

Dezember 06

Intermodal von Tür zu Tür

Innovative Lösungen sollen den Wechsel zu verkehrsmittelübergreifenden Transporten einleiten. Thema des ersten internationalen Workshops im EU-Projekt PROMIT (Promoting Innovative Intermodal Freight Transport), der Mitte November in Basel stattfand, waren „Intermodale Tür-zu-Tür-Services“. Begeisterte Teilnehmer bescheinigten den Organisatoren eine rund herum gelungene Veranstaltung und ließen sich von hochkarätigen Sprechern aus Politik und Wirtschaft sowie von Interessenvertretungen über ihre Erfahrungen und Lösungen berichten. Darüber hinaus besichtigten die rund 100 Teilnehmer mehrere intermodale Terminals in Basel.

Der intermodale Verkehr muss seinen Kunden günstige und zuverlässige Angebote von Haustür zu Haustür bieten, um sich zu etablieren. Bei der Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf andere Verkehrsträger gilt es, sowohl organisatorische, technische und wirtschaftliche als auch strukturelle und logistische Aspekte zu berücksichtigen. Im PROMIT-Workshop wurden Erfolgsmodelle und Empfehlungen präsentiert, um die aktuellen Probleme zu beheben.

Der Teilnehmerkreis war bunt gemischt: intermodale Operateure, Verlader aus Industrie und Handel, Dienstleister sowie Vertreter von Forschungseinrichtungen, See- und Binnenhäfen und aus der Politik. Sie kamen aus ganz Europa, um sich über die neuesten Trends und Lösungen zu informieren und äußerten sich hochzufrieden über die Qualität der Sprecher, der Struktur und die Diskussionen. Die Referenten stellten in Sessions zu den drei Hauptlaufmodi Schiene und Straße, Binnenschifffahrt und Kurzstreckenschifffahrt besonders interessante Lösungen aus der Praxis vor.

Von der Straße auf die Schiene und zurück

Am Beispiel des transalpinen Verkehrs lassen sich wichtige Elemente aufzeigen, die Tür-zu-Tür-Services aufweisen sollten. Wie die Beispiele der Unternehmen HUPAC und ICF zeigen, gehören dazu flächendeckende Service-Netzwerke mit internationalen Übergängen und Verteilzentren, wie sie alle großen Kombigesellschaften anbieten. Darüber hinaus gilt es, die Effizienz der Leistungen stetig zu verbessern. Dies verdeutlichen Ansätze aus den EU-Projekten AlpFRail und BRAVO. Aber auch Kooperationen mit Partnern, Kundeninformationssysteme, die Organisation der kompletten Kette sowie Qualitätsstandards, die von allen Beteiligten eingehalten werden, sind von Bedeutung.

Barrieren, die aus Sicht der Teilnehmer gerade im transalpinen intermodalen Verkehr noch beseitigt werden müssen, sind die mangelnde Zuverlässigkeit, die niedrigere Priorität der Schienenfracht im Vergleich zum Personentransport, eingeschränkte Kapazitäten in Bezug auf Terminals und

Zugverbindungen und natürlich die Kosten. Aber inzwischen sprechen mehrere Erfolgsfaktoren für intermodale Transporte: die Kooperation zwischen den Akteuren der intermodalen Kette, niedrigere Preise als bei Transporten über die Straße, zuverlässige Dienste und die Konzentration auf Korridore oder in Terminals. Außerdem ließe sich intermodal 24 Stunden am Tag transportieren – ein deutlicher Vorteil des intermodalen Verkehrs über die Alpen verglichen mit Lkw-Transporten, da sowohl Österreich als auch die Schweiz über ein Nachtfahrverbot verfügen. Hierzu wäre es nötig, das intermodale Angebot durch einen 24-Stunden-Service im Terminal und flexiblere Anhol- und Zustellzeiten bei den Verladern zu verbessern.

Ohne unterstützende politische Rahmenbedingungen geht es aber nicht, wobei sich die Schweiz gerne als Vorreiter sieht, was die Förderung des intermodalen Verkehrs betrifft: Gebühren für Schwertransporte (leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe, kurz LSVA), das Nachtfahrverbot für Lkw sowie Finanzierungshilfen für Terminals und den Zugbetrieb im kombinierten Verkehr. Gäbe es eine noch höhere Priorisierung von Frachtzügen auf besseren Schienenwegen, wäre das Bild komplett.

Die Teilnehmer der ersten Session resümierten, es sei wichtig, die Kunden durch Qualität und Zuverlässigkeit zu binden. So bieten die UIRR-Kombigesellschaften (Internationale Vereinigung der Gesellschaften für den kombinierten Verkehr Schiene-Straße) über die Plattform CESAR die Buchung über das Internet, Tracking&Tracing und elektronische Bezahlendienste an, die zusammen mit der „Rollenden Autobahn“ immer mehr Transporteure überzeugen. BILK (Budapest Intermodal Logistic Center), der größte Logistikpark in Ungarn, ist zugleich eines der größten europäischen Terminals für intermodale Verkehre und wird durch die EU-Osterweiterung immer mehr zu einer wichtigen Drehscheibe für Süd-Ost-Europa. Hier hat die Qualität ebenfalls einen hohen Stellenwert. Neuerdings können der Vor- und Nachlauf direkt vom Terminal aus disponieren werden – ein echter Tür-zu-Tür-Service.

Intermodal aus dem „Effefferf“: Binnenschiff- und Kurzstreckenschiffahrt

Die Binnenschiffahrt sei besonders Erfolg versprechend für den innereuropäischen Transport, zumal sich neben der eigentlichen Hauptroute Rhein auch an der Seine und der Donau neue bedeutende Märkte entwickeln – darüber waren sich die Teilnehmer dieser Session einig.

Im Gebiet des Hafens Amsterdam arbeitet ein Schiff, das zugleich sein eigenes Terminal ist. Auf dem Schiff ist ein Kran angebracht, mit dem es Sammel- und Verteilverkehre für Container im Umland von Amsterdam durchführt. Das Binnenschiff als Verkehrsträger mit Netzwerkeigenschaften? Zukünftig könnte das Binnenschiff insbesondere in staugefährdeten Ballungsräumen eine Alternative zum Lkw sein, unabhängig von Terminals zum Be- und Entladen von Containern.

Eine Innovation mit großem Potenzial zeigt das EU-Projekt INTERMODESHIP, ein Fluss-See-Schiffs-Prototyp, der für den Roll-on-Roll-off-Verkehr (RoRo) entwickelt wurde. Hierzu wurde exemplarisch für die Strecke Duisburg – Karlstadt (Vänernsee, Schweden) ein Transportkonzept erarbeitet, um einen Liniendienst für Trailertransporte über die Route Rhein – Nordsee – Götakanal aufzubauen. Das Schiff hat eine Transportkapazität von 48 Sattelaufliegern oder Behältern in vier Reihen nebeneinander und drei Lagen übereinander. Derzeit wird an der Platzierung eines wirtschaftlichen Linienbetriebs gearbeitet, der Triangelverkehre zwischen Duisburg, England und Schweden einschließt. In Punkto Wirtschaftlichkeit weist das INTERMODESHIP gegenüber dem Lkw Vorteile bei Personal- und Treibstoffkosten auf, die in Korridorvergleichen zu niedrigeren Tür-zu-Tür-Gesamtkosten führten. Diese gilt es, nutzbar zu machen. Eine wirtschaftliche und umweltfreundliche Alternative zum Lkw-Verkehr bleibt INTERMODESHIP aber allemal.

Umschlagpunkte verlagern sich

Ein bestimmender Trend in der europäischen Kurzstreckenschifffahrt ist, dass zur Verteilung ins Hinterland eine Verlagerung von großen Seehäfen hin zu kleineren in staufreiem Umfeld stattfindet. Hierbei werden RoRo-Zubringerdienste für Reeder immer attraktiver, vor allem durch die Zeit- und Kostenvorteile beim Umschlag im Hafen. Aufbauend auf der speziellen Lösung des finnisch-schwedischen Forstindustrieunternehmens Stora Enso für die Kurzstreckenschifffahrt wurde ersichtlich, wie aus einer ursprünglich hoch spezialisierten Lösung (Secu box) eine „allgemeine“ Lösung wurde, die verschiedene Ladeeinheiten transportieren kann. Da die firmeneigenen Container nicht kranbar sind, machte das Unternehmen aus der Not eine Tugend und entwickelte ein Umschlagtechnologie-Fahrzeug, das nun auch (gestapelte) See-Container im RoRo-Verfahren bewegen kann. Dadurch ergibt sich eine optimale Platzausnutzung. Denn die Kassetten mit ihrem wetterfesten Schutzgehäuse, die Stora Enso ursprünglich für den Transport seiner Papierrollen entwickelt hat, eignen sich auch für anderes Frachtgut und können auf mehreren Transportmitteln eingesetzt werden.

PROMIT: Intermodaler Verkehr – Transportsystem mit Potenzial

Da es noch nicht viele intermodale Transportexperten gibt, verbreiten sich gute Lösungen erst langsam. In PROMIT werden die unterschiedlichen Aspekte des intermodalen Transports thematisiert, um innovative Ansätze mit möglichst breiter „Hebelwirkung“ zu identifizieren und die Wettbewerbsfähigkeit dieses Verkehrssektors zu stärken. Hierzu betrachten die Projektbeteiligten die Organisation und Geschäftsmodelle, die Infrastruktur, die Informations- und Kommunikationstechnologie, Abläufe und Services und schließlich Sicherheit, Politik und Gesetzgebung und werten sie aus.

Das Projekt begann im März 2006 und endet im März 2009. Die Koordinatorin PTV arbeitet mit acht weiteren Firmen aus Deutschland, Finnland, Griechenland, den Niederlanden, Ungarn und der Schweiz

gemeinsam an PROMIT, das über ein Budget von 2.808.600 Euro verfügt und von der EU im 6. Rahmenprogramm gefördert wird.

Der nächste PROMIT-Workshop findet am 8. und 9. Februar 2007 in Thessaloniki statt und befasst sich mit dem Thema „Sicherheit im intermodalen Verkehr“.

Rat und Tat für die Praxis: der Lenkungsausschuss

Namhafte Institutionen konnten für einen PROMIT-Lenkungsausschuss gewonnen werden, der die Projektteilnehmer berät und über Kooperationen gemeinsame Maßnahmen durchführt. Zu diesem Lenkungsausschuss gehören das Short Sea Promotion Centre Holland (SPC), die European Intermodal Association (EIA) und die Studiengesellschaft für den kombinierten Verkehr (SGKV).

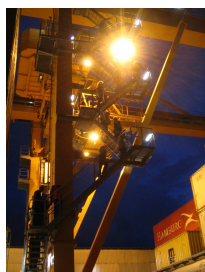
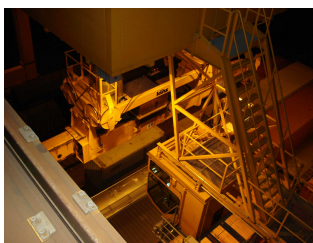
Das SPC ist eine Einrichtung zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs für Unternehmen, die sich für eine Güterverkehrsverlagerung auf europäische Wasserstraßen interessieren. Das SPC Holland gilt als „Urmodell“ für die anderen SPCs und ist unter anderem Gründungsmitglied des Europäischen Shortsea Network, in dem alle bestehenden 20 SPCs zusammengeschlossen sind.

Die EIA stellt die europäische Plattform für nachhaltige und innovative intermodale Transportkonzepte und Technologien dar. Sie vergibt jährlich Best Practice Awards an Unternehmen mit innovativen intermodalen Transportkonzepten.

Bereits 1928 wurde die SGKV als Verein zur Förderung des kombinierten Verkehrs in Deutschland gegründet. Mitglieder sind Unternehmen der deutschen Industrie und des Verkehrsgewerbes sowie das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Im März 2007 veranstaltet PROMIT zusammen mit der EIA eine Konferenz in Antwerpen, die EIA Best Practices und PROMIT Innovationen gemeinsam präsentiert.

Bildmaterial



Die Teilnehmer des PROMIT-Workshops besichtigten intermodale Terminals in Basel

Weitere Informationen:

http://www.ptv.de/cgi-bin/logistics/log_fimv.pl#PROMIT

www.promit-project.net