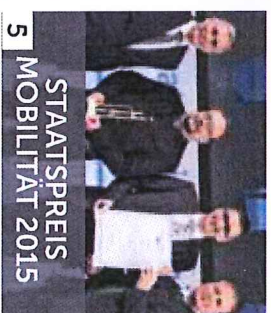


KÖLN:
2 **NEUER TERMINAL**



3 RHEINCARGO SCHAUT NACH ÖSTERREICH



**5 STAATSPREIS
MOBILITÄT 2015**



**7 AUSTRIA XPRESS
FÄHRT NACH WIEN**

Kombi-Verkehr

WWW.VERKEHR.CO.AT

EIN SPECIAL DER INTERNATIONALEN WOCHENZEITUNG VERKEHR

Nr. 32-34
71. Jahrgang
07.08.2015

INTERNATIONAL

METRANS BAUT NETZ- WERK WETTER AUS

Die Intermodaltochter Metrans der Hamburger Hafen und Logistik AG bedient seit Mitte Juni den Terminal Schwarzhöhe im Bundesland Brandenburg. Der Terminal in Schwarzhöhe, der von Bertsch Global Logistics betrieben wird, liegt an der Bahnverbindung zwischen den deutschen Seehäfen und Ceska Trebova, dem neben Prag zweiten tschechischen Hub-Terminal der Metrans. Metrans bietet als erstes Unternehmen regelmäßige Verbindungen des Terminals mit dem Hamburger Hafen und der tschechischen Inlandsdrehscheibe Ceska Trebova an. Davon profitiert auch das BASF-Werk in Schwarzhöhe, auf dessen Gelände der Terminal liegt. Der Terminal verfügt über sechs Bahngleise und eine Containerlagerfläche für 1.700 Container. Der vorhandene Portalkran hat eine Spannweite von 90 Metern. Die Metrans-Züge von und nach Schwarzhöhe können sämtliche im Intermodal-Verkehr zugelassenen Container und Tank-Container von 20 bis 45 Fuß befördern. Erst zu Beginn dieses Jahres hatte die Metrans ihr eigenes Terminal in Usti nad Labem an der deutsch-tschechischen Grenzen in Betrieb genommen.

NEUE MITGLIEDER BEI DER SGKV

Die deutsche Studiengesellschaft für den kombinierten Verkehr (SGKV) hat im ersten Halbjahr dieses Jahres weitere Mitglieder in ihren Kreis aufgenommen. Die neuen Mitglieder sind eigenen Angaben zufolge H&S Container Line, Swissterminal, Quintiq und catkin. Die SGKV lebt vom Input ihrer Mitglieder, je mehr Fachkompetenz, desto besser“, freut sich Thore Arendt, geschäftsführendes Vorstandsmitglied der SGKV.

Die Trassenpreise stehen auf dem Prüfstand

STUDIE: Eine neue Studie vergleicht die Trassenpreise im Kombi-Verkehr via Schweiz und Österreich. Dabei kam heraus, dass Österreich besser dasteht als die Schweiz.



DIE ZUKUNFT DES
KOMBI-VERKEHRS
ÜBER DIE SCHWEIZ
IST GEFÄHRDET.

Die UIRR-Studie belegt: Würde die Schweiz die öffentliche Förderung des Kombi-Verkehrs einstellen, würde dessen Wettbewerbsfähigkeit sinken.

VON JOSEF MÜLLER

Im alpenquerenden Kombi-Verkehr zeichnen sich markante Veränderungen ab. Wenn im Jahr 2016 der Gotthard-Tunnel durch die Schweiz und der Brenner-Basistunnel im Jahr 2023 ihre Pforten öffnen, bekommt der Kombi-Verkehr neue, leistungsfähige Bahntrassen zwischen Deutschland und Italien. Gleichzeitig fährt die Schweizer Regierung die Förderung zugunsten des Kombi-Verkehrs von derzeit 130 Mio. Franken bis zum Jahr 2023 auf null zurück. Dazu kommt noch, dass die Schweiz eine völlige Änderung des Trassenpreissystems mit Einführung eines Verschleißfaktors des Schienenwe-

ges plant. Um die künftige Wettbewerbsfähigkeit der wichtigsten Achsen im alpenquerenden Kombi-Verkehr – spricht Gotthard, Lötschberg-Simplon und Brenner-Achse – auszuloten und zu vergleichen, hat die Internationale Union für den kombinierten Verkehr Schiene Straße (UIRR) in Brüssel beim deutschen Consulting-Unternehmen Transcare eine Studie in Auftrag gegeben, deren Inhalt ernüchternd ist: Streicht die Schweiz tatsächlich die gesamte Förderung für den Kombi-Verkehr, könnte das den Kombi-Verkehr gerade über die Schweiz massiv gefährden, geht aus der Wettbewerbsanalyse schwarz auf weiß hervor.

Negativer Effekt auf die Gesamtkosten

Mit der Eröffnung der beiden Tunneln gehen Synergieeffekte in der Produktion einher. Dadurch werden sich mit Inbetriebnahme der Tunnelstrecken die Transitzkosten je Sendung um 58 Euro auf der Gotthard- bzw. 23 Euro pro Sendung auf der Brennerachse reduzieren. Wenn die Schweiz bis 2023 die Fördermittel für den Alpentransit sukzessive vollständig einstellt, heißt das, dass die Kürzung bei 134 Euro je Sendung liegt, rechnen die Experten in der Studie vor. Dadurch würden die Einsparungseffekte der neuen Gotthard-Route weit überkompensiert werden und es ergäbe

sich ein negativer Gesamtkosteneffekt in Höhe von 76 Euro im Vergleich zur heutigen Situation. Wird davon ausgegangen, dass das Fördermittelniveau in Österreich konstant bleibt, so ergibt sich für den Kombi-Verkehr durch die Schweiz ein Wettbewerbsnachteil von 99 Euro pro Sendung.

Augenmaß bei Trassen- preisen behalten

„Damit ist nachgewiesen, dass eine unkoordinierte Reduktion der Kombi-Verkehr-Subventionen die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer NEAT gefährdet“, liest man in der Studie.

HGK eröffnet Terminal in Köln

TERMINAL: Im Norden von Köln hat das Kölner Eisenbahnverkehrsunternehmen HGK (Häfen und Güterverkehr Köln AG) Ende Juni einen neuen Kombi-Terminal eröffnet.

Der Terminal, den HGK mit Förderungen durch die öffentliche Hand errichtet hat, dient dem Umschlag von Containern, Wechselbrücken und Sattelauflegern. Die erste eröffnete Baustufe umfasst fünf Gleise mit einer Nutzlänge von rund 300 m, vier Abstellspuren und einen Containerkran. Aktuell können hier rund 42.000 Ladeeinheiten (67000 TEU) pro Jahr umgeschlagen werden. Die zweite Baustufe, die bis Ende 2017 realisiert werden soll, sieht eine Verlängerung der Gleise auf 700 m und einen zweiten Kran vor. Die Kapazität wird dadurch auf 93.750 Ladeeinheiten (150.000 TEU) erhöht. Die erste Baustufe wurde mit Bundesmitteln in Höhe von rund 17 Mio. Euro gefördert, insgesamt wurden 22 Mio. Euro investiert. Der Terminal Köln-Nord liegt verkehrsgünstig in der Nähe der Autobahnanschlussstelle Köln-Niehl (A1/A57) und ist Teil des Industrieparks Nord, der auf dem Gelände einer ehemaligen Raffinerie entsteht. Auf einer

Fläche von 150.000 m² kann die Anlage künftig je nach Bedarf auf eine Umschlagkapazität von 250.000 Ladeeinheiten pro Jahr (400.000 TEU) ausgebaut werden. „Das modulare Konzept ermöglicht es, die weiteren Ausbaustufen entsprechend der Verkehrsentwicklung zu realisieren“, betonte HGK-CEO Horst Leonhardt bei der Eröffnung.

Von Köln nach Mailand

Als erster Kunde der HGK wickelt der Kombi-Operator CargoBeamer im Terminal Nord gemeinsam mit dem schweizerischen Bahnunternehmen BLS Cargo seine Kombi-Züge von Köln nach Melzo bei Mailand ab. Die dabei zum Einsatz kommende Technik ermöglicht erstmals den Transport nicht kranbarer vier Meter hoher Lkw-Sattelaufleger im Alpentransit auf der Gotthard-Achse. Weitere Verbindungen zu Zielen in Deutschland, Italien, der Schweiz und den Benelux-Ländern sind in Planung. Die Relation Köln–Melzo wird drei Mal



Der neue Terminal in Köln wird bis 2017 noch stark erweitert

wöchentlich im Rundlauf gefahren. BLS Cargo zeichnet für die Traktionsleistung auf der Gesamtrelation verantwortlich. Obwohl in Deutschland als auch Italien arbeitet BLS Cargo mit Partnerbahnen zusammen.

„Wir sind sehr daran interessiert, mit unseren Traktionsangeboten auch das Segment dieser neuen, innovativen Wagentechnik zu erschließen“, betont Dirk Stahl, CEO der BLS Cargo. Die

CargoBeamer-Verkehre seien ein interessante Ergänzung zu den heute schon bestehenden Angeboten im unbegleiteten kombinierten Verkehr und den Zügen der Rollenden Landstraße. Möglich wird der Verkehr durch die deutlich reduzierte Aufstellhöhe der CargoBeamer-Waggons, die das geforderte Profil auf dieser Strecke erfüllen.

Entsprechende Pilotfahrten über mehrere Tage fanden bereits

Anfang 2014 erfolgreich statt. Jedes Jahr queren 750.000 Sattelaufleger allein die Schweizer Alpen.

Die HGK ist eine Tochtergesellschaft unter dem Dach des Stadtwerke-Köln-Konzerns. Mit einer eigenen Lok- und Waggonwerkstatt, 250 km langen eigenen Gleisanlagen und 66 Gleisanschlüssen gehört die HGK zu den großen deutschen Eisenbahnunternehmen.

Die Trassenpreise stehen auf dem Prüfstand

► FORTSETZUNG VON SEITE 1

Es sind somit Wettbewerbsnachteile für den alpenquerenden kombinierten Verkehr durch die Schweiz zu erwarten, und zwar sowohl intramodal im Vergleich zu alternativen Strecken (Brenner) als auch intermodal im Vergleich zur Straße. Ein starker Frankenkurs kann den Kombi-Verkehr-Transit durch die Schweiz zusätzlich schwächen, da die Leistungen größtenteils in Euro fakturiert werden, die Kosten aber in Franken entstehen. Dies erschwert die Erreichung der Verlagerungsziele im alpenquerenden Verkehr deutlich – einerseits durch die erschwerte Akquisition von Straßentransporten für den Kombi-Verkehr und andererseits durch die drohende Rückverlagerung bestehender Kombi-Transporte auf die Straße.

Fazit: Der Weg zu einem betriebswirtschaftlich selbsttragenden Alpentransit im Kombi-Verkehr kann – wenn überhaupt – nur mit Augenmaß bei der Trassenpreis- und Förderpolitik gelingen. Die Studie enthält einige Handlungsempfehlungen, was getan werden sollte, damit der Verkehr durch die Schweiz nicht notleidend wird. Dabei ist ein nach

Beanspruchung der Infrastruktur differenzierter Trassenpreis (Verschleißfaktor) grundsätzlich sinnvoll.

Mögliche Alternativen

Ein linear mit dem Zuggewicht wachsender Trassenpreis ist allerdings kontraproduktiv, wenn Anreize für Wachstum auf der Schiene gesetzt werden sollen, da der Aufbau neuer Zugpaare in der Aufbauphase die Quersubventionierung aus Mangeln gutausgestatteter Zugpaare benötigt.

Die Infrastrukturbetreiber sollten ein Interesse daran haben, dass die Kapazitäten auf den Eisenbahnstrecken optimal ausgenutzt und damit Züge mit bestmöglicher Längen- und Gewichtsauslastung belohnt und nicht pönalisiert werden, heißt es. Ferner sei zu überlegen, eine Differenzierung der Trassenpreise nach Marktsegmenten durchzuführen (saubere Trennung der Infrastrukturkosten Personenverkehr/Güterverkehr). Bei der Einführung differenzierter Preise ist die besondere Preissensibilität des kombinierten Verkehrs durch die starke Konkurrenz der Straße zu beachten. Die Nachteile des Güterverkehrs im Mischbetrieb mit dem Personenverkehr (Qualitätsseinbußen

durch Wartezeiten etc.) seien durch entsprechende Abschläge auszugleichen. „Tageszeitabhängige Zuschläge im Güterverkehr sind in der Regel nicht sinnvoll, da bei starker Nachfrage in der Regel der Personenverkehr bevorzugt wird, während der Güterverkehr nur Restkapazitäten erhält“, liest man in der Analyse.

DER TRASSENPREIS SOLLTE NICHT LINEAR MIT DEM ZUGGEWICHT STEIGEN.

Tipps für Subventionen

Bezüglich Subventionspolitik wird empfohlen, am Ziel eines wirtschaftlich tragfähigen Alpentransits im kombinierten Verkehr grundsätzlich festzuhalten. Die schrittweise Reduktion der Subventionen ist daher grundsätzlich zu befürworten. Sie sollte allerdings flexibel in Abhängigkeit vom tatsächlichen Produktivitätsfortschritt im Kombi-Verkehr erfolgen“, heißt es weiter. Das oberste Ziel der Subventionspolitik sollte sich am Leitsatz

orientieren: Der ökologisch sinnvollste Transportweg muss auch der ökonomisch vorteilhafteste sein – ansonsten sind Korrekturmaßnahmen zu treffen. Mittelfristig ist eine bessere Koordination von Preissystemen und Subventionen im Alpentransit wünschenswert. Um eine nachhaltige Wettbewerbssituation im alpenquerenden Kombi-Verkehr zu gewährleisten, werden kurz, mittel- und langfristige Maßnahmen angeraten.

Kurz- und mittelfristige Strategien

Kurzfristig sei die aktive Begleitung der Reform von Trassenpreissystemen (aktuell derzeit Deutschland und die Schweiz) durch die UfRR notwendig.

Ferner sollte die Schaffung von Infrastrukturkostentransparenz (Trennungsgerechtigkeit Personenverkehr/Güterverkehr) angestrebt werden. Darauf basierend sollte der Aufbau eines neuen Trassenpreissystems entwickelt werden. Hierbei kann dann auch das Einpreisen der Zahlungsbereitschaft im Wettbewerb berücksichtigt werden. Im Ergebnis aller Parameter sind detaillierte Kalkulationen der Folgen dieser Preissätze für Bahnen/Kombi-Verkehr-Operateure vorzulegen, um notwen-

dige Korrekturen zu unterlegen. Mittelfristig sollte die Reduktion der Subventionen ab Betriebsaufnahme des Gotthard-Basistunnels nur schrittweise und proportional zum Produktivitätsgewinn der Operateure erfolgen. Dabei hat man sich am realistisch möglichen Produktivitätsgewinn zu orientieren. Ferner sollte die Reduzierung nur periodisch justiert und unter Berücksichtigung der Aufkommensentwicklung bei gleichzeitiger Verstärkung des Korridormanagements erfolgen. Schließlich sollte eine gemeinsame koordinierte KV-Strategie der Alpenanrainer entwickelt werden, welche die Verlagerungsziele, den Trassenpreis und die Subventionsreduzierung berücksichtigt.

Langfristig ist die Einführung einer Koordination von Trassenpreisen und Subventionspolitik im Kombi-Verkehr auf EU-Schweiz-Ebene zu empfehlen. Zur Erhöhung der Trassenkapazität sollten Leichtbautechnologien im Schienengüterverkehr besonders gefördert werden. Darüber hinaus sollte Wechseltechnik und Kranbarkeit von schweren Lkw des Straßen-güterfernverkehrs als obligatorische Zulassungsvoraussetzung im EU-Raum und in der Schweiz implementiert werden.

RheinCargo schaut nach Österreich

JAHRESBILANZ: Der Logistikdienstleister betreibt sieben Rheinhäfen in Köln, Neuss und Düsseldorf sowie die größte private deutsche Gütereisenbahn.

Mit 90 eigenen Lokomotiven und 1.000 Waggons transportiert RheinCargo jedes Jahr mehr als 24 Mio. t Fracht in Deutschland und dem benachbarten Ausland.

Eine feste Größe auf dem Markt

Ob Kohle und Erze, Eisen und Stahl, Mineralöl- und Chemieprodukte, Baustoffe, Container oder Autos: RheinCargo bietet seinen Kunden ein umfassendes Portfolio im Bereich Schienen-güterverkehr an. 2012 gegründet als Joint Venture der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) sowie der Neuss-Düsseldorfer Häfen, ist das Unternehmen mit 500 Mitarbeitern inzwischen eine feste Größe am deutschen Markt und bedient ein weit gespanntes Netzwerk aus regionalen, nationalen und internationalen Zugverbindungen. Aufbauend auf einer jahrzehntelangen Zusammenarbeit mit der Industrie im Rheinland, hat sich RheinCargo längst weit über die Grenzen der Region hinaus etabliert.

Bahnlicenzen in der Schweiz und in Italien

„Wir bilden nicht nur Relationen in der gesamten Bundesrepublik, einschließlich der Grenzbahnhöfe nach Polen, Tschechien, Österreich, Luxemburg, Belgien und in die Schweiz, ab. Da wir über eigene Eisenbahnlicenzen in den Niederlanden und der Schweiz verfügen, können wir auch Direktverbindungen von Rotterdam bis Italien anbieten“, erklärt Paul Schumacher, Leiter des Bereichs Schienengüterfernverkehr. Österreich wurde in der Vergangenheit via Passau befahren, derzeit rollen keine Verkehre unter der Regie RheinCargo. „Es laufen aber Gespräche mit mehreren möglichen Partnern mit dem Ziel, in Zukunft gemeinsam neue Verkehre aus Deutschland nach Österreich und umgekehrt abzuwickeln“, erklärt Firmensprecher Michael Fuchs gegenüber *Verkehr*. Doch ohne Beziehung zu Österreich ist RheinCargo auch derzeit nicht. Es gibt Kombi-Verkehre, die regelmäßig laufen. Dabei handelt es sich um Eisenrzt aus dem Rotterdam Hafen für die Voestalpine in Linz. Der Rohstoff kommt per Binnenschiff in den RheinCargo-Hafen Neuss, wird gelagert bzw. auf die Bahn verladen und kommt dann per Waggon nach Linz. Gefahren werden diese Züge von einem Partnerunternehmen; Umschlag, Lagerung und Beladung in Neuss besorgt RheinCargo.

Vom Rheinland nach Rotterdam

Aktuell organisiert das Unternehmen etwa jede Woche 16 Containerzugverbindungen vom Rheinland zum Seehafen Rotterdam, transportiert Braunkohle von Köln nach Hamburg und Graubünden und versorgt Tanklager in der Schweiz aus deutschen Raffinerien. Vor zwölf Jahren waren die ehemals nur regional aktiven Vorgängerunternehmen der RheinCargo mit Mineralöltransporten und anderen Fernverkehren an den Markt gegangen. Gefahrguttransporte auf der Schiene sind heute mit mehr als sieben Millionen Tonnen pro Jahr das umsatzstärkste Segment in dem Unternehmen, das über ein ISO-zertifiziertes Qualitätsmanagement verfügt. Erst kürzlich hat RheinCargo einen nach eigenen Angaben bedeutenden Auftrag im Mineralölbereich an Land gezogen. Die Rheinländer stellen unter anderem die Versorgung hunderter Tankstellen in Süddeutschland sicher und beliefern die Flughäfen München und Zürich mit Kerosin.

Gegenüber starkem Wettbewerb behauptet

Während viele andere private Eisenbahnverkehrsunternehmen in den letzten Jahren von Staatsbahnen aufgekauft wurden, habe sich RheinCargo im



RheinCargo möchte in der Zukunft in Österreich aktiver werden

harten Wettbewerb behaupten und stärker als der Markt wachsen können. Die jährliche Transportleistung stieg 2014 auf 4,2 Mrd. Nettotonnenkilometer. Fragt man Bereichsleiter Paul Schumacher nach den Gründen des Erfolgs, lauten seine Argumente: „Leistung aus einer Hand, hohe Zuverlässigkeit und besondere Flexibilität.“

Dank des großen Fuhrparks sei man in der Lage, schnell und effizient auf Kundenwünsche zu reagieren. So unterhält RheinCargo neben den Streckenloks auch Rangierloks mit eigenen Rangierlokomotiven, und zwar nicht nur im Umfeld der RheinCargo-Häfen Neuss, Düsseldorf und Köln, sondern auch

in Hamburg, Itzehoe, Berlin, Ludwigshafen, Neustadt, Ingolstadt, Nürnberg und München. Die Traktionsleistungen, die Wagendisposition und der Kundenservice werden zentral organisiert. Schumacher: „Für uns bedeutet das kurze Entscheidungswege. Und der Kunde hat einen festen Ansprechpartner für die gesamte Leistung.“

Großes Netzwerk

Dank Netzwerk ist RheinCargo in der Lage, neben Wechsellieferungen von A nach B auch Einzel- und Kreisrelationen zu bedienen sowie sehr kurzfristige Spotverkehre abzuwickeln. Diese Vorzüge wusste die Industrie auch während der Lokführer-Streiks

im Jahr 2014 bei der DB zu schätzen. „Damals haben Kunden wegen des Streiks kurzfristig Leistungen zu RheinCargo verlangt. Wir konnten ihnen zeigen, dass wir auch in schwierigen Situationen neue Verkehre kurzfristig aufnehmen und zur vollen Zufriedenheit abwickeln können“, hebt Markus Krämer hervor, der das Vertriebssteam Fernverkehr leitet. Wachstumschancen auf der Schiene sieht Schumacher im Bereich Baustoffe, im Kombi-Verkehr und im internationalen Transitverkehr. „Hier steht RheinCargo für Kooperationen zur Verfügung, wir bieten aber auch die komplette Leistung von Rotterdam bis Italien in Eigenregie.“

So grün kann Transport sein!
175.300 Tonnen CO₂-Reduktion im Jahr 2014!



6.000+ Kranbare Auflieger

200+ Bahn- und Short Sea-Routen europaweit

300+ Abfahrten täglich

Im Kombinierten Verkehr sind Sie mit LKW WALTER wirtschaftlich UND umweltschonend unterwegs!

Bei jedem Transport im Kombinierten Verkehr verbindet LKW WALTER Wirtschaftlichkeit und Umweltschutz zu Ihrem Vorteil. Unser dichtes und leistungsfähiges Netzwerk verknüpft alle Wirtschaftszentren Europas miteinander, bietet Ihnen hohe Planungsicherheit und fast unbegrenzte Verladekapazitäten. Modernes Equipment mit GPS-Ortung inklusive. Umweltbewusst transportieren lohnt sich. Begleiten Sie uns auf diesem Weg!

INTERNATIONALE
LKW WALTER
TRANSPORTLOGISTIK AG
Ihr Europa-Transporteur

Tel.: +43 5 7777-0
www.lkw-walter.com

Kommt die Bahn unter die Räder?

JAHRESBILANZ: Der deutsche Kombi-Operator Kombiverkehr litt im Vorjahr unter den Folgen der Streiks und verzeichnete weniger Volumen. Kostensteigerungen belasten den Kombi-Verkehr.

VON JOSEF MÜLLER

Der Bahnverkehr hat in Deutschland keinen guten Stand. Die sinkenden Dieselpreise begünstigten im Vorjahr den Lkw-Verkehr und gleichzeitig stiegen die Trassen- und Energiepreise unverhältnismäßig, was sich negativ auf den deutschen Bahnverkehr auswirkte. In den vergangenen Jahren war der große Hype in der deutschen Verkehrspolitik der viel diskutierte Lang-Lkw und neuerdings die Pkw-Maut. „Wir haben den Eindruck, dass die Politik in Berlin die Auswirkungen der aktuellen Entwicklungen auf die Bahnen aus den Augen verloren hat“, stellte Armin Riedl, Geschäftsführer des deutschen Kombi-Operators Kombiverkehr bei der diesjährigen Gesellschafterversammlung in Frankfurt fest. Sein ernüchternder Ausblick bis 2020 für den Bahnsektor: weiterhin steigende Kostenbelastungen im Rahmen von bis zu 20%. Wenn es dem System nicht gut geht, bleibt das nicht ohne Auswirkungen auf den kombinierten Verkehr. Kombiverkehr hat im Vorjahr beim beförderten Volumen mit 925.000 Sendungen um mehr als knapp 1% gegenüber dem Jahr zuvor verloren. Stärker war der Rückgang im innerdeutschen Kombi-Verkehr mit einem Minus von mehr

als knapp 9%. Darin spiegeln sich nicht nur teilweise die gesamtwirtschaftliche Entwicklung, sondern auch die Folgen den Sturmtiefs im Juni 2014 wider, als 1.500 km Bahnstrecke in Nordrhein-Westfalen nicht befahrbar waren. Und nicht zu vergessen: die wiederkehrenden Streiks bei der Deutschen Bahn. „Mit den Streiks ist im Vorjahr praktisch ein Monat verloren gegangen“, so Robert Breuhahn, Geschäftsführer von Kombiverkehr. Fazit: Kombiverkehr verlor im Vorjahr im nationalen Verkehr mehr als 27.000 Sendungen. Allein schon die Streikankündigungen bewirkten bei vielen Speditionen auf Druck der Verlager aus der Industrie eine Abkehr von der Schiene und damit eine Rückverlagerung auf die Straße“, berichtet Breuhahn den aus ganz Europa angereisten Gesellschaftern.

Kosten erdrücken den Bahnverkehr

Die Umlage aus dem deutschen Erneuerbare-Energien-Gesetz kostet die Deutschen Bahn jährlich rund 60 Mio. Euro. Außerdem überlegt man bei der DB einen sogenannten Engpasszuschlag für die Benützung neuralgischer Infrastruktur. Für Riedel sind solche Maßnahmen nur bedingt nachvollziehbar und nur dann wirkungsvoll, wenn auch der Straßengüter-

verkehr einbezogen wird. Doch damit nicht genug: Investments in lärmarme Bremssysteme für Güterwagen sowie in Zugsicherungssysteme in den Lokomotiven lassen die Kosten schienen-

seitig förmlich explodieren, während der Lkw-Verkehr von der abgesenkten Lkw-Maut und den niedrigen Treibstoffkosten profitiert. Riedels Einschätzung für die nahe Zukunft: Auf Dauer werden die Bahnen und Operateure diese Mehrbelastungen nicht kompensieren können. Um im Wettbewerb gegenüber der Straße zu bestehen, braucht es dringend eine Kostenentlastung bei Energie und Fahrtrassen.

Österreich-Verkehr war rückläufig

Schon positiver hörte sich der Bericht der beiden Geschäftsführer bezüglich der Gesamteinschätzung des Jahres 2014 an. Es sei trotz der genannten Rahmenbedingungen ein gutes Jahr gewesen für Kombiverkehr, in dem mit 142 Mitarbeitern ein Umsatz von 434 Mio. Euro und ein Betriebsergebnis von 1,24 Mio. erwirtschaftet worden sei, so Breuhahn. 70% aller Kombi-Züge sind im Vorjahr pünktlich ans Ziel gekommen, im Jahr zuvor lag dieser Wert noch bei 80%. Ein Blick auf die verschiedenen Verkehrssituationen vermittelt ein unterschiedliches Bild. So hat beispielsweise der Verkehr von/nach Österreich im Vorjahr mit 49.000 Sendungen um 2,5% nachgelassen. Breuhahn nennt als Gründe dafür die gesamtwirtschaftliche Entwicklung sowie den massiven Wettbewerb unter den Operateuren. Dazu kommt, dass im Verkehr zwischen Neuss und Österreich wegen der eingeschränkten Nutzbarkeit des Terminals in Neuss weniger Sendungen über



Die deutsche Politik hat die Bahn aus den Augen verloren, mutmaßt der Kombi-Operator Kombiverkehr



Die Kombiverkehr-Geschäftsführer: Robert Breuhahn (l.) und Armin Riedl.

dieses Hub abgefertigt wurden. Die Verkehre laufen paarig, und wir haben im Vorjahr den Verkehr mit Österreich stoppen können, so Breuhahn gegenüber Verkehr. Wachstumsbringer war im Vorjahr das Geschäft Richtung Westeuropa mit einem Plus von mehr als 3% oder 138.000 Sendungen bzw. 277.000 TEU.

Italien-Verkehr boomt

Wie geschnitten lief es im Berichtsjahr im Deutschland-Italien-Verkehr, der über die Routen Gotthard, Brenner und Tauern um 4% auf 405.000 Sendungen bzw. 810.000 TEU zulegte. Das Plus lag auf den Achsen via Schweiz (+ 8%) und Tauern (+ 10%); über den Brenner (- 0,5%) fiel das Volumen geringfügig zurück. Der steigenden Nachfrage im Nord-Süd-Verkehr hat Kombiverkehr gemeinsam mit der schweizerischen Hupac die Frequenzen auf der Relation Duisburg-Mailand auf sechs Abfahrten pro Woche aufgestockt. Der Hafen Triest ist für Kombiverkehr die neue Drehscheibe für das Türkei-Geschäft. Die Verkehre aus Mitteleuropa in die und aus der Türkei gehen per Schiene nach Triest und rollen dann auf der Fähre in griechische und türkische Häfen. Zu Beginn dieses Jahres wurde das intermodale Angebot nach Griechenland um eine neue Fähranbindung erweitert. Neben dem Hafen Patras wird zweimal wöchentlich auch der

Neue Terminals in Lehte und Tarragona

Im Vorjahr positiv abgeschnitten haben alle Terminalbetriebsgesellschaften, an denen Kombiverkehr beteiligt ist. In Duisburg, Köln, Leipzig und München wurden neuen Zugverbindungen aufgezaunt. In Leipzig wird der Kombi-Terminal erweitert, 2016 geht die erweiterte Fläche in Betrieb. Mehr Platz gibt es seit dem Vorjahr im Terminal Rostock, der um fünf Gleise und zwei Portalanlagen vergrößert worden ist. Nicht so recht vom Fleck kommt der Bau des neuen Mega-Terminals in Lehte. Hier gab es im Vorjahr eine weitere Verzögerung, weil wegen Anrainereinsparungen ein neues Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden musste. Nach den Worten von Riedl wird hier frühestens 2016 mit dem Bau begonnen. Beteiligt hat sich Kombiverkehr an einem Joint Venture mit der Combi Terminal Catalonia in Spanien, wo in Tarragona ein neuer Kombi-Terminal errichtet wird.



Speed Matters.

Der Läufer braucht Kraft und Ausdauer gleichmaßen um schnell zu sein. Im Containeroperating sind die selben Eigenschaften gefragt. Besonders wenn man für seine Kunden das Trikot des führenden trägt und aus Lieferzeiten Bestzeiten macht. So verstehen wir jeden Auftrag als Sprint – auch wenn er über lange Strecken geht.

Die schnellen machen das Rennen:
Operating ist unsere Disziplin.

Roland Spedition GmbH - Austria
A-2320 Schwechat, T: (+43 1) 728 37 43, F: 720 22 40
A-5071 Wals bei Salzburg, T: (+43 662) 854 351, F: 854 1 69
E: office@rolsped.com, www.rolsped.com

www.rolsped.com

CTE erhielt Staatspreis

AUSZEICHNUNG: Der Container Terminal Enns hat in der Kategorie „Bauen. Planen. Betreiben.“ den Staatspreis für Mobilität 2015 bekommen.

Zum achten Mal wurde in diesem Jahr der Staatspreis Mobilität als höchste Auszeichnung des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) an Unternehmen, Projekte und Akteure verliehen, die sich in Sachen Mobilität von Menschen und Gütern verdient gemacht haben.

„Die herausragendsten Projekte aller zwei Jahre vor den Vorhang zu holen und der Öffentlichkeit zu präsentieren, stärkt unsere Wettbewerbsfähigkeit, sichert Arbeitsplätze, trägt zu einer

erfolgreichen internationalen Positionierung bei und macht Handlungsbedarf und Möglichkeiten sichtbar“, verkündete Verkehrsminister Alois Stöger bei der feierlichen Verleihung im Palais Ferstl in Wien. Von rund 90 Einreichungen wurden die 12 besten der Öffentlichkeit vorgestellt und vier Gewinner gekürt.

Der Staatspreis Mobilität orientiert sich an den Zielen des österreichischen Gesamtverkehrsplans und richtet sich mit seinen vier Kategorien an alle involvierten Stakeholder. Die Einreichungen, die von international erfolgreichen Produkten bis hin zu Speziallösungen für Nischenprodukte reichen, geben einen Einblick in die vielfältigen Kompetenzen und die Vernetzungsbereitschaft österreichischer Wirtschaftsunternehmen und Forschungseinrichtungen.

Internationale Drehscheibe

Der Container Terminal Enns (CTE) zählte bei der großen Preisverleihung als ein Unternehmen, das als Sieger in der Kategorie „Planen. Bauen. Betreiben.“ den Staatspreis 2015 mit nach Hause mitnehmen konnte. Otto Hawlicek hatte mit seinem Team das Projekt Container Terminal Enns und die laufenden Ausbaumaßnahmen im Ministerium eingereicht und prompt den Preis in der genannten Kategorie gewonnen. Im Projekt „Enns Multimodal“ werden die internationalen Verkehrsströme des Container Terminals Enns gebündelt und mit den bedeutendsten Seehäfen und Wirtschaftszentren Europas vernetzt.

Durch die Erweiterung und Modernisierung des Terminals im Ennshafen werden zusätzliche trimodale Umschlagmöglichkeiten für die Exportwirtschaft in einer der wirtschaftlich stärksten Regionen in Zentrals Österreich geschaffen. Neue Krananlagen, Gleise und Ab-

stellflächen für Container verzeichnen die Verkehrsträger Bahn, Wasser und Lkw und verbinden die Region mit dem internationalen Verkehrsnetz. „Neutrales Terminalhandling, ein serviceorientierter Zugang zu modernster Infrastruktur und ein starkes internationales Partnernetzwerk garantieren einen nachhaltigen Zugang zu den Weltmärkten“, hieß es in der Begründung für den Staatspreis an CTE.

Ende 2015 gehts praktisch los

In der Tat kommen die Bauarbeiten in Enns planmäßig voran. Ende Juli wurden die Portalanlagen geliefert, Ende September starten die Probelaufe mit diesen. Derzeit werden gerade die Gleise gestopft. „In Summe halten unsere Partner die Terminvorgaben in allen Bereichen ein“, zeigt sich Hawlicek gegenüber Verkehr zufrieden. Bis Oktober sind alle großen Arbeiten abgeschlossen, lediglich kleinere Arbeiten müssen dann noch erledigt werden.

Anschließend beginnt der Testbetrieb mit den beiden Krananlagen, außerdem müssen diese mit den bestehenden Krananlagen auf dem bisherigen Terminal synchronisiert werden. Hawlicek ist selbst überrascht über das gute Tempo bei den



BM Alois Stöger (l.) und die Preisträger von Enns Multimodal

Bauarbeiten. LogServ in Linz macht die Generalplanung und das Bauunternehmen Porr ist für den baulichen Teil verantwortlich. Erfreulich ist dabei, dass die laufenden Bauarbeiten mit dem Umschlagbetrieb im bestehenden Container Terminal gut kombiniert werden und so keine Beeinträchtigungen im Ablauf entstehen.

Ausbaupläne in Salzburg

CTE als Unternehmen mit M. Kaindl KG und DB-Mobility Logistics AG im Hintergrund in-

vestiert in das Projekt 17,5 Mio. Euro und erhält dafür eine Güterumschlagsfläche mit 170.000 m², davon entfallen allein 100.000 m² auf den bisherigen Terminal.

Allein im heraufenden Monat Juni wurden 27.500 TEU oder 18.500 Umschläge gemacht – ein Umschlagrekord und das noch dazu während des laufenden Betriebs trotz Bauarbeiten.

Nach Fertigstellung Ende dieses Jahres lässt sich Kapazitätssteigerung der Umschlag um 30 Prozent steigern. CTE hat im April

dieses Jahres den Enns Container Terminal zum Betrieb übernommen – Hawliceks Bilanz ist: „Sehr zufrieden. Das Geschäft entwickelt sich hervorragend.“ Trotz Baustelle wird ein Rekordjahr erwartet.

Auch im Terminal Salzburg CTS läuft es gut und wurden allein im Juni 15.000 Umschläge bewerkstelligt. Seit Beginn des Jahres stich ein zweistelliges Plus beim Handling positiv in der Statistik hervor. „Wir haben in Salzburg Expansionspläne, wollen diese aber noch nicht verraten“, so Hawlicek.

ANZEIGE

logistics & transport

Rock'N'Roll

www.LTE-group.eu

LTE Group is your logistics-partner: from east to west, from north to south, from sea to sea, all across europe.

we move rocks and: construction & raw materials, agricultural products, containers, cars & components, chemical & petroleum products and also rolling stock.

9281 2016 ZB: 53

Anschlussbahnen hybrid nutzen

FORSCHUNG: Dem Projekt ASB-CombiHub sollen jetzt konkrete Pilotlösungen folgen. Verkehr sprach mit Projektleiter Konrad Röhnel von Technoma.

VON JOSEF MÜLLER

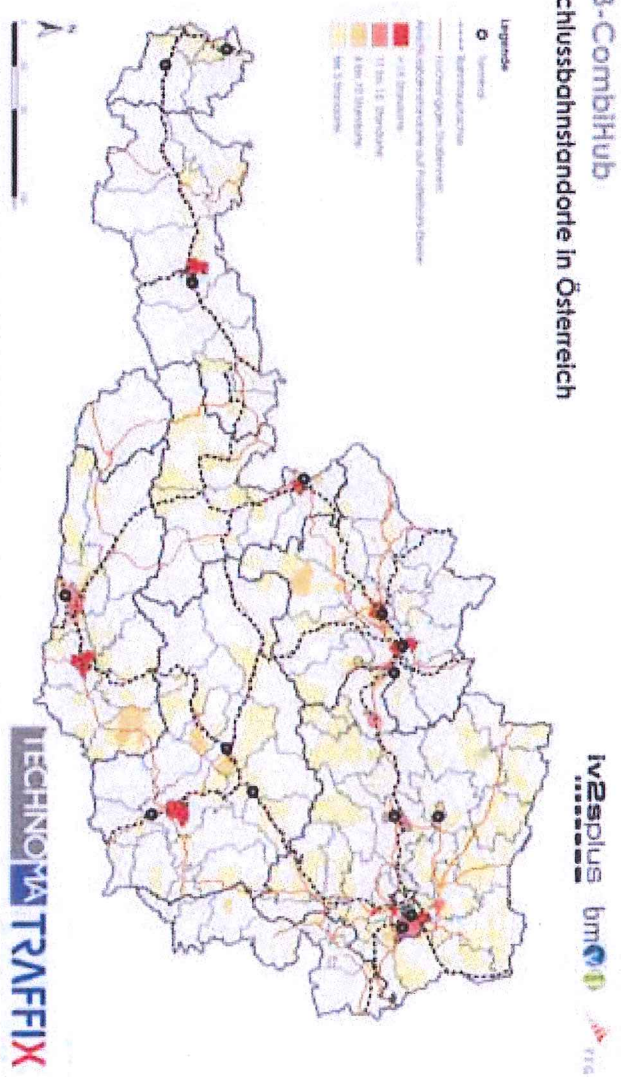
Die Schiene spielt sowohl für österreichische Unternehmen als auch für die Verkehrspolitik eine wichtige Rolle. Um private Anschlussbahnen wirtschaftlich zu betreiben, braucht es ein ausreichendes Transportaufkommen. Dabei stehen viele Unternehmen, die über teils historisch gewachsene, private Gleisanschlüsse verfügen, vor einer kaum zu lösenden Herausforderung: Sie haben oftmals zu wenig Transportvolumen, um mit den Angeboten des Straßentransports preislich mithalten zu können. „Dies führt dazu, dass das Angebot von Schienentransporten in vielen Fällen bei Transportplanungen nicht mehr berücksichtigt wird und dadurch die Angebotssseite des Marktes für Schienentransporte, die neben der Güterverkehrsparade der ÖBB mittlerweile zahlreiche private Eisenbahnunternehmen umfasst, nicht ausreichend bekannt ist“, erklärt Konrad Röhnel, dem bei der Technoma Technology Consulting in Mödling bei Wien mit dem Projekt ASB-CombiHub beschäftigten Experten. Dieses Unternehmen war federführend bei diesem Forschungsprojekt, bei dem es um die Eignung und Nutzung von Anschlussbahnen im Rahmen des Kombi-Verkehrs geht. Der Fokus liegt dabei auf Wechsellaufbauten und Containern.

Potenziale privater Anschlussbahnen heben

Mit dem Ziel, die Potenziale im Bereich der Nutzung von privaten Anschlussbahnen zu evaluieren, wurde die hybride Nutzung bestehender Anschlussbahnen als intermodale Umschlagknoten für kombinierte Verkehre ins Leben gerufen und mittlerweile abgeschlossen. Dabei handelt es sich um eine Sondierstudie, die im Rahmen der FTI-Initiative „Mobilität der Zukunft“ des Verkehrsministeriums durch die Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft unterstützt wurde. Ziel der Untersuchung war, Anschlussbahn-Standorte zu identifizieren, die sich neben bestehenden Betriebskonzepten als intermodale Umschlagknoten für kombinierte Verkehre eignen.

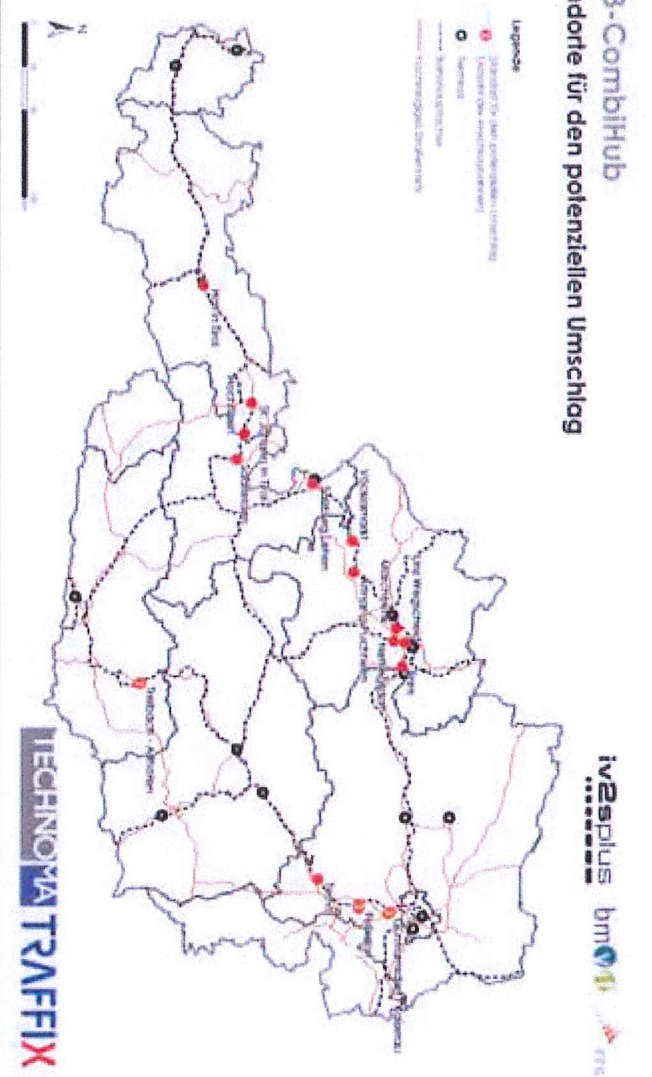
Die Bedienung von Ballungsräumen mit Gütern und die wirtschaftliche Gestaltung von kombinierten Verkehren setzen eine entsprechende Standortwahl für geeignete Umschlagpunkte bzw. Terminals voraus.

ASB-CombiHub Anschlussbahnstandorte in Österreich



Im Rahmen des Forschungsprojektes wurden die Eignung und mögliche Nutzung vorhandener Anschlussbahnen in Österreich im Rahmen des Kombi-Verkehrs nach Gesichtspunkten wie Transportaufkommen, regionale Infrastruktur, Umschlagtechnologien u. a. untersucht

ASB-CombiHub Standorte für den potenziellen Umschlag



Das Projekt ASB-CombiHub zielt darauf ab, Anschlussbahnen im Einzugsgebiet von Ballungsräumen unter Berücksichtigung der Transportnachfrage zu identifizieren und deren Eignung für den Umschlag von kombinierten Verkehren zu evaluieren. Um dieses Ziel zu erreichen, wurden zunächst rund 1.100 Anschlussbahn-Standorte in Österreich auf Postleitzahl-Ebene geographisch erfasst.

Mögliche Standortkriterien

Parallel dazu wurden Standortkriterien für die Umsetzung einer GIS-Analyse definiert und entsprechende Schwellenwerte abgeleitet.

Als erstes Kriterium wurde das potenzielle Güterverkehrsaufkommen auf Bezirksebene herangezogen, die die Transportnachfrage in einer spezifischen Region abbildet. Der Grenzwert für eine weitere Betrachtung wurde hier mit einem Güterverkehrsaufkommen von fünf Mio. Tonnen festgelegt. In wei-

terer Folge wurden bestehende Terminalinfrastrukturen anhand ihres Einzugsbereichs eingebunden. Der Einzugsbereich wurde mit einer Lkw-Fahrtzeit

ES WURDEN 1.100 ANSCHLUSS- BAHN-STAND- ORTE ERFASST.

ANNOVATIVE Umschlag- technologien gefragt?

von 45 Minuten abgegrenzt. Röhnel: „Wesentliche Überlegung dabei war, dass die im Projekt identifizierten Anschlussbahn-Standorte nicht mit bestehenden Terminals in direkte Konkurrenz treten sollen.“

Als letztes Kriterium für die GIS-Analyse wurde die Qualität der Anbindung an die Bahnhauptachsen definiert. Hierfür wurde ein 20 km breiter Korridor entlang der Hauptachsen des österreichischen Schienen-

netzes festgelegt. Die Hypothese hierzu war, kostenintensive Transporte über Nebenbahnen (Vorlauf/Nachlauf) möglichst kurz zu halten und eine rasche Einbindung in internationale schienengebundene Systemverkehre zu ermöglichen.

Innovative Umschlag- technologien gefragt?

Parallel zur GIS-Analyse wurden verschiedene Umschlagtechnologien hinsichtlich ihrer Eignung für den Einsatz auf Anschlussbahnen im Rahmen einer Sekundärrecherche erhoben und analysiert. Dabei wurden 15 Technologien erfasst, die der Kategorie „innovative Umschlagtechnologien“ zuzuordnen sind. Um einen potenziellen Mehrwert dieser Technologien darstellen zu können, wurden auch sieben konventionelle Umschlagtechnologien erfasst und gemeinsam analysiert.

Weiters wurden die rechtlichen und wirtschaftlichen Rahmen-

bedingungen für die Umsetzung eines KV-Umschlags auf Anschlussbahnen untersucht sowie eine Anforderungscheckliste erstellt, die als Leitfaden für eine potenzielle Umsetzung herangezogen werden kann. Anhand dieser Liste wird auch die mögliche Subventionierung durch Förderungen für Anschlussbahnen bzw. für Terminals dargestellt.

Bereitschaft vorhanden, Umsetzung schwierig

Aufbauend auf den Analysen wurden mit zehn Anschlussbahn-Unternehmen persönliche, leitfadengestützte Experten-Interviews bezüglich des ASB-CombiHub-Vorhabens geführt. Der Tenor der Interviews: Die Sicherheitsthematik lässt einen externen Umschlag in vielen Fällen nicht zu, besonders im Outbound-Bereich sind die internen Volumina für einen Bahntransport zu gering. Es fehlt ein „Gegenüber“ für einen direkten Bahntransport (Fehlen einer Anschlussbahn beim betreffenden Versender/Empfänger). Innovative Umschlagtechnologien, sofern sie überhaupt bekannt sind, erscheinen in den meisten Fällen als zu kompliziert.

„Die Bereitschaft, Bahntransporte und die Nutzung der eigenen Anschlussbahn zu forcieren, ist grundsätzlich vorhanden“, hat Röhnel bei diesem Projekt gemeinsam mit dem Team, bei dem auch die Traffic-Verkehrsplanung mit von der Partie war, herausgefunden. Im Rahmen des Projekts ASB-CombiHub wurden mehrere Anschlussbahnen, die ein hohes Potenzial aufweisen, sondiert. „Als Knackpunkt für die praktische Umsetzbarkeit der Projekterkenntnisse stellt sich jedoch – vor allem auch aufgrund der Sicherheitsthematik – der externe Umschlag von kombinierten Verkehren als relativ problematisch dar.“

Eine verstärkte Nutzung der bestehenden Anschlussbahnen und eine Verlagerung zusätzlicher Verkehre auf die Schiene seien dort, wo entsprechende Volumina und ein Gegenüber für den Bahntransport vorhanden sind, durchaus realistisch und gewünscht. Im Rahmen des Projektes wurden gemeinsam mit Anschlussbahn-Betreibern Möglichkeiten für konkrete Umsetzungsmodelle identifiziert. Darauf aufbauend sollen jetzt in einem Folgeprojekt konkrete Pilotlösungen entwickelt und realisiert werden.

IFB fährt Austria Xpress nach Wien

GANZZUG: Der belgische Intermodal-Operator Interferryboats präsentierte in Wien sein Mischzug-Angebot zwischen Antwerpen und Wien.

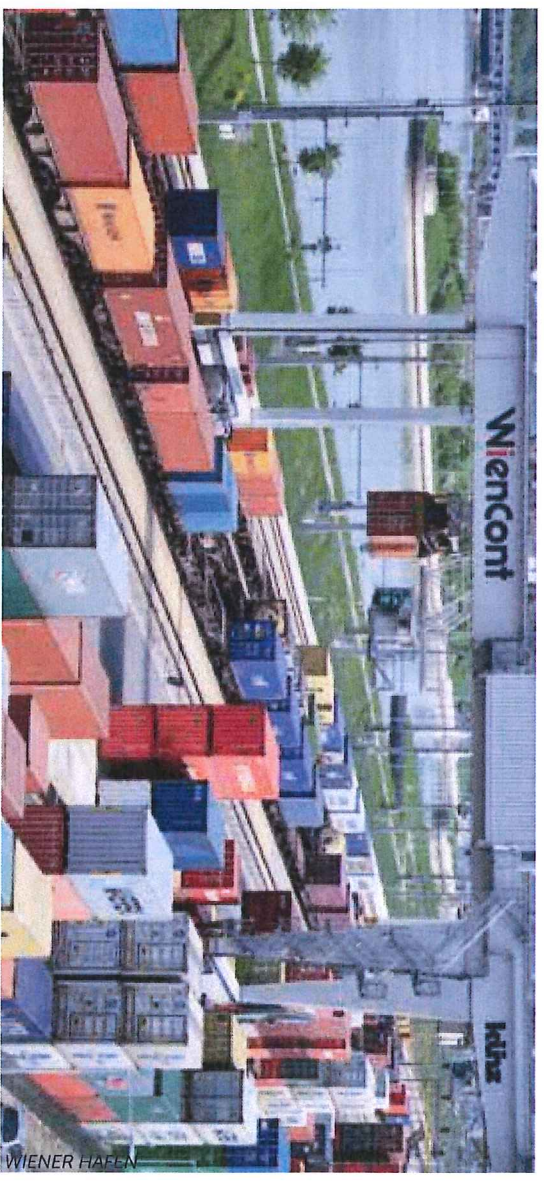
Seit April dieses Jahres rollt er, vergangene Woche hat ihn der belgische Intermodal-Operator Interferryboats IFB der österreichischen Verladerschaft in der Hafenlounge im Wiener Hafen offiziell vorgestellt: den neuen Ganzzug „Austria Xpress“ vom Hafen Antwerpen nach Wien v. v. mit zwei wöchentlichen Rundläufen mit einer Laufzeit von 30 Stunden. Das Besondere dabei: In diesem Zug werden sowohl Container im klassischen Kombi-Verkehr als auch konventionelle Wagenladungen mitgenommen. „Mit diesem Zug kommen wir den Bedürfnissen unserer Kunden im maritimen und kontinentalen Bereich entgegen“, ist Johan Gemels, Geschäftsführer von IFB, gegenüber *Verkehr* überzeugt. Mit dem Zugangebot verbunden sind auch Value Added Services, wie beispielsweise Straßenvor- und -nachlauf, Lagerung, Zolldokumentation, Containerhandling, um nur einige Beispiele zu nennen. Die Kombination von Container und konventioneller Ladung ist schnell erklärt: Damit lässt sich in der Startphase das Auslastungsrisiko zwischen IFB und der IFB-Muttergesellschaft B Logistics splitten, die wiederum zu 32 Prozent von der Belgischen Staatsbahn SNCB gehalten wird. Die Mehrheit liegt bei Argos Scotic, einem strategischen Investor.

LTE traktioniert in Österreich

Der Zug wird von Antwerpen (Handling im Terminal Zomerweg) bis nach Passau von B Logistics traktioniert, auf dem österreichischen Streckenabschnitt kommt das heimische Bahnunternehmen LTE Logistik & Transport zum Zug. In Wien

erfolgt das Handling im Wiencont-Terminal im Wiener Hafenteil Freudenu. Betrachtet wird die intermodale Hälfte des Zuges von IFB, wobei Gemels hofft, pro Jahr auf ein Volumen von 50.000 österreichische TEU auf diesem Routing zu kommen. IFB bewegt, eigenen Angaben zufolge, pro Jahr rund 520.000 TEU mit mehr als 11.000 Zügen im maritimen und kontinentalen Kombi-Verkehr und bedient dabei 15 Länder. 70 Mitarbeiter arbeiten im Hintergrund, damit die mehr als 2.000 Containertragwagen (davon 733 angemietet) gut beladen unterwegs sind und ein Umsatz von 106 Mio. Euro zustande kommt. Der intermodale Teil des Zuges wird von IFB verkauft – das Auslastungsrisiko liegt somit im eigenen Haus, geteilt mit B Logistics, die den konventionellen Teil vermarkten. Abgewickelt wird der Vertrieb über das IFB Büro in Berlin, wo Gabriele Schubert mit ihrem Team die österreichischen Kunden betreut.

Was der Transport einer Box von Antwerpen nach Wien oder v. v. kostet, lässt sich mit einem Mausklick schnell eruieren. „Wir haben transparente Preise, und online bekommt der potenzielle Kunden sofort ein verbindliches Preisangebot“, erklärt Schubert. Schon bald wird den Kunden



In Wien erfolgt das Handling im Wiencont-Terminal

auch eine Online-Buchungsmöglichkeit zur Verfügung stehen.

Auch Graz im Visier

IFB agiert auch selbst als Terminalbetreiber an den Standorten Zomerweg und Cirkeidyck, im gesamten Netzwerk europaweit werden auf 35 Relationen 50 Terminals angefahren. Dazu kommen noch die Terminals von B Logistics in Genk (Euroterminal Genk) und Liège (Container Terminal) und ATO in Antwerpen. Eng mit Antwerpen vernetzt sind deutsche Terminals, wie beispielsweise Frankfurt, Nürnberg, Stuttgart, München und Ludwigshafen, aber auch Madrid, Konstanza oder

Stara Zagora in der Mitte Bulgariens. Ebenso wie nach Wien hat IFB auch im April dreimal wöchentliche Abfahrten nach Basel ab Antwerpen eingeführt. Von Wien aus will IFB auch neue Wege nach Ungarn und Griechenland erschließen, ganz konkret mit dem Operator IMS nach Budapest und in Kooperation mit Gartner nach Sindsos in Griechenland. Gemels wälzt auch Pläne, das Mischzug-Konzept gemeinsam mit B Logistics nach Graz auszuweiten.

Antwerpen rangiert nach Rotterdam als zweitgrößter Hafen in Nordeuropa mit einer Container-Umschlagtonnage von 102 Mio. t. Rotterdam liegt bei 121 Mio. t, die anderen Häfen liegen laut Gemels hinter Antwerpen. Als Bonus hebt der Manager die im Vergleich zu deutschen und niederländischen Häfen günstigen Terminal-Handling-Kosten in Antwerpen hervor. Sie würden mit durchschnittlich 176 Euro am niedrigsten liegen gegenüber den Niederlanden mit 197 Euro und 223 Euro in deutschen Häfen. Der Kooperationspartner beim Wien-Zug ist B Logistics, der mit 200 eigenen Loks, 7.000 Güterwagen und 1.900 Mitarbeitern einen Umsatz von 451 Mio. Euro erwirtschaftet. Die 28 Mio. transportierten Gütertonnen werden in Blockzügen und 300 Intermodal-Zügen transportiert.

INTERNATIONAL

IMS EXPANDIERT NACH UNGARN UND HELLAS

Der österreichische Kombi-Operator hat Ende Juni sein Netzwerk von Wien Freudenu neu nach Sopron und Budapest ausgeweitet und bietet zwischen diesen Kombi-Terminals sechs wöchentliche Abfahrten. Damit eröffnen sich für Verladern aus Deutschland nach Ungarn neue Anschlussoptionen, kündigt Mario Gruber, CSO von IMS, an. Seit Anfang Juni fährt IMS über die Drehscheibe Wien auch nach Griechenland, und zwar nach Sindsos.

One step ahead for your shipments



Hupac is your partner for eco-friendly transport solutions all over Europe as well as to Russia and the Far East. We carry your shipments in combined transport: quickly, safely and reliably. Hupac is equipped with own resources like railcars, terminals and informatics solutions, and invests in the future together with you.

www.hupac.com info@hupac.com Tel. +41 58 8558800

HUPAC
moving together

UIRR KOMBI-GESELLSCHAFTEN IN EUROPA

Unternehmen	Transporttätigkeit	Volumen 2014 in TEU	Umsatz 2014 in Euro	Telefon / Fax	Website / E-Mail
Adria Kombi Tivolska 50 SLO-1000 Ljubljana	UKV *, Rola *, Vor- und Nachlauf Straße	352.000	42 Mio.	Tel +386 123 45 280 Fax + 386 123 45 290	E-Mail: info@adriakombi.si www.adriakombi.si
Alpe Adria Via S. Caterina da Siena 1 I-34122 Trieste	UKV, Rola, Terminalbe- trieb, Rollendes Material	86.000	34. Mio.	Tel +39 040 63 92 33 Fax +39 040 36 48 42	E-Mail: amministrazione@alpeadria.com www.alpeadria.com
Bohemiakombi Opletalova 6 CZ-113 76 Prag 1	UKV	30.000	7,5 Mio.	Tel +420 242 444 560 Fax +420 242 444 924	E-Mail: info@bohemiakombi.cz www.bohemiakombi.cz
Cemat Via Valtellina 5-7 I-20159 Mailand	UKV, Rollendes Material, Instandhaltung	713.000	206 Mio.	Tel +39 02 668 951 Fax +39 02 668 00 755	E-Mail: info@cemat.it www.cemat.it
CFL Intermodal Zone Industrielle „Riedgen“ L-3451 Dudelange	UKV	200.000	k.A.	Tel +352 51 98 10 Fax +352 51 98 10 211	E-Mail: info@cfl-intermodal.lu www.cfl.lu/espaces/fret/tr/group/structure/ferroviaire/cfl-inter- modal
Comblberia c/Rafael Herrera 11; 2 Pta 203 E-28036 Madrid	UKV	67.000	k.A.	Tel +34 91 314 98 99 Fax+34 91 314 93 47	E-Mail: combieramadrid@comblberia.com www.comblberia.com
Combiant Scheideleaan 800 – haven 755 B-2040 Antwerpen	Terminalbetrieb	120.000 Ladeeinheiten	k.A.	Tel +32 3 250 62 62 Fax+32 3 250 62 62	E-Mail: info@combiant.be www.combiant.be
Crokombi Heinzelova ulica 51 HR-10000 Zagreb	UKV	8.000	k.A.	Tel +385 161 51 867 Fax+385 161 51 869	E-Mail: crokombi@crokombi.hr www.crokombi.hr
CTE - Cargo Terminal Enns Ennsstraßenstraße 45 A-4470 Enns	Terminalbetrieb	284.000	k.A.	Tel +43 662 8588 6510 Fax +43 662 8588 6599	E-Mail: otto.hawicek@ct-enns.at www.ct-sbg.at
EMT - Europa Multipurpose Terminals Punto Franco Nuovo – Molo VI I-34123 Trieste	Terminalbetrieb	133.000 Ladeeinheiten	k.A.	Tel +39 040 322 0333 Fax+39 040 322 44 84	E-Mail: info@enterminals.com www.enterminals.com
FELB – Far East Landbridge Rivergate Handelskaai 92 Gate 2/3 A-1200 Wien	UKV	28.000	k.A.	Tel +43 1 890 63 39 0 Fax+43 1 890 63 39 63	E-Mail: sales@fareastlandbridge.com www.fareastlandbridge.com
Hupac Viale R. Manzoni 6 CH-6830 Chiasso	UKV, Terminalbetrieb, Rollendes Material, In- standhaltung, Eisenbahn- unternehmen, Zollagent	1,1 Mio.	392 Mio.	Tel +41 91 695 28 00 Fax +41 91 695 28 01	E-Mail: info@hupac.ch www.hupac.ch
Interferryboats Houdok 25 A B-2030 Antwerpen	UKV, Terminalbetrieb, In- standhaltung, Zollagent, Vor- und Nachlauf Straße	490.000	150 Mio.	Tel +32 3 270 27 00 Fax+ 32 3 226 26 26	E-Mail: info@interferryboats.com www.interferryboats.com
John G. Russell Hillington UK-Glasgow G52 4XB	Terminalbetrieb	k.A.	k.A.	Tel +44 141 810 8200 Fax +44 141 810 8200	www.johngrussell.co.uk
Kombiverkehr Zum Laurenburger Hof 76 D-60594 Frankfurt/Main	UKV, Terminalbetrieb, Rollendes Material, In- standhaltung, Eisenbahn- unternehmen	1,8 Mio.	434 Mio.	Tel +49 69 79 50 50 Fax +49 69 79 50 51 19	E-Mail: Info@kombiverkehr.de www.kombiverkehr.de
Lugo Via della Dogana 5 I-48022 Lugo	Terminalbetrieb	24.000 Ladeeinheiten	k.A.	Tel +39 0545 216411 Fax+39 0545 210987	E-Mail: info@lugoterminal.com www.lugoterminal.com
Naviland Cargo 26 Quai Michelet CS 10095 F-92309 Levallois Perret Cedex	UKV, Terminalbetrieb, Rollendes Material, Eisen- bahnunternehmen	335.000	k.A.	Tel +33 1 41 05 33 01 Fax +33 1 40 87 08 20	E-Mail: contact@naviland-cargo.com www.naviland-cargo.com
Novatrans 10, rue Vandrezanne CS 91397 F-75634 Paris Cedex 13	UKV, Terminalbetrieb, Rollendes Material	220.000	57. Mio.	Tel +33 1 40 87 97 00 Fax +33 1 40 87 97 65	E-Mail: info@novatrans.eu www.novatrans.eu
Polzug Container-Terminal Burchardkai, Bürogebäude 1 D-21129 Hamburg	UKV, Terminalbetrieb, Zollagent, Vor- und Nachlauf Straße	141.000	k.A.	Tel +49 40 74 11 45 0 Fax +49 40 74 11 45 45	E-Mail: hamburg@polzug.de www.polzug.de
Ralpin Belchenstraße 3 CH-4601 Olten	Rola, Instandhaltung	220.000	k.A.	Tel +41 58 822 88 88 Fax +41 58 822 88 80	E-Mail: info@ralpin.com www.ralpin.com
Rocombi Bivd. Dinciu Colescu 38 RO-010873 Bukarest	Terminalbetrieb, UKV	4.500	k.A.	Tel +40 21 312 23 14 Fax +40 21 312 17 74	E-Mail: info@rocombi.ro www.rocombi.ro
TEL – Trans Eurasia Logistics Bellevuestraße 3 D-10785 Berlin	UKV	25.000	k.A.	Tel +49 30 297 54 800 Fax +49 30 297 54 800	E-Mail: pmg.asia@trans-eurasia-logistics.com www.trans-eurasia-logistics.com

*) UKV = Unbegleiteter Kombi-Verkehr, Rola = Rollende Landstraße – Redaktionsschluss 30. Juli 2015