

# trans aktuell

DIE ZEITUNG FÜR TRANSPORT, LOGISTIK UND MANAGEMENT

Webcontent aus trans aktuell digital 07-2024

www.transaktuell.de



## Die letzte Meile ist jetzt auch grün

**Kombi-Terminal Ludwigshafen (KTL) setzt auf nachhaltigen Transport per Kombinierten Verkehr – eigene Spedition setzt E-Lkw für die letzte Meile ein**

Das Kombi-Terminal Ludwigshafen (KTL) ist ein Beispiel für industrielle Betriebsamkeit, effiziente Logistik und nachhaltigen Transport. Jetzt gehören auch E-Lkw zu der Gleichung.

Zwei neue Volvo FM Electric verrichten seit Januar ihren Dienst, in den kommenden Monaten wird die E-Flotte durch zwei elektrische Terbergs als innerbetriebliche Umfahrfahrzeuge (IBU) ergänzt. „Wir fangen an, uns mit der Elektromobilität vertraut zu machen“, sagt KTL-Geschäftsführer Harald Schlegel.

Das KTL ist eines der größten Binnenterminals Deutschlands und verfügt über eine Gesamtfläche von 300.000 Quadratmetern. Sieben Portalkräne sind in insgesamt drei Modulen im Einsatz – „jedes der Module ist

# 7

## Millionen

SCHIENENUMSCHLÄGE HAT  
DAS KTL SEIT INBETRIEB-  
NAHME 2000 BALD ERREICHT

so groß wie anderswo ein ganzes Terminal“, sagt der Geschäftsführer.

Die Lkw sind für die KTL-eigene Spedition unterwegs. Diese übernimmt, als Ergänzung zum Angebot des Kombinierten Verkehrs, für Kunden die Vor- und Nachläufe auf der letzten Meile. Aktuell sind 20 Fahrzeuge im Einsatz, darunter acht KTL-eigene, und dies quasi rund um die Uhr. In die neuen E-Fahrzeuge und Ladeinfrastruktur hat die KTL selbst finanziert, unter Zuhilfenahme der KsNI-Förderung.

Und da hört die Gemeinsamkeit mit anderen Speditionen schon auf: Denn im KTL musste man sich keine größeren Gedanken über das Thema Energieleistung und Netzanschluss machen. „Die Ladeinfrastruktur ist direkt am Übergabepunkt der Haupt-

stromzuführung, mit einer Hochspannungsleistung von 6.000 Volt. Wir können die Energie also sehr effizient abzapfen“, sagt Schlegel.

### Aufladen beim Schichtwechsel

Vier Ladepunkte sind für die Fahrzeuge eingerichtet, mit einer Ladeleistung von 300 bis 400 kw. Eine gleichzeitige Ladung von vier Fahrzeugen ist möglich. Bei einer Entladung bis maximal 30 Prozent sind die Batterien in ein bis anderthalb Stunden aufgeladen, etwa während des Schichtwechsels.

Die KTL-Fahrer sind jedenfalls hoch zufrieden, berichtet auch Michael Menrath, der Fahrsicherheitstrainer des Unternehmens. Er zählt die Vorteile auf: „geringe Geräuschemissionen, nahezu keine Vibrationen und ein durchsetzungsstarker Motor.“ Die erste Unterweisung erfolgte durch einen Volvo-Partner in Speyer. In der Praxis haben sich laut Menrath gegenüber einem Diesel-Lkw noch ein paar „Kinderkrankheiten“ gezeigt, die aber bereits nachgebessert wurden. „Die Fahrzeuge sind 24 Stunden pro Tag im Einsatz und stehen ihren Mann“, sagt Menrath. Laut Geschäftsführer Harald Schlegel wurde die Kaufentscheidung 2023 getroffen, im laufenden Jahr sollen weitere Fahrzeuge folgen.

Denn die E-Lkw bieten sich laut Schlegel perfekt für den Vor- und Nachlauf im KV an und unterstreichen die Nachhaltigkeitsziele



*„Die E-Lkw bieten sich perfekt für den Vor- und Nachlauf im Kombinierten Verkehr an“*

KTL-GESCHÄFTSFÜHRER HARALD SCHLEGEL

des KTL und dessen Eigentümer BASF. Beide liegen nur wenige hundert Meter voneinander entfernt, so dass Rundläufe zwischen Terminal und Ladestellen sehr kurz sind.

### BASF ist größter Gesellschafter

Der Chemiekonzern hatte 2000 das Terminal errichtet und ist heute größter Gesellschafter im Konsortium der KTL-Betreiber-gesellschaft. Zudem ist die BASF mit rund

40 Prozent der bei KTL umgeschlagenen Mengen der größte Einzelverlader.

„Die KTL-eigene Spedition wird von der BASF beziehungsweise deren Spediteuren in großem Maße genutzt, vor allem im Segment Bulk- und Siloware“, sagt Schlegel, der seit knapp drei Jahren Geschäftsführer der Betreiber-gesellschaft ist. Davor war er 25 Jahre bei dem Chemiekonzern BASF beschäftigt, und war dort auch Projektleiter der initialen Planung und den Bau der Anlage, die 2000 in Betrieb genommen wurde. „Das war mit das erste private KV-Terminal, das durch die damals neu geschaffene KV-Förderrichtlinie mitfinanziert wurde“, erinnert sich Schlegel. 2024 wird der sieben Millionste Schienenumschlag erfolgen.

Täglich 20 bis 25 Züge laufen im KTL ein und aus, die „Haupttrennstrecke“ ist die transalpine Verbindung nach Italien. Allein drei Züge nach Busto Arsizio stehen täglich auf dem Zugfahrplan, nach Verona erfolgen ein bis zwei Abfahrten täglich. Über die Anbindung an die nationalen und internationalen Netzwerke der KV-Operateure Kombiverkehr und Hupac lassen sich zahlreiche großen Wirtschaftsregionen in Europa optimal erreichen.

### Zahlreiche Gateway-Verbindungen

Aufgrund der sehr guten Zuganbindung ist das Terminal auch eine wichtige Drehscheibe im Güterverkehr. Rund ein Viertel



Im KTL werden täglich rund 1.200 Ladeeinheiten umgeschlagen, die stärkste Verbindung ist die nach Italien.



*„Die Fahrzeuge sind 24 Stunden pro Tag im Einsatz und stehen ihren Mann“*

MICHAEL MENRATH,  
KTL-FAHR SICHERHEITSTRAINER

der umgeschlagenen Ladeeinheiten sind Gateway-Verbindungen. Beispielsweise werden Ladeeinheiten von Antwerpen, Rotterdam oder Skandinavien in Richtung Südeuropa weitergeleitet. Neben der Chemie gehören Automotive-Sendungen, Lebensmittel und Güter für das produzierende Gewerbe laut Schlegel zu den Hauptgütern.

Schon jetzt werden täglich rund 170 Trailer umgeschlagen – laut Schlegel aktuell etwa 14 Prozent im Vergleich zu noch sechs Prozent im Jahr 2000.

Die Trailer können jedoch nicht gestapelt werden und benötigen deshalb mehr Platz, eine weitere Herausforderung für das Terminal. Stand heute sind 160 Trailerstellplätze verfügbar, so dass eine schnelle Anlieferung und Abholung zur Abwicklung wichtig sind. „Im Vergleich zu anderen stapelbaren Ladeeinheiten müssen wir die Trailer aus dem Umschlagsbereich herfahren, um die Umschlagsanlage unter den Kränen nicht zu verstopfen, was natürlich umständlich ist“, sagt Schlegel. Gerade vor den Wochenenden ist die Anzahl der abgestellten Trailer regelmäßig am Limit.

„Als Anreiz zahlt das KTL mittlerweile einen Bonus, wenn der Dienstleister den Trailer beziehungsweise die Ladeeinheit in den ersten sechs Stunden nach Schieneingang abholt. Steht die Ladeeinheit allerdings länger als 24 Stunden, dreht sich das in einen Malus um, der mit zunehmender Dauer ansteigt.“ Stapelbare Alternativen zum Sattelaufleger seien etwa Curtainsider-Container, wie sie oft auch für Verkehre nach Großbritannien verwendet werden. Diese böten den Vorzug, dass sie sich ähnlich wie der Trailer auch von der Seite be- und entladen lassen und gegenüber dem Trailer sogar kostengünstiger seien. Allerdings seien sie am Markt nur sehr eingeschränkt verbreitet.

## NACHHALTIGKEITSGIELE

- Energie ist ein großes Thema im KTL, insbesondere durch die elektrisch betriebenen Portalkräne. Der Strombedarf liegt etwa bei drei Millionen kWh pro Jahr. Zehn Prozent konnten inzwischen durch eine neue LED-Beleuchtung eingespart werden; eine PV-Anlage liefert jährlich rund 100.000 kWh.
- Seit Januar bezieht das KTL über die BASF zertifizierten Grünstrom, der über einen Windpark der BASF in den Niederlanden gewonnen wird.
- Allein 2023 wurden aufgrund der KV-Verkehre über das KTL im Vergleich zum reinen Straßentransport mehr als 200.000 Tonnen CO<sub>2</sub> eingespart.
- KTL berechnet und aktualisiert Einsparungen regelmäßig über ein Dashboard, das unter anderem die Transportmengen nach beladenen und unbeladenen Ladeeinheiten sowie nach Relationen und Weiterleitungen betrachtet. In der Rechenformel hinterlegt sind die Lkw-Verbräuche beziehungsweise Zugverbrauchsdaten pro Kilometer und Tonnen, inkludiert sind auch Ansätze für die Vor- und Nachläufe.

## KV-Potenzial noch besser nutzen

Schlegel würde sich wünschen, dass das Potenzial im KV, vor allem auf langen Strecken, noch besser gehoben wird. Um einen fairen Wettbewerb zwischen Straße und Schiene zu ermöglichen, sei aber die Förderung der Umschlaganlagen unumgänglich. „Die Novellierung der KV-Förderrichtlinie aus Ende 2022 enthält sehr viele richtige und positive Elemente, die für einen Weiterbetrieb und einer Sanierung bestehender Anlagen wichtig sind. In der Vergangenheit konnte lediglich der Neubau unterstützt werden, jetzt auch die Sanierung. Aber die finanzielle Mittelausstattung ist unzureichend“.

Laut Schlegel wäre bereits mit dem Neubau eines größeren Terminals pro Jahr der gesamte Topf an Mitteln sowohl für Neubau als auch in Sanierung in ganz Deutschland quasi aufgebraucht. Auch bei KTL als einem der ersten privaten Umschlagsterminals in Deutschland stehen umfangreiche Sanierungsmaßnahmen für die beiden ersten in 2000 und 2005 in Betrieb genommenen Module an. Hierzu zählen neben den Portalkränen auch die Infrastruktur wie Straßen und Abstellflächen, das Kranbahnfundament, aber auch die Schienen und Gleisinfrastruktur selbst.

Text und Fotos: Ilona Jüngst

## DAS KTL.

- Das Kombi-Terminal Ludwigshafen (KTL) wurde 2000 gebaut, 2005 und 2012 erweitert und verfügt jetzt über eine Fläche von rund 300.000 Quadratmetern.
- Es gibt vier Umschlaggleise mit je 564 Meter Länge, neun Umschlaggleise à 620 Meter Länge und zwölf Abstellgleise zwischen 600 und 700 Metern.
- Pro Tag werden aktuell rund 1.200 Ladeeinheiten umgeschlagen.
- KTL-Gesellschafter sind neben BASF die Operateure Kombiverkehr und Hupac sowie die beiden Logistikdienstleister Bertschi (Schweiz) und Hoyer.
- Das KTL verfügt über ein eigenes Gefahrstofflager mit 375 Containerstellplätzen für die gängigsten Gefahrstoffklassen.
- ①⑤⑤ Mitarbeiter arbeiten im Terminal, es gibt eine Werkstatt und eine eigene Instandhaltung für die Krananlagen.