



3 „150“-JAHRE-JUBILÄUM DER MONTAN SPEDITION



4 SACOS GESCHÄFTE IN ÖSTERREICH



5 PROJEKT FÜR EFFIZIENTE TRANSPORTKETTEN



7 HAFEN DUISBURG RÜSTET SICH FÜR DIE ZUKUNFT

intermodal

WWW.VERKEHR.CO.AT

EIN SPECIAL DER INTERNATIONALEN WOCHENZEITUNG VERKEHR

Nr. 8
74. Jahrgang
23.02.2018

INTERNATIONAL

EKOL EXPANDIERT IN RUMÄNIEN

Ende 2017 hat der türkische Intermodal-Dienstleister Ekol in Bukarest eine neue Logistikimmobilie mit Büros bezogen. Es ist ein 6.000 m² großes Gebäude im CTPark am Stadtrand. Ekol betreibt jetzt zwei Lager im selben Logistikpark und ein Lager in Timisoara. Das neue Lager hat neun Ladedocks, zwei Drive-in-Rampen, eine Lagerkapazität von 10.000 Paletten und eine Höhe von 12 m. Mit diesem neuen Gebäude bietet Ekol Rumänien Logistiklösungen (darunter Transportdienste für Straßen-, Luft- und Seefracht, Kontraktlogistik und Cross-Docking-Dienste) für Bestandskunden und auch neue Kunden aus unterschiedlichen Industriebereichen an. „Wir wussten seit dem vergangenen Jahr, dass wir diese erforderliche Investition vornehmen müssen, um unsere Präsenz auf dem rumänischen Markt zu stärken“, resümiert Alecsandru Mucenic, Geschäftsführer von Ekol in Rumänien. Ekol Rumänien stieg Ende 2011 in den rumänischen Markt ein, was einen wichtigen Schritt in der Entwicklung von Ekol in Europa darstellte. Ekol beschäftigt in Rumänien 400 Mitarbeiter und betreibt eine eigene Lkw-Flotte mit 230 Fahrzeugen. Der Umsatz 2017 lag bei 15 Millionen Euro. Heuer plant das Unternehmen den Ausbau des Intermodalen Netzwerks mit der Eröffnung einer RoRo-Verbindung zwischen dem Hafen Yalova bei Istanbul und dem rumänischen Hafen Konstanza. „Mit dieser Lösung werden wir zwischen der Türkei und Rumänien ungefähr 600 Lkw pro Woche von der Straße nehmen“, verspricht Mucenic. Dafür wird im Hafen Konstanza ein Büro eröffnet. Ekols Expansionspläne für Rumänien sind aber noch nicht abgeschlossen. 2018 soll in Cluj eine weitere, insgesamt Ekols vierte, Niederlassung eröffnet werden.

2018 ist das europäische Jahr der Multimodalität

KOMBINIERTER VERKEHR: 2018 wurde von EU-Kommissarin Violeta Bulc zum Jahr der Multimodalität ausgerufen. Politische Weichenstellungen zugunsten dieser Transportform stehen aber noch aus.



VON JOSEF MÜLLER

Den Auftakt im Jahr der Multimodalität bildete eine informative Ausstellung im Europäischen Parlament, die Ende Jänner gemeinsam von der internationalen Vereinigung für den Kombinierten Verkehr Schiene-Straße (UIRR) und der nordamerikanischen Intermodal Vereinigung (IANA) organisiert wurde. Anhand von konkreten Beispielen wurden die multimodalen Welten in den USA und in Europa vorgestellt. Ziel war zum einen ein besseres Verständnis für die europäischen Institutionen und zum anderen „voneinander zu lernen und die jeweiligen Prozesse und Ansätze bes-

ser zu verstehen“, wie es Ralf-Charley Schultze, Generaldirektor der UIRR, im Gespräch mit *Verkehr* erklärt. Zur Eröffnung waren alle gekommen: Vertreter der EU-Kommission sowie EU-Kommissarin Violeta Bulc, Kabinettsmitglieder und hochrangige Mitarbeiter von DG Move, Abgeordnete des EU-Parlaments und viele europäische Abgeordnete aus allen Parteien sowie des Europäischen Rats. „Die Veranstaltung war ein voller Erfolg. Vor dem Hintergrund der Überarbeitung der Richtlinie 92/106 zum Kombinierten Verkehr konnte hier Klarheit geschaffen und Aufklärung betrieben werden“, betont Schultze. Der Entwurf zur Novellierung

der Richtlinie wurde von der EU-Kommission am 8. November 2017 vorgelegt. Auf der Grundlage dieses Vorschlags arbeiten derzeit die europäischen Gremien – das Parlament im Verkehrsausschuss und der Rat unter der bulgarischen EU-Präsidentschaft in den Ratssitzungen – intensiv an der Verbesserung dieser für den Sektor so wichtigen Rahmengesetzgebung.

Intermodalität ist Teil der Multimodalität

Bei der Multimodalität geht es immer um die Integration mehrerer Verkehrsträger in eine und dieselbe Logistikkette. Intermodalität als Teil der Multi-

modalität setzt voraus, dass die Waren in einer intermodalen Ladeeinheit auf die Reise gebracht werden. „Historisch betrachtet, wurde die Verkehrspolitik immer unterschiedlich angegangen, je nachdem, um welchen Verkehrsträger es sich handelte: Straße, Schiene, Binnenschifffahrt oder Shortsea“, so Schultze. Zum Zeitpunkt der Entstehung der Verkehrsregelungen in den Mitgliedstaaten stand das kooperative Miteinander, die Kombination der einzelnen Verkehrsträger zu einer intermodalen Logistikkette, noch nicht im Vordergrund.

► FORTSETZUNG AUF SEITE 2

2018 ist das europäische ...

► FORTSETZUNG VON SEITE 1

Heute kann das Miteinander und die Verknüpfung bis hin zur Verzahnung mehrerer Verkehrsträger nur dann effizient funktionieren, wenn eine entsprechende politische Unterstützung und ein gesetzgeberischer Rahmen für diese Art der Zusammenarbeit vorliegen. „Die Internalisierung externer Kosten für alle Verkehrsträger und die Durchgängigkeit mit Hilfe der Digitalisierung und der Standardisierung spielen dabei eine wesentliche Rolle“, betont Schultze.

Den Güterverkehr nachhaltig gestalten

Immer häufiger befinden sich sowohl Quelle als auch Ziel des Gütertransports in Europa an Standorten, die ausschließlich auf der Straße bedient werden können. Würde dies bedeuten, dass nur die Straße in der Lage ist, Quelle und Ziel zu verbinden, d. h. den Gütertransport durchzuführen, dann würde sich ein „sehr düsteres Bild der Zukunft abzeichnen und wir würden beispielsweise bewusst den Klimawandel mit allen negativen Konsequenzen in Kauf nehmen und sogar vorantreiben“, konstatiert Schultze. Exzessiver CO₂-Ausstoß, Umweltverschmutzung, Lärm, noch mehr Staus und Unfälle, ein noch schlechterer Straßenzustand und ein noch größerer Lkw-Fahrermangel wären die Folgen. Der Status quo des Güterverkehrs wäre alles andere als nachhaltig.

Für die UIRR ist klar: „Die Notwendigkeit, einen wettbewerbsfähigen Intermodalen Verkehr zu entwickeln und zu fördern, liegt auf der Hand.“ Die Güter werden in intermodale Ladeeinheiten geladen, also Container, Wechselbehälter oder (kranbare) Sattelaufleger, die den Umschlag zwischen den Verkehrsträgern erleichtern und beschleunigen. Die Containerisierung ist dabei die Grundvoraussetzung für den Zugang zum Intermodalen Transport: Nur so können auf effiziente Weise auch andere Verkehrsträger als die Straße auf längeren Entfernungen in die Transportketten integriert werden. Die Nutzung dieser alternativen nachhaltigeren Verkehrsträger, wie z. B. Güterzüge, Binnenschiffe und Shortsea-Schiffe, führt zu einer maßgeblichen Energieeffizienzsteigerung und reduziert gleichzeitig die negativen Nebenwirkungen in den logistischen Ketten. „Intermodalität bietet gleichzeitig auch hoch produktive Stellenangebote und sorgt für eine bessere Vereinbarkeit von Beruf und Familie als bei Langstreckenverbindungen auf der Straße“, ist Schultze überzeugt.

Harmonisierte Dokumentation nötig

Die Zusammenarbeit der einzelnen Verkehrsträger, die sich in der Intermodalität widerspiegelt, erfordert eine harmonisierte durchgängige Dokumentation und miteinander vernetzte IT-Systeme zwischen

den diversen Akteuren, die kooperieren müssen, um die Intermodalität zu ermöglichen.



Man muss aus Fehlern wie Rastatt lernen und entsprechende Maßnahmen treffen, damit sie sich nicht wiederholen, so Ralf-Charley Schultze, Generaldirektor der UIRR

„Verlader, vor allem aber auch die Logistikdienstleister müssen lernen und verstehen, wie der Intermodale Verkehr funktioniert, welche Besonderheiten und Eigentümlichkeiten bestehen und wie die Intermodalität in die ihnen anvertrauten Logistikketten eingebunden werden kann“, so der UIRR-Generaldirektor. Nicht zuletzt sollte die Bereitschaft da sein, den Transport im Tagesgeschäft mit intermodalen Ladeeinheiten durchzuführen, da dies die Prozesse erheblich erleichtert.

Multimodal und zugleich klimaschonend

Die Gesetzgeber in den Mitgliedstaaten und in der Euro-

päischen Union kämen immer mehr zu der Erkenntnis, dass nur der Intermodale Transport die negativen Auswirkungen auf den Klimawandel, die durch die exzessive Nutzung des Straßentransports verursacht werden, lindern kann – diesen Eindruck hat man jedenfalls bei der UIRR. Wo es nachhaltigere Alternativen zum monomodalen Verkehr gibt, sollten diese auch eingesetzt werden. Schultze: „Die derzeit stattfindende Überarbeitung der Richtlinie zum Kombinierten Verkehr dient hauptsächlich dem Zweck, den Intermodalen Verkehr in seiner Wettbewerbsfähigkeit zu stärken und zu unterstützen, und zwar nur so lang, wie dies aufgrund der gegebenen Rahmenbedingungen notwendig ist.“ Dazu gehört auch die Regulierung des einheitlichen elektronischen Transportdokuments. Diese Regulierung wird als Teil des 3. Mobilitätspakets im Mai 2018 in einem Gesetzesvorschlag von der EU-Kommission eingebracht.

„Die fortschreitende Digitalisierung und die diesbezüglichen Initiativen der EU-Kommission werden sicherlich ebenfalls dazu beitragen, dass der Intermodale Transport in Zukunft wesentlich einfacher umzusetzen sein wird“, so Schultze. Die Verlagerungspolitik könne dann endlich umgesetzt werden und die gesamte Gesellschaft würde davon profitieren. Die EU-Kommission hat sich für das Jahr der Intermodalität viel vorgenommen.

INTERNATIONAL

RAILRUNNER IST ISO-ZERTIFIZIERT

Das Hamburger Transportunternehmen RailRunner Europe wurde nach ISO 9001:2015 zertifiziert. Dieser Standard dokumentiert, dass sämtliche Strukturen, Prozesse und Abläufe im Unternehmen ständiger Kontrolle und damit einem kontinuierlichen Verbesserungsprozess (KVP) des internen Qualitätsmanagementsystems (QMS) unterliegen. „Mit der Zertifizierung unterstreichen wir, dass RailRunner dem hohen Qualitätsanspruch an unsere Produkte und Dienstleistungen auch in den unternehmensinternen Abläufen gerecht wird“, resümiert Geschäftsführer Gerhard Oswald.

COSCO ERÖFFNET NEUE FIRMA IN GRIECHENLAND

Vor Weihnachten erblickte in Griechenland das Unternehmen OceanRail Logistics S.A. das Licht der Logistikwelt. Dahinter verbirgt sich nun offiziell die chinesisch-europäische Plattform der Staatsreederei Cosco, die über den Hafen Piräus das europäische Hinterland aufrollen will. Ziel ist es, über diese neue Gesellschaft die landseitigen Intermodalverkehre zu entwickeln.

„Den Sektor freut das – vorausgesetzt, die Qualität des Transports wird auf ein hohes Niveau gebracht und die Bereitschaft ist vorhanden, aus Situationen wie Rastatt zu lernen sowie die notwendigen Maßnahmen zu treffen“, ergänzt Schultze.

Kärnten will sich logistisch profilieren

HANDELSLOGISTIK: Mit Hilfe von europäischen Förderprogrammen möchte das Bundesland Kärnten seine Bedeutung als Logistiker sowohl auf nationaler als auch auf europäischer Ebene stark ausbauen.

VON JOSEF MÜLLER

Im Interreg-Programm Italien-Österreich sind einige Projekte des EVTZ Euregio Senza Confini genehmigt worden, die auch direkt das Land Kärnten betreffen, wie Kärntens Landeshauptmann Peter Kaiser knapp vor Weihnachten bekannt gab. Eines der Projekte nennt sich Smartlogi, bei dem die Länder Kärnten und die italienischen Regionen Friaul-Julisch-Venetien und Veneto mit von der Partie sind und die Logistik im Fokus haben. Das Projekt Smartlogi (Intelligente und nachhaltige grenzüberschreitende Logistik) behandelt den Ausbau der operativen und institutionellen Zusammenarbeit bezüglich nachhaltiger, inter-

modaler Güterverkehrsmöglichkeiten auf technischer und Verwaltungsebene.

„Smartlogi macht den Intermodalen Verkehr wettbewerbsfähiger und dadurch wird sowohl die Verkehrsverlagerung auf nachhaltigere Verkehrsformen begünstigt als auch der Umweltschutz im gesamten Programmgebiet unterstützt“, ist Kaiser überzeugt. Partner ist das LogistikCenter Austria Süd, den Kärnten als künftigen Dryport Fürnitz präsentiert.

Förderprogramm für Zusammenarbeit

Eingereicht wurden die Projekte beim Förderprogramm Interreg V-A Italien-Österreich, das Teil der Förderprogramme im Rahmen des EU-Regional-

förderungsziels „Europäische Territoriale Zusammenarbeit“ für die Periode 2014-2020 ist. Das Programm unterstützt die ausgewogene, nachhaltige Entwicklung sowie harmonische Integration im Grenzraum zwischen Italien und Österreich.

Forschung steht im Fokus

Von zentraler Bedeutung sind Investitionen in Bereiche wie grenzübergreifende Forschung und Innovation, nachhaltige Umwelt und sicheren Lebensraum für eine positive grenzübergreifende Entwicklung der Wettbewerbsfähigkeit. „Die Projekte mit den vielen und unterschiedlichsten Projektpartnern verstärken konkret die Zusammenarbeit zwischen den Regi-

onen und tragen dazu bei, Regionen und Grenzräume aufzuwerten“, betont der Landeshauptmann. Diese Programme haben aufgrund von Prioritätsachsen, die Forschung und Innovation ebenso betreffen wie Entwicklungsstrategien auf lokaler Ebene, zu denen in diesem Bundesland jetzt auch die Logistik zählt, eine enorme Bedeutung. Erst im November vergangenen Jahres hat Kärnten die Kooperation mit dem belgischen Scheldehafen Antwerpen ausgerufen.

„Trockener Hinterlandhafen“

Das Logistikzentrum Fürnitz liegt an der Tauern- und der Baltisch-Adriatischen Achse und möchte sich als „trockener

Hinterlandhafen“ für Antwerpen profilieren. So ist geplant, den bestehenden Shuttle-Verkehr zwischen Antwerpen und Linz viermal wöchentlich nach Fürnitz auszuweiten. Diese Züge werden von der Rail Cargo Group, dem Güterverkehrskonzern der ÖBB, abgewickelt. Acht Prozent des Österreich-Volumens via Antwerpen rollt auf der Schiene von/ nach Österreich, künftig sollen es 20 Prozent sein, wovon Fürnitz profitieren soll. Antwerpen liegt in der Gunst heimischer Verlader auf dem 4. Platz der von der Internationalen Wochenzeitung *Verkehr* publizierten Seehafenbilanz. Rund drei Millionen Tonnen österreichische Waren werden jährlich via Antwerpen umgeschlagen.