DVZ
Deutsche Verkehrs-Zeitung

Kombinierter Verkehr

MITTWOCH, 19. MAI 2021 • DVZ Nº 20 • 75. JAHRGANG WWW.DVZ.DE

Die Zukunft ist kombiniert

Gemeinsam statt gegeneinander: Dieses Verständnis bei der Wahl des Verkehrsträgers wird die Logistik in Europa immer stärker prägen. Das Angebot wächst und schafft so den geeigneten Rahmen für eine engagierte Politik, die Verlagerung fordert und fördert.

FOTO: KOMBIVERKEHR

Editorial

Es brummt trotz Corona

Von Heinrich Klotz,
Fachredakteur Kombinierter Verkehr

Keine Frage: Corona hat auch den Kombinierten Verkehr ziemlich mitgenommen. Aber, das bestätigt die Umfrage auf Seite 3 dieses Themenheftes, es gibt Lerneffekte - und vor allem einen insgesamt sehr positiven Ausblick. Dazu trägt die Dynamik dieses Marktes bei, der gerade durch ehrgeizige Klimaziele zusätzlichen Aufwind bekommt. Vor allem aber sind es die Kreativität und die große Offenheit der Akteure für neue Lösungen und Kooperationen im Markt, die Dinge in Bewegung bringen. Auch dafür gibt es schöne Beispiele im Heft - Sie können sie gar nicht verfehlen.

Inhalt

Politik Auch in Brüssel stellt sich die K-Frage **SEITE 2**

Umfrage Corona hat den Kombinierten Verkehr nicht nachhaltig geschwächt – im Gegenteil **SEITE 3**

Megahub Was Lehrte für Operateure und Kunden bringt **SEITE 4**

Aufbruch Hegelmann will auf die Schiene **SEITE 5**

Kooperation Was VTG und Vega mit dem Korb vorhaben **SEITEN 6/7**

Strategie Kombiverkehr: Was nun, Herr Lanfer? **SEITEN 8/9**

Meinung Kombinierten Verkehr muss man wollen **SEITE 10**

Alternativen Reine Kombizüge prägen den Markt. Doch Mischen kommt in Mode. **SEITE 11**

Marktübersicht Kombi-Operateure in Europa **SEITE 12–15**

Plattform „Modility" verspricht mehr Transparenz und eine einfachere Buchung **SEITE 16**

Impressum

Autoren dieser Ausgabe Amelie Bauer, Nicole de Jong, Daniel Hemker, Kurt Metz, Ralf-Charley Schultze, Elena Vostrikov
Verantwortlicher Redakteur Heinrich Klotz
Grafik Björn Jagdmann, Andreas Voltmer (Ltg.)
Kontakt klotz@dvz.de

DVV Media Group GmbH
Heidenkampsweg 73-79, D-20097 Hamburg
Postfach 10 16 09, D-20010 Hamburg
Tel.: +49 40 237 14-100

Geschäftsführer Martin Weber
Verlagsleiter Oliver Detje
Anzeigenleiter Florian Böhm
Tel.: +49 40 237 14-129
Leser- und Abonnentenservice
Tel.: +49 40 237 14-240
Fax: +49 40 237 14-333
leserservice@dvz.de

Druck Dierichs Druck + Media GmbH & Co. KG, Kassel; Gerichtsstand ist Hamburg.

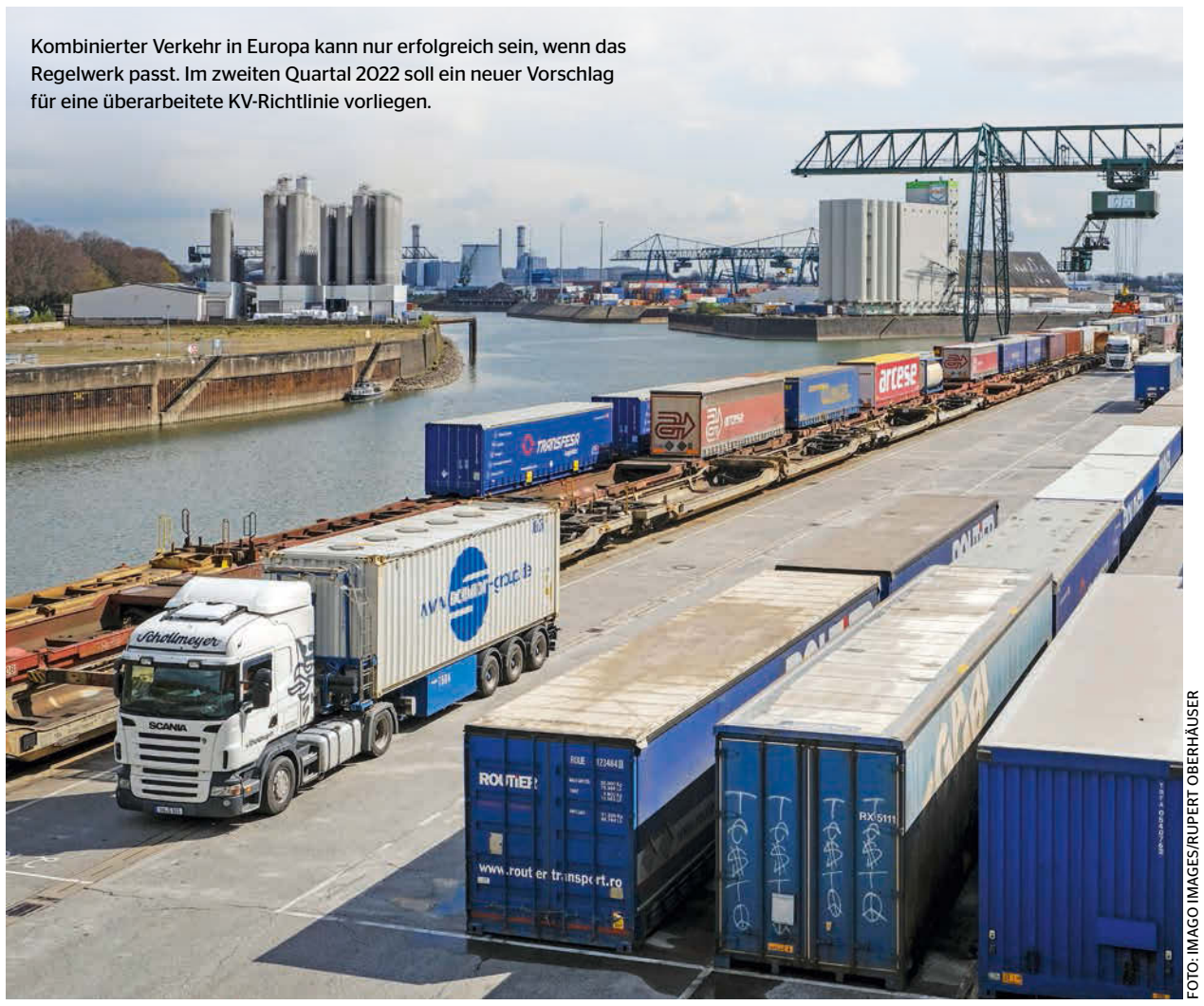


FOTO: IMAGO IMAGES/RUPERT OBERHÄUSER

Kombinierter Verkehr in Europa kann nur erfolgreich sein, wenn das Regelwerk passt. Im zweiten Quartal 2022 soll ein neuer Vorschlag für eine überarbeitete KV-Richtlinie vorliegen.

Die Brüsseler K-Frage

Gibt es noch eine **einheitliche Linie der EU** für den Kombinierten Verkehr? So mancher ist zuletzt in Zweifel geraten. Aber es tut sich etwas – wenn auch langsam.

Von Ralf-Charley Schultze

In den letzten Jahrzehnten hat sich der Kombinierte Verkehr (KV) in der EU von einer Nische zu einer Mainstream-Form des Güterverkehrs gemausert. Er ist zu einem richtigen Netzwerk, einem getakteten, industrialisierten System mit regelmäßigen Dienstleistungen herangewachsen. Die starke Entwicklung bezieht sich sowohl auf die Hinterland-Beförderung von maritimen Containern, die mit immer größer werdenden Schiffen von und nach Europa kommen, als auch auf die kontinentalen Logistikketten auf längeren Strecken. Der KV hat sich in den letzten Jahren darüber hinaus auch geografisch breiter aufgestellt - nicht zuletzt durch eine effiziente und zunehmend genutzte intermodale Eisenbahnverbindung zwischen Ostasien und Europa.

Kurz vor der Coronavirus-Pandemie hatte der Kombinierte Verkehr Schiene-Straße einen vorläufigen Höhepunkt erreicht: 2019 war jeder zweite Güterzug in der EU dem KV zuzuschreiben. Diese Entwicklung blieb weitgehend unbemerkt, da gleichzeitig der Marktanteil des Schienengüterverkehrs insgesamt mit etwa 17 Prozent leicht rückläufig war.

Der Erfolg und die Stärke des KV beruhen zum einen auf seiner Fähigkeit, jede Art von Fracht, die ansonsten typischerweise in einem Lkw auf der Straße befördert wird, ebenso effizient transportieren zu können. Ein weiterer Erfolgsfaktor liegt in seiner Fähigkeit, Staus im Straßenverkehr zu vermeiden. Und: Die Knappheit an Lkw-Fernfahrern, die häufig die Produktivität beim reinen Straßentransport untergräbt, lässt ihn gänzlich unberührt.

Machtwort der Wähler in Europa

Klimawandel, Luftverschmutzung, Treibhausgase und viele weitere Sorgen um die Umwelt standen bei den Europawahlen im Mai 2019 im Vordergrund. Nicht zuletzt die mangelnden Fortschritte bei der Erreichung der Ziele des Pariser Klimaabkommens COP21 haben die europäische Öffentlichkeit dazu veranlasst, für die politischen Programme zu stimmen, die Veränderungen zum Besseren versprachen. Das neu gewählte Europäische Parlament hat schnell reagiert und den Klimanotstand ausgerufen. Alle Vorschläge der Kommission müssen mit dem Ziel übereinstimmen, die Erderwärmung auf 1,5 Grad Celsius zu begrenzen. Bereits Ende 2019 hat das seitens der Kommission zum angekündigten „European Green Deal" geführt: Bis 2030 soll die EU die CO_2-Emissionen um 55 Prozent senken, damit Europa bis spätestens 2050 klimaneutral wird.

> Verkehr ist der einzige Sektor der europäischen Wirtschaft, der seine CO_2-Emissionen in den letzten Jahren nicht reduziert hat.

Der Verkehr ist der einzige Sektor der europäischen Wirtschaft, der seine CO_2-Emissionen in den letzten Jahren nicht reduziert hat. Tatsächlich erreichte der CO_2-Fußabdruck des europäischen Transportsektors mit immer mehr Lkw und SUV auf den europäischen Straßen und einer noch nie dagewesenen Intensität der zivilen Luftfahrt Jahr für Jahr neue Rekorde. 2019 war der Transportsektor immer noch für 25 Prozent der gesamten CO_2-Emissionen in der EU verantwortlich. Die Situation erforderte ein rasches und einheitliches Handeln.

Die neue Europäische Kommission, im November 2019 unter der Leitung von Ursula von der Leyen angetreten, brachte unterschiedliche Ideen für den KV ein. Der „European Green Deal" und das noch zu verabschiedende europäische Klimagesetz enthalten nicht nur einen Fahrplan für die Dekarbonisierung Europas, sondern sehen auch eine Verpflichtung zur stärkeren Nutzung des KV und des elektrischen Schienengüterverkehrs in Europa vor. Diese Vision beruht auf der Erkenntnis, dass der elektrische Schienengüterverkehr der energieeffizienteste industrialisierte Verkehrsträger ist: sauber, sicher und in der Lage, direkt aus erneuerbaren Energien erzeugten Strom zu nutzen. Die Verkehrsverlagerung auf alternative nachhaltige Verkehrsträger tut Not.

Kampf um die KV-Richtlinie

Eine progressive Überarbeitung der KV-Richtlinie, des wichtigsten Instruments der EU-Verkehrspolitik für den KV, wurde 2017 als Teil des 2. Mobilitätspakets vorgeschlagen. Bedauerlicherweise haben die Mitgliedsstaaten bei der Formulierung ihrer Position zur KV-Richtlinie die Dekarbonisierung, die Luftverschmutzung und andere Umweltbelange der europäischen Wählerschaft nicht berücksichtigt. Die Position des Europäischen Rates war am Ende derartig rückwärtsgewandt, dass die Kommission sich gezwungen sah, ihren Vorschlag zurückzuziehen, um ihn später „in Einklang mit dem European Green Deal" überarbeiten zu können. Ein neuer Vorschlag wird sicherlich harmonisierter, innovativer und kreativer sein. Vor allem wird er aber auch sämtliche externen Kosten berücksichtigen müssen.

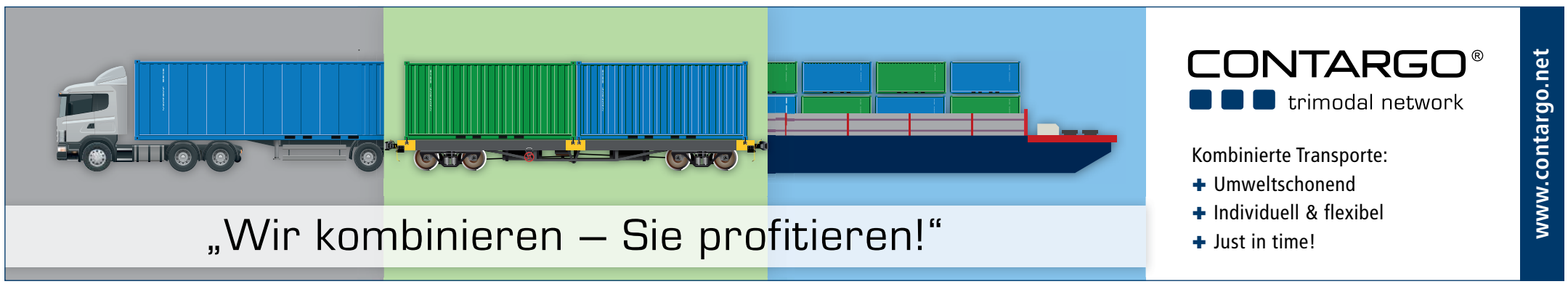
Die Strategie für eine intelligente und nachhaltige Mobilität wurde inzwischen von der Generaldirektion DG Move kommuniziert und veröffentlicht. Der neue Vorschlag für eine überarbeitete KV-Richtlinie wird nun für das zweite Quartal 2022 in Aussicht gestellt. In der Zwischenzeit hat der europäische Gesetzgeber noch mehr Gelegenheiten zu beweisen, dass er es ernst meint mit der Dekarbonisierung des Verkehrs und der Rolle des KV in diesem Prozess. Hierzu gehören:

- die Überarbeitung der Eurovignetten-Richtlinie - derzeit im Trialog
- die Verordnung über die Connecting Europe Facility (CEF) - laufend
- die Verordnung über die TEN-T guidelines - voraussichtlich Oktober 2021
- die Verordnung über die Schienengüterverkehrskorridore - voraussichtlich Anfang 2022.

Als Branchenverband für den Kombinierten Verkehr Straße-Schiene arbeitet die UIRR Hand in Hand mit den europäischen Institutionen und kooperiert eng mit gleichgesinnten Verbänden, um Veränderungen im regulatorischen Umfeld für den Kombinierten Verkehr, im Straßen- und Schienenverkehr sowie in der logistikbezogenen Standardisierung und Digitalisierung zu erreichen. Diese Änderungen sind nötig, um die Dekarbonisierungsziele der EU zu erreichen und gleichzeitig mit einer höheren Produktivität des Güterverkehrs zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft beizutragen. Mehr Kapazität auf der Schiene und eine verbesserte Qualität/Pünktlichkeit des Schienengüterverkehrs bleiben dabei einheitliche und übergeordnete zu erreichende Ziele. ***(kl)***

Ralf-Charley Schultze ist Generaldirektor der europäischen Kombi-Vereinigung UIRR, Brüssel

ANZEIGE



Kombi-25 lässt Covid-19 hinter sich

Der Kombinierte Verkehr hat sich unter Pandemiebedingungen hervorragend geschlagen und kann nun Kapital daraus schlagen. Dennoch gab es Lerneffekte, wie eine **Umfrage der DVZ** zeigt.

FOTO: KURT ALBRECHT

Gut unterwegs auch zu Pandemiezeiten: Den Kombinierten Verkehr konnte das Virus nur vorübergehend schwächen.

Von Heinrich Klotz

Die Coronapandemie hat den Kombinierten Verkehr in Europa zunächst hart getroffen. Relativ schnell allerdings zogen die Aufkommenszahlen wieder an. Die Pünktlichkeit verbesserte sich deutlich. Nur – was bleibt von Corona? Was haben die Player gelernt, und wann werden die Volumina wieder den Stand vor der Krise erreichen? Die DVZ hat nachgefragt.

Erste wichtige Erkenntnis: Der Kombinierte Verkehr hat unter Pandemiebedingungen seine Resilienz bewiesen, wie Nicolo Marrali, Verkaufsmanager bei der Hannibal S.p.A., betont. „Die Verkehre sind weitgehend störungsfrei weitergelaufen“, freut sich Gian Paolo Gotelli, CEO der TX Logistik AG. Für Alexander Ochs, Geschäftsführer bei Kombiverkehr, hat der schienengebundene Intermodalverkehr seine Stärken im grenzüberschreitenden Verkehr gezeigt: „Systemrelevant, kontaktlos und pandemievermeidend“ sei er. Weil weniger Personal als im Straßengüterverkehr benötigt werde, habe der Kombinierte Verkehr Infektionsrisiko und -geschehen verringert.

Bewährt haben sich in den Pandemiemonaten vor allem „Innovation und Interoperabilität zwischen allen Stakeholder-Ebenen“ (Julie Büchler, Kommunikationschefin bei CFL Multimodal), zuverlässige IT-Lösungen (Pavel Kanka, Marketingmanager bei Metrans) und eine enge Abstimmung mit den Eisenbahnen (Ochs).

Gelitten haben die Akteure erwartungsgemäß darunter, dass sich die europäischen Länder in Sachen Pandemie nicht auf einheitliche Regeln verständigen konnten. „Es ist virologisch nicht erklärbar, warum in jedem Land andere Vorgaben für Social Distancing gelten“, kritisiert Ludwig Näf, Geschäftsführer bei Ralpin. Das gelte auch auch für Maskentypen. Solche Unterschiede haben die Abwicklung auch im Kombinierten Verkehr erschwert und ihn letztlich verteuert.

Mit konkreten Vorschlägen wartet Armin Riedl auf. Sein Unternehmen sehe es als „Erfolgsrezept während und auch nach der Pandemie“ an, wenn aktive Nutzer des intermodalen Schienensystems als Anreiz pro Bahn gefördert würden, schreibt der Geschäftsführer bei Kombiverkehr. Gleichzeitig macht er sich stark dafür, die Papierdokumentation abzuschaffen: „Digitale Begleitdokumente für Zoll, Abfälle und Gefahrgüter würden die kontaktlose Abwicklung sowie den internationalen Schienengüterverkehr enorm vereinfachen.“

> ***Bis zu 10 Prozent Wachstum pro Jahr sind möglich.***
>
> **Gian Paolo Gotelli,** CEO TX Logistik AG, Troisdorf

Optimismus überwiegt

Für das laufende Jahr sind die Akteure recht optimistisch. Näf rechnet damit, dass Ralpin „besser als 2020, aber noch unter den Jahren 2018 und 2019“ abschneiden wird. Kanka erwartet „keine wesentlichen Änderungen“ gegenüber 2020, Ochs spricht von „gesundem Wachstum“. TX Logistik wird nach Überzeugung von CEO Gotelli zulegen – „wir sehen wieder Wachstumspotenzial“. Schwung für die Schiene könne auch von Verladern kommen, „die ihre Lieferketten mit Blick auf die Versorgungssicherheit derzeit neu bewerten“.

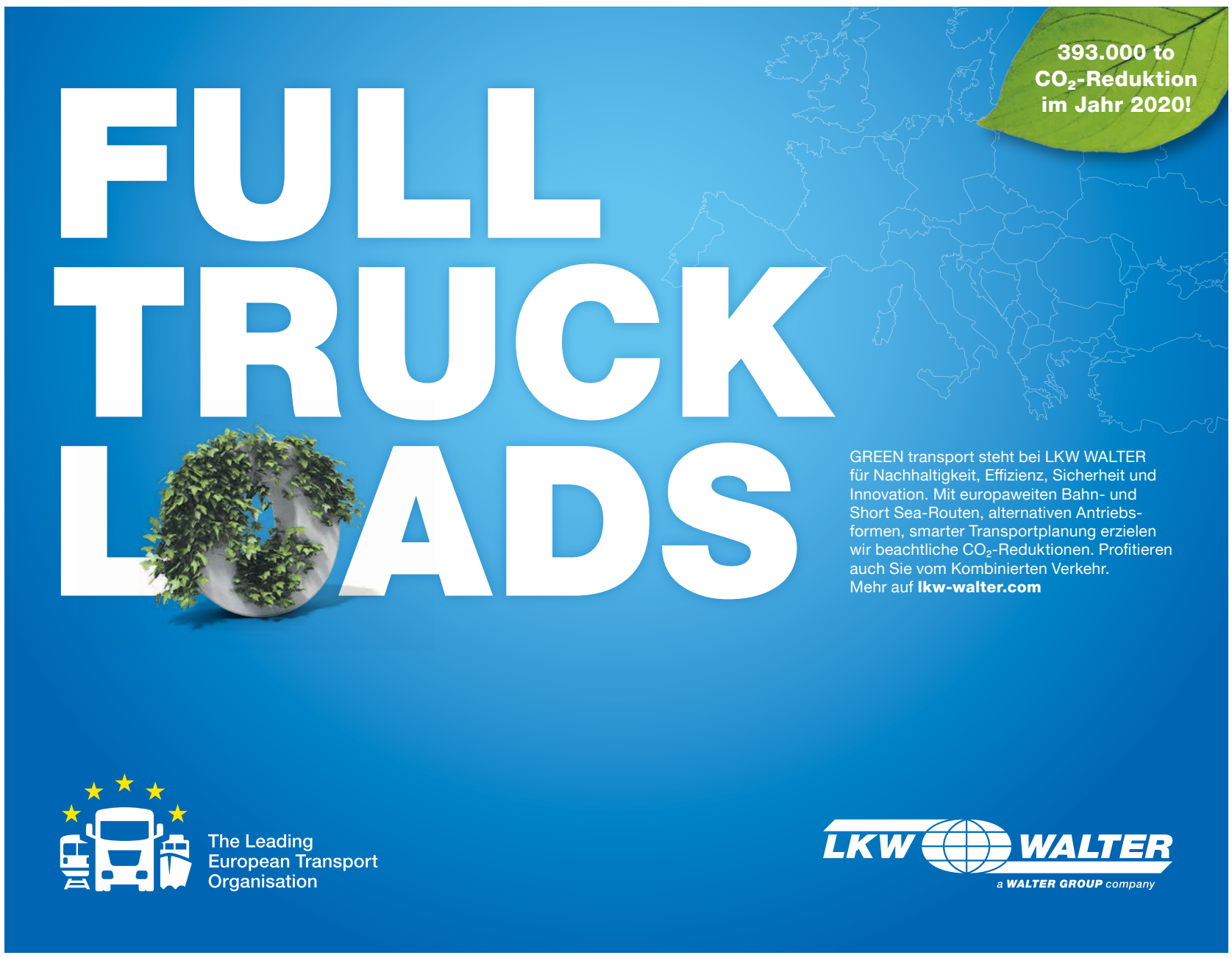
Unterschiedlicher Meinung sind die Akteure bei ihrem Vorausblick bis 2025. Näf bewertet die wirtschaftlichen Folgen der Pandemie „für den Flickenteppich Europa viel gravierender als das Virus an sich“. Tendenziell werden die Länder weiter leiden, die schon mit der Eurokrise litten, glaubt er – „das wird das Volumen in Handel und Industrie drücken, mit Folgen für den Kombinierten Verkehr“.

Metrans-Marketingfachmann Kanka ist überzeugt, dass es zu nachhaltigen Änderungen in der Logistikkette kommen wird, beispielsweise zu einer „Verlagerung der Produktion von China in die EU“. Allerdings dauerten solche Änderungen „ein paar Jahre“ – bis 2025 erwartet er deshalb „keine signifikanten Änderungen“.

Optimistischer ist da schon Kombiverkehr-Geschäftsführer Ochs. Kämen keine weiteren harten Lockdowns mit der Schließung ganzer Industriezweige, werde Kombiverkehr das Volumen von vor der Pandemie bereits in diesem Jahr wieder erreichen. Und: „Wir sehen grundsätzlich positive Wachstumsraten für die nächsten Jahre.“

Am weitesten vor wagt sich TX-Logistik-Chef Gotelli. Er erwartet, dass der Kombinierte Verkehr bis 2022 sein Vor-Corona-Volumen wieder erreicht. Und: „Bis 2025 könnte, wenn alle Beteiligten mit entsprechenden Fördermaßnahmen mitziehen, durchaus ein Wachstum von bis zu 10 Prozent pro Jahr im intermodalen Verkehr erzielt werden.“

ANZEIGE



Üben in Lehrte

Nach langer Planungs- und Bauphase rollen im Mega-Umsteigeterminal Lehrte bei Hannover die ersten Regelzüge. Alexander Ochs und Armin Riedl, Geschäftsführer Kombiverkehrs, über ihre bisherigen Eindrücke und Erwartungen.

Von Heinrich Klotz

Über den Kombi-Megahub Lehrte ist schon viel Schlaues gesagt und geschrieben worden. War ja auch reichlich Zeit dafür: Gut 20 Jahre hat es gedauert, bis die Schnellumschlaganlage nahe Hannover in Betrieb gehen konnte. Inzwischen hat Kombiverkehr, selbst an der Betreibergesellschaft beteiligt, die ersten Regelverkehre aufgeschaltet - jetzt muss der Megahub beweisen, dass er wirklich mega ist.

Lübeck, Duisburg, Ludwigshafen, München, Verona: Das sind Relationen, die Kombiverkehr inzwischen über Lehrte anbindet. Betrieblich klappe das in der Startphase „recht gut“, das Feedback des Marktes sei „sehr positiv“, sagt Alexander Ochs, der Anfang des Jahres in die Kombiverkehr-Geschäftsführung eingetreten ist. In diesem Jahr gehe es nun vor allem darum, die Frequenz auszubauen.

Für die Kunden fällt das erste Fazit schon eindeutig positiv aus. Sie können dank der Umsteigemöglichkeit im Hub eine Vielzahl neuer Relationen nutzen, ohne dass sich dieses Routing nach außen hin negativ bemerkbar macht. „Das sieht aus wie ein Ganzzug, kostet das Gleiche und ist in der Leistung kaum schlechter“, freut sich sein Geschäftsführungskollege Armin Riedl. Und: „Das lässt sich hervorragend skalieren“ - heißt: Auch Standorte, die nicht genug Volumen für einen regelmäßigen ganzen Zug zusammenbekommen, könnten eingebunden werden. Riedl: „Wir werden damit unserem Anspruch des Netzanbieters noch besser gerecht.“

Autonome Längsförderer

Damit Mega klappt, treffen sich idealerweise mehrere Züge im neuen Hub. Sendungen steigen direkt um, Züge mit zielrein gebündeltem Volumen verlassen die Anlage. Und das Ganze geht schnell - vor allem dank der Geschwindigkeit der Kräne und des im europäischen Hinterland einmaligen automatischen Längsförderers. Diese autonomen Transportmittel kennt man bisher nur aus den großen Seehäfen, wo sie, durch Magnetschleifen gesteuert, Container bewegen. In Lehrte ist dafür in der Kranspur eine eigene Spur reserviert. Der Kran muss nicht mit der Ladeeinheit am Empfangszug „entlangwandern“, sondern erledigt den nötigen Hub dann, wenn er wegeoptimiert ohnehin an der richtigen Stelle beschäftigt ist. Gleichzeitig erlaubt dieses Design, Loco-Gut und Umsteigegut operativ zu trennen.

Großer Trumpf in Lehrte ist zudem, dass der Hub eine Ein- und eine Ausfahrt für die Züge hat - früher waren Terminal meist als Kopfbahnhof konzipiert. Die Züge fahren ohne Lokwechsel ein und wieder aus - Tempo ist Trumpf in einer solchen Anlage.

Das Ergebnis freut Kunden wie Operateure: „Die Rendezvous-Zeit sinkt von etwa zehn auf drei Stunden“, sagt Ochs. Dabei sind aber die Ziele Kombiverkehrs noch deutlich ehrgeiziger. „Der wirkliche Erfolg eines Megahubs hängt davon ab, dass das komplexe Zusammenspiel von Fahrplan, Traktion, Trasse und Terminal funktioniert, denn nun müssen sich die Züge ja in der Umschlaganlage treffen“, betont Riedl. Nicht zu vergessen ist auch ein digital unterstütztes Waggonmanagement: Für eine zum Transport angenommene Ladeeinheit muss künftig meist auf zwei Zügen die nötige Kapazität gesichert sein. An all dem werde in der Erprobungsphase intensiv gearbeitet. Und das Ziel, Herr Riedl? „Wir wollen eigentlich nicht länger als eine Stunde im Terminal stehen.“

FOTO: KOMBIVERKEHR

Ideale Konstellation: Züge treffen sich im Terminal und werden ohne Rangieren zielrein neu zusammengestellt.

Megahub Lehrte in Zahlen

- 6 Gleise von 720 m Länge
- 3 Portalkräne, im Endausbau 6
- 12 fahrerlose Transportfahrzeuge (AGV)
- 3 Fahrspuren für fahrerlose Transportfahrzeuge
- 40 Ladeeinheiten Umschlagleistung pro Stunde und Kran
- 267.000 Ladeeinheiten pro Jahr Umschlagkapazität
- 170 Millionen Euro Investition

Quelle: Deutsche Bahn

Das ist sicher ehrgeizig. Zumal noch die Erfahrungswerte fehlen, wie viele Ladeeinheiten denn im hochgefahrenen Betrieb durchschnittlich eine Zwischenabstellung brauchen, weil der empfangende Zug verspätet ist oder erst deutlich später abfährt. Platz ist gegenwärtig für etwa 800 TEU. Zurzeit fährt Kombiverkehr zehn Züge pro Tag über Lehrte, das Umsteigen klappt erfreulicherweise zu fast 100 Prozent. Bis zum Vollbetrieb werde „mit Blick auf Fehlertoleranz geübt“ - was wiederum seine noch nicht vollumfänglich euphorische Antwort gleich zu Beginn erklärt.

Vorteil für Kombiverkehr: Der Operateur kennt Umsteigeverkehre wie kein zweiter. Ein so breites Netz wie jetzt schon lässt sich nur über eine Hublogik abbilden - nur dass die Umsteigepunkte bisher eben konventionell arbeiten und vor allem nationale mit internationalen Verkehren verknüpfen. Jetzt kann diese Logik auch national ausgerollt werden.

Interessant für Operateure wie für Kunden ist die Frage, was denn der Megahub-Spaß kostet. Oder ob der Spaß aufhört, wenn die Rechnung ins Haus flattert, weil sich der Umschlag deutlich verteuert. Kalkuliert ist das Ganze aber schon mit Kostenneutralität. Zwar ist das Terminal teurer als ein konventionelles. Weil es aber fast rund um die Uhr läuft, sinken die Fixkosten pro Hub. Außerdem liegt der Gedanke ja nicht ganz fern, dass die unbestreitbaren Vorteile für den Operateur eventuelle Kostennachteile beim Umschlag ausgleichen könnten. Auch hier gilt: Alle warten gespannt auf Erfahrungswerte.

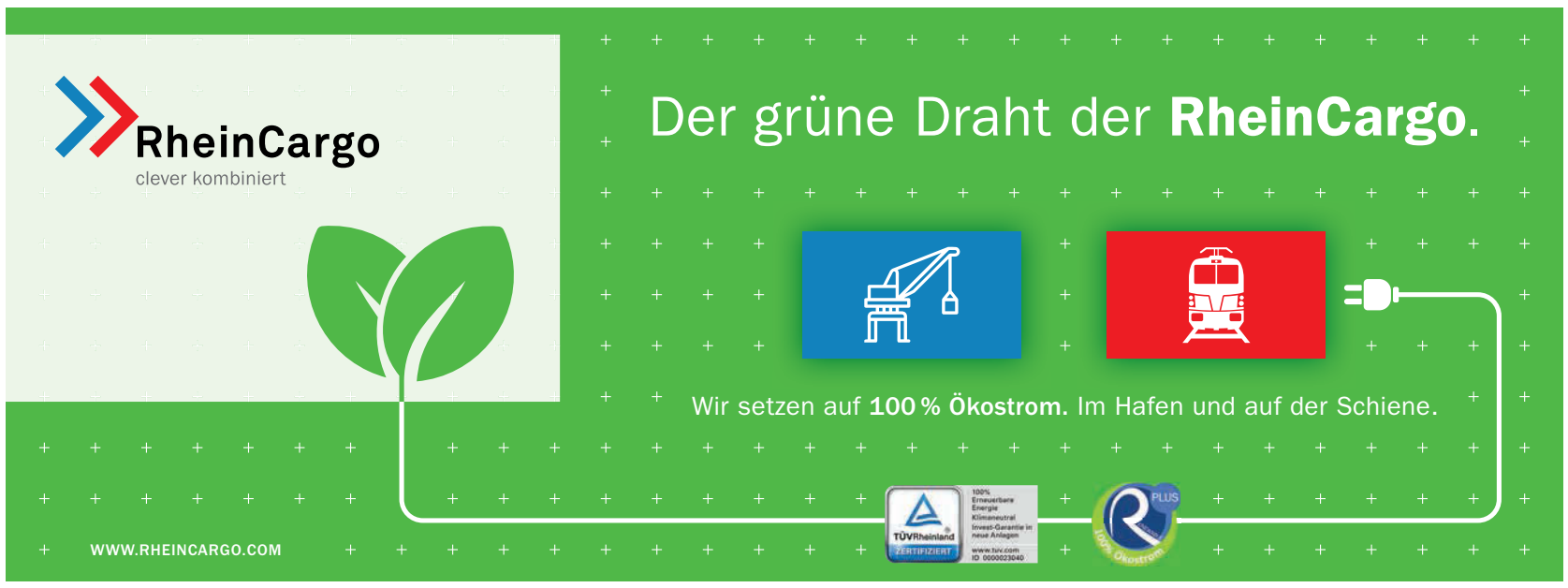
Auch der Standort passt

Das gilt nicht für die Frage des Standortes im Norden Deutschlands - „Lehrte passt“, bescheidet Riedl kurz und bündig. Er verweist auf zahlreiche kleinere Cluster im Norden, die noch stärker einzubinden wären - Cuxhaven beispielsweise, Osnabrück, Rheine. Hier kreuzen sich West-Ost- und Nord-Süd-Verkehrsströme, hier lassen Hinterlandverkehre auf neue Bündelungsmöglichkeiten hoffen. Und natürlich locken auch die Verkehre mit dem großen Markt Skandinavien.

Dennoch gibt es bundesweit Standorte, an denen ebenfalls ein Megahub Sinn machen würde. „Wir bündeln schon jetzt massiv beispielsweise in Köln, in Duisburg, Ludwigshafen oder in München“, sagt Ochs. Alles steht und fällt - neben der komplexen Organisationsaufgabe - mit dem erwähnten Längsförderer. Die Terminals in Eifeltor, Ludwigshafen oder München-Riem seien ja schon nach dem neuesten Anlagendesign gebaut - „wenn wir da in Lehrte erprobte Elemente nachrüsten würden, kämen wir dem Megahub-Betrieb schon ziemlich nahe“.

Gibt es denn überhaupt etwas, was Riedl und Ochs anders machen würden, könnten sie Lehrte heute neu designen? Ihnen ist die Fläche für Zwischenabstellungen unter dem Kran zu knapp geraten. „Das ist heute nicht mehr zeitgemäß“, sagt Riedl ganz klar: „Wir machen uns deshalb stark dafür, dass die neue Kombi-Richtlinie da mehr fördert.“ Ansonsten: Passt. Alles mega in Lehrte.

ANZEIGE



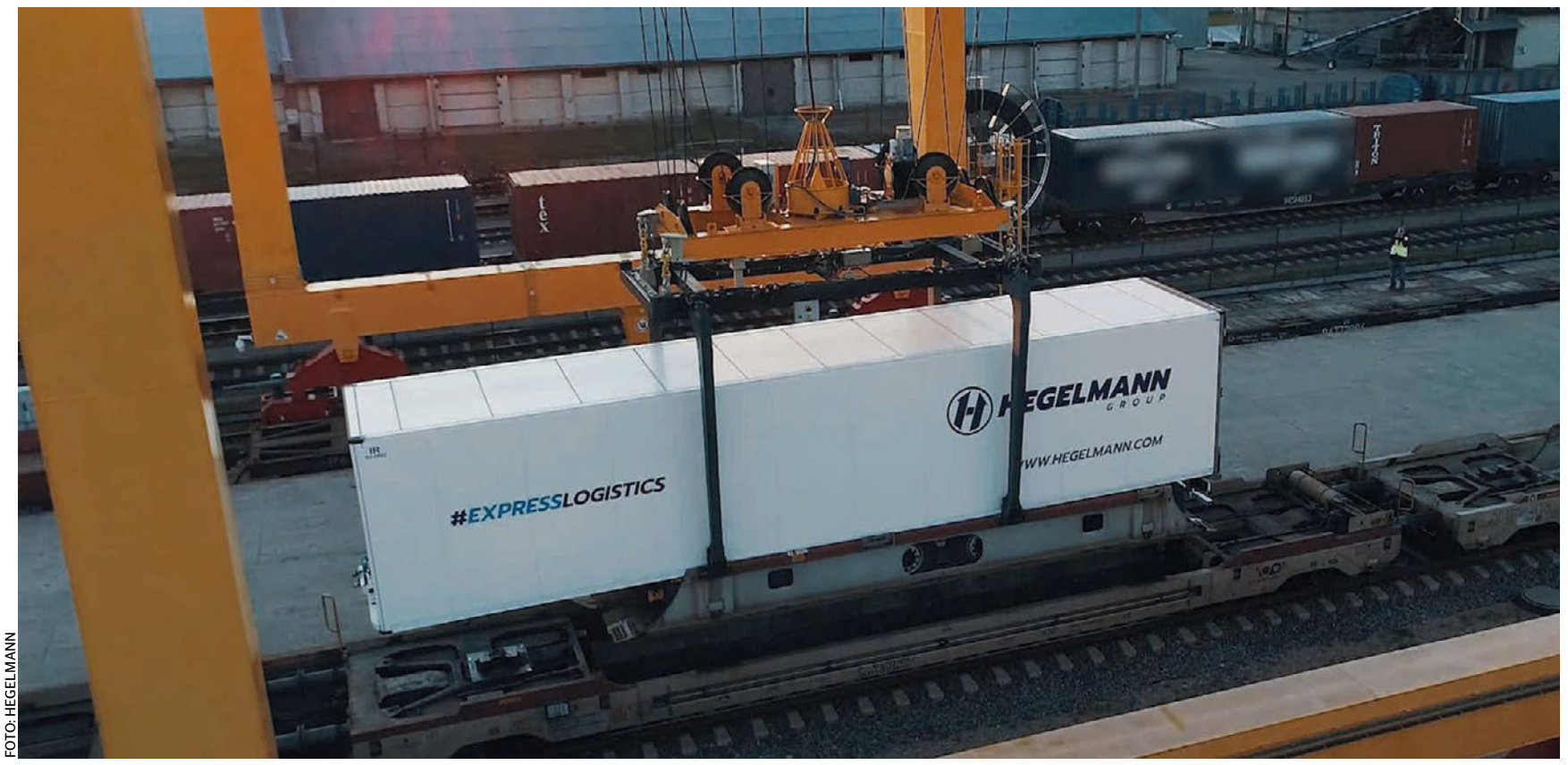


FOTO: HEGELMANN

Hegelmann goes intermodal

Die Gruppe bietet die Kombination von Lkw und Bahn bereits in großen Teilen Europas an. Jetzt beschafft der Großflottenbetreiber die ersten kranbaren Trailer.

Von Nicole de Jong

Es sind viele Gründe, die die Hegelmann Group dazu bewogen haben, in Sachen intermodale Verkehre aktiver zu werden. Das Logistikunternehmen, das täglich 4.000 Fahrzeuge disponiert, will damit vor allem seinen ökologischen Fußabdruck verbessern sowie die Straßen von Verkehr und somit von Lärm, Schadstoffemissionen und Staus entlasten. 2019 hat Hegelmann rund 800 Komplettladungen auf der Schiene bewegt. Ende vergangenen Jahres waren es mit etwa 2.000 Ladungen bereits 2,5 Mal so viele - und für das laufende Jahr ist ein weiterer Ausbau geplant. „Das ist unser neues Projekt, das jeden Tag Schritt für Schritt wächst“, sagt Siegfried Hegelmann, geschäftsführender Gesellschafter der Hegelmann Group.

Um herauszufinden, wie das alles funktioniert, ist der Logistiker zunächst auf kurzen Strecken auf der Rollenden Landstraße (RoLa) mit dem Schweizer Schienengüterverkehrsunternehmen Ralpin gestartet. Das bietet Transitverkehre durch die Schweizer Alpen an. Schnell stellte sich heraus, dass die Fahrzeit des Zuges mit der vorgeschriebenen Ruhezeit für Lkw-Fahrer übereinstimmt, so dass sich diese nach Ankunft am Zielterminal sofort wieder ans Steuer setzen können. Weiteres Plus: Mit der RoLa können die Alpen trotz Nacht- und Sonntagsfahrverbot ganzjährig rund um die Uhr in beiden Richtungen durchquert werden.

> ***Die Lkw-Fahrer sind nicht mehr kreuz und quer durch Europa unterwegs.***
>
> **Siegfried Hegelmann,**
> geschäftsführender Gesellschafter

Mittlerweile bietet die Gruppe die Kombination von Lkw und Bahn in weiten Teilen Europas an. „Wir vernetzen so Deutschland, Belgien, die Niederlande, Frankreich, Polen, Litauen, Italien, Spanien und auch Großbritannien“, erläutert Hegelmann. Dieses Angebot stützt sich allerdings auf den unbegleiteten Kombinierten Verkehr - Rollende Landstraßen verkehren nur auf wenigen ausgesuchten Linien.

Der Logistiker kauft nicht nur für seine eigenen Verkehre Plätze auf den Zügen, sondern bietet seine Slots auch Dritten an. Zudem wirbt Hegelmann damit, nicht nur Bahn- und Lkw-Transporte, sondern beide auf Wunsch auch mit Fährverkehren zu kombinieren. Alle Dienstleistungen lassen sich von Haustür zu Haustür ordern. Die Hegelmann Transport Ferry Service (HTFS) bucht Tickets nicht nur für Frachtfähren, sondern auch für Brücken oder Tunnel, also für alle gängigen Verbindungen.

Spezialanbieter helfen umsteigen

Im unbegleiteten Kombinierten Verkehr setzt der Logistiker nach wie vor nicht kranbares Equipment ein. Das heißt: Seine Ladeeinheiten können nur horizontal in Spezialanlagen oder mit Hilfsmitteln in klassischen Kombiterminals umgeschlagen werden. Also arbeitet Hegelmann zusammen mit Cargobeamer aus Leipzig, TX Logistik aus Troisdorf, dem französischen Schienenlogistikunternehmen Viia und dem Luxemburger Operateur CFL Multimodal. „Cargobeamer etwa verfügt über Waggonaufsätze in Form einer Wanne, auf denen der Lkw-Fahrer den Trailer abstellt. Die Wanne wird dann samt Auflieger auf den Zug verladen“, beschreibt Hegelmann das Vorgehen.

Auch die anderen Schienenlogistiker haben Verladelösungen für nicht kranbare Auflieger. So arbeitet Viia mit einem horizontalen Ladesystem, bei dem die Trailer direkt auf die sich seitlich herausdrehenden Taschenwagen aufgesetzt oder heruntergezogen werden können. Mit diesem System ist es außerdem möglich, nicht kranbare Megatrailer sowie Tank- oder Kühleinheiten zu verladen.

TX Logistik nutzt das eigens entwickelte Nikrasa-System. Dabei rangiert der Lkw den Trailer in eine Terminalplattform, in die ein Verladerahmen eingesetzt ist. Ein Portalkran oder ein Reachstacker setzen den Trailer dann mitsamt Rahmen auf einen konventionellen Taschenwagen.

Andere Strategie war nötig

Inzwischen aber hat Hegelmann erkannt, dass ein Mehr an Kombinierten Verkehren eine andere Strategie erfordert. Noch in diesem Jahr sollen 100 kranbare Sattelauflieger angeschafft werden, und zwar Planen- und Frigotrailer. „Wir werden damit flexibler und können mehr Strecken auf Zügen anbieten, die kranbare Auflieger aufnehmen können“, sagt der Firmenchef.

Um alle Prozesse reibungsloser abwickeln zu können, bildet der Logistiker derzeit seine Mitarbeiter verstärkt für die Anforderungen im intermodalen Verkehr aus.

Auch mit Blick auf das im neuen EU-Mobilitätsabkommen geregelte Verbot, die wöchentliche Ruhezeit im Lkw zu verbringen, will das Logistikunternehmen vermehrt Transporte auf die Schiene verlagern. „Es gibt einfach nicht genug Orte, wo Fahrerinnen und Fahrer sowie ihre beladenen Lkw die Nächte sicher verbringen können“, betont Hegelmann.

Aber es gibt noch mehr Gründe, warum das Unternehmen die intermodalen Verkehre ausbauen will. „Wir benötigen weniger Arbeitskräfte, und die Lkw-Fahrer sind nicht mehr kreuz und quer durch Europa unterwegs“, sagt Hegelmann. Verkehrsbeschränkungen und Staus ließen sich vermeiden, Geschäftsrisiken durch Marktschwankungen minimieren. Sein Unternehmen sei nicht mehr abhängig von steigenden Straßengebühren und dazu noch schneller - „der Zug fährt, wenn alle schlafen“. Der Manager ist deshalb überzeugt: „Inter- oder multimodale Transporte sind unsere Zukunft.“ ***(kl)***

ANZEIGE

PARTNER DES KOMBINIERTEN VERKEHRS

CTD ctd.de

ANZEIGE

CargoBeamer®

CargoBeamer erweitert sein Netzwerk um drei neue Routen

Intermodaler Schienentransport aller Sattelauflieger

Duisburg – Poznan
Start ab Juni 2021

Calais – Perpignan
Start ab Juni 2021

Calais – Domodossola
Start ab Herbst 2021

Duisburg - Poznan

Abfahrt	Ankunft
Dienstag: 02:00	Mittwoch: 08:00
Donnerstag: 02:00	Freitag: 08:00
Samstag: 02:00	Sonntag: 08:00

Poznan - Duisburg

Abfahrt	Ankunft
Montag: 02:00	Dienstag: 07:00
Mittwoch: 02:00	Donnerstag: 07:00
Freitag: 02:00	Samstag: 07:00

Website: www.cargobeamer.com
Jetzt Buchen unter: booking.cargobeamer.com
Anfragen an: sales@cargobeamer.com

Mit dem Korb auf die Schiene

Der österreichische Fahrzeuglogistiker Vega hat ein eigenes System zur Verladung nicht kranbarer Trailer im Kombinierten Verkehr entwickelt. Der Bahnlogistiker VTG setzt es ein – und zwar nicht nur in seinem Waggon-Vermietgeschäft.

Von Heinrich Klotz

Es war schon eine Überraschung, als VTG und Vega vor einigen Wochen mit einer gemeinsamen Mitteilung an die Öffentlichkeit gingen. Waggonvermieter und Bahnlogistiker der eine, Nutzfahrzeugspezialist der andere – und beide kündigen eine neue Kooperation an? Dahinter steckt eine sehr interessante Idee: Gemeinsam wollen sie nicht kranbare Trailer auf die Schiene bringen.

Seit über 30 Jahren liefert Vega mit Hauptsitz in Österreich neue Nutzfahrzeuge für alle großen Hersteller weltweit aus: komplette Lkw, auch Trailer. Vor Jahren sei ihm aber schon klar geworden, dass die Frage „Fahrzeugtransporte auf der Bahn“ immer wichtiger werden dürfte, sagt Geschäftsführer Franz Blum. Zwischen 2015 und 2016 entstand daraus in Zusammenarbeit mit Kässbohrer Transporttechnik in Salzburg ein Adapter, um handelsübliche Lkw in einem Taschenwagen des Typs T3000 zu transportieren. Die „Road-Rail-Link“-Technik – heute R2L – wird seit 2016 in Verkehren mit der Türkei und anderen Ländern des Nahen Ostens für Daimler eingesetzt. Zwischen Wörth und Triest werden so pro Jahr rund 10.000 neue Lkw per Bahn befördert.

Kässbohrer sollte nun den Adapter – auch „Korb“ genannt – so konstruieren, dass neben Lkw auch Vans und Trailer hineinpassen. Blum: „Die jetzige Generation 3 kann das, und zwar so, dass wir beim Wechsel von Fahrzeugen nur noch etwas umbauen, aber nicht abbauen müssen – das hätte im Terminal nicht gut funktioniert.“ Und sie wiegt mit weniger als 4 t nur noch halb so viel wie ihre Vorgängergeneration, die für einen beladenen Trailer noch zu schwer gewesen wäre.

Das war der Punkt, an dem VTG auf die Technik aufmerksam wurde. Denn die R2L-Technik kann laut Blum in der speziell auf Trailer ausgerichteten Version 98 Prozent aller Typen nicht kranbarer Sattelauflieger aufnehmen. Und: Der R2L-Korb ist so gebaut, dass er mit dem Waggon „verheiratet“ werden und im Waggon bleiben kann, auch wenn ein kranbarer Trailer verladen werden soll.

Soll ein nicht kranbarer Trailer verladen werden, wird er im Terminal einfach in den Korb hineingezogen. Dabei werden die Räder automatisch zentriert. Damit der Königszapfen für die Aufnahme in der entsprechenden Platte richtig steht, bekommen die Terminal-Zugfahrzeuge eine lasergestützte Messtechnik installiert, die dem Fahrer anzeigt, wo genau er anzuhalten hat. Das Einstellen des Trailers muss also vom Terminal übernommen werden – das kann der anliefernde externe Fahrer nicht.

VTG AG

Die VTG Aktiengesellschaft mit Hauptsitz in Hamburg zählt zu den führenden Waggonvermiet- und Schienenlogistikunternehmen in Europa. Zum Bestand gehören 94.000 Eisenbahngüterwagen, darunter vor allem Kesselwagen, Intermodalwagen, Standardgüterwagen und Schiebewandwagen sowie 9.000 Tankcontainer. Neben der Vermietung von Waggons und Tankcontainern bietet der Konzern umfassende multimodale Logistikdienstleistungen und integrierte Digitallösungen an. Darüber hinaus stehen im europaweiten Retrack-Netzwerk eigene Lokomotiven und Lokführer zur Verfügung.

Alle Trailer kranbar machen?

Natürlich wäre es besser, wenn alle Trailer normiert und vor allem kranbar wären – ingenieurtechnische Spitzenleistungen wie die R2L-Technik wären dann gar nicht nötig. Aber: „Man soll nie klüger sein als der Markt“, sagt Blum. Der Anteil kranbarer Trailer an der Gesamtproduktion in Europa liege derzeit bei etwa 5 Prozent – „Tendenz sinkend“. Wenn sich eine – eigentlich ideale – Marktgröße aber nicht steigern lasse, wolle der Markt sie offenbar nicht. Blum: „Diese Trägheit des Marktes müssen wir akzeptieren.“

Vega hat auch hier genauer hingesehen und nach Gründen gesucht. Die meisten Trailer haben demnach offenbar drei Lebenszyklen: den ersten im hochtechnisierten Markt Westeuropas, den zweiten und dritten in Ost- und Südosteuropa. Nur im ersten Zyklus aber bringt die eingebaute Kranbarkeit Vorteile – danach nicht mehr: „Da verringern die reduzierte Nutzlast und die Gefahr zu hoher Achslasten solcher Fahrzeuge den Wert.“

Klimaziele sorgen für Druck

Ähnlich pragmatisch wie Vega geht auch VTG vor. Der Waggonvermieter registriert den fehlenden politischen Druck hin zur Muss-Kranbarkeit, das geringe Interesse im Markt. Gleichzeitig aber rückt 2030 näher, sind ehrgeizige Klimaziele auf nationaler wie auf EU-Ebene gesetzt. „Wenn wir dem Markt ein Angebot machen wollen, die gewünschten Emissionsreduzierungen zu erreichen, dann müssen wir jetzt handeln“, sagt Marc Hunziker, Head of Sales Coordination des Intermodal-Segments von VTG.

Deshalb engagiert sich sein Unternehmen gemeinsam mit Vega im Geschäft mit dem Korb: Nicht kranbare Trailer sollen auf die Schiene wechseln können. Natürlich könne man warten, bis irgendwann nach 2030 wasserstoffgetriebene Lkw im Sinne des europäischen Green Deal emissionsfrei verkehren, sagt Blum, aber: „Wir können jetzt schon liefern und für erhebliche CO_2-Einsparungen sorgen.“

Wichtig ist VTG, dass die eingesetzte Technik für möglichst alle Trailertypen passt und dem Terminalbetreiber

ANZEIGE

- Enorme Tragkraft
- Konsequenter Leichtbau: **Leergewicht nur 4.700 kg**
- Front-, Mittel- und **feuerverzinkter Heckausschub**
- Maximal variabel, optimale Lastverteilung
- Keine Ausnahmegenehmigung für 45 Fuß-Container

- **1 x 20 Fuß:** Mittelteleskop eingeschoben
- **1 x 30 Fuß:** heckbündig, Mittelteleskop 1. Stufe
- **2 x 20 Fuß oder 1 x 40 Fuß:** Heckausschub ausgezogen, 1. Stufe mit und ohne Tunnel
- **1 x 45 Fuß:** Mittelteleskop ausgezogen, 2. Stufe Heckausschub ausgeschoben, 2. Stufe mit Tunnel und Überladen zum Heck
- **1 x 45 Fuß:** Mittelteleskop ausgezogen, 2. Stufe Frontausschub ausgefahren, 1. Stufe Heckausschub ausgeschoben, 2. Stufe mit langem Tunnel und angeschrägten Ecken

Fliegl TRAILER
INNOVATING FOR YOU

Fliegl Fahrzeugbau GmbH

Oberpöllnitzer Straße 8
D-07819 Triptis

+49 36482 830-0
+49 36482 830-60
triptis@fliegl.com

www.fliegl.com

FOTOS: VTG

Ein nicht kranbarer Trailer wird im Terminal in die Umschlaghilfe einrangiert. Vorteil gegenüber anderen Techniken: Im Terminal muss keine Rangierhilfe vorgehalten werden.

Dank des R2L-Korbes kann auch ein Standard-Straßentrailer vertikal umgeschlagen werden. Der Korb reist im Waggon mit.

wenig Zusatzarbeit macht. Das erfülle das von Vega entwickelte System, sagt Hunziker. Auch dass der Korb etwa 1.300 Kilogramm schwerer ist als Konkurrenzprodukte, falle buchstäblich nicht ins Gewicht: Trailer seien auf der Straße durchschnittlich mit 16 bis 17 Tonnen beladen – „da haben wir kein Problem mit Gewichten auf dem Zug“.

Technisch gelöst ist auch der Einsatz in Doppeltaschenwagen. Die R2L-Technik war bereits auf den gängigen Wagentyp T3000 hin entwickelt. VTG aber hat durch die Übernahme des Schweizer Waggonvermieters AAE auch deren patentgeschützten Wagentyp TWIN im Bestand. Dafür gibt es nun auch einen Korbtyp – aus Sicht des Anbieters leider als zweite Korbvariante, weil das die Einsatzplanung komplexer macht und die Stückkosten nicht weiter senkt.

VTG plant eigenes Zugsystem

Wie sieht nun das konkrete Geschäftsmodell aus? VTG will die R2L-Technik in das Angebot für Eisenbahnen (EVU) und Operateure integrieren. „Wir denken den Waggon mit Korb als Paket und wollen das unseren Kunden nahebringen“, sagt Hunziker. 175 Körbe für den Wagentyp T3000 hat VTG bereits beschafft. In den kommenden beiden Jahren sollen noch einmal zwischen 200 und 400 hinzukommen – je nach Marktinteresse.

Hunziker möchte das R2L-System aber auch nutzen, „um in Verbindung mit unserem EVU Retrack dem Markt gerade auch im internationalen Verkehr endlich ein Angebot zu machen, das auch nicht kranbare Trailer auf die Schiene bringt“. VTG will deshalb auch ein eigenes Zugsystem aufbauen und damit dank R2L-Technik gezielt Ladung im kontinentalen Verkehr ansprechen, die derzeit noch auf der Straße transportiert wird. „Wir sprechen beispielsweise auch Großspediteure oder Endkunden an – alle, denen dank der neuen Technik nun der Weg auf die Schiene offensteht.“ Das seien neue Märkte, betont der VTG-Manager: „Damit treten wir nicht in Konkurrenz zu unseren eigenen Kunden wie EVU oder Operateuren, die ja kranbare Ladeeinheiten und damit andere Kunden adressieren.“

Aber natürlich kann ein solches Angebot potenzielle Umsteiger davon abhalten, in kranbares Equipment zu investieren – damit würde VTG dann doch zum Wettbewerber für die angestammte Klientel aus Operateuren und EVU. „Diesem Diskurs stellen wir uns aber gern“, sagt Hunziker selbstbewusst – „die Anbieter hatten schließlich genug Zeit, den Markt mit ihren Argumenten zu überzeugen. Und wenn sie das nicht schaffen, versuchen wir es nun.“ Der Operateur Kombiverkehr beispielsweise kenne diese Pläne und gehe entspannt mit einer parallelen Marktstrategie um.

Entspannt sind auch VTG und Vega – beim Umgang mit Wettbewerbern, die auf horizontalen Umschlag setzen, um nicht kranbare Trailer auf die Schiene zu bekommen. „Wir nutzen beispielsweise auch Cargobeamer oder Modalohr, wenn sich das anbietet“, sagt Blum. Und Hunziker verweist darauf, dass jedes System, das vom Markt angenommen werde, seine Daseinsberechtigung habe – „schließlich hilft es, CO_2-Emissionen zu vermeiden“.

Antrieb bekommt die Kooperation auch dadurch, dass immer mehr Verlader auf CO_2-Einsparungen bei ihren Dienstleistern drängen. „Bei VW beispielsweise gibt es Konzernvorgaben dafür“, sagt Blum. Und ein spanischer Kühlspediteur fahre jetzt mit Modalohr bis Bettembourg und steige dort mit Hilfe von R2L auf Züge von DFDS um, weil er von seinen schwedischen Auftraggebern die Vorgabe bekommen habe, Transporte nachhaltiger zu organisieren.

Dabei scheint auch in der Praxis zu funktionieren, was Blum und Hunziker sich ausgerechnet haben: Zwar bringt der Korbeinsatz Mehrkosten. Die aber würden mehr als ausgeglichen dadurch, dass der Operateur die Auslastung seiner Züge steigere, sagt Hunziker. Er müsse nur bereit sein, dieses Plus auch mit den Kunden zu teilen. Blum geht sogar noch weiter. Weil jeder Korbeinsatz ja auch eine CO_2-Einsparung bringe, sinke die CO_2-Abgabe. Je nach Höhe dieser Abgabe errechnet er sogar einen Kostenvorteil. „Wenn ich in Schweden unterwegs bin, wo pro CO_2-Tonne 200 Euro fällig werden, spart jeder Korb pro Jahr rund 40.000 Euro.“ Das müsse endlich verstanden werden, fordert der Vega-Manager: „Aus 1 Liter Treibstoff werden 3 kg CO_2. Und wenn wir die Klimaziele ernst nehmen, muss das irgendwann hoch bepreist werden – und dann sparen Systeme wie das unsere richtig Geld ein.“

Vermarktet werden soll das neue System von beiden Kooperationspartnern. „Vega ist sehr gut vernetzt in Europa und wird diese Kontakte nutzen, um potenzielle Kunden anzusprechen, natürlich vor allem in der Fahrzeugindustrie“, sagt Hunziker. Das Ganze immer in Abstimmung mit VTG, aber noch nicht organisiert in einer eigenen Vermarktungsgesellschaft. Hunziker: „Das haben wir diskutiert, aber im Moment gibt es das noch nicht.“

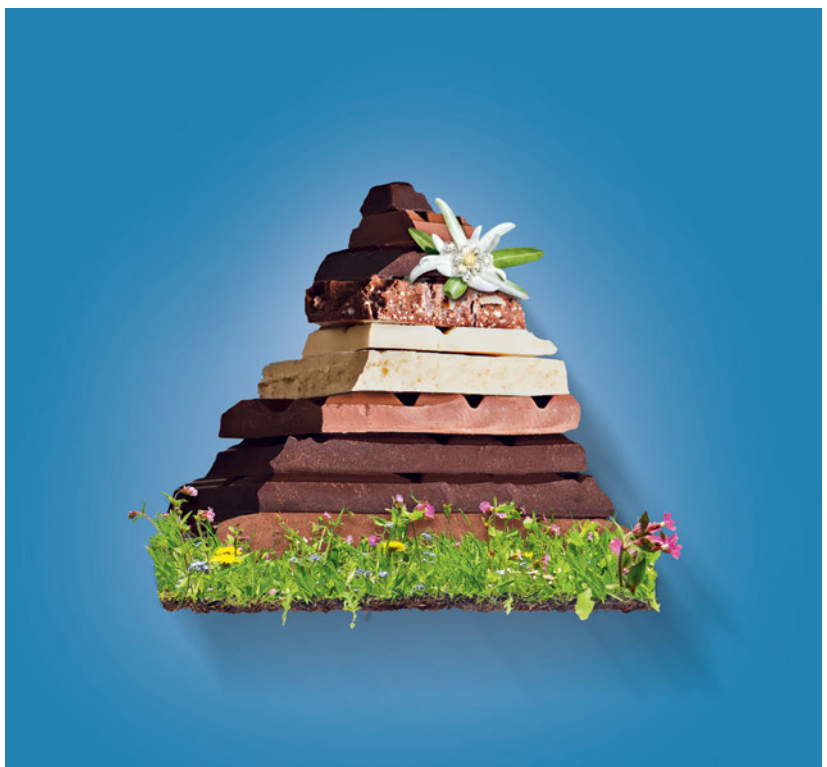
Eher verschwiegen sind die beiden Manager, was den Start eines möglichen eigenen Zugsystems angeht. „Wir warten erst mal ab, wie sich das Marktinteresse darstellt“, sagt Hunziker. Was auch gut passt zu dem, was Vega-Manager Blum aus seinem letzten Gespräch mit VW-Logistikern mitgenommen hat: „Für sie ist nicht mehr die Frage, ob sie mit dem System beginnen, sondern nur wann.“

Vega GesmbH

Die Vega International Car Transport & Logistic Trading GesmbH mit Sitz in Salzburg/Österreich hat sich spezialisiert auf den Transport neuer Nutzfahrzeuge. Der Logistiker bewegt pro Jahr mehr als 100.000 Lkw/Trailer/Busse.
In enger Abstimmung mit dem Salzburger Unternehmen Kässbohrer Transport Technik wurden verschiedene Ladungsträger entwickelt, die sowohl den Laderaum auf Schiffen verdichten als auch die Möglichkeit schaffen, alle gängigen Transportbehältnisse des Güterfernverkehrs im Intermodalverkehr auf die Bahn zu verlagern. Dafür wurde die Transport- und Umschlagtechnik R2L Roadraillink entwickelt. Was auf der Straße rollen kann, kann damit auch in handelsübliche Intermodal-Taschenwaggons verladen werden.

ANZEIGE

kombi verkehr



AB MORTARA KLIMAFREUNDLICH NACH ROTTERDAM, GENT UND KREFELD

Erreichen Sie mit uns ab Mortara in Norditalien Rotterdam, Gent und Krefeld auf der Schiene!
Bis zu fünfmal pro Woche und Richtung. Besonders schnell und klimafreundlich direkt durch die Schweiz.

www.kombiverkehr.de

Folgen Sie uns auf LinkedIn.

Mehr als ein Transport.

Kombiverkehr will und muss wachsen. Nur mit einer höheren Auslastung bleiben wir wirtschaftlich handlungsfähig.

Hermann Lanfer will etwas bewegen bei Kombiverkehr. Anfang Januar erregte der Verwaltungsrats-vorsitzende ordentlich Aufsehen, als er eine Initiative für eine engere Zusammenarbeit mit DB Cargo startete.

Von Heinrich Klotz

DVZ: Herr Lanfer, Sie arbeiten schon seit sieben Jahren im Verwaltungsrat von Kombiverkehr mit. Seit gut neun Monaten leiten Sie das Gremium. Wie hat sich dadurch Ihr Blick auf das Unternehmen verändert?
Hermann Lanfer: Verändert hat er sich nicht. Aber die ersten Monate an der Spitze des Verwaltungsrates haben mich in meiner Überzeugung gestärkt, dass die Digitalisierung ein gewaltiger Gamechanger ist – auch und gerade für Kombiverkehr. Da stehen große Veränderungen an, und wir werden sie im Aufsichtsgremium aktiv begleiten.

Was heißt das konkret?
Das heißt, dass sich die Welt um uns herum massiv verändert und wir auf diese Veränderungen reagieren und uns anpassen. Dazu stellen wir auch die Zusammenarbeit mit unserem größten Leistungslieferanten und 50-Prozent-Eigner, DB Cargo, neu auf. Denn wir können das Produkt nur gemeinsam stärker machen, indem wir uns und unseren Kunden die neuen Chancen koordiniert erschließen.

Das war vermutlich der Treiber für die Initiative Anfang des Jahres, einen Leitfaden für die künftige Zusammenarbeit zu erarbeiten.
Genau. Wir sehen auch bei DB Cargo einen großen Willen, sich weiterzuentwickeln. Deshalb haben wir dort offene Türen eingerannt mit unserer Initiative, die 20 Jahre alte Kooperationsvereinbarung fortzuschreiben. Mit der neuen Vereinbarung halten wir nun klar fest, wie Aufgaben verteilt und Ziele definiert sind – auch wenn in den nächsten 20 Jahren die handelnden Personen wechseln.

Was aber aktuell nicht ansteht, oder?
Nein. Der Vertrag von Pierre Timmermans, meinem Vertreter im Verwaltungsrat, ist ja gerade verlängert worden – das freut mich ganz besonders, weil es in fordernden Zeiten fachliche Kontinuität sichert.

Wie ist Ihre Initiative, die ja auch politisch mit der Unterzeichnung im Bundesverkehrsministerium hoch aufgehängt war, bei Ihren Kommanditisten angekommen?
Wir haben auch da viel Zustimmung bekommen. Denn eines ist doch klar: Der Druck zur CO_2-Reduzierung treibt nicht nur die Politik, sondern auch Wirtschaft und Logistiker. Überall wächst das Interesse am Kombinierten Verkehr, die Nachfrage steigt kontinuierlich. Da erwarten unsere Kommanditisten von uns zu Recht, dass wir das Angebot ausbauen. Neue Terminals, neue Linien – das wird honoriert.

Zu hören sind allerdings auch Sorgen, Ihre Charmeoffensive sei der erste Schritt hin zu einer Integration Kombiverkehrs in den DB-Konzern.
Ich höre solche Sorgen nicht. Sie wären aber auch völlig unberechtigt. Alle handelnden Personen im Verwaltungsrat sind sich einig, dass beide Seiten ihre Stärken in eine enge Kooperation einbringen. Und zwar als unabhängige Unternehmen: Konzern auf der einen Seite, Mittelständler auf der anderen, und jeder beschränkt sich auf seine Rolle.

Ich bin mir nicht sicher, ob das wirklich eine zukunftsfähige Position ist. Deutet nicht einiges darauf hin, dass sich die klassische Rollenverteilung allmählich auflöst und stattdessen integrierte Konzerne das Kombigeschäft übernehmen?
Das sehe ich anders. Und der Markt bestätigt mich in meiner Meinung. Eine Zukunft hat, wer seine Leistung bringt und verbessert und den Kunden Mehrwert bieten kann. Da ist Kombiverkehr mit der flexiblen und mittelständischen Struktur nun wirklich gut aufgestellt – und wird durch die Digitalisierung Angebot und Leistung noch weiter steigern. Wichtig ist aber, dass auch und gerade im internationalen Verkehr ein fairer Wettbewerb gegenüber anderen Verkehrsträgern möglich bleibt.

Wenn Sie in Ihrer neuen Funktion so dynamisch mitgestalten wollen, braucht das Arbeitszeit. Lässt Ihnen Ihre Tätigkeit im eigenen Unternehmen den nötigen Raum?
Ich habe Raum dafür geschaffen. Seit Jahresbeginn beschränke ich mich mehr oder weniger auf strategische Aufgaben in der Holding, denn Sie haben Recht: Die Aufgabe bei Kombiverkehr ist wichtig, das kann man nicht so nebenbei machen.

Der Bundesverkehrsminister war ja Gastgeber bei der Unterzeichnung des Leitfadens. Wurde da nicht eine operativ interessante Initiative schlicht politisch gekapert, weil sie sich gut auf der Agenda des Ministers macht?
Bei unserem Gespräch im Januar hatte ich den Eindruck, dass Herr Scheuer unsere Kooperationsidee einfach spontan gut fand und deshalb bei der Unterzeichnung dabei sein wollte. Aber er hat ja bei der Vorstellung nicht nur abstrakt über Verlagerung geredet, sondern auch ganz konkret Förderung angesprochen. Und wir konnten gleich unsere Ideen

Hermann Lanfer

Der gelernte Kfz-Mechaniker und Speditionskaufmann und studierte Betriebswirt (DAV) stieg Anfang der 90er Jahre in das elterliche Unternehmen Lanfer Logistik mit Hauptsitz in Meppen ein. Schwerpunkt der vielfältigen Aktivitäten der Gruppe bildet die Tanklogistik. Lanfer wirbt damit, dass sein Unternehmen als typischer Mittelständler sehr beweglich sei und gleichzeitig über eine große Vielfalt an Spezialequipment verfüge. Lanfer ist seit September 2014 Verwaltungsratsmitglied bei Kombiverkehr und rückte im Juli 2020 an die Spitze des Gremiums.

FOTO: LANFER

„Es stehen große Veränderungen an“

Hermann Lanfer, Vorsitzender des Verwaltungsrates bei Kombiverkehr, über die neue Kooperationsvereinbarung mit DB Cargo, Förderwünsche und seine strategischen Pläne

platzieren, wie bereits vorhandene Förderinstrumente sinnvoll ergänzt werden könnten, um den Kombinierten Verkehr weiter voranzubringen.

Woran denken Sie da?
Uns geht es vor allem um Unterstützung für diejenigen, die Ladung bringen: für die Spediteure. Ich halte eine Umstiegsprämie für sehr sinnvoll, mit der man Logistikern das Umsteigen noch schmackhafter machen kann. Die würde die organisatorischen Kosten für die Umstellung der Produktionsleistung abfedern und Hürden abbauen. Zusätzlich haben wir die Idee einer Klimaprämie. So wie heute das BMVI jeden mit einem Gas-Lkw gefahrenen Kilometer auf der Straße mit 18,7 Cent fördert, könnte jede auf der Schiene transportierte Sendung mit einem bestimmten Betrag gefördert werden. Arbeitsgruppen arbeiten die Konzepte gerade aus – sie dürfen ja beispielsweise nicht den Wettbewerb verzerren.

Wäre ich Bundesverkehrsminister, würde ich Ihnen sagen: Du hast doch gerade erzählt, wie riesig das Interesse am Kombinierten Verkehr ist. Wozu brauchst du dann noch mehr Förderung?
(lacht): Ich würde ihm antworten, dass die Umstellung auf Kombinierten Verkehr weit mehr erfordert als nur ein paar Greifkanten an der Ladeeinheit. Da müssen Abläufe massiv geändert, neue Partner gesucht werden. Spediteure verzichten auf den permanenten Zugriff auf ihre Sendungen. Es entstehen neue Risiken und zusätzliche Kosten – da ist es politisch klug, die Vorbehalte auch finanziell unterstützt abzubauen.

Akzeptiert. Aber ist nicht das meiste davon mit ausführlicher Information und Best Practices aufzulösen – als Aufgabe des Operateurs, in diesem Fall Kombiverkehr?
Natürlich tut Kombiverkehr das schon lange. Aber wir haben in der Tat hier noch mal nachgelegt mit dem Instrument des „Kombi-Coaching“. Gemeinsam mit unserer Tochtergesellschaft Kombiconsult bieten wir dabei Unternehmern an, ihren Wechsel zur Schiene zu begleiten. Dazu gehören auch Fördermöglichkeiten, aber beispielsweise auch Unterstützung bei der Partnersuche oder eine Begleitung in der Anlaufphase des neuen operativen Geschäftes.

Etabliert ist ja schon seit langen Jahren die Förderung des Terminalbaus. Die entsprechende Richtlinie wird gerade überarbeitet. Haben Sie konkrete Wünsche, was sich ändern sollte?
Kombiverkehr hat natürlich eine ganze Reihe von Verbesserungsvorschlägen. Und wir freuen uns, dass das Bundesverkehrsministerium da auch explizit die Positionen vieler Marktteilnehmer einbezieht in seine Überlegungen. Wir machen uns beispielsweise stark dafür, auch Verschiebegleise zu fördern. Oder den Ersatz von Geräten in den Terminals nicht erst zu fördern, wenn sie kaputt gehen, sondern schon dann, wenn deutlich effizientere Geräte entwickelt wurden. Grundsätzlich aber wünsche ich mir zuallererst eine Beschleunigung der Planungsverfahren – und dann eine klare Fokussierung auf den etablierten Vertikalumschlag. Wenn man jede Technik unterstützt, die sich kreative Tüftler ausgedacht haben, zerfasert das Ganze zu sehr. Wir müssen daran arbeiten, das verbreitete und etablierte System besser und schneller zu machen und ihm die nötige Kapazität zu verschaffen – dann ist dem Verlagerungsziel am besten gedient.

Gehen wir noch einmal zurück zu Kombiverkehr. Wohin soll sich das Unternehmen entwickeln – mittelfristig, langfristig?
Kombiverkehr will und muss wachsen. Nur mit einer höheren Auslastung bleiben wir wirtschaftlich handlungsfähig. Also klares Ziel: Netzausbau, im Schwerpunkt international. Wir wollen außerdem unser Engagement rund um Terminals verstärken. Wer Lieferketten steuern will, der muss die Schnittstellen besetzen – da wollen wir also stärker mitreden, über anteilige oder auch alleinige Betreiber. Das Engagement im Megahub Lehrte ist Ausdruck dieser Strategie.

Teil der Lieferketten sind auch Tragwagen. Wie sieht da Ihre Strategie für Kombiverkehr aus?
Eine kleine Zahl von Wagen schaffen wir dafür an, um im Betrieb möglichst flexibel zu bleiben. Dennoch werden wir sicher nicht Waggons in großen Stückzahlen kaufen. Engagiert bleiben wir bei der Waggonentwicklung. Dieses Know-how hat uns in der Vergangenheit große Vorteile gebracht, und wir werden es pflegen und ausbauen, denn hier wird auch über Sicherheit und Effizienz in der Produktion entschieden.

Und was wird aus dem kleinen, aber feinen Eisenbahnverkehrsunternehmen Kombiverkehrs, Kombirail Europe?
Sie bleibt weiter ein kleinerer Player in unserem System von Dienstleistern, der bei speziellen Aufgaben zum Einsatz kommt.

Werfen wir noch rasch einen Blick nach Brüssel. Ist die UIRR noch das richtige Gremium, um die Interessen der Branche voranzubringen, oder hat sich der Markt mittlerweile so stark verändert, dass Änderungen her müssen?
Wir sind politisch sehr gut vertreten in Brüssel. Natürlich muss auch eine Organisation wie die UIRR mit Veränderungen mitwachsen. Das hat sie immer getan, und das wird sie auch wieder tun. Aber sicher nicht überstürzt – dafür gibt es keinen Anlass.

ANZEIGE

Kombinierten Verkehr müssen wir wollen

Wer sich die vielen Vorteile des Transportes auf der Schiene ansieht, muss sich fragen: Worauf warten wir eigentlich?

Von Daniel Hemker

Wo ein Wille ist, da ist auch ein Weg. Alle Dienstleister und Auftraggeber der Logistikbranche sind gefragt, mehr Güter im Kombinierten Verkehr (KV) zu transportieren. Die Bahn für Güterverkehre attraktiver zu gestalten, das wird politisch schon seit mehr als 50 Jahren gefordert. Überzeugend gelungen ist es bislang leider noch nicht. Sonst würden Entscheider für mehr als nur 18 Prozent aller Güter die Schiene als Weg wählen.

Zum Mangel an Fortschritt haben alle Beteiligten beigetragen. Zum Teil aus berechtigten Vorbehalten wegen einstiger Nachteile, zum Teil aus Unkenntnis über belegte Vorteile. Gegen viele Vorurteile hat der KV daher nach wie vor zu kämpfen. Deshalb wäre wichtig und richtig, die sinnvolle Alternative schon in der Ausbildung näherzubringen. Stattdessen bleibt dies bei Berufsanfängern der Logistik völlig ausgeblendet.

Doch Licht am Ende des Tunnels scheint sichtbar. Die Deutsche Bahn gibt mit ihrer neuen Vorstandsvorsitzenden für DB Cargo spürbar Gas für mehr Schienengüterverkehr. Das intelligente Verknüpfen der Verkehrsträger auf Straße und Schiene erfährt mehr Schub insbesondere durch ausgerufene Nachhaltigkeitsziele und die damit verbundene Energie- und Verkehrswende.

Nachhaltigkeit hat heute und künftig große Bedeutung, weil Politiker, Kunden und Anleger eine enkelfähige, ressourcenschonende Wirtschaftsweise vorgeben. Wirtschaftlicher Erfolg geht mittlerweile einher mit dieser Art der Wertschöpfung – etwa mit Blick auf Lieferketten. Der Druck wächst durch das neue Lieferkettengesetz, durch die CO_2-Bepreisung oder durch die Taxonomie-Verordnung des Europäischen Parlaments. Diese Vorgaben beschleunigen die Entwicklung, dass nur konforme Unternehmen mit (finanziellen) Vorteilen rechnen dürfen.

FOTO: KLOTZ

Maßanfertigung für anspruchsvolle Kombikunden: Wecon baut seit über 30 Jahren Ladeeinheiten für den Einsatz auf der Schiene.

Jede Tonne Ladung auf der Schiene spart 80 Prozent an CO_2. Das ist ein starkes Argument. Ebenso überzeugen Vorteile wie mehr Gewicht von bis zu 44 Tonnen und größere Transportmengen, Kostenplus und Schnelligkeit ohne Stau bei großen Distanzen sowie geringerer Personaleinsatz angesichts des Lkw-Fahrermangels sowie Steuerbefreiungen.

Die digitale Transformation auch beim Ausbau der Infrastruktur wird zudem die Verzahnung, Flexibilität und Nachverfolgbarkeit im Kombinierten Verkehr weiter verbessern. Zur Attraktivität gehört, dass auch Einzelwagenverkehr einbezogen wird. Dem Verlader als Kunden und Entscheider muss der KV so einfach wie möglich gemacht werden. Ein Ansprechpartner für die gesamte Abwicklung ist wünschenswert. Das Einbinden des Verladers ist darüber hinaus entscheidend für zeitliche Flexibilität. Die richtige Fahrzeugtechnik dient zusätzlich als positiver Treiber: Stapelbare Module für Sattelauflieger reduzieren Engpässe bei Stellplätzen. Wechselbrücken halten gegenüber Aufliegern doppelt so lange, was in der Lebenszyklus-Kostenrechnung satte Pluspunkte auf der Habenseite einbringt.

Kurzum: „Es gibt nichts Gutes, außer man tut es“, wie der deutsche Dichter Erich Kästner übertragbar treffend schrieb. Bedenkenträger und Bahnkritiker allein schaffen weder notwendige Nachhaltigkeit noch zukunftsweisenden Fortschritt. Den Kombinierten Verkehr müssen wir wollen! Wichtige Warenströme werden wir dafür vermehrt auch auf die Schiene verlagern – und uns später womöglich fragen, warum wir nur so lange damit gewartet haben. ***(kl)***

Daniel Hemker ist Geschäftsführer der Wecon GmbH, die Nutzfahrzeuge und Containertechnik für den Kombinierten Verkehr fertigt.

ANZEIGE

KV-Förderrichtlinie: Was das Gewerbe will

Anregungen aus der Praxis für die Politik

Von Elena Vostrikov

Die aktuelle Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nichtbundeseigener Unternehmen – kurz KV-Förderrichtlinie – läuft Ende dieses Jahres aus. Das Bundesverkehrsministerium will die Gelegenheit nutzen, die Nachfolgerichtlinie an aktuelle Erkenntnisse und Entwicklungen anzupassen, und hat eine Evaluierung organisiert. Vorgesehen ist, die Ergebnisse noch im Mai 2021 zu präsentieren.

Im Rahmen einer Anhörung werden die Verbände BDB, BÖB und SGKV konkrete Anregungen zur Verbesserung der Förderrichtlinie unterbreiten, die sie zuvor bereits in einer gemeinsamen Stellungnahme dem BMVI übermittelt haben. Sie fordern beispielsweise, Flächen für den Bau neuer und die Erweiterung bestehender Umschlaganlagen zu sichern. Außerdem müssten mehr Flächen zur Zwischenabstellung gefördert werden.

> Auch Ersatzinvestitionen zum Erhalt der Anlagen sollten gefördert werden.

Zur Steigerung der Effizienz der Abläufe sind Fördertatbestände bei Digitalisierung und Automatisierung neu aufzunehmen. Dazu gehören unter anderem die Kommunikationsinfrastruktur, die Automatisierung von Krananlagen, eine Systemsoftware und eine integrierte Systemlandschaft durch die intelligente Einbindung in Kommunikationsnetze.

Auch Ersatzinvestitionen zum Erhalt der Anlagen sollten gefördert werden. Das sieht die derzeitige Richtlinie bisher nicht vor. Vor dem Hintergrund steigender Umschlagmengen und der Einhaltung nationaler und europäischer Klimaschutzziele ist die Ertüchtigung bestehender Umschlaganlagen neben dem Neubau sinnvoll und notwendig. Und schließlich braucht es auch Förderbestimmungen für umweltfreundliche Technologien in Umschlaganlagen.

Zur Erreichung der Klimaschutzziele der Bundesregierung und des European Green Deal ist eine stärkere Verkehrsverlagerung auf die besonders CO_2-effizienten Verkehrsträger Binnenschiff und Schiene zwingend erforderlich. Der Kombinierte Verkehr stellt ein wichtiges Bindeglied dar. Die Chancen für die gewünschte Verkehrsverlagerung werden deutlich höher, wenn das Bundesverkehrsministerium die Anregungen aus dem Gewerbe in die Überarbeitung der KV-Förderrichtlinie einfließen lässt. Davon profitieren nicht nur umweltfreundliche Verkehrsträger, sondern der gesamte Güterverkehr. ***(kl)***

Elena Vostrikov ist Referentin beim Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB), Duisburg.

Schweizer Beispiel für flexible Produktion: Die Rhätische Bahn fährt gemischte Güterzüge, kombiniert aber auch Güter- und Personenverkehr.

FOTO: RHÄTISCHE BAHN / ANDREA BADRUTT

Kombinieren lässt sich alles

Züge des Kombinierten Verkehrs verkehren grundsätzlich als Ganzzüge entweder für Behälter und Wechselbrücken oder für komplette Lkw mit Fahrer. Doch es gibt **Ausnahmen** – und zwar immer mehr.

Von Kurt Metz

Was tun, wenn das Volumen für einen Ganzzug des Kombinierten Verkehrs noch nicht reicht und gleichzeitig zu wenig Ladung für einen „Bunten Hund“ verfügbar ist? Ganz einfach: Man mischt Unbegleiteten Kombinierten Verkehr (UKV) und Wagenladungsverkehr (WLV), um Traktion und Trassen besser auszunutzen. Die Offenheit dafür wächst. Allerdings muss der UKV-Teil in ein Terminal mit Umschlaggerät fahren, und der WLV-Part rollt über einen Rangierbahnhof weiter in Anschlussgleise oder als Teil eines weiterführenden klassischen Güterzugs bis zu seiner Endbestimmung. Da geht Zeit verloren, die Kosten steigen.

Lineas und PCC Intermodal tun es

Der Polen Xpress des belgischen Bahnlogistikers Lineas und des polnischen Partners PCC Intermodal startete Anfang 2020 mit drei wöchentlichen Rotationen und verkehrt seit Anfang Februar 2021 fünf Mal die Woche zwischen Antwerpen über Frankfurt an der Oder nach Posen. Das Besondere an den 600 Meter langen und maximal 2.400 Tonnen schweren Zügen ist deren Zusammensetzung: ein Viertel ist für konventionelle Bahngüterwagen vorgesehen, drei Viertel sind Tragwagen für den UKV. Er bietet Stellplätze für bis zu 600 TEU pro Woche.

Waggons aus dem Osten gehen ins Green Xpress Network von Lineas mit seinen mehr als 20 Zielen in Westeuropa – vor allem in Italien, Frankreich und Spanien. In Gegenrichtung übernimmt PCC Intermodal die Verteilung der Wagen ab Frankfurt an der Oder, in Polen ab einer Vielzahl von Terminals, in Brest Sevierny für Weissrussland, in Mostycka für die Ukraine und darüber hinaus nach Fernost-Destinationen. Die Auslastung der Züge lag im März 2021 bei 91 Prozent. Zurzeit ist keine Erweiterung des Konzepts geplant.

Railcare kombiniert doppelt

Die Bahn- und Logistiktochter der Schweizer Einzelhandelskette Coop beginnt im Herbst mit doppelt kombinierten Zügen. Die seit über zehn Jahren erfolgreichen UKV-Shuttle-Verbindungen zwischen dem zentralen Lager in Schafisheim und den zehn regionalen Verteilzentren werden ergänzt mit Wagen des Ladungsverkehrs – angedacht sind gemietete, schnell laufende (120 Kilometer pro Stunde) vierachsige Schiebewandwagen. So können die bisherigen Trassen auch untertags behalten werden.

Gemischte Intermodalzüge bei TX

Die Effizienz im alpenquerenden Verkehr – vor allem über den Brenner – lässt sich durch bessere Auslastung bestehender Züge steigern. Darauf setzt das Brenner-Corridor-Konzept Breco des Logistik-Kompetenzzentrums (LKZ) Prien. Weil die Zuglängen und -gewichte nicht immer voll ausgelastet sind, formiert TX Logistik gemischte Intermodalzüge aus Containern, Wechselbrücken sowie kranbaren und nicht kranbaren Sattelanhängern Richtung Italien. Durch die Mischung der Ladeeinheiten steigt die Auslastung.

Interessant ist auch das Anhängen einer Wagengruppe an Bestandszüge bis zum Alpenrand. „Das Kuppeln oder Flügeln benötigt kaum zehn Minuten, und die höhere Auslastung der Züge kompensiert die Mehrkosten und den Zeitverlust bei weitem“, sagt LKZ Prien-Geschäftsführer Karl Fischer. Dieses Konzept wird bereits mit 40 Zügen in der Woche von TX Logistik umgesetzt.

91

Prozent Auslastung erreichte der Polen Xpress von Lineas und PCC Intermodal im März.

Quelle: Unternehmen/Metz

Für die Verladung nicht kranbarer Trailer haben Bayernhafen, TX Logistik und das LKZ die Transportplattform Nikrasa entwickelt, die nahezu alle Sattelauflieger bahnfähig macht. Padborg – Verona ist eine der Nikrasa-Relationen – sie wird kontinuierlich ausgebaut. Und zwischen Köln und Curtici in Rumänien lässt TX Logistik ihren Intermodalzug mit Nikrasa-Technik jetzt öfter fahren – statt fünf sind es seit dem 10. Mai bis zu sieben Rundläufe pro Woche.

Kombiniert auf schmaler Spur

Güterverkehr betreibt die Rhätische Bahn auf ihrem 384 Kilometer langen Streckennetz im Kanton Graubünden. Sie fährt mit einer Spurweite von 1.000 Millimeter statt, wie in Westeuropa sonst üblich, 1.435 Millimeter. Im Fahrplan sind reine Güterzüge, Güterzüge mit Personenbeförderung und Reisezüge mit angehängten Güterwagen zu finden, und zwar sowohl des WLV wie des UKV. Die Frequenzen sind beeindruckend: Auf der Albulalinie verkehren täglich fünf Güterzugpaare zwischen Landquart und dem Engadin (97 Kilometer), wobei der Frühzug auch Personen befördert. Drei weitere Zugpaare erreichen das Engadin via Vereinatunnel. Fünf Güterzugpaare verkehren durch den Schweizer „Grand Canyon“ in die Surselva bis Ilanz und teils weiter nach Disentis. Der erste Güterzug talabwärts wird mit Personenwagen ausgerüstet, um Pendler nach Chur zu bringen. Auf den Strecken nach Arosa und über die Bernina wird fast der gesamte Güterverkehr mit Reisezügen als Mischverkehr abgewickelt.

UKV-Wagen im Reisezug?

In den Jahren 2000 und 2001 führte der Schlaf- und Liegewagenzug Amsterdam-Mailand unter dem Namen „Overnight Express“ umgebaute und für bis zu 200 Kilometer pro Stunde zugelassene Gepäckwagen mit. Beladen wurden sie in Hoofddorp unweit des Blumenmarktes von Aalsmeer und dem Flughafen Schiphol, entladen im Terminal des Bahnhofs Milano Greco Pirelli. Es war die schnellst denkbare und zudem sechs Nächte die Woche verkehrende Güterverbindung zwischen den Niederlanden und Norditalien. Sie wurde vor allem für Blumen, Lebensmittel und Luftfracht benutzt.

Die Idee des Nachtsprungs auf der Schiene wurde kürzlich von Lunatrain wieder aufgenommen, den Initianten neuer Nachtzugverbindungen in Europa. Für die Verbindung Frankfurt-Barcelona rechnet sich ein reiner Personennachtzug kaum oder nur knapp. Er könnte sich allerdings durch das Beistellen von intermodalen Tragwagen lohnen. Gedacht werde an den Bau von Tragwagen für 160 Kilometer pro Stunde, berichtete die DVZ-Schwesterpublikation „Rail Business“ kürzlich. Die von Mehrsystemloks gezogenen Züge würden mit 7 Waggons für Passagiere und 13 für UKV-Ladungen mit Früchten und Gemüse, Luftfracht und KEP-Sendungen im Nachtsprung verkehren. ***(kl)***

Cargobeamer will es jetzt wissen

Das Unternehmen stockt die Spezialwaggons auf das Vierfache auf. Gleich fünf neue Routen sollen bis Ende 2021 starten.

HORIZONTALUMSCHLAG Cargobeamer, Anbieter eines horizontalen Verladesystems für nicht kranbare Sattelauflieger, hat große Pläne für die kommenden Monate angekündigt. Dank der Lieferung von insgesamt 216 neuen Güterwagen mit ausreichend Transportkapazitäten ausgestattet, will das Unternehmen sein Routenangebot kräftig erweitern. Gemeinsam mit den 75 bereits vorhandenen Exemplaren sowie einigen extern angemieteten Doppeltaschenwagen wächst die Flotte der Leipziger damit bis Ende 2021 auf mehr als 350 Güterwagen. Die patentierten Waggons sind speziell für horizontalen Umschlag konstruiert. Sie können aber auch in konventionellen Kranterminals bedient werden.

Seit 2015 befahren Cargobeamer-Züge die Strecke zwischen Kaldenkirchen an der deutsch-niederländischen Grenze und Domodossola in Norditalien. Acht Rundläufe gibt es hier jede Woche, schon bald sollen es pro Standort täglich jeweils zwei Abfahrten sein. Hinzu kommt ab Juni eine neue Verbindung zwischen Duisburg und Posen. In Kooperation mit Duisport werden sechs Fahrten pro Woche angeboten. Eine innerfranzösische Route zwischen dem ersten eigenen Terminal in Calais und Perpignan nahe der Mittelmeerküste soll im Sommer starten. Und zwischen den künftigen Terminalstandorten in Calais und Domodossola ist ab Herbst eine Verbindung geplant. Bis Ende des Jahres wolle sein Unternehmen das Angebot auf bis zu sechs dauerhafte Verbindungen ausweiten, kündigt Nicolas Albrecht, Chief Business Development Officer und Teil des dreiköpfigen Vorstandsteams von Cargobeamer, an.

Albrecht ist sicher, dass der Straßengüterverkehr in den kommenden Jahren weiter zunehmen wird, obwohl viele Fernstraßen schon heute ausgelastet sind. „Gegen Stau, Fahrermangel und hohen Energiebedarf helfen auch keine Oberleitungs- oder Wasserstoff-Lkw – hier kann nur die Schiene nachhaltig Abhilfe bieten.“

In eben dieser Situation sieht sich Cargobeamer gut aufgestellt. In Europa seien über 90 Prozent der Sattelauflieger nicht kranbar, betont Albrecht – „da braucht es effiziente horizontale Umschlaglösungen, wie wir sie anbieten“. ***(kl)***

ANZEIGE

Chemielogistik Intermodal – gemeinsam mehr bewegen

Bay Logistik bietet Ihnen hochqualitative Logistiklösungen in ganz Europa

- 1000 Bulk Container Tank und Silo
- Lauf- und Kippchassis – Zellenradschleuse
- Europaweite Transporte Ihrer chemischen Produkte
- Load on Hold Konzepte - Zwischenlagerung
- Intermodales Netzwerk in ganz Europa
- Containertrucking europaweit

Bay Logistik GmbH + Co. KG
| THE BETTER CHOICE
Schüttelgrabenring 3
71332 Waiblingen

Tel.: +49 (0)7151 5002-10
Fax: +49 (0)7151 5002-119
info@bay-logistik.de
www.bay-logistik.de

ECTA SQAS GMP+ Responsible Care® OUR COMMITMENT TO SUSTAINABILITY

Kombi-Operateure in Europa 2021

Die jährliche **Marktübersicht** der DVZ listet Anbieter, Dienstleistungen, Verbindungen und Gesellschafter auf

Von Heinrich Klotz

Wenn immer mehr Kunden verlässliche Alternativen zum reinen Straßentransport suchen, fordert das noch mehr als bisher Organisatoren: Fachleute, die den Zugang zum Schienensystem erleichtern. Genau das ist das Geschäft der Kombi-Operateure.

Wer bietet in diesem Segment seine Dienstleistungen an? Die DVZ begleitet diesen Markt mit einer jährlich aktualisierten Übersicht darüber, welche Operateure sich mit welchem Angebot präsentieren. Auch diesmal haben wir aktuelle Daten zusammengetragen und – alphabetisch nach Anbieternamen – nachfolgend aufgelistet. Da mögen vertraute Namen nicht mehr dabei sein. Diese Anbieter können aus dem Markt ausgeschieden sein oder sind vielleicht mit anderen verschmolzen – der Wettbewerb ist intra- und intermodal knallhart. Dafür haben wir andere Gesellschaften neu aufgenommen, die das Kombiangebot auf dem europäischen Schienennetz bereichern. Alle Kontakt- und einige Hintergrunddaten zu den Dienstleistern finden Sie auf den folgenden Seiten.

Für die Zusammenstellung der Anbieter ist wie immer entscheidend, dass sie ein Zugprodukt bei den Eisenbahnen einkaufen und in eigenem Risiko auch an Dritte vermarkten. Das können nach unserer Definition auch Dienstleister sein, die ausschließlich Kombi-Ganzzüge fahren. Und schließlich sei noch einmal darauf hingewiesen, dass Marktübersichten niemals vollständig sein können. Einige Anbieter wollen grundsätzlich nicht aufgenommen werden; andere haben sich extrem spezialisiert und sind damit in ihrem Angebot zu beschränkt. Oder vielleicht haben wir ja auch einen Anbieter schlicht übersehen. Also: Die DVZ-Redaktion erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit der Angaben. Und wir freuen uns immer über Hinweise, wie wir unsere Marktübersicht verbessern können.

Unternehmen	Transportart	Relationen	Gesellschafter
Adria Kombi d.o.o. Tivolska 50 SI-1000 Ljubljana Telefon: +386 1 23 45-280 www.adriakombi.si	Container, Wechselbehälter, Sattelauflieger, komplette LKW (Rola)	Verkehre in Slowenien und zwischen Slowenien und zahlreichen europäischen Ländern (in Kooperation mit UIRR-Partnern)	Slovenske železnice d.o.o. 33,72 Prozent Schenker d.d. 33,72 Prozent Rail Cargo Operator - CSKD s.r.o. 32,56 Prozent
Ambrogio GmbH Tilsiter Straße 16 DE-41460 Neuss Telefon: +49 21 31 92 37-0 www.ambrogiointermodal.com	Wechselbehälter, Sattelauflieger, 45'-Container	Belgien, Deutschland, Großbritannien, Frankreich, Italien, Spanien, Polen, Slowenien, Tschechien, Rumänien, Österreich	in Familienbesitz (Ambrogio) 100 Prozent
AS Baltic Rail Tulika 15/17 EE-10613 Tallinn Telefon: 00372 6613129 www.balticrail.com	Container	Innerpolnisch, Polen–Slowenien (Koper)	Rail World Inc. 100 Prozent
Bertschi AG Hutmattstraße 22 CH-5724 Dürrenäsch Telefon: +41 627 67-6700 www.bertschi.com	Container, Wechselbehälter, Auflieger	Ganz Europa, inklusive Russland, GUS-Staaten, Türkei. China, Asien, Middle East, US	in Familienbesitz (Familie Bertschi) 100 Prozent
Bohemiakombi, spol. s.r.o. Opletalova 6 CZ-11376 Praha 1 Telefon: +420 242 444-560 www.bohemiakombi.cz	Sattelauflieger, Wechselbehälter, Container	Duisburg–Lovosice/Ostrava/Přerov/Brno/Curtici v.v. mit Anbindung aus/nach Antwerpen, Basel, Bayonne, Ludwigshafen, Lyon, Rotterdam, Spanien/Portugal; Hamburg–Lovosice/Ostrava/Brno/Curtici v.v. mit Anbindung aus/nach Schweden, Norwegen, Dänemark; Einzelwagenverkehr zwischen Tschechien, Slowakei und Polen (inklusive Transit an GUS-Grenze) , Österreich, Ungarn, Rumänien, Slowenien, Kroatien	Cesmad Bohemia 40 Prozent Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG 30 Prozent CD Cargo A.S. 30 Prozent
Boxxpress.de GmbH Channel 3 Harburger Schloßstraße 26 DE-21079 Hamburg Telefon: +49 40 57 01 33-0 www.boxxpress.de	Container	Hamburg Eurokai, Burchardkai und Containerterminal Altenwerder, Bremerhaven, München, Nürnberg, Kornwestheim, Augsburg, Budapest, Mannheim, Ulm, Frankfurt, Rotterdam, Singen, Regensburg, Enns, Wörth, Beiseförth, Dortmund	Eurogate Intermodal GmbH 38 Prozent ERS Railways B. V. 47 Prozent TX Logistik AG 15 Prozent
Cargobeamer Intermodal Operations GmbH Handelsplatz 1b, DE-04319 Leipzig ab 1.7.2021: Kreuzstraße 12, DE-04103 Leipzig Telefon: 0049341 652339 00 www.cargobeamer.com	Alle Arten Sattelauflieger kodifiziert/nicht kodifiziert, Schubboden- , Kühl- und Siloauflieger	DE-Kaldenkirchen-IT-Domodossola; DE–Duisburg/PL–Poznan; ab Sommer 2021: FR–Calais/FR Perpignan; ab Herbst 2021: FR–Calais/IT Domodossola	Cargobeamer AG 100 Prozent
Cargonet AS Schweigaardsgate 23 NO-0191 Oslo Telefon: +47 41571440 www.cargonet.no	Container, Wechselbehälter, Sattelauflieger	Kombinierter Verkehr in Skandinavien, in Kooperation mit Hupac und Kombiverkehr	Vygruppen AS, Norwegen 100 Prozent
CFL intermodal 250, Z.A.E. Wolser E LU-3437 Dudelange Telefon: +352 4996-0001 www.cfl-mm.lu	Kombizüge und Autobahn auf Schienen für Container, Sattelauflieger (kranbar und nicht kranbar) , Tankauflieger, Wechselbehälter	Von/nach Luxemburg: Belgien (Antwerpen, Zeebrügge) mit Verbindung nach Skandinavien und Großbritannien, Deutschland (Kiel, Rostock) , Frankreich (Lyon, Valenton, Nancy, Le Boulou in Partnerschaft mit Lorry Rail) , Italien (Triest) mit Verbindung in die Türkei Projekt: Poland (Poznan)	CFL multimodal 100 Prozent
Contargo GmbH & Co. KG August-Hirsch-Straße 3 DE-47119 Duisburg Telefon: Freecall 00800Contargo www.contargo.net https://www.contargo.net/de/transport/routenetwork/	Container	Diverse Linien, national und international, im Hinterlandverkehr der Nord- und Westhäfen ab/zu Contargo-Terminals	Rhenus SE 100 Prozent
Cross-Limits Logistics B.V. Rivierweg 1 NL-3161 GM Rhoon Rotterdam Telefon: +31 10 300 4910 www.cross-limits.nl	Container, Wechselbehälter, Sattelauflieger, Intermodal	Häfen Rotterdam/Antwerpen und Bremerhaven/Hamburg–Duisburg, Frankfurt, Mannheim, Ludwigshafen, Wörth, Stuttgart, Leipzig, München, Straßburg, Basel	De Roo Group of companies 100 Prozent
DB Cargo Eurasia GmbH Bellevuestraße 3 DE-10785 Berlin Telefon: + 49 (0) 30 297 54804 www.dbcargo.com/eurasia	Intermodal	Ganzzugverkehre zwischen Europa–Russland/Zentralasien–Asien v.v. unter Einbindung von intermodalen Netzwerken in Europa und China	DB Cargo 100 Prozent
Delcatrans BVBA LAR A6 BE-8930 Rekkem Telefon: +32 56 43 15-10 www.delcatrans.be	Container	Intermodale Verkehre zwischen: Antwerpen–LAR Rekkem/Barge Container Service: Antwerpen-RTW Wielsbeke und Wevelgem Süd	in Privatbesitz (Mr. J. Delbeeke) 100 Prozent
Emons-Rail-Cargo GmbH Potthoffstraße 7 DE-01159 Dresden Telefon: +49 351 49 29 6-885 www.emons.de	Container, konventionelle Massengüter	Hamburg/Bremerhaven/Wilhelmshaven – Leipzig/Dresden v.v.; Rotterdam/Antwerpen–Leipzig v.v.; Nordhäfen - Süddeutschland	in Familienbesitz 100 Prozent
ERS Railways GmbH Mohlenhof Burchardstrasse 17 DE-20095 Hamburg Telefon: +49 (0) 40 756687 0 www.ersrail.com	Intermodal, Container, Wechselbehälter, Sattelauflieger und Tanks	Maritime Verkehre von/nach Bremerhaven, Hamburg, Rotterdam, Antwerpen, Lübeck; kontinentale Verkehre national und international	Hupac Intermodal SA

Die Übersicht erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Ergänzungen/Anregungen sind sehr willkommen.

Unternehmen	Transportart	Relationen	Gesellschafter
Eurogate Intermodal GmbH (EGIM) Kurt-Eckelmann-Straße 1 DE-21129 Hamburg Telefon: +49 40 74 05-2202 www.egim.eu	Seecontainer	Hamburg-WHO Eurokombi, Burchardkai, CTA/Bremerhaven-Nordhafen CT, Wilhelmshaven CT – München, Nürnberg, Kornwestheim, Augsburg, Mannheim, Ulm, Frankfurt, Regensburg, Budapest, Mailand, Hamburg-WHO - Singen, Rotterdam MV - München, Nürnberg, Kornwestheim, Budapest	Eurogate GmbH & Co. KGaA, KG 100 Prozent
European Cargo Logistics GmbH (ECL) Zum Hafenplatz 1 DE-23570 Lübeck Telefon: +49 4502/3075-400 www.ecl-online.de	Trailer, Container	Lübeck-Duisburg/Lyon/Ludwigshafen/Novara/Busto/Nürnberg/Triest/Verona/Giovinazzo/Nola/Wels/Budapest v.v. Außerdem integrierte One-stop-Lösungen ab/bis Norwegen, Schweden, Finnland, Russland, Lettland, Italien, Türkei	Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH (LHG) 100 Prozent
European Gateway Services (EGS) Europaweg 875, Port number 8200 NL-3199 LD Rotterdam Telefon: +31 181 27 8195 www.europeangatewayservices.com	Container	Rotterdam/Antwerpen – Duisburg, Venlo, Dortmund, Kornwestheim, Nürnberg, München, Kehl, Regensburg, Moerdijk, Amsterdam, Willebroek, Terneuzen/Vlissingen und Linz, Wien	Hutchison Ports ECT Rotterdam
Gartner Transportholding GmbH (Gartner KG) Linzer Straße 40 AT-4650 Lambach Telefon: +43 72 45 234-4343 www.gartnerkg.com	Intermodale Planen-/Kühlauflieger 45‘ Boxcontainer Tankcontainer	Intermodale Hauptrouten von/nach Griechenland/Zypern, Rumänien/Bulgarien, Deutschland, Türkei	Gartner Transport Holding GmbH 100 Prozent (Richard, Klaus und Peter Gartner - 50,1, Prozent, 48,4 Prozent und 1,5 Prozent)
Green Cargo Svetsarvägen 10 Postfach 39 SE-171 11 Solna Telefon: +46 10 455 40 00 www.greencargo.com	Sattelauflieger, Container, Wechselbehälter	Deutschland, Schweden, Norwegen, Polen, Italien, Belgien und Österreich	Aktiengesellschaft mit staatlicher Aktienmehrheit
Greenmodal Transport Filiale du Groupe Charles Andre (GCA) Bat.C Ilot 34 42, rue Ruffi FR-13003 Marseille Telefon: + 33 04 88 15 16 18 www.greenmodal.eu	Seecontainer	Innerhalb Frankreichs sowie grenzüberschreitend nach Rotterdam, Antwerpen, Zeebrügge und Ludwigshafen	Groupe Charles Andre 100 Prozent
Hannibal S.p.A. Via 1° Maggio, 1 IT-20066 Melzo Telefon: +39 02 950761 www.contshipitalia.com	Container, Wechselbehälter, Sattelauflieger, ISO Tank	Melzo – Rotterdam, Frenkendorf, Duisburg, La Spezia, Genova, Padua, Bari, Ravenna, Dinazzano, Wien; La Spezia-Frenkendorf, Padua, Dinazzano, Rotterdam, Wien; Genua - Frenkendorf, Padua; Bari-Frenkendorf, Rotterdam, Wien; Padua-Frenkendorf, Rotterdam; Ravenna–Frenkendorf, Rotterdam	Contship Italia Group 100 Prozent
Hellmann Worldwide Logistics Road & Rail GmbH & Co. KG Head of Multimodal Solutions Dirk Baerbock Elbestraße 1 DE-49090 Osnabrück Telefon: + 49 541 605 7009 www.hellmann.com; hellmann@railsolutions.de	Wechselbehälter, Container, Sattelauflieger, Tankcontainer	Tägliche Expressverbindungen zwischen Hamburg und Nürnberg sowie Hamburg und Basel/Ludwigshafen; weiterhin zwischen Osnabrück, Hannover nach Regensburg und Landshut sowie die Gegenrichtungen; Gateway-Verbindungen in alle europäischen Länder. Tägliche Verbindungen Gus, China und weitere Länder in Asien.	Komplementärin: Hellmann Verwaltungs SE
HGK Logistics and Intermodal c/o CTS Container-Terminal GmbH, Rhein-See-Land-Service, Oliver Haas Stapelkai DE-50735 Köln Telefon: +49 221 7 52 08 86 www.neska-intermodal.eu	Container, Trailer, Wechselbrücken	Duisburg/Düsseldorf/Köln-Rotterdam/Antwerpen; Duisburg-Bönen/Minden/Bremerhaven/Hamburg/Wilhelmshaven; Köln-Hamburg/Bremerhaven/Hürth/Moerdijk/Curtici/Valencia/Saarbrücken/Schweinfurt/Mertert	Häfen und Güterverkehr Köln AG 100 Prozent
Hupac Intermodal SA Via R. Manzoni 6 CH-6830 Chiasso Telefon: +41 5 88 55 88 00 www.hupac.com	Container, Wechselbehälter, Sattelauflieger	Europaweites Netzwerk mit 150 Zügen täglich im transalpinen Verkehr und auf der Ost-West-Achse: Italien, Deutschland, Niederlande, Frankreich, Belgien, Schweiz, Dänemark, Schweden, Norwegen, Polen, Russland, Österreich, Ungarn, Rumänien, Türkei, Bulgarien, GUS-Staaten, Spanien und China	Hupac SA 100 Prozent (Logistik- und Transportunternehmen: 72 Prozent, Bahnen: 28 Prozent)
IGS Intermodal Container Logistics GmbH Afrikastraße 3 DE-20457 Hamburg Telefon: +49 40 740 02-0 www.igs-intermodal.com	Container	Ab/zu den deutschen Seehäfen – Aschaffenburg, Kornwestheim, München, Nürnberg, Regensburg, Schweinfurt, Köln, Heilbronn v.v.	IGS Logistics Group Holding GmbH 100 Prozent
Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG Zum Laurenburger Hof 76 DE-60594 Frankfurt/Main Telefon: +49 69 7 95 05-0 www.kombiverkehr.de	Container, Wechselbehälter, Sattelauflieger	Täglich über 170 Zugabfahrten; de.NETdirekt+ für nationale intermodale Verkehre; Anbindung von rund 30 Ländern im eu.NETdirekt+	Rund 230 Speditions- und Transportunternehmen und DB Cargo AG als Kommanditist
Konrad Zippel Spediteur GmbH & Co. KG Wendenstraße 296 DE-20537 Hamburg Telefon: +49 40 25 30 45 0 www.zippel24.com	Container per Bahn und LKW, Sattelauflieger	Im kombinierten Verkehr von Hamburg/Bremerhaven/Antwerpen nach Berlin/Schkopau/Halle/Leipzig/Elsterwerda v.v.; über Netzwerkpartner auch Verbindungen nach West- und Süddeutschland und von dort in die angrenzenden europäischen Länder	Axel Plaß und Axel Kröger
Lineas N.V. Konigin-Albert-Laan 37 BE-1030 Brüssel Telefon: +32 2432 9000 www.lineas.net	Intermodale Transporte: Container, Wechselbehälter, Sattelanhänger; Ganzzugverkehre, Einzelwagentransporte, Door-to-door-Logistik	Innerhalb Europas, momentan Belgien, Niederlande, Luxemburg, Deutschland, Österreich, Schweiz, Schweden, Frankreich, Italien, Spanien, Tschechien, Slowakei, Rumänien, Bulgarien, Polen	Investmentgruppe Argos Wityu/Management Lineas: 90 Prozent SFPI (Finanzinstitut im Aufgtrag der Belgischen Bundesregierung) : 10 Prozent

Die Übersicht erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Ergänzungen/Anregungen sind sehr willkommen.

ANZEIGE

ROLAND BRINGT'S PERSÖNLICH.

Mit persönlichem Einsatz für jeden Container und jeden Kunden. **Mehr auf www.rolsped.com**

Unternehmen	Transportart	Relationen	Gesellschafter
LKW Walter Internationale Transportorganisation AG Industriezentrum NÖ-Süd Straße 14 AT-2355 Wiener Neudorf Telefon: + 43 5 7777-0 www.lkw-walter.com	Mehr als 11.000 kranbare Planenauflieger (13,6 m)	Mit täglich mehr als 300 Abfahrten auf über 250 Short Sea- und Bahnrouten verknüpft LKW Walter im Kombinierten Verkehr alle wichtigen Wirtschaftszentren Europas. Das Kombiverkehrs-Netzwerk umfasst folgende Länder: Benelux, Bulgarien, Deutschland, Frankreich, Griechenland, Großbritannien, Irland, Italien, Kroatien, Marokko, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Russland, Schweiz, Skandinavien, Slowakei, Slowenien, Spanien, Tschechien, Tunesien, Türkei und Ungarn	Walter Group (Privatbesitz) 100 Prozent
Locon Logistik & Co. Consulting AG Rudower Chaussee 12 / TH D DE-12489 Berlin Telefon: +49 30 297 73 59-0 www.locon.de	Container	Hamburg – Kornwestheim – Giengen (Brenz) ; Pinnow (UM) – Coevorden (NL) , Pinnow (UM) - Hamburg, Minden - Duisburg; Bremen - Hamburg - Wilhelmshaven Hamburg - Bremen - Bremerhaven, Bremen - Wilhelmshaven, Hamburg - Minden - Bremerhaven/ Wilhelmshaven	EP Logistics International a.s.
Metrans, a.s. Podleská 926 / 5 CZ-140 00 Prag Telefon: +420 267 293-102 www.metrans.eu	Container, Wechselbehälter, Tankcontainer, Sattelauflieger	Übersee Container Hamburg/Bremerhaven/Koper (SI) – Deutschland, Österreich, Zentral- und Osteuropa; Kontinentale Transporte und Shortsea Rotterdam RSC/ Duisburg - DE, AT, CEE, Seidenstraße	Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) 100 Prozent
Naviland Cargo 26 Quai Charles Pasqua - CS 10095 FR-92309 Levallois Perret Cedex Telefon: +33 1 41 05 33-01 www.naviland-cargo.com	Container, Wechselbehälter	Frankreich, Belgien, Deutschland, Schweiz, Nederlands	Französische Staatsbahn SNCF Logistics 100 Prozent
Necoss Neutral Container Shuttle System GmbH Bahnhofsplatz 42 DE-28195 Bremen Telefon: +49 421 365 145-13 www.necoss.de	Container	Bremerhaven- Stuttgart v.v.; Hamburg-Stuttgart v.v.; Hamburg-Kornwestheim v.v.; Hamburg-Soltau v.v.; Hamburg-Adelebsen v.v;. Spotverkehre / Bedarfszüge auf Anfrage	Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVB)
Nordliner Gesellschaft für Eisenbahnverkehre mbH Lützerodestraße 10 DE-30161 Hannover Telefon: +49 511 9 84 22 80 www.nordliner.de	Sattelauflieger, Standard und Mega, maritime Container incl 45' HC, Tank- und Silocontainer	Duisburg-Neumünster/Padborg (DK)	Inhabergeführt 100 Prozent
Nosta Rail GmbH Buchenbrink 1 DE-49086 Osnabrück Telefon: ++49 (0) 541-668813-22 www.nosta-group.com	Container, Wechselbrücken	Osnabrück – Dresden, Antwerpen, Vlissingen	Geschäftsführender Gesellschafter der Nosta Holding GmbH: Nicolas Gallenkamp (CEO)
Novatrans S.A. Filiale du Groupe Charles Andre (GCA) 10, rue Vandrezanne FR-75013 Paris Telefon: +33 1 85 34 49 00 www.novatrans.eu	Container, Wechselbehälter, Sattelauflieger	Nationale Verkehre Frankreich, internationale Verkehre mit zahlreichen europäischen Ländern (in Deutschland, Spanien und Italien in Kooperation mit anderen UIRR-Mitgliedern)	Groupe Charles André (GCA) 97 Prozent Diverse 3 Prozent
Optimodal Nederland B.V. Oudelandseweg 33 NL-3194 AR Rotterdam - Hoogvliet Telefon: +31 10 494 3900 www.optimodal.eu	Intermodale Containertransporte; auf Anfrage inklusive Door-Gestellungen per Truck	Züge mit Vor- und Nachlauf von den Westhäfen nach Deutschland, Italien, Spanien, Österreich, in die Tschechische Republik, Ungarn und Rumänien; Antwerpen per Barge von/nach Neuss, mit Anschluss nach Österreich, Italien,Ungarn usw.	Kombiverkehr Intermodal Services GmbH, Basel; DB Cargo Nederland N.V.
PCC Intermodal S.A. Ul. Hutnicza 16 PL-81-061 Gdynia Telefon: +48 58 58 58 200 www.pccintermodal.pl	Container	Polen, Deutschland, Niederlande, Belarus, Belgien, Ukraine, Russland, Kazahstan, Mongolei, Usbekistan, Kirgistan, Japan, Korea, China	PCC SE 98,8 Prozent Darius Stefanski 0,73; Prozent Adam Adamek 0,47 Prozent
Primerail GmbH Sieglarer Straße 6 DE-53840 Troisdorf Telefon: +49 2241 2674 300 www.primerail.eu	Container, Wechslebehälter, Sattelauflieger (kranbar und nicht kranbar)	Intermodale Zugverbindungen: Melzo (I) - Duisburg (D) v.v. mit Anbindung aus/nach Malmö/Nassjö/Falköping / Katrineholm/Göteburg (S)/Swaredz (PL); Melzo (I) -Rotterdam (NL) v.v.; Triest (I) -Wels (A) v.v. mit Anbindung aus/ nach Duisburg/Neuss/Ludwigshafen (D); Triest (I) - München (D) v.v. mit Anbindung aus/ nach Ludwigshafen (D) ;Triest (I) -Ostrava (CZ), Köln, Nürnberg (D) v.v.; Triest (I) -Bettembourg (L) v.v. mit Anbindung an Zeebrügge (B) ; Fährverbindungen: Triest (I) -Patras (GR) /Mersin/Tasköprü/Pendik/Beylikdüzü (TR) v.v.	Privatbesitz (Patrick Zilles) 51 Prozent Rheinisch-Westfälische Beteiligungen GmbH 49 Prozent
Railcare AG Altgraben 23 CH-4624 Härkingen Telefon: 0041 62 389 00 90 www.railcare.ch	Wechselbehälter und Container	Verkehre in der ganzen Schweiz, Kooperationsverkehre im angrenzenden Ausland	Coop Genossenschaft, Basel 100 Prozent
Rail Cargo Group Am Hauptbahnhof 2 AT-1100 Wien Telefon: +43 5 7750 www.railcargo.com	Container, Wechselbehälter, Sattelauflieger, Mobiler, Tankcontainer, TransANT-Aufbauten, komplette LKW (Rola)	Containertransporte von und zu den europäischen Häfen, innerhalb Europas Wirtschaftszentren, innerhalb des eurasischen Kontinents; konventionelle Wagenladungen innerhalb Europas Wirtschaftszentren	Rail Cargo Austria AG
Raillogix B.V. Waalhaven Oostzijde 83K NL-3087 BM Rotterdam Telefon: +31 10 29 16-300 www.raillogix.com	Container, Wechselbehälter, konventionelle Bahnverkehre im Montan-, Papier- und Konsumgüterbereich	Spot- und Ganzzüge in alle europäischen Relationen, Hinterlandverkehre zwischen Seehäfen im Norden, Westen und Süden, kontinentale Verkehre national/ international	Rail Innovators Holding B.V. (in Eigentum Julian Remie) 100 Prozent
Ralpin AG Postfach Römerstrasse 3 CH-4601 Olten Telefon: +41 58 822 88 88 www.ralpin.com	Rollende Autobahn / Landstrasse	Freiburg im Breisgau – Novara	BLS AG 33 Prozent SBB AG 33 Prozent Hupac SA 33 Prozent Ralpin 1 Prozent
Rocombi SA Bulevard Dinicu Golescu 38 RO-010873 Bukarest Telefon: +40 21 312 23-14 www.rocombi.ro	Container, Wechselbehälter	Alle KV-Terminals in Rumänien; Ungarn, Slowenien, Italien, Kombinierter Verkehr in Europa (mit UIRR-Partnern)	CFR Marfa 20 Prozent Novatrans 10 Prozent Silk Route Shipping – Wan Hai agent 8.5 Prozent Schenker Romtrans SA 4.28 Prozent Unicom Tranzit SA 4.28 Prozent 10 Spediteure Transportunternehmen 52.94 Prozent
Roland Spedition GmbH Concorde Businesspark 1/B2/32 AT-2320 Schwechat Telefon: +43 1 728 37 43 www.rolsped.com	Container	Hinterlandverkehre von den Seehäfen im Norden, Westen und Süden nach Österreich, Deutschland, Ungarn, Italien, Schweiz und weitere Länder in Zentraleuropa. Tägliche Verbindungen speziell ex Hamburg, Bremerhaven nach Österreich (v.v.) und Nürnberg, verbunden mit Last-Mile-Zustellung per LKW oder Bahn und Zolldienstleistungen	Christian Gutjahr 50 Prozent Nikolaus Hirnschall 50 Prozent

Die Übersicht erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Ergänzungen/Anregungen sind sehr willkommen.

Unternehmen	Transportart	Relationen	Gesellschafter
Samskip Waalhaven Oostzijde 81 NL-3087 BM Rotterdam Telefon: +31 88 400 1000 www.samskip.com	Container, Wechselbehälter, Sattelauflieger, Megatrailer, Schiffe	Duisburg – Göteborg, Malmö, Nässjö, Katrineholm, Helsingborg, Nässjö, Älmhult (Schweden) ; Shuttlezüge nach Lübeck, Kopenhagen, Singen, Busto, Bari, Pomezia, Brescia; Pordenone, Melzo, Trieste und Curtici. Shuttle-Verbindung von Rotterdam - Duisburg nach Polen; Posen, Kutno, Gliwice, Breslau, Kolbuszowa und die Tschechische Republik; Prag, Pilsen, Zlin, Ostrava und Ceska Trebovai.	Samskip 100 Prozent
Schweizerzug AG Flachsackerstraße 7 CH-4402 Frenkendorf Telefon: +41 (0) 61 906 4545 www.schweizerzug.com	Container	Frenkendorf (Basel) -Antwerpen, Rotterdam, Hefei/Xi'an; Niederglatt (Zürich) -Antwerpen, Rotterdam, Hefei/Xi'an; Frenkendorf, Niederglatt - Neuss	Swissterminal Holding
Societa Alpe Adria S.p.A. Logistic and Intermodal Services Via Santa Caterina da Siena, 1 IT-34122 Triest Telefon: +39 040 9712-611 www.alpeadria.com	Container, Sattelauflieger	Internationale Verkehre zwischen Triest, Österreich, Süddeutschland, Luxemburg, Ungarn, der Tschechischen Republik und der Slowakei; nationale Verkehre von/nach Padova	Mercitalia Rail S.p.A. 33,33 Prozent Trieste Port Authority 33,33 Prozent Friulia S.p.A. 33,33 Prozent
Spedition Weets GmbH Eichstraße 2 DE-26725 Emden Telefon: +49 4921 95 85-0 www.weets.de	Container	Hamburg/Bremerhaven/Wilhelmshaven – Beiseförth, Ingolstadt, Kassel, Soltau, Ungarn, Tschechische Republik, Österreich, Schweiz, Slowakei, Polen	Jakob Weets 100 Prozent
T3M 11 Rue Maryse Bastié ZI de la Lauze FR-34430 Saint Jean de Védas Telefon: +33 (0) 4 67 27 18 51 www.t3m.fr	Wechselbehälter, Tankauflieger, Container	Lille-Toulouse, Bordeaux, Avignon, Marseille; Paris-Toulouse, Bordeaux, Avignon, Marseille; Nancy-Fos sur Mer; international: Paris-Novara (Italien)	Groupe Open Modal 100 Prozent
TFG Transfracht GmbH Rheinstraße 2 DE-55116 Mainz Telefon: +49 6131 15-63050 www.transfracht.com	Container	25 Terminals, 6 Häfen; über 250 Abfahrten, 15.000 Verbindungen/Jahr	Deutsche Bahn AG 100 Prozent
TT-Line GmbH & Co. KG Zum Hafenplatz 1 DE-23570 Lübeck-Travemünde Telefon: +49 (0) 4502 801211 www.ttline.com	Container, Trailer	Deutschland, Italien, Polen, Niederlande, Litauen, Schweden, Norwegen	TT-Line Verwaltungsgesellschaft mbH
TX Logistik AG Junkersring 33 DE-53844 Troisdorf Telefon: +49 22 41 - 1492 0 www.txlogistik.eu	Container, Tankcontainer, Wechselbehälter, kranbare und nicht-kranbare Sattelauflieger, Zugmaschinen, Kleintransporter	Road Rail Logistics (Rundläufe) : Herne-Verona, Budapest; Leipzig-Verona (Sona) ; Köln-Bologna, Verona, Curtici; Lübeck, Rostock, Padborg-Verona; Duisburg-Segrate; Herne-Wien; Malmö, Trelleborg-Eskilstuna; Kaldenkirchen-Eskilstuna/Malmö; Rheine-Verona; Rheinhausen-Pomezia, Bettembourg-Triest; Ocean Rail Logistics (Rundläufe) : Bremerhaven-Kornwestheim, München, Nürnberg, Ulm; Hamburg-Frankfurt, Mannheim, Kornwestheim, München, Nürnberg, Ulm; Rotterdam-München, Kornwestheim	Mercitalia Logistics S.p.A. 100 Prozent
VIIA 26 Quai Charles Pasqua FR-92300 Levallois Perret Telefon: +33 1 56 76 76 76 www.viia.com	Container, Wechselbehälter, Sattelauflieger	Bettembourg (LU) – Le Boulou (FR) , Bettembourg (LU) – Barcelona (SP) , Dover (UK) – Calais – Le Boulou (FR) , Aiton (FR) -Orbassano (I)	Französische Staatsbahn SNCF Logistics 100 Prozent
Wenzel Logistics GmbH Ziegelstraße 1 AT-8141 Premstätten Telefon: +43 31 36 60 60-0 www.wenzel-logistics.com	Bahnverkehr (Container, Wechselbehälter, Sattelauflieger, etc.) , Straßenverkehr, Seefracht, Sonder- und Schwertransporte, Kühltransporte, Lagerlogistik	Graz (STMK.) - Neuss (Ruhrgebiet) v.v., Verbindung des steirischen Wirtschaftsraumes und der angrenzenden Länder (Slowenien, Westungarn, Kroatien) mit Ruhrgebiet / Beneluxstaaten (Anschlussmöglichkeiten Süd-/Nordhäfen) .	Norbert Wenzel (Geschäftsführer)

Die Übersicht erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Ergänzungen/Anregungen sind sehr willkommen.

ANZEIGE

WINNER

Winner Spedition GmbH & Co. KG
www.winner-spedition.de
info@winner-spedition.de
+49 2374 / 931 - 0

- Eigene Winner-Züge im alpenquerenden Güterverkehr
- Transportzuverlässigkeit durch 2 Verkehrskorridore (Gotthard & Brenner)
- Deutliche CO^2 - Reduktion gegenüber der Straße

Wir tragen zur Verbesserung Ihrer Umweltbilanz bei!
Sprechen Sie uns an!

Digitales Schaufenster für Kapazitäten

Mit der neuen **Buchungsplattform** „Modility“ soll der Kombinierte Verkehr transparenter und digitaler werden. Größter Stolperstein ist die praktische Umsetzung im komplexen Marktgeschehen.

Von Amelie Bauer

Passende Anbieter ausfindig machen, Relationen und verfügbare Kapazitäten prüfen, Preise checken und mit der Konkurrenz vergleichen - trotz fortschreitender Digitalisierung sind Buchungen im Intermodalverkehr oft eine zeitintensive und unübersichtliche Angelegenheit. Was fehlt, ist ein zentraler Zugangspunkt, der Anbieter und Nachfrager zusammenbringt. Eine Beobachtung, die auch die Gründer der neuen Buchungsplattform „Modility“ gemacht haben. Oberstes Credo des Vermittlungsportals: Der Zugang zum System Kombinierter Verkehre muss einfacher und noch digitaler werden.

Initiator des offenen Marktplatzes ist die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), die Modility im Juli 2020 als Corporate Spin-off ausgegründet und gemeinsam mit zwölf Partnern aus der Transport- und Logistikbranche entwickelt hat. Unterstützt wird die Pilotierungsphase vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Rahmen des Förderprogramms „Zukunft Schienengüterverkehr“. Den operativen Betrieb hat das Start-up im März 2021 aufgenommen.

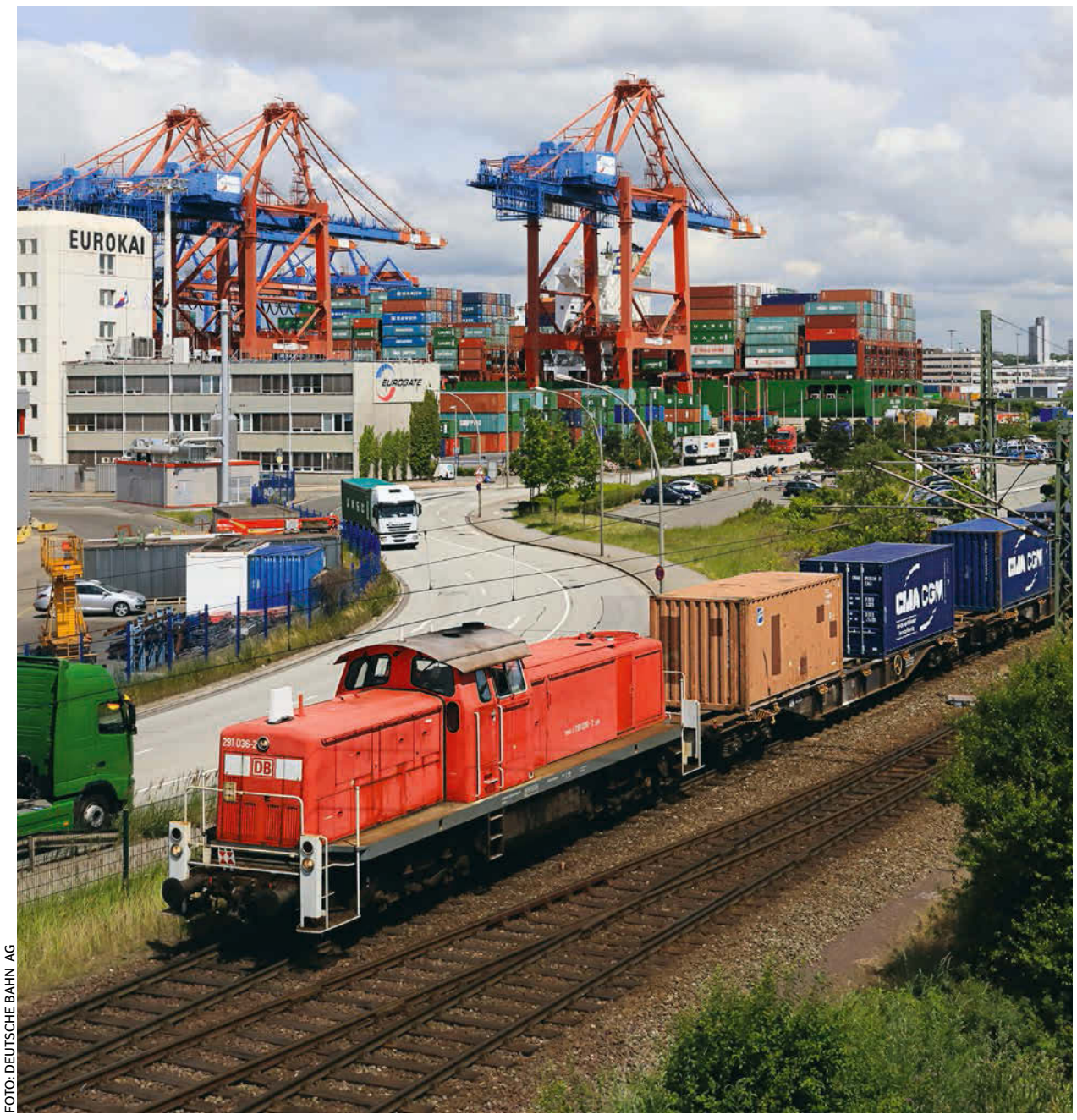


FOTO: DEUTSCHE BAHN AG

Die Auslastung entscheidet darüber, ob ein Kombizug wirtschaftlich unterwegs ist. Marktplätze wie Modility helfen, auch die letzten Stellplätze noch zu vermarkten.

Buchungsplattform Modility

Für Operateure:
- Angebot hochladen
- Buchungen erhalten
- Abfahrten steuern

Für Spediteure:
- Informieren
- Planen
- Buchen

Quelle: Modility-Infobroschüre

CTS Container-Terminal GmbH

Die CTS Container-Terminal GmbH zählt mit über 130.000 Quadratmetern Lagerfläche zu den größten trimodalen Containerterminals entlang der Rheinschiene. Sie ist die derzeit größte Umschlaganlage der Neska-Intermodal-Gruppe. Der Terminalbetreiber organisiert auch selbst Transporte: Es gibt tägliche Zugverbindungen mit den deutschen Seehäfen und Rotterdam, per Binnenschiff sind Rotterdam und Antwerpen angebunden.

Flexibilität geht über alles

Kombioperateure können über die anbieterneutrale Plattform ihre Relationen und Restkapazitäten zu tagesaktuellen Preisen vermarkten, um so die Zugauslastungen zu erhöhen. Im konkreten Buchungsfall erhalten sie bereits digital die grundlegenden Transportinformationen, versprechen die Entwickler. Insgesamt dauere der Prozess nur wenige Minuten.

„Vorab laden wir als Anbieter von Zugstellplätzen unsere Basisdaten wie Fahrpläne und Preise hoch und machen Angaben zu verfügbaren Kapazitäten, damit diese bei Modility gelistet und durch Nachfrager gefunden werden können“, erklärt Oliver Haas, Prokurist bei der CTS Container-Terminal GmbH. Der Kombioperateur nutzt die neue Buchungsplattform als zusätzlichen Online-Vertriebskanal.

Wird eine Buchungsanfrage getätigt, erhält der Anbieter eine automatisierte Benachrichtigung im Portal und per E-Mail mit den wichtigsten Infos für die Transportabwicklung. Über eine Chat-Funktion können bei Bedarf weitere Details geklärt werden. So soll die Kommunikation zwischen Spediteuren und Operateuren vereinfacht werden.

„Über das Portal können wir die Kapazitätsauslastung auf einzelnen Abfahrten gezielt steuern und Restmengen auch kurzfristig vermarkten“, sagt Haas. „Zudem stellen wir unsere intermodalen Angebote mit dem Upload unseres Fahrplans in eine Art digitales Schaufenster.“ So könne mit Hilfe digitaler Tools auch kurzfristiger als bisher auf mögliche Ladungsausfälle reagiert werden.

Analog versus digital

Spediteuren können dank der Digitalisierung manueller Tätigkeiten schneller und effizienter buchen. Auf der Suche nach Transportlösungen können sie die passenden Bahnverbindungen inklusive Vor- und Nachläufen über Modility finden, individuell planen und mit wenigen Klicks online verbindlich buchen. Auch Einsteigern soll so der Zugang in den Intermodalverkehr erleichtert werden.

Zum Betriebsstart wurden rund 30 Relationen und etwa 200 Abfahrten pro Woche über den neuen Onlinemarktplatz angeboten - maritime wie kontinentale Verkehre. Ziel sei es, mit der Zeit „alle europäischen Anbieter auf der Plattform zu integrieren“, sagt Hendrik-Emmanuel Eichentopf, Geschäftsführer von Modility. Abgewickelt wird der Prozess nach dem Vorbild bewährter Buchungsportale. Allerdings legt Modility großen Wert auf einfache Bedienung und intuitive Nutzerführung.

Digitale Buchungen werden Usus

Die hohe Relevanz und das Potenzial der Digitalisierung für das eigene Geschäft sind nach Meinung von Haas mittlerweile im Bewusstsein vieler Akteure angekommen. Problematisch sei aber die Umsetzung, die „in einem vielschichtigen und komplexen Markt wie dem KV mit vielen angeschlossenen Systemen und beteiligten Akteuren“ große Herausforderungen mit sich bringe. Dennoch ist sich der Unternehmer sicher: „Die Nutzung digitaler Buchungsplattformen wird sich etablieren.“

Die bestehenden Systeme sind für CTS-Manager Haas durchaus vielversprechend. Auch eine globale Buchungsplattform hält er für möglich. Allerdings: „Noch erscheint die Zeit nicht reif dafür.“ ***(kl)***

ANZEIGE

DVV Media Group
Eurailpress