



2 FÄHRE VON KIEL NACH OSLO



3 DIE STB SCHAFFT MEHR KAPAZITÄTEN



8 DER HAFEN VON GIURGIULEȘTI BEFLÜGELT DIE MOLDAWISCHE WIRTSCHAFT

# hinterland-verkehr

WWW.VERKEHR.CO.AT

EIN SPECIAL DER INTERNATIONALEN WOCHENZEITUNG VERKEHR

Nr. 48  
75. Jahrgang  
29.11.2019

## INTERNATIONAL

### KOMBIVERKEHR UND RCO KOOPERIEREN

Der deutsche Kombioperator Kombiverkehr hat sein Leistungsangebot nach Osteuropa umgestellt und begonnen, mit Rail Cargo Operator (RCO) zu kooperieren. „Damit fokussieren wir uns im Österreichverkehr voll und ganz auf den Terminal in Wels, der mit einem breiten Angebot an möglichen Weiterleitungsverkehren zu unseren Kunden einen Mehrwert bietet, unter anderem mit Verbindungen sogar bis nach Südosteuropa“, betont Peter Dannewitz, Leiter Vertrieb von Kombiverkehr. Seit Mitte November kümmern sich beide Gesellschaften um den Betrieb und die Vermarktung auf der Relation Wels–Wien–Budapest und v. v. Die Abfahrt des ersten Direktzuges erfolgte am 16. November. Seither gibt es regelmäßig drei wöchentliche Abfahrten auf dieser Relation, und zwar ab Wels sonntags, dienstags und donnerstags. In der Gegenrichtung verkehren die Züge ab Wien dienstags, donnerstags und samstags sowie ab Budapest montags, mittwochs und freitags. Mit der Umstellung wird Wien zwar mit einem Zug weniger angefahren, gleichzeitig aber wird der Budapester Terminal BILK mit einem Zug mehr bedient. „Wir gehen von einer erfolgreichen Entwicklung des neuen Zugprodukts aus. Dies wird letztlich auch zu einer Steigerung der Verkehrsfrequenz zukünftig auf allen Teilrelationen führen“, so Dannewitz. Die im Fahrplan enthaltenen Direktzüge bietet Kombiverkehr mit unveränderten Versandtagen und Versandzeiten weiterhin an. Mit dem neuen Produktionskonzept werden alle Sendungen auf den Terminal Wels zugesteuert, der damit die zentrale Drehscheibe für Kombiverkehr wird.

## Es braucht noch mehr politische Unterstützung

**KOMBINIERTER VERKEHR:** Der Intermodal-Verkehr in Europa braucht mehr politischen Flankenschutz und bessere Rahmenbedingungen, fordert die UIRR.



VON JOSEF MÜLLER

Die designierte EU-Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen hat ihr Team noch nicht ganz beisammen. Die von ihr vorgeschlagene Kandidatin für den Posten als EU-Verkehrskommissarin (die rumänische Politikerin Adina-Ioana Vălean) bekam erst vorige Woche das grüne Licht aus Brüssel. Dabei hat die Branche aber eigentlich keine Zeit zu verlieren – es gibt bekanntlich noch viel Arbeit zu erledigen. Wenn man das im EU-Weißbuch festgeschriebene Verkehrsverlagerungsziel von der Straße auf nachhaltigere Verkehrsträger im Umfang von 30 Prozent bis 2030 und von

50 Prozent bis 2050 erreichen will, dann muss vor allem die Transportqualität auf der Schiene (insbesondere die Pünktlichkeit) besser werden. In der neuen EU-Legislaturperiode steht daher die Überarbeitung der Verordnung über die Schienengüterverkehrskorridore (Rail Freight Corridors) an. „Diese Revision ist sehr wichtig, und die Korridore, die dem Netzwerk bereits heute eine gewisse Struktur geben, sollten zu einem echten Instrument für ein effizientes gesamteuropäisches Eisenbahninfrastrukturmanagement für den grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr weiterentwickelt werden“, plädiert Ralf-Charley Schultze, General-

direktor der Internationalen Vereinigung für den Kombinierten Verkehr Schiene–Straße (UIRR).

### Korridorkapazitäten

Im Einklang mit dem EU-Ziel der Verkehrsverlagerung geht es unter anderem darum, die Planung und Sicherung der Korridorkapazitäten für die Güterzüge zu stärken, die nationalen Vorschriften zu harmonisieren, Baustellen zu koordinieren und den Schienengüterverkehr entlang der Eisenbahnstrecken auf den Korridorachsen zu steuern. Wichtig, auch aus der Sicht der UIRR, ist die weitere Bereitstellung der finanziellen Mittel aus der TEN-Förderung, und zwar mindestens in

der gleichen Höhe wie im Zeitraum 2014 bis 2019. Schultze: „Es geht darum, die Mitgliedstaaten bei ihren Bemühungen, die TEN-V-Richtlinien und Parameter umzusetzen, finanziell zu unterstützen.“ Die TEN-V Richtlinien sollten auch überarbeitet und verbessert werden, um den spezifischen Bedürfnissen des Güterverkehrs besser gerecht zu werden. Der Kombinierte Verkehr benötigt das Lichtraumprofil P400, die Beseitigung aller Engpässe, vor allem an den Binnengrenzen der Mitgliedstaaten, und Angebote mit Verbindungen zu benachbarten Ländern und Regionen.

► FORTSETZUNG AUF SEITE 2

► FORTSETZUNG VON SEITE 1

„Die vor einigen Jahren begonnene Überarbeitung der Richtlinie über den Kombinierten Verkehr (92/106) muss endlich sinnvoll abgeschlossen werden“, fordert Schultze im Gespräch mit *Verkehr* ganz klar. Verabschiedet werden sollte sie aber nur, wenn sie tatsächlich besser ist als die bestehende Richtlinie aus dem Jahr 1992. Sie sollte effizient durchsetzbare und harmonisierte Definitionen und Vorschriften anbieten, neue Anreize schaffen und die Aufmerksamkeit der Mitgliedstaaten auf die Notwendigkeit der Entwicklung von Umschlagterminals lenken. Für die UIRR ist ganz wichtig: „Die Grundprinzipien dürfen auf keinen Fall verwässert werden. Gleichzeitig muss die Richtlinie die temporär begrenzten kompensatorischen Maßnahmen aktualisieren.“ Diese werden solange erforderlich sein, bis die zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern bestehenden Regulierungsanomalien beseitigt sind. Die UIRR setzt sich auch für die Verabschiedung der Eurovignettenrichtlinie ein und hat diese Forderung in ihrem Grundsatzpapier niedergeschrieben. Die Mitgliedstaaten sollten die zeitabhängige Straßenbenut-

zungsg Gebühr durch ein harmonisiertes distanzbasiertes System ersetzen, das dem Grundsatz des Nutzungsentgelts stärker entspricht und gleichzeitig eine effiziente Internalisierung der ex-



Die EU-Eisenbahnagentur ERA könnte in Richtung einer umfassenden EU-Agentur für den gesamten Landverkehr weiterentwickelt werden, sinniert Schultze

ternen Kosten, wie beispielsweise Staus und Kapazitätsengpässe, ermöglicht.

### Verbrauchssteuer

Als ideales Instrument zur Internalisierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen sieht die UIRR eine Reform der Energiebesteuerung in Form einer Verbrauchssteuer für den Kraftstoff, die sich in einer umfassenden Aktualisierung der Richtlinie 2003/96 umsetzen

ließe. Ohne die Grundsätze des gemeinsamen Marktes zu gefährden und ohne die Grundprinzipien des Kombinierten Verkehrs zu verraten, sollte auch das Mobilitätspaket 1 (Straßenpaket) verabschiedet werden. Bei der Verordnung über die elektronischen Informationen zur Güterbeförderung (eFTI electronic freight transport information) handelt es sich (laut UIRR) um ein „hoffentlich wirksames Instrument zur Förderung der Digitalisierung und Wettbewerbsfähigkeit, um intermodale Transportketten effizient zu betreiben.“ Es geht hier aber in einem ersten Schritt nur um den Informationsaustausch zwischen Marktteilnehmern und Behörden.

### Überarbeitung

Das EU-Weißbuch sollte überarbeitet werden, damit es die vielen neuen Fakten und Tatsachen widerspiegelt, die seit der letzten Veröffentlichung des Strategiepapiers im Jahr 2011 hinzugekommen sind. Wichtig sei dabei, dass auch der Europäische Rat und das Europäische Parlament den Vorschlägen der EU-Kommission zustimmen und dass das Grundprinzip der Verkehrsverlagerung als wichtiger Hebel zur Förderung des Kombi-

nierten Verkehrs aufrecht erhalten bleibt, betont Schultze. Die Kommission sollte auch einen neuen Aktionsplan für Transport und Logistik und eine Vision für den Intermodalen Verkehr – im Einklang mit dem Weißbuch – erarbeiten. Um die Bedeutung der Logistik und des Intermodalen Verkehrs zu stärken und die Zahl der anstehenden Fragen zu berücksichtigen, die sich aus diesen Bereichen ergeben, sollte in der Generaldirektion Verkehr (DG Move) erneut darüber nachgedacht werden, ob nicht eine spezielle logistische und intermodale Abteilung installiert wird, wie es eine solche vor einigen Jahren schon einmal gegeben hat. Auch hält Schultze es für sinnvoll, jährlich eine EU-Konferenz zum Thema Multimodalität abzuhalten, um die Arbeit zugunsten des Intermodalen Verkehrs auf EU-Ebene voranzubringen. Und Schultze hat noch eine Idee: Die EU-Eisenbahnagentur ERA könnte in Richtung einer umfassenden EU-Agentur für den gesamten Landverkehr weiterentwickelt werden. „Damit könnte eine Stelle geschaffen werden, die unter anderem auch für die technischen Aspekte zur Durchführung des Kombinierten Verkehrs zwischen der Schiene und der Straße zuständig ist.“

## INTERNATIONAL

### CMA CGM FÄHRT BIS NACH DEUTSCHLAND

Die französische Reederei CMA CGM hat mit einem selbstkreierten und von Transfracht operativ abgewickelten Ganzzugsystem zwischen dem Hafen Rotterdam und dem deutschen Hinterland begonnen. Insgesamt sechs Abfahrten pro Woche werden zwischen Rotterdam und den deutschen Binnenhäfen Dortmund, Duisburg und Ludwigshafen geboten. In Rotterdam bedienen die Züge drei verschiedene Terminals, nämlich Euromax, RWG und ECT, was eine flexible Containersteuerung erlaubt. Zudem sind die Zugfahrpläne optimal auf die An- und Abfahrten der Schiffe der CMA CGM Group abgestimmt und ermöglichen den Kunden somit eine nahtlose Verbindung zu den maritimen Diensten der Gruppe. Der Bahntransport stellt eine verlässliche Alternative zum Lkw-Transport und der Binnenschifffahrt auf dem Rhein dar. Die Zugverbindung ist Teil der Strategie, Haus-zu-Haus-Lösungen zu entwickeln.

# Auf der Kombi-Schiene nach Skandinavien

**FÄHRVERKEHR:** Color Line hat mit einem neuen Fährschiff das Angebot von Kiel nach Oslo verdichtet.

Die Reederei Color Line hat mit dem MS „Color Carrier“ ein neues Ro/Ro-Frachtschiff in die Flotte bekommen und bietet jetzt 20 wöchentliche Abfahrten auf der stark frequentierten Fährroute von Kiel nach Oslo an. Diese Route ist einer von vier Relationen, die Color Line Cargo im Norden Europas bedient. Ladung mit der Bahn und Schiff von Mitteleuropa nach Skandinavien (und auch umgekehrt) zu transportieren, bietet klare Vorteile gegenüber dem reinen Lkw-Transport. „Die Kombination Schiene und Fähre ist zuverlässiger, umweltfreundlicher und kostenseitig vorteilhafter“, betont Jens Knudsen, geschäftsführen-

der Gesellschafter von Sartori & Berger, gegenüber *Verkehr*. Dieser Dienstleister vermarktet das Frachtgeschäft von Color Line Cargo im Hinterland und so auch in Österreich, wo sich einige potente Kunden finden, die ihre Trailer mit Color Line auf den genannten Fährrouen transportieren lassen.

### Das Hinterland

Als Partner von Color Line bzw. Sartori & Berger im Hinterland fungiert der deutsche Kombioperator Kombiverkehr. Als Beispiel dafür, wie eine Intermodalroute im Hinterland funktioniert, nennt Knudsen die Strecke von Lyon nach Oslo. Ladung aus



Lyon wird per Lkw nach Basel und dann weiter auf der Intermodal-Schiene nach Kiel transportiert, wo Sartori & Berger das operative Handling (Trailer-Umschlag) der Fracht auf die Color-Schiffe erledigt. In den anderen Häfen macht Color das Handling selbst. Die Laufzeit von

Basel nach Oslo liegt bei 45 Stunden, der Lkw-Vorlauf von Lyon nach Basel macht rund fünf Stunden aus. „Bei regelmäßigen Verkehren lassen sich so leicht Synergieeffekte erzielen, die beladene Rundläufe möglich machen und unbezahlte Leer- oder Repositionier-

fahrten vermeiden“, ist Knudsen überzeugt. Solche Rundläufe sind auch von Österreich aus machbar, weil beispielsweise Wien oder andere Terminals in Österreich an das Kombiverkehr-Netzwerk angebunden sind. Dazu kommt, dass Color Line nach den Worten von Knudsen attraktive kombinierte Seefracht- und Bahntransportpreise ab Hinterland-Destinationen nach Oslo anbietet. Auf den vier von Color Line befahrenen Routen werden pro Jahr 180.000 Ladeeinheiten transportiert. Die Kombination Bahn und Schiff stößt bei Verladern im Hinterland auf steigendes Interesse. Und das nicht nur aus umweltpolitischen Gründen, sondern auch weil sich zuverlässige Supply Chains abbilden lassen. Die steigende Nachfrage nach der Kombination Bahn und Fähre hänge wohl auch mit dem Lkw-Fahrermangel zusammen, der „hier bei uns oben schlagend wird“, wie Knudsen in Norddeutschland bemerkt. Die Zielgruppe für den Vertrieb der Fährverkehr-Angebote im Hinterland sind primär Spediteure. „Es geht nicht um die Frage, ob die Bahn der richtige Verkehrsträger ist oder nicht. Es geht darum, eine effiziente, zuverlässige und erstklassige Transportleistung zu etablieren, die nachhaltig ist.“

ANZEIGE

## MOCO - Die Lösung für Montangüter- und Rohstofflogistik

**MONTAN-GÜTER**  
VON DER MARMARA BIS MONTAN

**BULKWARE**

**Fertigwaren**

MONTAN Speditions GmbH · Terminalstraße 1 · A-8605 Kapfenberg · +43 (0)3862/31250 - 0 · office@montansped.com

**www.montansped.com**