



Steigerung des Anteils multimodaler Verkehre entlang des Oberrheins als Teil des Rhein-Alpen Korridors – Potenziale, Strategien und Maßnahmen zur konkreten Umsetzung

Interregional Alliance for the Rhine-Alpine Corridor EGTC

Fon +49 (0)- 621 10708-235
Fax +49 (0)- 621 10708-255

c/o Verband Region Rhein-Neckar
M1, 4-5, 68161 Mannheim
Germany

<http://egtc-rhine-alpine.eu>
info@egtc-rhine-alpine.eu

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	3
Summary	5
Einleitung	7
Potentiale	8
Strategien	11
Workshops Oberrhein Nord und Süd	13
Schlussfolgerungen und sich ergebender Handlungsbedarf	15
Anlagen	17

Zusammenfassung

Die Interregionale Allianz für den Rhein-Alpen-Korridor EVTZ veranstaltete im Rahmen des Projekts „Grün und multimodal im Rhein-Alpen-Korridor“, das durch das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau Baden-Württemberg im Programm „Kapi.Tra - Kapitalisierung transnationaler Kooperation für KMU“ gefördert wird, gemeinsam mit ihren baden-württembergischen Mitgliedern Verband Region Rhein-Neckar, den Regionalverbänden Mittlerer und Südlicher Oberrhein sowie den Städten Lahr, Karlsruhe und Mannheim sowie den IHKs Rhein-Neckar und Südlicher Oberrhein die Workshop-Reihe

„Förderung multimodaler Güterverkehre entlang des Oberrheins als Kernbereich des Rhein-Alpen-Korridors“

Maßnahmen zur Steigerung des Anteils multimodaler Verkehre sind Schlüsselemente, um den Transport von Gütern nachhaltig und klimaeffizient zu gestalten und somit zur Umsetzung der Ziele des europäischen Green Deal sowie zur Umwelt- und Klimabilanz der Unternehmen beizutragen. Sowohl der EVTZ mit seinen Mitgliedern als auch die Oberrheinhäfen unterstützen dieses Ziel mit diversen Aktivitäten. Deren Potentiale und konkrete praktische Umsetzung wurden im Rahmen der Workshops mit Unternehmen des produzierenden Gewerbes und der regionalen Logistikwirtschaft erörtert, um Perspektiven aufzuzeigen und gleichzeitig von der Wirtschaft zu erfahren, wie diese Unterstützung mit öffentlichen Mitteln noch effizienter gestaltet werden kann. Neben den mitveranstaltenden Regionalverbänden, Kommunen und IHKs, nahmen 25 Vertreter aus der Logistikwirtschaft, u.a. Logistikverbände sowie Vertreter einzelner Firmen an den Workshops teil.

Die Workshops ergaben folgende Schlussfolgerungen und zeigten Handlungsbedarf auf:

Die vorgestellte Modal Shift Study des EVTZ gibt wichtige erste Hinweise zu Verlagerungspotenzialen und liefert valide Grundlagen überwiegend im Korridormaßstab. Eine regionale Vertiefung und Konkretisierung wäre hilfreich.

Die Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Es besteht ein erhebliches Verkehrsverlagerungspotenzial, und dies folgt den bestehenden Produktionsmustern und Verkehrsnetzen
- Generell gibt es ein höheres Verlagerungspotenzial für den Schienenverkehr als für die Binnenschifffahrt
- Der intermodale Schienenverkehr substituiert hauptsächlich den Straßengüterverkehr über längere Strecken in Richtung Mittel-, Ost- und Südeuropa, während Binnenschifffahrt kürzere Frachstrecken entlang der Achse Rotterdam - Duisburg - Basel ersetzt.

- Die eingesparten Emissionen des Schienenverkehrs sind gleichauf mit den eingesparten Emissionen der Binnenschifffahrt. Obwohl diese kosteneffizienter ist, substituiert die Schiene den Straßengüterverkehr auf den längeren Strecken, was zu hohen Einsparungen führt.

Der niederländische Ansatz, die Logistikwirtschaft in den Bemühungen zur Steigerung der Anteile des Güterverkehrs auf der Schiene und dem Rhein durch regionale Logistikberater zu unterstützen erscheint vielversprechend. Die im Workshop durch die Unternehmensvertreter klar artikulierten Unterstützungswünsche zu Beratung, Information, Schulung und Digitalisierung sind bereits Kernbausteine des niederländischen Programms.

Der im Güterverkehrskonzept BW (2020) vorgesehene Kümmerer auf Landesebene könnte hier Beispiel sein, um dies auch auf regionaler Ebene in Koordination mit den Landesaktivitäten zu gestalten; vorausgesetzt auch die betroffenen Firmen sind daran ernsthaft interessiert.

Ein Pilotprojekt mit regionalen Logistikberatern ließe sich idealtypisch grenzüberschreitend als transnationales Projekt im Korridor-Kontext realisieren. Gerade internationale Transporte über längere Entfernungen bieten das größte Potenzial für eine Verkehrsverlagerung. Hier kann auf die bestehenden Kooperationen im EVTZ aufgebaut werden, und die neue Förderperiode bietet Möglichkeiten z.B. im CEF-Programm.

Die laufenden Aktivitäten der Oberrheinhäfen zeigen, dass auch sie an der Verbesserung ihrer Angebote zur Kopplung in multimodalen Systemen arbeiten. Der Wandel in der Containerschifffahrt mit nicht mehr nur ausschließlich Punkt-zu-Punkt-Liniendiensten eröffnet diesbezüglich weitere Möglichkeiten. Die Häfen sollten als systemische Partner in einem Pilotprojekt ebenso beteiligt sein.

Trotz aller Innovationen und Unterstützungsangebote gilt es, die infrastrukturellen Voraussetzungen auf Schiene und Wasserstraße zu verbessern. Dem schnellstmöglichen Ausbau der Rheintalbahn sollte oberste Priorität eingeräumt werden. Erst mit der Inbetriebnahme vom 3.+4. Gleis wird ein Quantensprung im Schienengüterverkehr möglich werden.

Die Workshops zeigten auch die grundsätzliche Bereitschaft der Logistikakteure, ihre Transporte umweltfreundlicher bzw. zumindest umweltneutral umzugestalten. Der notwendige „Mindshift“ hin zur gleichwertigen Berücksichtigung des Umweltaspekts mit den bislang wichtigsten Aspekten wie Verlässlichkeit, Pünktlichkeit, etc. scheint bereits stattgefunden zu haben. Die Bereitschaft, Ressourcen für die Umstellung auf /Weiterentwicklung hin zur umweltfreundlichen Logistik einzusetzen, ist vorhanden. Eine Förderung dieser Bereitschaft durch top-down und bottom-up Projekte/Programme scheint erfolgversprechend.

Summary

The Interregional Alliance for the Rhine-Alpine Corridor EGTC organized together with its Baden-Württemberg members the regional planning associations Rhine-Neckar, Middle and Southern Upper Rhine, the cities of Lahr, Karlsruhe and Mannheim as well as the IHKs Rhein-Neckar and Southern Upper Rhine the workshop series

"Promotion of multimodal freight transport along the Upper Rhine as a core area of the Rhine-Alpine Corridor"

as part of the project "Green and multimodal in the Rhine-Alpine Corridor", funded by the Baden-Württemberg Ministry of Economics, Labour and Housing in the program "Kapi.Tra - Capitalization of transnational Cooperation for SMEs".

Measures to increase the share of multimodal transport are key elements in making freight transport sustainable and climate-efficient and thus contributing to the implementation of the goals of the European Green Deal as well as to the environmental and climate balance of companies. Both the EGTC with its members and the Upper Rhine ports support this goal with various activities. Their potential and concrete practical implementation were discussed within the framework of the workshops with companies from the manufacturing industry and the regional logistics industry in order to show perspectives and at the same time to learn from the economy how this support can be made even more efficient with public funds. In addition to the co-organizing regional associations, municipalities and IHKs, 25 representatives from the logistics industry, including logistics associations and representatives of individual companies, took part in the workshops.

The workshops yielded the following conclusions and indicated a need for action:

The Modal Shift Study presented by the EGTC provides important initial information on shift potential and provides valid principles, mainly on a corridor scale. A regional deepening and specification would be helpful.

The results can be summarized as follows:

- There is a significant potential for modal shift and this follows existing production patterns and transport networks
- In general, there is more modal shift potential for rail transport than for inland waterway transport
- Intermodal rail transport mainly replaces road freight transport over longer distances in the direction of Central, Eastern and Southern Europe, while inland shipping replaces shorter freight routes along the Rotterdam - Duisburg - Basel axis.

- The emissions saved from rail transport are on a par with the emissions saved from inland shipping. Although this is more cost-effective, rail replaces road freight transport on the longer routes, which leads to high savings.

The Dutch approach to support the logistics industry in its efforts to increase the share of freight transport on the rail and the Rhine through regional logistics consultants appears promising. The support requests for advice, information, training and digitization clearly articulated in the workshop by the company representatives are already core components of the Dutch program.

The caretaker at the state level envisaged in the freight transport concept BW (2020) could be an example here, in order to organize this also at the regional level in coordination with the state activities; provided that the companies concerned are also seriously interested.

A pilot project with regional logistics consultants could ideally be implemented across borders as a transnational project in the corridor context. International transports over longer distances in particular offer the greatest potential for a modal shift. The existing cooperation in the EGTC can be built on here, and the new funding period offers opportunities e.g. in the CEF program.

The current activities of the Upper Rhine ports show that they are also working on improving their offers for coupling in multimodal systems. The change in container shipping with no longer just point-to-point liner services opens up further possibilities in this regard. The ports should also be involved as systemic partners in a pilot project.

Despite all the innovations and support offers, it is important to improve the infrastructural conditions on rail and waterways. The fastest possible expansion of the Rhine Valley Railway should be given top priority. Only with the commissioning from 3rd + 4th Track will make a quantum leap in rail freight transport possible.

The workshops also showed the general willingness of the logistics players to make their transports more environmentally friendly or at least environmentally neutral. The necessary "mind shift" towards the equal consideration of the environmental aspect with the most important aspects such as reliability, punctuality, etc. seems to have already taken place. There is a willingness to use resources for the conversion to / further development towards environmentally friendly logistics. Promoting this willingness through top-down and bottom-up projects / programs seems promising.

Einleitung

2020 hat der EVTZ mit einigen seiner Mitglieder unter Federführung der niederländischen Provinzregierung Limburg eine „Modal Shift Study“ erarbeitet, mit der konkrete Schritte beschrieben werden, um Maßnahmen zur Steigerung des Anteils multimodaler Verkehre gemeinsam mit der Logistikwirtschaft und ihren KMU umzusetzen. Hierin liegt ein großes Potenzial, um Innovations- und Wertschöpfungsketten von der Herstellung bis zur Auslieferung von Gütern nachhaltig und klimaeffizient zu gestalten und somit zur Umsetzung der Ziele des europäischen Green Deal beizutragen.

Auf Seite der Häfen entlang des Oberrheins hat sich seit Jahren über CEF-geförderte Projekte und zuletzt mit dem INTERREG A - Projekt „RPIS 4.0“ ein entsprechendes Bindeglied gebildet. „RPIS 4.0“ dient der Vertiefung der Kooperation von 9 Oberrheinhäfen in der Dreiländer-Region, die ein zentrales Bindeglied im europäischen TEN-T-Kernnetz darstellen. Die Oberrheinhäfen verfolgen gemeinsam u.a. als ein zentrales Ziel die Förderung multimodaler Güterverkehre durch die funktionale Erweiterung der bestehenden Verkehrsmanagement-Plattform im Sinne eines Port Community Systems, von dem auch KMU profitieren.

Der EVTZ vermittelt gemeinsam mit seinen baden-württembergischen Mitgliedern Verband Region Rhein-Neckar, den Regionalverbänden Mittlerer und Südlicher Oberrhein sowie den Städten Lahr, Karlsruhe und Mannheim, den lokalen Akteuren und KMUs im Logistikbereich die Ergebnisse dieser transnationaler Aktivitäten, um die Nutzbarmachung zu erleichtern und zu fördern. Das Projekt „Grün und Multimodal im Rhein-Alpen-Korridor“ wird durch das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau Baden-Württemberg im Programm „Kapitalisierung transnationaler Kooperation für KMU - Kapi.Tra.BW“ gefördert.

Die Kernpunkte mit Fokus Oberrhein der Modal Shift Study wurden in einem deutschsprachigen Informationsbericht zusammengestellt. Sie dienten als Basis für zwei Workshops mit KMUs aus der Logistikwirtschaft als die Zielgruppen des Projekts. Neben der Informationsvermittlung boten die beiden Workshops im März und April 2021 die Möglichkeit, Feedback der Wirtschaft einzuholen und darauf aufbauende Maßnahmenvorschläge zu entwickeln.

Für sämtliche Maßnahmen lag die Federführung beim EVTZ mit dessen Direktor Jörg Saalbach und dem beauftragten Büro environment and technology Dr. Thomas Ertel und seiner Mitarbeiterin Udval Hatanbaatar. Partner in der Organisation der Workshops waren die EVTZ Mitglieder Verband Region Rhein-Neckar, die Regionalverbände Mittlerer und Südlicher Oberrhein, die Städte Lahr, Karlsruhe und Mannheim sowie die IHK's Rhein-Neckar und Südlicher Oberrhein.

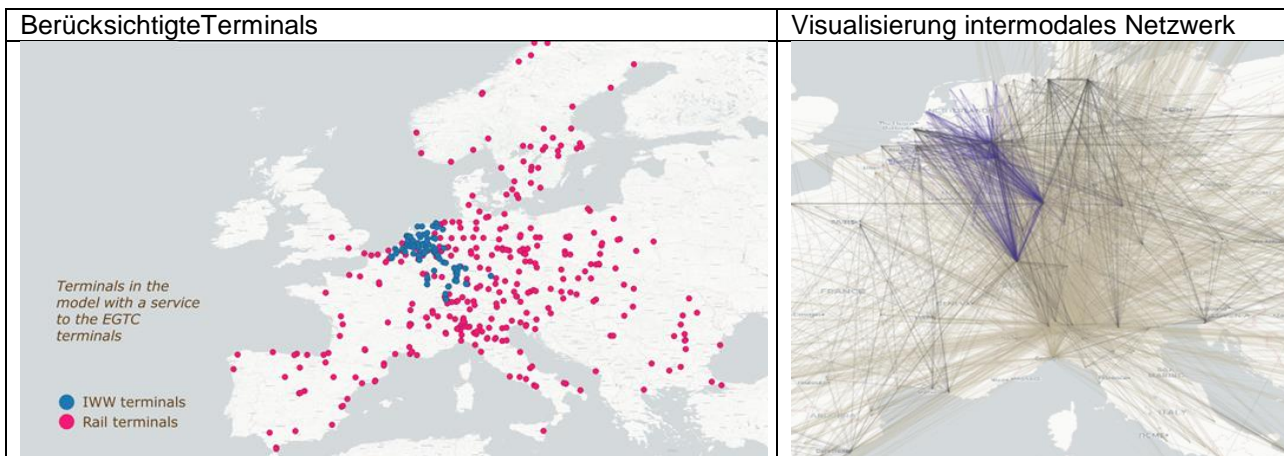
Potenziale

Eine effektivere Nutzung der Binnenschifffahrt und der Schiene hilft, Staus auf der Straße zu reduzieren. Die Bündelung von Güterströmen schafft eine hervorragende Möglichkeit zur Verkehrsverlagerung. Dabei kann Verkehrsverlagerung:

- das überlastete Straßennetz entlasten und
- zur Reduzierung von CO₂ beitragen.

In den Niederlanden wurde bereits 2019 eine Studie durchgeführt, um potenzielle Frachtströme zu identifizieren, die kosteneffizient von der Straße auf die Schiene und die Binnenschifffahrt verlagert werden können. Diese Untersuchung wurde auf die Korridorebene hochskaliert, die mehrere deutsche, schweizer und italienische Knotenpunkte entlang des Rhein-Alpen Korridors einschließt (vgl. „Modal Shift Study, Panteia, 2019“).

Basierend auf ETIS - Core Database Development for the European Transport Policy Information System - wurde durch das bearbeitende Büro Panteia ein Datensatz mit allen LKW-Relationen in Europa zwischen 1.512 NUTS3-Regionen erstellt, einschließlich des Transports in Regionen außerhalb der EU (Serbien, Bosnien, Weißrussland, Russland, Türkei,...) und einschließlich 52 verschiedener Güterarten. Weiterhin wurde ein intermodales Netzwerk erstellt, das intermodale Kosten (pro TEU) zwischen NUTS3-Regionen berechnet.



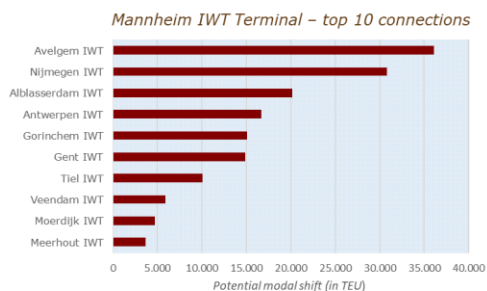
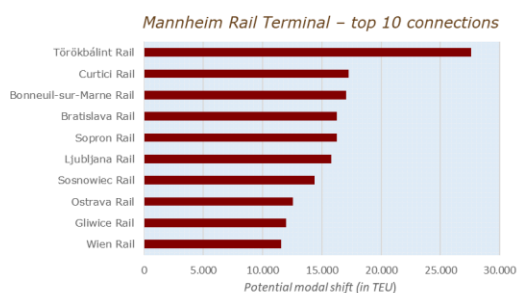
Wenn sich für eine bestimmte Ursprungs-/Ziel-/Warenkategorie mindestens eine Option ergibt, bei der der Transport auf dem Wasser und/oder der Schiene einschließlich der ersten und letzten Meile günstiger ist, schließen wir daraus, dass hier eine potenzielle Verlagerungsmöglichkeit besteht. Alle Kombinationen werden vom Modell berechnet und die Gesamtmenge der Herkunfts-/Ziel-/Güterkategorien wird betrachtet, um einen Überblick über die gesamten Verlagerungsmöglichkeiten zu erhalten.

16,3 Millionen TEU kontinentaler Fracht könnten kosteneffizient von der Straße auf die Verkehrsträger Schiene und Binnenschiff über die ausgewählten Terminals im Rhein – Alpen Korridor verlagert werden. Das größte Potenzial wird in Regionen mit hohem Handelsaufkommen und guter intermodaler Anbindung gesehen: die Randstad, das Ruhrgebiet, Norditalien und alle europäischen Hauptstadtregionen.

Die Modellierungsergebnisse für die ausgewählten regionalen Cluster entlang des Rhein-Alpen-Korridors wurden kategorisiert und dargestellt als

- Potenzielle Verkehrsverlagerung
- Eingesparte CO₂-Emissionen basierend auf einer realistischen Verlagerung
- Top-Verbindungen zu anderen Terminals mit dem größten Verlagerungspotenzial
- Umgeschlagene Güter
- Materiell realisierbare Bahnverkehre zu Verbindungen, für die ein ausreichendes Verlagerungspotenzial ermittelt wurde
- Top-Unternehmen (hinter den größten Strömen)

Berücksichtigte regionale Cluster sind Rotterdam - Niederlande (ausgewählte Terminals) - Duisburg - Köln - Mannheim - Basel - Mailand - Genua. Die Ergebnisdarstellung für Mannheim und Basel siehe **Anlage 1** „Modellierungsergebnisse Mannheim und Basel“. Exemplarisch seien an dieser Stelle Modellierungsergebnisse für den Raum Mannheim herausgegriffen: Zum einen das Verlagerungspotenzial anhand der jeweils 10 wichtigsten Ziele und zum anderen die mit der Verlagerung zu realisierende CO₂-Einsparung.

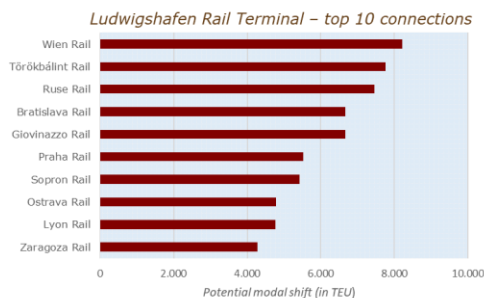


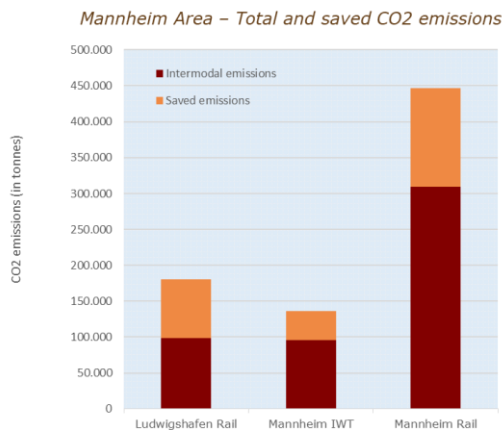
Mannheim Area – Top connections

For the Mannheim Rail Terminal, most potential modal shift is identified between the Törökbalint Rail Terminal, with 27591 TEU of potential shift per single direction

For the Mannheim IWT Terminal, most potential modal shift is identified between the Avelgem IWT Terminal, with 36075 TEU of potential shift per single direction

For the Ludwigshafen Rail Terminal, most potential modal shift is identified between the Wien Rail Terminal, with 8209 TEU of potential shift per single direction





Das größte realistische Verlagerungspotenzial wird für die Region Mailand berechnet (3,1 Mio. TEU) und das geringste für Genua (0,67 Mio. TEU). Die Oberrhein-Cluster in Mannheim (1,28 Mio. TEU) und Basel (0,92 Mio. TEU) liegen nahe am Durchschnitt und in der gleichen Größenordnung wie die anderen genannten Regionalen Cluster entlang des Korridors.

Allgemein lassen sich die Ergebnisse wie folgt zusammenfassen:

- Es besteht ein erhebliches Verkehrsverlagerungspotenzial, und dies folgt den bestehenden Produktionsmustern und Verkehrsnetzen
- Generell gibt es mehr Verlagerungspotenzial für den Schienenverkehr als für die Binnenschifffahrt
- Der intermodale Schienenverkehr substituiert hauptsächlich den Straßengüterverkehr über längere Strecken in Richtung Mittel-, Ost- und Südeuropa, während Binnenschifffahrt kürzere Frachstrecken entlang der Achse Rotterdam - Duisburg - Basel ersetzt.
- Die eingesparten Emissionen des Schienenverkehrs sind gleichauf mit den eingesparten Emissionen der Binnenschifffahrt. Obwohl diese kosteneffizienter ist, substituiert die Schiene den Straßengüterverkehr auf den längeren Strecken, was zu hohen Einsparungen führt.

Neben allgemeinen erforderlichen Investitionen in Infrastruktur und Systeme wurden zwei Haupthindernisse klar identifiziert, an denen es anzusetzen gilt:

1. Gering ausgeprägtes Bewusstsein für Verlagerungsmöglichkeiten
2. Mangel an Containern

Strategien

Mit dem Programm GO OFF-ROAD im Rahmen der Topsector Logistic Aktivitäten verfolgen die Niederlande eine Strategie basierend auf regionalen Unterstützungsangeboten innerhalb eines nationalen Rahmenplans. Über die nationale Koordination und Führung des Programms mit den 8 beteiligten Regionen gelingt es so, landesweit für die regionale Wirtschaft passgenaue Angebote zur Steigerung multimodaler Güterverkehre umzusetzen.

Angebotsseitig fokussieren sich die Aktivitäten top-down auf die Entwicklung von hochfrequenten und zuverlässigen Linienverkehren (über Ausschreibungen) entlang der wesentlichen Korridore und Knotenpunkte. Nachfrageseitig wird ein regionaler Ansatz bottom-up von Verladern und Spediteuren verfolgt. Schlüsselemente sind der Einsatz von regionalen Programm-Managern und Logistik-Beratern, die auch mitwirken, Hindernisse zu beseitigen und über Öffentlichkeitsarbeit den erforderlichen Mindshift zu realisieren.

OFF-ROAD 2021 ALS SPINNE IM NETZ



Community



Unterricht



Netzwerk



Communication



Programm Team



Rechtsberating



Matchmaking

Weiter bietet das Programm Rechtsberatung an und investiert über eine Reihe von Veranstaltungen in Pflege und den weiteren Ausbau der nationalen Off-Road-Community. Dies erleichtert die Vernetzung der Akteure untereinander. So wächst über den Austausch von Erfahrungen und Erfolgen unter den beteiligten Unternehmen gegenseitiges Vertrauen als Grundlage für die Zusammenarbeit unter Wettbewerbern.

Durch die koordinierte Zusammenarbeit mit landesweit 6 Hochschulen sind die Themen und Aufgaben auch hervorragend in Lehre und Ausbildung integriert.

Gerade internationale Transporte über längere Entfernungen bieten das größte Potenzial für eine Verkehrsverlagerung. Daher ließen sich dem niederländischen Beispiel folgend länderübergreifend entlang des Korridors in einem transnationalen Netzwerk von Logistikberatern große Synergien und nachhaltige Wirkungen realisieren.

Workshops Oberrhein Nord und Süd

Die Workshops „Förderung multimodaler Güterverkehre entlang des Oberrheins als Kernbereich des Rhein-Alpen-Korridors“ fanden am 10.03. sowie am 22.04.2021 als Online-Veranstaltungen statt. Im Rahmen der Workshops wurden Potenziale und konkrete praktische Umsetzungsmaßnahmen zur Steigerung des Anteils multimodaler Verkehre mit Unternehmen des produzierenden Gewerbes und der regionalen Logistikwirtschaft erörtert, um Perspektiven aufzuzeigen und gleichzeitig von der Wirtschaft zu erfahren, wie diese Unterstützung mit öffentlichen Mitteln noch effizienter gestaltet werden kann.

Das Programm der beiden Workshops war aufgebaut aus einem Vortragsteil und einem interaktiven Diskussionsteil. Zunächst wurden wesentliche Ergebnisse der „Modal Shift Study“, das Oberrhein-Port-Community-System zur Förderung multimodaler Güterverkehre sowie das niederländische Modell eines Netzwerks von Logistik-Agenten vorgestellt (s. Präsentationen in **Anlage 2** „Präsentationen Workshops Förderung multimodaler Güterverkehre“). Darauf aufbauend wurden Bedarfe und Wünsche der regionalen Wirtschaft in einem interaktiven Part mit einer offenen Diskussion zum Thema „Technische Lösungen in der Region: Hemmnisse, Anreize, Geschäftsmodelle“ erörtert.

Neben den mitveranstaltenden Regionalverbänden, Kommunen und IHKen, nahmen 25 Vertreter aus der Logistikwirtschaft, u.a. Logistikverbände sowie einzelne Firmenvertreter an den Workshops teil. Als Schlussfolgerungen der beiden Workshops lassen sich folgende Punkte festhalten:

Schlussfolgerungen Workshop Nord:

- Der niederländische Ansatz, die Logistikwirtschaft in den Bemühungen zur Steigerung der Anteile des Güterverkehrs auf Schiene und IWW durch regionale Logistik-Agenten zu unterstützen erscheint vielversprechend. Hier gilt es zu prüfen, ob dies auch bei uns auf regionaler Ebene in Abstimmung mit einem Kümmerer auf Landesebene möglich wäre und inwiefern die betroffenen Firmen daran ernsthaft interessiert sind.
- Die Steigerung multimodaler Verkehre erfordert auch die Erweiterung und Modernisierung von Umschlaganlagen und Terminals. Dies stößt allerdings vielerorts durch Nutzungskonflikte und Akzeptanzprobleme auf erhebliche Schwierigkeiten. Hier gilt es, die jeweiligen Akteure von Seiten der Raum- und Städteplanung wie auch der Wirtschaftsförderung effektiv zu unterstützen.
- Die neue Anschluss-Förderrichtlinie des BMVI bietet Möglichkeiten, auch durch mehr und bessere Gleisanschlüsse die Verlagerung von Güterverkehren wirkungsvoll zu unterstützen.

Ergebnisse Workshop Süd:

- Gravierende infrastrukturelle Probleme wie das fehlende 3.+4. Gleis am Oberrhein und die Niedrigwasserproblematik führen zu mangelnder Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit von Schiff- und Schienenverkehr und bilden somit wesentliche Hemmnisse und limitierende Faktoren für jegliche Verlagerung
- Kosteneffizienz ist nicht als alleiniger Maßstab zur Beurteilung von Verlagerungspotentialen geeignet, ohne gleichzeitig den Aspekt der Verlässlichkeit der Verkehre mit zu betrachten.
- Mit dem Ausbau der RPIS-Plattform als IT-Standard in der Binnenschifffahrt, deren inhaltlicher sowie räumliche Erweiterung in Richtung Mittelrhein und Niederrhein schaffen die Oberrheinhäfen die Grundlage für mehr Verlässlichkeit und Effizienz im Umschlag sowie die Integration ihres Angebotes in die übergreifenden IT-Logistiknetzwerke.
- Prof. Dittrich wird mit den teilnehmenden Vertretern der Stadt Lahr und dem schweizer Logistikunternehmen TRAVECO, auch in Verbindung mit dem neuen Verbundprojekt LogIKTram, nach Möglichkeiten suchen, hier einen Lückenschluss per Gleis auf mittlere Entfernung zwischen der Schweiz und Lahr zu bewerkstelligen.

Aus den Online-Umfragen während der Sitzung und den sich daraus anschließenden Diskussion kann weiter gefolgert werden:

- Die vorgestellte Modal Shift Study des EVTZ stellt einen guten Einstieg in das Thema Verlagerungspotentiale dar und liefert valide Grundlagen überwiegend im Korridormaßstab. Eine regionale Vertiefung und Konkretisierung wäre hilfreich.
- Die ausreichende Verfügbarkeit von Binnencontainern stellt sich als ernsthaftes Problem dar, das einer Lösung dringend bedarf.
- Der Green Deal der EU-Kommission hat eine starke Signalwirkung und wird zwangsläufig dazu führen, dass wir uns stärker mit den Umweltauswirkungen des Güterverkehrs befassen werden
- Mehr als zwei Drittel der beteiligten Unternehmen haben bereits Verkehre auf Schiene oder Wasserstraße verlagert bzw. planen bereits, dies in naher Zukunft zu tun.
- Grundlagen zur Kostenkalkulation und Beurteilung der Kosteneffizienz multimodaler Verkehre sind vorhanden und leicht zugänglich.

Die Unternehmen wünschen sich mehr Unterstützung für ihre Verlagerungsbemühungen wünschen insbesondere hinsichtlich

- Beratung zur Nutzung von Verlagerungspotentialen
- Informationsbereitstellung, Schulung und thematische Workshops
- Digitalisierung

Schlussfolgerungen und sich ergebender Handlungsbedarf

Die vorgestellte Modal Shift Study des EVTZ stellt einen guten Einstieg in das Thema Verlagerungspotenziale dar und liefert valide Grundlagen überwiegend im Korridormaßstab. Eine regionale Vertiefung und Konkretisierung wäre hilfreich.

Der niederländische Ansatz, die Logistikwirtschaft in den Bemühungen zur Steigerung der Anteile des Güterverkehrs auf Schiene und IWW durch regionale Logistik-Agenten zu unterstützen erscheint vielversprechend. Die im Workshop durch die Unternehmensvertreter klar artikulierten Unterstützungswünsche zu Beratung, Information, Schulung und Digitalisierung sind bereits Kernbausteine des niederländischen Programms.

Der im Güterverkehrskonzept BW vorgesehene Kümmerer auf Landesebene könnte hier Beispiel sein, um dies auch auf regionaler Ebene in Koordination mit den Landesaktivitäten zu gestalten, vorausgesetzt auch die betroffenen Firmen sind daran ernsthaft interessiert.

Vertiefung der Datengrundlagen als Bestandteil eines Pilotprojekts mit regionalen Logistikberatern ließe sich bevorzugt cross-border als transnationales Projekt im Korridor-Kontext realisieren. Gerade internationale Transporte über längere Entfernungen bieten das größte Potenzial für eine Verkehrsverlagerung. Hier kann auf die bestehenden Kooperationen im EVTZ aufgebaut werden, und die neue Förderperiode bietet Möglichkeiten im CEF-Programm und gegebenenfalls auch anderen.

Die laufenden Aktivitäten der Oberrheinhäfen zeigen, dass auch sie an der Verbesserung ihrer Angebote zur Kopplung in multimodalen Systemen arbeiten. Der Wandel in der Containerschifffahrt mit nicht mehr nur ausschließlich Punkt-zu-Punkt-Liniendiensten eröffnet diesbezüglich weitere Möglichkeiten. Die Häfen sollten als systemische Partner in einem Pilotprojekt ebenso beteiligt sein.

Trotz allen Innovationen und Unterstützungsangeboten gilt es, die infrastrukturellen Voraussetzungen auf Bahn und Wasserstraße zu verbessern. Dem schnellst möglichen Ausbau der Rheintalbahn sollte oberste Priorität eingeräumt werden. Mit der Inbetriebnahme von 3.+4. Gleis wird ein Quantensprung im Schienengüterverkehr möglich werden.

Weiter zeigten die Workshops weitere konkrete Handlungsbedarfe lokal und regional auf. Die Erweiterung und Modernisierung von Umschlaganlagen und Terminals stößt vielerorts durch Nutzungskonflikte und Akzeptanzprobleme auf erhebliche Schwierigkeiten. Hierzu

wurde bereits fallbezogen ganz konkret Unterstützung durch die regionale Wirtschaftsförderung vereinbart.

Ebenso hat sich bereits unter Federführung der Hochschule Offenburg eine Arbeitsgruppe gebildet, die sich mit Verlagerungsaspekten im Streckenabschnitt zwischen der Schweiz und Lahr beschäftigt.

Die Workshops zeigten auch die grundsätzliche Bereitschaft der Logistikakteure, ihre Transporte umweltfreundlicher bzw. zumindest umweltneutral umzugestalten. Der notwendige „Mindshift“ hin zur gleichwertigen Berücksichtigung des Umweltaspekts mit den bislang wichtigsten Aspekten wie Verlässlichkeit, Pünktlichkeit, etc. scheint bereits stattgefunden zu haben. Die Bereitschaft, Ressourcen für die Umstellung auf /Weiterentwicklung hin zur umweltfreundlichen Logistik einzusetzen, ist vorhanden. Eine Förderung dieser Bereitschaft durch top-down und bottom-up Projekte/Programme scheint erfolgversprechend.

Anlagen

Anlage 1 „Modellierungsergebnisse Mannheim und Basel“

Anlage 2 „Präsentationen Workshops Förderung multimodaler Güterverkehre“