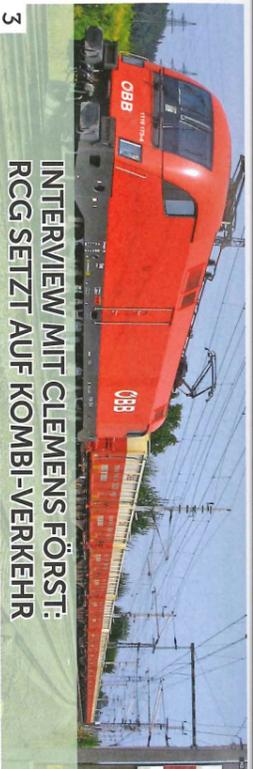


MEHR KOMBI
ROTTERDAM – WOLFFURT



INTERVIEW MIT CLEMENS FÖRST:
RCG SETZT AUF KOMBI-VERKEHR



INTERMODAL NACH
CHINA



CARGO CENTER GRAZ
FOKUSSIERT TRIEST

intermodal

WWW.VERKEHR.CO.AT

EIN SPECIAL DER INTERNATIONALEN WOCHENZEITUNG VERKEHR

Nr. 8
73. Jahrgang
24.02.2017

INTERNATIONAL

MEGA-HUB LEHRTE: BITTE WARTEN!

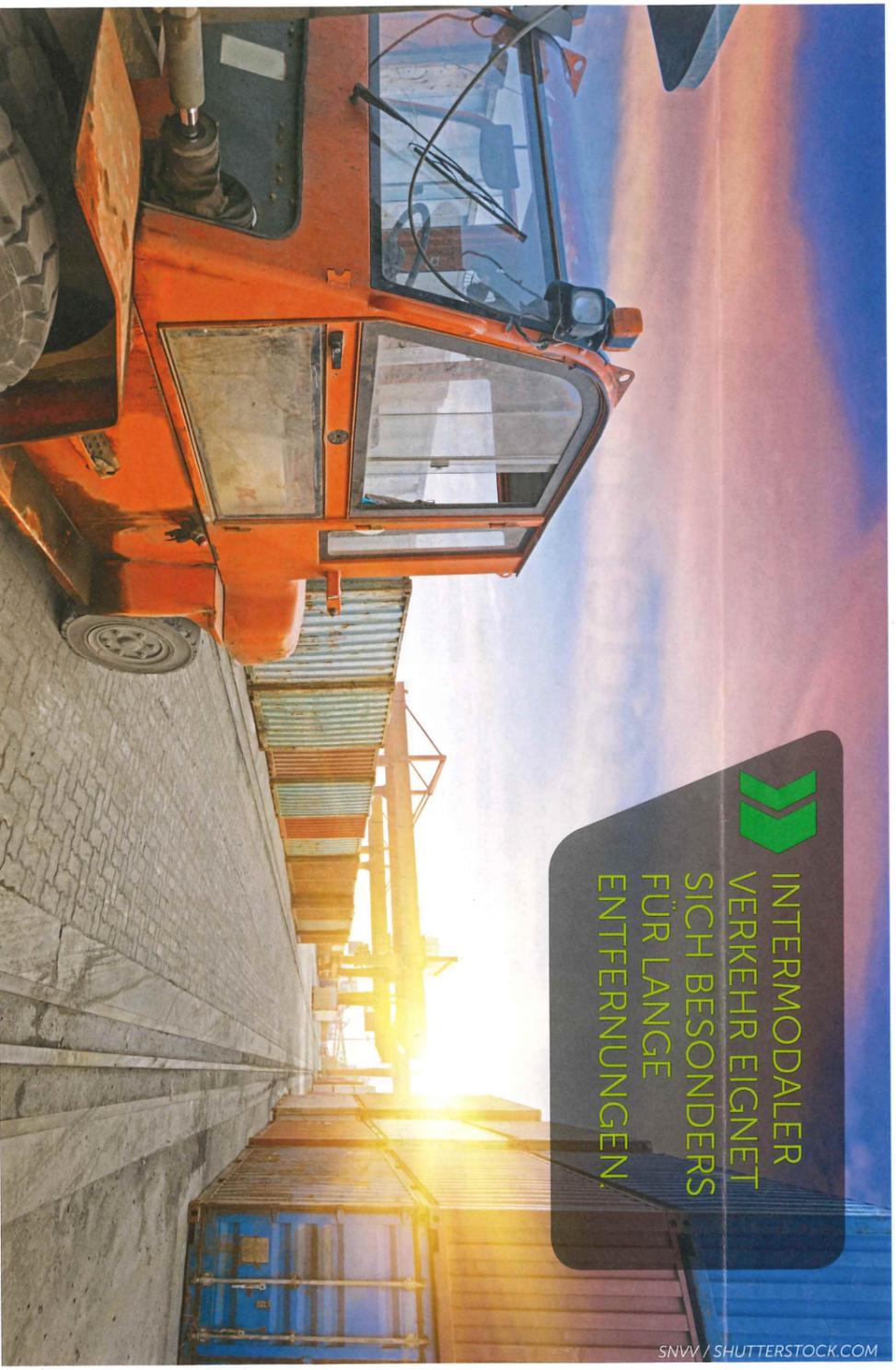
In der Nähe von Hannover will die Deutsche Bahn einen Mega-Hub für den kombinierten Verkehr bauen. Die Stadt Lehrte liegt 17 km östlich von Hannover auf 62 m Seehöhe und hat 43.000 Einwohner. Dort möchte die Deutsche Bahn Netz AG auf dem Gelände eines ehemaligen Rangierbahnhofs eine neue Schnellumschlaganlage für den kombinierten Verkehr errichten. Sechs jeweils rund 700 m lange Umschlaggleise sollen gebaut und eine Kranbahn mit bis zu sechs Hochleistungsportalkränen errichtet werden.

Der zentral gelegene Eisenbahnknoten Lehrte mit Verbindungen in Richtung Hamburg, Berlin, Braunschweig, Hildesheim und Hannover bietet dafür ideale Bedingungen. Der Mega-Hub würde außerdem mit den unmittelbaren Verkehrsanschlüssen an das Straßen- und Autobahnnetz im Großraum Hannover punkten. Darüber hinaus ist hier bereits ein Güterverkehrszentrum angesiedelt – eine gute Voraussetzung für die Niederlassung weiterer Fracht- und Transportunternehmen, so scheint es zumindest auf den ersten Blick. Seit dem Jahr 2013 laufen die Planungen und Vorarbeiten.

Aber die Umsetzung des Projekts geht offensichtlich nicht so glatt über die Bühne wie geplant. 1.000 Einsprüche gibt es von Anrainern, dazu kommen noch acht Einwendungen von öffentlichen Interessengruppierungen, wie die Deutsche Bahn den aktuellen Status zusammenfasst. Die Bahn „nimmt die Einwendungen und die darin vorgetragenen Befürchtungen der Anrainer von Ahlten und Lehrte sehr ernst“, lässt die Deutsche Bahn Netz AG wissen. Befürchtet wird eine starke Lärmbelästigung durch die Umschlagaktivität.

EU-Richtlinie: Intermodal oder multimodal?

KOMBINERTER VERKEHR: Das Jahr 2017 ist ein entscheidendes Jahr für den Intermodalen Verkehr in Europa. Nach 25 Jahren wird die einzige EU-Richtlinie einer umfassenden Überarbeitung unterzogen.



INTERMODALER VERKEHR EIGNET SICH BESONDERS FÜR LANGE ENTFERNUNGEN.

SNW / SHUTTERSTOCK.COM

Für die EU bietet sich 2017 die Chance, den Regulierungsrahmen für den Betrieb des Intermodalen Verkehrs im Binnenmarkt zu harmonisieren

VON JOSEF MÜLLER

Für Ralf-Charley Schultze, Präsident der UIRR in Brüssel, ist 2017 ein entscheidendes Jahr für den Intermodalen Verkehr in Europa: Nach 25 Jahren wird die einzige EU-Richtlinie, die den Verkehrsträger Intermodal direkt betrifft (1992/106/EC), einer umfassenden Überarbeitung unterzogen.

„Dies bietet die einmalige Chance, den Regulierungsrahmen für den Betrieb des intermodalen Verkehrs auf dem Europäischen Binnenmarkt zu harmonisieren“, stellt der UIRR-

Präsident gegenüber Verkehr fest. Er könnte damit zu einer einzigartigen Quelle der Produktivitätsverbesserung werden. Dabei dürfte aber nicht übersehen werden, dass aufgrund der langen Distanzen der Intermodale Verkehr überwiegend grenzüberschreitend durchgeführt wird.

Die gesamte Europäische Union hat sich auf eindrückliche Weise auf der COP21-Konferenz in Paris im vorvergangenen Jahr verpflichtet, wirksame Maßnahmen gegen das sich beschleunigende Phänomen des Klimawandels zu ergreifen. Die vor kurzem

veröffentlichte Strategie der Europäischen Kommission für emissionsarme Mobilität verstärkt die Notwendigkeit einer Verkehrsverlagerung auf die Schiene und kann am besten durch den Intermodalen Verkehr beim Güterfernverkehr auf längeren Entfernungen erreicht werden.

Digitalisierung wird immer wichtiger

Viele Begriffe kursieren derzeit im Zusammenhang mit der Kombination von verschiedenen Verkehrsträgern: Ko-Modalität als Grundstein der Verlagerungspoli-

tik der EU im Verkehrsweissbuch, Synchro-Modalität als Optimierung von Logistikprozessen nicht nur über verschiedene Verkehrsträger hinweg oder entlang der Supply Chain, sondern über das gesamte Transportnetzwerk. Die Digitalisierung wird auch im kombinierten Verkehr der Zukunft, insbesondere bei der Verknüpfung und bei der Planung, eine immer wichtigere Rolle einnehmen, davon ist Ralf-Charley Schultze, Präsident der UIRR in Brüssel, überzeugt.

► FORTSETZUNG AUF SEITE 2

Mehr Kombi Rotterdam – Wölfurt

KOMBINERTER VERKEHR: Gebrüder Weiss und Rail Cargo Operator planen dritten Kombi-Zug.

Die Ganzgüterverbindung Rotterdam–Wölfurt, die im Vorjahr gestartet wurde, hat sich sehr positiv entwickelt. Die Nachfrage ist so groß, dass auf einen dritten Zug aufgestockt wird. Teilnehmende Akteure bei diesem Hinterlandverkehr sind die Gebrüder Weiss und deren Kunden Blum Beschläge, Rail Cargo Operator, Hafen Rotterdam sowie ein Lieferant von Blum Beschläge, Wuppermann.

Großes ökonomisches Potenzial

Die rund 600 m langen Züge transportieren pro Fahrt rund 1.600 t Cargo nach Rotterdam und nehmen als Retour-Rohstoffe für den Blum-Lieferanten Wuppermann mit. Allein schon die Transporte für Blum-Möbelbeschläge beweisen das ökonomische Potenzial der neuen Verbindung, betont der Hafen Rotterdam: „Aktuell werden zwischen 10 und 15 Container pro Zug transportiert.“

Rail Cargo Operator, der Produzent von Intermodal-Zügen, wickelt die Züge operativ ab. In

Rotterdam werden fahrplanmäßig die Terminals ECT Delta und APM2 angelaufen. Kurzfristig lassen sich die Terminals ändern, pro Monat werden 1.000 TEU transportiert – Tendenz steigend. Vom In- und Export abhängigen und wirtschaftlich starken Regionen wie Vorarlberg und der Bodensee-Region bietet der Hafen Rotterdam einige Vorteile, „die ihn zu einer wichtigen Alternative zu anderen Seehäfen machen.“

Fiskalvertretung möglich

So etwa durch das Instrument der Fiskalvertretung: Beim Import aus einem Drittland können österreichische Unternehmen ohne Niederlassung in den Niederlanden durch Verlagerung der Umsatzsteuer Liquiditätsvorteile generieren, Kosten und Aufwand für die Zollabfertigung und Rückerstattungsanträge einsparen und zudem schneller die Waren weitertransportieren. Außerdem wird der Hafen Rotterdam als First Port of Call von vielen Reedereien als erster bei der

Ankunft der Schiffe in Europa und bei der Abfahrt als letzter angelaufen. Das ist für viele Exporteure und Importeure ein Vorteil, sind die Rotterdamer Hafenleute überzeugt.

Für Rotterdam sind Vorarlberg und der Bodenseeraum wichtige Hinterlandregionen. Nicht umsonst unterstützt der Hafen die Partner vor Ort beim Ausbau der Relationen in Österreich. Auch die Regierung der Niederlande engagiert sich mit einem neuen Programm zur Bearbeitung des österreichischen Marktes.

Weitere Anbindungen sind angedacht

„Eine weitere Verdichtung der Anbindungen an Rotterdam ist angedacht, da weitere Marktpartner konkretes Interesse zeigen“, heißt es dazu. Relationen nach Linz, Inns, Wien und Wölfurt werden sechsmal in der Woche bedient. European Gateway Services (EGS), Rail Cargo Operator (RCA Group) sowie internationale Logistikunternehmen wie Gebrüder Weiss sind für den Hafen Rotterdam wichtige Partner. „Für eine



Der Bodenseeraum ist für Rotterdam eine wichtige Hinterlandregion

nachhaltige Bahnverbindung war nicht nur die Auslastung der Verbindung beim Transport nach Rotterdam entscheidend, sondern auch bei der Rückfahrt“, betont etwa Michael Kramer von Gebrüder Weiss Air & Sea am Terminal Wölfurt. „Wir wollen mit solchen Initiativen auch anderen Unternehmen diese wirtschaftliche und umweltfreundliche Transportmöglichkeit anbieten.“ Bei Rail Cargo Operator trifft man mit dieser Verbindung gleich zwei Fliegen mit einem Schlag, stellt Nensad Stancic von Rail

Cargo Operator fest. Einerseits werden für das Rundlaufsystem Importe generiert und andererseits werden die österreichischen Exporteure mit Leercontainern versorgt. Die Schiene nach Österreich hat für Franz-Anton Zauner, Vertreter des Rotterdammer Hafens in Österreich, der Slowakei und in Ungarn, große Priorität: „Deshalb haben wir das Projekt, in das auch Rail Cargo Operator von Anfang an eingebunden war, sofort unterstützt und die notwendigen Slots und Terminalzeiten zur Verfügung gestellt.“

Intermodal oder multimodal?

► FORTSETZUNG VON SEITE 1

Multimodal versus Intermodal

Der Begriff Multimodaler Verkehr ist der umfassendste Begriff: Er bezieht sich sowohl auf den Personen- als auch den Güterverkehr, und zwar immer dann, wenn mehr als ein Verkehrsträger an der Erfüllung eines Transportauftrags auf einer gewissen Strecke aktiv beteiligt ist. Unter diesen Begriff fällt auch das Laufen oder Fahren mit dem Fahrrad zu einem Bahnhof, um einen Zug zum Flughafen und von dort aus das Flugzeug in ein anderes Land oder gar einen anderen Kontinent zu nehmen, sowie die Zurrücklegung des restlichen Teils der Strecke bis zum Endziel beispielsweise mit einem Taxi. Das Gleiche gilt etwa auch für einen Paketversand, der zu Fuß beginnen kann, wenn das Versandstück zum Postamt gebracht wird, um von dort aus mit dem Lastwagen in ein Sortierzentrum transportiert zu werden, wo es in einen Container umgeladen wird und mit dem Zug in ein weiteres Verteilzentrum befördert wird, um dann endlich mit einem Cargo-Fahrackurier ausgeliefert zu werden. Darüber hinaus kann im Multimodalen

Verkehr auch die Ware, nicht nur die Transport- oder Ladeeinheit ein oder mehrere Male umgeschlagen werden.

Der Intermodale Verkehr ist begriffsmäßig weitaus begrenzter und enger auszulagen. Auch hier geht es um die Integration mindestens zwei verschiedener Verkehrsträger, aber es geht um logistische Lieferketten. Der Begriff bezieht sich ausschließlich

CON-TAINER KÖNNEN LEICHT MANÖVRIERT WERDEN.

auf die Beförderung von Gütern, bei der die Ware in eine intermodale Transport- oder Ladeeinheit verfrachtet wird (Container, Wechselbehälter oder kranbarer Sattelaufleger), bevor die Reise dieser Ladeeinheit mittels unterschiedlicher Verkehrsträger beginnt. Der intermodale Verkehr endet in dem Moment, in dem die Ladeeinheit an ihren Endbestimmungs-ort zur Entladung angeliefert wird. Die Ladeeinheit hat viele Vorteile: Sie ermöglicht auch die

vorübergehende Lagerung der Fracht in einem der auf dem Wege liegenden Umschlagterminals, ohne dabei Zugmaschinen zu binden oder Parkplätze besetzen zu müssen, für den Fall, dass die Zeitplanung für die Bestandführung der Ware von Bedeutung ist.

Vertikale Dimension

„Darüber hinaus eröffnet die intermodale Transportart eine neue, eine dritte Dimension, und zwar die nach oben“, sagt Schultze. Wenn der Kran den vertikalen Umschlag durchführt, wird die intermodale Ladeeinheit gehoben. Die meisten Ladeeinheiten sind heute stapelbar; dies spielt eine wichtige Rolle beim maritimen Verkehr auf dem Schiff, bei der Bahn und beim Lagerungsprozess. Spezialisierte Wechselbehälter und Container können leicht in mehrere Richtungen manövriert werden, um eine optimale Be- und Entladung zu ermöglichen. Die innovativsten 45-Fuß-Container können bis zu 34 Europaletten aufnehmen und entsprechen damit der Kapazität eines Mega-Trailers. Für kleinere Mengen oder eine größere Beladungsdichte können auch kleinere Wechselbehälter oder 20- bzw. 25-Fuß-Container mit der



Intermodalität sorgt für mehr Flexibilität, ist Ralf-Charley Schultze überzeugt

gleichen Effizienz eingesetzt werden. Die Flexibilität ist hierdurch erheblich größer.

Bonus auf langen Entfernungen

Intermodaler Verkehr funktioniert am besten auf langen Entfernungen. Der Wechsel von einem Verkehrsträger auf den anderen bringt eine erhöhte Komplexität mit sich. Es müssen intermodale Ladeeinheiten verwendet sowie diverse Umschlagplätze genutzt werden. Allerdings erhöht sich der Mehrwert des Transports und wird auf die ganze Kette verteilt. Die Geschwindigkeit und die Zuverlässigkeit der Umschläge, die meistens durch vertikale Kra-

nungen erfolgen, zeigen sehr deutlich, dass der Intermodale Verkehr die effiziente Integration ökologisch nachhaltiger Verkehrsträger in längere Transportketten ermöglicht. Sicherheit und Gefahrenabwehr werden durch den Einsatz dieser nachhaltigen Verkehrsträger erhöht. Der Intermodale Verkehr wird damit zur ersten Wahl für die Verlager von Gefahrgut oder hochwertigen Ladungen.

UIRR ist neutraler Industrieverband

Die UIRR als neutraler Industrieverband des kombinierten Verkehrs Straße–Schiene in Europa vertritt die Interessen des gesamten Intermodalen Sektors bei den europäischen Institutionen in Brüssel. Die Mitglieder sind ausschließlich die Operateure des Intermodalen Verkehrs und die Betreiber und Eigentümer der Umschlagterminals. „Seit 1970 wird hier unermüdlich daran gearbeitet, dem Sektor die neuesten Informationen über den Güterfernverkehr auf längeren Entfernungen zur Verfügung zu stellen. Best-Practice-Beispiele im Betrieb zu verbreiten und notwendige Unterstützungsdienste anzubieten, die ein reibungsloses Tagesgeschäft ermöglichen“, erläutert Schultze.