbach, geschäftsführender Gesellschafter der Frankenbach-Container-Terminal, Mainz, als „Konkurserklärung der Infrastrukturpolitik in der Bundesrepublik Deutschland“. Mit Millionenaufwand würde der Bau von Kombiterminals zur Verkehrsverlagerung von der Straße auf Schiene und Wasserstraße gefördert. „Der marode Zustand der unmittelbar angrenzenden Straßensuprastruktur gefährdet anschließend die erzielten Verlagerungserfolge oder macht diese sogar rückgängig“, kritisiert Frankenbach und sieht kurzfristigen Handlungsbedarf.

Probleme gibt es auch mit der Suprastruktur im Bahnnetz rund um Ballungsgebiete mit mehreren Terminalstandorten wie Duisburg oder Mannheim/Ludwigshafen. So hat man noch vor zehn Jahren wichtige Abstellgleise und Vorbahnhöfe zurückgebaut, die heute aufgrund der kontinuierlich wachsenden Ganzzugverkehre aus den Duisburger Häfen dringend benötigt werden. Duisburgs Hafenchef Erich Staae erwartet insofern, dass DB-Netz durch die Zuwendung entsprechender Finanzmittel die Voraussetzung für weiteres Wachstum an den KV Standorten schafft. Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt ist also gut beraten, darauf zu achten, dass die Anfang Januar mit der DB unterzeichnete neue Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV II) zur Modernisierung des Schienennetzes mit einem Gesamtvolumen von 28 Mrd. Euro bis 2019 in angemessener Weise dem Schienengüterverkehr zugutekommt, denn sonst dürfte der prosperierende Intermodalverkehr bald zu einem Sorgenkind des Ministers werden.



*Hier bleibt Ihr
Hans-Wilhelm Jünker*

EDITORIAL

Sorgenkind Intermodalverkehr? | 3

MARKT + MELDUNGEN

Persönliches | 6
 Hannelore Krug 50 Jahre bei der Wittig GmbH | 8
 Kübler transportiert ALPENPERLE zum Weißensee | 8
 Kiellegung von BUNKER SERVICE 14 für NWB Hamburg | 8
 Abschlussprüfung zum Traumberuf bestanden | 9



Der Nachschub für Scylla schwimmt | 9
 Impressum | 9

VERKEHRSPOLITIK

Parlamentarischer Abend des BDB | 12
 23. Hamburger Hafenfrühstück | 15
 Jahresbilanz 2014 der DB AG präsentiert | 16



II. Hafenhinterlandkonferenz Sachsen-Anhalt | 18
 Herbstbericht 2014 des BAG | 20

SCHIFFFAHRT + PRAXIS

Albertkanal in Belgien wird modernisiert | 22
 Allianz Esa-Spezialagentur Peter Kühnle, Duisburg expandiert | 24
 Akademie Barth online | 24
 HEBO Maritime GmbH aus Mülheim im Porträt | 26
 Rhenus übernimmt CFND | 28



Schwefefähre Osten-Hemmoor ist über 105 Jahre alt | 30
 Gruner&Jahr kooperiert mit Nicko Cruises | 32
 Anleger für Flusskreuzfahrtschiffe in Duisburg | 33
 Vollversammlung des Deutscher Fährverbandes in Attendorn | 34
 Fachseminare Krisenkommunikation in der Binnenschifffahrt .. | 35

RECHT + TRANSPORT INTERMODAL

Aktuelle Transportrechtsprechung englischer Gerichte | 36
 Im Interview: Kurt Ackermann von der BASF SE Ludwigshafen .. | 38
 LNG: Sicherheitsrichtlinien für die Landseite verfügbar | 40

MESSEN + KONGRESSE



Shipping Technics Logistic in Kalkar: 29. bis 30. September .. | 41
 11. Maritime Industry vom 2. bis 4. Juni in Gorinchem | 42
 transport logistic 2015 auf Wachstumskurs | 43
 SUT|CeMAT Hafenforum auf der transport logistic | 48



HAFEN + TRANSPORT INTERMODAL

+++ CONTAINERTICKER +++ | 49 - 56
 Der Kombinierte Verkehr: Terminalkarte der SGKV | 49
 Contargo erhebt seit 15. April Congestion-Zuschlag | 52
 neska Intermodal erhebt ab 18. Mai Congestion-Zuschlag .. | 52
 Evelyne Hum leitet Euro Terminal Kehl | 52
 MAFI präsentiert Zugmaschine für den Schwerlasteinsatz ... | 53
 Alsace Rotterdam Express: Ab 2015 vier Abfahrten pro Woche .. | 54
 SGKV: Mehr Trailer auf die Schiene – Branche ist zuversichtlich .. | 55
 Vier neue Leercontainerstapler von Terex Port Solutions ... | 56
 Polzug bindet Terminal Breslau an sein Transportnetz an ... | 56
 Lärmaktionsplanung: EBA startet Öffentlichkeitsbeteiligung .. | 56

**TITELTHEMA | INTERMODALER TRANSPORT
 IN EUROPA – CHANCEN FÜR HÄFEN, SCHIFF + BAHN**

HHLA verbessert Betriebsergebnis um 10 % | 57
 EUROGATE Strategie erfolgreich | 58



12 Jahre Baltic Rail Gate | 61
 DUSS stellt sich neuen Marktherausforderungen | 62
 Hafen Brake meldet Rekord im Seeverkehrsumschlag | 64
 duisport Gruppe erwirtschaftet neuen Höchstwert in 2014 .. | 66

Distry Rail setzt auf Duisport	68
Aktives Revenue Management in Containerreedereien	70
Frankenbach expandiert mit neuen Produkten	72
Rostocker Hafen führt INPLAN Software ein	74
Blue Road Map: Routenplaner für das nasse Verkehrssystem	75
Haeger & Schmidt Niederlassung Andernach im Porträt	76
Containerschmiede CHS baut Produkte nach Maß	78
HHLA optimiert Lkw-Abfertigung	80
Cargo-Plattform verbindet Schiffe und Güterzüge	81
DNVGL zertifiziert Terminal Tollerort	82
NiKRASA macht Trailer kranfähig	83



Containerschiffsgrößen beeinträchtigen Terminalproduktivität	84
Bönen ist ein Hub für Hamburg	86
Savvy Synergy optimiert Planungen	88
Brunsbüttelports sind Greenport	90
Rubber Resources verlagert Gummitransporte auf die Maas	91
Erfolgreiches Jahresende für Terex Gottwald	92
Containerreederei Hapag Lloyd hofft auf positives Ergebnis in 2015	94
Automation im Terminalbetrieb mit Gaussin	96
Informationsabend Brunsbüttel: Binnenschiffe konkurrenzfähig	97
BLG Logistics betreibt Lieferanten-Logistik-Zentrum in Krefeld	98
Duisport initiiert Forschungsprojekte zum Kombinierten Verkehr	100
Railrunner bringt bimodale Technologien nach Europa	102
RheinCargo präsentiert Jahresbilanz	103
KSW eröffnet neue Lokwerkstatt und Lokport	104
Schweizerische Rheinhäfen veröffentlichen Quartalsbericht	106
Deltaport integriert Bargelink Portscout	107
CTD Dortmund 2015 auf Rekordkurs	108



SUT-Interview mit Berit Börke von Transfracht	110
Danser führt Hub&Spoke auf dem Rhein ein	112
Kübler mit neuem Schwergutkran in Mannheim	113

CargoBeamer und BLS Cargo setzen Impulse im Alpen transit	114
Chongqing – Duisburg: Erfolg auf langer Strecke	116



Spedition Konrad Zippel erfolgreich im Hinterland unterwegs	118
Magdeburger Hafen 2014 erfolgreich	120
Interview mit Karl-Heinz Ehrhardt	120
Forschungsprojekt HARRM abgeschlossen	121
BLG Logistics mit neuem Sennebogen-Mobilkran	122

TECHNIK + SCHIFFFAHRT

SAR zu Wasser gelassen	123
MS ANJA zuverlässig unterwegs	124
Viking River Cruises tauft 12 Schiffe	126



WASSERBAU + INFRASTRUKTUR

Ingenieurpreis für Wurm + Köck Anlegestelle in Regensburg	129
---	-----

MARKTPLATZ | BÜCHERMARKT

Büchermarkt	10, 11, 30
Marktplatz	130
Schiffsbörse	131
Einkaufsbörse Buyer's Guide	132 - 139

