

Multimodal durch Mitteleuropa

Seit 2016 arbeiten Vertreter aus Politik, Chemieindustrie und Forschung aus sieben Ländern im „ChemMultimodal“ Projekt zusammen, um Chemiegüter von der Straße auf Intermodalverkehre zu verlagern.

Die Chemieindustrie hat ein hohes Interesse an der Stärkung des multimodalen Verkehrs, um so sichere und effiziente Transporte in ganz Europa durchzuführen. Insbesondere in Mittel- und Osteuropa wird heute aber ein großer Teil der Chemieprodukte nur auf der Straße transportiert.

Der multimodale Verkehr wird auch als intermodaler oder kombinierter Verkehr bezeichnet und bezieht die Verkehrsträger Bahn sowie auch das Binnenschiff ein. Er befindet sich derzeit in einem sehr harten Wettbewerb mit dem Straßentransport. In den vergangenen Jahren ist die Bahn durch verschiedene Auflagen teurer geworden, wohingegen der Lkw-Transport durch niedrige Diesel-Preise billiger wurde. In diesem, über den Preis ausgetragenen Wettbewerb hat der multimodale Transport in vielen Fällen das Nachsehen. Die Durchführung von multimodalen Transporten erfordert zudem mehr strategische Planung und mehr Kommunikationsanstrengungen.

Viele Unternehmen haben heute mit sehr kurzfristigen Lieferterminen zu kämpfen. Die Bestellung eines Lkw, der die Produkte abholt und direkt zum Kunden fährt, ist oft die einfachste und schnellste Lösung. Für multimodale Transporte müssen indes verschiedene Verbindungen gesucht und dann unterschiedliche Transportoptionen mit Logistikdienstleistern diskutiert werden. In vielen Unternehmen gibt es wenig strategische Planung bzw. langfristige Supply Chain-Konzepte, die alle Verkehrsträger berücksichtigen. Vielfach entscheiden auch die Vertriebsabteilungen über die Transportverbindungen oder die Entscheidungszentrale sitzt in einem anderen Land oder Kontinent. Unter diesen Rahmenbedingungen ist die Organisation von multimodalen Transporten sehr schwierig. Grundsätzlich müssen auch die längeren Transportzeiten im Vergleich zum Straßentransport berücksichtigt werden. Dabei ist aber die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit eine entscheidende Anforderung der Unternehmen. Die Kapazitäten für den Güterverkehr auf der Schiene müssen vor dem Hintergrund der jüngsten Ausfälle (Rastatt, Herbststürme) und aktuellen Engpässe in den nächsten Jahren weiter ausgebaut werden, wenn allgemein mehr Kombinierte Verkehre (KV) durchgeführt werden sollen. Desweiteren sind die verschiedenen technischen Standards und sozialen Rahmenbedingungen im grenzüberschreitenden Verkehr zu harmonisieren.

Trotz dieser Nachteile gibt es auch eine Vielzahl von Vorteilen und Potenzialen für den multimodalen Verkehr. Er erlaubt den Transport von großen Mengen, was insbesondere für Chemieunternehmen wichtig ist – aus Sicht vieler Unternehmen hat der Verkehrsträger Lkw hier seine natürlichen Grenzen erreicht. Staus, aber vor allem der Fahrermangel werden als akutes Problem angesehen, eine Besserung scheint nicht absehbar. In den Chemieparks ist es auch einfacher, die Züge und Waggons in Abstimmung mit den Produktionsprozessen 24 Stunden am Tag zu beladen, und das auch am Wochenende. Interne Logistikoptimierung innerhalb der Chemieparks mit Vorverladung und Zwischenlagerung kann einen Beitrag zur besseren Verteilung der Logistikaktivitäten leisten und hilft bei der Reduzierung fester Lagerkapazitäten. Für Gefahrguttransporte wird außerdem die höhere Sicherheit des multimodalen Verkehrs als klarer Vorteil für Kunden gesehen, die keinen direkten Gleisanschluss haben.

Multimodaler Transport spielt seine Stärken insbesondere auf langen Distanzen aus. Hier wird in der Literatur oft auf die Mindestgesamtdistanz von 300 Kilometern verwiesen, was aber in der Praxis als zu kurz angesehen wird. Desweiteren befindet sich ein Terminal idealerweise nicht weiter als 50 Kilometer weg vom Lade- bzw. Lieferort.

Es gibt dementsprechend eine Vielzahl von KV-Umschlagpunkten und regelmäßigen Verbindungen über ganz Europa. Dies ist eine wichtige Voraussetzung für Unternehmen, um ihre Produkte flexibel gemäß den Anforderungen der Kunden zu transportieren. Die Logistikdienstleister stehen dabei vor der Herausforderung, verschiedene Transporte zu bündeln und den Hin- und Rücklauf der Container effizient zu organisieren. Wenn die oben beschriebenen Voraussetzungen erfüllt sind, dann ist der multimodale Verkehr auch preislich wettbewerbsfähig gegenüber dem Straßentransport. Neben den wirtschaftlichen Effekten ist auch die Wirkung für die Umwelt wichtig. Im Schnitt verursacht der multimodale Verkehr einen Ausstoß von 26 Gramm Kohlendioxid pro Tonnenkilometer, der Lkw kommt auf 62 Gramm. In Bezug auf die globalen und nationalen klimapolitischen Ziele ist dieser Beitrag hervorzuheben.

Ausbauten von KV-Terminals

Vor diesem Hintergrund hat sich eine große europäische Partnerschaft aus Deutschland, Polen, Tschechien, Ungarn, Österreich, Italien und der Slowakei gebildet, die im Rahmen des Projektes „ChemMultimodal“ konkrete Anstrengungen unternimmt, um Verlagerungen von Chemiegütern von der Straße auf die Schiene anzustoßen und umzusetzen. In allen beteiligten Ländern ist derzeit ein Ausbau der KV-Terminals zu verzeichnen. In Mitteldeutschland haben die Terminals in Schkopau, Leipzig-Wahren und Schwarzhöhe in den letzten Jahren ihre Kapazitäten stark ausgebaut, zusätzliche Erweiterungen sind in Planung. Chemieparks wie Leuna haben massiv in die eigene Logistikinfrastruktur (Schieneanbindung, Lagerkapazitäten) investiert. Dies zeigt, dass sich der Markt für multimodale Verkehre grundsätzlich positiv entwickelt.

Die Hauptaktivität des Projektes besteht in der Durchführung von Pilotprojekten in jedem beteiligten Land. Hier arbeiten die Projektpartner direkt mit Chemieunternehmen und Logistikdienstleistern zusammen. In mehreren Pilot-Workshops wurde eine Kommunikations- und Kooperationsplattform geschaffen, auf welcher die Anforderungen an multimodale Chemietransporte und mögliche Transportwege intensiv diskutiert werden. Hierbei präsentierten die Terminals und Logistikdienstleister ihre aktuellen und geplanten multimodalen Anstrengungen. Unternehmen artikulierten ihre Interessen für bestimmte Relationen und Mengen, die momentan auf der Straße transportiert werden, bei denen aber ein Potenzial für die Schiene besteht. Begleitet wurden die Workshops durch weitere Vorträge zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur oder zu vorhandenen Fördermitteln.

Im Nachgang dieser Veranstaltungen haben die Projektpartner bilaterale Gespräche mit interessierten Unternehmen geführt, um deren konkrete Situation und speziellen Anforderungen an die Supply Chain zu diskutieren. In diesem kleineren Rahmen ist es einfacher für die Unternehmen, über einzelne Verbindungen, Mengen und Produkte offen zu reden. Mit Hilfe verschiedener Planungsinstrumente wurde folglich gemeinsam nach möglichen multimodalen Verbindungen gesucht. In diesem Rahmen hat sich die Plattform „Intermodal Links“ als sehr hilfreich erwiesen. Darauf sind die multimodalen Verbindungen von 150 Intermodal-Dienstleistern mit insgesamt 25.000 wöchentlichen Verbindungen von 1.000 Terminals integriert. Durch die Eingabe des Start- und Zielortes werden verschiedene multimodale Transportmöglichkeiten mit dem entsprechenden Vor- und Nachlauf angezeigt. Es gibt Informationen über die involvierten Terminals und die Frequenz der Verbindungen. Die Informationen haben zudem eine hohe Aktualität und Vollständigkeit. In mehreren Fällen hat die Abfrage über „Intermodal Links“ zur Identifizierung von Transportmöglichkeiten geführt, die beteiligten Unternehmen bislang nicht bekannt waren.

Die Projektpartner sprechen im Ergebnis der Gespräche Empfehlungen für die Verlagerung von Transporten aus und vermitteln – wenn notwendig – auch einen persönlichen Kontakt zu den Logistikdienstleistern. Unternehmen haben somit die Möglichkeit, sich ein konkretes Angebot erstellen zu lassen. Die Verhandlungs- und Durchführungsphase liegt dann jedoch wieder ganz in deren Verantwortung. Für die durch diese Piloten angestoßenen Verlagerungen lassen sich mit Hilfe eines im „ChemMultimodal“-Projekt entwickelten Kohlendioxid-Rechners auch schnell und einfach die jeweiligen Einsparungen von Treibhausgasen berechnen.

Bisherige Ergebnisse

Die „ChemMultimodal“-Projektpartner haben bislang mit mehr als 40 Chemieunternehmen im Verlauf der Pilotprojekte zusammengearbeitet und konkrete Verlagerungen angestoßen.

Im Rahmen der jüngsten Pilotworkshops in **Mitteldeutschland** haben Logistikdienstleister und KV-Terminals den Start mehrerer neuer Verbindungen präsentiert. So fährt seit Ende 2017 ein neuer Ganzzug zweimal wöchentlich vom KTSK-Terminal in Schkopau über das CTHS-Terminal in Halle (Saale) zum Seehafen Rostock. Diese Verbindung wird in einer Kooperation von Deucon, Stena Lines und der Pressbahn betrieben. Von Rostock aus ist dann der baltische Raum über Short Sea-Verbindungen sehr gut erreichbar. Desweiteren fährt die belgische Bahn Lineas seit Dezember dreimal wöchentlich von Schkopau nach Antwerpen. Der Zug startet 9:30 Uhr und ist am nächsten Tag 11 Uhr am Ziel. Die schnelle Verbindung ist besonders wichtig für die bessere Vernetzung der Chemieregionen in Mitteldeutschland und Belgien/Hafen Antwerpen, zwischen denen eine Vielzahl von

Lieferbeziehungen bestehen. Mit einem mitteldeutschen Unternehmen konnte sogar eine multimodale Verbindung weiter bis nach Bristol (Großbritannien) identifiziert werden: Von Schkopau aus geht es mit dem Lineas-Zug nach Antwerpen und von dort per Short Sea über den Kanal und dann per Zug bis ans Endziel. Der multimodale Transport dauert drei Tage, was im Vergleich zum Lkw-Transport nicht wesentlich länger ist.

Desweiteren besteht seit Jahresanfang vom DUSS-Terminal in Leipzig-Wahren sechsmal in der Woche Anschluss nach Neuss. Hupac indes plant in die andere Richtung: das Bertschi-Terminal in Schwarzheide soll als „Tor zum Osten“ ausgebaut werden, für das laufende Jahr sind neue Verbindungen bis in den Iran und nach Indien angekündigt. Weitere multimodale Verbindungen sollen nach Russland, China, Südkorea und Vietnam entwickelt werden.

In **Österreich** konnte ein multimodales Verlagerungspotenzial in die Türkei identifiziert werden. Hier führt eine potenzielle KV-Verbindung über die Terminals Wels, Linz und Wien, wobei Straße, Bahn und Short Sea zum Einsatz kommen. Alternativ kann der multimodale Transport über Wien oder Sopron (Ungarn) per Straße und Bahn abgewickelt werden. Die Transportdauer beträgt bei beiden Optionen fünf Tage.

Chemieunternehmen aus der **Slowakei** haben die Projekterfahrungen genutzt, um die Verladung von Tankcontainern direkt vor der Haustür in Duslo Šala vorzunehmen. Dies kann auch von anderen Unternehmen der tschechischen und slowakischen Chemieindustrie genutzt werden, um den multimodalen Transport zu stärken. Regelmäßige Containertransporte werden nun von der Slowakei und Wien in die Benelux-Länder, Deutschland und England organisiert. Aktuell sind regelmäßige Verkehre nach Frankreich und Spanien im Aufbau. In Zukunft soll auch das neue Terminal in Žilina bedient werden. Das Terminal in Dobra an der slowakisch-ukrainischen Grenze wird für Transporte von China nach Mittel- und Westeuropa genutzt.

Unterstützt durch das ChemMultimodal-Pilotprojekt, konnten drei Chemieunternehmen in **Tschechien** (Unipetrol RPA, Spolchemie und Vodnisklo) ein Wachstum des multimodalen Transportes um mehr als 15 Prozent im Jahr 2017 erreichen. Der Mehrwert des Projekts besteht in einer verbesserten Kommunikation und der Schaffung von Synergieeffekten zwischen Chemieunternehmen und Logistikdienstleistern. Der tschechische Chemieverband beteiligte sich an der Ausarbeitung des Güterverkehrskonzepts, um die Wettbewerbsfähigkeit der hiesigen Chemieindustrie zu verbessern.

Ein Chemieunternehmen aus **Polen** plant indes einen KV-Transport nach Zentralspanien. Anstelle des Lkw-Transports durch ganz Europa wird eine multimodale Verbindung von den südpolnischen Terminals Gleiwitz oder Sławków per Bahn zu einem der Ostseehäfen Danzig oder Gdingen genutzt, von dort geht es dann per Short Sea nach Bilbao. Der Transport dauert insgesamt zwar 23 bis 25 Tage, aufgrund der deutlich geringeren Kosten bevorzugt das Unternehmen diese Option aber gegenüber dem reinen Straßentransport.

Ein Chemieunternehmen aus **Italien** versucht gerade einen multimodalen Transport von Mailand nach Kiew zu organisieren. Dieser Transport könnte Modell stehen für weitere Verbindungen nach Osteuropa.

In **Ungarn** arbeitet das Pharmaunternehmen EGIS an einer Verlagerung von Transporten aus China über den Hafen Hamburg unter Nutzung einer multimodalen Verbindung zu einem Terminal in Budapest.

Weiterer Weg

Die bislang in sehr intensiven Gesprächen mit den Chemieunternehmen und Logistikdienstleistern erreichten Ergebnisse zeigen den hohen Unterstützungsbedarf in Sachen Kommunikation und Kooperation sowie die bislang ungenutzten Potenziale zur Stärkung des multimodalen Verkehrs. Die Projektpartner werden ihre Zusammenarbeit mit den Unternehmen bis Projektende im April 2019 weiterführen und verstetigen. Anschließend sollen die dann etablierten Unterstützungsstrukturen durch die involvierten Chemieverbände und Cluster fortgeführt werden.

Autor: Andreas Fiedler

Quelle: Gefährliche Ladung

UNSERE WEBSITE VERWENDET COOKIES

21.08.2018

Unsere Webseite setzt Cookies ein, um unsere Dienste für Sie bereitzustellen. Ebenfalls werden Cookies von Drittanbietern verwendet. Durch Ihre Zustimmung erklären Sie sich damit einverstanden, dass wir Cookies setzen. Sie können die Cookie Einstellungen jederzeit ändern.

← vorheriger Beitrag
Erforderliche Cookies

Diese Cookies sind für die grundlegenden Funktionen der Website erforderlich. Sie können sie daher nicht deaktivieren. Es werden keine personenbezogenen Daten erfasst oder gespeichert.

nächster Beitrag >

Funktionelle Cookies

Diese Cookies ermöglichen uns die Analyse der Webseite-Nutzung, damit wir deren Leistung messen und verbessern können. Es werden keine personenbezogenen Daten erfasst oder gespeichert.

Merken



Bestätigen

Einstellungen Cookies & Datenschutz

