

THB

TÄGLICHER HAFENBERICHT

SONDERBEILAGE

Kombinierte Verkehre

ANTWERPEN Bertschi-Gruppe baut massiv aus – Standort verbindet Häfen mit Hinterland ■ **SEITE 2**

BREMEN Das GVZ verteidigt Spitzenplatz und führt weiterhin das europäische Ranking an ■ **SEITE 4**

LÜBECK Massiver Ausbau und Wachwechsel beim Kombiterminal Baltic Rail Gate ■ **SEITE 6**



Foto: Künz

Trimodal vernetzt: Das neue Bertschi-Terminal in Antwerpen gilt als Vorzeigeprojekt für sicheren und effizienten Kombinierten Verkehr in Europa

Vom Erfolgsmodell zur Bewährungsprobe

Neue Projekte zeigen Innovationskraft – Infrastrukturmängel und Unsicherheit bremsen

Der Kombinierte Verkehr steht derzeit an einem Wendepunkt. Während beispielsweise die Schweizer Bertschi-Gruppe mit ihrem neuen trimodalen Gefahrgutterminal in Antwerpen, Baltic Rail Gate in Lübeck mit einem massiven Ausbau und der Hafen Straubing-Sand mit seinem neuen Terminal eindrucksvoll zeigen, wie Inno-

vation in der Praxis aussieht, gerät das System insgesamt offenbar ins Stocken.

Das zeigt jedenfalls die aktuelle Umfrage der Internationalen Vereinigung für den kombinierten Verkehr Schiene-Straße (UIRR): Nach einem kurzen Aufwärtstrend stagnieren die Mengen wieder – die Stimmung in der Branche ist

verhalten. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) warnt gar: „Der Niedergang des Kombinierten Verkehrs wird Realität.“ Als Gründe nennt der VDV vor allem politische und ökonomische Zwänge sowie „infrastrukturelle Unwägbarkeiten“.

Mutmacher: Das neue, in dieser THB-Beilage veröffent-

lichte europäische GVZ-Ranking zeigt, dass ein leistungsfähiger Standort wie Bremen sogar als Nummer eins in Europa bestehen kann.

Doch ohne verlässliche Schieneninfrastruktur und klare politische Signale droht der Kombiverkehr, vom Vorzeigeprojekt zur Fußnote zu werden. ■ **bo**

ANZEIGE

Ideale Standortfaktoren für resiliente und nachhaltige Logistik

- optimale Lage zu den ARA-Häfen und zum Ruhrgebiet
- Logistiklösungen aus einer Hand mit eigener Bahn und Bahninfrastruktur
- trimodale Verkehrsanbindung

- Umschlag von Schütt-, Stück- und Flüssiggütern sowie Containern
- 15 ha Flächenpotential für hafenaffine Gewerbe- und Industriebetriebe

DeltaPort ///
Niederrheinhäfen

DeltaPort Niederrheinhäfen GmbH
Orsoy - Voerde - Wesel - Emmerich
info@deltaport-niederrheinhaefen.de
www.deltaport-niederrheinhaefen.de

Neues Gefahrgutterminal in Antwerpen

Schweizer Bertschi-Gruppe baut massiv aus – Standort verbindet Seehafen, Binnenhafen und Hinterlandverkehr

Mit einer offiziellen Feier im Beisein von mehr als 100 Gästen hat die Schweizer Bertschi-Gruppe kürzlich ihr neues Antwerp Zomerweg Terminal (AZT) eingeweiht. Zu den Rednern zählten der Schweizer Botschafter in Belgien, Jacques Pitteloud, sowie Johan Klaps, Vorstandsvorsitzender des Hafens Antwerpen-Brügge und Hafenrat von Antwerpen („Alderman“). Die Anlage war zuvor schrittweise in Betrieb gegangen und ist inzwischen vollständig in das europäische Logistiknetz eingebunden.

„Wir sind stolz, dieses neue Terminal eröffnen zu dürfen und damit unsere Logistikkapazitäten hier in Antwerpen auszubauen. Durch die moderne Infrastruktur können wir unseren Kunden eine effiziente und sichere Abwicklung der Im- und Exporte von flüssigen Gefahrgütern bieten – inklusive Lagerung und intermodaler Verteilung“, sagte Bertschi-CEO Jan Arnet bei der Eröffnung.

Das AZT liegt im größten integrierten Chemiecluster Europas, gegenüber der bestehenden Bertschi-Niederlassung und in direkter Nachbarschaft zum Plastics Hub. Der Standort verbindet Seehafen, Binnenhafen und Hinterlandverkehr. Importierte Gefahrgüter können per Schiff vom Tiefwasserhafen angeliefert, zwischengelagert und anschließend per Bahn oder Lkw weitertransportiert werden. Damit entsteht eine logistische Drehscheibe für flüssige Produkte der chemischen Industrie.

Das Terminalgelände umfasst rund 60.000 Quadratmeter. Es bietet Stellflächen für über 2500 TEU, davon 1290 TEU für Gefahrgut in Tankcontainern. Vier Gleise mit jeweils 650 Metern Länge ermöglichen die Abfertigung kompletter Züge, wodurch Rangierzeiten verkürzt und planbare Abläufe im Bahnverkehr gewährleistet werden. Zusätzlich steht ein Kai für den Binnenschiffumschlag bereit, der die Schiene ergänzen und den Straßenverkehr entlasten soll. Ein ferngesteuerter Portal-



Foto: Künz

Ein ferngesteuerter Portalkran sorgt auf dem Kombiterminal für den Containerumschlag. Die Anlage ist auf den Umgang mit chemischen Produkten ausgelegt, dazu gehören feuerbeständige Sicherheitszonen, Rückhaltesysteme für Leckagen und redundante Feuerlöschpumpen

60.000

Quadratmeter ist das Terminalgelände groß

4

Gleise bietet der Umschlagbahnhof für den Güterverkehr

2500

Stellplätze (TEU) für Container gibt es



Foto: Bertschi

kran sorgt für den Containerumschlag.

Für den sicheren Umgang mit chemischen Produkten gibt es feuerbeständige Sicherheitszonen, Rückhaltesysteme für Leckagen und redundante Feuerlöschpumpen. Das Terminal verfügt über Genehmigungen für die Lagerung nach den ADR-Klassen 3, 4.1, 5.1, 5.2, 6.1, 8 und 9 - eine Bandbreite, die weite Teile des Gefahrgutpektrums der chemischen Industrie abdeckt.

Neben der Lagerung können im AZT auch Begleitprozesse durchgeführt werden. 60 Heizplätze erlauben es, Tankcontainer auf die gewünschte Produkttemperatur zu bringen, bevor sie weitertransportiert werden. Das reduziert Umläufe und Wartezeiten. Zudem besteht die Möglichkeit der Zollfreilagerung - ein Vorteil für internationale Lieferketten, bei denen Produkte zwischenzeitig eingelagert oder für den Weitertransport vorbereitet werden.

Der Bau des Terminals dauerte rund zwei Jahre. Planung, Genehmigung und Bauausführung wurden in enger Abstimmung mit der Hafenverwaltung und den belgischen Behörden umgesetzt. Das Investitionsvolumen liegt im mittleren zweistelligen Millionenbereich. An der Realisierung waren mehrere Spezialfirmen für Gefahrgut- und Bahntechnik beteiligt, darunter Anlagenbauer aus Belgien, den Niederlanden und der Schweiz.

Mit dem neuen Standort in Antwerpen erweitert Bertschi sein Netz spezialisierter Chemielogistik-Hubs. Ähnliche Anlagen betreibt das Unternehmen bereits in Rotterdam, auf Jurong Island in Singapur und im chinesischen Zhangjiagang. Das sorgt für vergleichbare Abläufe und abgestimmte Sicherheitsstandards entlang internationaler Lieferketten. Für Verladende bedeutet das, dass Tankcontainerströme von der Ankunft im Hafen bis zur Auslieferung im europäischen Hinterland in festen Prozessen abgewickelt werden können.

Im Mittelpunkt steht dabei laut Bertschi nicht der höchstmögliche Umschlag, sondern der sichere und verlässliche Betrieb. Das Layout des Ter-



Foto: Bertschi

„Durch die moderne Infrastruktur können wir unseren Kunden in Antwerpen eine effiziente und sichere Abwicklung der Im- und Exporte von flüssigen Gefahrgütern bieten – inklusive Lagerung und intermodaler Verteilung“

Jan Arnet
Bertschi-CEO

minals berücksichtigt daher Schiene, Wasserstraße und Straße gleichermaßen. Diese Auslegung soll zu stabilen Abläufen, kurzen Wartezeiten und planbaren Kapazitäten führen - Faktoren, die in der Chemielogistik zunehmend an Bedeutung gewinnen.

Für den Hafen Antwerpen schafft das AZT zusätzliche Kapazität im Kombinierten Verkehr. Die trimodale Ausrichtung unterstützt die strategischen Ziele des Hafens, Transporte stärker auf umweltfreundliche Verkehrsträger zu verlagern und den Anteil der Schiene im Gefahrgutbereich zu erhöhen. Durch die Verlagerung von Lkw-Transporten auf Bahn und Binnenschiff sollen jährlich mehrere tausend Tonnen CO₂ eingespart werden.

Die Lage im Chemiecluster erleichtert zudem den Austausch zwischen Produktion, Lager und Versand. Für Unternehmen mit mehreren

Standorten in der Region kann das Terminal als gemeinsamer Puffer dienen, um Produktions- und Transportströme besser aufeinander abzustimmen. Die Heizungsplätze ermöglichen einen saisonunabhängigen Betrieb und eine flexible Disposition auch bei temperaturempfindlichen Produkten.

Gemeinsam mit den bestehenden Aktivitäten in Antwerpen, insbesondere dem Plastics Hub, schafft Bertschi mit dem AZT eine erweiterte Basis für die chemische Logistik im Hafen.

Mit der Eröffnung ist das Antwerp Zomerweg Terminal in den Regelbetrieb übergegangen. Der Standort gilt als wichtiger Baustein in Bertschis Strategie, die Logistik für chemische Produkte sicher, effizient und vernetzt zu gestalten - mit Antwerpen als zentralem Knotenpunkt im europäischen Gefahrgutverkehr. ■ bo

ANZEIGE

FAST. EFFICIENT. RELIABLE.

SINCE 1926








Diversität und Zuverlässigkeit Hand in Hand.

Um die Welt zu verbinden und zu bewegen.



Lehmann

Lübeck • Germany • Baltic Sea



53°53'48.9"N 10°47'34.5"E
www.hans-lehmann.de

GVZ Bremen verteidigt erneut Spitzenplatz

Deutsche GVZ-Gesellschaft erstellt zum vierten Mal europäisches Ranking 2025 – Italienische Standorte festigen ihre Dominanz in den „Top 10“



Foto: WFB Wirtschaftsförderung Bremen

Das GVZ Bremen führt auch 2025 die europäische Rangliste an

Das große GVZ-Ranking 2025

Rank	Performance-Cluster	Güterverkehrszentren	Performance
1	Europäische Champions	DE - Bremen	405
2		IT - Quadrante Europa Verona	390
3		PL - CLIP Logistics	387
4	Exzellente GVZ	ES - Zaragoza (Plaza)	381
5		DE - GVZ Hafen Nürnberg	379
6		IT - Padova	373
7	Top-Standorte in Europa	IT - Parma	343
8		AT - Cargo Terminal Graz	333
9		IT - Bologna	332
10		IT - Nola	322
11		DE - Berlin Süd Großbeeren	318
12	Etablierte Leistungsstandorte (backbone)	DE - City GVZ Berlin	310
13		DE - GVZ JadeWeserPort	305
14		AT - GVZ Ennshafen	301
15		DE - Emscher	299
16		DE - Berlin West Wustermark	297
17		DE - Leipzig	296
18		IT - Torino	286
19		IT - Novara	274
20		DE - Augsburg	273

Quelle: Deutsche GVZ-Gesellschaft mbH Bremen/Dresden

Zum mittlerweile vierten Mal – bislang alle fünf Jahre – hat die Deutsche GVZ-Gesellschaft ein europäisches Ranking erstellt: Das Bremer Güterverkehrszentrum (GVZ) konnte seine Spitzenposition verteidigen. Dabei sei laut der Erhebung jedoch zu beachten, dass eine generelle Vergleichbarkeit zu 2020 aufgrund der Erhöhung der Anzahl der Bewertungskriterien um ein Drittel sowie deren teilweise Modifikation methodisch nur eingeschränkt möglich war.

Auf Bremen folgen das Interporto Quadrante Europa in Verona sowie erstmals der polnische GVZ-Standort „CLIP“ in der Nähe von Poznań. Dieses GVZ gilt in verschiedener Hinsicht als eines der dynamischsten in Europa.

Zum Hintergrund: Einen Schwerpunkt der Untersuchung bildeten die Mitglieds-länder des europäischen GVZ-Dachverbandes „Euro-platforms“, der als Interessenvertretung die Studie begleitet hat. Die Arbeiten für das Update und die Erweiterung des europäischen GVZ-Rankings erforderten einen erheblichen Rechercheaufwand, der im Sinne des Benchmarking-Gedankens jedoch neue Erkenntnisse für die europäischen Güterverkehrszentren erbringen konnte, heißt es bei der Deutschen GVZ-Gesellschaft.

Dazu wurde zuerst mit dem Aufbau eines Projektteams unter Einbeziehung des europäischen GVZ-Dachverbandes begonnen. Außerdem erfolgte die Weiterentwicklung der GVZ-Benchmarking-Kriterien, die in einem längeren Abstimmungsprozess auf europäischer Ebene durchgeführt wurde. Dabei handelte es sich sowohl um Kriterien des bisherigen Rankings, die zur Sicherstellung der Vergleichbarkeit der Platzierungen halfen, als auch um neue Key-Performance-Indikatoren und Prozesse.

Ein ebenfalls neuer Aspekt wurde durch die erstmalige Nutzung von KI-Instrumenten zum Detektieren von bestehenden und neuen GVZ-Standorten einschließlich deren Infra- und Suprastrukturen eingebracht. Dadurch konnte die Identifizierung und Auswahl geeigneter Benchmarking-Partner auf Basis der vorhandenen Standortdaten finalisiert werden.

Es wurden schließlich knapp 230 GVZ-Standorte in die Auswahl einbezogen, die vor allem aus den Europlat-forms-Mitgliedsländern stam-men. Eine weitere wichtige Komponente stellte die Ent-wicklung eines Online-Frage-bogens/Expertenleitfadens dar, der neben Struktur- und Prozessdaten vor allem aktu-elle Themen und Trends der Logistik widerspiegelte.

Bei den Analysen der GVZ-Entwicklungsstände zeigt sich, dass sich diese in den vergan-genen fünf Jahren europaweit weiter erhöht haben. Unter an-derem stellte sich heraus, dass die GVZ-Standorte quasi über-all in Europa - wenngleich wenig überraschend - eine sehr hohe Bedeutung für ihre Regionen haben. Gleiches gilt auch für die intermodale Ver-kehrsverlagerung, die quasi

zur „DNA“ der Güterverkehrs-zentren zählt.

Die regionale Bedeutung der europäischen Güterver-kehrszentren spiegelt sich vor allem in den gestiegenen Beschäftigtenzahlen und den attraktiven Dienstleistungs-angeboten (beispielsweise bei der Qualifizierung von Mitarbeitern) wider. Hervor-zuheben ist darüber hinaus die hohe Zentralität der GVZ-Standorte, die sich in der Eta-blierung in den europäischen TEN-T Netzen sowie den Hub-Funktionen im Kombinierten Verkehr zeigt.

Ein neuer Trend ist das gezielte Engagement einzelner Güterverkehrszentren in den sozialen Medien. Hier erreichten die Standorte zwar (noch) keine hohen Follower-Zahlen, dennoch sei ein wichtiger Ein-stieg geschafft, heißt es.



Foto: BLG Logistics

Vorzeigeprojekt C3: BLG Logistics bewirtschaftet auf dem GVZ Bremen eine 152.000 Quadratmeter große Grundstücksfläche mit einer über 95.000 Quadratmeter großen Logistikimmobilie

Deutlich an Bedeutung ge-wonnen hat auch das The-ma Photovoltaik, das sich an immer mehr Standorten durchsetzt und somit zukünf-tig wichtiger Bestandteil der teilweise bereits forcierten Antriebswende im Straßengü-terverkehr sein wird.

Demgegenüber zeigen sich vor allem an den deutschen GVZ-Standorten Herausfor-derungen, die unter anderem aus den fehlenden Flächener-weiterungsoptionen resultie-ren. Außerdem gewinnen für viele europäische Güterver-kehrszentren die negativen Auswirkungen bestehender Handelskonflikte sowie die unsichere geopolitische Ge-samtlage merklich an Bedeu-tung. Gleichzeitig führen im

Vergleich zu den vorherigen Rankings zunehmend infra-strukturelle Mängel zu spür-baren Beeinträchtigungen.

Wie in den vergangenen eu-ropäischen Rankings liefern die aktuellen Ergebnisse schließ-lich wertvolle Erkenntnisse, die die Rolle der Güterver-kehrszentren als zentrale Kom-petenzzentren der Logistik stärken: Beispielsweise nutzen einige GVZ-Verantwortliche ihre Platzierung für die Au-ßendarstellung beispielsweise gegenüber Arbeitnehmern, Investoren und potenziellen Ansiedlern. Die guten Platzie-rungen oder Verbesserungen im Ranking können somit wichtige Instrumente in den jeweiligen Standortstrategien darstellen. ■ bo

ZAHLEN UND FAKTEN ZUM GVZ BREMEN

Multimodaler Standort:	Wasser, Schiene, Straße, Nähe zum Flughafen
Gesamtgröße (brutto):	475 Hektar
Hallenflächen:	Rund 1,3 Millionen Quadratmeter
Belegung:	Knapp 160 Unternehmen mit etwa 5210 Beschäftigten Größtes Hochregallager Europas
Bahnanschluss:	Integriertes KLV-Terminal
Feederdienste:	über den Neustädter Hafen
Straßenanbindung:	A1 Osnabrück/Hamburg über A281 A27 Bremerhaven/Hannover A28 Oldenburg/Emden/Leer/Niederlande A29 Wilhelmshaven (Jade-Weser-Port) B212 (neu) Brake, Nordenham direkter Anschluss an die A28

ANZEIGE



Opening new horizons

ÜBERSEEHAFEN ROSTOCK
Der Intermodalhafen



www.intermodal-rostock.de

„Großer Bahnhof“ auf dem Skandinavienkai

Wachwechsel bei Baltic Rail Gate in Lübeck-Travemünde – Dietmar Lonke hat Antje Falk zeitgleich mit dem fertiggestellten Ausbau abgelöst – Flexibilität durch höhere Kapazität deutlich gestiegen

THB Herr Lonke, Sie haben die Baltic Rail Gate-Geschäftsführung von Antje Falk übernommen, die in den Ruhestand gegangen ist und das Terminal über viele Jahre geprägt hat. Wie haben Sie persönlich den Übergang erlebt?

Dietmar Lonke Vom ersten Tag an war es eine sehr offene und angenehme Zusammenarbeit. Wir haben uns viele Wochen das Büro geteilt und von Anfang bis Ende immer als „Duo“ gehandelt.

Welche Themen oder Projekte hat Ihnen Antje Falk bei der Übergabe besonders ans Herz gelegt?

Vorrangig das Thema Personal: Viele unserer Mitarbeiter sind langjährig tätig und schätzen das gute Verhältnis zur Unternehmensleitung. Das war und ist Antje Falk wichtig und ein Garant für die Dienstleistungsqualität unseres Terminals.

Was bedeutet es für Sie, in ein eingespieltes Führungsteam mit Kristian Kölsche einzutreten?

Kristian Kölsche ist neben der Rolle als Geschäftsführer der zentrale Kontakt für uns bei der Kombiverkehr, einem der Hauptkunden und auch Gesellschafter des Terminals. Es war auch hier ein nahtloser Übergang, da seine Rolle geblieben ist.

Sie haben in Ihrer Laufbahn verschiedene Stationen im Intermodal- und Kombiver-



Foto: LHG

Dietmar Lonke hat in diesem Jahr von Antje Falk die Geschäftsführung von Baltic Rail Gate (BRG) übernommen

kehr durchlaufen. Welche Erfahrungen helfen Ihnen jetzt in Lübeck?

Mir helfen vor allem das Know-how für den Verkehrsträger Schiene und die Erfahrung über das Zusammenspiel der verschiedenen Marktteilnehmer in diesem Segment. Ich kenne die Player, deren Arbeitsteilung, die besonderen Prozesse sowie die Kundenbedürfnisse.

BRG wurde zuletzt umfassend ausgebaut. Wie bewährt sich die neue Infrastruktur im täglichen Betrieb?

Die Gleisverlängerung hat den Aufwand des Rangierens reduziert, was die Umschlagprozesse vereinfacht und beschleunigt. Gerade haben wir den neuen, dritten, Kran in Betrieb genommen, der sich fernsteuern lässt. Der Ausbau auf drei Kräne schafft Redundanz, ermöglicht den Ausgleich von Belastungsspitzen und natürlich mehr Gesamtkapazitäten.

Welche konkreten Verbesserungen spüren Ihre Kunden und Partner bereits durch den Ausbau?

Unsere Kunden profitieren von einer deutlich gestiegenen Flexibilität. So sind wir jetzt beispielsweise in der Lage, durch längere Gleise mehr Züge gleichzeitig im Terminal abzuwickeln. Durch die höhere Krankapazität können wir Verspätungen von Zügen ausgleichen. Langfristig können wir den Kunden mehr Kapazitäten auf ihren Linien bieten.

Sie haben erwähnt, dass der neue Kran bereits für den ferngesteuerten Betrieb vorbereitet ist – wie sieht die konkrete Planung aus?

Die Kranführer werden gerade geschult und arbeiten sowohl aus der Kabine als auch remote in unserem Betriebsgebäude. Es gab eine anfängliche Skepsis für das Remote-Arbeiten, die sich jedoch schnell gelegt hat, wie die ersten Reaktionen unserer Kranführer zeigen: Die Kollegen haben es alle ausprobiert und sind positiv von der Arbeitsweise überrascht.

Kommen wir zurück zu Ihrer Person: Wo sehen Sie Ihre wichtigsten Prioritäten in den ersten zwölf

Monaten als neuer Geschäftsführer?

Diese sehe ich in der Inbetriebnahme unseres neuen Krans, verbunden mit der Entscheidung über die Zukunft unserer beiden Bestandskräne. Hier müssen wir zwischen Modernisierung und Neubau abwägen. Hinzu kommen die Zukunftsszenarien der Mengenentwicklung, auf die wir uns auch vor dem Hintergrund der festen Fehmarnbeltquerung einzustellen haben.

Apropos Mengenentwicklung: Das Terminal ist nun fit für Ganzzüge bis 740 Meter – wie wollen Sie die neuen Kapazitäten vermarkten und auslasten?

Wir haben vielfältige nationale und internationale Verbindungen, die sich eher auf den Westen Europas konzentrieren. Da gibt es noch Potenzial, vor allem aber auch in Ländern und Regionen, die weiter östlich liegen, sowie auf der Nord-Süd-Achse innerhalb Deutschlands.

Auch im Kombinierten Verkehr werden digitale Prozesse immer wichtiger. Welche

IMPRESSUM

Sonderbeilage № 12

zum THB Deutsche Schifffahrts-Zeitung

№ 199 vom 17. Oktober 2025

DVV Media Group GmbH

Postfach 10 16 09, D-20010 Hamburg
Heidenkampsweg 73-79, D-20097 Hamburg
T: +49 40 23714-0

Chefredakteur:

Benjamin Klare (bek. V.i.S.d.P.)

Stellvertretender Chefredakteur:

Ralf Johanning (jh)

Redaktion:

Behrend Oldenburg (bo)

Layout:

Andreas Gothsch, Andreas Voltmer (Lt.)

Anzeigenverkauf:

Stephan-Andreas Schaefer

T: +49 40 23714-253,
stephan-andreas.schaefer@dvvmedia.com

Druck:

Albert Bauer Companies GmbH & Co. KG

Copyright: Vervielfältigungen durch Druck und Schrift sowie auf elektronischem Wege, auch auszugsweise, sind verboten und bedürfen der ausdrücklichen Genehmigung des Verlages.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Abbildungen übernimmt der Verlag keine Haftung.
ISSN 2190-8753

„Wir sind gerade in der Beschaffung von elektrisch betriebenen Zugmaschinen für das Rangieren am Terminal, um den Dieselbetrieb zu ersetzen. Ein erster Testbetrieb ist sehr positiv verlaufen“

Dietmar Lonke
Geschäftsführer BRG

Projekte haben Sie sich für BRG vorgenommen?

Hier erkenne ich viele Möglichkeiten: So gibt es ein zum Terminal vorgelagertes „Rail Gate“ und „Truck Gate“, deren Daten und Informationen wir in unsere Prozesse integrieren können und auch wollen. Im Intermodalverkehr entwickeln sich Plattformen, die die Kommunikationsqualität und Transparenz des Systems Bahn erhöhen. Da ist eine Anbindung denkbar. Und natürlich geht es um die Weiterentwicklung der eigenen

Systeme, ob im operativen oder administrativen Bereich.

Denken Sie auch an Themen wie „grüner Terminalbetrieb“ – welche Rolle spielen dabei alternative Energien, Elektrifizierung und Automatisierung?

Ja, sehr stark sogar. Wir sind gerade in der Beschaffung von elektrisch betriebenen Zugmaschinen für das Rangieren am Terminal, um den Dieselbetrieb zu ersetzen. Ein erster Testbetrieb ist sehr positiv verlaufen. Zudem haben wir den Betrieb in diesem Jahr auf „grünen“ Strom umgestellt.

Welche Unterstützung wünschen Sie sich von Bund und Ländern, um den Kombinierten Verkehr von Lübeck aus weiter zu stärken?

Dabei denke ich an die Förderung der Infrastruktur wie Umschlagterminals und die Beibehaltung der aktuellen Trassenförderung. In der jetzigen Situation würde eine

Reduzierung der Unterstützung einen zusätzlichen Rückgang der intermodalen und konventionellen Transportholumen bedeuten.

Deutschlandweite Defizite in der Schienen-Infrastruktur sind ein aktuell viel diskutiertes Thema, wie gehen Sie damit um?

Der Hafen Lübeck und das Terminal BRG sind zusammen sehr leistungsfähig, dieser Vorteil muss gehalten und ausgebaut werden, um im Markt erfolgreich zu

bestehen. Erneuerungen und Sperrungen von Bahnstrecken sind ein aktuelles Thema, auch für den Standort Lübeck. Ohne leistungsfähige Alternativrouten droht der Verlust von Verkehren. Diese Gefahr artikulieren wir über verschiedene Kanäle an die Politik und die Infrastrukturgesellschaft DB InfraGo. Das gleiche gilt für die Erweiterung der Gleis-Infrastruktur im Umfeld des Lübecker Hafens, um mehr Züge und Mengen auf den Standort konzentrieren zu können. ■ bo

BALTIC RAIL GATE

Lage:	Auf dem Skandinavienkai der LHG in Lübeck-Travemünde
Anteilseigner:	Lübecker Hafen-Gesellschaft (LHG)
	Kombiverkehr (jeweils zu 50 Prozent)
Neue Gleislänge:	6 x 740 Meter
Anzahl Portalkräne:	3
Maximale Kapazität neu:	240.000 Einheiten
	(Trailer, Container, Wechselbrücken)
Anzahl Abfahrten:	55 Direktzüge/Woche
	Verknüpfung mit ca. 90 seeseitigen Abfahrten/Woche über den Skandinavienkai

ANZEIGE



Niedersachsen


Unsere Häfen. Ihre Zukunft.

www.nports.de

Folgen Sie uns auf






Neues KV-Terminal für Straubing-Sand

Bis zu zehn Züge pro Woche – 1000 TEU Lagerkapazität – 20 neue Arbeitsplätze



Der Hafen Straubing-Sand verfügt jetzt über ein neu gebautes KV-Terminal

Foto: Hafen Straubing-Sand

Der bayerische Hafen Straubing-Sand (Gesamtgüterumschlag: über vier Millionen Tonnen im Jahr) hat die Weichen für eine klimafreundlichere Logistik und für mehr Gütertransport auf der Bahn gestellt.

Nach jahrelangem Planungsvorlauf und einer sehr kurzen und intensiven Bauphase hat Ulrich Lange, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, zusammen mit Vertretern aus Politik und Wirtschaft das neue Terminal für den Kombinierten Verkehr kürzlich in Betrieb genommen. Das

Projekt wurde vom Bund mit rund 19 Millionen Euro gefördert. Das entspricht etwa 79 Prozent der förderfähigen Gesamtinvestition.

Betreiber ist das Joint-Venture Contargo CombiTrac Straubing-Sand GmbH. Zum Hintergrund: Mit einem Jahrestransportvolumen von 1,9 Millionen TEU gehört der Partner Contargo nach eigenen Angaben zu den großen Container-Logistik-Netzwerken in Europa. Contargo integriert dazu den Containerverkehr zwischen den Westhäfen, den deutschen Nordseehäfen und dem europäischen Hinterland.

Das neue Terminal soll die Marktposition des Hafens Straubing-Sand als leistungsstärkstes Güterverkehrszentrum in Niederbayern entscheidend stärken. Auf einer Gesamtfläche von mehr als 50.000 Quadratmetern ermöglicht es den effizienten Umschlag von Containern zwischen Straße und Schiene für die Verloader aus der Wirtschaft. Die wichtigsten Eckdaten: Bis zu zehn Züge pro Woche, 1000 TEU Lagerkapazität, modernste Umschlagtechnik sowie bis zu 20 neue Arbeitsplätze.

Andreas Löffert, Geschäftsführer der Hafen Straubing-Sand GmbH, zeigte sich nach der langen Vorlaufzeit für die Planung zufrieden und dankte den kommunalen Trägern des Hafens für ihre Geduld: „Der lange Streckenlauf hat sich gelohnt – über 20 Jahre Laufzeit vom Grunderwerb über die Finanzierungssicherung bis zum Abschluss des Planfeststellungsverfahrens. Heute dürfen wir gemeinsam stolz auf das Ergebnis blicken.“

Der Aufsichtsratsvorsitzende der Hafen Straubing-Sand GmbH, Landrat Josef Laumer, resümierte in seiner Ansprache für die kommunalen Träger des Hafens: „Mit dem neuen Terminal für den Kom-

biniierten Verkehr wurde eine herausragende Infrastruktur geschaffen: Ganzzüge mit 650 Metern Länge können abgewickelt werden – genau das, was unsere Kunden sich wünschen. Jetzt liegt es an der DB InfraGO, im Vorlauf ihre Streckenausrüstung zeitnah zu ertüchtigen – damit vorgesehene Züge nicht durch fehlende Gleisinfrastrukturen oder veraltete Stellwerktechnik eingeschränkt werden.“ ■ bo



Foto: STUDIO 26 / Valentin Brandes - Hafen Straubing-Sand

„Herausragende Infrastruktur geschaffen“

Landrat Josef Laumer

Aufsichtsratsvorsitzender der Hafen Straubing-Sand GmbH, bei der Eröffnung des neuen Terminals

ANZEIGE

LOGISTICS CONNECT²⁰²⁶

5 – 6 March 2026

Congress Centrum Bremen

Early Bird Tickets – Save now!

First highlights of the program are already online. Take a look at our website and see for yourself the quality of the program.

Save your Early Bird Ticket here:

logistics-connect.de

Organizer:

Partner: