

# Hürden und Lösungen für kleine und mittlere Transportunternehmen im Kombinierten Verkehr



**Allianz  
pro Schiene**



Bundesverband  
Güterkraftverkehr Logistik  
und Entsorgung (BGL) e.V.

**Prof. Dr. Dirk Engelhardt**

Vorstandssprecher

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik  
und Entsorgung (BGL) e.V.

**Dirk Flege**

Geschäftsführer

Allianz pro Schiene e.V.

Truck2Train Workshop, 09.11.2021

Gefördert durch:



Bundesministerium  
für Verkehr und  
digitale Infrastruktur

aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages

# Programm

- 14.00 Uhr **Begrüßung und Projektvorstellung**  
Prof. Dr. Dirk Engelhardt, Vorstandssprecher, Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik u. Entsorgung (BGL) e.V. und Dirk Flege, Geschäftsführer, Allianz pro Schiene e.V.
- 14.10 Uhr **Hürden für Transportunternehmen im Kombinierten Verkehr – erste Ergebnisse der Unternehmensbefragung**  
Martin Roggermann, Referent Verkehrspolitik, Allianz pro Schiene e.V.
- 14.25 Uhr **Fördermöglichkeiten für die Beschaffung kranbarer Sattelanhänger**  
Stephan Bull, Leiter des Referats Masterplan Schienengüterverkehr, Gleisanschlussförderung, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
- 14.40 Uhr **R2L und Powerbox – Nicht kranbare Sattelanhänger und Frigotrailer im Kombinierten Verkehr transportieren**  
Marc Hunziker, Head of Sales Coordination, VTG Rail Europe GmbH
- 14.55 Uhr **Kurze Pause**
- 15.00 Uhr **Diskussion mit allen Teilnehmenden: Wie kann der Zugang zum Kombinierten Verkehr für kleine und mittlere Transportunternehmen erleichtert werden?**  
Anthony Wandt, Wandt Spedition Transportberatung GmbH  
Marc Hunziker, VTG Rail Europe GmbH  
Stephan Bull, BMVI  
Thomas Heinbokel, Richard Heinbokel & Co. GmbH  
Moderation: Prof. Dr. Dirk Engelhardt, BGL e.V.
- 15.45 Uhr **Ausblick und weiteres Vorgehen**  
Prof. Dr. Dirk Engelhardt, Vorstandssprecher, BGL e.V. und Dirk Flege, Geschäftsführer, Allianz pro Schiene e.V.

# Das Dialogprojekt Truck2Train

Projektziel:

Mit Truck2Train sollen **Anforderungen** an **digitale Einstiegsportale** für den Kombinierten Verkehr (KV) Straße-Schiene erarbeitet werden, damit auch **kleinere und mittlere Transportunternehmen** den **Schienengüterverkehr** nutzen können.

Dialog:

**Allianz pro Schiene** und **BGL** organisieren den **strukturierten Austausch** mit **Experten** von Unternehmen des Straßen- und Schienengüterverkehrs.

Projektpartner



Gefördert durch



Aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages



# Truck2Train-Projektziele und Arbeitspakete

1



Identifizieren wesentlicher **Hürden** für kleinere und mittlere Transportunternehmen (KMU) bei der KV-Nutzung

2



Identifizieren wesentlicher **Anforderungen** an marktgerechte digitale KV-Einstiegsportale für KMU

3



Identifizieren von geeigneten **Pilotrelationen** für marktgerechte digitale KV-Einstiegsportale für KMU

4



Unterbreiten von Vorschlägen für **Betreiber** marktgerechter digitaler KV-Einstiegsportale für KMU

5



**Kommunikation** der Projektergebnisse

# Hürden für Transportunternehmen im Kombinierten Verkehr – erste Ergebnisse der Unternehmensbefragung

Martin Roggermann

Referent Verkehrspolitik

Allianz pro Schiene e.V.

Truck2Train Workshop, 09.11.2021



**Allianz  
pro Schiene**



Bundesverband  
Güterkraftverkehr Logistik  
und Entsorgung (BGL) e.V.

Gefördert durch:



Bundesministerium  
für Verkehr und  
digitale Infrastruktur

aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages

# Eckdaten der Befragung | Unternehmensgröße

Gute Beteiligung | Überwiegend kleine und mittlere Transportunternehmen

## Eckdaten Befragung

Befragungszeitraum:  
02.08. bis 30.09.2021

Besucher:  
1.080

Teilnehmer:  
224

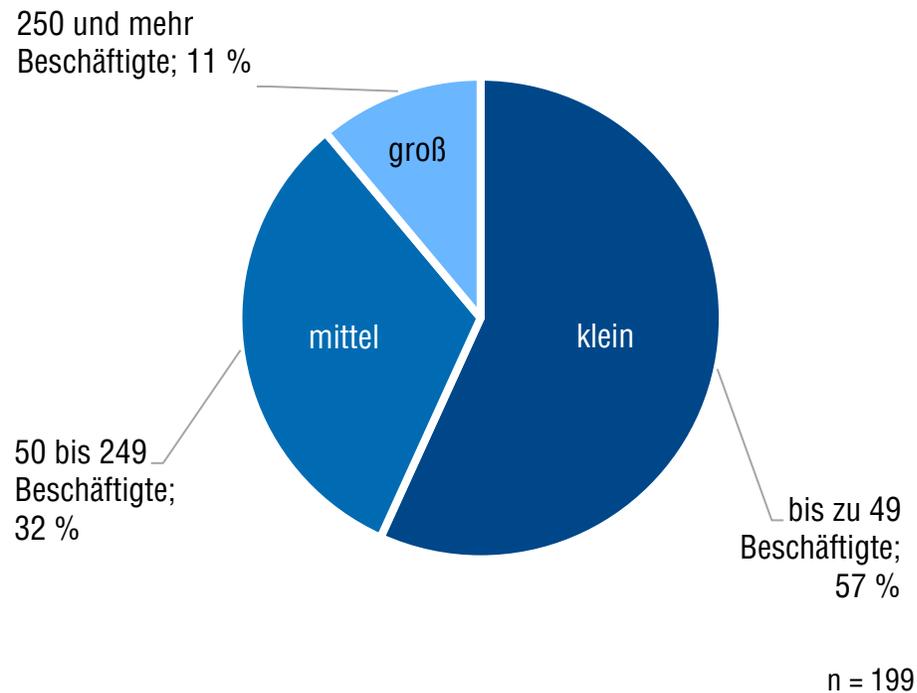
Komplett-Rückläufe:  
147 (66%)

## Themen

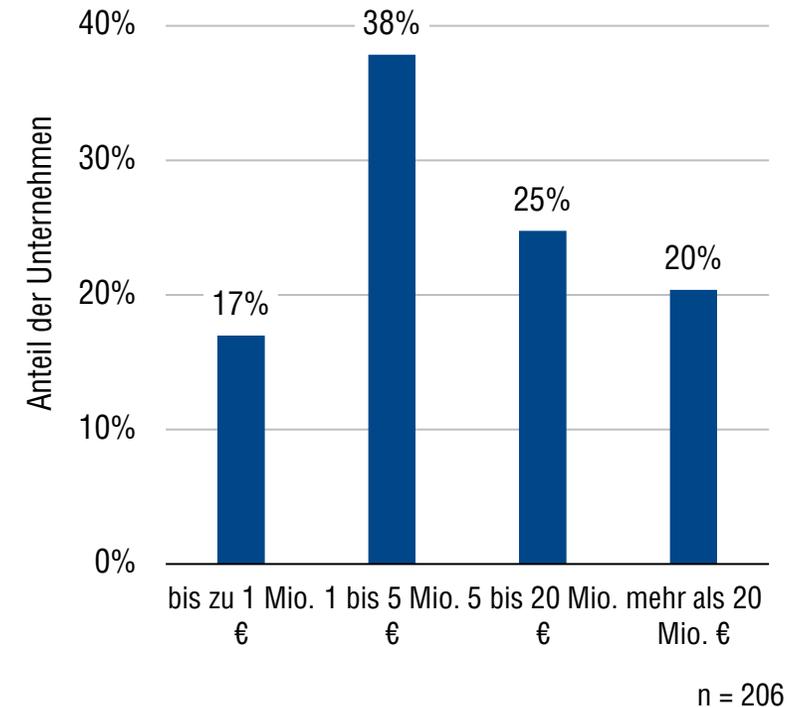
Teil 1: Hürden im Kombi-  
nierten Verkehr (AP 1)

Teil 2: Anforderungen an  
marktgerechte digitale KV-  
Einstiegsportale (AP 2)

## Aktuell beschäftigte Mitarbeitende (Vollzeitäquivalente)



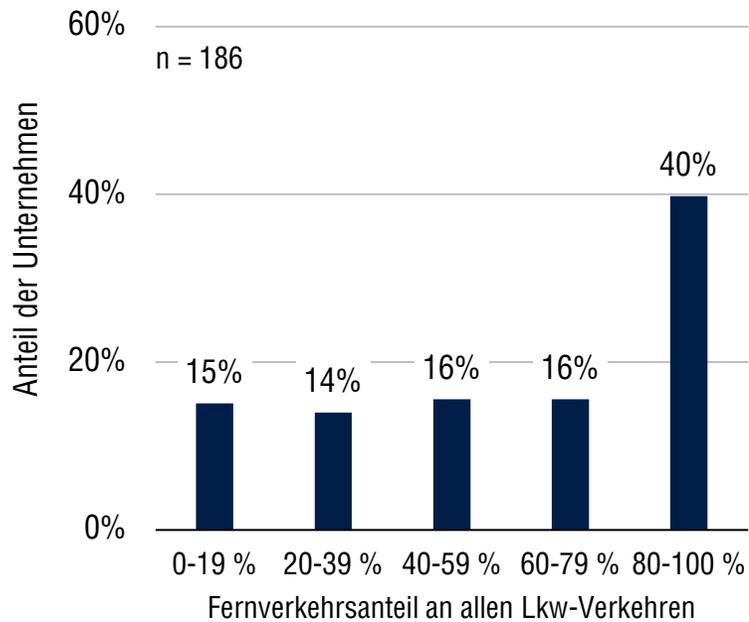
## Erwirtschafteter Umsatz im Jahr 2020



# Lkw-Fernverkehre

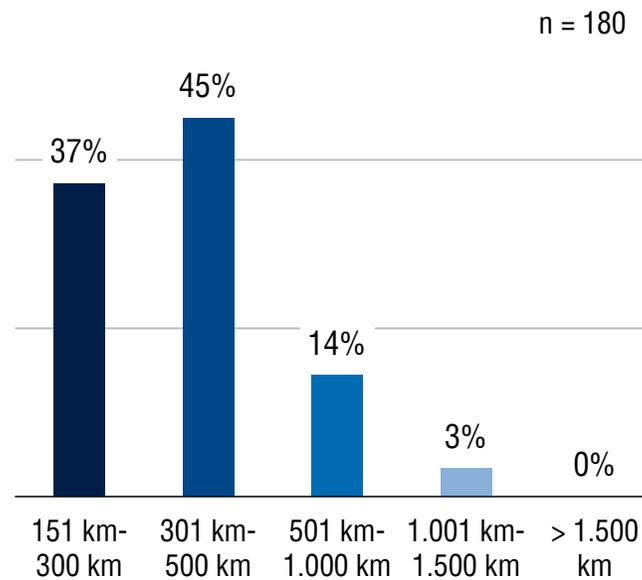
Viele Transporte prinzipiell geeignet für den Kombinierten Verkehr

### Anteil Fernverkehr an allen Lkw-Verkehren 2020



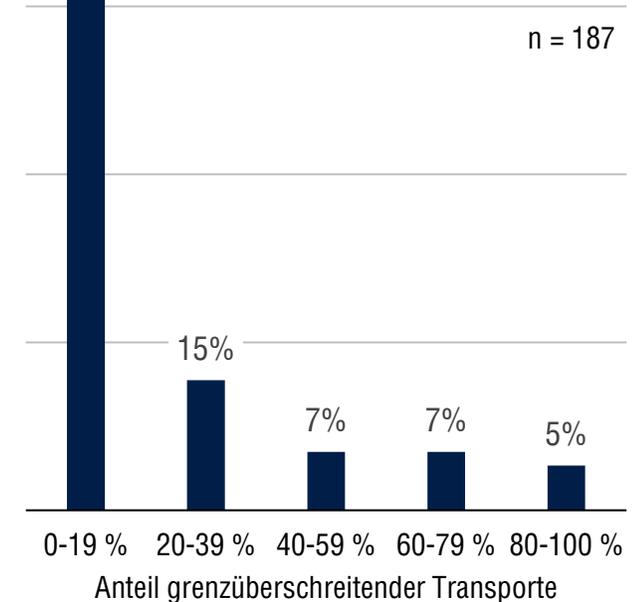
————— KV-Affinität —————>

### Durchschnittliche einfache Transportentfernung der Lkw-Fernverkehre 2020



————— KV-Affinität —————>

### Anteil grenzüberschreitender Transporte an Lkw-Fernverkehren 2020

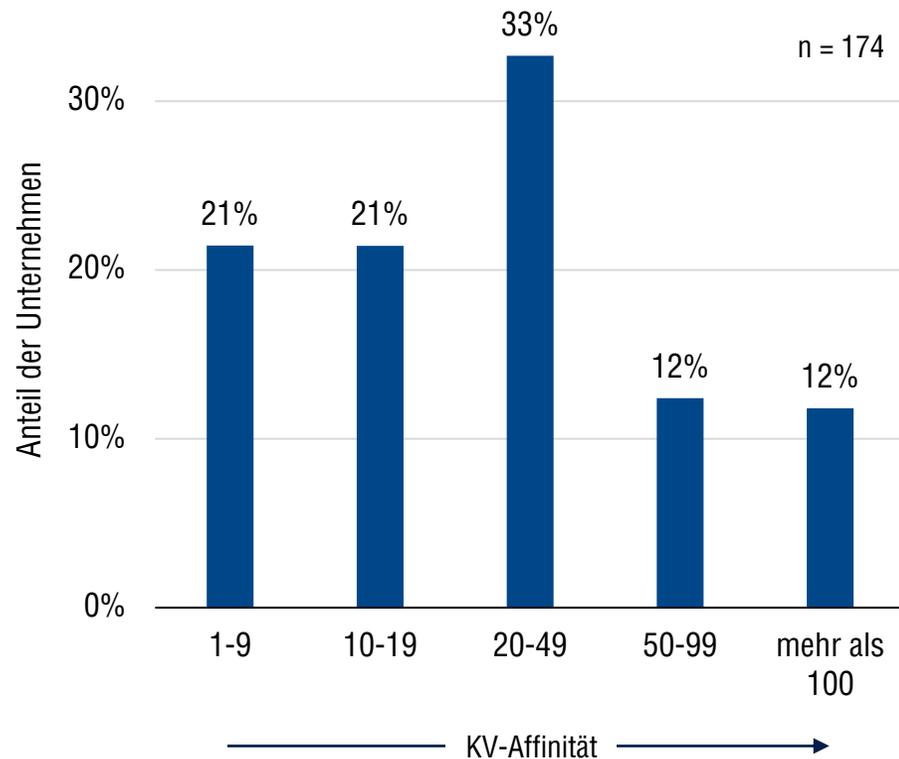


————— KV-Affinität —————>

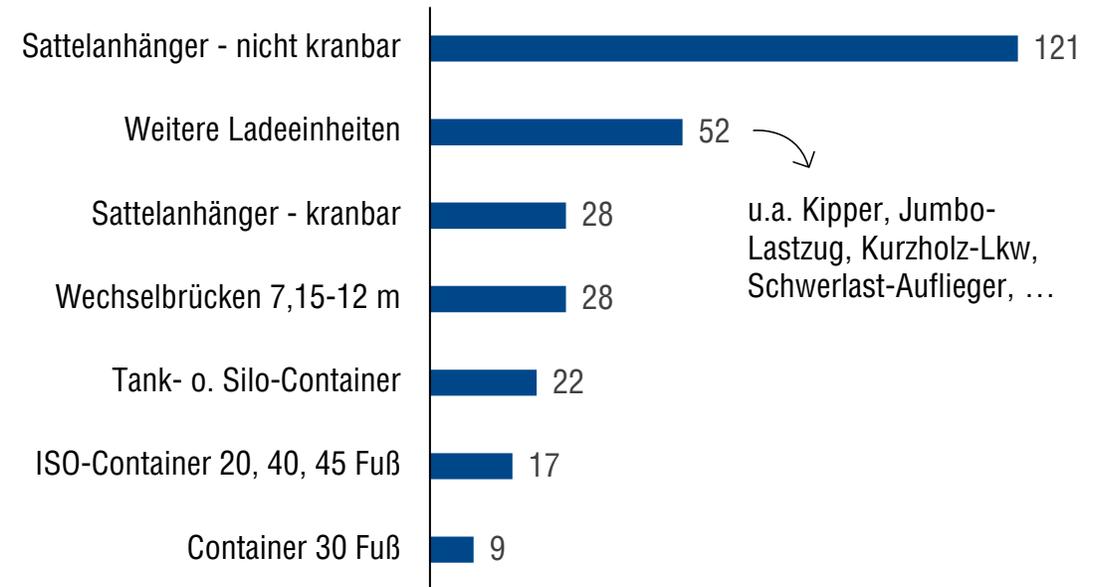
# Lkw und Ladeeinheiten

Mehrheitlich Unternehmen mit 10-49 Lkw und Sattelauflegern

Anzahl Lkw inkl. Zugmaschinen



Welche Ladeeinheiten nutzt Ihr Unternehmen regelmäßig?

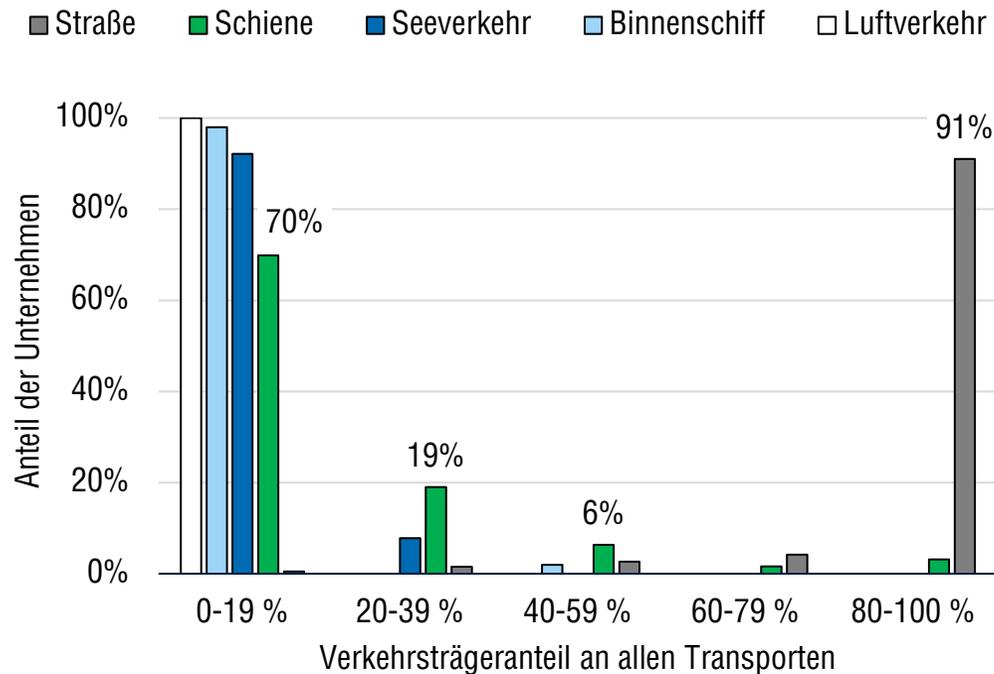


n = 173, Mehrfachantworten möglich

# Verkehrsträgernutzung und Kombiniertes Verkehr

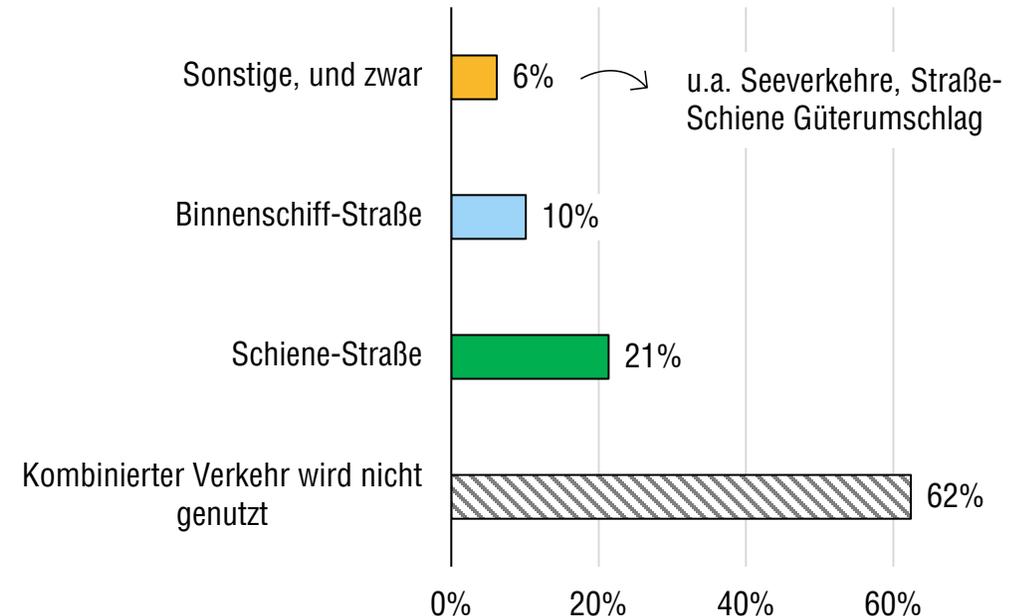
Nutzung der Schiene und des Kombinierten Verkehrs noch gering

Anteil der Verkehrsträger an allen Transporten der Unternehmen 2020



n = 187

Welche Arten des Kombinierten Verkehrs nutzt Ihr Unternehmen bereits?

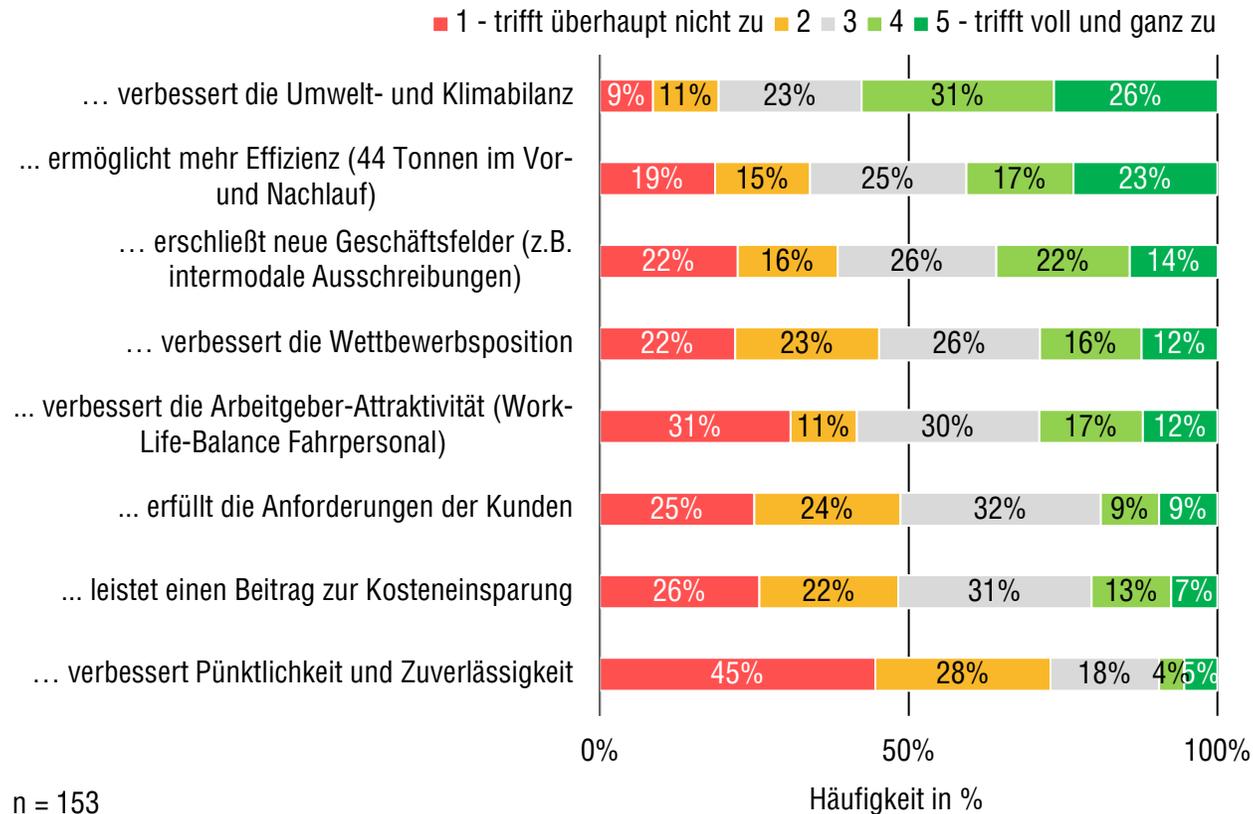


n = 161, Mehrfachantworten möglich

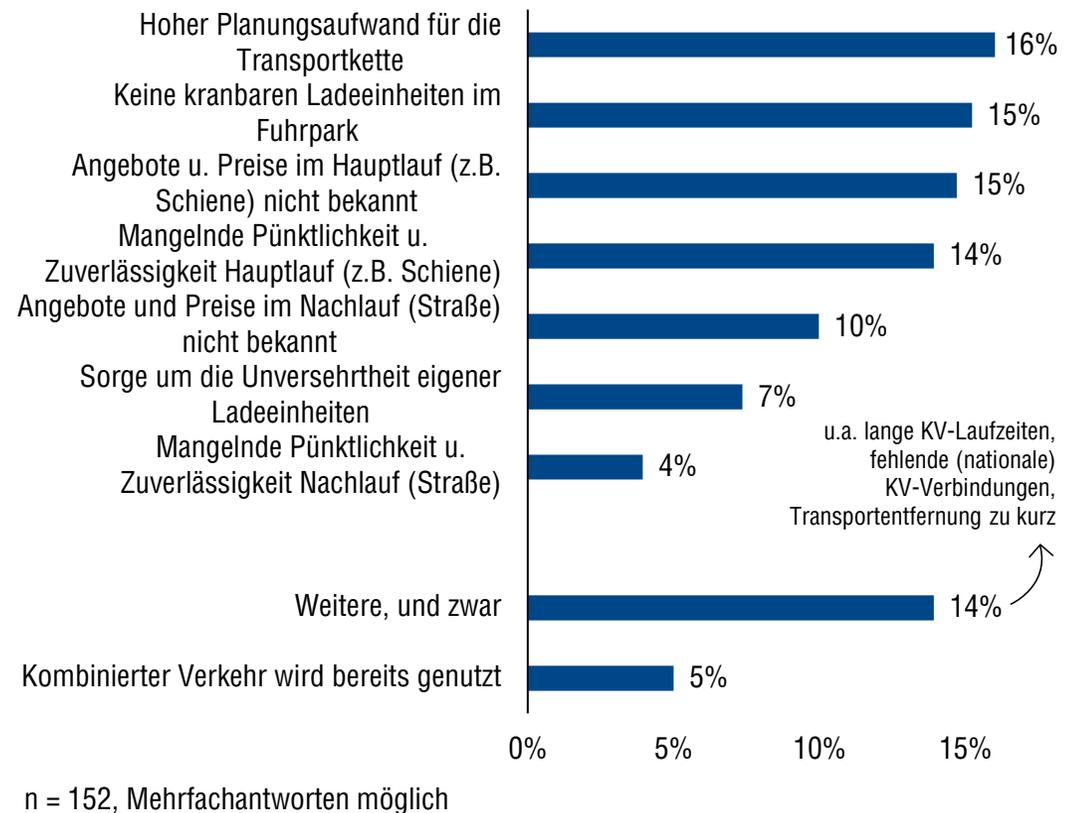
# Wahrnehmung und Hindernisse

## Argumente und Hindernisse aus Perspektive der Transportunternehmen

### Der Kombinierte Verkehr ...



### Warum nutzen Sie den Kombinierten Verkehr bislang nicht?



# Fazit Teil 1 der Befragung und Ausblick auf Teil 2

Was spricht schon für die KV-Nutzung durch KMU und was noch dagegen?

## KV-Affinität

Hoher Fernverkehrsanteil und überwiegend ausreichende Transportentfernung

Ein Teil der Unternehmen nutzt bereits den Kombinierten Verkehr

Umwelt- und Klimabilanz sowie größere Effizienz (44 t) des KV können überzeugen

## KV-Hürden

Hoher Planungsaufwand

Überwiegend nicht kranbare Ladeeinheiten im Fuhrpark

Angebote und Preise häufig unbekannt

Geringer Anteil grenzüberschreitender Transporte

Skepsis bei Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit



den Aufwand für die Planung der Transportkette reduzieren



Mietangebote für kranbare Sattelaufleger u. Relationen mit alt. Umschlagsystemen integrieren



konkrete Angebote für verifizierte Nutzer bereitstellen



nationale KV-Relationen mit anbieten



Sendungsverfolgung mit Abholzeiten darstellen

## Ausblick: Teil 2 der Befragung

- Wichtige Bedingungen für die KV-Nutzung
- Nutzungsbereitschaft KV-Arten, Ladeeinheiten, alt. Umschlagsysteme
- Nutzung kranbarer Sattelanhänger u. Anmietung
- Funktionen von KV-Einstiegsportalen
- Wichtigkeit Kriterien KV-Gütesiegel



Bundesministerium  
für Verkehr und  
digitale Infrastruktur

# Fördermöglichkeiten für die Beschaffung kranbarer Sattelanhänger

Stephan Bull

Leiter des Referats Masterplan Schienengüterverkehr,  
Gleisanschlussförderung

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

# Kurzvorstellung Masterplan Schienengüterverkehr

- **Masterplan Schienengüterverkehr wurde am 23.06.2017 der Öffentlichkeit vorgestellt**
- **10 Maßnahmenpakete mit 66 Maßnahmen sollen mehr Verkehr auf die Schiene bringen**
- **Wichtige Ziele sind u.a. die Steigerung des Marktanteils im Schienengüterverkehr sowie die Verringerung von CO<sub>2</sub>-Emissionen im Güterverkehr**



# Kombinierter Verkehr (KV) ist der Wachstumsmotor im Schienengüterverkehr

- **Der Masterplan Schienengüterverkehr hat auch die Unternehmen des Straßengüterverkehrs im Fokus.**
- **Wo sind die praktischen Zugangshürden zum KV auf der Schiene?**
- **Wie kann man den Einstieg in den KV weiter vereinfachen und die allgemeinen Rahmenbedingungen verbessern?**
- **Gibt es bereits Fördermöglichkeiten um z.B. kranbare Sattelanhänger zu beschaffen?**



# De-minimis Förderprogramm unterstützt die Umrüstung von Sattelanhängern

- **Investitionsmehrausgaben für die Kranbarkeit von Trailern** sind förderfähig  
**Maßnahmenkategorie Nr. 1.8.**
- Maßnahme der Umrüstung von Bestandsfahrzeugen ist in der **Positivliste** des Bundesamts für Güterverkehr (BAG) einsehbar.
- Förderung umfasst 2000 Euro pro mautpflichtiges Fahrzeug p.a. und höchstens p.a. 33.000 Euro pro Unternehmen.

## Nr. 1.8 der Anlage zu Nr. 2 der Förderrichtlinie

*„Aufwendungen für überobligatorische Maßnahmen am Fahrzeug zur Verringerung des Kraftstoffverbrauchs“*

## Positivliste des BAG zu den De-minimis Fördertatbeständen Nr. 1.8

- Getriebeleerlaufautomatiken bei Gefälle
- Investitionsmehrausgaben für kranbare Trailer
- Liftachsen

# Förderung über das Programm zur Erneuerung der Nutzfahrzeugflotte

- **Intelligente Trailer-Technologie** im Programm zur Erneuerung der Nutzfahrzeugflotte (ENF 3.0) war **bis 31.10.2021** förderfähig.
- Intelligente Trailer-Technologie umfasst die Herstellung der Kranbarkeit von Sattelauflegern.
- Pro Technologie bis zu jeweils 5.000 Euro, höchstens jedoch 60 Prozent der Anschaffungskosten.
- Politische Entscheidung über ein Folgeprogramm offen.

## Liste der intelligenten Trailer-Technologien (ITT)

Fördermittel konnten für die Anschaffung und Umrüstung mit intelligenter Trailer-Technologie **losgelöst von der Flottenerneuerung beantragt** werden.

Die ITT umfasst unterschiedliche Kategorien und Fördergegenstände:

Kategorie/ Bezeichnung	Fördergegenstand
Kranbarmachung	Komponente

# Vielen Dank für ihre Aufmerksamkeit!

## **Stephan Bull**

Leiter des Referats E 11

Masterplan Schienengüterverkehr, Gleisanschlussförderung

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Invalidenstr. 44, 10115 Berlin



Bundesministerium  
für Verkehr und  
digitale Infrastruktur

Ansprechpartner

zur allgemeinen Förderung

**Bundesamt für Güterverkehr (BAG)**

<https://www.bag.bund.de>



Bundesamt  
für Güterverkehr



Bundesministerium  
für Verkehr und  
digitale Infrastruktur

# Quellen

Folie 3:      Bild 1 - Volker Emersleben, DB AG  
                 Bild 2 – Kombiverkehr KG/Lokomotion GmbH  
                 Bild 3 - Kombiverkehr KG

# R2L und SWS-Powerbox – Nicht kranbare Sattelanhänger und Frigotrailer im KV transportieren



Marc Hunziker

Head of Sales Coordination

VTG Rail Europe GmbH

Truck2Train Workshop, 09.11.2021



**Allianz  
pro Schiene**



Bundesverband  
Güterkraftverkehr Logistik  
und Entsorgung (BGL) e.V.

Gefördert durch:



Bundesministerium  
für Verkehr und  
digitale Infrastruktur

aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages

# Truck2Train Workshop

r2L und SWS Powerbox zur  
Verkehrverlagerung für nicht  
kranbare Trailer | November 2021



Für eine erfolgreiche Verkehrswende.  
Für die Erreichung der Klimaziele.  
Für eine starke und nachhaltige Wirtschaft.



Re:think **RAIL.**  
Re:think **FUTURE.**

# Die heutigen Herausforderung für Transportunternehmer

## Herausforderungen im Kombiniertes Verkehr

 hoher Aufwand für Organisation einer Transportkette

 Keine KV-fähigen Ladeeinheiten im Fuhrpark

 Ungeeignete Niederlassungsstruktur für Lkw-Nachlauf

 Mangelndes Vertrauen in den Schienengüterverkehr

 Komplexer Zugang zur Schiene und fehlende KV-Angebote für diese Zielgruppe

## Herausforderungen im Lkw-Fernverkehr

 Zunehmender Fahrermangel

 Steigender Wettbewerbsdruck

 Wachsende Nachfrage nach intermodalen Transportketten

Re:think **RAIL**.  
Re:think **FUTURE**.

# Wie können wir gemeinsam und «sofort» starten, und die Co2 äquivalenten Transporte auf der Schiene forcieren?

- Der Antrieb **MUSS** auf jeden Fall das **ZIEL** sein, den globalen Klimawandel zu bremsen
- **Co2 Emissionen im Transportsektor massiv zu senken (EU GREEN DEAL)**
- **Offen sein für Neues**
- **Neue Wege von Kooperationen gehen / suchen**
  - KV-Operateure können durch gemeinsame Bündelungen von Verkehren die Ressourcen besser einplanen und Mehrkapazitäten schaffen
  - Terminalgesellschaften müssen über alternative Verlademöglichkeiten nachdenken
  - Wagenhalter müssen neue Angebote schaffen, gemeinsam mit Partnern aus Industrie
- **Alle in der „Supply Chain“ (Lieferkette) müssen etwas dazu beitragen, um die wichtige Verkehrsverlagerung auch rascher realisieren zu können**
  - Laufzeitanpassungen in Kauf nehmen, Datenmanagement transparenter gestalten
  - gewonnene LKW Ressourcen für einen europaweit – tauglichen VL/NL Pool umfunktionieren



Keine KV-fähigen Ladeeinheiten im Fuhrpark



# Green Deal on Track

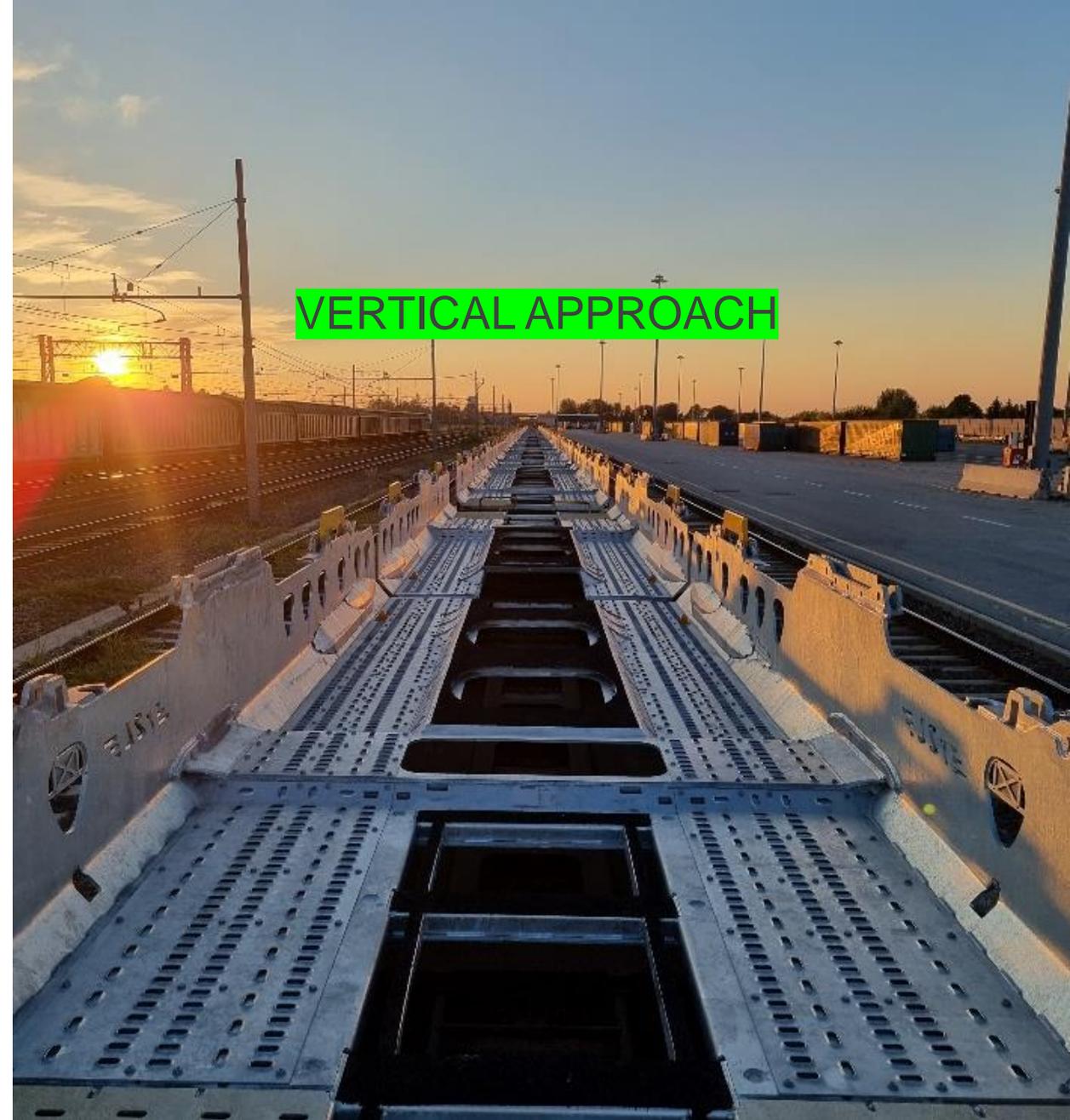


# Unsere r2L Lösung

# Transport- und Umschlagtechnik r2L

- 95 % aller europäischen Auflieger sind nicht kranbar
- 85 % aller Europäischen KV-Terminal agieren „vertikal“ mit Portalkrananlagen / Reachstaker
- Der r2L-Korb macht nicht kranbare Sattelaufleger kranbar
- Keine zusätzliche Ausrüstung erforderlich (z. B. eine Rampe)
- Jeder r2L-Korb ermöglicht eine potenzielle CO<sub>2</sub>-Einsparung von bis zu 200 t pro Jahr

\*Calculation based on the following benchmarks: average diesel consumption for trucks: 33 l per 100 km; average CO<sub>2</sub> emissions per litre of diesel: 2.615 kg.



# Transport- und Umschlagtechnik r2L

Wie es funktioniert?



Der Sattelaufleger wird auf den r2L-Korb aufgefahren.



Der r2L-Korb wird zusammen mit dem Sattelaufleger auf einen Taschenwagen geladen.

# r2L Lösung

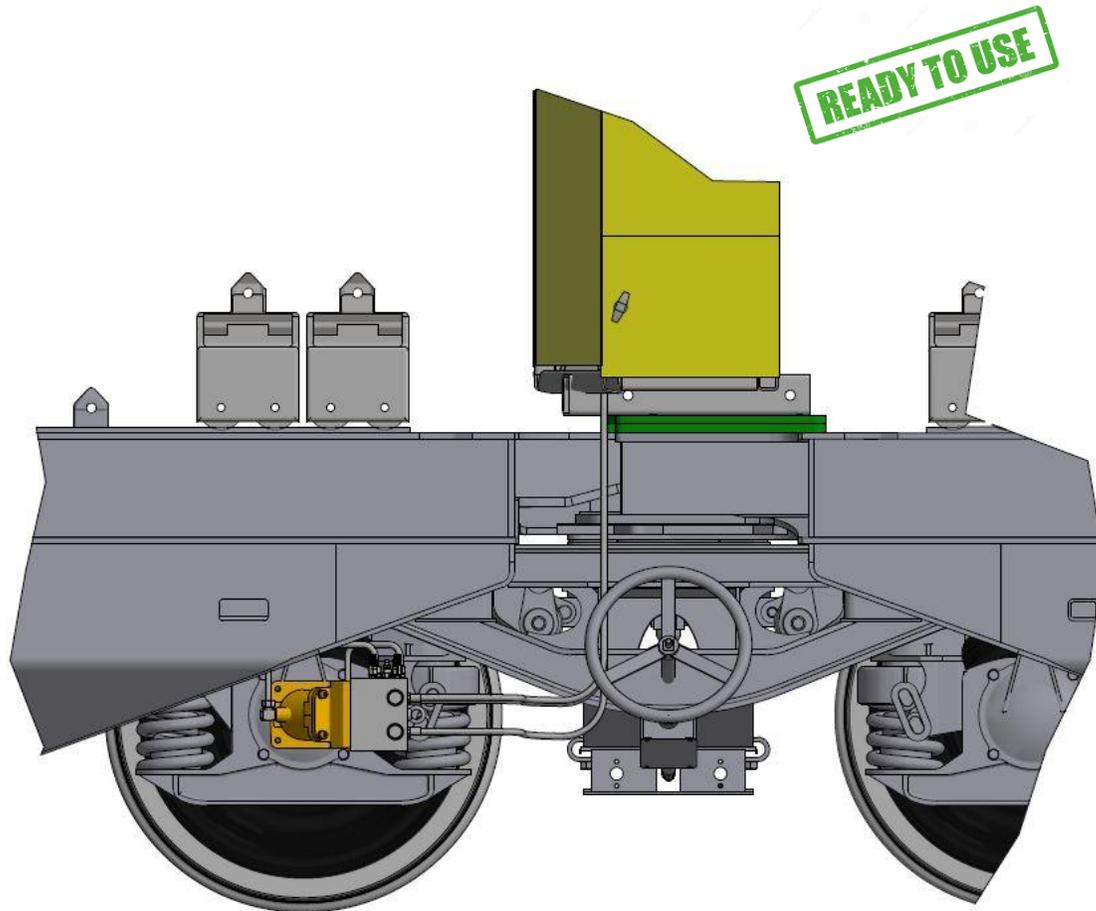


**SWS-PowerBox®**

**„Reefer on Track“**



# SWS-PowerBox®



Für den umweltfreundlichen,  
temperaturgesteuerten Schienengüterverkehr

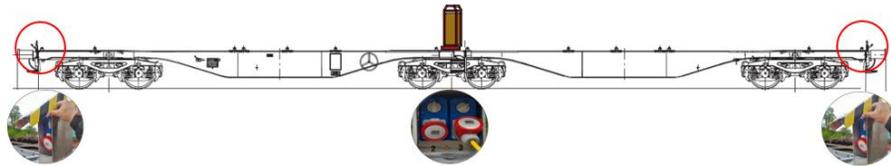
- Die mobile SWS-PowerBox® ist fest mit dem Waggon verbunden und erzeugt unterwegs Energie
- Stromversorgung von Containertragwagen und Doppeltaschenwagen, so dass Kühlcontainer, Wechselbehälter, Tankcontainer und Köhlsattelaufleger gekühlt oder beheizt werden können
- Die Batterie wird über Ladestecker vom Typ 2 aufgeladen
- Zusätzlich sind auf jeder Seite des Wagens CEE-Stecker installiert

# Anwendungsbereich

- Die SWS-PowerBox® ist bei 80' & 90' sowie TWIN-Containertragwagen auf dem Mitteldrehgestell positioniert, was die maximale Nutzung aller gängigen Beladungsschemata ermöglicht

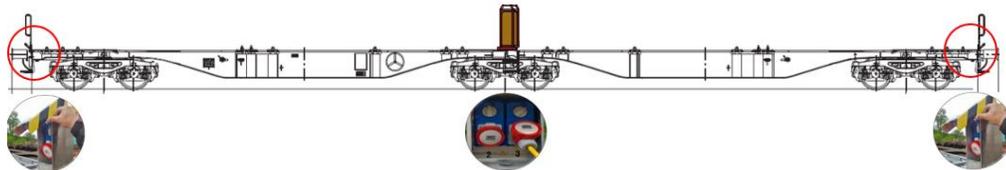
## GÜTERWAGEN

## MÖGLICHE LADUNG



**80' Wagen**

2 x 40' Reefer Container  
4 x 20' Reefer Container



**90' Wagen**

2 x 45' (40') Reefer Container  
4 x 20' Reefer Container  
4 x 7.45m Kühl- Swap Body



**Taschenwagen**

2 x 13.60 Semi-trailer /Frigotrailer  
2 x 45' (40') Reefer Container  
4 x 20' Reefer Container  
4 x 7.82m Kühl- Swap Body

# SWS-PowerBox®

Auf der Schiene



# Danke für Ihre Aufmerksamkeit!



**Marc  
Hunziker**

Head of Sales Coordination,  
Center of Competence Intermodal

**Phone:**

+41 79 215 91 47

**Email:**

Marc.Hunziker@vtg.com



# Kurze Pause

## bis 15 Uhr



**Allianz  
pro Schiene**



Bundesverband  
Güterkraftverkehr Logistik  
und Entsorgung (BGL) e.V.

Gefördert durch:



Bundesministerium  
für Verkehr und  
digitale Infrastruktur

aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages

# Diskussion mit allen Teilnehmenden:

## Wie kann der Zugang zum Kombinierten Verkehr für kleine und mittlere Transportunternehmen erleichtert werden?

Anthony Wandt, Wandt Spedition Transportberatung GmbH

Marc Hunziker, VTG Rail Europe GmbH

Stephan Bull, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Thomas Heinbokel, Richard Heinbokel & Co. GmbH

Moderation: Prof. Dr. Dirk Engelhardt, BGL e.V.

Truck2Train Workshop, 09.11.2021



**Allianz  
pro Schiene**



Bundesverband  
Güterkraftverkehr Logistik  
und Entsorgung (BGL) e.V.

Gefördert durch:



Bundesministerium  
für Verkehr und  
digitale Infrastruktur

aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages

# Ausblick und weiteres Vorgehen



**Prof. Dr. Dirk Engelhardt**

Vorstandssprecher

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik  
und Entsorgung (BGL) e.V.

**Dirk Flege**

Geschäftsführer

Allianz pro Schiene e.V.

Truck2Train Workshop, 09.11.2021

Gefördert durch:



Bundesministerium  
für Verkehr und  
digitale Infrastruktur

aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages

# Ausblick und weiteres Vorgehen

## Meilensteine

