

SPEZIAL LOGISTIK & TRANSPORT

Taugt die Schiene als Straßenfeger?

Das neue Container-Terminal Osnabrück hat nach dem Start 2021 die Erwartungen der Betreiber übertroffen

VON MONIKA DÜTMAYER

OSNABRÜCK Wer auf den Autobahnen dieser Republik unterwegs ist, der muss sich häufig auf Stress einstellen: Auf der linken Spur drängen die Bleifüßler, rechts liefern sich die „Elefanten“ spurübergreifende Rennen. Denn auch „Elefanten“ haben es eilig: Sind doch viele von ihnen unterwegs, um uns mit allem zu versorgen, was wir zum Leben und Arbeiten brauchen. Oft werden die Güter bei Unternehmen schon erwartet, weil sie entweder sofort oder sehr bald – just in time – verarbeitet werden. Lagerhaltung im großen Stil war einfach teurer geworden, als sich benötigtes Material und Komponenten „portionsweise“ flexibel vom Lkw anliefern zu lassen. Und es geht schneller, als darauf zu warten, dass ein Zug fährt. Ein Grund, warum es ziemlich voll ist auf den Straßen.

„Sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr entfallen mehr als 70 Prozent der Transportleistungen auf die Straße. Dies wird nach den aktuellen Verkehrsprognosen bis 2030 so bleiben“, erklärt Anke Schweda, Geschäftsbereichsleiterin Standortentwicklung, Innovation und Energie bei der IHK Osnabrück - Emsland - Grafschaft Bentheim. Auch, wenn es so schnell offenbar nicht gehen wird, stehen die Zeichen trotzdem auf Veränderung. Denn Beispiele wie Corona, Personalmangel oder Russlands Angriffskrieg auf die Ukraine haben nach Jahren der sicher geglaubten Versorgung gezeigt, dass Lieferketten „reißen“ können. Dass alle möglichen Dinge wie Medikamente, Halbleiter oder Energie im Wortsinn von jetzt auf gleich einfach „auf der Strecke“ bleiben können.

„Jüngere Entwicklungen haben gezeigt, dass weltweite Lieferketten und damit auch die industrielle Produktion sensible logistische Prozesse sind“, erklärt Schweda. Die Unternehmen reagierten hierauf mit einer Verlagerung der Transporte auf Schiene und Straße, dem Ausweichen auf andere Zuliefermärkte, die logistisch besser angebunden sind, und einer zunehmenden Bevorratung, um Risiken aus Lieferverzögerungen zu vermeiden.

Auch vor diesem Hintergrund gewinnt die Kombination von Verkehrsträgern, die so genannte intermodale Mobilität, an Bedeutung. „Über längere Strecken ist die Schiene eine sinnvolle ökologische Alternative zum Straßengüterverkehr“, so Schweda. Neben ökologischen Aspekten, die für Unternehmen auf dem Weg zur Klimaneutralität immer wichtiger werden, fehlt es auch schlicht und ergreifend an Menschen, die Lkws fahren können und möchten. Die bereit sind, im Fernverkehr auf Rasthöfen zu übernachten und über lange Strecken ein Leben getrennt von ihren Liebsten zu führen. So weit zu den Ursachen. Im Raum Osnabrück ist man auch bei den Lösungen in Sachen zeitgemäßer Lieferketten ein ganzes Stück weitergekommen.

Ein entscheidendes Puzzlestück hat 2021 im Osnabrücker Hafen den Betrieb aufgenommen. Hier gibt es viele Container, zwei große Kräne und ziemlich lange Güterzüge zu sehen. Seit einem guten Jahr bietet das Container Terminal Osnabrück Unternehmern die Möglichkeit, ihre Güter mit dem Zug auf die Reise zu schicken und zu empfangen. Das Prinzip: Gebracht und abgeholt werden sie auf der „ersten Meile“ möglichst nur ein kurzes Stück mit dem Lkw. Manchmal kommen sie auch per Zug, sofern ein Unterneh-



Terminal mit Format: Die beiden Portalkräne sind das Wahrzeichen des Terminals. Dort fahren Züge, die bis zu 700 Meter lang sein können.

Foto: CTOS 2023

men über einen eigenen Gleisanschluss verfügt. Die längste Strecke des Weges übernimmt dann umwelt- und fahrerfamilienfreundlich der Güterzug. Manchmal direkt in die Zielregion, manchmal geht es auch zu einem Hafen, wo es mit dem Schiff weitergeht. Und nur auf der berühmten „letzten Meile“, wenn es keine anderen Möglichkeiten gibt, kommt wieder der Lkw ins Spiel.

Eine Idee, die mit dem Terminal für kombinierten Verkehr (KV) keine Zukunftsmusik mehr ist. „Durch das KV-Terminal erhalten in der Region ansässige Unternehmen die Möglichkeit, ihre komplette Lieferkette auf Nachhaltigkeit auszurichten“, erklärt Björn Tiemann, Geschäftsführer der Container Terminal Osnabrück GmbH. Die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene sei ein zentraler Nachhaltigkeitshebel und ein entscheidender Mosaikstein im Kontext der Verkehrswende und des aktiven Klimaschutzes in Deutschland. Tiemann erklärt, dass bis zu 700 Meter lange Züge ins Terminal einfahren, die dort be- und entladen werden. „Ein Zug dieser Länge ersetzt dabei bis zu 50 Lkw-Fahrten und reduziert so spürbar den klimaschädlichen Schadstoffausstoß.“

„Über längere Strecken ist die Schiene eine sinnvolle ökologische Alternative zum Straßengüterverkehr“

Anke Schweda, IHK Osnabrück-Emsland-Grafschaft Bentheim

Das Container Terminal Osnabrück ist übrigens ein Gemeinschaftsprojekt öffentlicher und privater Partner aus der Region: Die Gesellschafter der Containerterminal Osnabrück GmbH sind die ortsansässigen Speditionsunternehmen Nosta Rail GmbH, Heinrich Koch Internationale Spedition GmbH & Co KG, Familie Klaus Hellmann sowie die Terminalbesitzgesellschaft OS mbH & Co. KG.

Von Osnabrück aus existieren maritime Verbindungen in die deutschen Seehäfen Hamburg, Bremerhaven und Wilhelmshaven sowie Richtung Benelux nach Tilburg und Vlissingen in den Niederlanden. Kontinentale Verbindungen führen nach Landshut, Regensburg und Dresden und werden aktuell durch Züge nach Norditalien und an die Adria ergänzt. „Weitere Verbindungen gen Süden werden folgen“, erklärt Tiemann. Das Angebot werde von den Logistikpartnern in der Region sehr gut angenommen. Und Tiemann und sein Team arbeiten tagtäglich daran, es auszubauen und noch attraktiver zu machen, zum Beispiel durch zahlreiche Gespräche mit Vertretern von anderen KV-Terminals oder Häfen. „Kooperation ist für uns der wesentliche Schlüssel, um unseren Kunden heute und in Zukunft gute Leistungen

anzubieten“, sagt der Geschäftsführer.

Das Terminal befindet sich noch in der Hochlaufphase. Es werde zwar noch ein paar Jahre dauern, doch wenn sich die jetzige Entwicklung fortsetze, „dann werden wir das Ziel, 150 000 Ladeeinheiten pro Jahr umzuschlagen, schneller als geplant realisieren“, sagt Tiemann. Das würde dann circa 1500 Zügen pro Jahr entsprechen. Aus seiner Sicht existieren keine wirklichen Hürden beim Umstieg von der Straße auf die Schiene. „Schientransporte bieten schon jetzt eine wirtschaftliche Alternative zu Straßentransporten. Die sich ändernden politischen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen werden die Attraktivität von Transporten im kombinierten Verkehr weiter verstärken“. Am Container Terminal Osnabrück können Container, Satelaufleger und Wechselbrücken gekrant und somit kann alles, was dort hineinpasst, auf der Schiene transportiert werden. Unternehmen, die sich die Transportabläufe in Osnabrück einmal ansehen möchten, können sich an Björn Tiemann wenden.

Doch ähnlich wie beim Straßennetz gibt es auch bei den Themen Schienennetz und Schienenverkehr wortwörtlich eine Menge „Baustel-

len“. „Um zusätzliche Nutzer für den kombinierten Verkehr zu gewinnen, müssen die Zuverlässigkeit dieses Transportweges verbessert und zusätzliche Anreize für die Verlagerung von Gütern von der Straße auf die Schiene geschaffen werden“, erklärt Anke Schweda von der IHK. Helfen könne dabei die Digitalisierung, um regionale Güterströme für die Schiene zuverlässig zu bündeln. „Zusätzlich sollten wie in den Niederlanden Beratungsstellen bzw. Lotsen eingerichtet werden, die Unternehmen hinsichtlich des Einstiegs in den kombinierten Verkehr beraten und bei der Umsetzung entsprechender Konzepte begleiten.“

Ein weiterer wichtiger Punkt für Anke Schweda: „Heute existieren an verschiedenen Stellen Engpässe, die insbesondere vor dem Hintergrund der geplanten Angebotsausweitung im Zuge des Deutschlandtaktes den Schienenverkehr behindern und ausbremsen.“ Damit die Verkehrswende hin zu weniger Straßentransporten gelingen könne, brauche der Schienengüterverkehr leistungsfähige Schienenverbindungen und Optimierungen der Umschlagmöglichkeiten an den Binnenhäfen. Auch das wichtige Ziel einer stärkeren CO₂-Reduzierung im Verkehrssektor könne nur erreicht werden, wenn die Schieneninfrastruktur ertüchtigt und für ein in der Zukunft störungsfreies Miteinander von Regional-, Fern- und Schienengüterverkehr ausgebaut werde. Zudem dauerten Planungs- und Genehmigungsverfahren in Deutschland erheblich länger als in anderen Ländern.

Doch bei allen Herausforderungen: „Die Investition regionaler Logistikunternehmen in das Container Terminal Osnabrück ist ein wichtiger Meilenstein für unsere Region, für den Standort Osnabrück, um logistische Prozesse zu optimieren“, sagt Anke Schweda. Mit dem neuen Containerterminal in Osnabrück sowie der trimodalen Erschließung der Binnenhäfen sei die IHK-Region infrastrukturell gut aufgestellt. „Im Wettbewerb der Regionen ist das ein Pluspunkt mit viel Potenzial.“

HINTERGRUND

Kooperation: Dortmund und Osnabrück

Die Antwort auf die Frage, warum ausgerechnet Osnabrück so ein Container Terminal bekommen hat, ist auch in Dortmund zu finden. Denn bei einem Gemeinschaftsprojekt der Stadtwerke Osnabrück und der Dortmunder Stadtwerke ging es darum, die Wirtschaftsregion Osnabrück attraktiver zu machen. Die beiden Stadtwerke pflegen bereits seit vielen Jahren einen kollegialen Austausch in vielen Themenfeldern. So haben die Stadtwerke Osnabrück auch die Inbetriebnahme einer KV-Anlage im Dortmunder Hafen in den Jahren 2014/2015 verfolgt. Im Anschluss daran reifte die Idee, basierend auf vorhandenem Know-how und Erfahrungswerten, ein Gemeinschaftsprojekt mit ähnlichen Parametern in Osnabrück zu initiieren.

Durch die enge Kooperation mit Dortmund ergeben sich außerdem zusätzliche Geschäftsoptionen. Für den Dortmunder Logistik-Standort hat das Terminal-Projekt in Osnabrück zugleich eine besondere strategische Bedeutung und ist nach eigenen Angaben mitentscheidend für dessen zukünftige Wettbewerbsfähigkeit. Denn eine vorangestellte Potenzialanalyse des Fraunhofer Instituts für Materialfluss und Logistik habe ergeben, dass sie durch die Vernetzung beider Standorte das Einzugsgebiet für den kombinierten Verkehr vergrößern, das Leistungsangebot merklich erweitern und die Auslastung insgesamt verbessern würden. Mit dieser Kooperationsstrategie könne Dortmund den Einzelkämpferstatus in einem stark umkämpften Wettbewerbsumfeld ablegen und dabei neue Expansionsmöglichkeiten erschließen. Die Bündelung und Steuerung von Verkehren aus einer Hand, die zu einem verbesserten Logistik- und Logistikserviceangebot führt, zähle ebenso zu den Vorteilen wie die hinzugewonnene Flexibilität und der umfassendere Zugang zu Marktinformationen.

Die Kooperation spiegelt sich auch in den Besitzverhältnissen wider: Beim Container Terminal Osnabrück handelt es sich um ein Gemeinschaftsprojekt öffentlicher und privater Partner aus der Region: Die Gesellschafter der Containerterminal Osnabrück GmbH (CTOS) sind die ortsansässigen Speditionsunternehmen NOSTA Rail GmbH, Heinrich Koch Internationale Spedition GmbH & Co KG, Familie Klaus Hellmann sowie die Terminalbesitzgesellschaft OS mbH & Co. KG (TBOS).

Die TBOS ist Erbauer und Eigentümer des Container Terminal Osnabrück und hat die Umschlagseinrichtung an die CTOS verpachtet.

Mehr Infos unter: <https://ct-os.de/>



Anke Schweda: Geschäftsbereichsleitung Standortentwicklung, Innovation und Energie, IHK Osnabrück-Emsland-Grafschaft Bentheim. Foto: IHK