

CombiNet Magazin



Bild: Otto Hawlicek

Ausgabe 2022 | Erscheinungsdatum: 2. Mai

„KOMBINIERTER VERKEHR (UKV) BEGINNT JETZT!“

Wie die Verkehrswende gelingen kann

VORWORT HERR ANDREAS KÄFER S.2

INFOS ZUM MASTERPLAN
GÜTERVERKEHR S.4

INITIATIVEN DER
TRANSPORTWIRTSCHAFT ab S.12

DIE STRATEGIEN DER CARRIER
IM INTERMODALEN VERKEHR ab S.24

In Zusammenarbeit mit der 

Vorwort

Andreas Käfer, Obmann CombiNet

Der Kombinierte Verkehr hat auch in der Krisenzeit bewiesen, dass er durch die ideale Kombination der Vorteile beider Verkehrsträger – Straße und Schiene – ein starkes Rückgrat für internationale Logistikketten ist. Mit unserem CombiNet – Magazin 2022 wollen wir einige Beispiele vor den Vorhang holen, wie Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene ganz konkret auch für kleinere und mittlere Unternehmen funktionieren kann. Daneben möchten wir auch aufzeigen, welche Ansätze und Voraussetzungen es noch braucht, damit der intermodale Verkehr seine zentrale Rolle in einem klimaneutralen Verkehrssystem einnehmen kann.



Bild: CombiNet

Liebe Leser, werte Freunde des Kombinierten Verkehrs,

Anfang 2021 mussten wir an dieser Stelle noch von viel Unsicherheit ob der Auswirkungen der Pandemie auf die Transportwirtschaft und insbesondere auf den Kombinierten Verkehr berichten. Die Erfahrungen des letzten Jahres haben aber gezeigt, dass bei allen Schwierigkeiten der Kombinierte Verkehr eine verlässliche Größe in einem zunehmend unsicher werdenden Umfeld war und ist. Große Verwerfungen in den internationalen Transportketten, teilweise massive Einschränkungen der Infrastruktur durch Naturkatastrophen, Verspätungen durch dringend notwendige Baustellen und letztlich ganz aktuell auch die Auswirkungen der kriegerischen Handlungen in der Ukraine haben ein sehr forderndes Umfeld auch für die Transportbranche geschaffen. Hinzu kommen noch system-immanente Faktoren wie etwa das Fehlen von geeignetem Fachpersonal in praktisch allen Bereichen der Logistik.

Die Erfahrungen unserer Mitglieder zeigen aber, dass es dem Kombinierten Verkehr dennoch gelungen ist, in weiten Bereichen ein stabiles und marktfähiges Angebot zu liefern. Der Seehafenverkehr war von den Störungen der Internationalen Transportketten besonders betroffen, was

gekoppelt mit einer sehr hohen Nachfrage aufgrund der wirtschaftlichen Erholung zu teils massiven Mengenspitzen und damit herausfordernden Betriebsituationen für alle Beteiligten geführt hat. Auch der Kontinentalverkehr war ebenfalls zufolge der positiven Wirtschaftsentwicklung von teils deutlichen Mengensteigerungen gekennzeichnet, welche auf einigen Achsen zur Einführung neuer oder Ausweitung bestehender Zugsysteme geführt hat. Die CombiNet-Mitglieder waren an dieser durchaus positiven Entwicklung wieder federführend beteiligt.

Im November 2021 konnten wir trotz widriger Umstände wieder unsere CombiNet-Tagung in einer der Zeit entsprechenden Kombination aus Live-Veranstaltung und Video-Stream durchführen und dort höchst interessante Beiträge präsentieren, warum Kombinierte Verkehr gerade jetzt so wichtig ist und wie Verlagerung auf die Schiene ganz konkret funktionieren kann. Für November 2022 ist eine Neuaufgabe dieser Veranstaltung geplant.

In Fortsetzung dessen möchten wir Ihnen in diesem Magazin weitere Beispiele und Ansätze liefern, die einerseits zeigen, wie nationale und

internationale Unternehmen die Herausforderung Intermodal annehmen und welche Lösungen sie dazu in ihren spezifischen Bereichen entwickelt haben. Andererseits möchten wir auch die Anforderungen ansprechen, die Unternehmen haben, um mehr auf die Schiene zu bringen und auch welche Herausforderungen dabei entstehen, die es zu bewältigen gilt. Wir haben hier bewusst nicht nur Mitgliedsunternehmen von CombiNet ausgewählt, sondern versucht, ein möglichst breites Spektrum abzudecken. Gleichzeitig möchten wir aber auch aufzeigen, welche Rahmenbedingungen es braucht, damit der Intermodalverkehr seine künftig zentrale Rolle in einem klimaneutralen Verkehrssystem optimal spielen kann.

Als ein Grundtenor der vielfältigen Aussagen der Unternehmen lässt sich zusammenfassen, dass es gerade in der aktuellen Situation jedenfalls Sinn macht, sich jetzt aktiv mit dem Thema Verkehrsverlagerung auseinanderzusetzen, sei es als Verlader oder als Dienstleister im Transportbereich. Durch die weithin unsichere Lage am Energiesektor oder die absehbaren Engpässe im Personalbereich haben jetzt gerade auch kleinere und mittlere Unternehmen die Möglichkeit, durch intelligente Lösungen und konsequente Umsetzung neue Marktchancen zu erschließen.

Ebenso wichtig für eine Umsetzung ist auch das Thema der Bereitstellung von ausreichender Infrastruktur auf der Schiene. Hierzu zählen insbesondere der nationale und internationale Ausbau von Terminals und vor allem auch der güterverkehrsgerechte Ausbau der Infrastruktur wie etwa Abstell- oder Überholmöglichkeiten im Netz. Dies ist allerdings eine internationale Aufgabe, denn

der Intermodalverkehr ist in höchstem Maße ein internationales Geschäft, daher sind leistungsfähige Infrastrukturkapazitäten am gesamten Laufweg von essentieller Bedeutung.

In diesem Zusammenhang haben wir als Verein CombiNet auch die Möglichkeit bekommen, an der gerade laufenden Entwicklung des Masterplans Güterverkehr des BMK mitzuwirken. Über unsere Inputs möchten wir Ihnen ebenfalls kurz berichten.

Eine ganz wesentliche Rolle für eine nachhaltige Verkehrsverlagerung kommt der Verfügbarkeit von gut ausgebildeten Mitarbeitenden zu. Im Straßengüterverkehr zeigen sich bereits konkrete Engpässe, welche durch die Demografie noch verschärft werden. Aber auch der Bahnsektor ist in Summe gefragt, möglichst schnell ausreichende und vor allem hoch qualifizierte Fachkräfte aufzubauen. Auf diesen Umstand und auch auf die dazu nötigen Rahmenbedingungen haben auch einige Unternehmen hingewiesen.

Wir stehen jedenfalls als Verein CombiNet bereit, unsere Mitglieder und auch alle am System Kombiniertes Verkehr Beteiligten bei der Umsetzung dieser Aufgabe zu unterstützen. Wir wünschen allen Unternehmen, die den Schritt hin zum Kombinierten Verkehr setzen, viel Erfolg dabei.

Mit herzlichem Gruß
Andreas Käfer
Obmann CombiNet

Für weitere Informationen oder Anregungen steht Ihnen unser Generalsekretariat (mail: contact@combinet.at) jederzeit gerne zur Verfügung.



Bild: Hafen Antwerpen

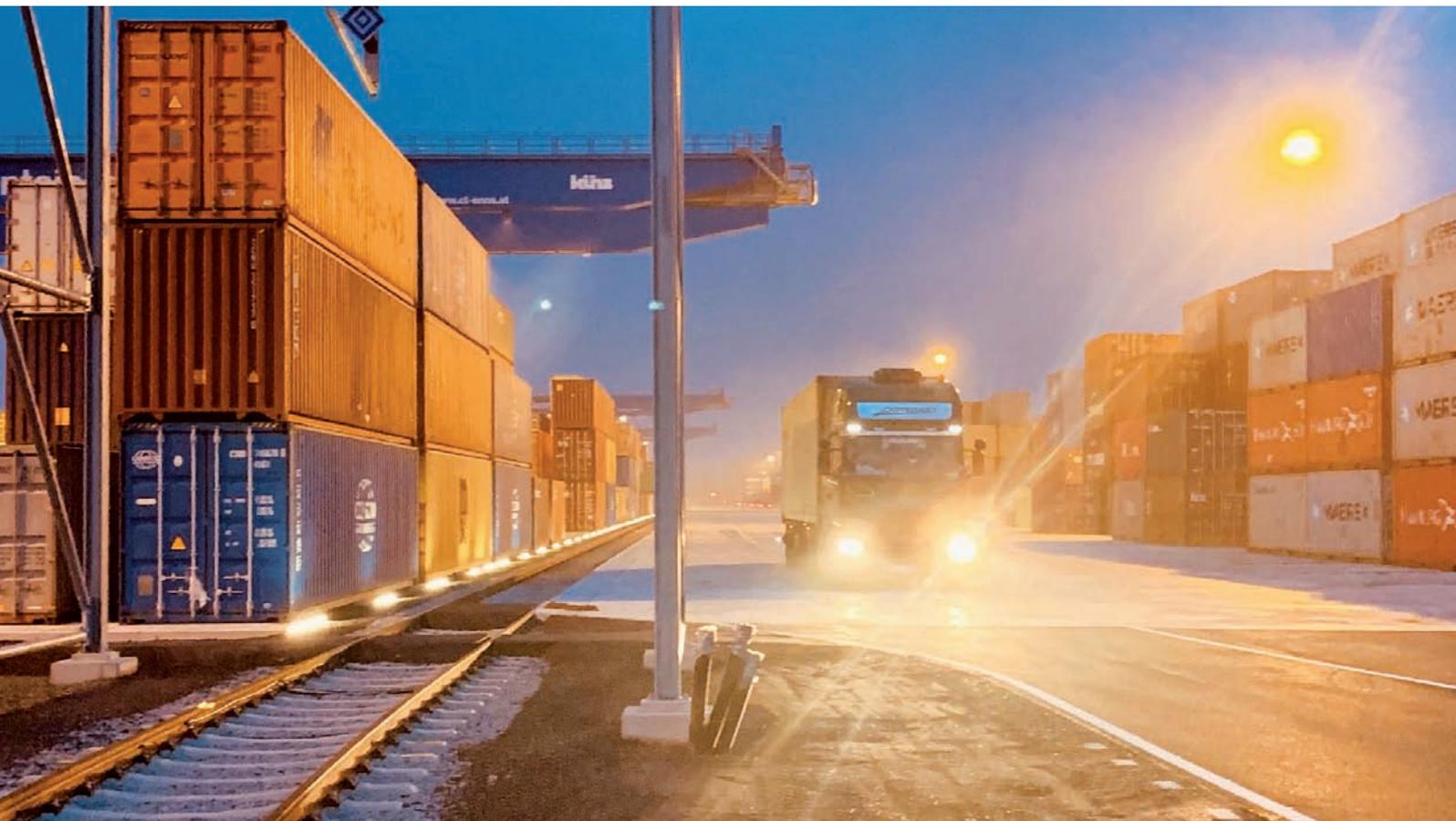


Bild: CTE

CombiNet liefert Beitrag zum Masterplan Güterverkehr

Derzeit wird vom Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) der Masterplan Güterverkehr als Teil des bereits 2021 veröffentlichten Mobilitätsmasterplanes ausgearbeitet. CombiNet wurde eingeladen, seine Expertise in Sachen Kombiniertes Verkehr in die Erarbeitung des Planes mit einzubringen.

Zur Konkretisierung des im Juli 2021 vom BMK vorgelegten „Mobilitätsmasterplans 2030“ soll für den Güterverkehr der auch im aktuellen Regierungsprogramm verankerte „Masterplan Güterverkehr“ erarbeitet werden. Dieser „entwirft“, aufbauend auf den wesentlichen Eckpunkten des

Mobilitätsmasterplanes 2030 den strategischen Rahmen für die Entwicklung und Gestaltung des Güterverkehrs in Österreich in den kommenden Jahren“. Die Arbeiten am Masterplan Güterverkehr wurden vom BMK im November 2021 offiziell gestartet, ein Abschluss bzw. die Veröffentlichung ist voraussichtlich im November 2022 zu erwarten.

Ein wesentliches Grundprinzip des Mobilitätsmasterplanes 2030 ist das Konzept einer Maßnahmen-Hierarchie in Form von „Vermeiden – Verlagern – Verbessern“. Damit übernimmt der Kombinierte Verkehr mit seiner Verlagerung auf die Schiene und der Nutzung der Vorteile aus beiden Welten eine zentrale Funktion in der Zielerreichung eines klimaneutralen Verkehrssystems nicht nur in Österreich. Umgekehrt ist die Verlagerung naturgemäß auch die Zielsetzung von Unternehmen wie den Mitgliedern von CombiNet,

welche dies vielfach seit langem als deren zentrale unternehmerische Aufgabe sehen.

Der Verein CombiNet wurde daher vom BMK gebeten, im laufenden Erstellungsprozess des Masterplans Inputs aus Sicht der Intermodal-Branche bereitzustellen. Dazu wurden von CombiNet wesentliche Maßnahmen aus Branchensicht für die Weiterentwicklung des Kombinierten Verkehrs erarbeitet und an das BMK übermittelt. Zudem ist der Verein auch in diverse Gesprächsrunden mit anderen Interessenvertretern und dem BMK eingebunden.

Mehr Verkehr auf die Schiene verlagern



Wettbewerbsfähigkeit gewährleisten

Qualität sicherstellen

Kapazitäten ausbauen und verfügbar halten

Generelles Ziel von CombiNet ist es, den Marktanteil des Intermodalverkehrs am gesamten Güterverkehr in Österreich deutlich zu steigern. Damit

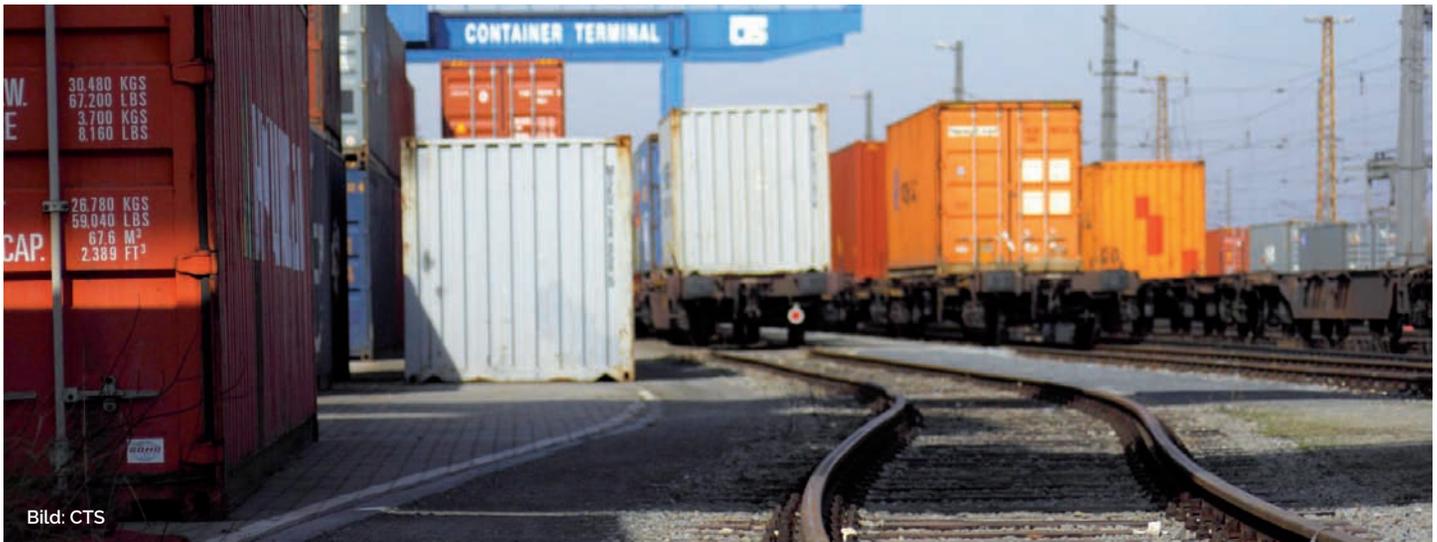
wird der Intermodalverkehr entsprechend der obigen Maßnahmenhierarchie ein ganz wesentlicher Faktor zur Erreichung der Klimaziele. Dafür ist es aber notwendig, Maßnahmen in den Themenbereichen Kapazitäten, Qualität und Wettbewerbsfähigkeit zu setzen (siehe Grafik).

Jede Verlagerung auf die Schiene setzt zunächst voraus, dass dafür auch die erforderlichen Kapazitäten (Infrastruktur, Terminals, Rolling Stock, Mitarbeiter) verfügbar sind bzw. diese für den steigenden Bedarf auch ausgebaut und effizient genutzt werden. Es muss weiters sichergestellt werden, dass der Verkehrsträger Intermodalverkehr die Qualität liefern kann, die notwendig ist, den Intermodalen Verkehr auch in künftig noch anspruchsvollere Logistikketten einzubinden. Und schließlich müssen Rahmenbedingungen geschaffen werden, welche die Akteure im Intermodalverkehr in die Lage versetzen, in einem fairen Wettbewerb untereinander tätig zu sein und vor allem gegenüber dem Straßengüterverkehr überzeugen zu können.

CombiNet hat dazu sieben Handlungsfelder identifiziert und darin einerseits konkrete Maßnahmen zur Umsetzung bzw. zur Gestaltung aufgezeigt. Andererseits werden dazu notwendige Rahmenbedingungen vorgeschlagen. Deren Adressaten sind nicht nur ausschließlich die Verkehrspolitik, ►

Bild: CombiNet





sondern auch die Akteure im System selbst sind aufgerufen, Ihren Teil zur Umsetzung zu leisten:

◆ [Marktfördernde verkehrspolitische Rahmenbedingungen](#)

Einer der wohl wichtigsten Bereiche ist die Schaffung von Rahmenbedingungen, welche fairen Wettbewerb der Verkehrsträger ermöglichen und welche den Akteuren im Intermodalverkehr Planungssicherheit geben, die notwendigen Investitionen in den Kombinierten Verkehr auch nachhaltig tätigen zu können. Hierunter fallen etwa die Themen Investitionsförderungen für Terminals und Equipment, eine faire Anlastung externer Kosten für alle Verkehrsträger, Förderungen und Entlastungen des Schienengüterverkehrs bei Energie, Steuern und Infrastrukturkosten.

◆ [Kapazitäts- und Qualitätssicherung in der Schienen- und Terminalinfrastruktur](#)

Ebenfalls ein zentraler Punkt ist die Schaffung von ausreichender Infrastruktur auf der Schiene. Hier adressierte Maßnahmen betreffen zum einen die Bereitstellung von Schieneninfrastruktur - etwa durch den Ausbau von Terminals oder den güterverkehrsgerechten Ausbau der Infrastruktur (Strecken, Abstell- und Überholgleise, Kreuzungsmöglichkeiten). Zum anderen betrifft dies auch den effizienten Betrieb auf der Infrastruktur - etwa durch eine flexible Trassenvergabe oder die Einführung zusätzlicher Qualitätskriterien.

◆ [Entwicklung von HUB-Terminals](#)

Um eine internationale Bündelung weiter zu stärken, sollen zentrale Knotenpunkt-Terminals

(Hub-Terminals) sowohl für den Maritim- wie auch den Kontinentalverkehr entwickelt werden, welche über die notwendigen Ressourcen und auch Servicefunktionen verfügen. Hier sind insbesondere marktadäquate Öffnungszeiten und genügend Umschlag- und auch Abstellkapazitäten gemeint. Dies ist, ebenso wie die Bereitstellung von Infrastruktur, nicht nur ein nationales Thema.

◆ [Etablierung eines nationalen KV-Netzwerkes](#)

In Fortsetzung des Hub-Gedankens sollte in Österreich wieder ein marktfähiges nationales Intermodalnetz aufgebaut werden, um auch peripherere Regionen mit leistungsfähigen KV-Angeboten zu versorgen.

◆ [Digitalisierung und „Industrialisierung“ des KV](#)

Der Schienengüterverkehr erfordert nach wie vor noch große Anstrengungen im Bereich der Digitalisierung und der Entwicklung effizienter, europaweit einheitlicher Betriebsformen. Weitreichende technische Entwicklungen wie etwa die digitale, automatische Kupplung (DAK) sollten ebenfalls zum Vorteil des KV-Systems genutzt werden, beispielsweise durch Pilotanwendungen wie etwa dem genannten Nationalen KV-Netz.

◆ [Emissionsfreie Intermodale Transportkette](#)

Der wesentliche Systemvorteil des Kombinierten Verkehrs ist die Nutzung der Vorteile aus beiden Welten, Straße und Schiene. Nachdem der Hauptlauf auf der Schiene schon vielfach emissionsfrei abgewickelt wird, sollen Maßnahmen im Terminal - z.B. durch emissionsfreien Umschlag - und durch den Einsatz emissionsfreier Fahrzeuge im Vor- und Nachlauf dazu beitragen, die gesamte Kette klimaneutral zu gestalten.

◆ Ausbildung, Qualifizierung, Motivation

Ein zentrales Element für die künftige Entwicklung des Kombinierten Verkehrs ist die Verfügbarkeit von qualifizierten Mitarbeitern in allen Bereichen des Schienenverkehrs und auch in der Logistik. Dies betrifft sowohl die Quantität an verfügbaren Fachleuten wie auch die Qualität und hier vor allem das Wissen über den Bereich Bahn. Hier sind Maßnahmen auf allen Ebenen der Ausbildung und Rahmenbedingungen erforderlich, um den steigenden Bedarf abdecken zu können.

Wesentlich ist dabei aus Sicht von CombiNet, dass hinter einem generellen Plan stets auch konkrete Maßnahmen stehen, die dann auch konsequent umgesetzt werden und anhand derer der Erfolg

der Umsetzung auch konkret gemessen werden kann. Ziel ist es, mittels dieser Maßnahmen einen möglichst großen Verlagerungseffekt von Verkehr auf die Schiene zu erzielen und damit einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der nationalen und internationalen Klimaziele zu leisten.

Combinet wird sich auch weiterhin für die Umsetzung dieser vorgeschlagenen Maßnahmen einsetzen. Mit dem BMK sind noch weitere Schritte vereinbart, und auch mit anderen Organisationen aus dem Bahnsektor besteht bereits ein reger Austausch, um das Thema Förderung des Schienengüterverkehrs in Summe gemeinsam voranzutreiben. Sollten Sie Inputs und Ideen für die Weiterentwicklung des Kombinierten Verkehrs haben, steht Ihnen unser Generalsekretär jederzeit gerne zur Verfügung.

ERICH POSSEGGER

**WIEN
CONT**
ein unternehmen der **wienhold!ng**

**WE NEVER
STOP GIVING
THE BEST
NON-STOP
TERMINAL
SERVICES**

UNSTOPPABLE



Bild: Blum Gruppe

Blum Gruppe empfiehlt ein Gütesiegel für die Bahnlogistik

Ein knappes Drittel der transportierten Gewichte im Versand verlädt der Vorarlberger Beschlägehersteller Blum auf die Schiene. Diesen Wert will das Familienunternehmen langfristig auf 50 Prozent steigern. Bei den unverzichtbaren Lkw-Transporten verhindern intelligente Rundläufe Leerfahrten – damit gelangen die Produkte so ressourcenschonend wie möglich zu Kunden auf der ganzen Welt.

HÖCHST. Blum ist seit 70 Jahren in Bewegung. Was der Firmengründer Julius Blum am 1. März 1952 mit der Herstellung von Hufstollen für Pferde begonnen

hat, präsentiert sich heute als ein weltweit führender Hersteller von Möbelbeschlägen. Die Klappen-, Scharnier-, Auszug- und Pocketsysteme sowie Bewegungstechnologien des Vorarlberger Traditionsunternehmens werden in über 120 Länder der Welt geliefert. Hauptabsatzgebiet ist die Europäische Union mit einem Umsatzanteil von 44 Prozent, gefolgt von den USA als größter Einzelmarkt mit 13 Prozent, die anderen Märkte weltweit tragen 43 Prozent zum Gesamtumsatz bei. Die Blum-Gruppe beschäftigt weltweit 8.800 Mitarbeitende, davon 6.600 Fachkräfte im „Ländle“. Es gibt acht Werke in Vorarlberg, weitere Produktionsstätten in Polen, USA und Brasilien sowie 33 Tochtergesellschaften beziehungsweise Repräsentanzen.

Als Familienunternehmen hat sich Blum dem Klimaschutz verpflichtet. Die dafür realisierten Maßnahmen erfassen alle Unternehmensbereiche. Das Transportlogistik-Team arbeitet seit Jahren daran, die Produkte

klimaverträglich zu liefern und setzt auf nachhaltige Lösungen. Bei den Lkw-Verkehren kommen Euro 6 Trucks mit Doppelstock- und Schnellverladetechnik zum Einsatz. Die meisten Straßentransporte erfolgen in Form von Rundläufen – mit Gegenfahrten werden leere Container vermieden. Täglich verlassen rund 60 Sattelzüge mit Möbelbeschlägen die Blum-Produktionsstätten in Vorarlberg. Die Unternehmen Braun Spedition, Gebrüder Weiss, Road International, Scheffknecht Transporte und Transkona Logistik sind einige der langjährigen, lokalen Partner im Landverkehr.

„Wir haben den ehrgeizigen Anspruch, beim Transport so viel CO₂ wie möglich einzusparen und das gelingt uns nur, indem wir viel Güterverkehr auf die Schiene verlagern“, informiert der Leiter der Transportlogistik, Ingmar Blum, über das klar definierte Ziel. Das Unternehmen verfügt über einen eigenen Bahnanschluss im Werk 7 in Dornbirn zum Güterterminal in Wolfurt. Bis zu acht Zuggarnituren werden wöchentlich zwischen Dornbirn und Wolfurt hin und her bewegt – das sind jährlich rund 5.300 Überseecontainer, die auf der Schiene anstatt auf der Straße sind. Durch den „Blum-Shuttle“ vermeidet der Beschlägehersteller rund 7.000 Lkw-Fahrten im Jahr und spart dadurch 69 Tonnen CO₂ ein. Mit Exportzügen gelangen die Boxen in die europäischen Seehäfen. Auch auf der „Eisernen Seidenstraße“ nach China werden mit einem geänderten Routing regelmäßig Container auf der Schiene transportiert.

Im Bahntransport ist Blum in Vorarlberg eines der aktivsten Unternehmen im Intermodal-Verkehr. Man investiere sehr viel Energie in das System Schiene und wolle das gemeinsam mit Rail Cargo Austria noch weiter ausbauen, so Ingmar Blum. Die in Spitzenzeiten überlasteten Strecken in die Seehäfen am Nordwestkontinent und die Organisation der Seehafenhinterlandverkehre auf der Schiene bringen auch für den Beschlägespezialisten einige Herausforderungen mit sich.

Das Expertenteam der Transportlogistik bei Blum hat noch einige Ideen, um die Aktivitäten im Schienengüterverkehr weiter anzukurbeln. Die Einführung eines staatlichen Gütesiegels für Unternehmen mit regelmäßigen Bahntransporten ist eine davon. „Für viele Kunden wäre es wichtig zu wissen, dass wir ein ständig genutztes Anschlussgleis haben. Mit einem Gütesiegel auf den Rechnungen und bei bestimmten Angebotslegungen könnten Unternehmen ihr Engagement für die Bahnlogistik mit Nachdruck vor Augen führen und bekämen einen ganz neuen Stellenwert“, erklärt der Logistikexperte und ergänzt: „Das wäre außerdem ein zusätzliches Verkaufsargument für die heimischen Handels- und Industriebetriebe.“



Bild: ICL

Mit der ICL Independent Container Line hat der Beschlägehersteller einen zuverlässigen Partner im Transatlantik-Verkehr.

Der Beschlägespezialist schickt von Vorarlberg ausgehend tausende TEU im Jahr auf die Reise. Dafür nutzt das Familienunternehmen ein Streumodell zur Risikominderung. Die Verschiffungen erfolgen ex Hamburg, Rotterdam, Antwerpen und Triest. Dabei führen ausgewählte Speditionsdienstleister wie zum Beispiel cargo partner, DHL Global Forwarding, DSV Air & Sea, Gebrüder Weiss, JCL Logistics, Kühne+Nagel oder Logwin Air + Ocean Regie. Mit den Logistik-Dienstleistern und Seefracht-Spezialisten arbeitet Blum seit Jahrzehnten partnerschaftlich zusammen. Davon profitiert auch die im Transatlantik-Verkehr engagierte Reederei ICL Independent Container Line. Mit ihr verschifft Blum circa 50 Prozent der USA-Exporte. Dabei schätzt das Team besonders die integrierten Logistiklösungen mit dem eigenen Containerterminal im Hafen Wilmington in North Carolina, ergänzt um fix zugewiesene Lkw-Nachlauftransporte in Nordamerika. Das bringt Stabilität in die interkontinentale Logistikkette – und ist derzeit besonders wichtig. Noch dazu verfügt ICL Independent Container Line seit Herbst 2021 über ein eigenes Containerdepot in Vorarlberg.

In der Zusammenarbeit mit den anderen Linienreedereien, die mit Unterstützung durch sieben Seefrachtspeditionen erfolgt, konnte gemeinsam schon viel bewegt werden, aber laut Blum ist noch Luft nach oben: „Es gibt inzwischen Anbieter mit Gesamtlösungen für Leercontainer, Zugsysteme und Schiffsplätze, aber wir brauchen noch mehr Beweglichkeit und Innovationen in dieser Hinsicht.“

JOACHIM HORVATH

Bild: Henkel CEE



Im Wiener Waschmittelwerk von Henkel CEE wird die intermodale Transportlogistik seit Jahren erfolgreich praktiziert.

Henkel CEE hat große intermodale Ambitionen

Klimaschutz ist ein integraler Bestandteil im Geschäftsmodell von Henkel CEE. Dafür wird eine deutlich stärkere Nutzung der Bahnlogistik angestrebt. Patrick Csar, Logistics and Export Manager Laundry & Home Care, beleuchtet die diesbezüglichen Pläne des Unternehmens und die damit verbundenen Herausforderungen.

WIEN. Schon jetzt transportiert der Konsumgüterhersteller Henkel CEE beträchtliche Mengen Wasch- und Reinigungsmittel im intermodalen Verkehr auf der Schiene. Doch es gibt noch ein enormes Wachstumspotenzial für die Bahnlogistik. Auf etwa 40 Prozent soll die Quote der Straßengüterverkehre auf den Langstrecken sinken. Weniger halten die Logistikexperten des von Wien aus geführten Unternehmens, das hier als regionale Zentrale für Osteuropa fungiert, für nicht zielführend. Schließlich muss die jederzeitige Versorgungssicherheit der Kunden gewährleistet sein. Weil auch auf der Schiene unvorhergesehene Ereignisse wie Streckensperren oder Zugausfälle auftreten können, benötigt man weiterhin Alternativen auf der Straße. Die sollten dann aber so umweltfreundlich wie möglich sein. Schon jetzt pendeln drei Gas-Lkw im Rundlaufverkehr zwischen Serbien und Österreich.

Für Patrick Csar, Logistics and Export Manager Laundry & Home Care bei Henkel CEE, ist der Kombinierte Verkehr Schiene – Straße ein großes Thema. Der gebürtige Wiener koordiniert die Versandlogistik von vier Wasch- und Reinigungsmittelwerken in Wien, Polen, Ostungarn und Serbien. Deren Gesamtausstoß beträgt rund 1,8 Millionen Paletten im Jahr. Das Werk in Wien Erdberg versendet rund 14.000 Ladungen an Flüssigwaschmitteln. Rund 50 Prozent der Volumina erreichen über das vollautomatische Hochregallager mit 55.000 Palettenstellplätzen in Wien Meidling die Endkunden in Österreich, Ungarn, Slowakei, Tschechien, Slowenien und Kroatien. Die andere Hälfte startet direkt von der Waschmittelfabrik die Reise zu den europäischen Vertriebsniederlassungen des in Düsseldorf ansässigen Henkel-Konzerns.

Nachhaltigkeit besitzt einen hohen Stellenwert für den Konsumgüterkonzern. Anspruch des Unternehmens ist Klimaschutz entlang der gesamten Wertschöpfungskette von der Beschaffung bis zur Auslieferung. Das will man langfristig mit einer Bahnquote von rund 60 Prozent in der Versandlogistik erreichen. Bis dahin ist es noch ein weiter Weg. Zwar laufen die jährlich knapp 600 Deutschland-Ladungen der Wiener Produktion schon jetzt zu 100 Prozent auf der Schiene. Dafür bietet ein Logistikdienstleister eine Lösung mit kranbaren Trailern, während auf anderen West-Routen auch Lösungen mit 45 Fuß Containern im Einsatz sind. Jedoch erfolgt der Warenversand nach Ost- und Südosteuropa fast zur Gänze auf der Straße.

„Uns fehlen in den meisten CEE-Ländern noch die Zug- und Terminkapazitäten für die starke Nutzung von intermodalen Transportkonzepten“, stellt Patrick Csar fest. Ferner ortet er noch Defizite bei den Investitionen in das Equipment. Dazu kommt die überschaubare Zahl von Logistikdienstleistern mit gut eingespielten Transportlösungen im Kombinierten Verkehr. Bei Henkel CEE beschränkt sich das Partnerspektrum auf fünf bis sechs Spezialisten aus Österreich, Deutschland und Belgien. Ihnen verdankt das Unternehmen einige regelmäßig genutzte Bahnverbindungen nach Deutschland und BeNeLux. Auf zahlreichen anderen ins Auge gefassten Routen gibt es noch viel Luft nach oben.

„Bei den Lieferungen von unserem serbischen Werk nach Deutschland beträgt der KV-Anteil derzeit ungefähr 15 Prozent. Zwischen Ungarn und Deutschland sind es circa 40 Prozent“, entnimmt Patrick Csar seinen Aufzeichnungen. Das polnische Waschmittelwerk hat noch einen hohen Lkw-Anteil. Jüngster Erfolg bei der Weiterentwicklung der KV-Strategie von Henkel CEE ist die Kombination von Straßen- und Bahntransporten für rund 750 Ladungen von Serbien nach Deutschland. Dabei legen die Trailer die erste Reiseetappe bis nach Ostösterreich per Lkw zurück. Im Hafen Wien Freudenua erfolgt die horizontale Umladung der Ladungen auf das Zugsystem der Firma Helrom für die Weiterleitung in die Henkel-Zentrale in Düsseldorf. Das von Gebrüder Weiss koordinierte Konzept kommt ohne kranbare Sattelaufleger aus, von denen es in Europa noch viel zu wenige gibt.

Ökologisch betrachtet spart das rund 500 Tonnen CO₂ im Jahr. Der intermodale Verkehr dauere im Vergleich zu den durchgehenden Lkw-Transporten ein wenig länger. Man bezahle dafür auch ein bisschen mehr. Aber das decke sich mit der Nachhaltigkeitsstrategie von Henkel CEE, fasst Patrick Csar seine Eindrücke zusammen. Zuversicht-



Bild: Gebrüder Weiss

Patrick Csar, Logistics and Export Manager Laundry & Home Care bei Henkel CEE.

lich stimmen ihn die Pläne für zahlreiche neue Bahnterminals in Serbien. „Das kommt unseren Bestrebungen für eine verstärkte Nutzung der Bahnlogistik entgegen“, räumt er ein. Allerdings müsse der Schienengüterverkehr jetzt schon um jede freie Bahntrasse auf den stark befahrenen Strecken kämpfen, da viele europäische Länder die Personenzüge bevorzugen. Das könnte sich in der Zukunft noch verstärken, befürchtet er.

Maritime Ladungen von Henkel CEE laufen schon lange größtenteils auf der Schiene. Rund 4.500 TEU werden an die Absatzmärkte im Nahen/Mittleren Osten, in der Region Asien-Pazifik bis Australien sowie nach USA und nach Mexiko verladen. Der Großteil der Seefrachten wird über Koper und Rijeka verschifft. Bei Reefer Containern rücken auch Häfen wie Hamburg und Antwerpen in den Fokus, weil man hier leichter und zu attraktiveren Konditionen das entsprechende Equipment bekomme, wie Patrick Csar einräumt. Auf die verspäteten Schiffsabfahrten und deutlich gestiegenen Kosten für die Containerlogistik könnte man gut verzichten.

Henkel CEE wickelt alle Exportverkehre in Form von Komplettladungen und Full Container Loads (FCL) ab. Dabei achtet man auf einen hohen Verdichtungsgrad der Transportbehältnisse. Die Attraktivität der Bahnlogistik wächst mit dem Transportvolumen. Mit dem angestrebten Ausbau der intermodalen Verkehre will das Unternehmen sein Maßnahmenpaket für den Klimaschutz aktiv vorantreiben. „Wir haben genug Ladungen“, sagt Patrick Csar. Allein das Exportaufkommen der vier Werke in seinem Zuständigkeitsbereich beansprucht rund 37.000 FTL/FCL. Da wäre ein 60%iger Anteil der Bahnlogistik gleichbedeutend mit rund 22.000 Bahnsendungen.

JOACHIM HORVATH

Bild: Gebrüder Weiss



Die Zusammenarbeit mit dem Logistikdienstleister Gebrüder Weiss besteht seit über 25 Jahren.



Bild: ÖBB Resch

Jetzt noch mehr Klimaschutz für die Bahnlogistik in Linz

Der Bahnhof Linz Verschiebebahnhof Stadthafen ist ein zentraler Güterumschlagplatz im Industriegebiet der Landeshauptstadt.

Jährlich erreichen und verlassen rund 2 Millionen Tonnen Güter aus aller Welt den Bahnhof Linz Verschiebebahnhof Stadthafen klimafreundlich über die Schiene. Sie möglichst effizient und ressourcenschonend am Industriestandort Linz zu verteilen beziehungsweise Güter aus Linz an ihre Zielstandorte zu transportieren, ist das Ziel der ÖBB und der Linz Service GmbH. Dazu leistet die in einer rund zweijährigen Bauzeit realisierte vollständige Elektrifizierung und Modernisierung der Infrastruktureinrichtung einen wichtigen Beitrag.

„Damit entfällt der Wechsel von Elektro- auf Dieseltriebfahrzeuge. Das spart nicht nur CO₂, sondern erleichtert auch die Betriebsabwicklung an diesem Standort. Wir

schaffen mit dieser Modernisierungsmaßnahme eine weitere Voraussetzung dafür, dass die ÖBB auch im Gütertransport ihrer Rolle als größtes Klimaschutzunternehmen des Landes gerecht werden“, so ÖBB-Infrastruktur Vorstand Johann Pluy.

Neben der Elektrifizierung tragen der Umbau und die Neuverlegung der Gleise zu einem reduzierten Verschubaufwand bei. Durch die Errichtung einer sogenannten Gleisschleife, also eines zusätzlichen Gleises im Gleisdreieck an der Mühlkreisautobahn, entstand eine Direktfahrmöglichkeit zwischen Linz Hauptbahnhof und Linz Verschiebebahnhof Stadthafen.

Rund eine Stunde Arbeitszeit kann so pro Güterzug und Richtung eingespart werden, weil Züge dadurch künftig direkt in den Bahnhof Linz Verschiebebahnhof Stadthafen geführt werden können und der Umweg über den Bahnhof Linz Verschiebebahnhof West entfällt. Im Bahnhof stehen nun außerdem zehn Gleise zur Verfügung, drei davon wurden verlängert, um die steigende Nachfrage auch in Zukunft gut abwickeln zu können.

Insgesamt wurden rund 41,9 Mio. Euro laut genehmigtem ÖBB-Rahmenplan in die Modernisierung investiert, finanziert durch die Projektpartner ÖBB-Infrastruktur AG und die Linz Service GmbH. Die EU fördert dieses Projekt mit maximal 8,6 Mio. Euro. Die Vorteile beschränken sich dabei nicht nur auf den Bahnhof selbst, sondern stärken den gesamten Wirtschaftsraum und kommen der Forderung nach einer zunehmenden Verlagerung des Gütertransports auf die Schiene nach.

Für den Linzer Bürgermeister Klaus Luger zählt das Hafenviertel zu den spannendsten Entwicklungsgebieten der Stadt. Der nun fertiggestellte Verschiebebahnhof sei ein wesentlicher Meilenstein für eine effizientere Infrastruktur am Wirtschaftsstandort Linz. Gleichzeitig leiste die vollständige Elektrifizierung des Verschiebebahnhofs Stadthafen einen beträchtlichen Beitrag auf dem Weg zu einer klimafreundlichen Industriestadt.

Erich Haider, Generaldirektor der Linz AG: „Als internationales Logistik-Dienstleistungszentrum hält der Linz AG Hafen die Wirtschaft in Bewegung. Die Modernisierung des Linz Verschiebebahnhof Stadthafen sichert Arbeitsplätze, steigert die Effizienz und ist – insgesamt betrachtet – ein eindeutiges Bekenntnis für den Wirtschaftsstandort Linz und Oberösterreich.“

JOACHIM HORVATH

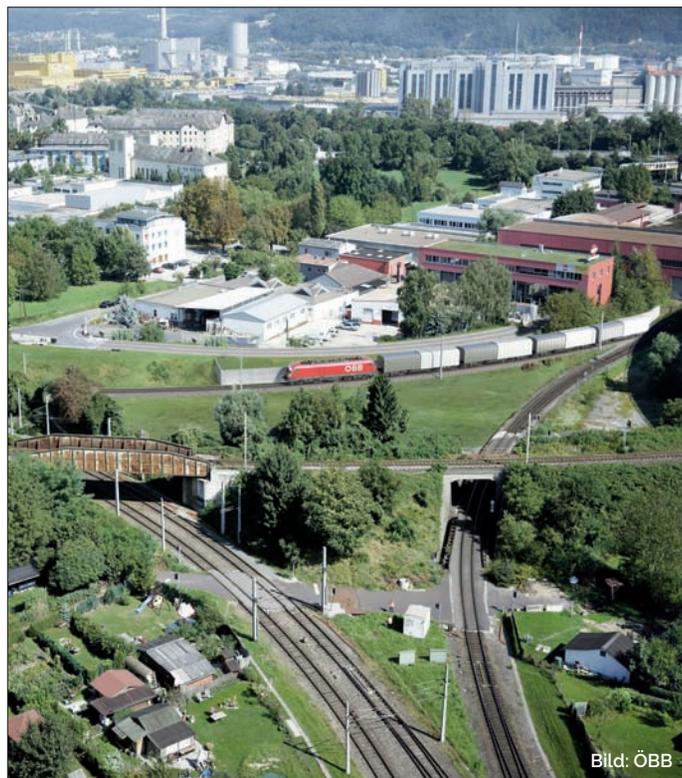


Bild: ÖBB



Co-financed by the Connecting Europe Facility of the European Union



KV-DREHSCHLEIBE ENNS

NEUTRAL ZENTRAL TRIMODAL

www.ct-enns.at

Das „Maxi Terminal Hamm“ nimmt in diesem Jahr den Vollbetrieb auf.



Bild: Lanfer Logistik

100 „Klimabewusstes Unternehmen“: Jahre Lanfer Logistik

Lanfer Logistik baut ein trimodales Containerterminal mit Umschlag- und Lagermöglichkeiten für die von BASF entwickelten Groß-Tankcontainer (B-TC). Nach Fertigstellung wird das „Maxi Terminal Hamm“ das weltweit erste öffentliche Umschlagterminal mit einem Portalkran mit einer maximalen Tragkraft von bis zu 75 Tonnen sein.

WIEN. Der Name Lanfer steht seit dem Jahr 1922 für Qualität und Zuverlässigkeit in der Logistikbranche. Das Familienunternehmen mit Sitz in Meppen im deutschen Bundesland Niedersachsen ist international tätig und mit über 1.000 Mitarbeitenden an verschiedenen Standorten einer der

führenden deutschen Dienstleister im Bereich Flüssiglogistik für die Chemie- und Mineralölbranche. Geboten werden ein umfassendes Leistungsangebot und innovative Logistikhösungen in den Bereichen Chemie, Kombiniertes Verkehr, Lebensmittel, Schiffsverkehr, Stückgut, Tanklager, Reinigungsanlagen und Schulungen.

Am 15. November 2021 wurde durch die gemeinschaftlichen Unterschriften der Teilhaber die Gründung der MTH GmbH als Betreibergesellschaft des „Maxi Terminal Hamm“ besiegelt. Damit geht die Inbetriebnahme des neuen Chemielogistik-Knotenpunktes im Herzen Europas in die finale Phase. Vom Standort Hamm aus werden zukünftig effiziente trimodale Verbindungen in Richtung Skandinavien, Vereinigtes Königreich, Süd- und Osteuropa und vor allen Dingen Asien auf der „Neue Seidenstraße“ möglich gemacht.

Die neu gegründete MTH GmbH dient als Muttergesellschaft für das „Maxi Terminal Hamm“, in der die Gesellschafter Lanfer Transporte, Hafen Hamm GmbH, DB Cargo BTT GmbH und Weilke Logistik ihre Interessen bündeln. Als Geschäftsführer wurden Hermann Lanfer (Lanfer Transporte), Maik Rehmer (DB Cargo BTT GmbH) und Jörg Hege- mann (Hafen Hamm GmbH) berufen. Auf dem Gelände der Lanfer Logistik in Hamm entsteht das erste öffentliche Terminal für neue 75-Tonnen-Container. Kernstück der Anlage ist die große Portal- kranbahn mit der entsprechenden Tragkraft.

Das Lanfer-Areal in Hamm bietet seit jeher opti- male Bedingungen für die Chemielogistik. Auf 100.000 m² eröffnen sich hier vielfältige Mög- lichkeiten, unter anderem mit Reinigungsanlagen für Lkw beziehungsweise Tankcontainern sowie einem Misch- und Abfüllzentrum für Lohnferti- gung, Produktion oder Produktmischungen und -veredelung. Direktlademöglichkeiten von Schiffen und Bahnkesselwagen sind vorhanden, ebenso wie zahlreiche Tanks zur Lagerung verschiedenster Produkte. Trimodale Anbindungen an die Auto- bahnen A1 und A2 (Straße), den Datteln-Hamm-



Bild: Lanfer Logistik

Als Partner der chemischen Industrie nutzt Lanfer Logistik verstärkt die Möglichkeiten im Kombinierten Verkehr Schiene-Straße.

past.



future.

ATTRAKTIVE
20 YEARS

Kanal (Wasser) und das Gleisnetz des großen Rangierbahnhofs Hamm (Schiene) runden die Stärken des Standorts ab.

Diese Vorteile werden nun noch einmal enorm erweitert. In Kürze wird das „Maxi Terminal Hamm“ in den Vollbetrieb gehen. Damit erhöht sich die Umschlagskapazität (Bahn – Bahn / Bahn – Lkw) über vier Anschlussgleise auf 52.000 Container. In drei Lagerabschnitten wird eine Lagerkapazität von circa 1.200 Tankcontainern mit bis zu sechsstöckiger Lagerung möglich sein. Dort ist für die Zukunft auch eine Gefahrgut- und Gefahrstofflagerung für verschiedenste Produkte geplant. Es besteht die Möglichkeit für das Handling und die Lagerung von B-TC Tankcontainern mit 45-52 Fuß und bis zu 75 Tonnen. Details dazu erfahren Sie im folgenden schriftlichen Interview mit dem Unternehmen.

ÖVZ: Was waren die Beweggründe für die Realisierung dieses Projekts?

Unser Ziel ist die nachhaltige Verlagerung von Straßentransporten auf die Schiene. Zum einen aus wirtschaftlichen Aspekten für unsere Kunden und zum anderen aus Aspekten der Nachhaltigkeit. Das „Maxi Terminal Hamm“ ist dabei natürlich ein wichtiger Kernpunkt in unseren Zukunftsplanungen.

Welche strategischen Motive stecken hinter dem „Maxi Terminal Hamm“?

Mit dem „Maxi Terminal Hamm“ errichten wir einen neuen Knotenpunkt für die Chemielogistik in

Mitteleuropa mit Anbindungen in alle Richtungen. Auf lange Sicht rücken hier die Märkte in China und Asien in den Fokus.

Bisher werden an den KV-Terminals Portalkräne mit 40 Tonnen Tragkraft eingesetzt. Ihr Projekt liegt deutlich darüber.

Wir sehen bei Lanfer Logistik im neuen Tankcontainertyp des B-TC eine wichtige Optimierungsmöglichkeit für die Industrie als Alternative zum Bahnkesselwagen. Daher werden Depots wie das „Maxi Terminal Hamm“, benötigt. Ergänzt wird das Ganze durch die optimalen trimodalen Anbindungsmöglichkeiten sowie weitere Serviceleistungen an unserem Standort, wie das Misch- und Abfüllzentrum (MAZ), die Lkw-/Tankreinigung (HELA) und Werkstatt.

Welche Erwartungen setzen Lanfer Logistik und die anderen Partner in dieses Projekt?

Der gesamte Standort bietet Leistungen rund um Flüssigprodukte der Chemieindustrie. Das Terminal wird die neue, direkte Schnittstelle zu den Bahnnetzwerken bilden und damit eine umweltgerechte Verkehrsanbindung schaffen.

Welche Bahnrelationen werden anfangs an das „Maxi Terminal Hamm“ angebunden sein?

Seit zwei Jahren besteht hier bereits die direkte Anbindung nach Ludwigshafen mit seinen Gateway-Möglichkeiten. Dazu kommen im Laufe des nächsten Jahres Antwerpen, Hamburg, Ostdeutschland und noch einige mehr.



Bild: Kombiverkehr

Allein mit dem größten Bahnpartner Kombiverkehr hat Lanfer Logistik im Vorjahr 14.330 Tonnen CO₂-Emissionen eingespart.

Welche Bedeutung kommt der Wasserstraße beim „Maxi Terminal Hamm“ zu? Für welche Transporte soll sie zum Einsatz kommen?

Im ersten Bauabschnitt ist aktuell kein direkter Wasserumschlag möglich, da die Containerbrücke zu schwer ist für die örtlichen Gegebenheiten an der Kaimauer. Eventuell werden aber geeignete Anlagen in einer der nächsten Bauphasen realisiert.

Wie hoch ist das Investitionsvolumen?

Es beläuft sich auf einen zweistelligen Millionenbetrag.

Wofür steht der Name Lanfer Logistik?

Wir sind international tätig und eines der führenden deutschen Unternehmen im Bereich Flüssig-

logistik für die Chemie- und Mineralölbranche. Zu unserem Portfolio gehören Transport, Logistik, Lager und Umschlag, Value Added Services sowie Depotleistungen. Im Transportwesen entwickeln sich unsere Aktivitäten aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit immer mehr dahin, intermodale Verkehre zu stärken und mehr Güter auf die Schiene zu verlegen.

Hat ihr Unternehmen auch Beziehungen zum österreichischen Markt?

Mit Lanfer Austria haben wir ein eigenes Subunternehmen in Österreich, das Transporte für die Mineralöl- und Chemieindustrie abdeckt. Daneben betreiben wir diverse Distributionsverkehre ex Hamm nach Österreich und in die Schweiz.

JOACHIM HORVATH



Bild: Lanfer



WIR VERBINDEN ÖSTERREICH MIT DER GANZEN WELT

Navigate

Navigate vermittelt einen nahezu vollständigen Überblick über die effizientesten Verbindungen per Deepsea, Shortsea, Schiene oder Binnenschiff, die über Rotterdam möglich sind. Navigate zeigt Ihnen nicht nur die beste Transportroute an, sondern nennt Ihnen auch die Laufzeit und listet die Logistikunternehmen auf, mit denen Sie zusammenarbeiten könnten.

rotterdam.navigate-connections.com



Bild: Bode Spedition



Die Spedition Bode versteht sich als moderner Logistikdienstleister für den Europa-Verkehr.

Konsequent umweltfreundliche Transportlogistik in Europa

Multimodale Verkehre sind für die Spedition Bode die Basis für die Abwicklung europaweiter Transporte über die Straße, die Schiene oder das Schiff. Das Familienunternehmen vor den Toren von Lübeck stellt täglich sein Umweltbewusstsein unter Beweis. Jedoch sieht man dringenden Handlungsbedarf bei den Zuglängen.

WIEN. Da geht noch viel mehr. Es gibt zahlreiche Industrie-, Handels- und Dienstleistungsunternehmen in Europa, die ihr Engagement im Güterverkehr auf der Schiene ausbauen wollen. Wem die dafür notwendigen Anschlussgleise fehlen, der kann auf den Kombinierten Verkehr ausweichen. Das Resultat einer solchen Vorgehensweise sind

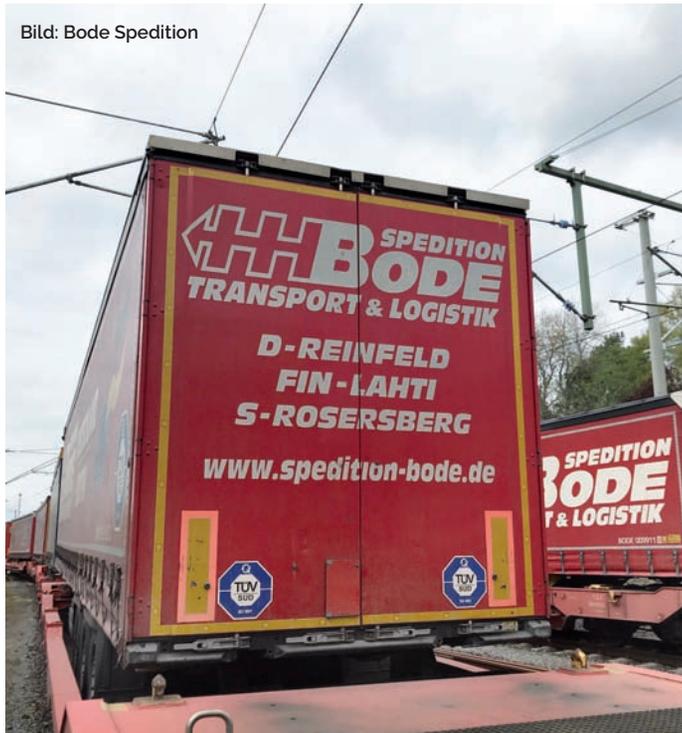
eine verbesserte Umweltbilanz und höhere Nutzlasten pro Transporteinheit. Bei 280 Tonnen Fracht beträgt der Einsparungseffekt im Vergleich zum Straßenverkehr eine Ladung. Da kommt bei Großverladern aus den Branchen Chemie, Lebensmittel oder Papier schnell einiges zusammen. Eine intensive Beschäftigung mit der Materie kann sich für ihre Logistiker lohnen.

„Vielen Europäern ist leider noch nicht klar, wie viele Güter man im Kombinierten Verkehr Schiene-Straße ökonomisch und ökologisch sinnvoll transportieren kann“, stellt Stev Etzrodt fest. Der Geschäftsführer für die Auslandsgesellschaften der Spedition Bode in Lübeck hat gemeinsam mit seinem Team eine leistungsfähige KV-Sparte aufgebaut. Sie stützt sich auf rund 900 Stück bahntaugliche Trailer, Kühl- und Trockencontainer für den umweltfreundlichen Transport von rund 25.000 Ladungen im Jahr. Für ihn sind multimodale Logistikkonzepte ab Distan-

zen von 500 Kilometern interessant. Das auch, um den von Jahr zu Jahr knapper werdenden Pool der Lkw-Fahrer ohne Übernachtungen in den Fahrzeugen einsetzen zu können.

Die Spedition Bode ist im Jahr 2010 in den Kombinierten Verkehr Schiene-Straße eingestiegen. „Dabei spielte für uns auch der Umweltgedanke eine Rolle“, reflektiert Stev Etzrodt. Heute schließt das Einsatzgebiet der KV-Operationen neben der mit „company trains“ bedienten Hauptachse von Finnland und Schweden über Dänemark nach Italien diverse Verbindungen zwischen Nordeuropa auf der einen sowie Spanien und Frankreich auf der anderen Seite ein. Über die KV-Drehscheibe in Hannover-Lehrte bestehen regelmäßige Anschlüsse von Lübeck in das Ruhrgebiet, nach Ludwigshafen, Italien, Tschechien, Spanien und Rotterdam. Den Österreich-Verkehr betrachtet Stev Etzrodt als noch ausbaufähig. Das gilt auch für die Bahnverbindungen von/nach Ost- und Südosteuropa.

Man benötige im Kombinierten Verkehr unbedingt paarige Relationen mit Abfahrten an fünf Tagen in der Woche, um gegenüber den Straßentransporten wettbewerbsfähig zu sein, lautet eine Faust-



Mit 100 Prozent bahnfähigem Equipment hat das Unternehmen die Weichen für die Zukunft gestellt.

WELS > VIENNA > BUDAPEST

Rail Cargo Group
Member of **ÖBB**

TransFER Wels-Vienna-Budapest (Intermodal)



Unser Netzwerk aus TransFER Verbindungen, Kombinationen und individuellen Routen von Europa bis nach Asien. Reinklicken, ausprobieren, Möglichkeiten finden.

regel in der Zentrale der Spedition Bode. Dazu kommt die Forderung nach einer raschen Ertüchtigung der Schieneninfrastruktur. Derzeit behindern die vielen Baustellen auf dem deutschen Streckennetz den stetigen Ausbau der Aktivitäten in der Bahnlogistik. „Bei der Erhaltung und bei der Weiterentwicklung der Netze für den Schienengüterverkehr wurde in Deutschland und in Europa in den letzten 30 Jahre viel verabsäumt. Das macht sich jetzt leider bemerkbar“, stellt Stev Etzrodt fest.

Was die Spedition Bode besonders vermisst, sind KV-Terminals und Langstrecken-Verbindungen für 750 Meter lange Züge. Momentan sind in Westeuropa 650 Meter die Regel. Am Brenner sowie in Ost- und Südosteuropa müssen sich die KV-Anbieter mit 550 Meter begnügen. Das beeinträchtigt die Wirtschaftlichkeit der Bahnverkehre. Stev Etzrodt wünscht sich einen zügigen Ausbau

Für die Vor-/Nachläufe im Kombinierten Verkehr stehen 37 LNG-Lkw bereit.

sowohl der Netzwerke als auch der Leistungsparameter für den Kombinierten Verkehr Schiene-Straße in ganz Europa. „Je engagierter und zielstrebigere die einzelnen Staaten die dafür notwendigen Projekte umsetzen, umso besser ist das für den Klimaschutz“, lautet seine These.

Die norddeutsche Spedition mit rund 300 Mitarbeitenden an eigenen Standorten im Raum Lübeck, Schweden und Finnland geht dabei mit gutem Beispiel voran. Im Jahr 2021 wurden 100 Stück neue Container und 50 bahnfähige Planentrailer angeschafft. „Das Kundeninteresse ist groß. Deshalb wollen wir weiter ein KV-Vorreiter sein“, betont Stev Etzrodt. Allerdings bekommen nach seinem Empfinden meistens weiterhin die Bestpreis-Anbieter die Transportaufträge, egal ob sie die Hauptläufe auf der Straße oder auf der Schiene bedienen. Hier sollte ein Umdenken zugunsten des Kombinierten Verkehrs einsetzen, wünscht man sich in der Zentrale der Spedition Bode. Das Unternehmen mit einem Jahresumsatz in hoher zweistelliger Euro-Millionenhöhe hat diesen Prozess bereits durchlaufen und wird von seiner Strategie definitiv nicht mehr abrücken.

JOACHIM HORVATH

Bild: Iveco



Bild: Berger Logistik



Seit der Firmengründung im Jahr 1961 nutzt Berger Logistik die Stärken einer modernen Lkw-Flotte.

„Pandemie ist ein enormer Treiber für den Kombinierten Verkehr“

Berger Logistik sorgt seit 1961 dafür, dass die Dinge besser ankommen. Das Unternehmen bietet Transport-, Speditions- und Logistikdienstleistungen für Komplett- und Teilladungsverkehre. Dabei werden alle Verkehrsträger je nach Bedarf der Kunden kombiniert – in ganz Europa sowie von und nach Übersee.

WÖRGL. Berger Logistik mit Hauptsitz in Wörgl in Tirol entwickelt sich konsequent mit den Kunden weiter. Das bringt neue Chancen für den Logistikdienstleister und erweiterte Möglichkeiten für die Auftraggeber. Dabei vertraut das Unternehmen auf die Technik. Spezialisierte Mitarbeitende sorgen dafür, dass Prozesse optimiert, rationalisiert und automatisiert ablaufen. Die eigentliche Transportleistung wird nach den eigenen Qualitätskriterien in einem Netzwerk der besten Dienstleister aus allen Bereichen der Logistik gesteuert. Im Intermodalverkehr sieht Kurt Leidinger, Sprecher der Geschäftsführung der Berger Logistik GmbH, hohes Wachstumspotenzial, wie er im folgenden Interview betont.

ÖVZ: Wie ist das Geschäftsjahr 2021 bei Berger Logistik gelaufen?

Kurt Leidinger: 2021 war ein turbulentes, aber gleichzeitig auch erfolgreiches Jahr.

Was waren die Highlights im Jahr 2021?

Wir sind sehr stark in der Seefracht gewachsen. Auch die Weiterentwicklung unserer Bahngeschäfte muss ich an dieser Stelle positiv herausstellen, ebenso wie das Segment Umladeverkehre. Wir haben einige Kunden wieder gewonnen, weil wir die Lieferketten in diesem schwierigen Marktumfeld aufrechterhalten konnten. Erfreulich ist auch, dass es im Event-Bereich nach dem Covid-bedingten Totalausfall 2020 wieder aufwärts gegangen ist.

Worin bestanden die besonderen Herausforderungen?

Die Umfeldbedingungen sind bei allen Verkehrsträgern so schwierig wie nie zuvor. Gefragt ist vor allem schnelle Reaktion auf verfügbare Transportmittel. In der Seefracht müssen wir enorm hohe Raten akzeptieren, während die Servicequalität immer mehr leidet. Im Lkw-Bereich drehen sich Ladungs- und Frachtraumangebot permanent im Kreis, und im Schienenverkehr gibt es entweder keine Waggons oder kein Personal. In der Luftfracht fehlen ohnehin über 50 Prozent der Kapazitäten am Markt. Für unsere Mitarbeitenden ist es eine enorme Herausforderung, die Kunden in der gewohnt hohen Qualität bedienen zu können.

Im Geschäftsleben gibt es nur eine Konstante – die Veränderung. Wo steht Berger Logistik heute?

Wir sind ein Vollsortimenter in der Spedition und bieten alle Verkehrsträger am Markt an – teils mit eigenen Kapazitäten im Road- und Rail-Bereich. In der Kontraktlogistik

sind wir mittlerweile an zwei Standorten aktiv. Unser Kernmarkt ist der deutschsprachige Raum, dort können wir auch unsere Stärken voll ausspielen: Wir sind nah an unseren Kunden dran, bieten maßgeschneiderte Lösungen und reagieren schnell und flexibel auf ihre Bedürfnisse.

Unsere digitale Landkarte ist in vielen Punkten schon aktiv, hat aber noch viel Wachstumspotenzial. Wir wissen, dass unsere Mitarbeitenden der wesentliche Beitrag zum Erfolg sind, deshalb investieren wir viel in Aus- und Weiterbildung. Als nachhaltiges Unternehmen arbeiten wir natürlich auch konsequent daran, unsere schädlichen Einflüsse auf Mensch und Umwelt zu begrenzen.

Wohin soll sich das Unternehmen in den nächsten Jahren entwickeln?

Wir wollen unser Produktportfolio und auch unsere geografische Ausrichtung erweitern. Im Bahnsegment, insbesondere im Intermodal- und auch Multimodalbereich, sehen wir großes Potenzial. Die Kontraktlogistik, in die wir vor Kurzem eingestiegen sind, ist ein wichtiges Bindeglied zwischen den Verkehrsträgern. Über all dem steht natürlich die Digitalisierung. Denn diejenigen, die Assets vorhalten und steuern können, werden am Ende des Tages den Großteil des Geschäftes abwickeln. Derzeit sucht der Markt eine vernünftige Balance zwischen digitalen Lösungen und echten Transportkapazitäten.

Sind im Jahr 2022 größere Investitionen in Assets, Digitalisierung und Personal geplant?

Wir haben dieses Jahr wichtige Digitalisierungs- und auch Organisationsthemen angestoßen und umgesetzt. Das reicht von einfachen RPA-Prozessen über die Installation von fertigen Tools bis zur Entwicklung von unternehmensspezifischen Systemen und Lösungen. Damit verbunden entwickeln wir schrittweise unser Portfolio weiter, was zu neuen, zusätzlichen Anforderungen im Personalbereich führt, in den wir massiv investieren, um weiter wachsen zu können. Ein interessantes Beispiel, das unsere Innovationskraft verdeutlicht: Unser Tochterunternehmen Berger Ecotrail hat eine neue Produktentwicklung mit einem kranbaren Intermodalaufleger umgesetzt – dieses Equipment werden wir in 2022 verstärkt einsetzen.

Kürzlich hat Berger Logistik einen Bahnshuttle von Zentraleuropa in die Türkei v. v. gestartet. Welche Überlegungen und Erwartungen stehen hinter diesem neuen Produkt? Wie oft und mit welcher Kapazität fährt der Zug?

Wir sehen hohes Wachstumspotenzial im Intermodalverkehr. Unser Ziel ist es daher, konsequent Kompetenz und Kapazitäten aufzubauen. Darüber hinaus ist der Wechselverkehr mit der Türkei aus verschiedenen Gründen starken Schwankungen ausgesetzt. Mit eigenen Kapazitäten können wir unser Geschäft auf sichere Beine stellen. Wir haben verschiedene Routen, die wir gerade entwickeln. Aktuell fahren wir die Strecke Wolfurt - Istanbul/Halkali - Duisburg - Wolfurt. Ein weiterer Ausbau der Kapazitäten ist durchaus möglich.

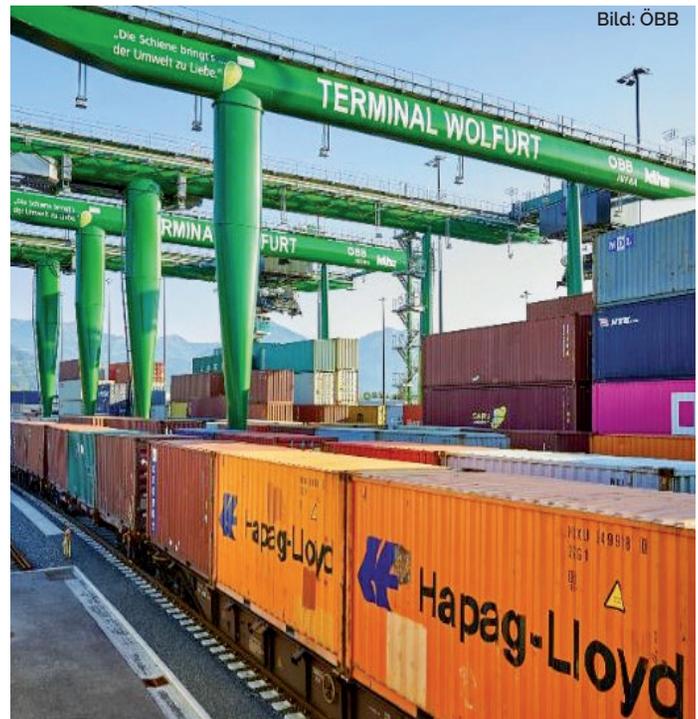


Bild: ÖBB

Im Kombinierten Verkehr erweitert das Unternehmen konsequent die Kompetenz und die Kapazitäten.

Wie stehen die Kunden von Berger Logistik zum Thema Intermodal?

Die Kunden kennen unser Portfolio und vertrauen deshalb auch in dieser schwierigen Marktsituation auf uns. Sie entscheiden aber nicht nach Transportform, sondern nach Verlässlichkeit, Preis, Kapazität und Laufzeit. Wenn wir Konzepte entwickeln, die diese Bedürfnisse abdecken, ist Intermodal die Lösung.

Gibt es Tendenzen zu Transportverlagerungen von der Straße auf die Schiene?

Die Ware sucht sich immer den günstigsten Weg. Das ist eine alte Weisheit in der Logistik. Aber: Ein enormer Treiber für diese Entwicklung war die Pandemie. Sie hat in den letzten Jahren eine extreme Instabilität im Lkw-Verkehr ausgelöst. Teils durch intermittierende Lockdowns und damit verbundene Mengenschwankungen, Stilllegungen von Lkw-Kapazitäten, Fahrermangel und Eingriffen seitens der Gesetzgeber. Dazu kommt die Nachhaltigkeitsdebatte. Für uns ist das aber kein Thema. Wir sind exzellent aufgestellt, weil wir entsprechende Volumina bei uns verantworten und damit attraktive Lösungen anbieten können.

Welche An- und Herausforderungen sind damit verbunden?

„Die Liste ist lang. Um nur eine Auswahl zu nennen: Nicht optimal abgestimmte Bauarbeiten entlang der Balkan-Tras-

Bild: Berger Logistik



Die Firmenzentrale in Wörgl ist für alle Mitarbeitenden mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar.

einem klar definierten Servicelevel an uns stellt. Das führt uns wieder zu Verlässlichkeit, Preis, Kapazität und Laufzeit.

Auf welchen Routen macht Berger Logistik sonst noch vom Verkehrsträger Schiene Gebrauch und wie sind die Erfahrungen damit?

Regelmäßige Routen sind zu den Nord- und Westhäfen. Zusätzlich haben wir stabile Verkehre an innerdeutsche Stationen sowie von und nach Italien, die wir in Zusammenarbeit mit privaten und staatlichen Bahnen abwickeln. Bei Problemen wie im Dezember 2021 in Hamburg ist es natürlich ein Vorteil, wenn man auch über eigene Kapazitäten im Lkw-Bereich verfügt.

JOACHIM HORVATH

sen, stark steigende Energiepreise, Kapazitäten in einzelnen Terminals, die einen reibungslosen, pünktlichen Transport nicht zulassen. Alles Anforderungen, die der Kunde mit



EUROPÄISCHER VERKEHRSKNOTEN & ONE STOP SHOP

- Kombiverkehre
- Logistik
- Logistikimmobilien

Am Terminal 1
8402 Werndorf



CARGO
CENTER
GRAZ



Bild: Hupac

Der KV-Operator Hupac betreibt mit 7.700 Wagenmodulen täglich 150 Züge.

„Wir haben Entwicklungspläne mit der Hafan Wien Gruppe“

Für den KV-Operator Hupac AG erlebt der intermodale Verkehr in Europa gerade eine spannende Phase. Deutlichen Mengensteigerungen auf so gut wie allen Verbindungen stehen Beschränkungen wie überlastete Seehäfen und Schieneninfrastrukturen gegenüber. Dabei gibt es so viel Potenzial für die Bahnlogistik wie noch nie.

WIEN. Auch die Hupac AG verzeichnet eine dynamische Entwicklung. Europas führender Netzwerkanbieter im intermodalen Verkehr präsentierte kürzlich eine deutlich positive Mengenentwicklung. Trotz der schwierigen Wirtschaftslage ist das Verkehrsvolumen im Jahr 2021 um 10,7 Prozent auf 1,1 Mio. Straßensendungen gestiegen. Geht es nach den Vorstellungen der Europäischen Union, kann das ruhig so weitergehen. Aber so einfach sind die Dinge im Kombinierten Verkehr nicht. In den letzten Monaten verzeichnete die Bahnlogistik einen immensen Kostenschub. „Alle sprechen vom ‚Green Deal‘, aber die Produktionskosten im Schienengüterver-

kehr sind so hoch wie schon lange nicht mehr“, seufzt Renzo Capanni.

Für den Director Company Shuttle und Director Shuttle Net South East Europa der Hupac ist das ein alarmierendes Signal. „Kunden im Kurz- und Mittelstreckenverkehr bis 600 Kilometer steigen wieder verstärkt auf Straßentransporte um. Auf den Langstrecken verzeichnen wir zahlreiche Anfragen für eine Neuverhandlung der Preise“, berichtet er. Erschwerend hinzu kommen die vielen Baustellen im Bereich der Schieneninfrastruktur. Besonders schlimm sei die Situation auf sämtlichen TEN-T-Korridoren in Deutschland, rund um die Seehäfen in Nordwesteuropa, auf der Verbindung von Budapest nach Belgrad und in Rumänien, beobachtet man in der Hupac-Zentrale. Für Renzo Capanni stellen die Einschränkungen für den Kombinierten Verkehr „eine massive Behinderung unserer Aktivitäten dar“.

Als bedenkliche Entwicklung für den Klimaschutz erachtet der Hupac-Manager das gerade in Kraft getretene „Mobility Package“ der Europäischen Union. Dieses soll zum Beispiel die österreichischen Straßentransporteur vor den Kabotagefahrern der Mitbewerber aus Ungarn, Tschechien, Slowakei, Slowenien oder Rumänien schüt-

Am WienCont-Terminal im Hafen Wien Freudenua zählt man bereits 25 Hupac-Rundläufe in der Woche.

zen. „Bisher erzeugt das aber eher den Effekt, dass die Frachtführer aus den genannten Ländern verstärkt mit Vor- und Nachlauftransporten im grenzüberschreitenden Verkehr in Aktion treten. Das kann nicht Sinn und Zweck der Sache sein“, bemerkt Renzo Capanni. Das umso mehr, weil er die Perspektiven für den intermodalen Verkehr Schiene-Straße in Europa als absolut positiv einschätzt.

Allein auf den Verbindungen zwischen Zentral- und Westeuropa auf der einen sowie der Türkei auf der anderen Seite laufen noch 96 Prozent aller Transporte auf der Straße. Schon die Verlagerung von einem Zehntel dieses Volumens würde dem Kombinierten Verkehr ein erhebliches Mehraufkommen beschern. Davon abgesehen beobachtet man bei der Hupac Tendenzen hin zu einer verstärkten Investitionstätigkeit von zahlreichen Multinationals in Polen, Slowakei, Ungarn, Rumänien und in der Türkei. Damit wollen die Unternehmen die Abhängigkeit von den Lieferanten in Ostasien reduzieren. Damit das nicht zulasten des Klimaschutzes geht, sollen die damit verbundenen Transportkonzepte für die Beschaffung und für den Versand von Waren in Zukunft verstärkt auf der Schiene produziert werden.

„Vor diesem Hintergrund tun wir alles für den Erhalt unserer Wettbewerbsfähigkeit“, kündigt Renzo Capanni im Gespräch mit dem *CombiNet Magazin* an. Dazu läuft bei der Hupac gerade ein mit 300 Mio. Euro budgetiertes Investitionsprogramm. In den nächsten fünf Jahren entstehen neue KV-Terminals in Warschau (auch für die „China Landbridge“), Duisburg und an drei Standorten in Norditalien. Damit einhergehend wird die Fahrzeugflotte um neue Taschenwagen für kontinentale Trailer-Verkehre und 90-Fuß-Containertragwagen ergänzt. Das Unternehmen ist auf der Nord-Süd-Achse zwischen Deutschland, BeNeLux und Italien groß geworden und arbeitet jetzt an einer weiter östlich gelegenen Transversale von Polen über Wien nach Südosteuropa.

Dabei spielt das WienCont-Terminal im Hafen Wien Freudenua eine wichtige Rolle. Hier bekundet das Hupac-Management großes Interesse an einer Kapazitätserweiterung. „Dieses Projekt wollen wir gemeinsam mit der Hafen Wien Gruppe in Angriff nehmen“, bemerkt Renzo Capanni. Wenn die Hupac in Wien weiter so stark wächst wie in den letzten zwei Jahren, sollte das möglichst bald geschehen. Aktuell betreibt der Schweizer KV-Operateur jede Woche 25 Rundläufe zwischen Rotterdam, Geleen (NL), Ludwigshafen, Duisburg, Ploiesti bei Bukarest und Istanbul. Das ergibt ein Transportaufkommen von rund 100.000 Straßensendungen im Jahr. Doch es existieren bereits Pläne für die Eröffnung von neuen Verbindungen von Wien nach Warschau und Mailand noch in diesem Jahr. Die neue Bahnstrecke von Wien nach Belgrad/Pancevo besteht seit Anfang März.

JOACHIM HORVATH



Bild: WienCont

 **ROLAND**

**ROLAND
BRINGT'S MIT
INFORMATION.**

Immer wissen, wo der Container gerade ist.
Das ist Qualität. Mehr auf www.rolsped.com

Bild: LTE-group



Seit Monaten sind die Güterzüge der LTE-group voll ausgelastet.

„Kranbare Trailer sind ein Teil der Zukunft in der Bahnlogistik“

Schon jetzt fahren die Güterzüge der LTE-group täglich kreuz und quer durch Europa. „Aber da geht noch viel mehr“, ist CEO Ing. Mag. Andreas Mandl überzeugt. Für ihn steht und fällt der Erfolg der „grünen Logistik“ mit der Verlagerung der im kontinentalen Verkehr bewegten Frachtmengen von der Straße auf die Schiene.

GRAMATNEUSIEDL. Auf der Autofahrt von Wien nach Graz überholt Andreas Mandl einen Lkw-Sattelzug aus Kasachstan. „Was macht der da?“, fragt sich der CEO der LTE-group und Sprecher der Fachgruppe Güterbahnen in der Wirtschaftskammer Österreich. Das von ihm geführte Unternehmen transportiert pro Jahr knapp über 9 Mio. Tonnen Güter auf der Schiene. In diesem Wert sind

auch die Traktionsleistungen der als Adria Transport firmierenden Joint Venture Gesellschaft mit dem Hafen Koper enthalten. Der von 540 Mitarbeitenden erwirtschaftete Gruppenumsatz 2021 beträgt knapp 150 Mio. Euro. Das Operationsgebiet erstreckt sich über zehn Länder von der Nordsee bis zur Adria und dem Schwarzen Meer. Im Jahr 2022 ist die Ausweitung der Eigentraktion nach Italien und Bulgarien geplant.

„Der Frachtmarkt boomt“, berichtet Andreas Mandl. So wie es aussieht, werden kasachische Lkw noch längere Zeit auf den Langstrecken von Zentralasien nach Mitteleuropa und Italien operieren. Denn selbst wenn die Güterbahnen wollten, könnten sie den bestehenden Transportbedarf nicht abdecken. Ihre Kapazitäten sind voll ausgelastet. Viel mehr geht nicht mehr. Das hat auch mit den vielen Baustellen wie etwa in Deutschland, Polen, Slowenien und Rumänien zu tun, die durch die erzeugten Verspätungen einen erheblichen

Kostentreiber darstellen. Doch es gibt noch andere Entwicklungen, die den Bahnlogistikern das Leben schwer machen. Bei der LTE-group zum Beispiel fehlen in Osteuropa die Triebfahrzeuge und in Westeuropa die Lokführer.

Man habe Bedarf für mindestens fünf zusätzliche Lokomotiven und würde gerne 20 bis 25 Lokführer mehr beschäftigen, verlautet es aus der kürzlich von Schwechat nach Gramatneusiedl verlegten Zentrale der LTE-group. Damit befindet sich das im Jahr 2000 gegründete und in 2001 operativ gestartete Unternehmen in prominenter Gesellschaft. Der Arbeitsmarkt ist leergefegt – auch bei den Verschiebern und Wagenmeistern. Von den drei im Vorjahr bestellten Vectron-Lokomotiven gelangte die erste Maschine im Jänner 2022 zur Auslieferung. Auf die zwei anderen Einheiten müssen Andreas Mandl und sein Team jeweils bis zum Februar 2023 und 2024 warten. Aktuell fahren 76 Lokomotiven für die LTE-group. Der Anteil der eigenen Fahrzeuge soll von rund einem Drittel

auf 50 Prozent steigen. Das dürfte eine schwierige Mission werden.

Vor allem im intermodalen Verkehr verzeichnet die LTE-group eine große Nachfrage der Logistikunternehmen und Operateure. Die Züge auf den Verbindungen Rotterdam – Malaszewicze, Hamburg – Graz, Duisburg – Curtici und von Rumänien nach Italien sind seit Wochen voll ausgebucht. Für Kapazitätserweiterungen fehlen derzeit – wie bereits erwähnt – das Equipment und das Personal. „Der Berufsstand des Verschiebers stirbt aus“, befindet Andreas Mandl. Insofern begrüßt er die Maßnahmen zur raschen Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK). Aber damit gewinne man keinen einzigen Neukunden für das System Schiene, wenn dessen Beschaffungs- und Versandabläufe nicht mit der Bahnlogistik kompatibel seien, wendet er ein.

Was der CEO der LTE-group auch vermisst, sind mehr kranbare Trailer für Einsätze im Schienen-



WWW.KALMAR.AT

ÖKO-EFFIZIENT

KALMAR INSIGHT

Performance-Management-Tool
für den Güterumschlag

Kalmar Insight führt benutzerfreundlich Daten aus Ihrer gesamten Flotte zusammen, einschließlich Geräten anderer Hersteller. Sie können Daten von mehreren Standorten sammeln und Mobil oder im Büro auf diese Informationen zugreifen. Nutzen Sie die Echtzeitinformationen und ergreifen Sie Maßnahmen, um die Betriebsabläufe sofort zu verbessern.

KALMAR ELEKTRO REACHSTACKER

Mit Elektroantrieb von Natur aus produktiv.

Der elektrisch angetriebene Reachstacker von Kalmar mit Tragfähigkeiten von bis zu 45 Tonnen kann dazu beitragen, die Ökoeffizienz Ihres Betriebes zu verbessern und gleichzeitig ein Höchstmaß an Produktivität und Sicherheit zu gewährleisten. **Batteriebetrieben, erzeugt Ihr Elektro Reachstacker keine CO² Emissionen, was den Einsatz sauber und sicher macht.**



Bild: LTE-group



Mag. Andreas Mandl, CEO der LTE-group

güterverkehr. Dabei liegt hier das größte (und einfachste) Verlagerungspotenzial von der Straße auf die Schiene. Diese Fahrzeuge sind nur geringfügig teurer in der Anschaffung und haben ein wenig mehr Eigengewicht. Nachteile, die die Politik mit geringen Fördermitteln rasch wettmachen könnte. Die Technologien für die Verladung von nicht kranbaren Trailern auf die Schiene bezeichnet Andreas Mandl als „gut durchdachte und hoch spezialisierte Insellösungen, die sich aber niemals im gesamten EU-Raum umsetzen lassen“. Umso sinnvoller empfindet er Förderungen für die Hersteller und Anwender von kranbaren Trailern. „Letztere sollten die finanzielle Mehrbelastung der Bahnlogistik im Verhältnis zu den Straßentransporten von den Staaten abgegolten bekommen“, empfiehlt der CEO der LTE-group. Wenn dann die benötigten Taschenwagen und Lokomotiven in ausreichender Anzahl vorhanden sind, kann die Bahnlogistik so richtig florieren.

JOACHIM HORVATH

LTE-group wird noch vielfältiger und europäischer

Die Zentrale der LTE Logistik und Transport GmbH wurde von Schwechat nach Gramatneusiedl verlegt.

Nach dem Jahr 20 seit dem ersten Bahntransport von Marchtrenk nach Waldmühle verfügt die LTE-group über ein europäisches Netzwerk zwischen den Häfen des Atlantiks, des Mittel- und Schwarzen Meeres. Auch deshalb erwartet Geschäftsführer Andreas Mandl ein spannendes Jahr 2022.



Bild: LTE-group

Zwar musste die Branche der Pandemie auch 2021 ihren Tribut zollen. Jedoch ist die LTE-group ihrem Wahlspruch treu geblieben und hat in den vergangenen Monaten einige weitere Meilensteine gesetzt.

Mit der „LOCMASTA“ geht nach ihrer Fertigstellung 2022 eine Servicestation für Taurus, Vectron und TRAXX-Lokomotiven an einem wichtigen Knoten in Zentraleuropa in Betrieb. Der Neubau in Gramatneusiedl (NÖ) wird Stützpunkt für untere Instandhaltungsstufen, aber auch Standort für Schulungen und für die neue Zentrale der LTE-group.

Schließlich kündigt sich an, dass 2022 mit Italien und Bulgarien das Dutzend der europäischen Partnerunternehmen vervollständigt wird. „Die zehn Länder unserer Gruppe und unsere zwei Schwestergesellschaften bieten mittlerweile Komplettlösungen mit eigenen Wagen an – auch dieses Feld werden wir weiterhin ausbauen“, erläutert Andreas Mandl.



Bild: WLC

Mit der neuen Marke WLC positioniert sich die Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH stärker am europäischen Markt.

WLC: 15 Jahre „Excellence in Transport“

Seit der Gründung im Jahr 2007 ist die WLC - Wiener Lokalbahnen GmbH stetig gewachsen. Das dürfte so weitergehen, wenn das Unternehmen Lösungen für den Fachkräftemangel im Eisenbahngewerbe findet. Mit der neuen Niederlassung in Prag will Geschäftsführer Bernd Müller noch mehr Fracht für den Schienengüterverkehr gewinnen.

WIEN. Seit 15 Jahren fährt die WLC, einst als Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH gegründet, Güterzüge kreuz und quer durch Europa. Damit leistet die Tochtergesellschaft der Wiener Lokalbahnen einen wichtigen Beitrag für die umweltfreundliche Transportlogistik. „Aber man muss in diesem

Geschäft mehr bieten, um auf lange Sicht wettbewerbsfähig zu sein“, analysiert Geschäftsführer Bernd Müller. Schon seine Vorgänger in dieser Position haben das Unternehmen breiter aufgestellt. Sie entwickelten die WLC zu einem vielseitigen Anbieter, der seine Kunden aus dem Kreis der Logistikunternehmen und Containeroperatoren bei Bedarf auch in den Bereichen Waggonmanagement und Verschub unterstützt.

„Als reiner Carrier ist man jederzeit austauschbar“, lautet die Einschätzung von Bernd Müller. Es lässt sich zumindest darüber diskutieren, ob das zutreffend ist. Denn je schwerer sich die Güterbahnen bei der Anstellung von Lokführern, Verschubmitarbeitenden und Wagenmeistern tun, umso besser sind die Chancen von Anbietern mit einer ausreichenden Personaldecke. Da kann die ausschließliche Carrier-Tätigkeit in der momentanen



Bild: WLB-Lusser

WLC-Geschäftsführer Bernd Müller:
„Wir haben 2021 unsere Ziele erreicht.“

Situation vielleicht reichen. Aber irgendwann wird der Corona-Spuk vorbei sein, und dann könnte sich die Strategie der WLC als goldrichtig erweisen. Das Unternehmen bereitet sich schon darauf vor. So ist in 2022 der Baustart für eine Waggonwerkstätte für den Eigenbedarf und für Drittkunden im Hafen Wien geplant.

Im Jahr 2021 hat die WLC gemeinsam mit der Muttergesellschaft Wiener Lokalbahnen die „Traincadamy“ – ein eigenes Ausbildungszentrum für Lokführer, Wagenmeister, Verschieber und Bahnberufe allgemein – eröffnet. Hier werden die zukünftigen Fachkräfte bis zum Erhalt der Berufsbefähigung geschult. Der entsprechende Arbeitsmarkt ist leergefegt. Das auch, weil in Österreich eine staatliche Ausbildung für diese so dringend benötigten Berufsgruppen fehlt. Wer die damit verbundenen Kosten als Privatperson selber trägt, muss dafür aus eigenen Mitteln einen deutlichen fünfstelligen Betrag in Euro aufbringen. Zwar winkt dann mit ziemlicher Sicherheit rasch eine Fixanstellung bei einem Eisenbahnverkehrsunternehmen. Aber wer kann sich das leisten!

Bei Güterbahnen wie der WLC tritt die Ausbildung der Mitarbeitenden in eigenen Schulungszentren zusehends in den Vordergrund. Nur mit einer ausreichenden Personaldecke können sie die mittelfristig prognostizierten Mengensteigerungen bewältigen. Besonders herausfordernd ist die Situation derzeit in Deutschland, bestätigt Bernd Müller die Aussagen seiner Branchenkollegen. Hier stellen die vielen Baustellen im Schienennetz die Geschäftsmodelle der EVUs laufend auf die Probe. So werfen Umleitungen mit bis zu sechs Stunden mehr Fahrzeit oft Schichtmodelle und Fahrpläne über den Haufen. In vielen Fällen geht das einher mit Einschränkungen bei den Zuglängen und Tonnagen, was die Tätigkeit der Güterbahnen zusätzlich erschwert.

„Es gibt für uns genug zu tun“, berichtet Bernd Müller von einer guten Auftragslage. Allerdings seien die Rahmenbedingungen denkbar volatil. Auch hier betrachtet er Deutschland als Sorgenkind. Die WLC erbringt rund 75 Prozent ihrer Transportleistungen im kombinierten Ladungsverkehr mit Fokus auf Containerzüge. Dabei spielen die Häfen Hamburg und Bremerhaven traditionell eine große Rolle. Hier beeinträchtigen Schiffsverspätungen und überlastete Terminals die Abwicklung der Bahnverkehre. In Summe verursachte der Deutschland-Verkehr bei dem Unternehmen im Vorjahr einen Mehraufwand in siebenstelliger Höhe in Euro. Und die Situation dürfte anhaltend kritisch bleiben, lautet die Einschätzung von Experten.

Darauf deutet auch die signifikante Erhöhung der Energiekosten hin. In Deutschland hat sich der Preis für Arbeitsstrom für den Schienengüterverkehr mehr als verdoppelt. In Tschechien, Ungarn und Rumänien sind die Einkaufskonditionen noch ungünstiger. „Das ist nicht wirklich gut für die Weiterentwicklung der Bahnlogistik in Europa“, stellt Bernd Müller fest. Er rät der verladenden Wirtschaft sich auf Preissteigerungen gefasst zu machen, sofern die EU-Staaten hier nicht korrigierend eingreifen. Es sei für die Frachtbahnen massiv schwieriger und kostspieliger geworden, einen regulären Schienengüterverkehr aufrecht zu erhalten, sagt er an die Adresse der Verkehrspolitik gerichtet.

In der Wiener WLC-Zentrale schreibt man sich die Beherrschung des intermodalen Verkehrs auf die Fahnen. „Das ist und bleibt ein Wachstumsmarkt“, reibt sich Bernd Müller die Hände. Seine Zuversicht gründet auf der ungebrochen positiven Entwicklung im maritimen Segment, wo die Güterbahn von den engen und langjährigen Kooperationen mit Containeroperating-Spezialisten wie der Roland Spedition



Bild: WLB-Zimmer

Die neu geschaffene Traincadamy setzt in der Ausbildung stark auf Digitalisierung.

profitiert. Jedoch steht der kontinentale Intermodalverkehr Schiene-Straße noch in den Kinderschuhen. Hier arbeiten Spezialisten mit Hochdruck an breitflächig einsetzbaren Lösungen für nicht kranbare Trailer. Je leichter diese Fahrzeuge werden, umso vorteilhafter wird das für die Bahnlogistik.

Die WLC ist seit der Gründung im Jahr 2007 stetig gewachsen. In 2021 hat das Unternehmen mit knapp 6.000 Güterzügen mehr als 5 Mio. Tonnen Güter befördert und damit rund 80 Mio. Euro Umsatz erwirtschaftet. „Wir leisten einen aktiven Beitrag zum Green Deal. Schließlich verursacht der Gütertransport auf der Straße rund 15-mal höhere CO₂-Emissionen als der Transport mit der Bahn“, verkündet Bernd Müller mit Stolz. Dafür disponiert

das von 130 Mitarbeitenden gebildete Team an den Standorten Wien (Zentrale), Berlin und Prag 32 Elektrolokomotiven (Siemens, Bombardier), drei Dieselloks für schwere Rangierdienste und 245 Containertragwagen. Dies auf der Grundlage einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung mit Gültigkeit bis 2026 für Österreich, Deutschland und Tschechien. Darüber hinaus fahren die WLC-Loks in den Niederlanden, Italien, Ungarn und Slowenien. Die neue Niederlassung in Prag entwickelt gerade den Korridor von Polen über Österreich nach Südosteuropa.

JOACHIM HORVATH

Bringen wir umweltfreundlichen Warentransport gemeinsam auf den Weg!

Nutzen Sie die Vorteile unserer Interessensgemeinschaft, werden Sie Teil unseres Netzwerks und helfen Sie mit, unser Verkehrssystem nachhaltig zu gestalten.

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 versteht sich als Kompetenzzentrum für den Kombinierten Verkehr und möchte seine Mitglieder aktiv bei der Umsetzung dieser umweltfreundlichen Transportform unterstützen.

Möchten auch Sie Teil dieses Netzwerkes werden, von den verschiedenen Vorteilen profitieren und vor allem auch an der Weiterentwicklung des Kombinierten Verkehrs aktiv teilnehmen.

Dann werden sie Mitglied bei CombiNet!

Alle Details dazu erfahren Sie in unserem Generalsekretariat unter contac@combinet.at.

IMPRESSUM CombiNet Magazin

Medieninhaber und Herausgeber: CombiNet – Netzwerk Kombiniertes Verkehr (ZVR-Zahl: 545371155) · Zeleborgasse 5/4 · 1120 Wien · Tel. Nr. +43 586 41 81
Redaktion: Horvath Verlag GmbH; Firmenbuchnummer: FN 178318h; Verlags- und Medienanschrift/Adresse: Stockerauerstraße 1, 2104 Spillern/Austria. Telefon: (0043) 2266/80 105 DW 10, Fax: (0043) 2266/ 80 105 DW 30, Email: office@oevz.com. Herausgeber und Chefredakteur: Joachim Horvath; Redaktion: Barbara Schuster; Aboverwaltung: Katharina Kakuska; Artredaktion und Layout: Andrea Weis; Office Management und CVD: Waltraud Winkler (DW 12), Druckaufsicht: Rötzerdruck

wir sind

CombiNet

Netzwerk Kombiniertes Verkehr

AT
INTERMODAL



Containerdienst
Hans Hämmerle Gesellschaft mbH



CTE
CONTAINER TERMINAL
EUGEN

CTS
CONTAINER TERMINAL
SALZBURG GMBH

EUROTRANS
Speditionsgesellschaft m.b.H.

Gebrüder Weiss
transport und Logistik



innofreight

KALMAR

kühz

LINZ AG
H A F E N

LTE
logistics & transport

LTW
INTRALOGISTICS

LUKA KOPER
Port of Koper

METRANS



nothegger
TRANSPORT LOGISTIK GmbH

OBB
INFRA

POLL-NUSSBAUMER
RWA LOGISTICS

Port of Antwerp

Port of Hamburg
MARKETING

Port of Rotterdam

RAABERBAHNCARGO

Rail Cargo Operator
Member of OBB

RheinCargo
clever kombiniert

ROLAND

TRAFFIX

TFG
TRANSFRACHT

TSSU
Containerterminal Hall in Tirol

VENZ
Logistik

WENZEL
LOGISTICS

WIEN/CONT
ein unternehmen der wienholding

WLC