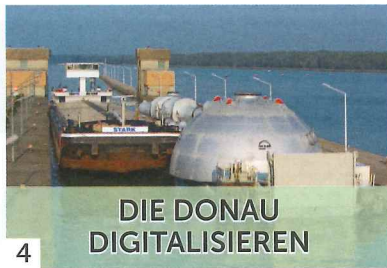




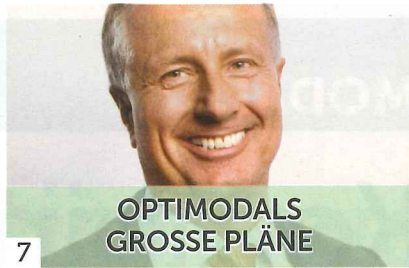
AM CTE UND CTS LIEF ES GUT

2



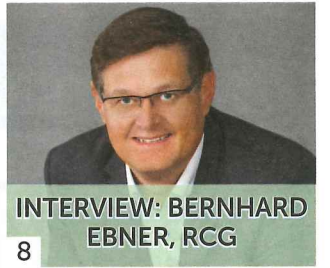
DIE DONAU DIGITALISIEREN

4



OPTIMODALS GROSSE PLÄNE

7



INTERVIEW: BERNHARD EBNER, RCG

8

# intermodal

WWW.VERKEHR.CO.AT

EIN SPECIAL DER INTERNATIONALEN WOCHENZEITUNG VERKEHR

Nr. 7  
75. Jahrgang  
15.02.2019

## INTERNATIONAL

### AMAZON SETZT AUF DEN HAFEN DUISBURG

Amazon nutzt den weltgrößten Binnenhafen Duisburg für seine regionale Distribution und beliefert Kunden in Duisburg und der Rhein-Ruhr-Region jetzt direkt vom Duisburger Hafen (duisport) aus. Amazon hat dafür 9.300 m<sup>2</sup> Hallenfläche und 1.200 m<sup>2</sup> Büro- und Sozialflächen auf dem Hafengelände im Stadtteil Kaßlerfeld angemietet. Rund 100 Mitarbeiter sorgen dafür, dass die Waren mit Hilfe der von Amazon engagierten mittelständischen Speditionsunternehmen an die Kunden geliefert werden. Dabei organisiert Amazon in Eigenregie den kompletten Lieferprozess.

### HAFEN DUISBURG IST NUN MITGLIED IM BDB

Der Duisburger Hafen wurde Mitglied im Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB). Duisport ist nach Rotterdam, Antwerpen und Hamburg der vierte Hafen, der diesem Verband beiträgt. Der Duisburger Hafenchef Erich Staake hatte vor Jahren dem Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) den Rücken gekehrt und auf die alleinige Kraft und Marktmacht des Duisburger Hafens vertraut, der mit seinen Umschlagzahlen durchaus mit kleineren Seehäfen mithalten kann und in der Landes- und Bundespolitik Gehör findet. Der Grund für den Beitritt im BDB: Im Zusammenwirken von Schifffahrt und Häfen könne das System Wasserstraße viel besser veranschaulicht und in Berlin (wo die wichtigen politischen Entscheidungen getroffen werden) beworben werden. Der BDB hatte zuletzt einen Mitgliederschwund zu verzeichnen – unter anderem waren in jüngerer Vergangenheit mit Imperial (Duisburg) und der Deutschen Binnenreederei (DBR, Berlin) zwei Schwergewichte aus dem Verband ausgetreten.

## Dem Kombinierten Verkehr einen Dienst erweisen

**LEGISLATUR:** Die UIRR und der Verein CombiNet hoffen, dass im Rahmen der rumänischen EU-Ratspräsidentschaft eine gute Regelung für den Kombinierten Verkehr gefunden werden kann.



VON JOSEF MÜLLER

Die Republik Österreich kann durchaus stolz sein auf ihren hohen Schienen-Anteil am (nationalen und internationalen) Güterverkehr. Im europäischen Vergleich liegt er hierzulande mit mehr als 30 Prozent Anteil am Modal Split ganz vorn und weit über dem EU-Durchschnitt von etwa 17 bis 18 Prozent. Allerdings stagniert der Anteil seit geraumer Zeit, was bedeutet, dass es beim stark ansteigenden Güterverkehr auch einen enormen Zuwachs des Straßengütertransports gegeben

hat. „Von den im EU-Weißbuch festgelegten europäischen Verlagerungszielen (30 Prozent bis 2030, 50 Prozent bis 2050) sind alle noch weit entfernt“, betont Ralf-Charley Schultze, Präsident der Internationalen Vereinigung für den Kombinierten Verkehr Schiene-Straße (UIRR) gegenüber *Verkehr*.

### Neue Richtlinie für den Kombinierten Verkehr

Um mehr Güter auf die Intermodal-Schiene zu bringen und den ambitionierten Klimazielen näherzukommen, hat die EU-Kommission bekannt-

lich eine neue Richtlinie für den Kombinierten Verkehr auf den Weg gebracht. Viel wurde darüber schon geschrieben und diskutiert. Der erhoffte Durchbruch (die Einigung auf einen Kompromiss und dessen Durchsetzung) ist unter der österreichischen EU-Präsidentschaft in der zweiten Jahreshälfte 2018 ausgeblieben. „Obwohl es sich gerade hier um ein integriertes europäisches Projekt handelt, bei dem es um die Harmonisierung im Binnenmarkt geht, standen einzelne nationale Befindlichkeiten einer gemeinsamen Lösung im Wege“,

bedauert Schultze sehr. Gerade für den Kombinierten Verkehr sei eine zeitgemäße, harmonisierte Richtlinie unabdingbar, um bestehende Barrieren abzubauen und Anreize für diese spezielle Transportart zu schaffen. Die UIRR und auch der österreichische Verein CombiNet setzen sich im Interesse derjenigen, die Kombinierte Verkehre in der Praxis abwickeln, weiterhin dafür ein, damit unter der rumänischen EU-Präsidentschaft doch noch ein Durchbruch gelingen möge.

► FORTSETZUNG AUF SEITE 2

# Dem Kombinierten Verkehr ...

► FORTSETZUNG VON SEITE 1

Die UIRR und CombiNet stehen hinter den von der EU-Kommission und dem EU-Parlament in der Richtlinie vorgeschlagenen Bestimmungen, wonach die Richtlinie für nationale und grenzüberschreitende Transporte gelten soll. Es soll eine gesetzliche Gleichstellung grenzüberschreitender intermodaler Transporte mit jenen des reinen Straßengüterverkehrs erfolgen; dafür sollen die Kriterien klar definiert werden, und zwar wie geeignete Terminals genutzt werden sollen, die nicht nur die technischen Voraussetzungen erfüllen, sondern auch die Zugverbindungen und -leistungen anbieten. Nur im Bedarfsfall soll die Entfernung zu einem Terminal über einen Aktionsradius von 150 km überschritten werden können. Auch wird in der Richtlinie vorgeschlagen (und von der UIRR und CombiNet mitgetragen), ein zweijähriges Monitoring der Mitgliedstaaten einzuführen.

Reports über die Entwicklung des Kombinierten Verkehrs sollen dabei direkt an die EU-Kommission gehen. In diesem Zusammenhang sollen auch Variablen (ähnlich wie beim Rail Market Monitoring) für die Schienengüterverkehre insgesamt in einer sogenannten Durchführungsverordnung festgelegt werden, erklärt Schultze. Was diesen Bereich betrifft, sei etwa eine verpflichtende Kennzeichnung der Ladeeinheiten des Kombinierten Verkehrs eminent wichtig. Denn derzeit liegen europaweit keine Zahlen über den Kombinierten Verkehr vor, sodass allfällige Fördermaßnahmen im „Blindflug“ vergeben werden, die dann auch keine aussagekräftige Evaluierung ermöglichen, ergänzt Schultze.

## Gespräche zwischen Stakeholdern laufen

Unter der jetzigen rumänischen Präsidentschaft laufen die sogenannten „Trilogie“, also Gespräche zwischen EU-Kom-



mission, EU-Parlament und EU-Rat, um bei der Richtlinie einen gemeinsamen Kompromiss zustandezubringen. Hierbei obliegt es der Präsidentschaft, Vorschläge zu unterbreiten und diese in einen

Gesetzestext zu gießen. „Wir geben die Hoffnung nicht auf, dass im Trilog doch noch eine gute Regelung gefunden wird, die diese vorhin genannten Punkte beinhaltet“, gibt sich Schultze zuversichtlich. Damit

würde man dem Kombinierten Verkehr in Europa einen guten Dienst erweisen und den Weißbuch ambitioniert formulierten Verlagerungszielen einen guten Schritt näherkommen.

## Steigende Volumina in Salzburg und Enns

**BILANZ:** Auf den Containerterminals in Enns und Salzburg hat sich das Geschäft im Vorjahr gut entwickelt. Otto Hawlicek, Geschäftsführer der beiden Terminals, kündigt weitere Expansionen an.

Auf den Containerterminals in Enns und Salzburg lief das Umschlaggeschäft nach den Worten des Geschäftsführers Otto Hawlicek mehr als zufriedenstellend, wenn er auf die Zahlen in 2018 zurückblickt. In Enns wurden 370.000 TEU und damit mehr Boxen als erwartet umgeschlagen. Seit dem Start in Enns hat sich das Volumen bis 2018 um über 40 Prozent erhöht. Das Volumen kam vorwiegend aus dem Norden, weil Enns sehr nordlastig ist. „An jedem Tag in der Woche zu einem Kai in den Nordhäfen zu fahren, ist das Motto einer der in Enns agierenden Intermodal-Operateure. Und das ist auch unsere Devise“, sagt Hawlicek gegenüber *Verkehr*. Der Aktionsradius der beiden Terminals beschränkt sich aber nicht nur auf den Norden, sondern reicht auch bis in den Süden. Von Enns gibt es über das Cargo Center Graz Anbindungen nach Koper. „Ich meine, dass es noch im Frühjahr eine zusätzliche Verbindung in Richtung Adria geben wird“, kündigt der Manager an.

### Mehr Züge nach Piräus

Sehr gut entwickelt habe sich der Verkehr nach Piräus. Der Manager kündigt an, dass demnächst vier Züge pro Wo-

che diese Destination ansteuern werden. Heuer wird bis Juli der Ausbau des Terminals Enns abgeschlossen sein. Ab August gehen die neuen Gates und der vierte Kran in die Testphase. Im Zuge dessen seien keinerlei Qualitätseinbußen zu befürchten, der Terminal sei hinsichtlich der zur Verfügung stehenden Gerätschaft gut ausgestattet, sodass die Erweiterung reibungslos vonstattengehen wird, erklärt Hawlicek.

### Der Terminal muss schneller werden

„Wir sehen, dass der Standort gut angenommen wird, und richten uns danach aus“, so der Manager. Daher sei es wichtig, die Reduzierung der Durchlaufzeiten der Züge und Lkw weiter voranzutreiben. „Unser IT-Team hat sehr gut gearbeitet. Je schneller wir werden, desto mehr profitieren wir als Betreiber von den zusätzlichen Lkw-Anfahrten“, erläutert Hawlicek. Nach dem finalen Ausbau gibt es im Terminal auf 250.000 m<sup>2</sup> viel Platz für Container. Bei der Einführung des neuen Fastlane-Systems kam es Anfang 2018 zu einigen Problemen. Die Frächter dafür zu gewinnen, dauerte einige Zeit, doch ab März 2018 haben größere Frächter begonnen,

das System zu nutzen, und es geht jetzt in die Bewährungsphase.

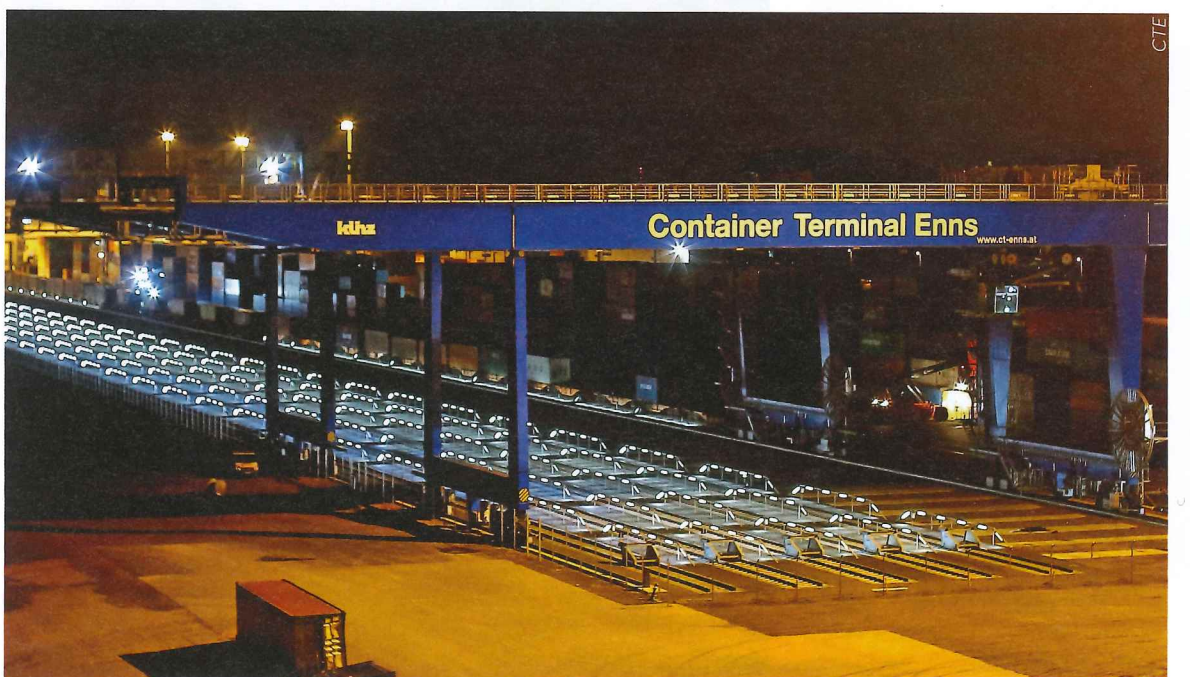
Aktuell werden täglich bis zu 600 Lkw direkt vom Fahrer abgewickelt. Jeder Lkw durchfährt eine Videoschleuse. Das Betriebssystem übernimmt in weiterer Folge automatisch die Zuteilung des Abstellplatzes. Künftig wird es zwei Ein- und Ausfahrtstore geben – die Prozedur wird genauso ablaufen wie bisher. Im nächsten Schritt werden die Fahrer mit einer mobilen Applikation die Ein- und Ausfahrt managen. Bis

Mitte des Jahres soll der aktuell laufende AEO-C/S-Zertifizierungsprozess mit dem Zollamt Linz/Wels abgeschlossen sein.

### Positive Bilanz auch in Salzburg

Im Terminal Salzburg, der ebenfalls von Hawlicek und seinem Team verantwortet wird, lief es im Vorjahr ähnlich gut wie in Enns. 250.000 TEU wurden umgeschlagen. „Wir sind damit sehr zufrieden und liegen deutlich über unseren Prognosen“, so der Manager.

Das neue Betriebssystem läuft klaglos, und derzeit werden die Schnittstellen zu den Kunden harmonisiert. Für die Salzburger Nutzer des Terminals war es im Frühjahr 2018 ein steiniger Weg, der durch die Verzögerungen der Züge und Einführung der neuen EDV in Salzburg geprägt war. Doch seit Mai 2018 läuft das System wieder stabil. Bis Ende dieses Jahres sollen neue Büroräumlichkeiten fertiggestellt sein, ohne dass dadurch der Terminalbetrieb gestört wird.



# „Beerdigt diese Idee!“

**KOMBINIERTER VERKEHR:** Der aufkeimende politische Nationalismus schadet dem Intermodal-Verkehr. Karsten Scheidhauer, Geschäftsführer von Optimodal, kritisiert die KV-Richtlinie.

VON JOSEF MÜLLER

Der niederländische Kombi-Operator Optimodal will den Terminal Neuss zu einem „Rotterdam II“ ausbauen. Neuss ist eine wichtige Drehscheibe für die Hinterland-Verteilung der via Rotterdam eingehenden bzw. ausgehenden Ladungen. Von Neuss aus organisiert Optimodal die Zu- und Abfuhr der in den Rotterdamer Terminals umgeschlagenen Fracht. Dafür gibt es einen dichten Fahrplan für die Züge. Neuss will sich künftig noch stärker als Hinterland-Umsteigeknoten profilieren, denn die Logistik von den zahlreichen Rotterdamer Terminals ins Hinterland stellt sich zunehmend als sehr komplex heraus. Daher will man in Neuss die Ladung zu den Hafenterminals bündeln und von Neuss aus direkte Züge zu Hinterland-Terminals forcieren. *Verkehr* hat beim Geschäftsführer nachgefragt.

**Verkehr:** Herr Scheidhauer, wie ist das Jahr 2018 für Optimodal gelaufen?

**Karsten Scheidhauer:** Wir sind mit dem Geschäftsverlauf unserer Organisation sehr zufrieden. Es ist meinen Kollegen gelungen, fast alle Herausforderungen unserer Branche zu meistern. Ich bin stolz auf mein Team.

**Wie viele Sendungen wurden 2018 transportiert?**

**Scheidhauer:** In Rotterdam haben wir 2018 knapp 60.000 TEU behandelt. Über den Standort Neuss lag das Volumen bei rund 90.000 TEU. Der Import war zwar sehr stark, aber im Export taten wir uns etwas schwer. Von hier aus verbindet die Transfracht eine hohe Zugfrequenz nach Hamburg. Da Hamburg für einige Reedereien der letzte Ladehafen ist, gehen die Exportmengen primär in den Norden. Wir müssen gestehen, dass diese Relation kein wirklicher Markt für uns war. Allerdings verlagerten wir die drei Dortmund-Züge nach Neuss, was für uns ein großer Erfolg war. Bei allen anderen Containerverkehren – und hier reden wir von ganz Europa – haben wir die 30.000-TEU-Marke erreicht.

**Was ist das Kerngeschäft von Optimodal?**

**Scheidhauer:** Wir konzentrieren uns ausschließlich auf die intermodalen Transporte von Seecontainern von/zu den Häfen Antwerpen und Rotterdam, aber auch Hamburg zählen wir inzwischen zu unserer Angebotspalette. Den Großteil der Con-

tainermengen disponieren wir aber in beide Richtungen zwischen Rotterdam und Neuss. Diesbezüglich reden wir aber nicht nur über lokale Mengen des Einzugsgebiets in Neuss, sondern auch über Transitmengen, die unser Partner Schweizerzug von seinem Standort in Basel/Frenkendorf über Neuss in die Westhäfen disponiert. Hier werden die Kräfte zweier Unternehmen gebündelt. In unserem Büro in Rotterdam agieren wir als Agentur für unseren Kunden Kombiverkehr und stellen die zuverlässige Verladung dessen Kontinentalzüge sicher, die RSC, Rotterdam und Moerdijk mit den Standorten Duisburg und Ludwigshafen miteinander verbinden.

**Wie entwickelte sich das Geschäft auf dem Terminal Neuss im vergangenen Jahr?**

**Scheidhauer:** Wir haben die Ziele fast erreicht. Insgesamt haben wir im Jahr 2018 fast 170.000 bezahlte Handlings durchgeführt. Gegenüber dem Jahr zuvor bedeutet dies eine Reduktion, die sich aber primär mit dem Niedrigwasser des Rheins begründet. Im Bahnbereich gingen uns rund drei Prozent der Umschlagmengen verloren. Mit Blick auf die Ursachen und schwierigen Umstände, die der Schienenverkehr zu meistern hat, sind wir nicht unbedingt zufrieden, müssen aber auch gestehen, dass es auch noch schwieriger hätte werden können.

**Die Diskussion um die neue EU-Kombi-Richtlinie läuft nicht gut. Die UIRR warnt davor, die Gestaltung der Kombi-Rahmenbedingungen den einzelnen Ländern zu überlassen. Damit würde der Ansatz für einheitliche Regelungen in allen EU-Ländern ordentlich verwässert, und Österreich sei daran mitschuldig, argumentiert die UIRR. Was wünscht sich Optimodal von der europäischen Verkehrspolitik?**

**Scheidhauer:** Mein Eindruck ist, dass es in die aktuelle Situation der gesamten EU passt. Das nationale Denken gewinnt mehr und mehr an Priorität. Wir urteilen Trump und seine Mentalität (America first!), ich hege aber mehr und mehr die Befürchtung, dass wir innerhalb der EU nicht wirklich anders handeln. Wenn ich das richtig verfolgt habe, spielten bei der Idee, die KV-Richtlinien zu ändern, auch Schweden und Dänemark eine erhebliche Rolle. Spannend zu sehen ist, dass eine Vielzahl



Wenn man einen Ferrari fahren möchte, kommt man mit einem Budget für einen Dacia nicht weit – das ist Scheidhauers Philosophie in Bezug auf Logistikkonzepte

der Trucker aus Bulgarien und Rumänien kommen. Ich bin aber ganz weit davon entfernt, diese Situation entspannt zu beobachten. Auch kann ich mich des Eindrucks nicht erwehren, dass hier Lobbyisten am Werk sind, die von der Praxis weit weg zu sein scheinen.

**Woher sollen aber plötzlich die deutschen Fernfahrer herkommen, um die seit Jahren tätigen Osteuropäer zu ersetzen?**

**Scheidhauer:** Hat sich mal ein Politiker gefragt, weshalb Trucker aus Osteuropa so erfolgreich und zahlreich vertreten sind? Soll mir niemand damit kommen, dass diese so billig sind. Es gibt einfach keine Fahrer mehr. Wo haben denn die jungen Männer vor 15 bis 20 Jahren ihren Lkw-Führerschein erworben? Beim Militär! Aufgrund der Friedenslage in Europa wurde der Wehrdienst abgeschafft, was zur Folge hat, dass es in Westeuropa keine Fahrer mehr gibt. Angela Merkel hat vor ca. 13 Monaten mal die Idee ausgesprochen, dass man Flüchtlinge zu Fernfahrern ausbilden kann. Wann soll deren Ausbildung denn beginnen bzw. wann sollen diese dann die Arbeit aufnehmen?

**Laut EU-Ratsbeschluss sollen gebietsfremde Fuhrunternehmer, die beim Missbrauch des Artikels 4 erwischt werden, hart bestraft werden. Über welchen Missbrauch wird denn hier geredet?**

**Scheidhauer:** In Westeuropa genießt die Transportwelt keine echte Wertschätzung, sondern wird primär als Kostenfaktor bewertet. Produktion und Verkauf bringen Geld, Logistik kostet nur. Nicht grundlos haben viele

große Konzerne keinen Logistikvorstand. Da werden Excel-Sheets mit dem Titel „Ausschreibung“ verteilt und das Ergebnis: Der Billigste gewinnt. Selbst bei der gesetzlich eingeführten, erhöhten Maut notiert die Branche Widerstand. Auftraggeber mit Werken, beispielsweise in Ostdeutschland, schreiben Speditoren vor, über Tschechien nach Österreich zu fahren, nur um 40 Euro Maut zu sparen. Über Jahre

wurde nichts (für mich Erkennbares) für die Transportbranche getan und nun soll sich alles über Nacht ändern? Die eigentliche Motivation, gegen den Missbrauch der Kobotage vorzugehen, ist im Kern lobenswert, trifft aber den Kombinierten Verkehr voll ins Herz. Heute ist es so, dass Trucker die Ladeinheit in einem Inland-Containerterminal übernehmen, dann im Umkreis von 30-150 km entladen und wieder Rückladung aufnehmen, um den Zug am Übernahmeterminale wieder für die Reise auf

der langen Strecke zu nutzen. Soll dieser Vorgang Kobotage sein?

**Sollte die EU-Kommission die Kombi-Richtlinie zurückziehen? Scheidhauer:** Ohne den geringsten Zweifel: Beerdigt bitte diese Idee!

**Wenn Sie in Ihrem Beruf einen Wunsch frei hätten, was würden Sie sich wünschen?**

**Scheidhauer:** Ich würde es begrüßen, wenn alle Transportbeteiligten, einschließlich Handel und Industrie, nicht nur Ausschreibungen per Excel-Sheets vornehmen und den billigsten Anbieter einsetzen, sondern sich für Konzepte und Lösungen interessieren würden. Konzepte bieten dauerhafte Lösungen, die helfen, eine Krise zu vermeiden. Allerdings muss eines klar sein: Wer Ferrari fahren möchte, kommt mit dem Budget für einen Dacia nicht weit. Einer unserer Topkunden kooperiert seit vielen Jahren erfolgreich mit uns und wir freuen uns über ein Jahresvolumen von über 6.000 Containern, die wir mit einer Pünktlichkeit von 99,2 Prozent transportieren. Die geringen Mehrkosten für den Transport hat der Kunde durch das Konzept um ein Vielfaches wieder erwirtschaftet.

Vielen Dank für das Gespräch!

ANZEIGE

## Service leads.

Ihre logistische Anforderung verstehen wir als Aufschlag, den wir gerne annehmen. Mit unserem erstklassigen Service übernehmen wir das Spiel und führen es für Sie zum gewünschten Erfolg. Auf der Schiene und auf der Strasse - von den Häfen ins Hinterland und retour. Ganz nach dem Motto: Spiel, Satz, Sieg.

Ihr Aufschlag bitte:  
**Operating ist unsere Disziplin.**

Roland Spedition GmbH - Austria  
A-2320 Schwechat, T: (+43 1) 728 37 43, F: 720 22 40  
A-5071 Wals bei Salzburg, T: (+43 662) 854 351, F: 854 169  
E: office@rolsped.com, www.rolsped.com

[www.rolsped.com](http://www.rolsped.com)