

CombiNet Magazin



Bild: Adobe Stock

MIT DEM KOMBINIERTEN VERKEHR DIGITAL UND ÖKOLOGISCH AUF KURS VORWORT FRAU BM GEWESSLER S.3 NEUE APP BRINGT DIGITALISIERUNG IN DAS TRUCKING S.10

INTELLIGENTE CONTAINERLOGISTIK ALS NACHHALTIGE LÖSUNG **S.14**

UMSTELLUNG DER TRANSPORTLOGISTIK OHNE GROSSE INVESTITIONEN S. 22





Liebe Leserinnen und Leser!

Im Sommer dieses Jahres waren wir noch zuversichtlich. Wie üblich hatten wir die CombiNet-Tagung, die im November stattfinden sollte, im Blick: die Vorbereitungsarbeiten waren bereits im Laufen, Referentlnnen angefragt, die Tagungsräume reserviert. Doch es sollte anders kommen. Aus diesem Grund halten Sie nun die erste Ausgabe des CombiNet-Magazins in Händen. Wir haben einen neuen Weg gewählt, um auch in diesen herausfordernden Zeiten hervorzuheben, wie gut der Kombinierte Verkehr in Österreich funktioniert und welche beachtenswerten Leistungen alle Akteure im KV erbringen.

Im Jahr 2019 wurden in Österreich im Kombinierten Verkehr rund 35 Mio. Tonnen Güter befördert. Auf der Bahn waren es insgesamt knapp 103 Mio. Tonnen, womit der Kombinierte Verkehr bereits zu einem

Drittel des Bahngüterverkehrs in Österreich beiträgt. Auch wenn der Lkw in Bezug auf Transportvolumen sowie Transportleistung klar dominiert, zeigen die Veränderungsraten im letzten Jahrzehnt ein unterschiedliches Bild: Konnte bei der Transportleistung die Bahn nur um rund 27 Prozent zulegen, so baute der Lkw seine Vormachtstellung mit einem Zuwachs von 33 Prozent weiter aus. Überaus erfreulich, dass der Kombinierte Verkehr noch stärker wachsen konnte: Wenn auch von einem viel geringerem Niveau ausgehend schaffte der KV im letzten Jahrzehnt einen Zuwachs um 76 Prozent in Bezug auf das Aufkommen und eine Verdoppelung in Bezug auf die Verkehrsleistung. Diese Fakten beweisen, welches Potenzial im KV steckt und zeugen von den getätigten Anstrengungen der handelnden Personen.

Aktuell befinden wir uns in schwierigen Zeiten. Nach der Bankenkrise im Jahr 2008 schien zunächst das Schlimmste überstanden und doch sollte Covid-19 uns alle vor noch größere Herausforderungen stellen. Noch im August waren in der Transportbranche mehr als 21.000 Personen ohne Arbeit. Laut den jüngsten Schätzungen von WIFO und IHS wird der Rückgang der Wirtschaftsentwicklung Österreichs im Jahr 2020 mit -6,8 Prozent ausgewiesen, wobei diese durchschnittliche Veränderungsrate keinesfalls über die je nach Branche vielfach desaströsen konkreten Werte hinwegtäuschen kann. Auch die Transportwirtschaft war überdurchschnittlich negativ betroffen. Immerhin darf für 2021 wieder Hoffnung aufkommen, da aus heutiger Sicht Österreichs Wirtschaft wieder um bis zu 4,7 Prozent wachsen soll.

Leider ist zu befürchten, dass die Pandemie in wirtschaftlicher Hinsicht einen noch nie dagewesenen negativen Effekt mit sich bringen wird. Quo vadis Transportwirtschaft? Quo vadis KV? Unsere Einschätzung lässt im Güterverkehr eine Entwicklung für 2020 von -20 Prozent auf der Straße, -40 Prozent auf der Schiene und -25 Prozent im KV erwarten. Die Aussichten sind also alles andere als rosig.

Wie auch immer – Krisen beinhalten auch Chancen für Veränderungen, so zum Beispiel eine Neuausrichtung unseres Verkehrssystems unter verstärkt ökologischen Aspekten. Angesichts der Klimaschutzbestrebungen bietet gerade der Kombinierte Verkehr das Potenzial für eine ressourcenschonende Abwicklung unserer Transporterfordernisse und vermag damit einen nicht unwesentlichen Beitrag zum "Green Deal" auf Europa-Ebene und zur österreichischen Klimaschutzstrategie zu leisten. Die seitens der Bundesregierung geschaffene "Covid-19-Investitionsprämie" ist als wichtiger Schritt in dieser Hinsicht zu werten. CombiNet mahnte ein, dass Investitionen in den Kombinierten Verkehr nicht nur mit 7 Prozent sondern angesichts der Bestrebungen zur Ökologisierung des Wirtschaftssystems mit dem höheren Fördersatz von 14 Prozent gefördert werden sollten. Unsere Initiativen sind nicht ohne positiver Reaktion geblieben. CombiNet wird jedenfalls an dieser Sache dranbleiben.

In jedem Fall wird die KV-Branche erneut alle Kräfte mobilisieren, um die noch nie dagewesenen Herausforderungen zu meistern – ihren Kunden, der Wirtschaft und der Umwelt zu Liebe.

Herzlichen Gruß

Andreas Käfer Obmann CombiNet

Wenn Sie uns schreiben möchten, zögern Sie nicht und senden uns einfach eine email an combinet@terminal.co.at. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht!

Vorwort

Frau Bundesministerin Leonore Gewessler, BA

Der Schienengüterverkehr hat zu Beginn und im Laufe der Covid-Krise bewiesen, dass seine Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit an allen Grenzstaus vorbei die Wirtschaft am Laufen hält.

Die aktuelle Gesundheitskrise wird hoffentlich im kommenden Jahr überwunden sein. Doch die Klimakrise wird uns noch lange begleiten. Es ist daher wichtiger denn je, das stetig steigende Güteraufkommen ökologisch und sozial verträglich zu transportieren. Transporte per Bahn und Binnenschiff vermeiden Treibhausgasemissionen und andere negative Auswirkungen wie Lärm, Unfälle und Staus auf den Straßen erheblich. Lkw-Fahrten werden dabei komplett verlagert oder auch der Transport verbessert.

Dieser intelligente Ansatz des Kombinierten Verkehrs wird künftig noch wesentlich stärker als bisher zur Dekarbonisierung im Güterverkehr beitragen. Im Einklang mit den europäischen Zielen des "Green Deal" erzeugt die Kombination der verschiedenen Verkehrsträger Synergien für Klimaschutz, Unternehmen und Wirtschaftskreislauf.

Etwa jeder achte Tonnenkilometer wurde zuletzt in Österreich im Unbegleiteten Kombinierten Verkehr (UKV) oder auf der Rollenden Landstraße transportiert. Der Kombinierte Verkehr - und hier insbesondere der unbegleitete KV – entwickelt sich besonders dynamisch. Zahlreiche Innovationen von engagierten heimischen Unternehmen machen den UKV in Österreich zu einem Entwicklungsmotor innerhalb des Schienengüterverkehrs.

Das Klimaschutzministerium bietet zur Unterstützung der Verlagerung auf die Schiene, und insbesondere für den Kombinierten Verkehr, seit vielen Jahren ein umfangreiches Bündel an Fördermaßnahmen an. Dazu zählen finanzielle, ordnungspolitische, steuerliche und infrastrukturelle Maßnahmen. Diesen bewährten Ansatz wird das BMK auch in Zukunft fortführen und weiterentwickeln.

Was die Fördermöglichkeiten des BMK für den Kombinierten Verkehr betrifft, arbeitet das Ministerium mit vollem Engagement daran, Programme wie das "Förderprogramm Schienengüterver-



kehr 2018–2022", das "Innovationsförderprogramm Kombinierter Güterverkehr" und das "Terminal- und Anschlussbahnförderprogramm" weiter fortzusetzen. Die Erhöhungen der Schienengüterverkehrsförderung für die RoLa ab April sowie für den UKV ab Mai und nochmals ab September 2020 sind genau solche Maßnahmen, mit deren Hilfe wir ein Win-Win für Umwelt und Wirtschaft schaffen. So investieren wir uns aus der Covid-Krise hinaus und tragen gleichzeitig zur Lösung der Klimakrise bei.

Darüber hinaus sorgt der neu veröffentlichte ÖBB-Rahmenplan mit einer noch nie dagewesenen Höhe von 17,5 Milliarden Euro für die kommenden sechs Jahre für Investitionen in die Bahninfrastruktur, von denen der Kombinierten Verkehr durch Ausbau der Kapazitäten und Modernisierungen massiv profitieren wird.

Das Ziel dieser Bundesregierung ist es, durch gemeinsame Anstrengungen bis 2040 ein klimaneutrales Österreich zu erreichen. So können wir den kommenden Generationen ein lebenswertes Land hinterlassen – ökonomisch und ökologisch intakt.



Bild: Kombiverkehr

Der Kombinierte Verkehr hilft Klimaziele zu erreichen

Eine Analyse der Transportstatistiken zeigt, dass die viel beschworene Verlagerung der Gütertransporte von der Straße auf die Schiene offenbar nur ein Lippenbekenntnis darstellt. Insgesamt weist der Anteil der per Bahn transportierten Güter eine rückläufige Tendenz auf und dies sowohl in Bezug auf das Aufkommen als auch auf die Transportleistung.

Dies ist sicher auch auf einige, seit vielen Jahren bekannte Ungleichbehandlungen der Verkehrsträger zurückzuführen. So wird bei der Bahn für jeden Schienenkilometer ein Beitrag eingehoben – noch dazu in Österreich einer der höchsten – während der Lkw nur auf Autobahnen und Schnellstraßen zur Kasse gebeten wird (und dieses hochrangige Straßennetz auch oft umgeht). Aber auch ein hoher Steuersatz auf Bahnstrom, im Gegensatz zum steuerlichen "Dieselprivileg" ist zu nennen. Straßenanschlüsse werden oft öffentlich finanziert, Anschlussbahnen sind hingegen privat zu errichten. Die vorhandenen Unterstützungsinstrumente bieten nur eine geringe Kompensation. Lobend erwähnt werden kann hier auch der Beitrag des Präsidenten der Vereinigung der Bahnindustrie, Dr. Kari Kapsch, der kürzlich in der Wiener Zeitung eine Lanze für den Schienengüterverkehr gebrochen hat.

Umso erfreulicher ist es, dass der Kombinierte Verkehr (KV) trotz all dieser Widrigkeiten weiterhin eine steigende Entwicklung zeigt. In Europa wuchs die Verkehrsleistung des KV von 2016 bis 2018 um 42 Prozent. 2018 wurden etwa gegenüber dem Vorjahr von Österreich nach Deutschland um 35.000 Sendungen (= 56 %) mehr versandt, nach Italien um 45.000 Sendungen (+295 %). Damit kommt dem KV ein entscheidender Beitrag zur Erreichung der Klimaziele zu.

Offenbar wird dies im zu beschließenden Bundesfinanzgesetz leider nur ungenügend berücksichtigt, denn hier wird von einem Modal Split im Güterverkehr, kommend von 32,3 Prozent für die Bahn im Jahr 2017 und von 31,3 Prozent 2018 von "Zielwerten für 2020 und 2021 von je 30 Prozent ausgegangen. Die vielgerühmte und propagierte "Bahnoffensive" zielt offenbar hauptsächlich auf den Personenverkehr, da ja bekanntlich "Güter nicht wählen".

Wenigstens ist nicht geplant, die bisherigen Unterstützungen für den Kombinierten Verkehr, welche die systemimmanenten Nachteile einigermaßen auszugleichen versuchen, auslaufen zu lassen. Denn der Schienengüterverkehr konzentriert sich wirtschaftlich gesehen auf die Bündelung von Transporten über längere

Strecken. So steht die oft propagierte Sofortzustellung einer fahrplangebundenen, jedoch sicheren Beförderung auf der Schiene, entgegen. Der Umschlag vom Lkw zur Bahn verursacht einen hohen Fixkostenanteil, der auf kürzeren Strecken umso mehr durchschlägt.

Für kleinere Mengen, die verteilt abzuholen sind oder zugestellt werden, ist der möglichst umweltfreundliche Lkw (bzw. alternative Transportmittel) optimal. So können die Verteilung für den Handel und der Baustellenverkehr kaum auf die Schiene verlagert werden. Daher gilt es, den Lkw nicht zu verdammen, sondern ihm seine Aufgaben zuzuweisen.

Es ist auch zu fragen, wie weit "Sünden" der Vergangenheit wieder gut gemacht werden können. So wurden viele Strecken eingestellt. Auch wurden zahlreiche Anschlussgleise, vor allem im Ausland, stillgelegt, womit "das andere Ende" eines Schienentransports fehlt. Die Raumordnung hat in den vergangenen Jahren nur völlig unzureichend die Transportlogistik berücksichtigt. Zahlreiche Verteilzentren großer Ketten wurden weit abseits der Bahninfrastruktur, aber in der Nähe von Autobahnen und Schnellstraßen errichtet; hingegen sind bahnnahe Industriebrachen vielerorts zu beobachten.

Kari Kapsch fürchtet in seinem Beitrag wahrscheinlich zu recht, dass nach Auslaufen der Corona-Maßnahmen eine Rückkehr zum bisherigen Zustand erfolgt und damit besonders nach Auslaufen der Kurzarbeit vor allem im Bahnbereich eine Entlassungswelle droht. Er fordert die Aussetzung des Infrastrukturbenützungsentgelts (IBE) für Schienentransporte bis zumindest Ende 2020 und danach eine Senkung um 50 Prozent.

Durch die jüngst sogar angehobenen Klimaziele würde eigentlich dem Kombinierten Verkehr eine Steilvorlage



geliefert. Er könnte bei entsprechender Unterstützung einen entscheidenden Beitrag für deren Erreichung leisten, wenn die erforderlichen Rahmenbedingungen gegeben sind. Dabei geht es nicht darum, den Lkw an sich zu verteufeln, sondern eine sinnvolle Kooperation der Verkehrsträger im Güterverkehr zu erreichen; mit Maßnahmen, die der möglichst umweltverträglichen Abwicklung zugutekommen.

HERBERT PEHERSTORFER

Dr. Herbert Peherstorfer war mehr als zwei Jahrzehnte im Kombinierten Güterverkehr tätig und zuletzt zwölf Jahre lang Obmann von "CombiNet - Netzwerk Kombinierter Verkehr"



MARITIME UND KONTINENTALE BAHNVERBINDUNGEN

...wöchentlich mehr als 550 Containerzüge innerhalb Europas...

regelmäßige Container-Shuttlezugverbindungen von/nach

HAMBURG BREMERHAVEN

ROTTERDAM DUISBURG **KOPER**

NEUTRALE & GLOBALE LÖSUNGEN FÜR DEN KOMBINIERTEN VERKEHR

KUNDENSPEZIFISCHE LÖSUNGEN AUF BASIS ALL INCLUSIVE

NEUE LÖSUNGEN & VERBINDUNGEN

- FÜR DIE SEIDENSTRASSE
 - FÜR BERLIN
 - FÜR LINZ
 - FÜR GERNSHEIM

Rotterdam Rotterdam RSC Massviakte Berlin Brest / Malaszewicze Massviakte Dabrowa Gornicza Leipzig Dabrowa Gornicza Leben Trebova Ostrava Brest / Malaszewicze Wrocław Dabrowa Gornicza Lin Trebova Ostrava Bulajska Skreda Nürnberg Krems Skreda Nürnberg Krems Skreda HILL Rallway TRAFFIC Bulajska Streda HILL Rallway TRAFFIC Besuchen Sie uns auf www.metrans.eu oder kontaktieren Sie uns unter info@metrans.eu oder auch telefonisch +420 267 293 102



Bild: Kombiverkehr

Krisensicher und Umweltfreundlich: Der Kombinierte Verkehr läuft!

Kombinierter Verkehr (KV), das bedeutet große Gütermengen mit wenig Personal über lange Strecken zu befördern! Diesen Ansatz verfolgen Unternehmen, die sich als KV-affin bezeichnen. Gemeinsam haben alle Nutzer des KV, dass man auf das Beste der Verkehrsträger Bahn, Straße und Wasser setzt; immer dann, wenn der einzelne Verkehrsträger seine Karten am besten ausspielen kann. Den Lkw für den Vor- und Nachlauf zum Container-Terminal, die Bahn um große Strecken zu den Seehäfen oder bedeutenden Wirtschaftszentren sicher zu überwinden, das Hochseeschiff und Binnenschiff, um die Vorteile der Wasserwege zu nutzen.

Die Kombination dieser Verkehrsträger ermöglicht eine effiziente Bündelung von Güterströmen und erreicht dabei auch die umweltverträgliche Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf Schiene oder Binnenschiff. Daraus resultiert natürlich auch eine erhebliche Reduktion der CO₂-Emissionen. Zur Erreichung der Klimaziele ist die Nutzung von energiesparenden Verkehrsträgern von grundlegender Bedeutung.

Eine zusätzliche Relevanz kommt dem KV aktuell auch aufgrund der Pandemie zu. Von allen österreichischen Terminals konnten und können Verkehre zu den Seehäfen und Wirtschaftszentren aufrechterhalten werden. und selbst im schwer von Corona getroffenen Italien fährt die Eisenbahn termingerecht und kann die Industrie mit allen wichtigen Rohstoffen versorgen. Terminals und Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) haben sich sofort auf die kontaktlose Abwicklung von Verladeprozessen eingestellt. Lokomotiven werden auf der Brenner- und Tauernachse aufwändig zum Schutz des Personals desinfiziert. Lkw-Fahrer und Verladepersonal tragen angesichts der Ansteckungsgefahr ausnahmslos Schutzmasken um nur ein paar der Maßnahmen zu nennen, die ganz selbstverständlich und unverzüglich umgesetzt wurden.

CombiNet vertritt die Meinung, dass die Sicherstellung der Leistungsfähigkeit der Teilnehmer des Kombinierten Verkehrs absolute Priorität haben sollte. Denn auch in der Krise hat der KV mit starker Konkurrenz, z.B. durch den Preisverfall von Frachten auf der Straße, zu kämpfen. Stillgelegte Lkw-Flotten, niedrige Dieselpreise und die teilweise Außer-Kraftsetzung der Kabotage-Regelungen machen dem KV zu schaffen. Aufgrund der wirtschaftlichen Probleme der Industrie gibt es auch für den KV derzeit rückläufige Volumina, Verkehre können nicht immer paarig abgewickelt werden und es besteht damit die Gefahr, dass etablierte KV-Routen nicht mehr betriebswirtschaftlich sinnvoll betrieben werden können.

Der KV leistet viel! Damit der Kombinierte Verkehr auch in Zukunft seine Aufgabe gut bewältigen kann, sind folgende Maßnahmen erforderlich:

- Erhöhung der Förderungen für KV-affine Investitionen von derzeit 7 Prozent auf 14 Prozent
- Verlängerung der 40%igen Erhöhung der KV Behälterförderung auch für das Jahr 2021
- Streichung der Infrastrukturbenützungsentgelte IBE für EVU's in Österreich für 2021
- Anpassung des BGBL. I Nr. 104/2018; Artikel 53: "Vor- und Nachlauf des KV zum (vom) nächstgelegenen technisch und wirtschaftlich geeigneten Ver(Ent)ladebahnhof" – damit die Befreiung des First- und Lastmile-Services per Lkw, bei überwiegender Nutzung, des KV von der Kfz-Steuer in Anspruch genommen werden kann
- Mautbefreiung für Lkw im Vor- und Nachlauf zu den Terminals



Der Kombinierte Verkehr könnte zunehmend dazu beitragen, die Klimaziele der Bundesregierung zu erreichen. Dazu sind Investitionen in entsprechende Schienen- und Terminalinfrastruktur sowie in Equipment ein wichtiges Mittel, den Schienengüterverkehr auf lange Sicht leistungsfähig zu gestalten und diesen an zukünftige Anforderungen anzupassen.

OTTO HAWLICEK







DIE GATEWAYS

Die Container Terminals Salzburg und Enns sind Österreichs leistungsfähige KV-Drehscheiben zu den wichtigsten Seehäfen Europas. Ihr Fullservice-Provider von Bahnabfertigung bis Zollabwicklung. ZENTRAL. NEUTRAL. TRIMODAL.

www.ct-sbg.at www.ct-enns.at





Industrie setzt schon lange auf Kombinierten Verkehr

Seit 25 Jahren nutzt die Internorm International GmbH den Kombinierten Verkehr als Instrument für umweltfreundliche Transportabwicklungen zu den Kunden im In- und Ausland. Das ist nicht immer ein einfaches Unterfangen. Trotzdem wird das Unternehmen an der klimafreundlichen Transportlogistik festhalten.

TRAUN. Bei einem Pressegespräch in Wien wurde Mag. Christian Klinger einmal auf die Bedeutung des Kombinierten Verkehrs Straße – Schiene für die Internorm International GmbH angesprochen. Es schien eine eher nebensächliche Frage zu sein. Doch der Miteigentümer und Unternehmenssprecher von Europas führender Fenstermarke antwortete ausführlich, denn Klimaschutz und nachhaltiges Wirtschaften sind ihm ein großes Anliegen. "Wir produzieren ausschließlich in Österreich. Dadurch sind die Transportwege auf der Straße gering", ließ er durchblicken. Er könne keinen Sinn darin erkennen, den Versand von Fenstern und Türen auf den langen Distanzen dem Lkw-Verkehr zu überlassen.

Dazu muss man wissen, dass die Internorm Gruppe ihre Fenster und Türen in ganz Europa absetzt. Aktuell gibt es 1.300 Vertriebspartner in 21 Ländern, die allesamt eine pünktliche Belieferung erwarten. Von den jährlich rund 900.000 Fenster- und Türeneinheiten aus den Werken in Traun und Sarleinsbach in Oberösterreich sowie Lannach in der Steiermark sind 58 Prozent für den Export bestimmt. Das Liefergebiet reicht von der traditionell starken D-A-CH-Region und Osteuropa über Italien,





Frankreich, Spanien und die BeNeLux-Staaten bis nach England, Irland und Skandinavien. Im Geschäftsjahr 2019 haben die 1.906 Mitarbeitenden des Unternehmens einen Umsatz in der Höhe von 371 Mio. Euro erwirtschaftet.

Der Unbegleitete Kombinierte Verkehr (UKV) ist für Christian Klinger "ein Hammer", wie er bei dem Pressegespräch in Wien einräumte. Die Kunst liege hier in der Verpackung und Verzurrung der Frachtstücke. Hierfür hat Internorm einen Verladebahnhof am Firmensitz in Traun geschaffen. Das Areal mit 8.000 m² Fläche ist mit 60 Rampenstationen ausgestattet. Sie dienen zur Verladung von rund 9.500 Containereinheiten im Jahr. Aus Sicherheitsgründen wird in den Behältern jedes Element einzeln verzurrt. Der Aufwand macht sich bezahlt, es gibt so gut wie keine Transportschäden. Trotzdem werden nur jene Länderrelationen per Bahntransport bedient, wo Internorm zumindest kein finanzieller Mehraufwand im Vergleich zum Lkw-Verkehr entsteht. Jedes andere Vorgehen wäre der Wettbewerbsfähigkeit abträglich.

Die Eurotrans Speditionsgesellschaft ist für Internorm sozusagen das verbindende Element zu den Bahngesellschaften. Ihr Team organisiert die Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Überstellung der Container vom Verladebahnhof in Traun zum KV-Terminal in Wels, dem Einkauf der Bahnfrachten und mit der Zustellung der Transportbehältnisse in den Zielregionen. "Das würden wir bei einer direkten Zusammenarbeit mit den Güterbahnen nie in dieser Qualität hinbekommen", weiß Christian Klinger. Trotzdem ist der Stellenwert des Kombinierten Verkehrs bei Internorm in den letzten Jahren etwas gesunken, weil sich bestimmte Verbindungen entweder nicht mehr in den erforderlichen Laufzeiten oder wenn dann nur zu deutlich gestiegenen Kosten bedienen lassen.

Internorm hat vor rund 25 Jahren mit der Nutzung des Kombinierten Verkehrs auf den Schweiz-Routen begonnen. Bis heute liegen die Vorteile im Schutz der Umwelt durch die geringeren Emissionen im Schienengüterverkehr. Noch dazu sammelte das Unternehmen von Anfang an gute Erfahrungen mit dem UKV, weshalb dieses Transportkonzept eine schrittweise Ausdehnung auf ganz Europa erfuhr. Zeitweise wurde sogar überwiegend auf der Schiene transportiert. Doch zwischenzeitig haben sich die Rahmenbedingungen auf den Transportrelationen nach Norddeutschland und Italien verschlechtert. "Wir wollen auch diese Routen weiter nutzen, dafür ist aber eine zuverlässige, planbare und auch schnelle Infrastruktur der Streckenbetreiber unabdingbar", stellt Helmuth Berger, Geschäftsführer Internorm International GmbH, gegenüber dem *CombiNet Magazin* fest.

Seit 20 Jahren erhalten die Internorm-Vertriebspartner bereits Tage vor der Lieferung ein stundengenaues Lieferaviso. Daraus resultieren speziell im Kombinierten Verkehr besondere Ansprüche an Pünktlichkeit und Verlässlichkeit. Das erfordert im Schienenverkehr ein höheres logistisches Know-how. Dem gegenüber stünden die sich ständig ändernde Nutzbarkeit der Verbindungen und die unterschiedlichen Rahmenbedingungen für den UKV in den einzelnen europäischen Ländern. Das erschwere die langfristige Planung der Transportlogistik, berichtet Helmuth Berger. Wenn Internorm International hier etwas zum Vorteil gereicht, dann ist es die langjährige Erfahrung im Kombinierten Verkehr und die Unterstützung durch den bereits genannten Speditionsdienstleister.

Das Unternehmen im Familienbesitz ist beim Thema Logistik wandlungsfähig. Neuerdings kommen verstärkt Lkw mit Kranequipment zum Einsatz. Sie dienen der Auslieferung von Großflächenfenstern mit bis zu 300 Kilogramm Stückgewicht. In dieser Kategorie kommt man mit Containersystemen und mit dem Kombinierten Verkehr nicht mehr weit.

JOACHIM HORVATH



Trudi bringt die Digitalisierung in das Containertrucking

Der Kombinierte Verkehr für maritime Sendungen ist ein Markt mit inhomogenen Strukturen. Die Neuentwicklung Trudi verhilft Speditionen, Frächtern und KV-Terminals zu mehr Effizienz und Transparenz auf der ersten und letzten Meile. Sie erfordert allerdings die Bereitschaft zur Kooperation.

WIEN. Der Kombinierte Verkehr (KV) gilt allgemein als Idealkonzept, um Klimaschutzziele zu erreichen und zugleich den Gütertransport zuzulassen. Der Hauptlauf, also die längste Wegstrecke, findet auf der Schiene statt – lediglich auf der ersten und letzten Meile ist der Lkw nötig. Dadurch können enorme Mengen an CO2 und anderen Treibhausgasen vermieden werden, insbesondere wenn die Bahn mit Strom aus erneuerbaren Quellen betrieben wird. Können die Trucks in Zukunft "grün" eingesetzt werden, nähert man sich dem komplett klimaneutralen Warentransport schon sehr nahe an.

Wie attraktiv der Kombinierte Verkehr (KV) für Speditionen und Frächter ist, hängt auch von der Abwicklung ab. Durch den Wechsel der Verkehrsmittel verursacht der KV einen höheren administrativen Aufwand als reine Lkw-Logistik. Das erfordert viel Informationsaustausch zwischen den Beteiligten. Mit herkömmlichen Kommunikationsmitteln können leicht Fehler passieren. Beispiele dafür sind Missverständnisse am Telefon, untergegangene E-Mails, verlorene Dokumente, Übertragungsfehler per SMS.

Das nahm die Roland Spedition GmbH vor einigen Jahren zum Anlass für die Umsetzung eines Projekts zur Digitalisierung der Prozesse. Mit einer einfachen App wollte der Containeroperator die Abläufe auf der ersten und der letzten Meile effizienter machen, für transparentere Kommunikation sorgen und Schluss mit der fehleranfälligen Dokumentation auf Papier machen. Nach gründlicher Beobachtung der Marktsituation und gestützt auf mehr als 20 Jahre Erfahrung im Kombinierten Verkehr wurde unter Federführung von Geschäftsführer Nikolaus Hirnschall das System Trudi entwickelt und bei den Frächtern und deren Fahrern eingesetzt.

Die dabei gewonnenen Erkenntnisse bestätigten einerseits die Entscheidung, eine App zu entwickeln: Abläufe wurden straffer, die Auftragsabwicklung nachvollziehbarer, Missverständnisse und Übertragungsfehler gehörten der Vergangenheit an, genauso wie verlorene Papiere. Andererseits kam man rasch zu der Erkenntnis, dass die Digitalisierung eines ganzen Sektors Partnerschaften erfordert. Was für viele Bereiche als erwiesen gilt, bewahrheitet sich auch hier: Kooperative Verhaltensweise führen zu mehr Nachhaltigkeit und langfristigen Erfolgen.

So entstand die Idee, Trudi zu einer neutralen Plattform für die gesamte Branche weiterzuentwickeln. Für Frächter und Fahrer liegen die Vorteile auf der Hand: Anstatt zwischen den unterschiedlichen Apps der verschiedenen Auftraggeber und Institutionen hin- und herzuwechseln, verwenden sie eine sorgfältig programmierte, intuitiv bedienbare Website mit dazugehörender App für die Fahrer. Und für die Auftraggeber und Terminals ist klar: Durch Kooperation lässt sich viel Entwicklungsaufwand – gemessen in Zeit und Geld – sparen, wenn man auf eine gemeinsame Plattform setzt. "Denn nur gemeinsam digitalisieren wir die letzte Meile", ist Nikolaus Hirnschall überzeugt.

Trudi ist das erste Projekt dieser Art in Österreich. Es setzt auf die Kooperation einer ganzen Branche, um den KV als umweltfreundlichsten Weg für den Gütertransport wettbewerbsfähiger zu machen. Dabei ist Kooperation

infrastruktur.oebb.at





Beide Maßnahmen führen zu einem "Mehr" an Kapazitäten für unsere Kunden. Unsere MitarbeiterInnen informieren

gerne über die Kapazitätserweiterung sowie über die Angebote aller TSA-Terminals unter **terminal@oebb.at**



der Schlüssel zum Erfolg. Je mehr Unternehmen des Kombinierten Verkehrs die App nutzen, umso nachhaltiger ist das Projekt auch in wirtschaftlicher Hinsicht – für alle Beteiligten. Zum einen senkt eine gemeinsame Plattform die Kosten der Digitalisierung für jeden Einzelnen. Zum anderen schafft sie breite Akzeptanz bei Operateuren und Behörden, wenn diese unabhängig von der jeweiligen Containerspedition ein einheitliches Tool nutzen können, anstatt eine Reihe von unterschiedlich gestalteten Einzellösungen der Logistik-Digitalisierung abrufen zu müssen.

Trudi ist als Digitalisierungsprojekt im Logistik-Management für die Zukunft angelegt. Bereits jetzt verfügt die App über sämtliche Funktionen, um die reibungslose, digitale Abwicklung der ersten und letzten Meile im Kombinierten Verkehr zu garantieren. Ohne aufwändige Investitionen wird Trudi über Schnittstellen an die bestehenden IT-Systeme der Speditionsunternehmen und Terminals angebunden und ist damit bereit, als zentrale Kommunikationsplattform für alle Beteiligten im Containertrucking zu dienen. "Dieses Projekt wurde aus Mitteln des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK)

gefördert und im Rahmen des Programms für Logistikförderung durch die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH) abgewickelt."

Die Kosten für Trudi und die laufende Weiterentwicklung werden durch die Summe vieler kleiner Beträge der Containerspeditionen und der KV-Terminals gedeckt. Diese Beiträge fließen durch die deutliche Prozessoptimierung beim Order Management und Slot Booking wieder herein. Zudem ersparen sich die Unternehmen zeit- und kostenintensive Investitionen in Einzellösungen. Frächter und ihre Fahrer können Trudi mit allen für die digitale Abwicklung des Container-Transports nötigen Funktionen kostenlos nutzen – ohne dafür eigens Infrastruktur anschaffen zu müssen. Dadurch werde ihre Bereitschaft zur Digitalisierung gestärkt" ist Nikolaus Hirnschall überzeugt.

Mit Trudi werden alle Daten zu jedem Auftrag über Schnittstellen an die jeweils Zuständigen in der Lieferkette weitergegeben. Nichts kann verloren gehen, nichts kann fehlerhaft eingetippt oder falsch verstanden werden. Sämtliche Daten hängen am Auftrag und sind für alle Berechtigten einsehbar. Die Effizienzsteigerung, die die verbesserte Kommunikation bringt, führt zu einer höheren Wettbewerbsfähigkeit des Containertransports im Kombinierten Verkehr verglichen mit dem reinen Lkw-Transport. Das macht den KV deutlich attraktiver. Zusätzlich wird ein weiterer kleiner Beitrag zu den Umweltzielen Österreichs geleistet: Allein die Verkürzung der Durchlaufzeiten am Terminal durch Slot Booking hilft der Umwelt.

Trudi bietet neben Lösungen für das Order Management und Slot Booking am Terminal mit kontaktloser Durchfahrt durch die "Fast Lane" Zusatzfeatures wie das "User Management" und das als "Company Relations" bezeichnete Beziehungsmanagement zu den Frächtern. Im täglichen Praxisbetrieb wird die Applikation im Webbrowser abgerufen und bietet dem Nutzer nach Eingabe eines Passworts die Vorteile des digitalisierten Auftragsmanagements. Bisher wurde neben den Trucking-Partnern der Roland Spedition das Container Terminal Enns (CTE) als Slot Booking Partner gewonnen. Mit dem Container Terminal Salzburg (CTS) und dem WienCont-Terminal in Wien befinden sich Kooperationen in Vorbereitung. Grundsätzlich steht Trudi allen Interessenten offen. Auf www.trudi.app sind alle dafür notwendigen Informationen angeführt.

Ein System wie Trudi muss laufend weiterentwickelt werden, um die wachsenden Möglichkeiten der Digitalisierung für Containertransporte im Kombinierten Verkehr nutzen zu können. Ein wichtiger Punkt dabei ist die Einbindung von Behörden. Sämtliche Informationen zu Transportaufträgen sollen ihren Organen zukünftig nur elektronisch – über Trudi – übermittelt werden. So entfällt die Notwendigkeit, Papiere, die bereits digital vorliegen, auszudrucken und dem Fahrer mitzugeben. Derzeit ist das rechtlich nur eingeschränkt möglich. Weitere Entwicklungsschritte hängen von der Ratifizierung des eCMR und der näheren Spezifikation des eFTI ab. "Sobald es soweit ist, wird Trudi zur zertifizierten eFTI-Plattform, kompatibel mit dem e-CMR", kündigt Nikolaus Hirnschall an.

JOACHIM HORVATH



Das neue Kundenportal

Für alle Belange einen einzigen Account – übersichtlich und individuell nutzbar.







Bild: Raetzke/HHLA/Metrans

HHLA und METRANS: Klimaneutrale Transporte im Seehafenhinterlandverkehr

Mit modernster Technik optimiert "HHLA Pure" alle Schritte intelligenter Containerlogistik und macht sie so klimaverträglich. Mit diesem CO₂-neutralen Transport können Unternehmen ihre Klimabilanz verbessern und einen wirksamen Beitrag zum Klimaschutz leisten.

WIEN. Die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) verstärkt ihre Anstrengungen für mehr Klimaschutz und Ressourcenschonung. Bis zum Jahr 2040 soll der gesamte Konzern klimaneutral arbeiten. Damit unterstreicht das Unternehmen seinen Anspruch, sowohl wirtschaftlich erfolgreich zu sein als auch soziale und ökologische Verantwortung zu übernehmen. Die HHLA betrachtet intelligente, nachhaltige Lösungen als Chance für neue Geschäftsmodelle und eine Steigerung der Wertschöpfung. "Wer frühzeitig in innovative, klimascho-

nende Technologien investiert, hat schneller tragfähige Resultate, die bei Shareholdern, Kunden, Mitarbeitern und in der Gesellschaft gleichermaßen Akzeptanz finden", erläutert HHLA-Vorstandsvorsitzende Angela Titzrath. Dabei müsse man auch neue Technologien ohne Vorbehalte prüfen und die Herausforderungen der Zukunft konseguent angehen.

Ein Beispiel dafür ist der HHLA Container Terminal Altenwerder (CTA) in Hamburg. Er wurde 2019 als weltweit erste klimaneutrale Umschlaganlage für Container vom TÜV Nord zertifiziert, der Betrieb erfolgt überwiegend elektrifiziert mit Ökostrom. Terminalprozesse, die heute noch $\rm CO_2\text{-}Emissionen$ verursachen, werden sukzessive auf elektrifizierten Betrieb umgestellt beziehungsweise die Transformation wird erprobt.

"HHLA Pure" stellt nun klimaneutrale Transportketten von den Containerterminals in den Häfen Hamburg, Bremerhaven und Koper ins europäische Hinterland v. v. sicher und leistet damit einen wichtigen Beitrag zur Senkung transportbedingter CO₂-Emissionen. Dafür

nutzt der Hamburger Konzern die umweltfreundlichen Schienentransportkonzepte der Intermodalgesellschaft METRANS. Die HHLA-Tochter setzt vor allem auf energieeffiziente E-Lokomotiven und Leichttragwaggons. Damit lassen sich bei gleicher Zuglänge eine größere Anzahl an Containern transportieren.

Hinterlässt der Umschlag und Bahntransport eines 20-Fuß-Containers vom CTA ins knapp 700 Kilometer entfernte Prag beispielsweise einen CO₂-Fußabdruck von circa 80 Kilogramm je Standardcontainer (TEU), dann kompensiert "HHLA Pure" diesen zertifizierten Wert. So können Kunden Container klimafreundlich transportieren und damit auch ihre Wettbewerbsfähigkeit steigern. "HHLA Pure" garantiert den METRANS-Partnern sowohl einen klimaneutralen Umschlag als auch einen klimaneutralen Transport ihrer Waren und Güter von Hamburg, Bremerhaven und Koper ins europäische Hinterland und retour. Das Engagement für den Klimaschutz ist messbar. "HHLA Pure" dokumentiert die eingesparten Emissionen. Zertifikate des TÜV Nord bestätigen die Einsparungen. Als einer der ersten Pilotkunden nutzt der österreichische Transportlogistiker cargo-partner die umweltfreundliche Lösung auf der Route zwischen Budapest und Hamburg.

Die HHLA-Tochter METRANS stellt hochfrequente Bahnverbindungen mit Seehäfen an der Nordsee und der Adria her. Das Unternehmen ist Marktführer für Containertransporte im Seehafenhinterlandverkehr mit Mittel-, Ost- und Südosteuropa. 17 eigene Inland-Terminals, 80 Lokomotiven sowie rund 3.000 umweltfreundliche Containertragwagen ermöglichen flexible, qualitativ hochwertige Angebote. Zum Kundenservice gehören auch Leistungen wie Lkw-Transport, Zollabwicklung oder Depot- und Rangierleistungen.



Für ihren Vorstandsvorsitzenden Peter Kiss bietet die METRANS Gruppe einfache Lösung für die Komplexität des Kombinierten Verkehrs: Eng an den Kunden, Portto-Door und ein umfassendes Prozessmanagement. "Wir wollen schnell aus dem Hafen raus und die Ware ins Hinterland weiterleiten, sodass sich der Kunde gut unterstützt fühlt", lautet sein Anspruch. Damit sind aktuell 2.186 Mitarbeitende in neun Ländern befasst, die jede Woche bis zu 600 Zugabfahrten koordinieren. Im Jahr 2019 hat die METRANS mehr als 1,2 Mio. TEU auf der Schiene transportiert und damit rund 450 Mio. Euro Umsatz erzielt.







Ihr Partner für die erste und für die letzte Meile



"Der UKV gleicht die Unzulänglichkeiten der Güterbahnen aus"

Mit einer Eigenflotte bestehend aus 400 Silocontainern organisiert und betreibt die Stag-Gruppe Transportlösungen im Unbegleiteten Kombinierten Verkehr. Dabei liegen die innerösterreichischen Ost-West-Verkehre in der Verantwortung der Containerdienst Hämmerle GmbH, die viele langjährige Kunden betreut.

BLUDENZ. Seit 35 Jahren engagiert sich die Containerdienst Hämmerle GmbH (CDH) im Unbegleiteten Kombinierten Verkehr auf der Schiene. Knapp 50.000 TEU bewegt das Unternehmen der Stag-Gruppe auf den nationalen Ost-West-Verbindungen und entlang der Achsen von Norditalien ins Ruhrgebiet. "Natürlich lohnt sich die Sache für uns. Sonst würden wir das nicht machen", stellt

Geschäftsführer Christoph Linder im Gespräch mit dem *CombiNet Magazin* fest. Doch die Rahmenbedingungen dafür waren schon einmal besser. Denn früher unterstützten die Bahngesellschaften die UKV-Unternehmen bei der Entwicklung von neuen Routen. Heute stehen die Verantwortlichen vor einer geänderten Situation.

So hält Christoph Linder die Preisvorstellungen der Bahngesellschaften auf neuen Relationen für überzogen. Kaum ein Kunde poche von sich aus auf den UKV. Vielmehr müsse sein Team die verladende Wirtschaft von dieser Transportlösung überzeugen. Das funktioniere nur, wenn der Preis und die Servicequalität stimmten. Denn habe man erst einmal einen Auftraggeber an die Straße verloren, so sei es fast unmöglich ein solches Unternehmen wieder von einer Rückkehr auf die Schiene zu überzeugen. In diesem Zusammenhang müssten sich die Bahngesellschaften von der Annahme

verabschieden, wonach Ganzzugverkehre auf der Schiene ein Allheilmittel wären.

Trotz der teilweisen Irritationen im Verhältnis zu den Güterbahnen bleibt der UKV ein Fixpunkt im Produktportfolio der Stag-Gruppe. "Ohne diese Form der Bahnlogistik könnten wir bestimmte Straßentransporte gar nicht mehr durchführen", sagt Christoph Linder. Konkret spricht er damit die Geschäfte mit jenen Kunden aus der Baustoff- und Lebensmittelindustrie an, deren Produktionsstätten im In- und Ausland an sieben Tagen in der Woche einen gesicherten Nachschub mit Roh- oder Hilfsstoffen benötigen, ohne dafür große Silo-/Lagerkapazitäten bereithalten zu müssen. Das ist bei einer Unternehmensgruppe mit rund 120 eigenen Lkw ein bemerkenswertes Szenario, wo der Stra-Bengüterverkehr doch immer für seine Flexibilität gelobt wird.

Es gibt in Vorarlberg große Abfüllbetriebe für Getränke und Limonaden, sowie Backwarenhersteller. Sie verarbeiten zusammen rund 100.000 Tonnen Zucker im Jahr. Die Lieferungen kommen fast zur Gänze mit dem CDH aus Ostösterreich. "Unsere Systematik gleicht die Unzulänglichkeiten der Güterbahnen und die Ungeduld der Straßentransporteure aus", erklärt Christoph Linder die Vorzüge des UKV. Als Beispiel nennt er die Zwischenlagerungen zu günstigen Konditionen am Containerterminal in Bludenz, von wo aus das ganze Jahr die kurzfristige Bedienung der Bedarfsträger mit Zucker oder Salzprodukten sichergestellt ist. Mit den gängigen Konzepten auf der Straße ließe sich das kaum gewährleisten, schon gar nicht an Wochenenden und Feiertagen.

Auf den Verbindungen zwischen Norditalien und Deutschland bewegt das Stag-Unternehmen Italcombi rund 50 Prozent der Transportmenge im unbegleiteten Kombinierten Verkehr. Dabei werden die Silocontainer in Verona und Hall in Tirol auf die Schiene verladen. Christoph Linder ist guter Dinge, was die Fortsetzung dieser Arbeitsteilung betrifft. Zwar sei die Transportlogistik auf der Schiene etwas teurer als der Straßengüterverkehr. Jedoch wüssten seine Kunden nicht, wie lange sie noch uneingeschränkt Baustofftransporte per Lkwüber den Brenner und durch das Inntal durchführen können. Wenn man es so formulieren will, ist der UKV ein Garant für den Erhalt der Zukunftsfähigkeit dieser Unternehmen.

Viele Verantwortliche in der Baustoff- und Lebensmittelindustrie eint mittlerweile das Bewusstsein, wonach die Transportlogistik auf längeren Strecken irgendwann nicht mehr ohne die Bahnlogis-



tik funktionieren wird. Nicht zuletzt aus diesem Grund expandiert der Containerdienst Hämmerle aktuell zu 90 Prozent auf der Schiene. Christoph Linder spricht von einem Riesenglück, weiterhin wachsende Uraltkunden zu haben. Diese Geschäftspartner begleite man engagiert auf ihrem Weg. Parallel dazu arbeitet das CDH-Team ständig am Gewinn von Neukunden, die es aber erst einmal von den Vorzügen des UKV wie zum Beispiel das höhere Gesamtgewicht von 44 Tonnen im Vorund Nachlauf zu den Bahntransporten zu überzeugen gilt.

Unterdessen laufen die Dinge am Containerterminal Bludenz in eingespielten Bahnen. Die UKV-Anlage der ÖBB Infrastruktur AG wird vom Containerdienst Hämmerle betrieben. Für den Umschlag der rund 30.000 TEU im Jahr stehen drei Reachstacker bereit, die täglich zwei Ganzzüge nach Wien abfertigen. Die zwei Gleisanlagen mit jeweils 200 Meter Länge bilden das Herzstück der Fazilität, mit der Christoph Linder einmal für die nächsten 100 Jahre das Auslangen zu finden gedachte. Mittlerweile sind die Kapazitäten in den Morgen- und Nachmittagsstunden knappest bemessen und erscheint ihm die Betreuung von Zusatzgeschäften nur in fix vereinbarten Zeitfenstern realistisch. Die Gesprächsbereitschaft dazu besteht auf jeden Fall! JOACHIM HORVATH



"Ausbau der Pyhrn-Schober-Achse sollte vorgezogen werden"

Seit zehn Jahren bündelt die "Neutrale Logistik-Plattform" des Cargo Center Graz die Transportbedarfe aller im Kombinierten Verkehr tätigen Logistikunternehmen und Verlader in der Steiermark. Daraus entwickelte sich eine Erfolgsgeschichte mit den Südhäfen, der es jedoch an einem kontinentalen Pendant fehlt.

WERNDORF. Schon jetzt arbeitet das Cargo Center Graz an der Kapazitätsgrenze. Aber da geht noch mehr. Daher erhält das Güterverkehrszentrum im Süden der steirischen Landesmetropole in den nächsten Jahren ein zweites KV-Modul. Dafür arbeitet die mit der Entwicklung, Vermietung und dem Facility Management der Logistikimmobilien beschäftigte Objektgesellschaft an der Erweiterung des Leistungsspektrums. Geschäftsführer Mag. Christian Steindl zeichnet als Zukunftsszenario eine "Cargo City", wo die Bedarfsträger sämtliche vor- oder nachgelagerten Logistiklösungen rund um die Bewirtschaftung der Lagerhallen aus einer Hand bekommen. Das erspart ihnen viel Koordinationsaufwand, sodass sich die Mitarbeitenden besser um das Kerngeschäft kümmern können.

Christian Steindl beleuchtet das am Beispiel einer steirischen Sägeindustrie. Ihre Schnittholz-Produkte sollen

künftig bei Bedarf von Lkw abgeholt, im Cargo Center Graz in Container gestaut, begast und anschließend mit Ganzzügen in die nordadriatischen Seehäfen transportiert werden. Einen solchen Full Service kann man sich im CCG auch für Importeure gut vorstellen. Teilweise gibt es das heute schon. So organisiert die "Neutrale Logistik-Plattform" des Cargo Center Graz seit zehn Jahren den Import der Containersendungen mit Nonfood-Produkten einer großen Handelskette von der Kaikante im Seehafen Koper bis zur Rampe von deren Logistikzentrum im CCG, das sich in mehrere Hallen mit 75.000 m² Gesamtfläche gliedert. Auch die Überstellung der Leercontainer in das Depot ist im Service inbegriffen.

"Begonnen hat alles im Spätherbst 2010 mit zwei Ganzzügen pro Woche", lässt Christian Steindl die Entwicklung des "CCG Koper Shuttle" Revue passieren. Mittlerweile stehen tägliche Abfahrten auf dem Programm. Bei Bedarf ist eine Aufstockung auf elf Rundläufe in sieben Tagen möglich. Dazu kommt der im wöchentlichen Rhythmus verkehrende "CCG Triest Shuttle", für den sich die Verantwortlichen im Cargo Center Graz mittelfristig eine bedarfsgerechte Angebotserweiterung vorstellen können. Dahinter steht die Vermutung, dass die zu erwartenden Investitionen der Containerreederei MSC, der HHLA Gruppe und von chinesischen Fonds oder Konzernen in Triest neue Verkehrsströme von/nach Triest erzeugen werden. Daraus müsste unter normalen Umständen ein zusätzlicher Bedarf für Transportabwicklungen im Seehafen-Hinterlandverkehr auf der Schiene entstehen.

Für die Handelskette, deren Logistikzentrum im CCG dem Vernehmen nach für ein Transportaufkommen von rund 40.000 TEU im Jahr gutsteht, kam von Anfang an nur die Zusammenarbeit mit einem neutralen Bahnoperator in Frage. Das Unternehmen fühlt sich bei einem Partner ohne Naheverhältnis zu einer Bahngesellschaft, einer Containerreederei oder einem Logistikkonzern am besten aufgehoben. Das war die Grundidee für den "CCG Koper Shuttle", dessen Traktion in Slowenien durch Adria Transport und in Österreich durch die LTE-group erfolgt. Dabei kommt eine Lokomotive zum Einsatz, die von der Kaikante in Koper bis zum KV-Terminal im Cargo Center Graz fährt – und umgekehrt.

Für die Weiterentwicklung der Triest-Verbindung schwebt Christian Steindl der Aufbau von Dreiecksverkehren mit den Terminals in Enns, Linz und Salzburg vor Augen. Anders ließen sich die zu erwartenden Unpaarigkeiten schwer in den Griff bekommen, trifft er eine Einschätzung. Zwar ist die Zahl der Exportcontainer im Cargo Center Graz in den letzten Jahren deutlich gestiegen. Jedoch besteht unverändert ein Übergewicht zugunsten der Importe. Dem begegnet die Logistik-Plattform mit der Positionierung von Ganzzügen mit Leercontainern, die an anderen Terminalstandorten in Österreich und in den Südhäfen benötigt werden. Hierfür regt Christian Steindl eine Verlängerung der seit 1. September 2020 gültigen KV-Förderung und weitere Unterstützung der privaten Bahnoperateure an, damit deren Wettbewerbsfähigkeit gegenüber den teilweise stark subventionierten Staatsbetrieben erhalten bleibt.

Im laufenden Jahr bewegt die "Neutrale Logistik-Plattform" des Cargo Center Graz rund 65.000 TEU auf den Verbindungen von/nach Koper und Triest. Damit ist sie der größte Einzelkunde am KV-Terminal, deren Betreibergesellschaft (Steiermärkische Landesbahnen) im Vorjahr 237.344 TEU umgeschlagen hat. Ein starkes Engagement auf den kontinentalen Achsen von und nach Graz kann sich Christian Steindl unter den gegebenen Umständen schwer vorstellen. Deutschland sei nun einmal der wich-



tigste Handelspartner der steirischen Wirtschaft. Dorthin lasse sich der Schienengüterverkehr nur mittels einer leistungsfähigen Pyhrn-Schober-Achse darstellen, deren Umsetzung leider immer noch in weiter Ferne liege, erläutert der CCG-Chef. Solange dieser Zustand anhält, fehlt der Bahnlogistik mit Deutschland-Bezug nach seiner Einschätzung die Wettbewerbsfähigkeit zu den offenbar attraktiven Marktpreisen auf der Straße.

JOACHIM HORVATH





WE DON'T TALK SOLUTIONS, WE DELIVER THEM!

Wir sind bereits über 30 Jahre erfolgreich im Bereich des Kombinierten Verkehr tätig. Bei uns erhalten Sie das komplette Paket, vom Überstellungstransport bis hin zur komplexen Kontraktlogistik. Dabei bieten 35 hochqualifizierte Mitarbeiter*Innen und ein globales Netzwerk an Partnern ein für unser Kunden in allen Belangen optimales Gesamtkonzept. Gemeinsam mit Land, Bund und div. Interessensvertretungen wollen wir an neuen Verkehrskonzepten arbeiten und unsere Position in der Branche weiter stärken.

www.eurotrans.at

Der KV benötigt weitere Unterstützung durch die Verkehrspolitik



Bild: LTE/Floris de Leeuw

Europas Bahnlogistikindustrie braucht Kooperationen, Innovationen und Unterstützung durch die Verkehrspolitik, sind sich die Fachleute einig. Mag. Andreas Mandl beleuchtet für die vorliegende CombiNet-Spezialausgabe die Vorstellungen der zahlreichen Güterbahnen für in Zukunft noch leistungsfähigere intermodale Transportlösungen.

SCHWECHAT. Bei seinen zahlreichen Dienstreisen erlebt Mag. Andreas Mandl gelegentlich bemerkenswerte Dinge. Zuletzt beobachtete der CEO der privaten Güterbahn LTE Logistics & Transport Europe und Sprecher im Ausschuss Schienengüterverkehr im Fachverband Schienenverkehr in der Wirtschaftskammer Österreich baltische Lkw-Züge auf der Fahrt

entlang der Südrouten zu Zielen in den nordadriatischen Häfen. Da stellte sich ihm berufsbedingt die Frage, ob diese Transitverkehre nicht auf der Schiene besser aufgehoben gewesen wären. Falls überhaupt, müssten die Versender dafür maximal einen Tag mehr Laufzeit einplanen, was die Steuerungsmechanismen im modernen Supply Chain Management leicht verkraften sollten.

Wer das bezweifelt, dem empfiehlt der Bahnmanager einen Besuch im Hafen Koper. Dort sah er kürzlich, dass sogar Rundholz als Containerfracht angeliefert wurde. Allein dieses Erlebnis bestärkt ihn in der Ansicht, dass die klassischen Wagen in der Bahnlogistik ins Hintertreffen geraten werden. Ihnen laufen die modularen Transportsysteme den Rang ab. In Zukunft prägt der Kombinierte Verkehr das Geschehen in der Bahnlogistik – mit jedem Ladegut. Schon jetzt zieht das Einsatzgebiet der flexibel einsetzbaren Plattformwagen immer weitere Kreise. Mit ihnen können die Güterbahnen Konjunktureinbrüche in bestimmten Branchen leichter verkraften als mit den

auf einen bestimmten Einsatzzweck zugeschnittenen Lösungen.

Und dann ist da noch die Sache mit den kranbaren Aufliegern. Ihr Anteil an der europäischen Gesamtflotte im Bereich der Trailer für den Straßengüterverkehr beträgt bescheidene acht Prozent. Das hat zweierlei Gründe, nämlich das um 750 Kilogramm höhere Eigengewicht und die rund 3.000 Euro höheren Anschaffungskosten im Vergleich zu den herkömmlichen Sattelaufliegern. "Wenn die Unternehmen diesen finanziellen Mehraufwand durch eine Förderung abgegolten bekommen und das höchste zulässige Gesamtgewicht für kranbrare Auflieger um eine Tonne steigt, würde sich das rasch ändern. Das kann für die Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene nur von Vorteil sein.", ist Andreas Mandl überzeugt.

Jedoch benötigt der Kombinierte Verkehr auch generell die Unterstützung durch die europäischen Staaten. Im Ausschuss Schienengüterverkehr in der WKÖ hofft man diesbezüglich auf die rasche Umsetzung eines Konzepts mit drei Phasen, das der Bahnlogistik weiteren Auftrieb verleihen soll. Punkt eins zielt auf die Rückvergütung des Infrastrukturbenützungsentgelts (IBE) auf der Schiene für den Zeitraum von März bis Dezember 2020 in der Bandbreite von 50-100 Prozent ab. Dem sollte 2021 ein Trassenpreismodell mit zumindest einem 50%igen Nachlass für Transporte im Kombinierten Verkehr folgen, so wie das in Deutschland und in den Niederlanden beschlossen wurde. Und schließlich sollten Verlader aus der Industrie mit der Bereitschaft zur langfristigen Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene eine zeitlich begrenzte IBE-Befreiung als Anschubförderung erhalten.

"Natürlich muss dann im Gegenzug auch ein Beitrag von den Güterbahnen und Logistikunternehmen kommen", ist man sich im Fachverband Schienenver-





kehr im Klaren. Den Verantwortlichen schwebt ein Netzwerk mit KV-Terminals alle 300 Kilometer entlang der europäischen Verkehrsmagistralen vor Augen. Von diesen Drehscheiben für intermodale Frachtsendungen würden die Straßentransporte maximal 150 Kilometer ausstrahlen beziehungsweise für Vorholungen im Zusammenhang mit der Bahnlogistik eingesetzt. "Damit könnten alle Beteiligten in den Lieferketten einen entscheidenden Beitrag für den Umwelt- und Klimaschutz leisten. Und die Arbeitskräfte werden lokal eingesetzt, was der Situation auch entgegenkommt.", appelliert Andreas Mandl.

Bei der LTE-group hat sich das Aufkommen im Segment "Intermodal" in den letzten Jahren verdoppelt. Es macht mittlerweile 45 Prozent des Gesamtvolumens aus und verteilt sich grob dargestellt auf die drei Achsen Niederlande – Polen für Transporte entlang der "Neuen Seidenstraße", Deutschland – Italien im alpenquerenden Verkehr sowie zwischen Deutschland und Westrumänien. Auf der zuletzt genannten Relation konnte sich die private Güterbahn mit aktuell 71 eigenen oder geleasten Lokomotiven und 150 Mio. Euro Umsatz im Jahr 2019 kürzlich eine Vertragsverlängerung um zwei Jahre sichern. In der Zentrale der LTE-group im Concorde Park Schwechat rechnet man mittelfristig mit konstanten Zuwächsen im Kombinierten Verkehr, bei dem es sich aus der Sicht aller Beteiligten jedoch um ein zusehends härter umkämpftes Marksegment handelt.

JOACHIM HORVATH



Bild: Montan

"Der Kombinierte Verkehr ist das absolute Mega-Thema in der Logistik"

Industrieunternehmen und internationalen Handelshäusern steht es heute frei, ihre Transportlogistik von der Straße auf den Kombinierten Verkehr Straße-Schiene-Straße umzustellen. Sie können das ohne große Investitionen oder Veränderungen bei den Be- und Entladestellen tun, betont man bei der Montan Spedition.

KAPFENBERG. Auf die erste Dienstreise seit Monaten bereitete sich DI (FH) Christian Glauninger besonders sorgfältig vor. In der Kalenderwoche 42 besuchte der Leiter Vertrieb/Marketing der Montan Speditions GmbH einige Bestandskunden und potenzielle neue Geschäftspartner in Deutschland. Dabei handelte er einerseits die Konditionen für die Fortsetzung der bestehenden Partnerschaften im Jahr 2021 aus. Angesagt ist Preisstabilität, weshalb das Logistikunternehmen mit Spezialisierung auf den Kombinierten Verkehr (KV) Straße-Schiene-Straße Preiserhöhungen durch die Güterbahnen kategorisch ablehnt. In Krisenzeiten müssten alle Partner im KV zusammenhalten, lautet der Standpunkt am Firmensitz in Kapfenberg. Dies umso mehr, weil die "Carrier" die in Aussicht gestellte IBE-Absenkung für sich behalten wollen.

Den potenziellen Neukunden stellte Christian Glauninger das Konzept der Montan Spedition vor. Das gelingt ihm aus mehreren Gründen in unnachahmlicher Art und Weise. Erstens ist der studierte Industriewirt ein begabter Geschichtenerzähler. Damit zieht er so ziemlich jeden interessierten Zuhörer in seinen Bann. Zweitens geht er mit offenen Augen und Ohren durchs Leben. Dadurch entgeht ihm kaum eine transportlogistische Entwicklung in der Feuerfest-, Stahl-, Montangüter- und Baustoffindustrie. Außerdem ist er überzeugt, dass die Globalisierung an ihre Grenzen stößt und stattdessen der lokale Einkauf in Europa wieder an Bedeutung gewinnt. Das rückt im KV erstmals auch Transportkonzepte mit 450 Kilometer Streckenlänge in den Fokus – etwa von Südpolen in die Zentren der österreichischen Stahlindustrie oder ins Ruhrgebiet.

Dazu kommt der "Game Changer" CO₂-Reduktion. Dazu muss man wissen, dass die Schwerindustrie in großen Teilen der Bevölkerung als Mega-Klimakiller angesehen wird. Hier ein Umdenken herbeizuführen, ist eines der Schlüsselthemen für viele Großverlader. Dabei will und kann die Montan Spedition die Logistikverantwortlichen unterstützen. "Unsere 30 ft Montan-Container (MoCo) werden wie Lkw-Züge be- und entladen. Die Unternehmen müssen praktisch nichts tun, um von heute auf morgen auf der Schiene zu sein. Was sich ein wenig erhöht, ist der Planungsaufwand hinsichtlich längerer Liefer- und Laufzeiten. Aber dafür kann man

unsere rund 1.200 Stück MOntan COntainer gegebenenfalls als Lager in der Nähe der Bedarfsstellen für die Primär- oder Sekundärrohstoffe nutzen und so eine jederzeitige Lieferfähigkeit gewährleisten", erklärt Christian Glauninger.

Wer die Transportlogistik von der Straße auf den KV im Sinne der Montan Spedition umstellt, erzielt damit auf einen Schlag 80 Prozent CO₂ Einsparung im Vergleich zu Straßentransportlösungen. Beim reinen Bahntransport beträgt der Vergleichswert sogar 87 Prozent. Doch dieser interessiert die Industrie zusehends weniger. Die Produzenten und Handelshäuser benötigen dafür einfach eine zu große Flexibilität bei sich ständig ändernden Verkehrswegen und -mengen, um von den maßgeblichen Anbietern von Carrier-Diensten wahrgenommen zu werden. Diese Anforderungen der Industrie zu bedienen, das ist das Ziel der Montan Spedition – und daher liefert sie in immer kürzeren Abständen neue Lösungen. Dazu gehören die im Vorjahr neu gestarteten Regelverkehre auf den Verbindungen von Duisburg direkt nach Linz beziehungsweise von Norditalien in die Zentren der österreichischen Stahlindustrie. Sie stehen auch für "Apothekermengen", wie zum Beispiel 100 Tonnen Legierungszusätze pro Woche zur Verfügung. Darüber hinaus wird noch heuer eine vollkommen neuartige MoCo-Serie am Markt präsentiert, mit welcher die Beladedauer reduziert wird um die möglichen Ladekapazitäten der Truckingfahrzeuge zu erhöhen. Ziel ist es, die Beladung zu beschleunigen, damit ein Trucking-Lkw mehr Ladungen pro Tag zwischen Ladestelle und Abgangsterminal transportieren kann.

Klimafreundliche Verkehrskonzepte sind aktuell ein Mega-Thema in der Logistik. Es gibt jetzt zum Beispiel auch schon Biobaustoffproduzenten in Europa. "Solche Unternehmen erwarten von ihren Lieferanten eine möglichst CO₂-neutrale Transportlogistik", wissen Christian Glauninger und Ingrid Glauninger, Geschäftsführerin der Montan Spedition, aus vielen Gesprächen. Ein weiterer interessanter Aspekt ist für die beiden die





Neuorientierung von großen Investmentfonds hin zu Engagements bei Unternehmen mit Fokussierung auf das Thema Nachhaltigkeit. Daher wollen börsennotierte Industriebetriebe für diese potenziellen Investoren attraktiv sein, und setzen voll auf das Thema "klimafreundliche Green Logistics". In der Transportlogistik können sie immerhin einfacher CO₂ einsparen, als bei bestehenden und funktionierenden Produktionsabläufen. Der Kombinierte Verkehr Straße-Schiene-Straße mit rund 90 Prozent Bahnanteil erfüllt diese Erwartungen bei der CO₂-Reduktion auf ideale Art und Weise. Umso unverständlicher ist für Ingrid Glauninger die Entscheidung der österreichischen Bundesregierung, Investitionen in den KV im Rahmen der Covid-19-Unterstützungsprogramme nur mit 7 Prozent zu fördern, während zum Beispiel IT-Maßnahmen mit 14 Prozent unterstützt werden.

Die Montan Spedition engagiert sich seit dem Jahr 1978 im Kombinierten Verkehr. Ihr Aktionsradius reicht von den ARA-Seehäfen über das Ruhrgebiet nach Österreich und Südosteuropa bis in die Türkei und schließt seit vielen Jahren auch den Hafen Koper ein. Norditalien wurde 2019 erschlossen, der südpolnische Raum könnte bald folgen. Befördert werden Schüttgüter aller Art. Die maximale Zuladung je MoCo ist dabei beträchtlich höher als bei vergleichbaren Straßentransporten (zum Beispiel mit Kippsattelauflieger). Im Vorjahr wurden mehr als eine Million Tonnen Güter befördert oder umgeschlagen. Die 30 Mitarbeitenden an den Standorten Kapfenberg, Fürnitz (Kärnten) und Istanbul haben rund 18 Mio. Euro Umsatz erwirtschaftet. "Diesen Wert werden wir in 2020 aufgrund der Corona-Krise verfehlen. Doch auf lange Sicht kommt die Industrie am Thema Kombinierter Verkehr nicht mehr vorbei", sind Christian Glauninger und Ingrid Glauninger überzeugt.

JOACHIM HORVATH

Venz Logistik sieht weiter Ressourcen für die "Mobiler"-Technologie



Bei der Venz GmbH liegt der Einstieg in das Container-Trucking circa zehn Jahre zurück. Mittlerweile engagiert sich das niederösterreichische Transportlogistikunternehmen auch im Verein CombiNet. Geschäftsführerin Beate Färber-Venz ist guter Dinge, dass der Kombinierte Verkehr in Österreich noch zulegen kann.

HAGENBRUNN. Um den "Mobiler" ist es zuletzt ruhig geworden. Dabei eröffnet das auf einem Lkw montierte hydraulische System zur Verladung von ISO-Containern auch Unternehmen ohne Anschlussgleis ein Engagement im Kombinierten Verkehr Straße – Schiene. "Viele Einkäufer und Logistiker verdrehen die Augen, wenn ich sie darauf hinweise", berichtet Beate Färber-Venz. Doch die niederösterreichische Transportunternehmerin glaubt an das damit verbundene Konzept, das so ziemlich jedem daran interessierten Industrie-, Handels- und Dienstleistungsbetrieb den Zugang zum Verkehrsträger Schiene ermöglicht. In einer von erschwerten Bedingungen für die wirtschaftliche Bedienung von Gleisanschlüssen geprägten Zeit ist das in ihren Augen eine gute Lösung für den weiterhin uneingeschränkten Zugang zum Verkehrsträger Schiene

Die Venz GmbH aus Hagenbrunn ist ein 1946 gegründetes Familienunternehmen in dritter Generation mit Spezialisierung auf Transportlösungen für lose und verpackte Lebensmittel wie zum Beispiel Mehl, Zucker oder temperatursensible Produkte. Damit sei

man ganz gut durch die Corona-Krise gekommen, bemerkt Beate Färber-Venz.

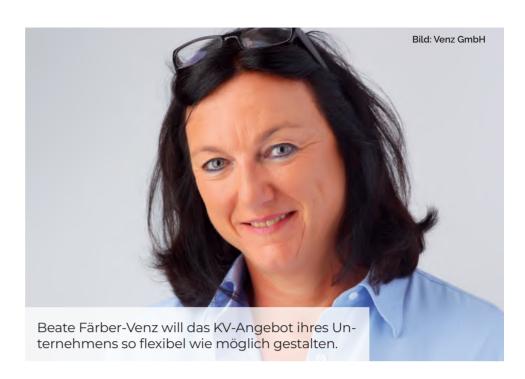
Der Einstieg in den Kombinierten Verkehr erfolgte für Venz Logistik typisch unkonventionell. Beate Färber-Venz hat beobachtet, dass Volumen eines ihrer Verlader auf die Schiene verfrachtet wurde, die das Unternehmen gerne selbst transportiert hätte. Ermöglicht wurde ihm das durch die Abwicklung im Kombinierten Verkehr Straße – Schiene unter der Verantwortung eines Tiroler Logistikers.

Beate Färber-Venz erkannte darin eine Chance. Ihrer Vermutung nach hätte der Spediteur aus Westösterreich seine Strukturen für die Abwicklung der Transporte auf der ersten und letzten Meile zwischen dem KV-Terminal am

Wiener Nordwestbahnhof und den Warenversendern in Niederösterreich massiv aufstocken müssen. Sie nahm Kontakt mit dem Logistiker auf und legte ein Angebot für die entsprechenden Trucking-Dienste vor. Daraus entwickelte sich eine bis heute währende Kooperation für den Transport von täglich rund 20-30 Containersendungen. "So sind wir zum Kombinierten Verkehr gekommen", hält sie im Rückblick fest.

Etwas Glück und eine auf beiden Seiten verlässliche und stabile Partnerschaft ist die Grundlage, dass die Kooperation unverändert besteht. Bei dem täglichen Nachtshuttle vom Güterterminal Wien Süd nach Hall in Tirol und Bludenz handelt es sich um eine Speziallösung mit einer optimalen Streckenlänge, für die man heute bei einer Neuantragstellung wohl kaum mehr die benötigen Trassen bekommen würde. Noch dazu werden die Laufzeiten gut eingehalten, wodurch ein hohes Maß der Versorgungssicherheit für die Kunden gewähreistet ist. "Da kann nicht einmal die Transportlogistik auf der Straße mithalten. Es sei denn man akzeptiert eine zeitliche Verzögerung oder besetzt die Lkw-Züge mit zwei Fahrern, was die Kosten enorm in die Höhe treibt", rechnet Beate Färber-Venz vor.

Das ist aber nur eine von ganz wenigen Inlandsrouten, auf denen der Kombinierte Verkehr seine ökologischen Stärken gegenüber den Straßentransporten voll entfalten und dabei auch preislich mithalten kann. Vor allem auf den kürzeren Relationen machen die im nationalen Fernverkehr engagierten Frächter den UKV-Spezialisten das Leben schwer. Ausschlaggebend dafür ist einerseits der niedrige Dieselpreis und andererseits der Laderaumüberhang. Trotzdem müssen viele Straßentransporteure ihre Fahrzeuge in Betrieb halten, um ihren Verpflichtungen gegenüber den Banken, Leasinggesellschaften, Versicherungen nachkommen zu können. Dabei wäre es in bestimm-



ten Situationen betriebswirtschaftlich sinnvoller, die Unternehmen würden die Fahrzeuge vorübergehend abstellen.

"In den letzten zehn Jahren sind die Rahmenbedingungen für den Kombinierten Verkehr weitgehend gleich geblieben", reflektiert Beate Färber-Venz gegenüber dem CombiNet Magazin. Demnach achten die Industrie-, Handels- und Dienstleistungsunternehmen bei den Transportvergaben nach wie vor sehr auf den Preis und sind Kurzstrecken im KV nur mit hochmotivierten Verladern darstellbar. Ein solches Unternehmen prüfte einmal die Verlagerung der Transporte von Wien nach Klagenfurt von der Straße auf die Schiene. Das geriet von Anfang an zu einem schwierigen Unterfangen. Als die Bahngesellschaft ihren Regelverkehr von einer täglichen Frequenz auf Abfahrten an drei Tagen in der Woche reduzierte, wurde ein Schlussstrich unter das Projekt gezogen.

Seit gut einem Jahr ist die Venz Logistik für die Rail Cargo Group mit einem Mobiler unterwegs. Demnächst steht für Beate Färber-Venz die Anschaffung eines eigenen "Mobiler"-Aufliegers für den Containerumschlag, unabhängig von einer besonderen Infrastruktur und von Fremdpersonal, an. "Diese Technologie bietet auch Unternehmen ohne Anschlussgleis die Chance zur Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene und damit zur Einleitung von Maßnahmen für den Klimaschutz", ist sie überzeugt. Allerdings sind die Anschaffungskosten beträchtlich und das Teil mit viel Mechanik immer noch eine Sonderanfertigung. Doch nur so kann der Kombinierte Verkehr seine Position im Wettbewerb mit der Straße verbessern, wobei laufende Förderungen durch den Bund für die vorhandenen und zukünftigen Systemlösungen unbedingt erforderlich sind.

JOACHIM HORVATH



Bild: Wenzel

"Österreich braucht einen Lehrstuhl für klimaneutrale Transportlogistik"

Seit 2004 ist der intermodale Bahnshuttle Graz CCG - Neuss ein Fixpunkt im Leistungsspektrum der Wenzel Logistics GmbH. Das erfordert im Tagesgeschäft die Bewältigung von vielen Hindernissen, die nicht mehr sein müssten. Deshalb wünscht sich das Management Beiträge der Politik zur Förderung des Kombinierten Verkehrs.

WIEN. Am 17. Oktober stellten Verkehrsministerin Leonore Gewessler und ÖBB-Chef Andreas Matthä den Rahmenplan Schiene 2021-2026 vor. Er enthält wichtige Maßnahmen für den Ausbau des Personen- und Güterverkehrs auf der Schiene. Unter anderem fließen über 280 Mio. Euro in die Erweiterung und Effizienzsteigerung der Ter-

minals für den Kombinierten Verkehr. Markus Himmelbauer begrüßt das. Der kaufmännische Geschäftsführer der Wenzel Logistics GmbH verfolgt auch interessiert die Pläne von zahlreichen börsennotierten Unternehmen, deren Verantwortliche unbedingt etwas für die Senkung des CO₂-Fußabdrucks tun wollen. Dabei könnte sie die intermodale Transportlogistik in Europa unterstützen.

Dafür müssten aber auch die Rahmenbedingungen stimmen, wirft Markus Himmelbauer ein. Das von ihm gemeinsam mit Norbert Wenzel geführte steirische Transport- und Logistikunternehmen Wenzel Logistics betreibt seit 2004 in Zusammenarbeit mit der W.Combi Cargo Transportlogistik GmbH ein intermodales Bahnshuttlesystem auf der Verbindung zwischen dem Cargo Center Graz (CCG) und Neuss im Ruhrgebiet. Damit werden rund 15.000 Lkw-Transporte pro Jahr von der Straße auf die Schiene verlagert. Das ist ein tolles Zeichen für den Umwelt- und Klimaschutz. Doch die Auslastungsrisiken sind groß.

Auch bei Wenzel Logistics schreibt der Kombinierte Verkehr nicht unbedingt eine ökonomische Erfolgsgeschichte. In guten Jahren erwirtschaftet das Unternehmen mit dem intermodalen Bahnshuttle ein ausgeglichenes Ergebnis. Doch es gibt nicht nur gute Zeiten. In 2020 zum Beispiel mindert die reduzierte Auftragslage die Chancen für paarige Operationen. Ähnlich wie die Transportlogistik auf der Straße erfordert der UKV intelligente Rundlaufkonzepte, damit er sich für die Logistiker überhaupt lohnt. Die Kosten auf der Schiene erhöhen sich jedes Jahr , und auch so wirft der Kombinierte Verkehr laufend steigende Zusatzkosten etwa für Hübe, Umschlagtätigkeiten oder Abfertigungsmaßnahmen auf. Die Straße hingegen bleibt von derartigen Belastungen verschont.

Das dürfte mit ein Grund sein, warum sich nur wenige Transport- und Logistikunternehmen intensiv mit dem Thema Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene befassen. Interessant dafür wären Unternehmen, deren Logistikmanager zumindest Interesse am Thema "Intermodal" haben und ansatzweise wissen, worum es dabei geht. "Ein Lehrstuhl für klimaneutrale Transportlogistik an einer österreichischen Universität könnte hier mittelfristig bestimmt eine Wende zum Positiven bewirken", ist Markus Himmelbauer überzeugt.

Auch das Fehlen von europaweit einheitlichen Systemen für den Schienengüterverkehr erschwert die Weiterentwicklung der intermodalen Transportkonzepte und macht sie unnötig teuer. Noch dazu ist der Innovationszyklus der Güterbahnen unglaublich träge. Während auf der Schiene noch Wagenmaterial aus den 1980er und 1990er Jahren rollt, wurden für den Straßengüterverkehr zuletzt Leichtbauauflieger für die Beförderung von bis zu 27 Tonnen Nutzlast entwickelt und erfolgreich am Markt eingeführt. Dadurch vermindert sich der Vorteil des UKV beim nach wie vor höheren Ladegewicht. Wenn dann auch noch der Dieselkraftstoff günstig zu haben ist, gestaltet sich die Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene ganz schwierig.

Außerdem vermisst Markus Himmelbauer seit Jahren die Kostenwahrheit zwischen den Verkehrsträgern Straße und Schiene. "Die Befreiung der Trucking-Fahrzeuge für die Vor-/Nachläufe der Bahntransporte von der Kfz-Steuer ist nur dann gegeben, wenn diese ausnahmslos dafür eingesetzt werden", erwähnt er ein weiteres Problem . "Das ist realitätsfremd, wenn man einen Tag ohne Abfahrt hat, müsste das Equipment herumstehen. und das kann sich keiner leisten. Noch dazu macht es das System teurer, womit wiederum ein Wettbewerbsnachteil entsteht". Die Nachlässe auf die Kraftfahrzeugsteuer werden nur für Fahrten zum nächstgelegenen "technisch möglichen" UKV-Terminal gewährt. Was soll da ein Kärntner Exporteur mit Bedarf an einer Transportlösung ins Ruhrgebiet tun. Theoretisch steht ihm dafür nur das UKV-Terminal in Fürnitz zur Verfügung, doch von hier aus gibt es keine intermodalen Regelverkehre nach München, Frankfurt oder ins Ruhrgebiet.

"Die Bahnlogistik und die intermodalen Transportlösungen dürfen von der Verkehrspolitik nicht im Stich gelassen werden", appelliert Markus Himmelbauer ein-



Bild: Wenzel

dringlich. Inwieweit er mit dieser Forderung bei der Bundesregierung und bei den politischen Mandataren in den Bundesländern Gehör findet, wird sich zeigen. Die Chancen dafür sind durch den "Green Deal" der Europäischen Union und die Bemühungen im Verkehrsministerium für eine aktive Klimaschutzpolitik gegeben. Doch es gibt immer wieder Rückschläge. Dazu gehört für die Geschäftsführung von Wenzel Logistics die Nichtberücksichtigung der Pyhrn-Schober-Achse im Rahmenplan 2021-2026. Ihr Ausbau ist für effiziente Intermodal-Verkehre sowie für eine nachhaltige Verlagerung auf die Schiene unbedingt erforderlich. "Dann könnten wir sicher mehr Güterströme auf die Schiene verlagern", sind die Verantwortlichen überzeugt. "Laut einer Frauenhofer Studie könnte man jährlich – mit einer ausgebauten Infrastruktur – weit über 100.000 Lkw von der Straße auf die Schiene bringen", so Eigentümer Norbert Wenzel.

Als Gegenargument seitens der Politik bekommt Markus Himmelbauer immer wieder die Hinweise auf die steigenden Mengen im Intermodal-Verkehr auf der Schiene zu hören. "Diese sind maritime Güterströme, die der Globalisierung geschuldet sind – und die laufen traditionell auf der Schiene", gibt er zu bedenken. Hingegen dominiert der Lkw nach wie vor zwischen den europäischen Wirtschaftszentren. Auf diesen Achsen ist der internationale Straßengüterverkehr aufgrund seiner Flexibilität und Preisaggressivität der bestimmende Faktor. Hier kommen die intermodalen Verkehre erst ab Distanzen von 700 Kilometer ins Spiel, und das auch hauptsächlich bei Verladern mit einem offenkundigen Interesse für die "grüne Logistik". Positiv daran ist das noch beträchtliche Potenzial für den Kombinierten Verkehr – und damit verbunden für den Klimaschutz.

JOACHIM HORVATH



Bild: Gartner

Gartner KG will den UKV noch effizienter gestalten

Die Gesetze des Marktes werden auf der Straße viel schneller und aggressiver umgesetzt. Trotzdem sieht man bei der Gartner KG Chancen für die intermodale Transportlogistik. Voraussetzung dafür wäre die Industrialisierung der bestehenden Systeme, begleitet von schnelleren Reaktionszeiten bei den Güterbahnen.

LAMBACH. Wer die Dinge beim Namen nennt, wird in Österreich mitunter kritisch beurteilt. Daran ist Jochen Weber gewöhnt. Der Leiter Intermodaler Verkehr der Gartner KG nimmt sich selten ein Blatt vor den Mund. Gemeinsam mit seinem Team bewegt er für die Gartner Transportgruppe auf der Schiene die Warenströme und daran gekoppelten Transporte mit eignen, maßgeschneiderten Zugsystemen. Man darf dabei aber nicht außer Acht lassen, dass die 101 Jahre alte oberösterreichische Logistikgruppe in Familienbesitz schwerpunktmäßig Transportlösungen auf der Straße entwickelt und vermarktet. Dafür steht eine Fahrzeugflotte bestehend aus rund 2.000 Lkw und 2.700 Aufliegern

bereit. Jede Zugmaschine legt im Schnitt 135.000 Kilometer im Jahr zurück. Da kommt einiges zusammen.

Der aktive Einstieg der Gartner KG in den intermodalen Verkehr liegt über 17 Jahre zurück, wobei man bereits frühzeitig den UKV zwischen Österreich und Deutschland in der Praxis genutzt hat. Das ging einher mit der Eröffnung des eigenen KV-Terminals in der damals brandneuen Firmenzentrale in Lambach und der Pionierleistung der intermodalen Landroute von/nach Griechenland mit dem eigens errichteten, privaten SRS Intermodalterminal in Sindos/Thessaloniki. Mit eigenen Shuttle-Diensten nach Griechenland, Rumänien und Türkei, sowie einer direkten Anbindung nach Deutschland wollte das Unternehmen "Zug um Zug" in Richtung Zukunft fahren. Dahinter steht eine Strategie, deren Hauptaugenmerk auf den möglichst effizienten Einsatz der riesigen Lkw-Flotte ausgerichtet ist. Wo sich das egal aus welchen Gründen erschwerter darstellen lässt, soll der Kombinierte Verkehr mit stabilen Linienverkehren eine leistungsfähige Alternative bieten – etwa auf den Langstrecken von/nach Südosteuropa.

Doch die Realität sieht anders aus. Für Jochen Weber bewegt sich der bahnseitige Intermodalverkehr trotz diverser Initiativen, interessanter Optionen und wiederkehrenden Versprechen in den letzten 15 Jahren nur wenig von der Stelle. Sobald sich die Konjunkturlage eintrübt und die Frachtraten unter Druck kommen, verliert der UKV nach wie vor Marktanteile, was seine fehlende Belastbarkeit bestätigt. Aus der Sicht der Gartner KG trägt das System schon in guten Zeiten schwer an seinen Kosten, für die auch die Vor- und Nachläufe auf der Straße mehr und mehr zur Sicherstellung einer Wettbewerbsfähigkeit des UKV die eigentlichen Kompensierungen schaffen mussten. Verschärft wird das durch die trägen Reaktionszeiten der Bahnen bei gravierenden Marktveränderungen wie der im Frühjahr 2020 aufgetretenen Corona-Pandemie. Seither hat sich der Verlagerungstrend von der Straße auf die Schiene spürbar eingebremst und lässt sich mit einhergehenden, geringeren Abfahrtsdichten der Züge nicht stoppen. Für Jochen Weber verlangt das nachhaltigere und systembezogene Preismodelle seitens der UKV-Anbieter, um die für dessen Nutzung elementar erforderliche Paarigkeit unter den aktuellen, wirtschaftlichen Anforderungen noch sicherstellen zu können. Taktangebend dafür ist die absolute Preisaggressivität des Marktes, die sich auch in 2021 fortsetzen wird. Sie erfordert entsprechende Antworten und Reaktionen der Transportwirtschaft und Ihrer Anbieter.

"Die Gesetze des Marktes werden auf der Straße viel schneller und konsequenter umgesetzt", weiß man bei der Gartner KG. Daran gemessen ist die Reaktionsfähigkeit im UKV seitens der Anbieter und Produzenten bescheiden. Für Jochen Weber sind die Korridorverkehre nach Südosteuropa noch nicht so ausgeprägt wie die Verbindungen auf der Nord-Süd-Achse zwischen Deutschland und Italien. Ihm fehlen hier die industriellen Strukturen. Diesbezüglich erachtet er das engmaschige Terminalnetz als den falschen Ansatz in Europa, weil diese Systematik die Intermodalverkehre zusätzlich verteuere. Umso dringender brauche der UKV in Zukunft schlankere und schnellere Prozesse.



eingebettet in ein straffes Netz mit extrem leistungsfähigen Terminals.

Letztes Jahr hat die Intermodal-Sparte der Gartner KG 38.500 Ladungen bewegt. Das war ein Plus von 20 Prozent im Vergleich zu 2018. Im laufenden Jahr dürfte das Aufkommen rund 32.000 Einheiten erreichen. Sie verteilen sich auf die Verbindungen von Oberösterreich nach Rumänien, Griechenland, Türkei und Deutschland, die mit einer Mischung aus eigenen Zügen und Beiladungen bei anderen Operateuren bedient werden. Die aus 1.900 Containern und kranbaren Aufliegern bestehende UKV-Flotte ist integraler Bestandteil einer Organisation mit 4.150 Mitarbeitenden an 19 Standorten in acht europäischen Ländern, die 900.000 Straßentransporte im Jahr durchführt und für 2019 einen konsolidierten Umsatz von 558 Mio. Euro ausweist.

JOACHIM HORVATH





Die Lösung von logistischen Herausforderungen auf der Schiene ist das Kerngeschäft der Innofreight Solutions GmbH aus Bruck an der Mur. Im Mittelpunkt der Unternehmenstätigkeit steht die Entwicklung innovativer Waggons, Container und Entladeanlagen für und in Zusammenarbeit mit den bahnaffinen Kunden.

WIEN. Niemand redet gerne mit einem schlecht gelaunten Menschen. Deshalb startet DI Peter Wanek-Pusset immer mit einer positiven Grundstimmung in den Arbeitstag. Das erleichtert dem Geschäftsführer der Innofreight Solutions GmbH die Zusammenarbeit mit den Kollegen, Kunden, Mitarbeitenden und Lieferanten. Dabei lacht er viel und gerne. Doch hinter dieser positiven Grundeinstellung steckt auch die unbändige Bereitschaft zu harter Arbeit. Erst diese Kombination führt im Geschäftsleben zum wirtschaftlichen Erfolg. In der Privatwirtschaft bekommt niemand etwas geschenkt. In der Logistikbranche herrscht ein besonders arger Preisdruck. Hier sind viele Systematiken rasch durch alternative Lösungen ersetzbar. Es sei denn, man setzt ein Benchmark, so wie das Peter Wanek-Pusset seit den frühen 2000er Jahren tut.

Ein Beispiel aus der Modebranche macht deutlich, worum es bei Innofreight Solutions geht. Wenn sich heute jemand in einem Geschäft neu einkleidet, dann entscheidet er sich gewöhnlich für bequeme Schnitte und Stoffe. Die Farben sollen gut kombinierbar sein. Uniformität gilt als verpönt. Die Menschen wollen ihre Individualität zum Ausdruck bringen. Jeder soll eine Ahnung bekommen, wofür sein Gegenüber steht. Das lässt sich allein mit dunkelblauen, grauen oder braunen Kostümen für die Damen beziehungsweise Anzügen für die Herren nicht mehr bewerkstelligen. Es herrscht ein neuer Lifestyle, und dem haben die Bekleidungshersteller und Modehändler tunlichst zu entsprechen.

Auch in der Bahnlogistik sind die Zeiten vorbei, in denen sich die verladende Wirtschaft und die Speditionen in starre Systeme für Einzelwagen oder Waggongruppen einzwängen ließen. Fachleute sagen hinter vorgehaltener Hand, manche Bahngesellschaften hätten in den letzten Jahren den Zugang zu den Kunden verloren. Anstatt sich mit der Entwicklung von Innovationen zu beschäftigen, versuchten sie mit Gewalt ihre Ganzzugverkehre zu forcieren. Das war und ist in gewissen Marktsegmenten von Erfolg gekrönt. Doch es gibt noch viel mehr Industriezweige, in denen die Unternehmen oder ihre Logistikpartner nur ein paar Bahnwagen pro Woche auf die Reise schicken. Für sie fehlen teilweise die zeitgemäßen Konzepte.

Selbst wenn das Frachtaufkommen die Ganzzug-Kriterien erfüllt, erwarten die Verlader heute vermehrt kundenspezifische Lösungen. Ihren Verantwortlichen geht es um die Sicherstellung eines hohen Maßes der Flexibilität, begleitet von optimal ausgelasteten Transportbehältnissen und reibungslosen Abläufen. "Auch in der Krise benötigen die Produktions-, Handels- und Dienstleistungsunternehmen Servicepakete auf der Schiene", fasst Peter Wanek-Pusset die

in vielen persönlichen Gesprächen gesammelten Erkenntnisse zusammen. Voraussetzung dafür seien gut funktionierende Abläufe zu marktadäquaten Preisen und die jederzeitige Erreichbarkeit eines kompetenten Ansprechpartners, sollte doch einmal etwas Unvorhergesehnes passieren.

"Unsere Kunden wollen die Schiene weiterhin nutzen", ist Peter Wanek-Pusset überzeugt. Mit der Bereitstellung von auf sie zugeschnittenen Konzepten tun sich manche europäische Güterbahnen noch schwer. Doch es gibt Alternativen, und die liefert das Team von Innofreight Solutions seit der Firmengründung im Jahr 2002. Dabei geht es um die Trennung der Aufbauten vom Waggon, gegebenenfalls verknüpft mit modernen Entladesystemen für die Bahnlogistik. Dafür wurde das Unternehmen zunächst belächelt. Mittlerweile ist es auf dem besten Weg, mit diesem System den europäischen Standard zu setzen. Zwar kommen gerade zahlreiche ähnliche Konzepte neu auf den Markt. Jedoch besitzt der obersteirische Bahnlogistik-Spezialist einen großen Entwicklungsvorsprung.

Noch dazu sind die modularen Behältersysteme von Innofreight Solutions für Anwendungen für die Marktsegmente Stahl, Energie, Baustoffe, Agrar, Holz, Papier, Zellulose und Flüssigkeiten krisensicher. In dieser Ansicht sieht sich Peter Wanek-Pusset durch die Corona-Pandemie bestätigt. Denn obwohl die Transportmengen in manchen Branchen deutlich gesunken sind, bestand in anderen Sektoren ein erhöhter Bedarf an Güterverkehren auf der Schiene – speziell in der Forstprodukte- und Baustoffindustrie. Und auch im Agrar-

bereich sind die Mengen dank guter Ernten stabil. So blieb die Vollauslastung des flexibel einsetzbaren Equipmentpools gewährleistet. Besser noch: Zuletzt konnte sich das Unternehmen einige interessante Aufträge für 2021 sichern.

"Wenn alles planmäßig läuft, werden wir im kommenden Jahr erstmals die Schallmauer von 100 Mio. Euro Umsatz durchbrechen", sagt Peter Wanek-Pusset. Mit wir sind die 110 internationalen Mitarbeitenden von Innofreight Solutions gemeint, die in 2020 die Prozesse für rund 1,3 Mio. Containerentladungen, 2.000 InnoWaggons, 58 Entladestapler und sechs stationäre Entladesysteme koordinieren. Insgesamt befinden sich ungefähr 15.000 Container und 200 Ganzzüge im Einsatz und ist das obersteirische Unternehmen in 14 Ländern tätig. Mit einem neuen Servicekonzept für SwissKrono in der Schweiz hat der sogenannte GigaWood-Waggon kürzlich ein weiteres europäische Land erschlossen.

Während die Transportmengen bei Innofreight Solutions stabil bleiben, befördern die klassischen Güterbahnen teilweise bis zu 20 Prozent weniger Fracht. Das ist einerseits auf Eigenverschulden zurückzuführen, liegt aber auch im niedrigen Dieselpreis begründet. Es steht zu befürchten, dass gewisse Geschäfte zuletzt von der Schiene auf die Straße verlagert wurden. Diese Entwicklung will Peter Wanek-Pusset mit allen ihm zur Verfügung stehenden Mitteln und Innovationen bremsen. Denn im Wettstreit mit dem Straßengüterverkehr kennt selbst der ansonsten stets fröhliche und gut gelaunte steirische Logistikunternehmer keinen Spaß!

TRANSANT

SMARTLINK

MIKE

TRANSNET

EINE NEUE ÄRA IM SCHIENENGÜTERVERKEHR

Damit der einfache Zugang zum System Schiene Realität wird, haben wir unsere Leistungen in die digitale Welt übergeleitet. TransFER Verbindungen, Equipment, Service- und Zusatzleistungen – Willkommen im SmartLINK.

Technologiestrategie für die Elektrifizierung:

Der Brennstoffzellen-Konzept-Lkw von Mercedes Benz



Mit dem GenH2 Truck zeigt Daimler Trucks erstmals, welche konkreten Technologien der Hersteller mit voller Kraft vorantreibt, damit schwere Brennstoffzellen-Lkw flexible und anspruchsvolle Fernverkehrseinsätze mit Reichweiten von bis zu 1.000 Kilometer und mehr mit einer Tankfüllung fahren können. Daimler Trucks plant den Beginn der Kundenerprobung des GenH2 Truck für das Jahr 2023, der Serienstart soll in der zweiten Hälfte des Jahrzehnts folgen. Die Leistungsfähigkeit des Fahrzeugs soll dabei dank des Einsatzes von flüssigem anstatt gasförmigem Wasserstoff aufgrund der deutlich höheren Energiedichte gleichauf mit der eines vergleichbaren konventionellen Diesel-Lkw liegen.

Die Entwickler von Daimler Trucks haben dem GenH2 Truck die Eigenschaften des konventionellen Mercedes-Benz Actros Fernverkehrs-Lkw hinsichtlich Zugkraft, Reichweite und Leistungsfähigkeit zugrunde gelegt. So soll der GenH2 Truck in seiner Serienvariante bei 40 Tonnen Gesamtgewicht eine Zuladung von 25 Tonnen bieten. Zwei spezielle Flüssigwasserstofftanks sowie ein besonders leistungsfähiges Brennstoffzellensystem werden

diese hohe Zuladung und die große Reichweite ermöglichen. Sie bilden daher das Herzstück des Konzepts des GenH2 Truck.

Die Daimler Truck AG hat erst im April dieses Jahres gemeinsam mit der Volvo Group eine vorläufige, nicht bindende Vereinbarung zur Gründung eines neuen Joint Ventures zur serienreifen Entwicklung, Produktion und Vermarktung von Brennstoffzellensystemen geschlossen. Die Bündelung der Kräfte soll die Entwicklungskosten für beide Unternehmen senken und die Markteinführung der Brennstoffzellensysteme beschleunigen. Das Joint Venture soll auf die Expertise der Daimler Truck AG und der Volvo Group zurückgreifen. Die Daimler Truck AG hat dazu alle konzernweiten Brennstoffzellen-Aktivitäten in der neu gegründeten Tochtergesellschaft Daimler Truck Fuel Cell GmbH & Co. KG gebündelt.

Flüssigwasserstoff ermöglicht Einsätze mit hohem Energiedurchsatz

Daimler Trucks präferiert flüssigen Wasserstoff (LH2), da der Energieträger in diesem Aggregatzustand im Gegensatz zu gasförmigem Wasserstoff eine deutlich höhere Energie-dichte in Bezug auf das Volumen aufweist. Darüber hinaus bedeutet dies leichtere Tanks und somit höheres Zuladungsgewicht. Es kann mehr Wasserstoff getankt werden, was die Reichweite erhöht. So eignet sich der Serien-GenH2 Truck wie konventionelle Diesel-Lkw für schwer planbare, mehrtägige Fernverkehrs-Transporte mit hohem Energiedurchsatz.

Ausgeklügeltes Zusammenspiel von Batterie- und Brennstoffzellensystem

Die beiden für die Serienversion des GenH2 Truck vorgesehenen Flüssigwasserstoff-Edelstahltanks verfügen über ein Fassungsvermögen von 80 kg (je 40 kg). Das Edelstahl-Tanksystem besteht aus zwei ineinander liegenden Röhren, die miteinander verbunden und vakuumisoliert sind. Das Brennstoffzellensystem soll in der Serienvariante des GenH2 Truck 2 x 150 kW liefern, die Batterie zusätzlich zeitlich begrenzt bis zu 400 kW. Diese Batterie soll nicht für den Energiebedarf, sondern beispielsweise bei Lastspitzen während der Beschleunigung oder bei voll beladenen Bergauffahrten. Sie soll im Serienfahrzeug durch Brems- und überschüssige Brennstoffzellenenergie aufgeladen werden.

Ein Kernelement der ausgeklügelten Betriebsstrategie von Brennstoffzellen- und Batteriesystem ist ein Kühlund Heizsystem, das alle Komponenten auf idealer Betriebstemperatur hält. Die beiden Elektromotoren sind in einer Vorserienversion auf insgesamt 2 x 230 kW Dauerund 2 x 330 kW Maximalleistung ausgelegt. Das Drehmoment liegt bei 2 x 1577 Nm bzw. 2 x 2071 Nm.

Modularer ePowertrain für unterschiedliche Märkte und Segmente

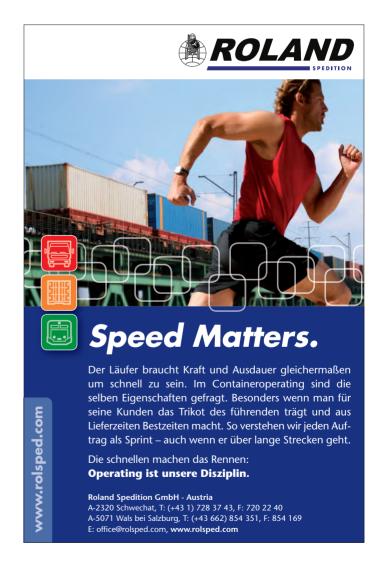
Daimler Trucks setzt im Rahmen seiner globalen Plattformstrategie mit dem ePowertrain auch für vollelektrische Lkw auf eine weltweit einheitliche Basisarchitektur. Technologisches Herzstück ist in einem ersten Schritt der integrierte elektrische Antrieb, der sogenannte eDrive. Dieser kommt in Form eines sogenannten eCarrier-Konzepts, d. h. einer eAchse mit einem oder zwei integrierten E-Motoren samt Getriebe, zum Einsatz. Der eDrive – eine Eigenentwicklung der Daimler-Experten – bietet im Vergleich zu Konzepten mit einem Zentralmotor zahlreiche Vorteile. So ermöglicht die kompaktere Bauweise einen größeren Bauraum für eine höhere installierbare Batteriekapazität, was sich positiv auf die Reichweite auswirkt. Die hohe Batteriekapazität gewährleistet auch eine hohe Leistungsübertragung an die eAchse und erlaubt so eine kontinuierliche Leistungsentfaltung. Auch das Rekuperationspotential steigt aufgrund der Kombination einer großen Batterie mit sehr leistungsstarken E-Motoren. Der eDrive soll weltweit Eingang in verschiedene Fahrzeuge bei Daimler Trucks im mittelschweren und schweren Segment finden - ob mit rein batterieelektrischem oder wasserstoffbasiertem Brennstoffzellenantrieb.

"Es liegt jetzt an der Politik sowie weiteren Akteuren und der Gesellschaft insgesamt, die richtigen Rahmenbedingungen auf den Weg zu bringen. Um CO₂-neutrale vollelektrische Fahrzeuge wettbewerbsfähig zu machen, bedarf es regulatorischer und staatlicher Steuerungs-



maßnahmen einschließlich der nötigen Infrastruktur für das Laden von Ökostrom sowie für die Erzeugung, Speicherung und den Transport von grünem, flüssigem Wasserstoff", betont Martin Daum, Vorsitzender des Vorstands der Daimler Truck AG und Mitglied des Vorstands der Daimler AG.

ULRIKE KOBLER Pressesprecherin Mercedes-Benz Trucks Österreich



Kalmar Eco Reachstacker

Der Kalmar Eco Reachstacker ist die ökoeffiziente Lösung im Container Umschlag mit deutlich weniger Kraftstoffverbrauch. Senken Sie ab sofort Ihre Kosten und Emissionen während Sie gleichzeitig Ihr Umweltschutzimage verbessern. Unsere ökoeffiziente Lösung bring Ihnen Kraftstoffersparnisse bis zu 40% und senkt dadurch sowohl ihre Kraftstoffkosten als auch Emissionen.







Kalmar Elektro-Leercontainerstapler

Der vollelektrische Leercontainer-Handler ECG70-35E3 / E4 von Kalmar ist der erst seiner Art und stapelt bis zu 4 Container hoch. Kalmar bietet dazu zwei verschiedene Arten von Batterietechnologie, entweder Blei-Säure oder Lithium-Ionen Technologie. Da Strom weniger kostet als Dieselkraftstoff, werden Ihre Kraftstoffkosten sofort gesenkt, sobald Sie ihren elektrisch betriebenen Leercontainer-Handler in Betrieb nehmen.







Kalmar Insight

Kalmar Insight ist ein benutzerfreundliches Leistungsmanagement-Tool für den Güterumschlag, das Daten aus mehreren Quellen zusammenführt und Ihnen einen Überblick über die Betriebsabläufe in Ihrer Flotte vermittelt. Anhand dieser Echtzeitinformationen können Sie Maßnahmen ergreifen, um die Betriebsabläufe insgesamt sofort zu verbessern. Kalmar Insight verwandelt Daten in praktisch umsetzbare Erkenntnisse.



Kalmar Austria GmbH

Portendorf 8 / 9020 Klagenfurt / Österreich Tel.: +43 (0)463 71788-0 marketing.austria@kalmarglobal.com





in eigener Sache...

Verleihung der Ehrenmitgliedschaft an unseren langjährigen Obmann Dr. Herbert Peherstorfer

Anlässlich seines runden Geburtstags wurde dem ehemaligen Obmann von CombiNet, Herrn Dr. Herbert Peherstorfer, in Würdigung seines unermüdlichen Einsatzes für den Kombinierten Verkehr, die Ehrenmitgliedschaft verliehen.

Der Vorstand von CombiNet dankt für das langjährige Engagement für CombiNet und wünscht alles Gute für den weiteren Lebensweg!



v.l.n.r: Herbert Peherstorfer, Andreas Käfer



Vorstand von CombiNet (von links): Nikolaus Hirnschall, Beate Färber-Venz, Andreas Käfer, Josefine Deiser und Otto Hawlicek

Noch nicht Mitglied bei CombiNet?

Ordentliche Mitglieder: Unternehmen aus der Transportwirtschaft, dessen Geschäftszweck und Interesse in der Nutzung des Kombinierten Verkehrs liegt.

Unterstützende Mitglieder: Natürliche oder juristische Personen, Institutionen, Dachverbände, Interessensvertretungen und wissenschaftliche Einrichtungen, die zum Vereinszweck positiv eingestellt sind und den Verein finanziell oder ideell unterstützen.

Partnerschaftliche Mitglieder: Ähnlich ausgerichtete Vereinigungen, bei welchen eine gegenseitige Mitgliedschaft zur Ausschöpfung der Synergien angezeigt erscheint.

Kontakt: combinet@terminal.co.at

Combinet versteht sich als Kompetenzzentrum für den Kombinierten Verkehr

CombiNet ist als Verein organisiert und wurde im Jahr 2007 durch mehr als 30 Unternehmen aus allen Bereichen des Kombinierten Verkehrs, Frächter, Spediteure, KV-Operateure, Terminals, Häfen, Eisenbahnunternehmen, Hersteller von Umschlagsgeräten und Equipment etc. gegründet. CombiNet wurde aus dem Bedürfnis heraus geschaffen, in der Praxis stärkere Initiativen für den Kombinierten Verkehr zu setzen. Die grundsätzliche Idee, ein Netzwerk zugunsten des Kombinierten Verkehrs zu schaffen, entstand im Zuge der langjährigen Tätigkeit der Verkehrsplanung Käfer GmbH, nunmehr TRAFFIX Verkehrsplanung GmbH in diesem Bereich. Gemeinsam mit ITCnet - Trading & Consulting GmbH wurde ein weiterer Partner zur Umsetzung dieser Idee gefunden, die letztlich auch durch Mittel (Anschubfinanzierung) das BMVIT unterstützt wurde.

Seit 22. März 2019 wird CombiNet durch die Vorstandsmitglieder Dipl.-Ing. Andreas Käfer (Obmann), Mag. Nikolaus Hirnschall (Obmann-Stv.), KR Josefine Deiser (Obmann-Stv.in), Beate Färber-Venz, MSc (Kassierin) und Otto Hawlicek (Schriftführer) geführt.

IMPRESSUM CombiNet Magazin

Wetzwerk Kombinierter Verkehr









































































Partnerschaftliche und unterstützende Mitglieder











