

# Kombinierter Verkehr

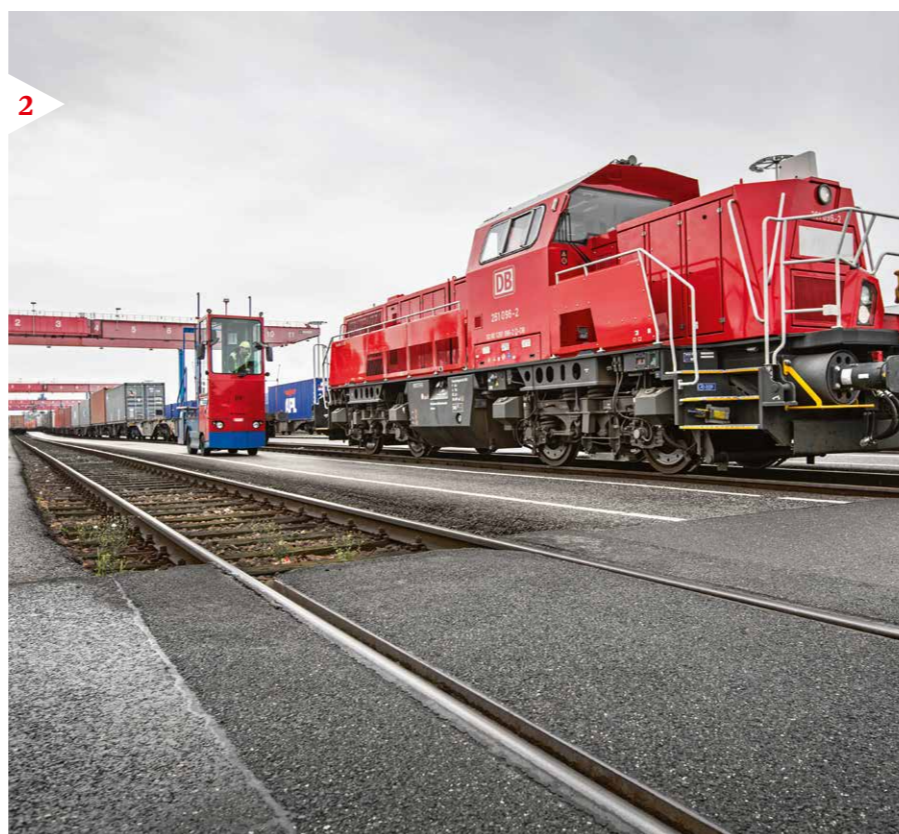
Ein Drittel des gesamten Transportvolumens von DB Cargo besteht aus Kombiniertem Verkehr.

## MINUTENGENAU

Im Jahr 1990 lag das weltweite Exportvolumen bei 3.500 Mrd. US-Dollar; bis 2019 stieg es auf rund 19.000 Mrd. US-Dollar an. Die EU als Gesamtmarkt ist dem Volumen nach der größte Handelsakteur, China die größte Exportnation. Einen wesentlichen Anteil an der Logistik dieser Warenströme hat der Verkehr in Containern. Eine der Schlagadern im europaweiten Schienengüterverkehr ist der Kombinierte Verkehr, in dem die Langstrecke über die Schiene und kleinere Stücke – vor allem am Anfang und Ende des Transports – mittels Lkw zurückgelegt werden. Bekanntes Beispiel dafür sind Waren aus Übersee, die per Containerschiff in die großen Häfen in Deutschland, Belgien und den Niederlanden transportiert und von dort per Bahn ins Hinterland verteilt werden.

Gerade die aktuellen Herausforderungen vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie haben die Vorteile der Schiene – Zuverlässigkeit und extreme Leistungsfähigkeit – noch einmal deutlich gemacht. Das gilt besonders für die grenzüberschreitenden Verkehre. So gab es im Lockdown beim Lkw-Verkehr Rückstaus mit extremen Längen, tagelange Wartezeiten und sogar Stillstände an den Grenzen. Im Gegensatz dazu haben sich Schienentransporte als krisenfest erwiesen. ▶

Der Online-Handel nimmt zu – der Paketversand wird immer wichtiger. Die Kunden erwarten eine Zustellung am nächsten Tag. Ein großer deutscher KEP-Dienstleister setzt deshalb bei der Paketbeförderung über große Strecken auf die Schiene und nutzt dabei die Vorteile des Kombinierten Verkehrs. Besonders wichtig sind dabei Angebote im schnellen Nachtsprung: Von Hamburg nach München fährt der Zug mit einer Geschwindigkeit von bis zu 140 km/h. Verspätungen? Fehlanzeige! Durch eine priorisierte Durchführung werden die Zeiten minutengenau eingehalten – die Anforderungen an Qualität, Pünktlichkeit und Abfertigungsprozesse sind extrem. Die Schiene bietet aber noch mehr Vorteile: Züge können auch am Wochenende fahren, ebenso die dazugehörigen Lkw im Vor- und Nachlauf. Das ist für viele Kunden interessant: DB Cargo arbeitet deshalb intensiv an Transportlösungen, um zukünftig weitere Paketsendungen nachhaltig auf die Schiene zu verlagern. Dabei sollen neue Verkehre innerhalb der Woche und am Wochenende aufgebaut werden. Richtig rund geht es mit den Paketen auf der Schiene kurz vor Weihnachten; dann werden angesichts der Mengen Sonderzüge eingesetzt: Letztes Jahr wurden allein am letzten Wochenende vor Weihnachten rund eine Million Pakete auf der Schiene transportiert. Dabei leisten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von DB Cargo vollen Einsatz, damit die Geschenke pünktlich unter dem Weihnachtsbaum liegen können.



1 — Das DUSSTerminal Köln Eifelort zählt zu den wichtigsten Großumschlaganlagen in Europa.

2 — DB Cargo bietet Kombinierten Verkehr mit spezifischen Branchenlösungen.

## 3 FRAGEN AN:

### Heinrich Klotz



Heinrich Klotz arbeitet seit 1988 für die DVZ und schreibt dort seit 1989 über das Thema Kombinierte Verkehr Schiene/Straße.

Welche Bedeutung hat der Kombinierte Verkehr heute für Industrieunternehmen?

— **KLOTZ** Das hängt vom Standort der Unternehmen ab. Versenden oder erhalten sie viele Güter beispielsweise durch die Schweiz, ist der KV für sie existenziell wichtig, weil sieben von zehn Tonnen dort auf der Schiene reisen. Anderswo allerdings ist die Industrie nur allzu bereit, für den berühmten Euro Ersparnis zum Lkw zu wechseln. Dabei ist der KV strategisch schon heute für alle Industrieunternehmen äußerst wichtig: Wer ihn heute in seine Logistik integriert, ist gewappnet für den grüneren Fußabdruck, den Verbraucher in Zukunft immer stärker für Produkte fordern werden. Gleichzeitig sichert er sich die nötige Transportkapazität auf der Schiene – bevor es andere tun.

Welche Rolle spielt der Kombinierte Verkehr für die weitere Entwicklung des Schienengüterverkehrs?

— **KLOTZ** Die Bedeutung kann man gar nicht hoch genug hängen! Kombinierte Verkehr ist oft eine gute Alternative zum defizitären Einzelwagenverkehr. Er ist das richtige Instrument, um trotz Güterstruktureffekts – Massenguttransporte nehmen tendenziell ab, Stückgut zu – den Umsatz im Schienengüterverkehr zu steigern. Und er integriert den Güterverkehr auf der Schiene in komplexe Supply-Chains, in denen die Bahn beweisen muss, wie gut sie Logistik kann. Damit ist Kombinierte Verkehr das Segment, das dem Schienengüterverkehr die Zukunft sichert.

Was braucht es Ihrer Ansicht nach, damit der Kombinierte Verkehr gegenüber der Straße „alternativlos“ wird?

— **KLOTZ** Kombinierte Verkehr wird immer eine Alternative bleiben, für die sich Kunden entscheiden, wenn Angebot, Preis und Leistung stimmen. Da hat auch mal der Lkw die Nase vorn – er muss es sogar oft, weil Kombinierte Verkehr nur einen Bruchteil des Volumens aufnehmen könnte, das auf der Straße tagtäglich bewegt wird. Ich wäre schon zufrieden, wenn er als ernst genommene Alternative selbstverständlich auf den Tischen aller Logistikscheiter läge. Dafür braucht es allerdings auch einen verkehrspolitischen Rahmen, der fairen Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern ermöglicht. Das gelingt derzeit leider nicht immer.

# Kombinierter Verkehr im Überblick

Als Carrier bieten wir unseren Kunden europaweite Ganzzugkonzepte von Terminal zu Terminal aus einer Hand. Als Lead Logistics Provider sorgen wir mit Door-to-door-Lösungen dafür, dass multimodale Logistikanforderungen optimal erfüllt werden.

## BESONDERE VORTEILE IM KOMBINIERTEN VERKEHR

### Die-44-Tonnen-Regelung:

Lkw im Vor- und Nachlauf des Kombinierten Verkehrs dürfen ein Gesamtgewicht von 44 Tonnen haben, also 4 Tonnen mehr als Fahrzeuge, die im reinen Straßenverkehr unterwegs sind.

### Ausnahmeregelungen bei Fahrverboten:

Im Kombinierten Verkehr entfallen im Vor- und Nachlauf Fahrverbote in der Ferienzeit und bis zu einer Entfernung von 200 Kilometer auch an Sonn- und Feiertagen.

### DOOR-TO-DOOR-LÖSUNGEN

#### INTEGRATION IN DIE PRODUKTIONS- UND LOGISTIKPROZESSE DER KUNDEN

Mit maßgeschneiderten Konzepten und Optimierung der Supply-Chain verzahnen wir unsere Serviceleistungen eng mit den Prozessen unserer Kunden.

- Kontraktlogistikleistungen und abgestimmte Branchenlösungen
- Realisierung schienenbasierter Just-in-time- und Just-in-sequence-Konzepte
- Individuelle IT-Lösungen zur Buchung, durchgängigen Steuerung und Überwachung der Sendungen
- Produktionssynchronisierte Wagentdirektbeladung ohne Versandlager an 365 Tagen im Jahr



#### INTEGRIERTE STEUERUNG

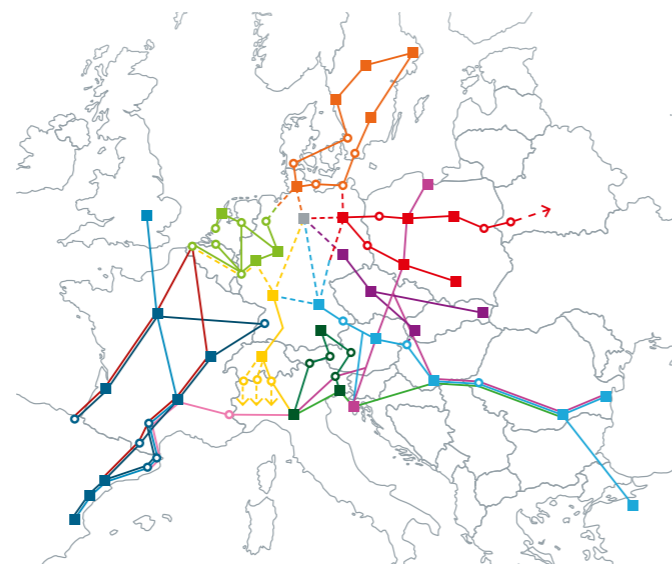
Wir übernehmen die Umsetzung sowie die Steuerung der gesamten Logistikkette inklusive der Vor- und Nachläufe in einem europaweit flächendeckenden Netzwerk.

- ✓ Schnelle und zuverlässige multimodale Door-to-door-Transporte
- ✓ Transparenz und Kontrolle über Track & Trace



► SIEHE AUCH KAPITEL „ZUSATZLEISTUNGEN“ S. 32.

## CARRIER-LEISTUNGEN: EUROPaweIT AUF ALLEN KORRIDOREN



# > 1.500

Züge pro Woche

#### MODERNE WAGENFLOTTE MIT WAGENSERVICES

- ✓ Europaweite Disposition
- ✓ Eigenes Schadwagenmanagement und mobile Instandhaltung
- ✓ Verlässliche, energieeffiziente und grenzüberschreitende Traktion
- ✓ Monitoring von Garniturläufen und Garniturzusammenstellungen

1 — Trimodaler Umschlagpunkt: vom Binnenschiff direkt in die Kesselwagen oder den Lkw.

2 — Über eine moderne Befüllanlage werden Chemikalien umgeschlagen und auf der Schiene sicher transportiert.

>> FORTSETZUNG REPORTAGE

### Trimodaler Umschlagpunkt

Durch den Bau des direkten Gleisanschlusses (► [Weiterlesen im Kapitel eigener „Eigener Gleisanschluss“ S. 14](#)) ist solvadis distribution in Gernsheim vom bimodalen zum echten trimodalen Tanklagerdienstleister aufgestiegen. Es ist die Grundlage geschaffen, sogar Ganzzüge hocheffizient und sicher zu verladen. Das Unternehmen ist so in der Lage, direkt zwischen den einzelnen Verkehrsträgern zu wechseln, Waren umzuschlagen und diese Leistungen auch auf dem Markt anzubieten. Die Flüssigchemieprodukte werden in einem hermetischen System zwischen den Verkehrsträgern bewegt, ohne mit der Außenwelt in Berührung zu kommen.

Im Rahmen der Bauarbeiten wurden nicht nur die Gleiskapazitäten wesentlich erweitert, sondern auch die Umschlagsflächen. Die Hafengesellschaft hat den Hafen entsprechend ausgebaut, sodass auch die Flexibilität für Binnenschiffe maximal ist. Eine Erweiterung der Tanklagerkapazität um 5 x 2.500 Kubikmeter ist bereits beantragt. Denn solvadis will flexibel auf die Bedürfnisse des Marktes reagieren und einen noch besseren Beitrag zur Versorgungssicherheit seiner Kunden leisten. Normalerweise werden im Tanklager Gernsheim Binnenschiffs- und Bahntransporte durch Direktverladung und -umschlag miteinander kombiniert; zunehmend bereitet man sich aber auch auf häufigere Niedrigwasser am Rhein vor. Vor solchen vorhersehbaren Problemen schützt das Unternehmen seine Kunden und sich durch den Ausbau der Schiene. ●



Neukundenservice  
neukundenservice@deutschebahn.com  
+49 203 9851-9000

