



Güter auf die Schiene



Mehr Güter auf die Schiene, das ist unsere Vision

Unpünktlich und teuer in einem Wort? Bahn. Spediteure und Verlader schrecken oftmals mit einem solchen Bild im Kopf zurück, wenn es um Güterverkehr auf der Schiene geht. Der Lkw erscheint schneller, billiger, flexibler. Jetzt steigt der Druck. Laderaum wird knapp. Personal- und Energiekosten steigen. Die Nachfrage der Verbraucher nach klimaneutralen Produkten geht wie eine Druckwelle durch ganze Lieferketten.

In unserer Cluster-Arbeit mit Verladern und Logistikdienstleistern stellen wir steigendes Interesse an Lösungen auf der Schiene fest. Oft sind es aber nur die Wissenslücken zum System Bahn, die der Schiene keine Chance lassen. Gemeinsam mit Partnern haben wir deshalb eine Reihe kompakter Veranstaltungen aufgesetzt, die auf große Resonanz gestoßen ist.

Expertinnen und Experten aus der Praxis haben sich mit ihrem Wissen eingebracht. Fragen der Teilnehmenden haben das Thema vertieft. Kontakte wurden geschlossen. Das stellt keine Weichen, aber es war eine erste Führung durch ein Stellwerk, das in Zukunft



Logistikdrehscheibe der Region Augsburg

- Nachhaltiger Logistikstandort
- Geballte Wirtschaftskraft
- Effizienter Verkehrsknotenpunkt



Bleiben Sie up-to-date!
Jetzt zum Newsletter anmelden.



www.gvz-augsburg.de

an Bedeutung gewinnt. Die Schiene muss ihren Anteil im Modal Split vergrößern, wenn wir die herausfordernden Umweltziele und Klimaneutralität erreichen wollen.

Mehr Güter auf die Schiene, das ist unsere Vision. Für einen leichten Einstieg haben wir die Inhalte unserer Online-Veranstaltungen so zusammengefasst, dass es auch nicht-bahnaffine Leserinnen und Leser verstehen. Herausgekommen ist ein Kompendium der Vorträge als „Kleines 1 x 1 im Schienengüterverkehr“. Praxisnah wollen wir damit Grundlagen vermitteln. Wir zeigen, wie sich ein Gleisanschluss inklusive Förderung in sieben Schritten realisieren lässt. Akteure und Umschlagpunkte im Kombinierten Verkehr werden transparent.

Bewusst als E-Magazin konzipiert regt die Broschüre hoffentlich zum Lesen an. Es soll ein lebendiges Dokument sein, das wir mit der vereinten Kraft unserer schwäbischen Logistikkompetenz up to date halten. Wir danken an dieser Stelle allen Beteiligten und freuen uns, wenn wir mit dieser bemerkenswerten Aktion die richtigen Ansprechpartner zusammenbringen.

Viel Freude beim Lesen wünscht
Ingrid Eibner, Geschäftsführerin LCS

So wird der Transport aufs Schienennetz verlagert

Der Verkehrssektor in Deutschland und Europa ist einer der zentralen Verursacher für den Ausstoß von Treibhausgasen. Tausende Lkw sind täglich auf den Straßen unterwegs. Um Verkehr nachhaltiger zu gestalten und klimaschädliche Emissionen zu reduzieren, müssen Unternehmen mehr Transporte über umweltfreundlichere Verkehrsmittel abwickeln.

Der Schienengüterverkehr ist dabei nicht nur das sicherste, sondern auch das umweltfreundlichste Transportmittel. Denn für jede Tonne Fracht, die per Zug unterwegs ist, werden rund 80 Prozent weniger CO₂ im Vergleich zum Lkw-Transport ausgestoßen, und die Belastung der Straßeninfrastruktur wird reduziert. Bis 2030 will die Bundesregierung den Marktanteil der Bahnen im Güterverkehr auf 25 Prozent steigern.

Bei den Transporten auf der Schiene gibt es verschiedene Optionen:

- **Ganzzugverkehr:** Der Klassiker für große Transportmengen und Massengüter
- **Einzelwagenverkehr:** Einzelne Wagen und Wagengruppen – auch ohne eigenen Gleisanschluss, interessant vor allem für Kunden mit volatilen Mengen, sorgt für eine flächendeckende Versorgung
- **Intermodaler bzw. Kombiniertes Verkehr:** Transport von Gütern in derselben Ladeinheit mit zwei oder mehreren Verkehrsträgern; beim Kombinierten Verkehr wird der Hauptlauf auf der

Schiene und die letzte Meile im Vor- und Nachlauf mit dem Lkw zurückgelegt, ideal für alle ohne eigenen Gleisanschluss

Bereits heute bringt allein DB Cargo jeden Tag Tausende Züge auf den Weg – 60 Prozent der Verkehre überqueren dabei mindestens eine Landesgrenze. Schon heute können Unternehmen die Vorteile des europäischen Netzwerks von DB Cargo nutzen und bereits ab einem Wagen flexible Mengen und Relationen beauftragen. Um Güter auf der Schiene zu transportieren, ist kein eigener Gleisanschluss notwendig.

Einen einfachen Zugang zum Schienennetz erhalten Sie über:

- Ladestellen und -straßen
- Railports
- Terminals (für Container)
- Industriestammgleise
- Häfen
- Eigene Gleisanschlüsse

Von Automotive über Konsumgüter bis Stahl lassen sich (fast) alle Güterarten auf der Schiene transportieren – auch Gefahrgut oder Schwerlastgüter. Sie wollen Verkehr auf die Schiene verlagern, haben aber (noch) keinen eigenen Gleisanschluss? Passende Zugangsmöglichkeiten in Ihrer Nähe finden Sie im Tool „Rail Access“ von DB Cargo oder auf der Plattform railway.tools von DB Netz. Marion Duldner, DB Cargo





Ihr Weg zum eigenen Gleisanschluss

Ein direkter Schienenanschluss ermöglicht nachhaltige und flexible Transportoptionen sowie den Zugang zum klimafreundlichsten Transportmittel: der Bahn. Für Unternehmen, die langfristig und regelmäßig Güter auf der Schiene transportieren, ist ein eigener Gleisanschluss die optimale Lösung.

Staus oder steigende CO₂-Steuern haben so einen geringeren Einfluss auf die Stabilität und Wirtschaftlichkeit der Transporte. Hinzu kommt, dass immer mehr Unternehmen auf „grüne Lieferketten“ setzen, wodurch ein wesentlicher Beitrag zur Erreichung der europäischen Klimaziele geleistet wird.

Unternehmen direkt an das Schienennetz anzubinden, kann sich lohnen: geringere Kosten auf langen Distanzen und damit effizientere Transporte, verlängerte Be- und Entladefenster, bessere Planbarkeit, robuste Lieferketten und höhere Flexibilität. 4.200 Gleisanschlüsse im europäischen Netzwerk von DB Cargo ermöglichen bereits heute den Zugang zum Schienennetz und damit zum größten Umweltnetzwerk in Europa.

Planen Sie als Unternehmen in privater Rechtsform einen eigenen Gleisanschluss, so können Sie auf Basis der Anschlussförderrichtlinie (gültig bis 31.12.2025) von der Bundesrepublik Deutschland auch finanziell unterstützt werden. Bis zu 50 Prozent der Investitions-

kosten in einen eigenen Gleisanschluss werden vom Staat übernommen.

Gefördert werden der **Neu- und Ausbau sowie die Reaktivierung und der Ersatz** von:

- Eisenbahntechnischen Anlagen, die für die Betriebsabwicklung relevant sind
- Privaten Gleisanschlüssen einschließlich Anschlussweiche und der für die Be- und Entladung erforderlichen Einrichtungen
- Multifunktionalen Anlagen für den Umschlag Schiene/Straße
- Zuführungs- und Industriestammgleisen zu Gleisanschlüssen

Wichtig ist, dass das Vorhaben vor dem Erlass des Zuwendungsbescheids noch nicht begonnen hat und eine Finanzierung allein durch Eigenmittel des Antragstellers nicht zur Wirtschaftlichkeit der Anlage führt.

Wir empfehlen Ihnen vorab ein Gespräch mit dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA), das eine kostenfreie Förderberatung anbietet. Bei Beratung, Planung und Antragstellung der Förderung begleiten und unterstützen Sie auch die Expertinnen und Experten von DB Cargo. Den passenden Ansprechpartner in Ihrer Region finden Sie unter dbcargo.com/kontakte-national.

Marion Duldner, DB Cargo

So kommt die große „Kiste“ zum Zug

In den Prognosen zur Zukunft des Güterverkehrs steigt der Kombinierte Verkehr (KV) weit überproportional. Die von der Politik bis zum Ende des Jahrzehnts geforderte Verdoppelung der Transportleistung auf der Schiene wird absehbar zu einem großen Teil in diesem Segment des Bahnverkehrs erbracht werden. Container, Wechselbrücken, Verladeanlagen (Terminals) und Züge für den KV werden in der Logistik in den nächsten Jahren an Bedeutung erheblich zunehmen.

Kein verladendes Unternehmen und keine Spedition benötigt ein eigenes Terminal. Die meisten Container kommen in öffentlichen Terminals zum Zug. Der Container braucht eine Zugverbindung, denn nicht von jedem Terminal fahren Züge zu jedem anderen Terminal in Deutschland oder Europa, und manchmal wird der Container auf einen anderen Zug gehoben oder darf ein Zugteil nutzen, das unterwegs ab- und an einen anderen Zug angehängt wird.

Ein sehr großer Terminalbetreiber ist die Bahn-Tochter DUSS (Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße), die u.a. in Ulm (Dornstadt) sowie Kornwest-

heim bei Stuttgart Verladebahnhöfe hat und auch ein kleines Terminal in Augsburg-Oberhausen unterhält. Weitere Terminals werden z.B. von privaten Bahnunternehmen und Speditionen betrieben, u.a. von der Karl Schmidt Spedition in Langweid-Foret (Landkreis Augsburg), von der BoxTango GmbH in Ostrach (Landkreis Sigmaringen) und von der TSG/Hupac GmbH in Singen/Hohentwiel westlich des Bodensees.

Einen Überblick über Terminals, nicht nur solche der DUSS, bietet die interaktive Terminalkarte der DB Netz AG (railway.tools). Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (vdv.de) unterhält eine Datenbank mit Angaben zu 175 Terminals in Deutschland.

Die Wirtschaftlichkeit des KV-Transports steigt mit der Länge des Bahnanteils. Container-Ganzzüge können aber auch auf Kurzstrecken, z.B. zwischen zwei Werken, sinnvoll sein. Gefahren werden Züge im KV von vielen verschiedenen Bahnunternehmen. Container oder Wechselbehälter sind nicht nur in reinen KV-Zügen unterwegs, sondern können auch mal in „normalen“ Güterzügen „mitlaufen“. Peter Stöferle, IHK Schwaben



Mit der WRS stehen für Sie alle Signale auf grün!



- » Karlsruhe
- » Mannheim
- » Ludwigshafen
- » Speyer
- » Weil am Rhein

Für besseren Service sind wir mit unseren eigenen Rangierloks für Sie vor Ort!

Stetig arbeiten wir daran unser Gebiet hierfür zu erweitern.

» Wir bringen Ihre Güter in Bewegung

Flexibel und auf Ihre Bedürfnisse abgestimmt befördern wir Ihre Ware durch ganz Europa.

Mit grünem Strom fahren wir CO₂-reduziert und bieten Ihnen zuverlässig Einzelwagen-, Wagengruppen- und Ganzzugverkehre an.

» 24h - Notfall - Service

Kurzfristige Ad-Hoc-Güterzüge können wir im Notfall innerhalb von 24h komplett quer durch Europa planen und umsetzen, genauso wie reguläre Güterzüge.



#WRS - zuverlässig, kurzfristig, kompetent!

» Wir finden Lösungen, die passen

Mit einer großen Auswahl an eigenen Lokomotiven, Güterwagen sowie zuverlässigem Personal stellen wir Transporte jeglicher Art bereit.

Mit unserem Logistikherzblut, den Lizenzen für Deutschland, der Schweiz und für Österreich und zuverlässigen Kontakten in ganz Europa unterstützen wir Sie bei Ihren Logistikketten zu Land, zu Wasser und in der Luft.

Sie benötigen Unterstützung für Ihren eigenen Gleisanschluss?

» Wir betreuen Sie fach- und sachkundig!

☎ 0721 - 35 053 000

✉ vertrieb@w-r-s.eu

w-r-s.eu



Nicht-kranbare Sattelhänger flexibel auf die Schiene umschlagen

Was mache ich als Transport- und Logistik-Unternehmen, wenn ich nicht-kranbare Sattelhänger habe und dennoch auf die Schiene verlagern möchte?

Die zunehmenden Herausforderungen im Straßen-gütertransport, wie der Mangel an Lkw-Fahrer:innen, politische Regulierungen sowie Infrastrukturengpässe, erfordern ein Umdenken im Transport- und Logistikbereich. Es bedarf der Entwicklung zukunftsweisender Transportlösungen, um die spezifischen Stärken der einzelnen Verkehrsträger Straße, Schiene und Binnenschiff in optimaler Weise zu nutzen.

Ein großes Verlagerungspotenzial besteht bei den Sattelhängern, die das Standardtransportmittel Nummer 1 in Europa sind. So fahren derzeit zwar rund eine Million Sattelhänger auf der Straße, davon sind aber nur etwa 10 Prozent kranbar und können mit dem vorhandenen Equipment in Umschlagterminals auf die Schiene verlagert werden.

Der Hauptanteil, also rund 90 Prozent, sind nicht-kranbare Sattelhänger, die sich vor geraumer Zeit nicht auf die Schiene umschlagen ließen.

In Europa sind seit Jahren innovative Umschlagtechnologien für den Umschlag von nicht-kranbaren Sattelhängern vorhanden. Umschlagssysteme wie etwa NiKRASA (Nicht KRANbare SATTelaufleger) werden kranbar, roadrailLink, Cargobeamer oder Modalohr

ermöglichen einen schnellen und flexiblen Umschlag von nicht-kranbaren Sattelhängern auf die Schiene.

Dies ermöglicht vor allem für klein- und mittelständische Transport- und Logistikunternehmen auf unterschiedliche und einfache Weise und ohne große Investitionen einige Vorteile:

- Keine Änderungen an nicht-kranbaren Sattelhängern
- Keine zusätzlichen Investitionen in den eigenen Fuhrpark
- Hohe Flexibilität und Effizienz durch die Kombination aus Straße und Schiene
- Reduzierung des CO₂-Ausstoßes
- Hohe Vernetzung, Standardisierung und Automatisierung
- Mit der NiKRASA-Version 3.0 ist keine Terminalplattform mehr erforderlich. Der nicht kranbare Trailer lässt sich in drei Minuten von der Straße auf die Schiene verlagern.

Ein wesentlicher Erfolgsfaktor ist, dass nur im Zusammenspiel aller Akteure eine nachhaltige und für alle Beteiligten sinnvolle Kombination aus Straße und Schiene gelingen wird. Damit kann ein wesentlicher Beitrag zu zukunftssicheren Logistikprozessen und einer Steigerung der Versorgungssicherheit geleistet werden.

Dr. Petra Seebauer und Florian Fürle, LKZ Prien



© LKZ Prien GmbH

NiKRASA (Nicht KRANbare SATTelaufleger werden kranbar). In dem Projekt „Future Trailer for road and rail“ wurde ein bahntauglicher nicht-kranbarer Sattelhänger für Straße und Schiene entwickelt. Weitere Informationen dazu [hier](#).



Umweltfreundlich ins Hinterland am Beispiel des Hamburger Hafens

Sie kommen aus dem Hinterland oder über See: Zigttausende Container werden täglich im Hamburger Hafen umgeschlagen. Im Zu- und Ablaufverkehr des Hinterlands konkurrieren der Lkw, die Bahn und auch das Binnenschiff um die Boxen. Die neuen Großcontainerschiffe mit einer Kapazität von 20.000 Standardcontainern (TEU) sorgen für ordentlich Bewegung auf den Terminals der Welthäfen.

Im Seehafen Hamburg werden von diesen Frachtschiffen pro Abfertigung im Schnitt rund 7.000 Boxen gelöscht und geladen. Davon kommen 4.500 aus dem Hinterland oder gehen dorthin, die restlichen rund 2.500 Container sind so genannte Transshipments. Gemeint sind damit Umladungen zwischen dem Großcontainerschiff und kleineren Zubringern (Feeder-Schiffen), mit denen die Boxen auf dem Seeweg vor allem in den Ostseeraum weiterbefördert werden.

All die Import-Boxen, die häufig aus dem asiatischen Raum kommen, müssen schnell ins Hinterland gebracht werden. Denn gebraucht werden die Waren in Handel und Industrie vor Ort. In dem beschriebenen Beispiel erledigen das 1.700 Lkw (vorrangig für kürzere Strecken), 24 Güterzüge und in der Regel auch noch ein Binnenschiff.

Schiene, Straße, Wasserwege – alle Verkehrsträger haben ihre Berechtigung und arbeiten oft im Verbund. Besonders attraktiv ist vor allem aus ökologischer Sicht der Schienengüterverkehr. Umgerechnet auf

Tonnenkilometer stößt ein Lkw 110-mal mehr CO₂ aus als ein Zug. Außerdem benötigt die Eisenbahn für einen Kilometer Streckenlänge nur 1,2 Hektar Fläche, während es im Straßengüterverkehr 3,6 Hektar sind – das Dreifache!

Für ein Rekordergebnis im Jahr 2021 sorgte im Hamburger Hafen der Güterverkehr auf der Schiene. Die Hamburger Hafenbahn konnte 2021 ein Transportvolumen von 48,5 Millionen Tonnen (plus 4 Prozent) abfertigen. Beim Containertransport wurde mit 2,79 Millionen TEU sogar ein Plus von 8 Prozent erreicht. Damit hält die Bahn in Hamburg jetzt erstmals einen größeren Anteil als der Lkw am Hinterlandverkehr. Positiv fällt außerdem auf, dass die mit der Bahn beförderten Container deutlich längere Distanzen als die auf der Straße zurücklegen.

Zu den bedeutendsten Destinationen im Ausland gehören die Containerzugverbindungen mit Tschechien, Österreich und Polen. Die wichtigsten Bundesländer im deutschen Seehafen-Hinterlandverkehr per Bahn sind Bayern, Baden-Württemberg, Sachsen, Hessen und Nordrhein-Westfalen.

Der Hamburger Hafen ist nicht nur der größte Seehafen Deutschlands, sondern gleichzeitig der zweitgrößte Binnenhafen. Etwa 10.000 Binnenschiffe laufen jedes Jahr die Umschlaganlagen der Elbmetropole an.

Karin Lengenfelder, Hafen Hamburg Marketing



Weiterführende Informationen zum Thema „Güter auf die Schiene“



Logistik-Cluster Schwaben (LCS) e. V.

Stettenstraße 1+3
86150 Augsburg
www.logistik-schwaben.de

IHK Schwaben

Stettenstraße 1+3
86150 Augsburg
www.ihk.de/schwaben

DB Cargo AG

Regionalvertrieb München
Landshuter Allee 4
80637 München
www.dbcargo.com/rail-de-de

DB Engineering & Consulting GmbH

Projektentwicklung Güterverkehr
und Gleisanschlüsse
Hinterm Hauptbahnhof 5
76137 Karlsruhe
www.db-engineering-consulting.com/de

LKZ Prien GmbH

Joseph-von-Fraunhofer-Str. 9
83209 Prien am Chiemsee
www.lkzprien.de

Hafen Hamburg Marketing e. V. (HHM)

Pickhuben 6
20457 Hamburg
www.hafen-hamburg.de



Für Sie da, wenns drauf ankommt – über 35 Jahre
Ihr Partner für Spedition, Transport und Logistik

SPEDITIONS- ASSEKURANZ

Versicherungsmakler GmbH

Telefon: +49 4165 22221-0
info@speditions-assekuranz.de
www.speditions-assekuranz.de