

Truck2Train

Kleinen und mittelgroßen Transportunternehmen
den Sprung auf die Schiene ermöglichen



Abschlussbericht und Handlungsempfehlungen

Gefördert durch



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Inhaltsverzeichnis

1. Projektübersicht	1
1.1 Rahmendaten	1
1.2 Zusammenfassung des Projekts (Management Summary)	3
2. Projektergebnisse.....	4
2.1 Arbeitspaket 1 – Hürden für die KV-Nutzung	4
2.1.1 Abstimmungen und Konsultationen	4
2.1.2 Befragung der Transportunternehmen	4
2.1.3 Ergebnisse aus dem Arbeitspaket 1	5
2.1.4 Workshop	8
2.1.5 Fazit zu Arbeitspaket 1	8
2.2 Arbeitspaket 2 – Anforderungen an KV-Einstiegsportale	9
2.2.1 Abstimmungen und Konsultationen	9
2.2.2 Ergebnisse aus dem Arbeitspaket 2	10
2.2.3 Workshop	15
2.2.4 Fazit zu Arbeitspaket 2	15
2.3 Arbeitspaket 3 – Pilotrelationen	16
2.3.1 Abstimmungen und Konsultationen	16
2.3.2 Befragung	16
2.3.3 Ergebnisse aus dem Arbeitspaket 3	17
2.3.3.1 Bewertung von Relationseigenschaften	18
2.3.3.2 Wunschrelationen im Kombinierten Verkehr	19
2.3.4 Workshop	20
2.3.5 Fazit zu Arbeitspaket 3	20
2.4 Arbeitspaket 4 – Betreibermodell	21
2.4.1 Abstimmungen und Konsultationen	21
2.4.2 Ergebnisse und Handlungsempfehlungen	21
2.4.2.1 KV-Gütesiegel.....	23
2.4.2.2 KV-Versicherung	24
2.4.3 Workshop	25
2.4.4 Fazit zu Arbeitspaket 4	25
2.5 Arbeitspaket 5 – Projekt- und Ergebniskommunikation	25

3. Fazit.....	32
Anhang.....	34
Anhang 1: Wunschrelationen im Kombinierten Verkehr (Arbeitspaket 3)	34
Anhang 2: Kriterienkatalog KV-Gütesiegel (Arbeitspaket 4)	37
Anhang 3: Eckpunktepapier KV-Versicherung (Arbeitspaket 4)	39
Anhang 4: Ablaufpläne der Truck2Train-Veranstaltungen	42

1. Projektübersicht

1.1 Rahmendaten

Projektkronym und Titel	Truck2Train – Pilotprojekt zur Entwicklung von Anforderungen an ein marktgerechtes digitales KV-Einstiegsportal für kleinere und mittlere Transportunternehmen	Start des Vorhabens Laufzeit in Monaten	01.05.21 20 M.
Gesamtfördersumme	199.999,20 €	Verbundförderquote	80 %
Beteiligte Partner	Allianz pro Schiene e.V. Reinhardtstraße 31 10117 Berlin		
Ansprechpartner für das Vorhaben	Patrick Balasa (seit April 2022) Referent Verkehrspolitik und Projekte Allianz pro Schiene e.V. Tel. +49 30 2462599-32 E-Mail patrick.balasa@allianz-pro-schiene.de Ansprechperson von Mai 2021 bis März 2022: Martin Roggermann, Referent Verkehrspolitik a.D., Allianz pro Schiene e.V.		

Hauptthema/-Schwerpunkt	Verkehrsverlagerung zum Schienengüterverkehr
Kurzbeschreibung	Im Projekt wurde der Frage nachgegangen, wie kleinen und mittelgroßen Transportunternehmen die Nutzung des Kombinierten Verkehrs Straße-Schiene (KV) erleichtert werden kann.
Projektsteckbrief a. wesentliche Tätigkeiten b. Projektziele c. Ergebnisse d. Verwertung und Ergebniskommunikation	Wesentliche Tätigkeiten - Truck2Train war ein Dialogprojekt, in dem die Allianz pro Schiene anhand von Formaten wie Videokonferenzen, Workshops und Veranstaltungen den strukturierten Austausch mit Expertinnen und Experten von Unternehmen des Straßen- und Schienengüterverkehrs organisiert hat. Projektziele - Identifizieren wesentlicher Hürden für kleinere und mittlere Transportunternehmen bei der Nutzung des Kombinierten Verkehrs Straße-Schiene. - Identifizieren wesentlicher Anforderungen an ein marktgerechtes digitales KV-Einstiegsportal für kleinere und mittlere Transportunternehmen. - Identifizieren von mindestens zwei geeigneten Pilotrelationen für die Erprobung eines marktgerechten digitalen KV-Einstiegsportals für kleinere und mittlere Transportunternehmen.

	4. Unterbreiten von Vorschlägen für ein Betreibermodell eines marktgerechten digitalen KV-Einstiegsportals für kleinere und mittlere Transportunternehmen. Ergebnisse • Auf Basis des Dialogs wurden mit dem vorliegenden Abschlussbericht Handlungsempfehlungen im Hinblick auf die o.g. Projektziele (Hürden, Anforderungen, Pilotrelationen und Betreibermodell) erarbeitet. • Die Empfehlungen adressieren Betreiber digitaler, unternehmensübergreifender B2B-Plattformen im Bereich des Güterverkehrs und sollen die Ausgestaltung eines marktgerechten digitalen KV-Einstiegsportals für die Bedürfnisse kleinerer und mittlerer Transportunternehmen unterstützen. • Die Handlungsempfehlungen stehen allen interessierten Akteuren zur Verfügung. So können beispielsweise kleinere und mittlere Transportunternehmen profitieren, die den Einstieg in den KV erwägen, sowie KV-Operateure, Versicherungsunternehmen und Vermieter KV-fähiger Ladeeinheiten. Verwertungs- und Ergebniskommunikation • Projektwebsite (www.truck2train.org) • Zwischenbericht im ersten Quartal 2022 • Veranstaltung zur Vorstellung der Zwischenergebnisse • Abschlussbericht nach Projektende • Abschlussveranstaltung zum Projektende • Informationsveranstaltung anlässlich des „Tag der Schiene“ 2022 • Pressemitteilungen • Newsletter-Artikel • Social Media-Kommunikation
--	---

1.2 Zusammenfassung des Projekts (Management Summary)

Bis zum Jahr 2030 will die Bundesregierung den Anteil der Schiene am Güterverkehr von derzeit knapp 19 Prozent auf mindestens 25 Prozent steigern. Nachbarländer wie die Schweiz (39 Prozent) und Österreich (25 Prozent) zeigen schon heute, dass der Schienengüterverkehr dieses Ziel erreichen und sogar noch mehr leisten kann.

In Deutschland ist der Kombinierte Verkehr (KV) der Wachstumsmotor der Güterbahnen. Allein in den vergangenen zehn Jahren ist die Verkehrsleistung in diesem Segment um mehr als 40 Prozent gestiegen. Dabei ist das Potenzial bei weitem noch nicht ausgeschöpft, denn auch viele kleinere und mittlere Straßentransportunternehmen wollen wegen des zunehmenden Mangels an Fahrerinnen und Fahrern, dem starken Wettbewerb im Fernverkehr und aufgrund von Klimaschutzanforderungen auf die Schiene.

Doch der Einstieg in den Kombinierten Verkehr ist gerade für diese Unternehmen u.a. aufgrund von fehlender Logistikkompetenz im Kombinierten Verkehr und ungeeigneten Ladeeinheiten eine große Herausforderung. Deshalb hat die Allianz pro Schiene das vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr geförderte Projekt „Truck2Train“ durchgeführt. Dabei wurden gemeinsam mit dem Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung e.V. (BGL) sowie weiteren führenden Branchenvertreterinnen und -vertretern die Hürden für den KV-Einstieg identifiziert. Darüber hinaus wurden konkrete Vorschläge erarbeitet, damit die multimodale Transportplanung erleichtert werden kann. In insgesamt fünf Arbeitspaketen hat das Projekt auf diese Weise einen Beitrag zur Verlagerung von Transporten auf den klimaschonenden Schienengüterverkehr geleistet.

Bis Projektende fanden folgende Veranstaltungen im Rahmen des Projekts statt:

1. Auftaktveranstaltung – Kick-Off und Projektvorstellung, 02.06.2021
2. Workshop 1 – Hürden und Lösungen für kleine und mittlere Transportunternehmen im Kombinierten Verkehr, 09.11.2021
3. Workshop 2 – Anforderungen kleiner und mittlerer Transportunternehmen an den Kombinierten Verkehr und digitale Einstiegsportale, 08.02.2022
4. Digitale KV-Einstiegsportale als Wachstumstreiber für den Schienengüterverkehr, 23.06.2022
5. Wie bekommen wir mehr Güter auf die Schiene? Die Rolle digitaler Plattformen im Kombinierten Verkehr, Tag der Schiene, 16.09.2022
6. Workshop 3 – Pilotrelationen für ein digitales Einstiegsportal im Kombinierten Verkehr, 29.09.2022
7. Workshop 4 – Betreiberempfehlungen für ein digitales Einstiegsportal im Kombinierten Verkehr, 23.11.2022
8. Abschlussveranstaltung – Pilottransport im Kombinierten Verkehr, 19.12.2022

Insgesamt haben sich 45 kleine und mittlere Transportunternehmen sowie 85 weitere Unternehmen für die Dialogformate im Rahmen des Projekts angemeldet. Darüber hinaus haben sich 53 Verbände und Organisationen an den Projektveranstaltungen beteiligt.

2. Projektergebnisse

Mit der Erarbeitung dieses Abschlussberichts sind alle fünf Arbeitspakete abgeschlossen. Die Handlungsempfehlungen sind Bestandteil des Arbeitspakets 4 (Betreibermodell) und werden im Unterkapitel 2.4.2 vorgestellt.

2.1 Arbeitspaket 1 – Hürden für die KV-Nutzung

Ziel dieses Arbeitspakets war es, im Dialog mit den Projektbeteiligten, wesentliche Hürden für kleinere und mittlere Transportunternehmen bei der Nutzung des Kombinierten Verkehrs Straße-Schiene zu identifizieren. Neben Abstimmungsgesprächen und Konsultationen sah die Vorhabenbeschreibung einen Workshop und eine Online-Befragung der Transportunternehmen vor.

2.1.1 Abstimmungen und Konsultationen

Die Auftaktveranstaltung fand am 02.06.2021 mit 79 Teilnehmenden von Unternehmen und Verbänden aus dem Bereich des Straßen- und Schienengüterverkehrs sowie des BMVI im Videoformat statt. Inhaltlich ging es um die Vorstellung des Projektvorhabens aus Sicht der Allianz pro Schiene und des Zuwendungsgebers BMVI (Ablaufplan im Anhang). Der BGL war als Projekt-Kooperationspartner ebenfalls aktiv vertreten.

Im Arbeitspaket 1 wurden darüber hinaus neben dem Workshop am 09.11.2021 insgesamt 13 Abstimmungsgespräche und Konsultationen im Video- und Hybridformat mit Unternehmen und Verbänden durchgeführt.

2.1.2 Befragung der Transportunternehmen

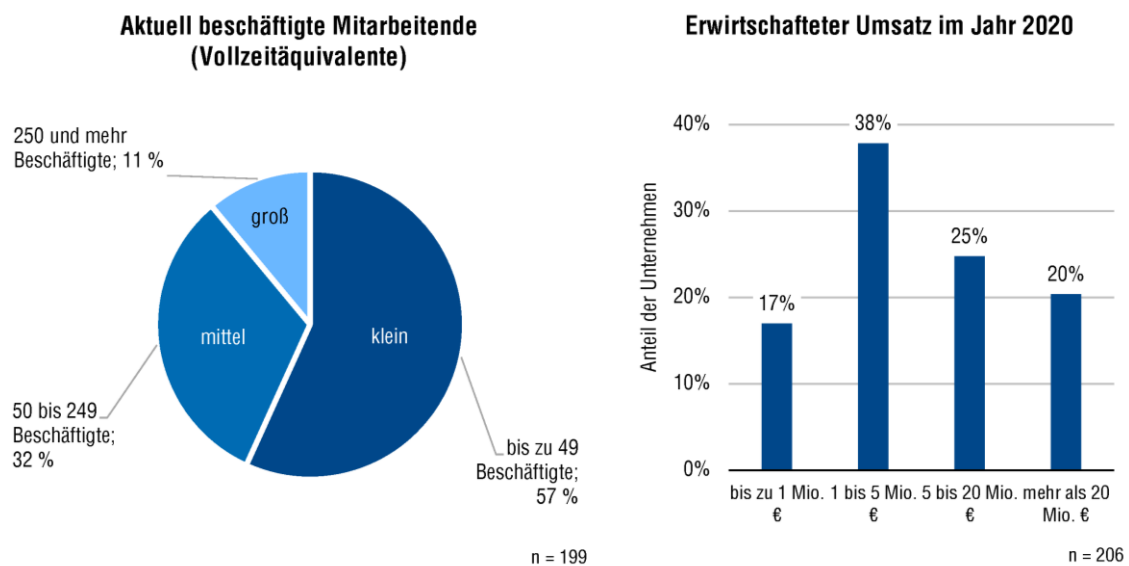
Im Rahmen der ersten beiden Arbeitspakete wurde eine Online-Befragung unter BGL-Mitgliedsunternehmen durchgeführt, um Hürden zu identifizieren, die der Nutzung des KVs im Weg stehen, und um Anforderungen an digitale KV-Einstiegsportale zu identifizieren.

Die Fragen wurden im Juni und Juli 2021 von der Allianz pro Schiene erarbeitet und mit dem BGL, dem BMVI (heute BMDV), ausgewählten Unternehmen des Straßen- und Schienengüterverkehrs sowie einem Vertreter der Forschungsgruppe Verkehrslogistik der TH Wildau abgestimmt. Beim darauffolgenden Pretest des Fragebogens im Zeitraum 8. bis 19.07.2021 war derselbe Beteiligtenkreis einbezogen.

Die Befragung wurde am 02.08.2021 gestartet. Dafür hat der BGL über seine Landesverbände in allen Bundesländern ca. 7.000 Transportunternehmen per E-Mail kontaktiert. Bis zum Ende des Befragungszeitraums, am 30.09.2021, wurde die Online-Umfrage von 1.081 Besucherinnen und Besuchern aufgerufen – davon haben 224 an der Befragung teilgenommen.

Nach der Definition der EU-Kommission gelten Betriebe mit bis zu 249 Beschäftigten und bis zu 50 Millionen Euro Jahresumsatz als kleine oder mittlere Unternehmen (KMU).¹ Die Auswertung zeigt, dass diese angestrebte Zielgruppe mit der Umfrage erreicht wurde (vgl. Abbildung 1). Insgesamt 89 Prozent der befragten Transportunternehmen fallen nach der Beschäftigtenzahl und mindestens 80 Prozent nach dem Umsatz in diese Kategorie.

Abbildung 1: Mitarbeitende und Umsatz der befragten Transportunternehmen

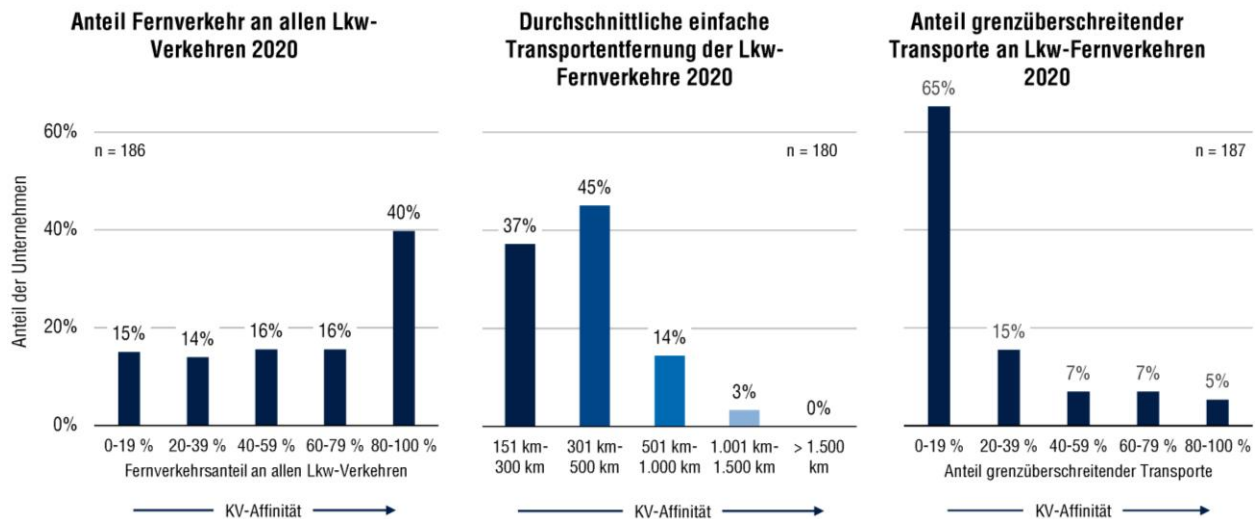


2.1.3 Ergebnisse aus dem Arbeitspaket 1

Die Unternehmensbefragung hat gezeigt, dass Fernverkehre einen großen Anteil an allen Lkw-Verkehren der kleinen und mittleren Transporteure im Jahr 2020 ausmachten. So gaben 56 Prozent der Befragten an, dass der Fernverkehrsanteil in ihrem Unternehmen 60 Prozent oder mehr betrug und Nahverkehre entsprechend auf 40 Prozent oder weniger kamen (vgl. Abbildung 2). Die Mehrzahl der Unternehmen weist also einen Schwerpunkt im Fernverkehr auf. Fahrten ab einer einfachen Transportentfernung von mehr als 150 km gelten als Fernverkehre.

¹ EU-Kommission (2015): Benutzerleitfaden zur Definition von KMU, in: <https://op.europa.eu/s/vKEW>, S. 10, 27.01.2022.

Abbildung 2: Fernverkehrsanteil, Transportentfernung und grenzüberschreitende Transporte



Als durchschnittliche Transportentfernung im Lkw-Fernverkehr gaben 37 Prozent der Unternehmen eine Strecke von bis zu 300 km an. Diese geringe Transportweite wird i.d.R. als nur schwer auf die Schiene oder das Binnenschiff verlagerbar angesehen und spielt daher bei den Betrachtungen zum Kombinierten Verkehr eine untergeordnete Rolle.

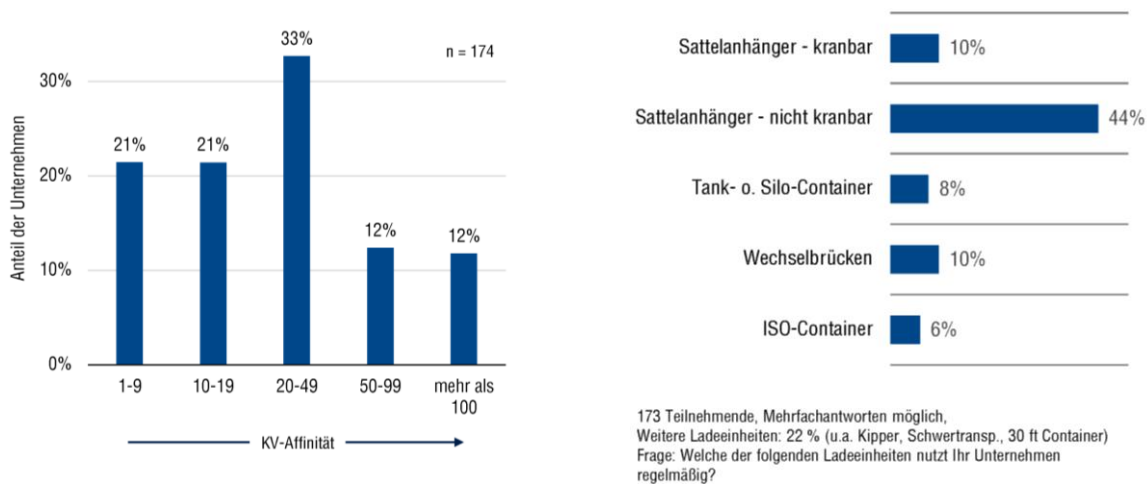
62 Prozent der Befragten bezifferten die einfache Transportentfernung dagegen auf mehr als 300 km im Durchschnitt. Darunter 17 Prozent, die Strecken weiter als durchschnittlich 500 km zurücklegten. Hier zeigt sich, dass auch bei kleinen und mittleren Transportunternehmen erhebliches Potenzial für den Kombinierten Verkehr besteht. Der Kombinierte Verkehr ist vor allem auf längeren Strecken wirtschaftlich interessant und bietet dort im Vergleich zum Lkw-Fernverkehr konkurrenzfähige Transportzeiten.

Einen klaren Schwerpunkt bei nationalen Verkehren zeigen die Antworten auf die Frage nach dem Anteil grenzüberschreitender Transporte. So führte die Mehrheit der Unternehmen (65 Prozent) relativ wenige grenzüberschreitende Fahrten durch – von allen Lkw-Fernverkehren entfielen 20 Prozent oder weniger darauf.

Wie schon bei den Beschäftigten und beim Jahresumsatz, so zeigt sich auch bei der Zahl der Lkw, dass die Mehrheit der Unternehmen im KMU-Bereich zu verorten ist. 75 Prozent der Befragten verfügten über weniger als 50 Fahrzeuge (vgl. Abbildung 3).

Bei den derzeit regelmäßig genutzten Ladeeinheiten wurden nicht kranbare Sattelanhänger mit Abstand am häufigsten genannt (44 Prozent). Unter den weiteren Ladeeinheiten sind kranbare Sattelanhänger und Wechselbrücken (jeweils 20 Prozent) am häufigsten im Einsatz.

Abbildung 3: Anzahl der Lkw inkl. Zugmaschinen (links) und regelmäßig genutzte Ladeeinheiten



Mit der Befragung sollte auch in Erfahrung gebracht werden, wie viele Unternehmen den Kombinierten Verkehr derzeit noch nicht nutzen. Auf die Frage „Welchen Anteil hatten folgende Verkehrsarten an allen Transporten im Nah- und Regionalverkehr Ihres Unternehmens im Jahr 2020?“ gaben:

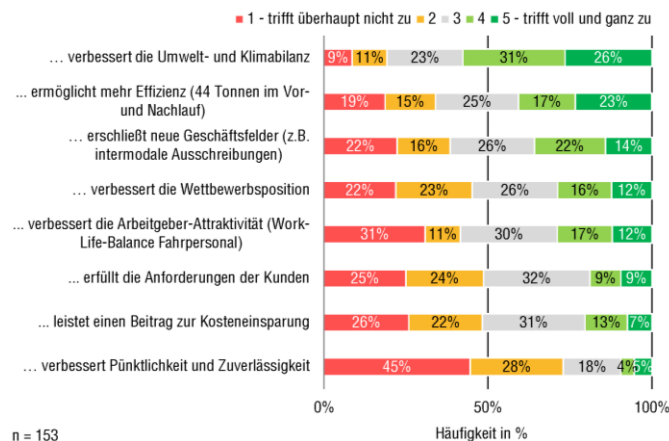
- 67 Prozent der Befragten 0 Prozent bei „Vor- und Nachlauf im KV Straße-Schiene“,
- 68 Prozent der Befragten 0 Prozent bei „Vor- und Nachlauf zu Seeverkehren“ und
- 79 Prozent der Befragten 0 Prozent bei „Vor- und Nachlauf im KV Straße-Binnenschiff“ an.

Zwei Drittel der Unternehmen nutzt den KV mit der Schiene also derzeit nicht. 24 Prozent der Befragten gaben dagegen an, dass der Anteil der Vor- und Nachläufe im KV Straße-Schiene in ihrem Unternehmen mindestens 10 Prozent aller Nah- und Regionaltransporte ausmacht. Diese Unternehmen können den regelmäßigen Nutzern des Kombinierten Verkehrs mit der Schiene zugeordnet werden.

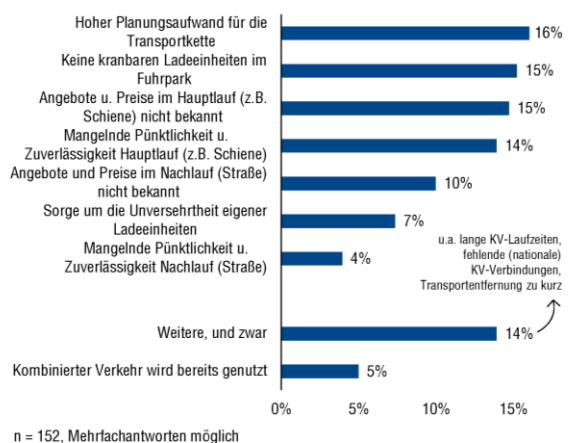
Für die Nichtnutzer des Kombinierten Verkehrs ist der hohe Aufwand für die Planung einer Transportkette mit 16 Prozent aller Nennungen die größte Hürde, es folgen fehlende kranbare Ladeeinheiten im Fuhrpark mit 15 Prozent (vgl. Abbildung 4). Ebenfalls 15 Prozent der Nennungen entfallen auf fehlende Angebote und Preise im Hauptlauf. Eine mangelnde Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit im Hauptlauf machen 14 Prozent der Antworten aus. Weitere 14 Prozent entfallen auf eine Reihe von unterschiedlichen Hürden, darunter fehlende nationale Verbindungen, zu kurze Transportentfernungen und zu lange Laufzeiten im KV.

Abbildung 4: Argumente für eine KV-Nutzung und derzeitige Zugangshürden

Der Kombinierte Verkehr ...



Warum nutzen Sie den Kombinierten Verkehr bislang nicht?



Neben den Hindernissen beim KV-Zugang hatten die Befragten auch die Möglichkeit, Argumente zu bewerten, die für die KV-Nutzung sprechen. Überwiegend positiv wurde dabei die Verbesserung der Umwelt- und Klimabilanz bewertet (vgl. Abbildung 4). Darauf folgt die verbesserte Effizienz durch die Nutzung von 44 Tonnen Gesamtgewicht im Vor- und Nachlauf, die mehr Befragte mit zutreffend als mit nicht zutreffend bewerten. Am anderen Ende des Spektrums befindet sich die Verbesserung der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit. Analog zu den KV-Hürden sieht die große Mehrheit hierin aktuell kein Argument für die Nutzung des Kombinierten Verkehrs.

2.1.4 Workshop

Der Workshop zum ersten Arbeitspaket fand am 09.11.2021 als Hybridveranstaltung in den Räumen der BGL-Hauptstadtrepräsentanz sowie online mit der Möglichkeit zur Videoteilnahme statt. Vertreten waren insgesamt 104 Teilnehmende von Unternehmen des Straßen- und Schienengüterverkehrs, von Verbänden und Bundesbehörden. Inhaltlich ging es um die Vorstellung und Diskussion der ersten Ergebnisse der Unternehmensbefragung, die Förderung kranbarer Sattelanhänger und den Transport nicht kranbarer und gekühlter Sattelanhänger im Kombinierten Verkehr (Ablaufplan im Anhang).

2.1.5 Fazit zu Arbeitspaket 1

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass bei den KMU im Transportgewerbe bereits eine gewisse Affinität für den Kombinierten Verkehr vorhanden ist. Zu den Faktoren gehören:

- ein hoher Fernverkehrsanteil
- eine überwiegend ausreichende Transportentfernung
- die regelmäßige KV-Nutzung durch einen Teil der Unternehmen (24 Prozent)

- die Einschätzung, dass der KV die Umwelt- und Klimabilanz verbessert
- die Einschätzung, dass das höhere Transportgewicht im Vor- und Nachlauf die Effizienz verbessert

Gleichzeitig verhindern einige bedeutsame Hürden die Nutzung des Kombinierten Verkehrs durch kleine und mittlere Transporteure, dazu gehören:

- der hohe Planungsaufwand für die Transportkette
- Informationsdefizite bei Angeboten und Preisen im KV-Hauptlauf
- Skepsis gegenüber Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit im KV
- der Mangel an kranbaren Ladeeinheiten im Fuhrpark
- ein geringer Anteil an grenzüberschreitenden Transporten im Fernverkehr

Digitale KV-Einstiegsportale können einen entscheidenden Beitrag zur Überwindung dieser Hürden leisten und KMU den Zugang zum Kombinierten Verkehr erleichtern, indem sie:

- den Aufwand für die Planung der Transportkette reduzieren
- konkrete Angebote für verifizierte Nutzer bereitstellen
- eine Echtzeit-Sendungsverfolgung und Vorabinformationen über Ankunftszeiten zur Verfügung stellen
- KV-Verbindungen mit Umschlagmöglichkeiten für nicht kranbare Sattelaufleger anbieten und Mietangebote für kranbare Sattelaufleger integrieren
- nationale KV-Verbindungen für Sattelaufleger mit anbieten

2.2 Arbeitspaket 2 – Anforderungen an KV-Einstiegsportale

Ziel dieses Arbeitspakets war es, im Dialog mit den Projektbeteiligten, wesentliche Anforderungen von kleineren und mittleren Transportunternehmen an den Kombinierten Verkehr und KV-Einstiegsportale zu identifizieren. Neben Abstimmungsgesprächen und Konsultationen sieht die Vorhabenbeschreibung einen Workshop und eine Online-Befragung der Transportunternehmen vor. Wie oben unter 2.1.1 dargelegt, wurden die Fragen zu den Arbeitspaketen 1 und 2 in einer Unternehmensbefragung zusammengefasst.

2.2.1 Abstimmungen und Konsultationen

Im Arbeitspaket 2 wurden neben dem Workshop am 08.02.2022 insgesamt 14 Abstimmungsgespräche und Konsultationen im Video- und Hybridformat mit Unternehmen und Verbänden durchgeführt.

2.2.2 Ergebnisse aus dem Arbeitspaket 2

Im Arbeitspaket 1 konnten die wichtigsten Hürden für die Nutzung des Kombinierten Verkehrs durch kleine und mittlere Transportunternehmen herausgearbeitet werden, dazu gehören:

- Hoher Planungsaufwand für die Transportkette
- Angebote und Preise im Hauptlauf (z.B. Schiene) nicht bekannt
- Keine kranbaren Ladeeinheiten im Fuhrpark
- Mangelnde Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit im Hauptlauf (z.B. Schiene)

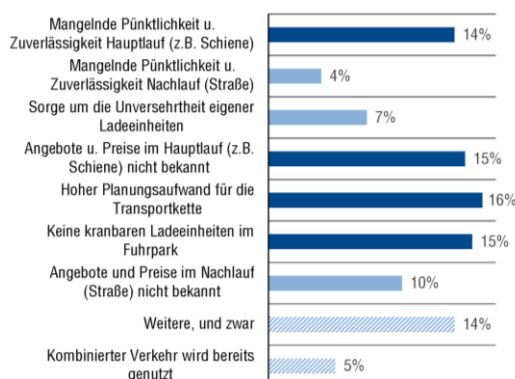
In den Bereichen Verlässlichkeit, Informationen, Aufwand und Ladeeinheiten liegen derzeit also die entscheidenden Hürden für KMU im Kombinierten Verkehr.

Nach den Hürden wurden die Unternehmen im Arbeitspaket 2 nach den wichtigsten Bedingungen für die Nutzung des Kombinierten Verkehr gefragt. Hier zeigt sich, dass die o.g. wichtigsten Hürden unter den Bedingungen für die KV-Nutzung wiederfinden. So wird die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit im Hauptlauf von 65 Prozent der Befragten als sehr wichtig eingeschätzt (vgl. Abbildung 5). Darauf folgen Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit im Nachlauf mit 53 Prozent.

Hier wird deutlich, dass dieser Aspekt zwar derzeit nicht als herausragende Hürde für die KV-Nutzung gesehen wird – nur vier Prozent der Befragten schätzen dies so ein – aber eine der wichtigen Bedingungen für die (künftige) KV-Nutzung ist. Ganz ähnlich verhält es sich mit der Sorge um die Unversehrtheit eigener Ladeeinheiten. Nur sieben Prozent halten dies aktuell für eine wichtige KV-Hürde. Gleichzeitig wird die Unversehrtheit von 52 Prozent der Befragten als sehr wichtige Bedingung für die (künftige) KV-Nutzung gesehen.

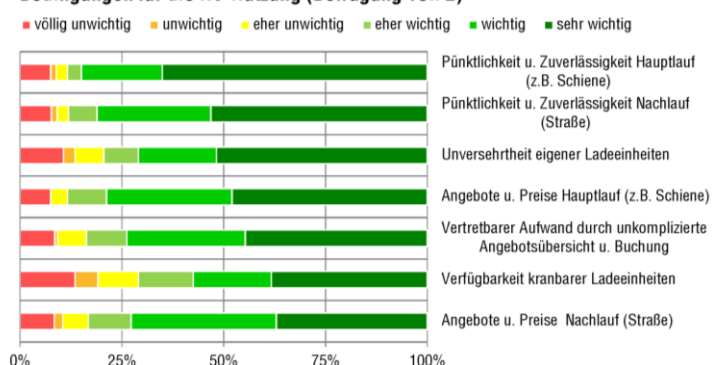
Abbildung 5: Hürden und Bedingungen für die KV-Nutzung durch KMU

Hürden für die KV-Nutzung (Befragung Teil 1)



152 Teilnehmende, Frage: Warum nutzen Sie den Kombinierten Verkehr bislang nicht?; Weitere: u.a. lange KV-Laufzeiten, fehlende (nationale) KV-Verbindungen, Transportentfernung zu kurz.

Bedingungen für die KV-Nutzung (Befragung Teil 2)

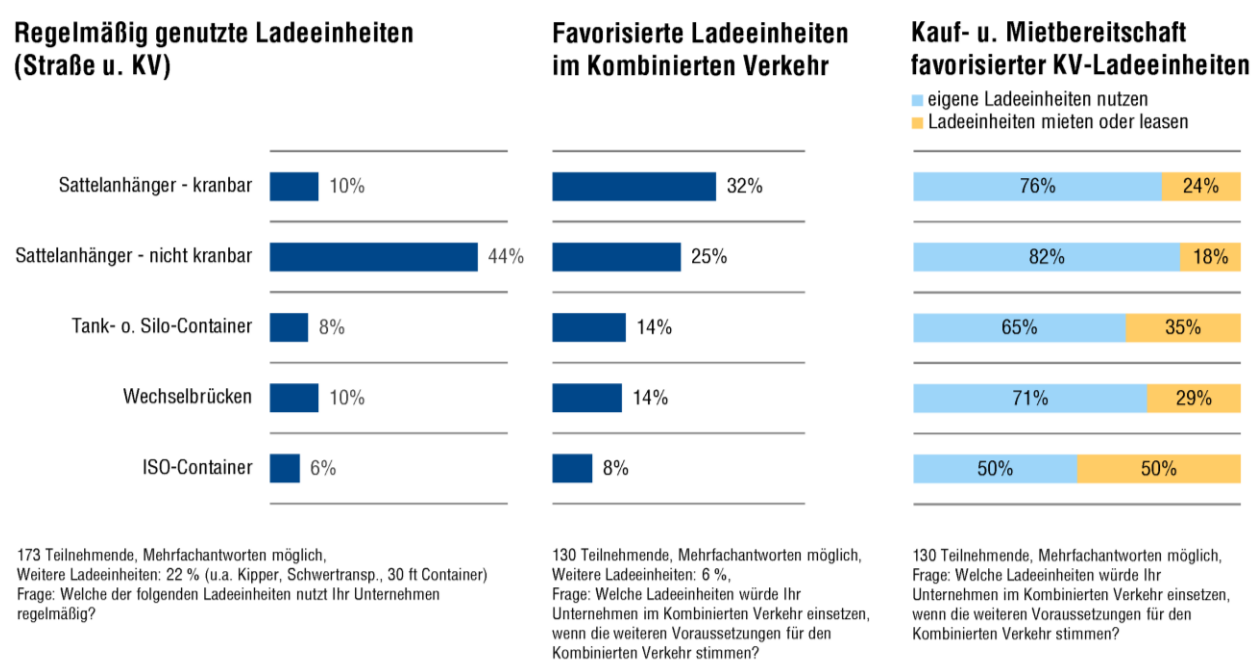


149 Teilnehmende, Frage: Wie wichtig sind folgende Bedingungen dafür, dass Ihr Unternehmen den Kombinierten Verkehr nutzen kann?

Das Abstellen der vier aktuell wichtigsten KV-Hürden würde demnach noch nicht ausreichen, damit die Voraussetzungen für künftige die KV-Nutzung gegeben sind. Vielmehr müssen auch die Bedingungen adressiert werden, die von den Unternehmen, die den KV bislang nicht nutzen, derzeit nicht als wichtigste Hürden angesehen werden (z.B. Unversehrtheit Ladeeinheiten, Pünktlichkeit Nachlauf), aber für ihre künftige KV-Nutzung essenziell sind.

Bei den im Kombinierten Verkehr favorisierten Ladeeinheiten rangieren kranbare Sattelanhänger ganz vorn – 32 Prozent der Befragten bevorzugen diese Fahrzeuge (vgl. Abbildung 6). Mit 25 Prozent folgen nicht kranbare Sattelanhänger. Da ein großer Teil der Unternehmen diese Ladeeinheiten ohnehin bereits regelmäßig nutzt, besteht der Wunsch, diese Fahrzeuge auch im KV einzusetzen. Derzeit ist dies auf bestimmten Relationen mit alternativen Umschlagsystemen möglich. Mit Abstand folgen Tank- und Silo-Container (14 Prozent), Wechselbrücken (14 Prozent) und ISO-Container (8 Prozent).

Abbildung 6: Bevorzugte Ladeeinheiten im KV, Besitz und Mietbereitschaft



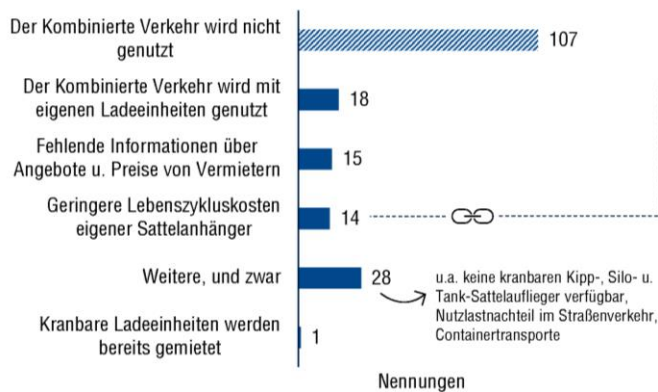
Die Abfrage der Kauf- und Mietbereitschaft von Ladeeinheiten für den Kombinierten Verkehr zeigt eine Präferenz zum Besitz eigener Fahrzeuge. Knapp ein Viertel der Unternehmen kann sich aber vorstellen, kranbare Sattelanhänger zu mieten. Bei den weniger gefragten Ladeeinheiten ist die Mietbereitschaft größer. Für den Transport dieser Behälter sind Lkw und Anhänger mit speziellen Aufbauten notwendig. Sattelanhänger können dagegen mit herkömmlichen Sattelzugmaschinen bewegt werden, die die meisten Transportunternehmen ohnehin im eigenen Fuhrpark haben.

Als Vorteile der Miete von kranbaren Sattelanhängern (vgl. Abbildung 7) sieht die Mehrheit der Unternehmen die Vermeidung potenzieller Risiken wie Reparaturkosten (60 Prozent) und die

Möglichkeit, flexibel auf die Nachfrage zu reagieren (76 Prozent). Das Vermeiden einer langfristigen Kapitalbindung ist für 50 Prozent der Befragten wichtig.

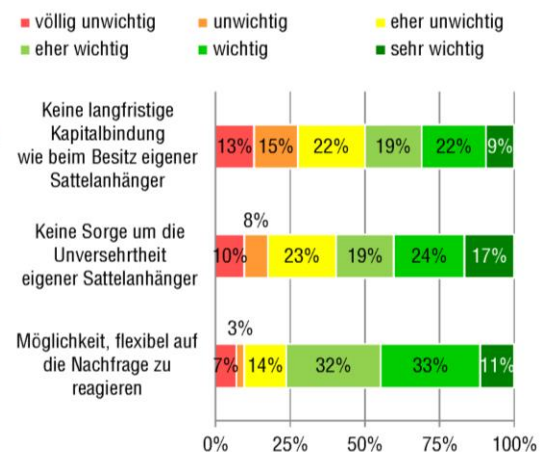
Abbildung 7: Verzicht auf Anmietung und Vorteile gemieteter kranbarer Sattelanhänger

Gründe, warum kranbare Sattelanhänger bislang nicht gemietet werden



147 Teilnehmende, Mehrfachantworten möglich.
Frage: Aus welchen Gründen mietet Ihr Unternehmen bislang keine kranbaren Sattelanhänger?

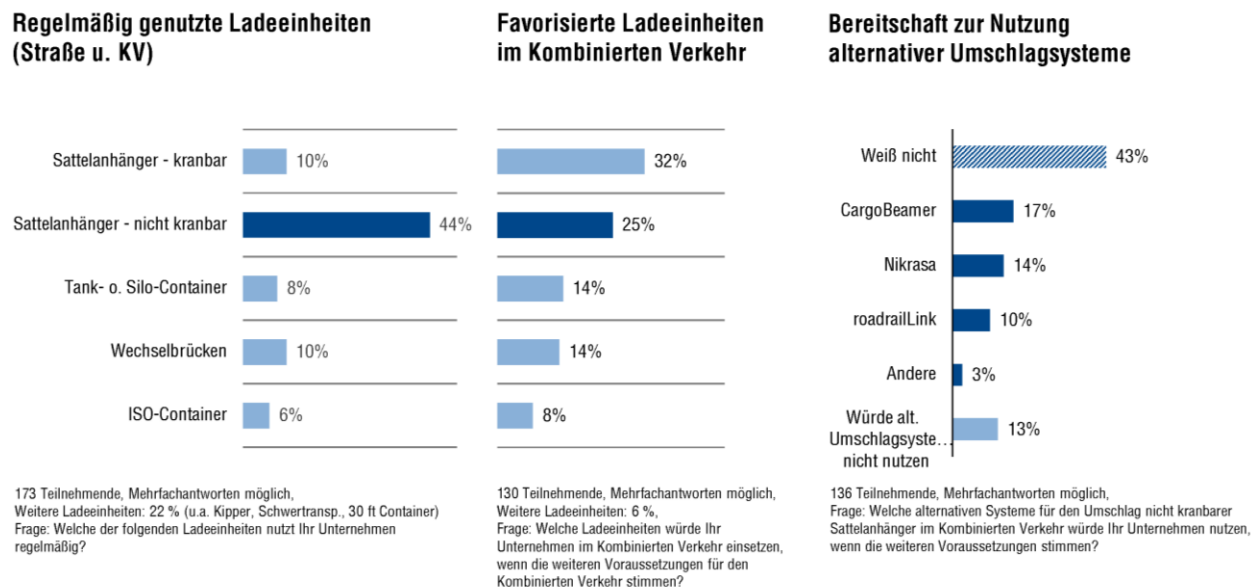
Vorteile gemieteter kranbarer Sattelanhänger



121 Teilnehmende, Mehrfachantworten möglich.
Frage: Wie bewerten Sie folgende Vorteile gemieteter kranbarer Sattelanhänger im Kombinierten Verkehr?

Die Abfrage der bevorzugten Ladeeinheiten hat gezeigt, dass ein Viertel der Unternehmen auch nicht kranbare Sattelanhänger im Kombinierten Verkehr einsetzen würde. Solche Fahrzeuge können mit Hilfe von Horizontalumschlagsystemen wie CargoBeamer oder mit KV-Adaptersystemen wie NikRASA oder roadrailLink auf die Schiene verladen werden. Die Frage nach der Nutzungsbereitschaft solcher Systeme zeigte jedoch, dass 43 Prozent der Unternehmen die Systeme nicht einschätzen können (vgl. Abbildung 8). Hier könnte die derzeit geringe Marktdurchdringung der Systeme eine Rolle spielen, die derzeit auf wenigen Relationen angeboten werden. Die Kranverladung von Ladeeinheiten ist dagegen in ca. 200 Terminals allein in Deutschland möglich, woraus sich eine Vielzahl von nutzbaren Relationen ergibt.

Abbildung 8: Nicht kranbare Sattelanhänger, Nutzungsbereitschaft alternativer Umschlagsysteme

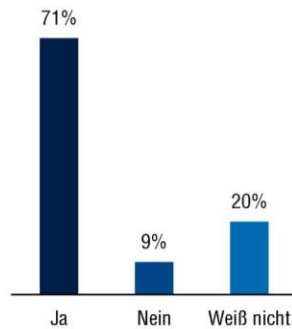


Mit der Befragung konnte auch aufgezeigt werden, dass der hohe Planungsaufwand eine der größten Hürden für die Nutzung des Kombinierten Verkehrs durch KMU darstellt (vgl. Abbildung 5). Im KV aktive Speditionen bewältigen diese Hürde, indem sie Fachkräfte beschäftigen – i.d.R. Speditionskaufleute mit Spezialisierung auf intermodale Transporte – die komplexe Güterverkehre mit Vor-, Haupt- und Nachlauf organisieren können. Unabhängig von der begrenzten Verfügbarkeit von Logistikfachkräften mit Schienenkompetenz am Arbeitsmarkt ist diese Option für viele kleinere Transportunternehmen eine ökonomische Herausforderung. Daher wurde in der KMU-Befragung auch die Bereitschaft zur Nutzung von digitalen Einstiegsportalen für den Kombinierten Verkehr thematisiert. Im Ergebnis würden 71 Prozent der Befragten solche Portale nutzen, wenn die weiteren Voraussetzungen für den Kombinierten Verkehr stimmen. 20 Prozent der Unternehmen konnten keine Einschätzung hierzu abgeben und neun Prozent würden solche Portale nicht nutzen.

Im Hinblick auf den Funktionsumfang von KV-Einstiegsportalen rangieren Verlässlichkeit, Planbarkeit und Vertrauen auf den vorderen Plätzen – diese werden von mehr als 50 Prozent der Unternehmen als sehr wichtig eingeschätzt (vgl. Abbildung 9). Von den weiteren abgefragten Funktionen spielen nur die Mietangebote für weitere kranbare Ladeeinheiten, z.B. Container und Wechselbrücken, eine untergeordnete Rolle. Alle weiteren Funktionen werden von mehr als 50 Prozent der Befragten als sehr wichtig, wichtig oder eher wichtig betrachtet.

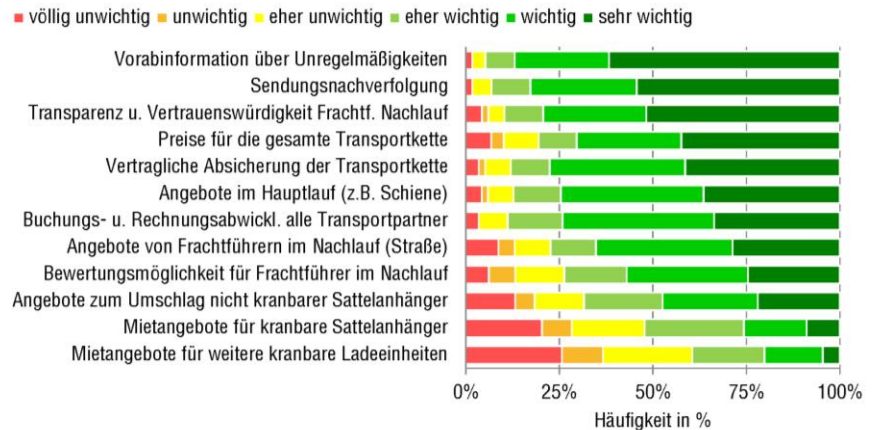
Abbildung 9: Nutzungsbereitschaft und Funktionen digitaler KV-Einstiegsportale

Nutzungsbereitschaft digitale KV-Einstiegsportale



144 Teilnehmende, Frage: Würde Ihr Unternehmen digitale Einstiegsportale für die Buchung von Transporten im Kombinierten Verkehr nutzen, wenn die weiteren Voraussetzungen für den Kombinierten Verkehr stimmen?

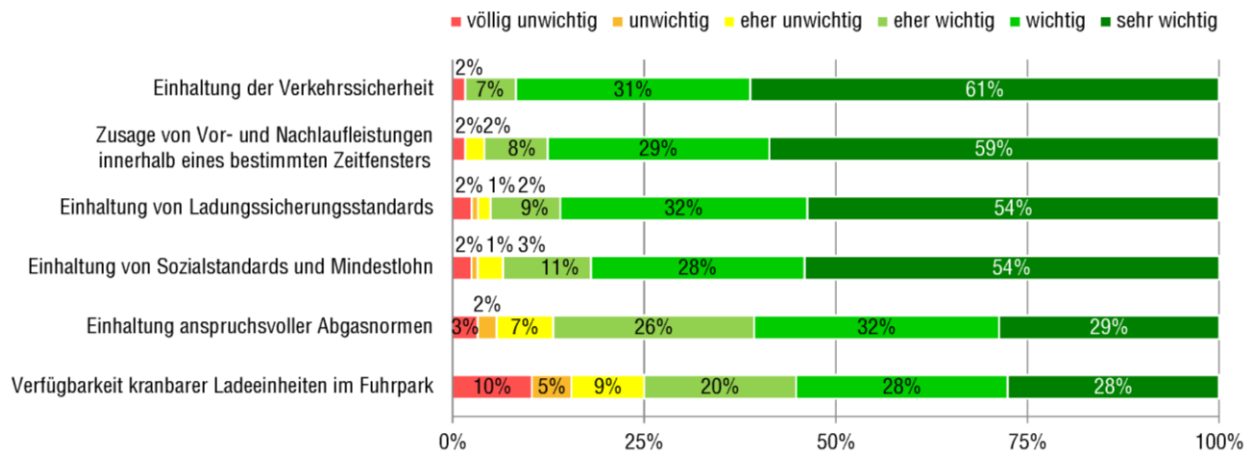
Funktionen digitaler KV-Einstiegsportale



122 Teilnehmende, Mehrfachantworten möglich, Frage: Wie wichtig sind folgende Funktionen digitaler Einstiegsportale, damit Ihr Unternehmen den Kombinierten Verkehr nutzen kann?

Bei der Ermittlung der KV-Hürden und -Anforderungen hat sich gezeigt, dass Vertrauen und Zuverlässigkeit für viele Unternehmen eine ganz entscheidende Rolle spielen. Aufgrund der Wichtigkeit haben Allianz pro Schiene und BGL im Rahmen des Arbeitspakets 4 (Betreibervorschläge, siehe Kapitel 3.4) im Truck2Train-Projekt an einem Konzept für ein KV-Gütesiegel für Transportunternehmen gearbeitet. Die Unternehmensbefragung für das Arbeitspaket 2 wurde hierfür bereits zum Einholen eines Meinungsbilds genutzt. Dabei zeigte sich, dass die Themen Verkehrs- und Ladungssicherheit, Verlässlichkeit im Vor- und Nachlauf sowie Sozialstandards und Mindestlohn von der Mehrheit als sehr wichtig eingeschätzt wurden (vgl. Abbildung 10).

Abbildung 10: Kriterien für ein KV-Gütesiegel auf digitalen Einstiegsportalen



122 Teilnehmende, Frage: Wie wichtig sind folgende Kriterien für ein KV-Gütesiegel auf digitalen Einstiegsportalen, das Vertrauen in die Frachtführer im Vor- und Nachlauf schaffen soll?

2.2.3 Workshop

Am 08.02.2022 fand der Workshop zum zweiten Arbeitspaket im Videoformat statt. Vertreten waren insgesamt 134 Teilnehmende von Unternehmen, Verbänden und Bundesbehörden. Im Zentrum standen die Ergebnisse des zweiten Teils der Unternehmensbefragung zu den Anforderungen der KMU an den Kombinierten Verkehr und digitale Einstiegsportale vorgestellt und diskutiert. Außerdem standen Vorträge zum Transport nicht kranbarer Sattelanhänger und die Live-Vorstellung eines KV-Einstiegsportales auf der Tagesordnung (vgl. Ablaufplan im Anhang).

2.2.4 Fazit zu Arbeitspaket 2

Zusammenfassend kann im Hinblick auf die Ladeeinheiten gesagt werden:

- Die meisten KMU favorisieren Sattelanhänger und bevorzugen den Besitz gegenüber der Anmietung. Ein Viertel würde kranbare Sattelanhänger aber mieten.
- Die Mietbereitschaft ist bei Ladeeinheiten wie Containern und Wechselbrücken größer, der Bedarf aber überschaubar.
- Die Anmietung von Sattelauflegern wird als Möglichkeit zur Vermeidung potenzieller Risiken und als nachfrageabhängige Ergänzung zum eigenen Fuhrpark gesehen.

Bei alternativen Umschlagsystemen hat sich gezeigt:

- Viele Transportunternehmen wollen nicht kranbare Trailer auch im Kombinierten Verkehr nutzen, gleichzeitig können sie Systeme für den Umschlag dieser Ladeeinheiten nicht einschätzen. Die geringe Bekanntheit und Marktdurchdringung der Umschlagsysteme könnten eine Rolle spielen.

Bei Zugangshürden zum Kombinierten Verkehr können digitale Einstiegsportale Abhilfe schaffen:

- Die große Mehrheit der Unternehmen ist bereit, digitale KV-Einstiegsportale zu nutzen.
- Verlässlichkeit, Informationen und Vertrauen spielen bei der Umsetzung eine große Rolle

Für das Konzept eines KV-Gütesiegels (Arbeitspaket 4) konnte folgendes Meinungsbild eingeholt werden:

- Sicherheit, Zuverlässigkeit und Sozialstandards stehen an erster Stelle, Umweltstandards und KV-fähige Ladeeinheiten sind noch überwiegend wichtig.

2.3 Arbeitspaket 3 – Pilotrelationen

Ziel des Arbeitspakets war es, im Dialog mit den Projektbeteiligten, mindestens zwei geeignete Pilotrelationen für die Erprobung eines marktgerechten digitalen KV-Einstiegsportals für kleinere und mittlere Transportunternehmen zu identifizieren. Auf diese Weise wurden die Bedürfnisse der KMU hinsichtlich ihres Bedarfs an Transportstrecken untersucht. Neben Abstimmungsgesprächen und Konsultationen sieht die Vorhabenbeschreibung einen Workshop vor. Zur Zielerreichung wurde analog zu den Arbeitspaketen 1 und 2 eine weitere Online-Befragung durchgeführt.

2.3.1 Abstimmungen und Konsultationen

Im Arbeitspaket 3 wurden neben dem Workshop am 29.09.2022 insgesamt 10 Abstimmungsgespräche und Konsultationen im Video- und Hybridformat mit Unternehmen und Verbänden durchgeführt.

2.3.2 Befragung

In der Zeit zwischen März und Mai 2022 wurden auf dem Markt angebotene Relationen von KV-Operateuren und Betreibern digitaler KV-Buchungsplattformen eingeholt. Aus den erhaltenen Relationen wurden im Dialog mit den Projektbeteiligten und dem Stakeholder-Beirat sowie auf Grundlage des im Mai 2022 durchgeführten Pretests 18 Relationen ausgewählt, die aufgrund ihrer Eigenschaften – z.B. Verkehrstage und Transportdauer – als für KMU ohne Vorerfahrung im KV attraktiv eingeschätzt wurden. Diese Auswahl bildete die Grundlage für die Unternehmensbefragung, welche in zwei Teile aufgeteilt war. Im ersten Teil wurden die Befragten dazu aufgefordert, die vorgelegten Relationen hinsichtlich der Attraktivität für ihr Unternehmen zu bewerten. Der zweite Teil bot den Befragten die Möglichkeit, bis zu drei Wunschrelationen anzugeben, die für ihr Unternehmen im KV prinzipiell attraktiv sind und bei denen sie ggf. auch den Vor- oder Nachlauf entweder in Anspruch nehmen oder selbst anbieten würden.

Der Befragungszeitraum startete am 21.06.2022 und endete am 21.09.2022. Analog zur ersten Online-Befragung hat der BGL über seine Landesverbände in allen Bundesländern ca. 7.000 Transportunternehmen per E-Mail kontaktiert. Die Befragung wurde 873-mal aufgerufen, davon haben 176 Personen an der Befragung teilgenommen.

2.3.3 Ergebnisse aus dem Arbeitspaket 3

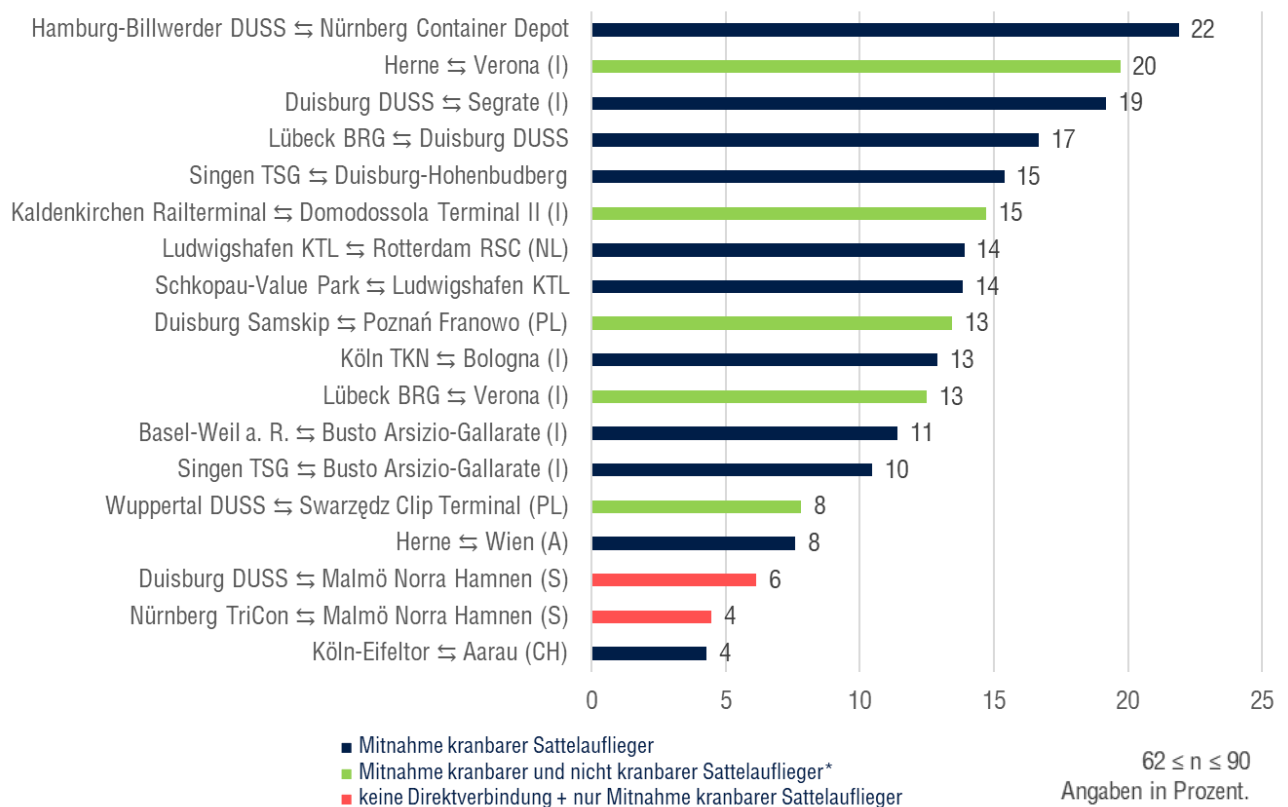
Die Befragung hat gezeigt, dass insbesondere Nord-Süd-Relationen sowie im internationalen Bereich Relationen von und nach Norditalien besonders gefragt sind.

Von den eingeholten, bereits angebotenen Relationen, die den befragten Unternehmen vorgelegt wurden, wurden die Relationen Hamburg-Billwerder $\rightleftharpoons$ DUSS Nürnberg Container Depot und Herne $\rightleftharpoons$ Verona (Italien) aufgrund ihres hohen Zuspruchs als zwei geeignete Pilotrelationen identifiziert (vgl. Abbildung 11). Bei beiden Relationen handelt es sich um Direktverbindungen, auf denen eine Mitnahme kranbarer Sattelaufleger möglich ist. Auf der Relation Herne $\rightleftharpoons$ Verona ist zudem eine Mitnahme nicht kranbarer Sattelaufleger möglich.

Auf der Relation mit dem höchsten Zuspruch (Hamburg-Billwerder $\rightleftharpoons$ DUSS Nürnberg Container Depot) hat ein mittelständisches Straßentransportunternehmen ohne Vorerfahrung im Kombinierten Verkehr, Kroop & Co. Transport + Logistik GmbH im Rahmen des Projekts am 19.12.2022 einen digital gebuchten Transport im Kombinierten Verkehr abgewickelt (vgl. Arbeitspaket 5).

Außerdem hat sich in der Online-Befragung gezeigt, dass die Notwendigkeit des Umladens auf einer Transportstrecke augenscheinlich unattraktiv für KMU ist – vermutlich aufgrund der i.d.R. längeren Transportdauer und zusätzlicher Gefahrenpotenziale (z.B. Anschluss verpasst wegen Verspätung, höheres Risiko der Beschädigung der Ladeinheit).

Abbildung 11: Für KMU geeignete Relationen im Kombinierten Verkehr



2.3.3.1 Bewertung von Relationseigenschaften

In der Befragung wurde den Unternehmen zudem die Möglichkeit gegeben, bestimmte Charakteristika der einzelnen Relationen (Abgabe- und Abholzeiten, Transportdauer, Verkehrstage) zu bewerten, wovon vergleichsweise allerdings Wenige (je nach Relation zwischen 19 und 27 Befragte) Gebrauch machten.

In der Kategorie „Abgabe- und Abholzeiten“ erhielten folgende drei Relationen mit ihren Eigenschaften die beste Bewertung:

1. Hamburg-Billwerder DUSS $\rightleftharpoons$ Nürnberg Container Depot
 - Abgabeschluss: 19:30h (hin), 19:15h (zurück)
 - Abholbeginn: 04:45h (hin), 04:30h (zurück)
 - Durchschnittliche Bewertung: 3,9/5
2. Herne $\rightleftharpoons$ Verona (I)
 - Abgabeschluss: 18:00h (hin), 22:30h (zurück)
 - Abholbeginn: 21:30h (hin), 07:00h (zurück)
 - Durchschnittliche Bewertung: 3,7/5
3. Duisburg DUSS $\rightleftharpoons$ Segrate (I)
 - Abgabeschluss: 23:00h (hin), 20:00h (zurück)
 - Abholbeginn: 05:30h (hin), 06:00h (zurück)
 - Durchschnittliche Bewertung: 3,6/5

In der Kategorie „Transportdauer“ erhielten folgende drei Relationen mit ihren Eigenschaften die beste Bewertung:

1. Hamburg-Billwerder DUSS $\rightleftharpoons$ Nürnberg Container Depot
 - Dauer: 9:15 Std. pro Strecke
 - Durchschnittliche Bewertung: 4,0/5
2. Duisburg DUSS $\rightleftharpoons$ Segrate (I)
 - Dauer: 30:30 Std. (hin), 34:00 Std. (zurück)
 - Durchschnittliche Bewertung: 3,4/5
3. Herne $\rightleftharpoons$ Verona (I)
 - Dauer: 27:30 Std. (hin), 32:30 Std. (zurück)
 - Durchschnittliche Bewertung: 3,4/5

In der Kategorie „Verkehrstage“ erhielten folgende drei Relationen mit den Verkehrstagen Montag, Dienstag, Mittwoch, Donnerstag und Freitag jeweils die durchschnittliche Bewertung 4/5:

1. Herne $\Leftrightarrow$ Verona (I)
2. Schkopau-Value Park $\Leftrightarrow$ Ludwigshafen KTL
3. Singen TSG $\Leftrightarrow$ Busto Arsizio-Gallarate (I)

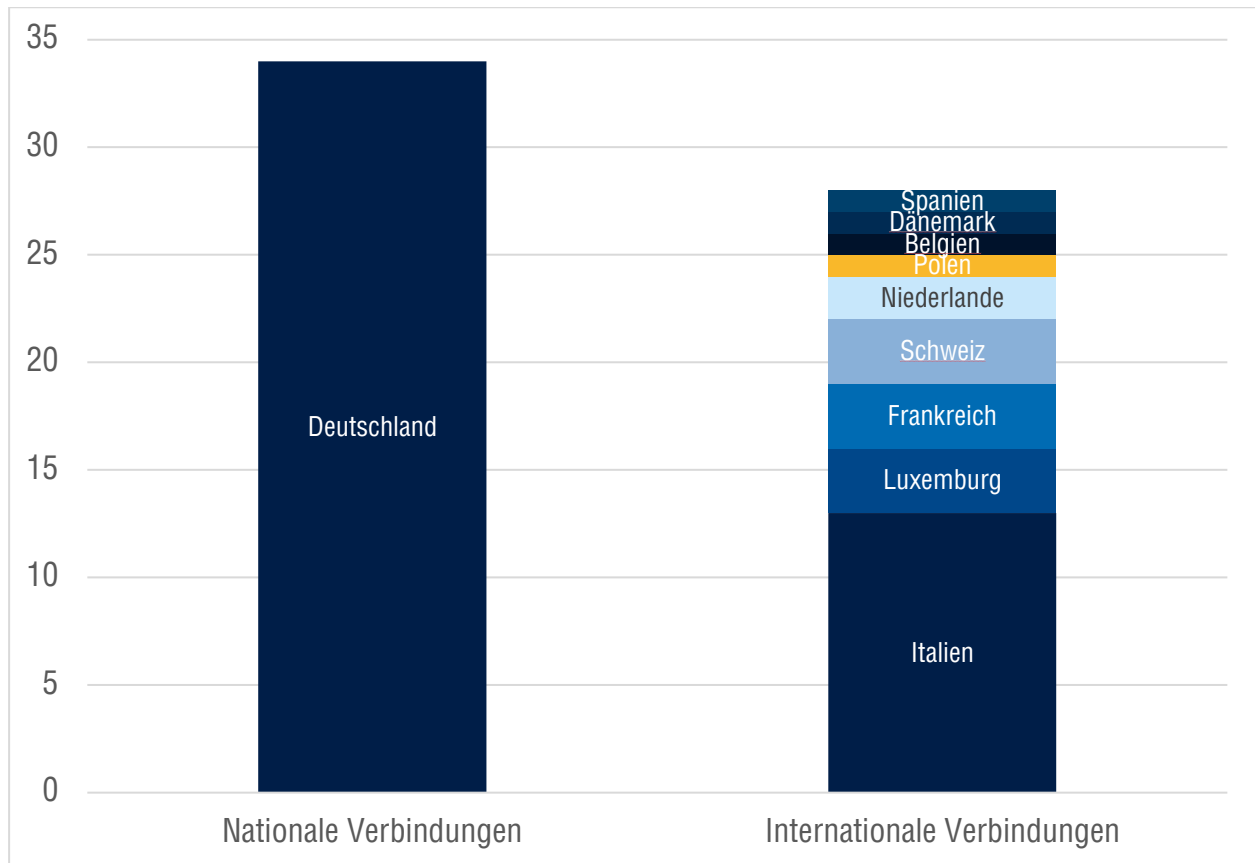
2.3.3.2 Wunschrelationen im Kombinierten Verkehr

Abseits der den befragten Unternehmen vorgelegten Relationen im ersten Teil der Befragung wurde den Befragten im zweiten Teil der Befragung die Möglichkeit gegeben, weitere Relationen zu nennen, welche sie sich unabhängig vom existierenden (bzw. ihnen bekannten) Angebot im Kombinierten Verkehr wünschen. Darüber hinaus hatten die Unternehmen die Möglichkeit anzugeben, ob sie auf den von ihnen genannten Relationen Transportleistungen im Vor- und/oder im Nachlauf anbieten und/oder in Anspruch nehmen würden.

Insgesamt wurden 62 Wunschrelationen genannt. Bei 28 dieser Relationen handelt es sich um internationale Verbindungen, u.a. von bzw. nach Italien, Luxemburg und Frankreich (vgl. Abbildung 12). Eine vollständige Auflistung der angegebenen Wunschrelationen steht auf der Projektwebsite zum [Download](#) bereit und ist diesem Abschlussbericht beigelegt (Anhang 1).

Betreiber digitaler KV-Buchungsportale können auf dieser Grundlage gezielt versuchen, ein marktgerechtes Relationsangebot in ihre jeweilige Plattform integrieren. Während der Projektlaufzeit konnten insgesamt 7 Kontakte zwischen den Betreibern digitaler KV-Buchungsportale und KMU, die im Rahmen der Befragung Wunschrelationen geäußert haben, vermittelt werden.

Abbildung 12: Wunschrelationen nach Start- bzw. Zielland



2.3.4 Workshop

Am 29.09.2022 fand der Workshop zum dritten Arbeitspaket im Hybrid-Format statt. Vertreten waren insgesamt 68 Teilnehmende von Unternehmen, Verbänden, Medienhäusern und Bundesbehörden, darunter auch PStS Oliver Luksic, der das Grußwort hielt. Im Zentrum standen die Ergebnisse der Unternehmensbefragung zum Thema Pilotrelationen. Außerdem fanden Vorträge zur Organisation des Vor- und Nachlaufs im Kombinierten Verkehr, zur digitalen Buchung von Transporten im Kombinierten Verkehr sowie allgemein zum Einstieg in den Intermodalverkehr statt (vgl. Ablaufplan im Anhang).

2.3.5 Fazit zu Arbeitspaket 3

Zusammenfassend kann im Hinblick auf das Arbeitspaket 3 gesagt werden:

- Die meisten KMU favorisieren prinzipiell nationale Relationen, wobei internationale Relationen ebenfalls eine bedeutsame Rolle einnehmen.

- In besonderem Maße sind Nord-Süd-Verbindungen und Relationen von und nach Norditalien gefragt.
- Die zwei Relationen mit dem höchsten Zuspruch sind Hamburg-Billwerder DUS ↔ Nürnberg Container Depot sowie Herne ↔ Verona (Italien).
- Transportverbindungen, bei denen beim Schienentransport ein zwischenzeitliches Umladen nötig ist, sind tendenziell unattraktiv für KMU.
- Viele Transportunternehmen sind dazu bereit, Leistungen im Vor- und Nachlauf anzubieten.
- Einige Transportunternehmen sind an einer individuellen Beratung durch die Betreiber digitaler KV-Einstiegsportale interessiert.

2.4 Arbeitspaket 4 – Betreibermodell

Ziel des Arbeitspakets war es, im Dialog mit den Projektbeteiligten, Vorschläge für ein Betreibermodell eines marktgerechten digitalen KV-Einstiegsportals für kleinere und mittlere Transportunternehmen zu unterbreiten. Das Betreibermodell ist als Empfehlungspaket zu verstehen, welches den Betreibern digitaler Buchungsportale für den Kombinierten Verkehr eine fundierte, auf den Projektergebnissen basierende Orientierung zur marktgerechten Ausgestaltung ihrer Buchungsplattform bietet. Neben Abstimmungsgesprächen und Konsultationen sieht die Vorhabenbeschreibung einen Workshop vor.

2.4.1 Abstimmungen und Konsultationen

In Arbeitspaket 4 wurden neben dem Workshop am 23.11.2022 insgesamt 25 Abstimmungsgespräche und Konsultationen im Video- und Hybridformat mit Unternehmen und Verbänden durchgeführt.

2.4.2 Ergebnisse und Handlungsempfehlungen

Aufbauend auf den Ergebnissen der Arbeitspakete 1-3 wurden in Arbeitspaket 4 Vorschläge für ein Betreibermodell eines marktgerechten digitalen KV-Einstiegsportals für kleinere und mittlere Transportunternehmen entwickelt.

Im Rahmen der ersten Unternehmensbefragung gaben nur 5 Prozent der Befragten an, dass der Kombinierte Verkehr in ihrem Unternehmen bereits genutzt wird. Somit dürfte der ganz überwiegende Großteil der Spediteure in Deutschland bislang über keine Berührungspunkte mit dem Schienengüterverkehr und dementsprechend auch nicht über Kenntnisse in der Integration des Kombinierten Verkehrs in den eigenen Geschäftsbetrieb verfügen. Digitale KV-Buchungsplattformen können insbesondere den in der Befragung geäußerten Bedenken bezüglich eines hohen Planungsaufwand sowie den nicht oder kaum vorhandenen Marktkenntnissen Rechnung tragen.

Aufgrund der kaum vorhandenen KV-Vorerfahrung vieler Spediteure und dadurch bedingter möglicher Berührungängste mit digitalen KV-Einstiegsportalen sollte deshalb bei der marktgerechten Ausgestaltung digitaler KV-Einstiegsportale ein besonderes Augenmerk auf die

Aspekte Nutzerfreundlichkeit, Übersichtlichkeit und Transparenz gelegt werden. Der Aufbau und der Buchungsprozess sollten so einfach wie möglich gehalten werden und sich an den Funktionsweisen bekannter Buchungsportale aus anderen Lebensbereichen orientieren, wie etwa gängigen Reise- oder Hotelbuchungsplattformen. Ideal ist demnach eine einfach gehaltene Suchmaske, in welcher der Transportunternehmer eintragen kann, wann und auf welcher Relation er welche Art von Ladung mit welcher Ladeeinheit transportieren möchte. Das Suchergebnis sollte dann, analog zu Buchungsportalen z.B. im Personenluftverkehr, Angebote verschiedener KV-Operateure anzeigen und ggf. bei Relationen mit Umladen miteinander kombinieren. Für den Vor- und Nachlauf sollten Unternehmen die Möglichkeit haben, Transportleistungen anderer Unternehmen zu buchen und diese auch selbst über das Portal anzubieten. Auf diese Weise kann eine multimodale Transportkette im KV mit wenigen Klicks gebucht werden, ohne dass hierfür ein ausgeprägtes Vorwissen im Themenkomplex des Kombinierten Verkehrs nötig ist.

Eine elementare Voraussetzung für die Nutzung digitaler KV-Einstiegsportale ist ein geeignetes Relationsangebot, das den Bedürfnissen der Straßentransportbranche entspricht. Zu diesem Zweck wurde in Arbeitspaket 3 eine weitere Befragung unter Straßentransportunternehmen durchgeführt, in welcher für die Zielgruppe attraktive Transportrelationen identifiziert wurden. Die Ergebnisse im Detail wurden im vorherigen Kapitel vorgestellt. Grundsätzlich sollte bei der Ausgestaltung des Angebots darauf geachtet werden, Nord-Süd-Relationen mit einer Distanz von mindestens 300 km sowie Verbindungen mit alternativen Umschlagssystem miteinander zu binden, welche die Mitnahme von nicht kranbarem Equipment ermöglicht. Ferner ist darauf zu achten, Direktverbindungen ins Angebot zu integrieren und bei internationalen Relationen insbesondere Norditalien ans angebotene Streckennetz anzubinden.

Eine weitere häufig geäußerte Hürde ist das Nichtvorhandensein von kranbarem Equipment im Unternehmensfuhrpark eines Großteils der Speditionsunternehmen. Eine effektive und vergleichsweise niedrigschwellige Lösung stellt die Miete bzw. das Leasing kranbarer Ladeeinheiten dar, zu welcher sich in der ersten Unternehmensbefragung rund ein Viertel der Befragten prinzipiell bereit erklärt haben. Auf dem Markt existiert eine Reihe von Unternehmen, die eine Vermietung von kranbarem Equipment anbieten. Allerdings ist dieses Branchensegment bislang wenig digitalisiert und verfügt i.d.R. nicht über eine digitale Schnittstelle, an welche digitale KV-Einstiegsportale andocken könnten. Insofern stellt hier für eine marktgerechte Ausgestaltung zunächst die Kontaktvermittlung über die Portale eine Möglichkeit dar, um KMU entsprechende Mietlösungen aufzuzeigen.

Als weitere Möglichkeit bieten sich alternative Umschlagssysteme und Adaptersysteme an, die eine Mitnahme von nicht kranbarem Equipment ermöglichen. In der ersten Unternehmensbefragung hat lediglich eine kleine Minderheit unter den Befragten (13 %) angegeben, eine Nutzung alternativer Umschlagssysteme wie CargoBeamer, Nikrasa oder roadrailLink kategorisch auszuschließen. Da ein akuter Mangel an kranbarem Equipment in den Unternehmensfuhrparks herrscht, empfiehlt sich daher eine Einbindung von Relationen, auf denen derartige KV-Adaptersysteme zum Einsatz kommen, in die Buchungsplattformen.

Zudem konnte im Rahmen der ersten Unternehmensbefragung herausgearbeitet werden, dass die Aspekte Transparenz, die Unversehrtheit eigener Ladeeinheiten und Vertrauen entscheidende

Bedingungen bzw. Anforderungen für die Nutzung digitaler KV-Einstiegsportale durch Speditionsunternehmen darstellen. Daraus entstand die Idee eines KV-Gütesiegels sowie einer KV-Versicherungslösung, welche den geäußerten Bedenken hinsichtlich Transparenz sowie der Unversehrtheit eigener Ladeeinheiten Rechnung tragen soll. Diese beiden Produktideen dienen der Vertrauensschaffung und wurden im Rahmen des Arbeitspakets 4 im Dialog mit Stakeholdern und weiteren Projektbeteiligten spezifiziert.

2.4.2.1 KV-Gütesiegel

Ein KV-Gütesiegel dient der Kennzeichnung vertrauenswürdiger Transportunternehmen, die den Vor- und/oder Nachlauf in der Transportkette übernehmen. Auf diese Weise sollen Vorbehalte gegenüber unbekannten Transportunternehmen abgebaut und Vertrauenswürdigkeit gewährleistet werden. Konkret wird der Einsatz des Gütesiegels im Such- und Buchungsprozess von KV-Transporten empfohlen. Bei der visuellen Darstellung der Transportkette können besonders vertrauenswürdige Unternehmen, die den Vor- bzw. Nachlauf abwickeln, mit einem Gütesiegel-Symbol abgebildet werden. Dadurch sind diese schnell und unkompliziert als vertrauenswürdig identifizierbar.

Damit ein Unternehmen als vertrauenswürdig eingestuft werden kann, muss es eine Reihe an Kriterien erfüllen. Diese wurden im Dialog mit den Stakeholdern des Projekts erarbeitet. Um die Balance zwischen einer niedrighschwelligen, bürokratiearmen Umsetzung und einer belastbaren Vertrauenswürdigkeit zu wahren, wurde ein dreistufiger Kriterienkatalog erarbeitet, der zwischen einem Bronze-, Silber- und Gold-Gütesiegel unterscheidet.

Abbildung 13: Vorschläge für die grafische Gestaltung des KV-Gütesiegels



Für einen Bronze-Status muss das jeweilige Transportunternehmen auf der Plattform abrufbare Nachweise über Unternehmensinformationen bereitstellen, wie etwa Registerauszug und verifizierbare Kontaktdaten, sowie sich zur Einhaltung der Verkehrssicherheit und der Zahlung des gesetzlichen Mindestlohns an seine Beschäftigten verpflichten. Kurz: Es muss die gesetzlichen Mindeststandards einhalten und eine einfache, transparente Überprüfbarkeit ermöglichen.

Der Silber-Status setzt darüber hinaus eine Angabe mitunter zu Informationen zur Ladungs- und KV-Zusatzkaskoversicherung, zur bisherigen Erfahrung mit Transporten im Kombinierten Verkehr, zum vorhandenen KV-Equipment sowie für den beim Transport eingesetzten Lkw mindestens eine

Erfüllung der Euro-V-Abgasnorm und eine Bezahlung des Fahrpersonals nach Tariflohn oder eine Mitgliedschaft in einem BGL-Landesverband voraus, da Letzterer eine Verifizierung der Unternehmensdaten vorausgeht.

Der Gold-Status wird dann erreicht, wenn zusätzlich zur Selbstauskunft Nachweise zu den genannten Angaben beigefügt werden und das Unternehmen Mitglied in einem BGL-Landesverband oder EU-Partnerverband ist.

Der detaillierte Kriterienkatalog ist diesem Abschlussbericht beigefügt (Anhang 2) und steht auf der Projektwebsite (www.truck2train.org) zum Download bereit. Ferner hat die Allianz pro Schiene einen Grafikvorschlag für das KV-Gütesiegel unterbreitet (vgl. Abbildung 13).

2.4.2.2 KV-Versicherung

Eine einfach buchbare Versicherung für Transporte im Kombinierten Verkehr soll KMU gegen KV-spezifische Transportrisiken absichern und auf diese Weise möglichen Bedenken bezüglich Gefahren bei KV-Transporten entgegenwirken. Die Versicherung sollte im Buchungsprozess auf möglichst unkomplizierte Weise direkt im Buchungsportal mitgebucht werden können.

In Abstimmung mit Versicherungsgesellschaften, KV-Operateuren, Straßentransportunternehmen und weiteren Stakeholdern wurde ein Eckpunktepapier erarbeitet, welches diesem Abschlussbericht beigefügt ist (Anhang 3) und auf der Projektwebsite (www.truck2train.org) zum Download bereitsteht. Es beinhaltet Informationen zu möglichen Schadensfällen sowie deren Häufigkeit und dient der Orientierung bei der Ausgestaltung eines marktgerechten KV-Versicherungsmodells. Das Eckpunktepapier richtet sich sowohl an die Betreiber digitaler KV-Einstiegsportale als auch an Versicherungsgesellschaften.

Als drei potenziell durch (materielle und finanzielle) Schäden bedrohte Elemente wurden die Ladeeinheit, die Ladung selbst und Verspätungen (eventuelle Mehrkosten durch Nichteinhaltung von Lieferfristen) identifiziert.

Die Recherche und der Stakeholder-Dialog haben ergeben, dass in rund 90 % aller Schadensfälle im KV die Ladeeinheit, also der Auflieger/Trailer/Container, durch Verbiegungen o.ä. betroffen ist. Rund 0,02 % aller bei KV-Transporten verwendeten Ladeeinheiten werden bei Versicherungen als beschädigt gemeldet. Die durchschnittliche Schadenshöhe liegt zwischen 100 und 1.000 €, höhere Schäden sind die Ausnahme.

Schäden an der Ladung durch den Transport im Kombinierten Verkehr sind, außer bei einer fehlerhaften Deklaration von Gefahrgut oder in Extremfällen wie Entgleisungen, sehr unwahrscheinlich. Auch kommen verspätungsbedingte Schäden an der Ladung, wie etwa bei verderblichen Lebensmitteln, sehr selten vor.

Kosten durch Verspätungen können sich ergeben, wenn beispielsweise der Auflieger vom Kunden nicht abgeholt wird und kostenpflichtig im Terminal verbleiben muss oder der für den Nachlauf eingesetzte Transportunternehmer nachfolgende Transportaufträge wegen Wartezeit am Terminal nicht durchführen kann („Standgeld“). Diese Problematik ist in der Branche jedoch bekannt.

Die im Projekt erarbeiteten Eckpunkte für ein markttaugliches KV-Versicherungsmodell wurden bereits von der KRAVAG-LOGISTIC Versicherungs AG in ein buchbares Versicherungsprodukt übersetzt, welches seit April 2023 auf dem Markt vertrieben wird. Durch eine Kooperation des Versicherungsunternehmens mit der Rail-Flow GmbH sind über den Intermodal Capacity Broker der Rail-Flow GmbH gebuchte KV-Transporte automatisch gegen KV-spezifische Risiken abgesichert (Pressemeldung unter diesem [Link](#)).

2.4.3 Workshop

Am 23.11.2022 fand der Workshop zum vierten Arbeitspaket im Hybrid-Format statt. Vertreten waren insgesamt 67 Teilnehmende von Unternehmen, Verbänden und Bundesbehörden. Fokus des Workshops war zunächst eine Zusammenfassung der bisherigen Projektergebnisse. Als weiterer wichtiger inhaltlicher Pfeiler des Betreibermodells wurde das Thema „Vertrauen in den KV“ behandelt und die Potenziale eines KV-Versicherungsmodells sowie eines KV-Gütesiegels vorgestellt. Diese beiden Aspekte wurden daraufhin in zwei Vorträgen näher beleuchtet. Ferner wurden Möglichkeiten einer höheren Auslastung von Ladeflächen von Transportunternehmen aufgezeigt (vgl. Ablaufplan im Anhang). Verschiedene Fachmedien berichteten über den Workshop, darunter RailBusiness und das Privatbahn Magazin.

2.4.4 Fazit zu Arbeitspaket 4

Zusammenfassend kann im Hinblick auf das Arbeitspaket 4 gesagt werden:

- Die Bedienung digitaler KV-Einstiegsportale sollte möglichst einfach und intuitiv sein.
- Die Betreiber digitaler KV-Einstiegsportale sollten Informationen über Mietmöglichkeiten von kranbarem Equipment bereitstellen.
- Die auf den Portalen angebotenen KV-Relationen sollten den Marktbedürfnissen entsprechen. Insbesondere Nord-Süd-Relationen und Relationen von/nach Norditalien sind gefragt.
- Es bedarf der Einbindung vertrauensschaffender Produktfeatures, wie etwa eines KV-Gütesiegels oder einer einfach buchbaren Versicherung für KV-Transporte, um bei Transportunternehmen mögliche Vorbehalte gegenüber der KV-Nutzung abzubauen.

2.5 Arbeitspaket 5 – Projekt- und Ergebniskommunikation

Ziel dieses Arbeitspaketes war die kommunikative Begleitung des Projekts sowie die Ergebniskommunikation gegenüber den relevanten Zielgruppen. Zudem zählen die für das Projekt zentralen Veranstaltungen zur Präsentation der Zwischenergebnisse sowie der Pilottransport im Kombinierten Verkehr zu Arbeitspaket 5.

Folgende Kommunikations- und Veranstaltungsformate hat die Allianz pro Schiene umgesetzt:

Website

- Eine Projektbeschreibung zum Projektbeginn auf der Allianz pro Schiene-Webseite:
Die Webseite wurde am 02.06.2021 unter www.truck2train.org veröffentlicht und wird seitdem laufend mit Informationen zum Projektstand aktualisiert.

Pressemitteilungen

- Eine Pressemitteilung der Allianz pro Schiene zum Projektbeginn:
Diese Pressemitteilung wurde am 02.06.2021 unter www.allianz-pro-schiene.de/presse/pressemitteilungen/kombinierter-verkehr-soll-fuer-kleine-und-mittelgrosse-transporteure-attraktiver-werden/ veröffentlicht und an ca. 400 Journalistinnen und Journalisten sowie ca. 4.900 weitere Adressen per E-Mail versandt.
Da es sich um eine gemeinsame Mitteilung von Allianz pro Schiene und BGL handelt, hat auch der BGL die Mitteilung am selben Tag unter www.bgl-ev.de/web/medien/presse/article_archiv.htm&news=3486&year=2021 veröffentlicht.
Darüber berichtet haben Deutsche Verkehrs-Zeitung (DVZ), Eurotransport, Focus Online, Handelsblatt, Rail-Business, Stuttgarter Nachrichten, Stuttgarter Zeitung, Verkehrsrundschau und weitere Medien.
- Eine Pressemitteilung zu ersten Ergebnissen der im Projekt durchgeführten Unternehmensbefragung:
Am 09.11.2021 wurde die Pressemitteilung durch die Allianz pro Schiene ([Link](#)) und durch den BGL ([Link](#)) veröffentlicht.
Die Mitteilung hat beim Versand durch die Allianz pro Schiene denselben Empfängerkreis wie die o.g. Pressemitteilung zum Projektauftritt erreicht. Darüber berichtet haben u.a. Deutsche Verkehrs-Zeitung (DVZ), Eurotransport, Hafenzeitung und Rail Business.
- Eine Pressemitteilung zum KV-Pilottransport/Projektabschluss
Am 19.12. bzw. 20.12.2022 wurde der KV-Pilottransport von einer gemeinsamen Pressemitteilung der Allianz pro Schiene ([Link](#)) und des BGL ([Link](#)) flankiert.
Die Mitteilung wurde u.a. von der Deutschen Presse-Agentur (dpa) aufgegriffen. Dadurch schaffte es die Berichterstattung u.a. auf die Titelseite der Nordsee-Zeitung vom 20.12.2022, auf S. 2 des Flensburger Tageblatts sowie bis in einige Leitmedien wie etwa ZEIT Online, Süddeutsche Zeitung, STERN.de und RTL News. Außerdem berichteten diverse Fachmedien wie beispielsweise die DVZ, Eurotransport, Bahnblogstelle und die Verkehrsrundschau über den Pilottransport.

Weitere Projektveranstaltungen

- Präsenz-Veranstaltung „Digitale KV-Einstiegsportale als Wachstumstreiber für den Schienengüterverkehr“ am 23.06.2022 im dbb Forum, Berlin

Am 23.06.2022 wurde die Präsentation der Projekt-Zwischenergebnisse zum Anlass genommen, um eine High-Level-Veranstaltung mit Vorträgen und Podiumsdiskussionen abzuhalten. 67 Gäste besuchten die Veranstaltung, darunter hochrangige Vertreterinnen und Vertreter aus der Güterverkehrsbranche und der Bundespolitik. Das Grußwort hielt PStS Oliver Luksic, bevor der Allianz pro Schiene-Projektleiter Patrick Balasa die Zwischenergebnisse des Projekts vorstellte. Es folgten zwei Podiumsdiskussionen, in denen Chancen und Potenziale digitaler KV-Buchungsplattformen zunächst aus Sicht der Branche, dann aus Sicht der Bundespolitik diskutiert wurden (vgl. Ablaufplan im Anhang).

Die Veranstaltung wurde live auf YouTube gestreamt. Die Aufzeichnung steht [auf dem YouTube-Account der Allianz pro Schiene zum Abruf bereit](#) und zählt 512 Aufrufe (Stand: April 2023).

Nach Absprache mit dem Referat E 11 des BDMV wurde die Veranstaltung aufgrund der pandemischen Lage im Juni anstatt, wie ursprünglich im Projektantrag vorgesehen, im April 2022 abgehalten.

- Online-Veranstaltung „Wie bekommen wir mehr Güter auf die Schiene? Die Rolle digitaler Plattformen im Kombinierten Verkehr“ am Tag der Schiene, 16.09.2022

Am 16. und 17.09.2022 fand der erste bundesweite Tag der Schiene mit insgesamt über 200 Veranstaltungen statt, welche die Bahnen und die Schiene in den Mittelpunkt gestellt haben. Allianz pro Schiene und BGL haben gemeinsam mit der Rail-Flow GmbH am 16.09.2022 eine Online-Veranstaltung abgehalten, in welcher die Chancen digitaler KV-Einstiegsportale für die Verkehrsverlagerung thematisiert wurde. Die Veranstaltung war über die [Tag der Schiene-Website](#) öffentlich zugänglich, eine Anmeldung war nicht erforderlich. An der einstündigen Veranstaltung nahmen 39 Personen teil.

- Abschlussveranstaltung: Pilottransport im Kombinierten Verkehr im DUSS Terminal Hamburg-Billwerder, 19.12.2022

Als Projektabschluss haben Allianz pro Schiene und BGL das Straßenlogistikunternehmen Kroop & Co. Transport + Logistik GmbH dabei begleitet, wie es zum ersten Mal den Kombinierten Verkehr Straße-Schiene ausprobiert. Auf der in Arbeitspaket 3 identifizierten Pilotrelation Hamburg-Nürnberg ließ das Unternehmen erstmalig einen Container auf der Schiene transportieren. Das Unternehmen wickelte den Vorlauf selbst ab, für den Nachlauf beauftragte es ein Transportunternehmen im Raum Nürnberg. Der Transport inkl. Nachlauf wurde über den Intermodal Capacity Broker der Rail-Flow GmbH gebucht.

Flankiert wurde der Pilottransport von einem Fototermin im DUSS Terminal Hamburg-Billwerder, bei welchem sich Vertreter des BMDV, der Allianz pro Schiene, des BGL, der Rail-Flow GmbH sowie der Kroop & Co. Transport + Logistik GmbH mit dem Container präsentierten, der auf einem Banner die Aufschrift „Ich fahre zum ersten Mal Bahn!“ trug (vgl. Abbildung 14).

Abbildung 14: Pilottransport im Kombinierten Verkehr



- Insgesamt fünf Sitzungen des Stakeholder-Beirats während der gesamten Projektlaufzeit
Der Truck2Train Stakeholder-Beirat war ein Beratungsgremium ohne Beschlussfassungskompetenz. Im Beirat waren Vertreterinnen und Vertreter von Unternehmen und Verbänden aus dem Bereich des Straßen- und Schienengüterverkehrs vertreten. Gleichzeitig waren die Beiratsmitglieder Botschafterinnen und Botschafter der Projektidee. Das Referat E 11 des BMVI/BMDV nahm mit dem zum jeweiligen Sitzungszeitpunkt aktuellen Referatsleiter als ständigem Gast teil. Im Stakeholder-Beirat haben Allianz pro Schiene und BGL vorab über Projektfortschritte informiert und das Feedback der Branchenvertreterinnen und -vertreter aufgenommen.

Artikel im Allianz pro Schiene-Newsletter

- Einen Artikel im Allianz pro Schiene-Newsletter zum Projektbeginn:
Dieser Text wurde im Allianz pro Schiene-Newsletter vom 07.06.2021 veröffentlicht und an 5.966 Abonentinnen und Abonnenten versandt, 1.802 davon haben die E-Mail geöffnet:



AUS DER BRANCHE

Hier kommt der Lkw zum Zug

Grundsätzlich gibt es ja viele Wege, Güter von A nach B zu transportieren. Wir haben in unserem neuen Projekt Truck2train allerdings nur Augen für den Kombinierten Verkehr von Lkw und Güterbahnen.

Laut Zahlen des Bundesamts für Güterverkehr ist der Transport auf der Straße zu 80 Prozent von kleinen und mittelgroßen Unternehmen geprägt. Die Mehrzahl hat weniger als 10 Beschäftigte. Gemeinsam mit dem Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) wollen wir in einen Dialog mit den Unternehmen treten und ausloten, welche Hürden gesenkt werden müssen, damit eine Kombination von Straße und Schiene attraktiver wird.

Das Ziel des vom Bundesverkehrsministerium [aufgrund eines Bundestagsbeschlusses geförderten Projekts](#) ist es, am Ende klare Handlungsempfehlungen für digitale Plattformen zu formulieren. Wir wollen Wegbereiter sein, um die Verkehrsverlagerung so einfach wie eine Hotelbuchung zu machen. [Weitere Informationen gibt es hier.](#)

- Einen Artikel im Allianz pro Schiene-[Newsletter](#) zum Projektabschluss

Dieser Text wurde im Allianz pro Schiene-Newsletter vom 11.01.2023 veröffentlicht und an 5.838 Abonnentinnen und Abonnenten versandt, von denen 2.224 die E-Mail geöffnet haben:



AUS DER BRANCHE

Container mit Gleis-Premiere

Es war ein nasser, spiegelglatter Dezember-Tag, als ein rostbrauner Container sich zum ersten Mal ein Herz fasste, mit dem Zug zu fahren. Normalerweise reiste er immer vom Hamburger Hafen per Lkw nach Nürnberg. Diesmal wollte er klimabewusster unterwegs sein. Er bat also den Lkw, ihn am Containerterminal Hamburg-Billwerder abzusetzen, wo er dann auf den Güterzug umstieg ... und – Sie dürfen jetzt gerne klatschen – tatsächlich überpünktlich an seinem Ziel in Nürnberg ankam.

Diese rundum gelungene Premiere war der krönende Abschluss unseres Projekts [„Truck2Train“](#). Ziel war es, dass mittelständische Straßentransportunternehmen den Kombinierten Verkehr einfach mal ausprobieren und ihre Güter für einen Großteil des Weges auf die Schiene schicken. Das wird auch dadurch attraktiver, weil es jetzt ähnlich wie bei einer Pauschalreise [Buchungsplattformen für den Kombinierten Verkehr gibt \(modality und Rail-Flow\)](#) – den Transport zu buchen, ist also fast wie Urlaub machen. Nachahmung ausdrücklich empfohlen.

Social Media

- Social-Media-Kommunikation der Allianz pro Schiene zum Projektbeginn:

Den Projektstart haben wir anlässlich der Auftaktveranstaltung am 02.06.2021 auf den Social-Media-Plattformen Twitter, LinkedIn und Facebook begleitet und dabei folgende Resonanz erzielt:

	Aufrufe	Reaktionen
Twitter	4.594	108
LinkedIn	1.840	44
Facebook	1.657	165

- Social-Media-Kommunikation der Allianz pro Schiene anlässlich der Truck2Train-Veranstaltung am 23.06.2022

Die Veranstaltung hat die Allianz pro Schiene auf ihren Social-Media-Kanälen mit jeweils zwei Posts auf LinkedIn und Twitter beworben.

- LinkedIn: Der erste Post zur Veranstaltung wurde am 20.06.2022 veröffentlicht, wurde 4.428-mal aufgerufen und zählt 50 Reaktionen, beim zweiten Post vom 24.06.2022 sind es 4.708 Aufrufe und 57 Reaktionen.
- Twitter: Der erste Post zur Veranstaltung wurde am 22.06.2022 als Thread veröffentlicht und erreichte 2.070 Aufrufe bei 22 Reaktionen. Der zweite Post vom 23.06.2022 wurde bei 7 Reaktionen 855-mal aufgerufen.

In den Sozialen Medien wurde die Veranstaltung mit verschiedenen Posts aufgegriffen. Unter anderem haben der BGL, die Rail-Flow GmbH sowie die modility GmbH auf LinkedIn zur Veranstaltung kommuniziert, PStS Oliver Luksic zudem auch auf Instagram und Twitter.

- Social-Media-Kommunikation der Allianz pro Schiene zur Truck2Train-Veranstaltung anlässlich des „Tag der Schiene“ 2022

Die o.g. Veranstaltung hat die Allianz pro Schiene zwischen dem 13. und 16.09.2022 auf ihren Social-Media-Kanälen mit jeweils einem Post auf LinkedIn und Twitter beworben.

	Aufrufe	Reaktionen
Twitter	981	19
LinkedIn	1.815	34

Darüber hinaus hat der BGL im Vorfeld der Veranstaltung über seine Kommunikationskanäle auf die Veranstaltung aufmerksam gemacht.

- Social-Media-Kommunikation zu den Projektworkshops

Den ersten Workshop am 11.09.2021 und die am selben Tag veröffentlichte Pressemitteilung zu ersten Ergebnissen der Unternehmensbefragung haben wir auf den Social Media-Plattformen Twitter, LinkedIn und Facebook kommunikativ begleitet und dabei folgende Resonanz erzielt:

	Aufrufe	Reaktionen
Twitter	1.627	74
LinkedIn	1.139	27
Facebook	1.514	114

Die anderen drei im Rahmen des Projekts durchgeführten Workshops wurden ebenfalls über Social Media begleitet:

Am 09.02.2022 gab die Allianz pro Schiene auf LinkedIn und Twitter einen Rückblick auf den am Vortag durchgeführten zweiten Workshop.

	Aufrufe	Reaktionen
Twitter	1.686	23
LinkedIn	k.A.	60

Anlässlich des dritten Projektworkshops am 29.09.2022 hat die Allianz pro Schiene am 27.09.2022 einen LinkedIn-Post veröffentlicht, welcher 1.696 Aufrufe und 41 Reaktionen erzielte.

Der am 23.11.2022 abgehaltene vierte Workshop wurde am 16.11.2022 über den LinkedIn-Kanal der Allianz pro Schiene beworben. Der Post erreichte 1.404 Aufrufe und 19 Reaktionen.

Sonstige Kommunikationsformate

- Ein Interview zu den Hürden bei der Verkehrsverlagerung und zum Projekt Truck2Train:
Das Interview mit Allianz pro Schiene-Geschäftsführer Dirk Flege und BGL-Vorstandssprecher Prof. Dr. Dirk Engelhardt wurde am 18.11.2021 auf eurotransport.de und am 26.11.2021 in der Printausgabe von trans aktuell veröffentlicht.

3. Fazit

Im Truck2Train-Projekt sind Allianz pro Schiene und BGL der Frage nachgegangen, wie kleineren und mittleren Transportunternehmen (KMU) die Nutzung des Kombinierten Verkehrs Straße-Schiene (KV) erleichtert werden kann. Die Straßentransportbranche in Deutschland ist zu etwa 80 Prozent von diesen Unternehmen geprägt, die aufgrund ihres in Summe hohen Anteils an der gesamten Verkehrsleistung im Güterverkehr ein enormes Verkehrsverlagerungspotenzial bergen.

Nutzerfreundlich ausgestaltete, digitale KV-Buchungsportale bieten eine niedrigschwellige Möglichkeit für KMU, Transporte im KV zu buchen. Ziel des Projekts war deshalb die Erarbeitung von Empfehlungen, welche den Betreibern digitaler KV-Buchungsplattformen Unterstützung bei der marktgerechten Ausgestaltung ihrer Plattformen bieten. Das gesamte Projekt wurde durch verschiedene Kommunikationsformate wie Veranstaltungen, Workshops, Pressemitteilungen, Newsletter- und Social-Media-Beiträge begleitet.

Im Dialog mit Expertinnen und Experten aus der Güterverkehrsbranche, Vertreterinnen und Vertretern relevanter Marktakteure und weiteren Stakeholdern wurden zunächst die Hürden identifiziert, die KMU bislang von der Nutzung des Kombinierten Verkehrs abhalten. Hervorzuheben sind hierbei insbesondere fehlende Marktkennntnisse, der hohe Planungsaufwand bei der Organisation einer Transportkette im KV, ein Mangel kranbarer Ladeeinheiten in den Unternehmensfuhrparks sowie das fehlende Vertrauen in den KV aufgrund nicht vorhandener Vorverfahren.

Als wichtige Bedingungen für die Nutzung digitaler KV-Buchungsplattformen nannten die KMU vor allen Dingen Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit, Transparenz sowie einen sicheren Transport ihrer Ladeeinheit. KV-Buchungsplattformen sollten deshalb insbesondere Vertrauenswürdigkeit vermitteln. Insgesamt ist der überwiegende Großteil der KMU der Nutzung des KVs offen gegenüber eingestellt.

Damit die digitalen KV-Buchungsplattformen den Marktbedürfnissen entsprechen, sollten diese für KMU attraktive Transportrelationen anbieten. Nord-Süd-Relationen und Relationen von bzw. nach Norditalien sind hierbei besonders zu berücksichtigen.

Die Betreiber digitaler KV-Buchungsplattformen können die Nutzung des KVs erheblich erleichtern, indem sie die im Projektergebnisse bei der Ausgestaltung ihrer Portale berücksichtigen. Marktüberblick und Buchung müssen einfach und handhabbar sein, zudem sind Möglichkeiten für die Miete von kranbarem Equipment aufzeigen. Darüber hinaus sollte ein attraktives Relationsangebot zur Verfügung gestellt und vertrauensschaffende Produktfeatures wie ein KV-Gütesiegel und ein digital buchbares KV-Versicherungslösung miteingebunden werden.

Wie im Verlauf des Projekts deutlich wurde, haben viele kleine und mittelgroße Straßentransportunternehmen keinerlei Vorerfahrung im KV und Vorbehalte gegenüber der KV-Nutzung. Die Verkehrsverlagerung scheitert nicht an fehlenden technischen Möglichkeiten der KV-Nutzung, sondern oftmals an eben jenen Vorbehalten. Dabei ist der KV ein Wachstumsmarkt und sowohl für die verladende Wirtschaft als auch für Transportunternehmen attraktiv. Digitale Buchungsplattformen, die einen Vergleich mehrerer KV-Anbieter ermöglichen, bieten dabei eine gleichermaßen innovative wie niedrighschwellige Möglichkeit für den Einstieg in den KV.

Für eine langfristige Marktimplementierung digitaler KV-Buchungsplattformen sind abseits der im Projekt erarbeiteten Handlungsempfehlungen zur marktgerechten Ausgestaltung angesichts der derzeit geringen Marktdurchdringung solcher Plattformen weitere Schritte notwendig, wie beispielsweise das Werben um Akzeptanz in der Wirtschaft, die Entwicklung vertrauensschaffender Produktfeatures und die fachliche Begleitung von KMU beim Einstieg in den Kombinierten Verkehr. Insofern sollten an das Projekt anknüpfende Folgeaktivitäten sich vor allen Dingen auf Möglichkeiten einer beschleunigten Marktimplementierung digitaler KV-Buchungsplattformen fokussieren.

Berlin, 19.04.2023

Anhang

Anhang 1: Wunschrelationen im Kombinierten Verkehr (Arbeitspaket 3)

Anmerkung: Die Kontaktdaten einzelner Unternehmen, die an diesem Teil der Befragung teilgenommen haben, liegen der Allianz pro Schiene vor, sind aus Datenschutzgründen allerdings nicht hier aufgeführt. Auf Anfrage stellen wir den Kontakt gerne her.

Start	Ziel	Anzahl kranbare Sattelaufleger/Woche	Nicht kranbare Sattelaufleger/Woche	Gesamt	Angebot Vorlauf	Angebot Nachlauf	Inanspruch- nahme Vorlauf	Inanspruch- nahme Nachlauf
Antwerpen (B)	Krefeld		20	20	ja	nein	nein	nein
Battenberg/Eder	Ponta Nossa (I)		1	1	ja	nein	nein	ja
Bettemburg (LUX)	Südwestdeutschland		10	10	ja	ja	nein	nein
Bettemburg (LUX)	Region Paderborn /Bielefeld			-	ja	ja	nein	nein
Bettemburg (LUX)	München		12	12	ja	ja	nein	nein
Bremen	München			150	ja	nein	nein	ja
Bremen	München	3	2	5	ja	ja	nein	ja
Bremen	Region Stuttgart	3	2	5	ja	ja	nein	ja
Bremen	Südwestdeutschland	5	3	8	ja	ja	nein	nein
Bremen	Augsburg	5		5	ja	nein	ja	nein
Busto-Arsizio (I)	Köln/Duisburg/ Ludwigshafen	50		50				
Chemnitz	Duisburg			5	ja	nein	nein	ja
Chemnitz	Basel (CH)			5	ja	nein	nein	ja
Chemnitz	Hamburg	5		5	ja	nein	nein	ja
Duisburg	Saarbrücken			-	ja	ja	ja	ja
Duisburg	Südostdeutschland	5		5				
Duisburg	Leipzig	10	0	10				
Florenz/Siena (I)	Region Offenburg		5	5	ja	ja	nein	nein

Hannover	München		4	4	ja	nein	nein	ja
Hannover	Ludwigshafen		5	5	ja	nein	nein	ja
Heidenau	Quakenbrück		200	200	nein	nein	ja	ja
Heilbronn	Kolding (DK)		5	5	nein	ja	ja	nein
Hilden	Schweiz			3	ja	ja	ja	ja
innderdeutsch	innerdeutsch			-				
Kassel	Wuppertal		5	5	ja	ja	nein	nein
Koblenz	Schweiz			3	ja	ja	ja	ja
Köln	Augsburg	20	0	20				
Landshut	Köln			15	ja	ja	nein	nein
Leer (Ostfriesland)	Genova (I)			1	ja	nein	nein	nein
Leer (Ostfriesland)	Barcelona (ESP)			1	ja	nein	nein	ja
Leer (Ostfriesland)	Gdansk (PL)			1	ja	nein	nein	ja
Lüneburg	Heilbronn		5	5	ja	nein	nein	ja
München	Köln			15	ja	ja	nein	nein
München	Neuss			15	ja	ja	nein	nein
München	Hamburg	5		5	ja	ja	nein	nein
Neuss	Stockach			3	ja	nein	nein	ja
Nienburg	Augsburg		20	20	ja	nein	nein	ja
Nienburg	Verona (I)		3	3	ja	nein	nein	ja
Nonnweiler	Uelzen		10	10	ja	ja	nein	nein
Nürnberg	Lyon (F)	4	6	10	ja	ja	ja	ja
Nürnberg	Melun (F)	4	11	15	ja	ja	ja	ja
Nürnberg	Dijon (F)		4	4	ja	ja	ja	ja
Nürnberg	Verona		5	5	ja	ja	nein	nein



Osnabrück	Stuttgart			150	ja	nein	nein	ja
Osnabrück	Verona (I)			15	ja	nein	nein	ja
Osnabrück	Duisburg			20	ja	nein	nein	ja
Pirna/Dohna/Heidenau	Hamburg		500	500	nein	nein	ja	ja
Ponte Nossa (I)	Battenberg (Eder)		1	1	nein	ja	ja	nein
Region Erfurt	Region Verona (I)	25		25	ja	ja	nein	nein
Region Regensburg	Region Verona (I)			10	ja	ja	ja	ja
Rheda-Wiedenbrück	Vignola (I)	2	8	10	ja	nein	nein	ja
Rotterdam (NL)	Saarbrücken			-	ja	ja	ja	ja
Siershahn	Dinazzano (I)		40	40	nein	ja	nein	nein
Singen	Hamburg	10		10				
Uelzen	Köln		10	10	ja	ja	nein	nein
Uelzen	Nürnberg			5	ja	ja	nein	nein
Verona (I)	Nürnberg		5	5	ja	nein	nein	ja
Westthüringen/ Nordbayern	Niederlande			10	ja	ja	nein	nein
Wiesbaden	Duisburg		5	5	ja	ja	ja	ja
Wipplingen	Köln	2	3	5	ja	ja	nein	nein
Wuppertal	Stuttgart		3	3	ja	nein	nein	ja
Wuppertal	Kassel		5	5	ja	nein	nein	nein



Anhang 2: Kriterienkatalog KV-Gütesiegel (Arbeitspaket 4)

Dreistufiges Modell:

- Bronze: Alle Pflichtfelder ausgefüllt (inkl. Transparenz: eingereichte Unterlagen müssen für Transporteure einsehbar sein)
- Silber: Alle Felder ausgefüllt oder BGL-Verbandsmitgliedschaft
- Gold: Alle Felder ausgefüllt (inkl. Nachweise) plus BGL-Verbandsmitgliedschaft

Kriterien	Nachweis	Pflichtangabe
1. Unternehmensinformationen		
Stammdaten und Standorte	Registerauszug u. ggf. weitere Nachweise	ja
Kontaktdaten	z.B. Impressum Unternehmenswebseite, Verifizierungsanruf	ja
Verbandsmitgliedschaft	Mitgliedernummer BGL-Landesverband oder EU-Partnerverband	nein
2. KV-spezifische Informationen		
Eigentümercode intermodale Ladeeinheiten	Erste vier Stellen (Buchstaben) ILU-Code des Unternehmens	nein
Frachtführer-Haftpflichtversicherung (CMR) für Ladung	Versicherungsschein mit Nachweis Deckungssumme wie in Deutschland üblich, Vertragsende speichern f. Erinnerung Nachweis-Aktualisierung, 1x jährlich verpflichtende Aktualisierung/Bestätigung Gültigkeit Bei Transporteuren aus dem EU-Ausland: z.B. Einbindung des Wedolo PartnerChecks	nein
KV-Zusatz-Kaskoversicherung für Fahrzeuge	Versicherungsschein, Vertragsende speichern f. Erinnerung Nachweis-Aktualisierung, 1x jährlich verpflichtende Aktualisierung/Bestätigung Gültigkeit	nein
KV-Erfahrung	Selbstauskunft: ... J. Erfahrung im KV-Vor- und Nachlauf	nein
KV-Ladungssicherung	Erklärung (Häkchen): Regeln des BGL-Praxishandbuchs „Ladungssicherung im Kombinierten Ladungsverkehr Straße/Schiene“ werden eingehalten u. regelmäßig geschult	nein
KV-Equipment ATL (Austauschbare Ladungsträger)	Eigene ATL für KV (dann könnte man ggf. noch unterscheiden welche => Wechselbrücken, Container (20'-, 40'-, 45'-), Sattelanhänger, ggf. Aufbauart (geschl. Kasten, Kühlaufbau/Silo, etc.)	nein
KV-Equipment Trägerfahrzeuge	Sattelkraftfahrzeuge / Gliederzüge (ggf. jeweils max. zGM abfragen Sattelkraftfahrzeug: 42t? 44t?)	nein

	Gliederzug: 42t? 44t? (könnte man ggf. weiter spezifizieren wenn gewünscht via Achsanzahl der jew. Fz))	
Bediente KV-Terminals	Selbstauskunft mit PLZ-Prüfung; nur akzeptiert, wenn im 150 km-Umkreis von verifizierten Unternehmensstandorten (s. Stammdaten)	nein
3. Selbstverpflichtungen		
Einhaltung Verkehrssicherheit	Erklärung (Häkchen)	ja
Einhaltung Mindestlohn	Erklärung (Häkchen)	ja
4. Übertreffen weiterer gesetzlicher Mindeststandards		
Umwelt: Lkw erfüllen mindestens die Euro-V Abgasnorm	Fahrzeugschein bzw. Nachweis der Anmietung	nein
Soziales: Bezahlung der Fahrer:innen nach Tarif Rückkehr von Fahrer und Fahrzeug zum Betriebsstandort mind. alle 3 Wochen Zulassung des Fahrzeuges im Staat der Durchführung des Vor- und Nachlaufs im KV	schriftliche Erklärung des Arbeitgebers	nein

Stand: 26.10.2022

Anhang 3: Eckpunktepapier KV-Versicherung (Arbeitspaket 4)

Das vorliegende Eckpunktepapier soll einen Überblick darüber verschaffen, wie eine von Straßentransportunternehmen buchbare Versicherungslösung für den Kombinierten Verkehr Straße-Schiene (KV) aufgebaut sein sollte. Es ist unter Berücksichtigung der Bedürfnisse von Straßentransportunternehmen als Informationsgrundlage, Orientierung und Empfehlung bei der Ausgestaltung von Versicherungslösungen für den KV zu verstehen. Das Eckpunktepapier wurde in Abstimmung mit Versicherungsgesellschaften, KV-Operateuren, Straßentransportunternehmen und weiteren Stakeholdern erarbeitet.

Warum wird eine Versicherungslösung für Transportleistungen im Kombinierten Verkehr Straße-Schiene (KV) benötigt?

Im Truck2Train-Projekt wurde der Frage nachgegangen, wie kleinen und mittelgroßen Straßentransportunternehmen der Zugang zum KV erleichtert werden kann. Die Projektergebnisse haben gezeigt, dass Transparenz und Vertrauen eine Voraussetzung für unternehmensübergreifende Kooperationen im KV darstellen, welche bei vielen Straßentransportunternehmen wegen nicht oder kaum vorhandener KV-Erfahrungen nicht gegeben ist. Eine digital buchbare KV-Versicherungslösung bietet eine niedrigschwellige Möglichkeit, ein Gefühl der Sicherheit zu vermitteln, somit Vorbehalte gegenüber dem KV-Transport abzubauen und letztendlich die Eintrittshürden für die KV-Nutzung zu senken.

Was ist zu versichern?

In der Regel haben Straßentransporteure in ihren Speditionsverträgen einige potenzielle Risiken, die der KV-Transport mit sich bringt, bereits abgedeckt.

So sichern die Unternehmen zum einen gegenüber dem Auftraggeber die Haftung aus Verkehrsverträgen (Fracht- und Speditionsverträge) über eine Verkehrshaftungsversicherung und zum anderen Schäden an den eigenen Ladeeinheiten (Auflieger bzw. Container) über eine Kfz-Kaskoversicherung ab.

Als die drei zu versichernden Elemente wurden die Ladeeinheit, die Ladung und das Thema Verspätungen identifiziert:

Die Ladeeinheit (= Auflieger – Trailer, Container, ...)

- Die Ladeeinheit ist das wichtigste zu versichernde Element. In rund 90 % der Schadensfälle ist die Ladeeinheit betroffen (z.B. Verbiegungen o.ä.).
- Rund 0,02 % aller bei Transporten im Kombinierten Verkehr verwendeten Ladeeinheiten werden bei Versicherungen als beschädigt gemeldet.
- Durchschnittliche Schadenshöhe: ca. 100-1.000 €. Größere Schäden (z.B. Herabfallen des Trailers beim Kranen) sind die Ausnahme.

- Insbesondere Containerschäden sind durch gängige Transportversicherungen nicht abgedeckt, sind aber auch weniger schadenaffin als andere Auflieger.
- Für äußerliche Schäden an einer Ladeeinheit während der Schienenbeförderung auf offenen Wagen ist die Eisenbahn von der Haftung befreit. Solche Schadenfälle an der Ladeeinheit können über eine Kaskoversicherung abgedeckt werden.
- KV-Operateure verwenden mitunter eigene AGB, um bestimmte Schadensbilder (Beschädigungen während der Bahnbeförderung durch Äste oder das Planenschlitzen bei Aufenthalten in Verschiebebahnhöfen) dem Grunde nach bereits abzuwehren.

Die Ladung (= Haftung und Erstspediteur)

- Sobald die Ladung auf dem Zug ist, sind Schäden an dem Transportgut – außer in Extremfällen wie Entgleisungen – sehr unwahrscheinlich.
- Abfalltransporte brauchen aufgrund ihres geringen Werts i.d.R. keine Ladungsversicherung, allerdings kann die Ladeeinheit zu Schaden kommen (etwa, wenn Flüssigkeiten auslaufen etc.).
- In seltenen Fällen kann sich bei einem Schadenfall durch falsche bzw. fehlerhafte Deklaration von Gefahrgut ein Regress der Eisenbahn gegenüber dem Straßentransporteur ergeben. Dieser Vermögensschaden wird üblicherweise über eine Betriebshaftpflichtversicherung abgesichert.
- Sofern ein Sub-Unternehmer für den Nachlauf ab dem Empfangsbahnhof auf der Straße eingesetzt wird, haftet dieser für Schäden an der Ladung und dem Trailer. Hier ist sicherzustellen, dass der Sub-Unternehmer entsprechend versichert ist und im Zweifel eine Prüfung der entsprechenden Versicherungsunterlagen möglich ist.

Verspätungen (= Lieferfristen)

- Verspätungen kommen im Schienengüterverkehr häufig vor. Dementsprechend ausgeprägt ist die Toleranz seitens der Kunden, zumal Transporteure bei Verspätungen i.d.R. informiert werden.
- Durch Verspätungen verursachte Schäden an der Ladung, etwa verdorbene Lebensmittel, gibt es sehr selten. Diese können zudem auch durch andere Umstände, wie etwa dem Ausfall der Kühlanlage während des Transportes, auftreten.
- Kosten durch Verspätungen können sich ergeben, wenn beispielsweise der Auflieger vom Kunden nicht abgeholt wird und kostenpflichtig im Terminal verbleiben muss oder der für den Nachlauf eingesetzte Transportunternehmer nachfolgende Transportaufträge wegen Wartezeit am Terminal nicht durchführen kann („Standgeld“).
- Das Thema Standgeld ist in der Branche bekannt, dennoch sollte das Thema mit KV-unerfahrenen Straßentransportunternehmen besprochen werden. In der Regel wird die Höhe des Standgeldes individuell mit den getroffenen Vereinbarungen im Auftrag geregelt. Unter Umständen gehen gesetzliche

Regelung den AGBs vor. In Deutschland tätige Speditionen arbeiten zumeist nach den Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp) 2017. In diesen ADSp 2017 findet sich in Ziffer 11 ein Hinweis zu Lade- und Entladezeiten und Standgeld.

Was sollte für ein KV-Versicherungsmodell zusätzlich beachtet werden?

- Es sollte von der BaFin geprüft werden, ob der Versicherungsabschluss unter dem Stichpunkt Regulatorik zulässig ist und, ob ein Vermittlerstatus erforderlich ist (Rechtsstellung eines gewerbsmäßig tätigen Versicherungsvermittlers als Versicherungsmakler oder Versicherungsvertreter).
- Es sollte geprüft werden, ob es einen Bedarf an Einzelfalldeckung oder Rahmenvertragsdeckung gibt.
- Bei innerdeutschen Eisenbahnbeförderungen gelten die Regelungen des Handelsgesetzbuches (HGB). Die CIM (Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern) kommen grenzüberschreitend zum Tragen.



Anhang 4: Ablaufpläne der Truck2Train-Veranstaltungen



Truck2train – Kick-Off und Projektvorstellung

02.06.2021 | 13.00 – ca. 14.15 Uhr | Videokonferenz

Programm

13.00 Uhr	Begrüßung und Bedeutung des Kombinierten Verkehrs für Klimaschutz und Güterbahnen Dirk Flege, Geschäftsführer Allianz pro Schiene
13.10 Uhr	Grußwort des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur Stephan Bull, Leiter des Referats Masterplan Schienengüterverkehr, Gleisanschlussförderung Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
13.20 Uhr	Kombinierter Verkehr als Zukunftsperspektive für die Transportunternehmen Prof. Dr. Dirk Engelhardt, Vorstandssprecher Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.
13.30 Uhr	Truck2train-Projekt: Anforderungen an marktgerechte Einstiegsportale, die kleineren und mittleren Transportunternehmen den Sprung auf die Schiene ermöglichen Martin Roggermann, Referent Verkehrspolitik Allianz pro Schiene
13.45 Uhr	Diskussion zum Projektvorhaben
14.05 Uhr	Ausblick und weiteres Vorgehen
ca. 14.15 Uhr	Veranstaltungsende

In Kooperation mit:



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

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Allianz pro Schiene e.V.
Reinhardtstraße 31
10117 Berlin
allianz-pro-schiene.de

T 030. 246 25 99 - 11
F 030. 246 25 99 - 29
E veranstaltung@allianz-pro-schiene.de
T @Schienenallianz

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages





**Allianz
pro Schiene**



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

Hürden und Lösungen für kleine und mittlere Transportunternehmen im Kombinierten Verkehr

09.11.2021 | 14.00 – 16.00 Uhr

Programm

14.00 Uhr	Begrüßung und Projektvorstellung Prof. Dr. Dirk Engelhardt, Vorstandssprecher, Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und 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 Frigotrailers 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.
15.55 Uhr	Veranstaltungsende



Anforderungen kleiner und mittlerer Transportunternehmen für den Einstieg in den Kombinierten Verkehr

08.02.2022 | 14:00-16:00 Uhr | Virtuelle Veranstaltung

Programm

14.00 Uhr (10 Min.)	Begrüßung Dirk Flege, Geschäftsführer, Allianz pro Schiene e.V. Jens Pawlowski, Leiter Repräsentanz Berlin, Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.
14.10 Uhr (15 Min.)	Anforderungen der Transportunternehmen an den Kombinierten Verkehr und Einstiegsportale - Ergebnisse der Unternehmensbefragung Martin Roggermann, Referent Verkehrspolitik, Allianz pro Schiene e.V.
14.25 Uhr (15 Min.)	Kranbare Sattelanhänger für den Kombinierten Verkehr einfach mieten Peter Knoll, Gebietsverkaufsleiter, TIP Trailer Services Germany GmbH
14.40 Uhr (15 Min.)	Nicht kranbare Trailer im Kombinierten Verkehr transportieren Christoph Dörre, Manager Business Development NiKRASA, TX Logistik AG
14.55 Uhr (20 Min.)	Live-Vorstellung Intermodal Capacity Broker am Beispiel einer CargoBeamer-Relation Dominik Fürste, CEO & Co-Founder, Rail-Flow GmbH Nicolas Albrecht, Chief Business Development Officer, CargoBeamer AG
15.15 Uhr (35 Min.)	Diskussion und Feedback zu den Vorträgen Moderation: Dirk Flege, Geschäftsführer, Allianz pro Schiene e.V.
15.50 Uhr (10 Min.)	Ausblick und weiteres Vorgehen Dirk Flege, Geschäftsführer, Allianz pro Schiene e.V. Jens Pawlowski, Leiter Repräsentanz Berlin, Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.
16.00 Uhr	Veranstaltungsende

Digitale KV-Einstiegsportale als Wachstumstreiber für den Schienengüterverkehr

23.06.2022 | 14.00 - ca. 17.30 Uhr | dbb Forum, Berlin

Programm

14.00 Uhr	Begrüßung Berit Börke, Moderation, CEO PARTNER FOR PIONEERS GmbH und Allianz pro Schiene-Vorstandsmitglied
14.05 Uhr	Grußwort des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) Oliver Luksic, Parlamentarischer Staatssekretär (PStS), BMDV
14.15 Uhr	Digitale KV-Einstiegsportale: Zwischenergebnisse des Projekts Truck2Train Patrick Balasa, Projektleiter, Allianz pro Schiene e.V.
14.35 Uhr	1. Podiumsdiskussion: Digitale KV-Einstiegsportale aus Sicht der Marktteilnehmer Bernd Weisweiler, Director Business Development, TX Logistik AG Dominik Fürste, CEO, Rail-Flow GmbH Irmtraut Tonndorf, Leiterin Kommunikation, Hupac Intermodal SA Anthony Wandt, CEO, Wandt Spedition Transportberatung GmbH Christian Hammacher, COO Road, Nosta Logistics GmbH
15.25 Uhr	Pause
15.45 Uhr	2. Podiumsdiskussion: Politischer Rückenwind für den KV Oliver Luksic (FDP), PStS im BMDV Christian Schreider (SPD), MdB Matthias Gastel (Bündnis 90/Die Grünen), MdB Dirk Flege, Geschäftsführer, Allianz pro Schiene e.V. Jens Pawlowski, Leiter BGL-Hauptstadtrepräsentanz
16.35 Uhr	Schlusswort und Get-Together Networking und Imbiss
Ca. 17.30 Uhr	Veranstaltungsende

Allianz pro Schiene e.V.
Reinhardtstraße 31
10117 Berlin
allianz-pro-schiene.de

T 030. 246 25 99 - 11
F 030. 246 25 99 - 29
E veranstaltung@allianz-pro-schiene.de
@Schienenallianz

In Kooperation mit:



Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



**Allianz
pro Schiene**



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

Pilotrelationen für ein digitales Einstiegsportal im Kombinierten Verkehr

29.09.2022 | 14:30-16:30 Uhr | Hybrid-Veranstaltung

Programm

14.30 Uhr (5 Min.)	Begrüßung Dirk Flege, Geschäftsführer, Allianz pro Schiene e.V. Jens Pawlowski, Leiter Repräsentanz Berlin, Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.
14.35 Uhr (10 Min.)	Grußwort des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) Oliver Luksic, Parlamentarischer Staatssekretär (PStS), BMDV
14.45 Uhr (15 Min.)	Geeignete Pilotrelationen für ein digitales KV-Einstiegsportal – Ergebnisse der Unternehmensbefragung Patrick Balasa, Projektleiter, Allianz pro Schiene e.V.
15.00 Uhr (15 Min.)	Vor- und Nachlauf im KV: Einblick in die Praxis Veronika Tangen, Intermodal Manager West and Central Europe, P&O Ferrymasters
15.15 Uhr (20 Min.)	Mit modility unkompliziert KV-Transporte finden und buchen Hendrik-Emmanuel Eichentopf, CEO, modility GmbH
15.35 Uhr (15 Min.)	Einstieg in den Intermodalverkehr – Fachliche Begleitung und Know-How-Transfer Frank Tesch, Geschäftsführer, FTB Frank Tesch Beratungsgesellschaft für Transport & Logistik mbH
15.50 Uhr (30 Min.)	Diskussion und Feedback zu den Vorträgen Moderation: Dirk Flege, Geschäftsführer, Allianz pro Schiene e.V. und Jens Pawlowski, Leiter Repräsentanz Berlin, Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.
16.20 Uhr (10 Min.)	Ausblick und weiteres Vorgehen Dirk Flege, Geschäftsführer, Allianz pro Schiene e.V. Jens Pawlowski, Leiter Repräsentanz Berlin, Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.
16.30 Uhr	Veranstaltungsende





**Allianz
pro Schiene**



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

Betreiberempfehlungen für digitale Einstiegsportale im Kombinierten Verkehr (KV)

4. Truck2Train-Workshop

23.11.2022 | 14:00-16:00 Uhr | Hybrid-Veranstaltung | Reinhardtstr. 31, 10117 Berlin

Programm

14.00 Uhr (10 Min.)	Begrüßung Dirk Flege, Geschäftsführer, Allianz pro Schiene e.V. Prof. Dr. Dirk Engelhardt, Geschäftsführer, Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.
14.10 Uhr (15 Min.)	Wie sollten digitale KV-Einstiegsportale aufgebaut sein? Betreiberempfehlungen für Buchungsplattformen im KV Patrick Balasa, Projektleiter, Allianz pro Schiene e.V.
14.25 Uhr (15 Min.)	Versicherungsansätze für KV-Transporte Fabian Ude, Direktionsbevollmächtigter Transportversicherungen, Kravag Logistic Versicherungs AG
14.40 Uhr (15 Min.)	Gütesiegel für den KV: Vorstellung des zukünftigen „Combined Transport“-Trusted Carrier Andreas Schmidt, Geschäftsführer, Trusted Carrier GmbH & Co. KG
14.55 Uhr (15 Min.)	Transportkapazitäten effizienter nutzen: Das „CargoSurfer“- Projekt Anja Sylvester, Geschäftsführerin, LaLoG LandLogistik GmbH
15.10 Uhr (30 Min.)	Diskussion und Feedback zu den Vorträgen Moderation: Dirk Flege, Geschäftsführer, Allianz pro Schiene e.V. und Prof. Dr. Dirk Engelhardt, Geschäftsführer, Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.
15.40 Uhr (20 Min.)	Ausblick und weiteres Vorgehen Dirk Flege, Geschäftsführer, Allianz pro Schiene e.V. Prof. Dr. Dirk Engelhardt, Geschäftsführer, Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.
16.00 Uhr	Veranstaltungsende



Pilottransport im Kombinierten Verkehr

Abschlussveranstaltung „Truck2Train“
19. Dezember 2022 | DUSS-Terminal Hamburg-Billwerder

Ablaufplan

07.45 Uhr	Treffen dpa-Journalist:innen mit Frau Jansen (HHLA) Container Terminal Altenwerder (CTA), Empfang/Foyer (Am Ballinkai 1, 21129 Hamburg)
08.00 Uhr	Treffen Frau Jansen + dpa-Journalist:innen mit Lkw-Fahrer (M. Makowiecki) CTA, Parkplatz hinter der Pforte
08.00-09:29 Uhr	Abholung des Containers durch den Lkw Container Terminal Altenwerder
spätestens 09.30 Uhr bis 10.00 Uhr	Abfahrt des Lkw inkl. Container vom CTA Ankunft des Lkw inkl. Container im DUSS-Terminal Hamburg-Billwerder Außerdem: Ankunft Allianz pro Schiene (P. Balasa und D. Junghans), Kroop + Co. Transport + Logistik GmbH (A. Kähler)
ab 10.00 Uhr	Öffnung des Konferenzraums (Aufwärm- und Rückzugsmöglichkeit) In Raum 106 melden (1. Stock), DUSS-Abfertigungsgebäude HH-Billwerder (siehe Anfahrtsskizze)
ab 10.00 Uhr 12.30 Uhr	Anbringen des Banners an den Lkw-Container Ankunft weiterer Teilnehmer:innen im DUSS-Abfertigungsgebäude, u.a. Dirk Flege (Allianz pro Schiene), Prof. Dr. Dirk Engelhardt (BGL), Dominik Fürste und Mona Prochnow (Rail-Flow), Antonia Jenner (Fotograf:in)
13.00 Uhr	Gemeinsamer Fußweg auf das Umschlagsgelände
13.15 Uhr	Umladen des Containers vom Lkw auf den Güterzug Möglichkeit für Fotos
ca. 14.00 Uhr	Ende der Veranstaltung

Allianz pro Schiene e.V.
Reinhardtstraße 31
10117 Berlin
allianz-pro-schiene.de

T 030. 246 25 99 - 11
F 030. 246 25 99 - 29
E veranstaltung@allianz-pro-schiene.de
@Schienenallianz