

EDITION NEWS

03. Oktober 2022



AGRANA
CHRISTOF INDUSTRIES
COMBINET
HAFEN KOPER
OÖ TRANSPORTEURE
HHLA - FRAUNHOFER CML
CMA CGM GROUP

Bild: Roland Spedition - David Bohmann

MASSIVE GEFÄHRDUNG
DES KOMBINIERTEN
VERKEHRS IN ÖSTERREICH





Bild: APA PictureDesk - Agrana - Schedl

Start der Verarbeitungssaison in den Agrana-Zuckerrübenwerken

Der Konzern veredelt landwirtschaftliche Rohstoffe zu hochwertigen Lebensmitteln und einer Vielzahl von industriellen Vorprodukten.

Agrana hat am 30. September in der Zuckerfabrik Tulln (NÖ) die Verarbeitungssaison für Zuckerrüben gestartet. Im Werk Leopoldsdorf im Marchfeld (NÖ) wird die Rübenverarbeitung bis Mitte Oktober aufgenommen.

Infolge der ungünstigen Wachstumsbedingungen mit Hitze und Trockenheit im Hochsommer sind die Rübenenerträge für das Anbaujahr 2022 etwas geringer als im Vorjahr. Sie betragen rund 75 Tonnen/ha (Vorjahr 80 Tonnen/ha). Das Anbauziel für eine Volllastung der beiden

Zuckerfabriken beträgt weiterhin mindestens 38.000 Hektar Zuckerrübenfläche bzw. eine Rübenerntemenge von circa 3 Mio. Tonnen.

Agrana produziert in Österreich in den zwei Zuckerfabriken in Tulln und Leopoldsdorf. Im Werk Tulln befindet sich neben der Verwaltung auch das zentrale Zuckermagazin, in dem sämtliche in Österreich im Handel erhältliche Zuckersorten der Marke „Wiener Zucker“ erzeugt, abgepackt, im Hochregallager mit einer Lagerkapazität von rund 8.000 Tonnen Zucker vollautomatisch gelagert und ausgeliefert werden.

Von Leopoldsdorf im Marchfeld aus erfolgt die Zuckerauslieferung vorwiegend an die weiterverarbeitende Industrie in loser und verpackter Form (Big-Bags bzw. 50-kg Säcke). Agrana ist das führende Zuckerunternehmen in Zentral- und Osteuropa.

Christof Industries Austria GmbH beantragt Sanierungsverfahren

Aufgrund der Corona-Pandemie und der Ukraine-Krise in Verbindung mit kürzlichen hohen Zahlungsausfällen steht das Unternehmen mit dem Rücken zur Wand.

Das auf Anlagenbau, Industrie-Service und Umwelttechnologien spezialisierte Familienunternehmen Christof Industries hat am 30. September für die Tochtergesellschaft Christof Industries Austria ein Sanierungsverfahren mit einer 20%-igen Quote für die Gläubiger beantragt. Das klare Ziel ist die Fortführung der Geschäftstätigkeit. Christof Industries Austria beschäftigt rund 350 Mitarbeitende an den Standorten Wels, Graz, Wien und Werndorf.

Die notwendigen Sanierungsmaßnahmen werden mit den weitreichenden Auswirkungen der Corona-Pandemie sowie der Russland/Ukraine-Krise begründet. „Massive Lieferverzögerungen

und enorme Preissteigerungen von teilweise 200-300 Prozent bei Vormaterialien sowie Energie und Transporten lassen sich bei laufenden Projekten nicht in die Kalkulation überwälzen bzw. weitergeben und belasten Ergebnis und Liquidität enorm“, schreibt Christof Industries in einer Aussendung.

Zusätzlich kam es bei Kunden zu massiven Zahlungsverzögerungen, die selbst von dem operativ sehr gut laufenden Geschäft mit vollen Auftragsbüchern nicht kompensiert werden konnten. Zuletzt kamen Zahlungsausfälle und nicht bezahlte Mehrkostenforderungen von nur zwei Projekten auf einen zweistelligen Millionenbetrag.

Trotzdem blickt die Geschäftsführung der Christof Austria GmbH optimistisch in die Zukunft: Durch die hohen F&E-Investitionen der letzten Jahre in nachhaltige Technologien für die Dekarbonisierung sowie die Vorreiterrolle bei der ESG-Zertifizierung nimmt die gesamte Unternehmensgruppe eine Führungsposition in der Branche ein. Dies, gepaart mit der hohen Umsetzungskompetenz und einem hochmotivierten Team, wird argumentiert.

Christof Industries Austria GmbH erwirtschaftete im Jahr 2021 einen Umsatz von 138 Mio. Euro. Das Unternehmen ist im Anlagenbau sowie im Bereich Entwicklung, Instandhaltung und Service von Industrieanlagen und Kraftwerken tätig. Unter der Dachmarke Christof Industries firmieren 26 Einzel- und Tochterunternehmen mit über 4.000 Mitarbeitenden in insgesamt 16 Ländern.



Bild: Christof Industries

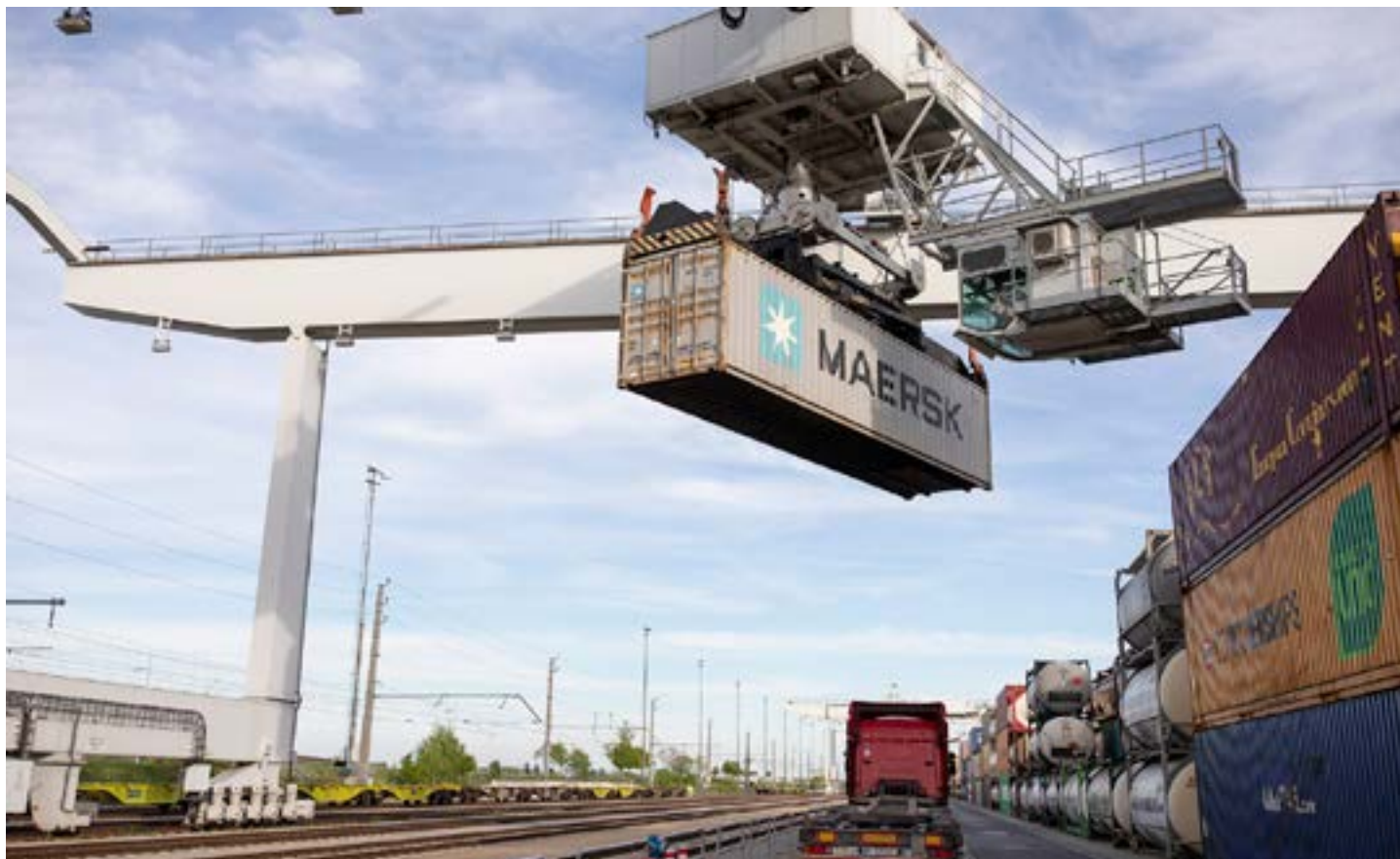


Bild: Roland Spedition/Raimo Rumpler

Massive Gefährdung des Kombinierten Verkehrs in Österreich

Drastische Energiepreissteigerungen und Kapazitätsengpässe auf dem deutschen Schienennetz untergraben die Wettbewerbsfähigkeit des Systems.

Eine möglichst emissionsfreie Transportkette gilt als das übergeordnete Ziel in der nationalen und internationalen Verkehrspolitik. Der Kombinierte Verkehr Straße/Schiene ist das ideale Instrument zur Realisierung dieses Vorhabens. Jedoch führen aktuell dramatische Energiepreissteigerungen und Kapazitäts- sowie Qualitätsengpässe auf der Schiene zu einer massiven Gefährdung und Rückverlagerungen von Transporten auf die Straße.

„Unsere Mitgliedsunternehmen werden derzeit europaweit zum einen von einer noch nie da gewesenen Preissteigerung bei den Kosten für

Bahnstrom konfrontiert. Preiserhöhungen von 300 bis 1.000 Prozent in manchen Mitgliedsländern der EU sind keine Ausnahme. Besonders frustrierend für viele Anbieter im Kombinierten Verkehr ist der Umstand, dass zwar auch die Energiekosten auf der Straße von Jahresbeginn bis Sommer mit circa 60 bis 70 Prozent erheblich gestiegen sind, seitdem aber im Wesentlichen konstant bleiben“, reklamiert der Verein CombiNet in einem Positionspapier.

Hinzu kommt zum anderen, dass insbesondere auf dem für den österreichischen Intermodalmarkt so wichtigen deutschen Schienennetz massive Kapazitätsengpässe durch Baustellen und Streckensperren eine hochwertige Zugproduktion praktisch nicht mehr möglich ist. Immerhin 55 Prozent der bilateralen Kombiverkehre und praktisch alle Transitverkehre durch Österreich berühren das deutsche Schienennetz.



Zugverspätungen, Zugausfälle, Mehrkosten für Zusatzleistungen sowie zusätzliches Equipment und schließlich auch daraus entstehende Personalengpässe treffen die Unternehmen zum Teil bereits auf einem existenziellen Niveau. Auch das führt zu einem massiven Verlust an Vertrauen in das System.

Viele Unternehmen der Branche sind kleinere und mittelständische Betriebe, für die es unmöglich ist, diese massiven Kostensteigerungen selbst zu schultern. Die Transportkunden sind zusehends nicht mehr bereit und auch durch eine sich absehbar eintrübende Konjunkturlage gar nicht mehr in der Lage, solche Kostensteigerungen zu akzeptieren, zumal sie im Straßengüterverkehr damit nur in eingeschränktem Maße konfrontiert sind.

Damit wird die Wettbewerbssituation des Kombinierten Verkehrs und letztendlich auch des gesamten Schienengüterverkehrs massiv untergraben. Zugbetreiber sind gezwungen, einzelne Relationen aus Kostengründen einzustellen, Spediteure überlegen Alternativen auf der Straße, Terminalbetreiber klagen über überfüllte Terminals sowie völlig unplanbare und dadurch auch kostspielige Betriebsabläufe.

CombiNet und seine Mitgliedsbetriebe appellieren daher an die national und international politisch Verantwortlichen, hier rasch und nachhaltig dämpfend in eine offenbar außer Rand und Band geratene Dynamik am Bahnstrommarkt einzuwirken. Es müsse sichergestellt werden, dass die Unternehmen, die sich der Umsetzung der verkehrs- und klimapolitischen Ziele verschrieben haben und dafür tagtäglich mit ihrer eigenen Leistung eintreten, nicht durch realitätsfremde Marktmechanismen bestraft und vielfach in ihrer wirtschaftlichen Existenz bedroht werden, lautet die einhellige Forderung.

Von der österreichische Verkehrspolitik wünscht man sich, ihren internationalen und europäischen Einfluss insbesondere zur Ertüchtigung des deutschen Schienennetzes geltend zu machen. Aber auch am Balkan müssten Engpässe für den Kombinierten Verkehr beseitigt werden. Derzeit verlagert der Kombinierte Verkehr in Österreich 40 Mio. Tonnen an Gütern im Jahr umweltfreundlich von der Straße auf die Schiene oder das Binnenschiff.



Bild: Roland Spedition/Raimo Rumppler



BUILD CONNECTIONS.
DO BUSINESS.
MAKE FRIENDS.

WORLD OF FREIGHT WOF EXPO PRAGUE

*12-13 OCTOBER
2022*

**REGISTER
NOW**

WOFEXPO.COM





Von links: Miha Kalcic und Bostjan Napast, Hafen Koper

Bild: ÖVZ

Hafen Koper schafft Kapazität für 2 Mio. TEU im Jahr

Vor einem erneuten Aufkommensplus: Österreich bleibt für den slowenische Universalhafen der größte Auslandsmarkt.

„Im Jahr 2021 haben wir 6,8 Mio. Tonnen Güter im Österreich-Verkehr abgefertigt. Diesen Wert werden wir heuer übertreffen.“ Das war eine der Kernaussagen des Vorstandsvorsitzenden der Luka Koper d.d., Bostjan Napast, bei der vorwöchigen Kundenveranstaltung im Naturhistorischen Museum in Wien.

Besondere Bedeutung besitzt im Österreich-Verkehr das Segment Container mit einem Aufkommen von rund 230.000 TEU im Jahr 2021. Darin enthalten waren knapp 60.000 TEU im Bereich der Stuffing-Dienste im Auftrag von Unternehmen aus den Branchen Holz, Papier, Zellstoff, Energy Drinks und feuerfeste Produkte.

Vor diesem Hintergrund setzt der Hafen Koper das Investitionsprogramm der letzten Jahre fort. In

2022 begann die Umsetzung einiger großer Projekte im Bereich des Containerterminals. Hier werde man die Kapazität mittelfristig auf 2 Mio. TEU im Jahr erhöhen, stellte Bostjan Napast in Aussicht.

Die Luka Koper Group verzeichnete im ersten Halbjahr 2021 im Segment Container ein Wachstum von 3 Prozent auf 526.500 TEU. Dies trotz der unregelmäßigen Schiffsankünfte aus dem Fernen Osten, verursacht durch die Lockdown-Phasen in China.

Das Stückgutsegment zeigt ein Umschlagplus von 25 Prozent, was vor allem auf ein höheres Volumen an Stahlprodukten und Gummi zurückzuführen ist. Das Flüssiggut-Terminal verzeichnete einen signifikanten Umschlaganstieg um 41 Prozent, während das Segment der trockenen Massengüter und Schüttgüter einen Zuwachs von 20 Prozent erzielte.

Auch am Autoterminal setzt sich der positive Trend fort. Im ersten Halbjahr wurden 367.332 Fahrzeuge umgeschlagen, was einer Steigerung von 11 Prozent gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres entspricht. Besonders deutlich ist der Anstieg im Segment der Elektrofahrzeuge.

Explodierende Belastungen für Oberösterreichs Transporteure

Die rund 2.000 Unternehmen betreiben mit 25.000 Mitarbeitenden eine Flotte von 13.000 Lkw und 3.000 Kleintransportern.

„Wir Transporteure, ja wir schaffen auch das“, sprach Fachgruppenobmann Günther Reder den oberösterreichischen Transporteuren bei der Jahrestagung in Hörsching mit Durchhalteparolen Mut für die Zukunftsbewältigung zu. Er bezog sich dabei auf einen aktuellen Anlass, nämlich auf die Einführung der CO₂-Bepreisung „als nächste Belastungskeule“ für die Frächter.

Um die aktuellen und noch weiter bevorstehenden Herausforderungen meistern zu können, schwor Günther Reder die Leistungsträger der Verkehrswirtschaft auf Zusammenhalt ein: „Wir müssen unsere Schlüsselrolle für stabile Lieferketten sowie als verlässliche Partner von Wirtschaft und Gesellschaft noch stärker ins Blickfeld der Allgemeinheit rücken, um die alternativlose Weitergabe der enormen Kostenbelastungen argumentieren zu können und nicht auf der Strecke zu bleiben“, betonte er.

Alleine im letzten Jah seien die Dieselpreise um bis zu 80 Prozent gestiegen und habe sich der Preis für AdBlue nahezu verzehnfacht. Das verursache bei einem im europaweiten Fernverkehr eingesetzten Lkw jährlich zusätzliche Kosten von mehr

als 80.000 Euro pro Fahrzeug. Daran werde auch der in den letzten Tagen vorgestellte, für Treibstoffe sehr stark gedeckelte Energiekostenzuschuss wenig ändern, rechnete Günther Reder vor.

Noch dazu werde die Bundesregierung nicht müde, Österreichs Wirtschaft mit zusätzlichen Belastungen in ihrer Wettbewerbsfähigkeit zu schwächen. So aktuell mit der CO₂-Bepreisung, die erst der Anfang weiterer Kostenexplosionen sei, denn die nächste Erhöhung drohe ja bereits mit Jahresbeginn 2023.

Günther Reder lenkt den Blick der Politiker auf Deutschland, wo man diese Erhöhung zumindest auf 2024 verschoben hat, und mahnt nochmals seine Forderung nach einer temporären Mineralölsteuerensenkung oder eine Rückerstattung wie in Italien ein. Dasselbe gilt für die Einführung eines begünstigten Gewerbe-Diesels analog dem Agrar-Diesel sowie ein Aussetzen der CO₂-Steuer, wo er bis dato auch die angekündigte Härtefallregelung vermisst.

Auch die eskalierenden Strompreise tragen mit dazu bei, dass es für die Transportbranche zunehmend schwieriger wird, diese Fixkosten auf die Transportpreise umzuwälzen. Umso mehr pocht Günther Reder hier auf eine Entkopplung vom Gaspreis nach dem „Cost-Plus-Modell“.

Eine weitere „Großbaustelle“ hat die heimische Transportwirtschaft im Personalbereich mit einem gravierenden Lenkermangel. Österreichweit fehlen aktuell rund 8.000 Fachkräfte hinter dem Lenkrad, allein in Oberösterreich sind es circa 2.000.

In dieser Angelegenheit plädiert Günther Reder für eine maßvolle Öffnung des Arbeitsmarkts für Drittstaaten. Da den meisten Lenkern eine für die Beschäftigung im Rahmen der Rot-Weiß-Rot-Card abgeschlossene Berufsausbildung fehlt, plädiert er für die Anerkennung der C95-Grundqualifikation und -Weiterbildung als formale Ausbildung. Auch den L17-Weg zum C-Führerschein sieht er als einen notwendigen Ansatz zur Problemlösung.



V. l.: Fachgruppenobmann-Stv. Hubert Schlager, Sparten- und Fachgruppengeschäftsführer Christian Strasser, Fachgruppenobmann Günther Reder und Fachgruppenobmann-Stv. Michael Hofstädter

Bild: cityfoto-Maringer



Wertschätzende Kultur. Vielfältige Chancen. Spannende Möglichkeiten.

Bei cargo-partner bieten wir sowohl spannende Möglichkeiten für Berufseinsteiger als auch verheißungsvolle Perspektiven für erfahrene Experten mit einem starken Fokus auf internen Beförderungen, einer breiten Palette von Jobprofilen und einer Vielzahl von internationalen Karrieremöglichkeiten.

Wir glauben an den Aufbau langfristiger Beziehungen und investieren in die nachhaltige Entwicklung unserer Mitarbeiter. Wir lieben es Menschen bei ihrer Weiterentwicklung und auf ihrem Karriereweg zu unterstützen. Wir übertreffen gerne Erwartungen und bieten unseren Mitarbeitern hervorragende Weiterbildungsmöglichkeiten.

Bewerbungen unter

<https://www.cargo-partner.com/career>



Bild: HHLA - Thies Rätzke

HHLA-Projekt zur Automatisierung von Hinterlandprozessen

Gemeinsam mit Fraunhofer CML arbeitet der Hafenlogistiker an der Konzeption und Entwicklung anwendungsorientierter Lösungen.

Im Rahmen des IHATEC-Projektes „Pin-Handling-mR“ wird die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) gemeinsam mit dem Fraunhofer-Center für Maritime Logistik und Dienstleistungen (CML) die Automatisierung des sogenannten Pin-Handlings in der Bahnabfertigung mit Hilfe mobiler Robotik untersuchen. Das Projekt wird im Rahmen des Förderprogramms für Innovative Hafentechnologien (IHATEC) vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) unterstützt.

Ziel des Forschungsprojektes „Pin-Handling-mR“ ist die Entwicklung und Demonstration

der Handhabung der klappbaren Pins an Containerwaggons mit Hilfe eines autonomen mobilen Robotik-Systems. Aktuell müssen diese Pins vor der Beladung von Zügen noch manuell bedient werden. Sie sind auf den Containerwaggons an unterschiedlichen Positionen installiert und werden je nach Containergröße aufgerichtet oder verschoben. Diesen zeitintensiven Vorgang soll in Zukunft ein mobiler Roboter übernehmen, der die Pins mithilfe eines Greifarms bedienen wird.

Gemeinsam mit dem Fraunhofer CML und in enger Zusammenarbeit mit ihren Tochterunternehmen verfolgt die HHLA das Projektziel, einen autonomen Prototyp des mobilen Roboters zu entwickeln und unter Realbedingungen zu testen. Innerhalb von zweieinhalb Jahren soll zudem eine Software für die Robotik entwickelt werden, die über eine Schnittstelle zum Hafenlogistiksystem verfügt. Auf diese Weise könnte das Pin-Handling dann im Leitstand überwacht und gesteuert werden.



Jens Hansen, Chief Operating Officer der HHLA, unterstreicht die Bedeutung des Projektes für den HHLA Konzern: „Die Entwicklung eines automatisierten Pin-Handlings hilft uns auch weiterhin, Terminalprozesse zu optimieren und Transportkosten im Seehafen hinterlandverkehr zu senken. Mit der innovativen mobilen Robotik-Lösung können wir aber auch das Arbeitsumfeld und insbesondere die Arbeitssicherheit für unsere Beschäftigten verbessern.“

Die HHLA übernimmt die Rolle des Verbundkoordinators und begleitet das Projekt mit ihren Tochterunternehmen Container Terminal Altenwerder (CTA), HHLA Sky, Hamburg Port Consulting (HPC), Metrans sowie Service Center Altenwerder (SCA). CTA und SCA setzen ihre technische Expertise und ihr langjähriges Terminal Know-how ein. Sie begleiten die Tests mit Fachpersonal und stellen die erforderliche Terminalinfrastruktur dafür zur Verfügung.

HHLA Sky bringt ihren eigens entwickelten IoT-Leitstand „Integrated Control Center“ ein, über den zukünftig die Missionsplanung, -überwachung und -kontrolle des mobilen Roboters erfolgen soll. Die HHLA-Bahntochter Metrans unterstützt das Projekt mit den Waggons sowie der operativen Datenintegration. HPC übernimmt

die administrative Abwicklung des Projektes und unterstützt als Beratungsunternehmen im Hafen- und Transportsektor auch bei operativen Fragen.

Das Fraunhofer CML befasst sich federführend mit der Konzeption und Entwicklung des mobilen Robotik-Systems. Dazu gehören auch die Auswahl und Beschaffung geeigneter Hardware-Komponenten, deren Integration zur Gesamtlösung sowie die Systemerprobung.

Darüber hinaus unterstützen weitere assoziierte Partner das Projekt. Mit ihrer Expertise zu Inlandterminals für Kombinierten Verkehr liefern KTL Kombi-Terminal Ludwigshafen, neska Schiffs-fahrts- und Speditionskontor sowie die Hafenbetriebsgesellschaft Braunschweig Anforderungen an das Robotik-System.

Das IHATEC-Projekt wird vom BMDV mit dem Ziel gefördert, die Innovationen von Hafentechnologien im Bereich von autonomen Systemen und automatisierter Technologien voranzutreiben. Die erwartete Beschleunigung der Abfertigung an den Terminals wird darüber hinaus zu Effizienzsteigerungen und Kostenoptimierungen im Hinterlandverkehr führen. Dadurch wird die Wettbewerbsfähigkeit des Bahn-Containerumschlags im Hamburger Hafen weiter gestärkt.



Bild: HHLA



Bild: CMA CGM

CMA CGM verstärkt Engagement in der Karibik

Eine neue Serie von sieben mit Biogas betriebenen Containerschiffen soll die Verbindungen zwischen Europa - Guadeloupe und Martinique verbessern.

Während einer Reise nach Martinique und Guadeloupe kündigte Rodolphe Saadé, Vorstandsvorsitzender der CMA CGM-Gruppe, die Einführung von sieben neuen, mit Biogas betriebenen Containerschiffen an. Damit beabsichtigt er die Dienste zu den französischen Antillen zu verbessern und zu modernisieren. Die neuen Einheiten sollen kleinere Schiffe ersetzen, die auf den Routen zwischen den Antillen, Frankreich und Europa eingesetzt werden.

Die sieben neuen Containerschiffe - vier 7.300-TEU-Schiffe und drei 7.900-TEU-Schiffe mit jeweils 1.385 Reefer-Anschlüssen - werden ab 2024 nach und nach ausgeliefert. Damit wird die Verbindung nach Guadeloupe und Martinique erheblich erweitert, wobei die gleichen Servicestandards, die Zuverlässigkeit und die Regelmäßigkeit beibehalten werden sollen.

Um diesen größeren Schiffen gerecht zu werden, wird CMA CGM dazu beitragen, die größten

Häfen von Guadeloupe und Martinique zu modernisieren und ihre Kapazität zu erhöhen, sowie die Kaianlagen zu vergrößern. Fort de France und Pointe à Pitre, zentrale Drehkreuze der Karibik und Südamerikas, werden Ausgangspunkt für den Umschlag nach Guyana, St. Martin, St. Bartélemy und in den Nordosten Brasiliens sein.

CMA CGM hat sich das Ziel gesetzt, bis 2050 kohlenstofffrei zu werden. Die sieben neuen Schiffe, die innerhalb von zwei Jahren in Französisch-Westindien in Dienst gestellt werden, werden mit Biogas betrieben. Aus Biomasse gewonnenes Biogas reduziert die CO₂-Emissionen im Vergleich zu herkömmlichem Kraftstoff laut Herstellerangaben um 67 Prozent und verringert die Schwefeloxidemissionen um 99 Prozent, die Feinstaubemissionen um 91 Prozent und die Stickoxidemissionen um 92 Prozent.

Die von CMA CGM seit 2017 entwickelte Dual-Fuel-Gasmotorentechnologie ist in der Lage, sowohl Biogas als auch synthetisches Methan zu nutzen. CMA CGM hat bereits 31 E-Methan-fähige Containerschiffe in ihrer Flotte, die mit Dual-Fuel-Motoren ausgestattet sind. Bis 2026 will das Unternehmen über 77 dieser Schiffe verfügen.

