14. Mai 2021, 23. Jahrgang, Heft 21-22/2021

Österreichische Verkehrszeitung

AUSTRIAN LOGISTICS

Erscheinungsort A-2104 Spillern, Postgebühr bar bezahlt

Bild: Zillertaler Verkehrsbetriebe

Zillertal, Hallein – Antwerpen:

Binderholz

schwenkt auf die Schiene

ROAD & RAIL
Internationale Speditionsgesellschaft m.b.H.
EUROPAWEITE CONTAINERTRANSPORTE

EUROPAWEITE CONTAINERTRANSPORTE
60 Containerchassis ab den Nord-, Süd- und Westhäfen
sowie ab den Terminals Wien, Bratislava und Budapest

von / nach dem gesamten EU-Raum, speziell nach:
SLOWAKEI • UNGARN • TSCHECHIEN • POLEN
ÖSTERREICH • RUMÄNIEN • SLOWENIEN • KROATIEN

Wien > Tel. +431 7292172-0
Email > anfragen@road-rail.at

Wien (A) • Trencin (SK)
www.road-rail.com

TRANSPORT/LOGISTIK

Starker Zug zur Bahnlogistik bei der Binderholz Gruppe

Das größte Holzbau-Projekt in den USA trägt die Handschrift von Binderholz. Das österreichische Familienunternehmen hat in den letzten Monaten rund 7.200 Kubikmeter Massivholzelemente als Break Bulk nach Cleveland verschifft. Der Verkehrsträger Schiene war in die Logistikkette eingebunden und hat sich bewährt.

Bild: Binderholz Gruppe

Das Binderholz-Stammwerk in Fügen ist ab 17. Mai wieder an die Schiene angebunden.

WIEN. Das nennt man Dynamik. Zum Zeitpunkt der Übernahme des Sägewerks der Familie Santner in Unternberg im Lungau durch die Binderholz Gruppe betrug die Jahresproduktion rund 6.000 Kubikmeter Holzprodukte. Das war im Jahr 2006. Heute verdienen an dem Standort rund 160 Mitarbeitende ihren Lebensunterhalt. Sie produzieren 200.000 Kubikmeter Brettsperrholz (BBS) per annum. Es gibt keine vergleichbar große Produktionsstätte für diese Art von Massivholzerzeugnissen auf der Welt. Wenn der Standort ein Handicap aufweist, ist es vielleicht seine logistische Anbindung. Für die Beschaffung von Rundholz liegt das Werk ideal. Beim Versand der fertigen Bauelemente gilt das streng betrachtet nur für Lieferungen per Lkw-Transport zu Baustellen in Österreich, Italien, Deutschland und in der Schweiz.

Was dem Werk in Unternberg fehlt, ist der Bahnanschluss. Das ist für die Binderholz Gruppe aber der springende Punkt. Das Tiroler Familienunternehmen produziert an 14 Standorten in Österreich, Deutschland, Finnland und in den USA hochwertige Massivholzprodukte und Biobrennstoffe. Seine 3.000 Mitarbeitenden erwirtschaften im laufenden Jahr rund 1,3 Mrd. Euro Umsatz. Je mehr Bahntransporte in der Rohstoffzufuhr und im Fertigwarenversand darstellbar sind, umso lieber ist es den Verantwortlichen. Dafür wurden im Jahr 2020 zwei Anschlussbahnen zu den Werken in Hallein und in Burgbernheim in der deutschen Region Mittelfranken realisiert. Das war trotz Förderungen mit einem beträchtlichen finanziellen Aufwand verbunden.

In Unternberg liegt eine derartige Lösung mangels einer entsprechenden Bahnstrecke in weiter Ferne. Dabei erlebt das dort angesiedelte Brettsperrholzwerk einen internationalen Aufschwung. Für Schlagzeilen sorgte zuletzt das Projekt „INTRO Cleveland“ im US-Bundesstaat Ohio. Hier entsteht gerade um umgerechnet rund 130 Mio. Euro ein neungeschossiger Komplex mit 288 Wohneinheiten und integriertem Shoppingcenter. Es handelt sich dabei um das größte jemals realisierte Massivholzprojekt in den USA. Das dafür benötigte Brettsperrholz mit 5.650 Kubikmeter Gesamtvolumen kommt aus dem Lungau. Das Brettschichtholz – rund 1.500 Kubikmeter – wird vom Binderholz-Werk in Burgbernhausen beigesteuert.

Mag. Martin Sigl ist Head of Logistics der Binderholz Gruppe.

Bild: RCG

Mit 3,1 Meter Höhe und 17 Meter Länge sind die BBS-Elemente aus der Lungauer Produktion zu groß für die Verschiffung in Containern. Das erhöht zwar die transportlogistischen Anforderungen. Dafür erspart man sich auf der Baustelle in Cleveland viel Arbeit. Der Montageaufwand beschränkt sich auf das absolut Notwendige. Das ergibt in der Gesamtbetrachtung einen Kostenvorteil. Für die Versandabwicklung wurde die denkbar umweltfreundlichste Lösung gefunden. Sie beschränkt die Transporte auf der Straße auf das absolute Minimum. Damit bekräftigt die Binderholz Gruppe ihr Bestreben nach einer verstärkten Nutzung des Verkehrsträgers Schiene. Bereits jetzt werden ungefähr 1,2 Mio. Tonnen Güter im Jahr per Bahn transportiert, Tendenz steigend.

„Natürlich muss die Bahnlogistik für uns wirtschaftlich darstellbar sein. Ansonsten haben wir auf dem Weltmarkt keine Chance“, betont Mag. Martin Sigl

▶

DRAUTRANS
we move it all!
Speditions- u. Transport GmbH
A-9586 Fürnitz, Hart 100
office@drautrans.co.at
+43 4257 4285 0
www.drautrans.co.at
SEIT 1994

Ihr neutraler Partner direkt am DRYPORT Villach-Süd
an der neuen Seidenstraße „One belt, one road“

Containerdepot | 6.000 m² Stellfläche | Containerreparaturen
Trucking-Spezialist | beste Anbindung zu den NAPA-Häfen

* Größtes Containerterminal im Süden Österreichs
* Umladungen, Zollabfertigungen
* Direktzustellung in ganz Österreich
* Check - Reinigung - Lagerung
* Am Autobahnkreuz A2, A11
* Eigener Gleisanschluss, Lagerfläche (gedeckt/offen)
* Mehrsprachige Mitarbeiter, fundiertes Fachwissen
* Modernste IT, EDI

Besuchen Sie uns oder rufen Sie an! Wir sind persönlich für Sie da! T +43 4257 4285

Bild: Facebook

Beim Transport von Massivholzelementen auf der Schiene spielt die Ladungssicherung eine wichtige Rolle.

als Head of Logistics der Binderholz Gruppe, im Gespräch mit der *Österreichischen Verkehrszeitung*. Beim Projekt „INTRO Cleveland“ lief das so ab, dass die Massivholzelemente mit Lkw-Zügen von Unternberg in das Werk Hallein transportiert und dort auf Bahnwagen verladen wurden. Diese verließen in Form von Waggongruppen das Werksareal und wurden von der ÖBB Rail Cargo Group über den Terminal Wels in den Hafen Antwerpen verbracht. Hier erfolgte die Umladung auf die Break Bulk-Liniendienste der Reederei Spliethoff bis in den Hafen Cleveland. Von dort waren es drei Kilometer auf der Straße bis zur Baustelle.

„Mit solchen Projekten forcieren wir unsere Nachhaltigkeitsstrategie im Bereich der Transportlogistik“, betont Martin Sigl. Als weiteres Beispiel erwähnt er die regelmäßigen Bahntransporte vom Binderholz-Werk in Jenbach nach Norwegen. Ihnen liegt eine Partnerschaft mit der Güterbahn DB Cargo zugrunde. Die 2.700 Kilometer lange Wegstrecke wird ausschließlich auf der Schiene zurückgelegt. Die bis zu 34 Meter langen Leimbinder verlangen den Spezialisten für die Verladung und die Ladungssicherung viel ab, doch das Konzept bewährt sich. Auf der Zillertalbahn feiert die Holzindustrie in diesen Tagen ein Comeback auf der Schiene (vgl. die folgenden Berichte). Einschließlich diesem Projekt vermeidet die Binderholz Gruppe rund 42.000 Lkw-Transporte im Jahr – und es sollen schon bald mehr als 50.000 Fahrten sein!

JOACHIM HORVATH

Binderholz fährt wieder Rundholz mit der Zillertalbahn

Ein für die Schmalspurbahn entwickeltes Transportsystem von Innofreight vermeidet jährlich rund 20.000 Lkw-Fahrten.

Die Verlagerung der Gütertransporte von der Straße auf die Schiene ist ein wesentliches Ziel der Tiroler Landesregierung. Ein nächster regionaler Schritt in diese Richtung wurde am 22. April in Fügen von LHStv Josef Geisler und LHStvin Ingrid Felipe gemeinsam mit Vertretern der Zillertalbahn, der Firma Binderholz und der ÖBB Rail Cargo Group präsentiert.

Seit Anfang des Jahres im Probebetrieb und ab Mitte Mai im Regelverkehr, wird das mit der Bahn in Jenbach ankommende Rundholz auf dem neu errichteten Güterverladeterminal mit einem Verladebagger auf speziell adaptierte Waggons der Zillertalbahn verfrachtet und so zur Verarbeitung nach Fügen transportiert. Es profitieren davon nicht nur die beteiligten Unternehmen, sondern durch die Vermeidung von jährlich 20.000 Lkw-Fahrten auch die Umwelt und die Luftqualität.

Bis Dezember 2013 wurden von der Zillertalbahn bereits Gütertransporte im Auftrag der Firma Binderholz zwischen Jenbach und Fügen durchgeführt. Das seinerzeitige Transportsystem war allerdings kosten- und arbeitsintensiv, sodass es eingestellt wurde. Im Jahr 2020 startete ein neuer Anlauf in Richtung Schienentransport. Das dafür notwendige Transportsystem wurde von der steirischen Firma Innofreight extra für die Schmalspurbahn entwickelt. Es besteht aus speziellen Aufbauten, die auf den Tragwaggons der ZVB montiert werden und bei Vollauslastung täglich drei Garnituren zu je zehn Waggons zur Weiterverarbeitung nach Fügen transportieren.

Das neue Anlieferungskonzept entspreche ganz dem Firmenleitbild, wie Geschäftsführer Reinhard Binder erläutert: „Wir entlasten damit dauerhaft den Verkehr auf der Zillertalstraße. Darüber hinaus stärkt die Transportverlagerung auf die Schiene nachhaltig unseren erfolgreichen Sägewerksstandort Fügen.“ Neben der ZVB mit einer Investitionssumme von einer Million Euro und der Firma Binderholz mit 1,5 Mio. Euro waren Land Tirol, die ÖBB-Infra, Rail Cargo Austria, Innofreight Solutions und die Schieneninfrastruktur Gesellschaft (SCHIG) als Projektpartner an der Umsetzung beteiligt.

„Binderholz setzt seit vielen Jahren mit uns auf die Schiene. Das aktuelle Projekt zeigt eindrücklich, was wir gemeinsam mit der ZVB für den Kunden bewegen können, nachhaltige End-to-End-Logistik bis ins Werk“, betont die zuständige Business Unit Leiterin in der ÖBB Rail Cargo Group, Judith Fiala. Nach der im Jänner abgeschlossenen Testphase mit dem Prototyp erfolgte die Bestellung der für die Vollauslastung notwendigen 30 Waggonaufbauten. Diese wurden bereits geliefert und stehen einsatzbereit am ZVB Terminal in Jenbach.

Verkehrsreferentin LHStvin Ingrid Felipe zieht den Vergleich zum öffentlichen Verkehr: „Es ist wichtig, dass wir Angebote schaffen, die auch im Schienengüterverkehr die berühmte „letzte Meile“ abdecken, um damit viele Lkw-Fahrten von der Straße auf die Schiene verlagern. Dieses Ziel verfolgen wir regional wie im Zillertal, aber selbstverständlich auch auf europäischer Ebene, denn nur so werden wir langfristig eine spürbare Entlastung auf Tirols Straßen erreichen.“

Für LHStv Josef Geisler ist die Verlagerung der Holztransporte von der Straße auf die Schiene ein wichtiger Baustein für die Mobilität im Zillertal: „Gemeinsam mit der Umfahrung Fügen und der weiteren Stärkung der Zillertalbahn als Rückgrat der Mobilität bringt diese Initiative gerade im besonders stark frequentierten vorderen Zillertal eine deutliche Entlastung für die Bevölkerung.“

Von links: LHStv. Josef Geisler, Reinhard Binder (Geschäftsführer Binderholz), LHStvin Ingrid Felipe, Judith Fiala (ÖBB Rail Cargo Group) und Helmut Schreiner (Zillertaler Verkehrsbetriebe).

Bild: Land Tirol - G. Berger

Bild: Innofreight/Zeni

Zillertalbahn steht vor Comeback im Schienengüterverkehr

Ab 17. Mai verkehren auf der Zillertalbahn wieder regelmäßig Güterzüge.

Dass die Binderholz Gruppe den Rundholz-Empfang am Sägewerk-Standort in Fügen wieder auf die Schiene zurückverlagert, ist auch der Unterstützung des Projekts durch die Zillertalbahn zu verdanken. Das Unternehmen hat um eine Million Euro einen Güterterminal in Jenbach errichtet und zwei Dieselloks angemietet.

WIEN. Gerade laufen die letzten Abstimmungsarbeiten für den großen Tag. Wenn die Zillertalbahn am 17. Mai den Güterverkehr von Jenbach in das Sägewerk der Binderholz Gruppe in Fügen reaktiviert, muss alles perfekt funktionieren. Das Projekt zeigt, was in der Bahnlogistik auch auf Kurzstrecken möglich ist, wenn alle Beteiligten an einem Strang ziehen. Jedoch sind die Vorbereitungen immens, aber das lässt sich lösen. Spätestens nach einer Förderzusage durch die Tiroler Landesregierung stand fest, dass die Bahnlogistik im Zillertal vor einer Neuauflage steht. Mussten nur noch die entsprechenden Maßnahmen umgesetzt werden. Das geschah in Windeseile mit der gebotenen Konzentration und unter Einhaltung von sämtlichen Sicherheitsbestimmungen.

Rund sieben Jahre nachdem Binderholz die Rundholztransporte per Bahn in das Werk Fügen eingestellt hatte, erfolgte die Beschlussfassung zur Rückkehr auf den Verkehrsträger Schiene. Dafür wurde im Dezember 2020 ein Abkommen mit zehn Jahren Laufzeit mit der Zillertaler Verkehrsbetriebe AG (ZVB) unterzeichnet. Vertragsgegenstand ist die Durchführung der Bahnverkehre auf der rund 13 Kilometer langen Strecke von Jenbach nach Fügen. Etwa 5.000 Bahnwagen mit 200.000 Nettotonnen Zuladung werden hier in Zukunft jährlich bewegt. Sie ersetzen rund 20.000 Lkw-Fahrten. Das bewirkt eine Entlastung der Zillertalstraße B 169 vom Schwerverkehr und damit verbunden mehr Lebensqualität in den Anrainergemeinden.

Abgesehen vom steigenden Umweltbewusstsein in vielen Unternehmen – auch bei der Binderholz Gruppe – spielt die Entwicklung im Straßenverkehr der Bahnlogistik in die Karten. Je mehr Fahrzeuge auf den Autobahnen, Schnell- und Bundesstraßen unterwegs sind, umso beschwerlicher werden die Umstände für die Lkw-Transporte. Rundholz-Zufuhren von Jenbach in das Sägewerk Fügen dauerten zuletzt bis zu 40 Minuten pro Auftrag. Das erzeugte Unmut bei den Transportunternehmen. Ihre Fahrzeuge sollen rollen, anstatt im Dauerstau zu stehen. Es musste etwas geschehen, auch weil der nachwachsende Rohstoff Holz vor dem Hintergrund der vermehrt geführten Klimaschutz-Debatten eine nachhaltige Transportlogistik verdient.

Das ist den Verantwortlichen der Binderholz Gruppe schon lange klar. Jedoch müssen die Bahntransporte für die Tiroler Holzindustrie auch wirtschaftlich einen Sinn ergeben. Das Unternehmen wird zusehends internationaler. Doch auf dem Weltmarkt herrscht ein immenser Wettbewerbsdruck. Daher müssen die Verantwortlichen genau auf das Kostenbild achten. Dabei zeigte sich vor knapp acht Jahren, dass der Aufwand für die Bahnlogistik nicht mehr marktkonform war. Dies hauptsächlich wegen

▶

Bild: Zillertaler Verkehrsbetriebe AG

DI Dr. Helmut Schreiner, MBA ist Technischer Vorstand der Zillertaler Verkehrsbetriebe AG.

Bild: Land Tirol - G. Berger

Die ersten Testfahrten zwischen Jenbach und Fügen sind erfolgreich verlaufen.

der damals eingesetzten Technologie. Die Zillertalbahn fährt auf der 32 Kilometer langen Schmalspurstrecke (760 Millimeter) von Jenbach nach Mayrhofen. Hingegen erfolgt die Rundholz-Anlieferung der ÖBB Rail Cargo Group (RCG) in Jenbach auf der Normalspur.

Bis Ende 2013 wurden die RCG-Rundholzwaggons in Jenbach auf die Schemelwagen der Zillertalbahn gezogen, die dafür mit einer speziellen „Fahrbahn“ ausgestattet waren. „Sie müssen sich das wie eine Rollende Landstraße für Schienenfahrzeuge vorstellen“, erklärt DI Dr. Helmut Schreiner, Technischer Vorstand der Zillertaler Verkehrsbetriebe AG, im Gespräch mit der *Österreichischen Verkehrszeitung*. Die Systematik war gut eingespielt – jedoch fehlte ihr die Wettbewerbsfähigkeit im Vergleich zu den Rundholz-Transporten auf der Straße. Daran hat sich bis heute nichts geändert. Allerdings entwickelt sich die Bahnlogistik durch die Kombination aus Innovationen und Digitalisierung weiter. Dabei spielen österreichische Spezialisten eine wichtige Rolle.

Einer davon ist die Innofreight Solutions GmbH in Bruck an der Mur. Der obersteirische „Logistik-Innovator“ ist in der Forstprodukteindustrie traditionell stark verankert. Seine Spezialisten entwickelten für das Projekt von Binderholz mit der Zillertalbahn eine Rungenkonstruktion und brachten sie zur Serienreife. In den letzten Wochen wurden die Rahmen auf 30 Schmalspur-Schemelwagen der Zillertalbahn geklemmt und intensiv getestet. „Alles funktionierte einwandfrei. Die Stückkosten pro Waggon liegen um 50 Prozent unter dem Vergleichswert des früher angewandten Modells“, erläutert Helmut Schreiner die ersten Ergebnisse. Damit erfüllt das Konzept die Vorstellungen der Tiroler Holzindustrie.

Am Bahnhof Jenbach gingen die Umbauten zur Reaktivierung des Güterverkehrs auf der Zillertalbahn planmäßig über die Bühne. Um rund eine Million Euro wurde ein Güterterminal für die Abfertigung von täglich drei Zügen mit zehn Waggons für jeweils rund 400 Tonnen Rundholz errichtet. Insgesamt wurden 2.800 Meter Gleise und elf Weichen neu verlegt, sowie rund 2.500 m² neue Asphaltfläche hergestellt. Ein speziell dafür von Binderholz angeschaffter Verschubroboter der Firma Vollert schiebt die RCG-Normalspurwagen auf das Verladegleis, auf dem ein Bagger den Umschlag der Rundhölzer übernimmt. Anschließend starten die 150 Meter langen Züge zur Fahrt bis zum Anschlussgleis im Sägewerk in Fügen. Für einen späteren Zeitpunkt ist der Transport von Schnittholz vom Binderholz-Standort nach Jenbach geplant. Helmut Schreiner: „Dafür müssen wir den Streckenabschnitt Jenbach – Fügen teilweise zweigleisig ausbauen.“

Die Zillertalbahn hat für das Projekt zwei Diesellokomotiven von der Steiermärkischen Landesbahn und von der Pinzgauer Lokalbahn angemietet. In drei Jahren werden diese Fahrzeuge durch eigene Loks ersetzt, die derzeit noch im Personenverkehr auf der Stammstrecke im Einsatz stehen. „Dann stellen wir als erste Bahngesellschaft in Österreich fünf neue Wasserstoffzüge in Dienst“, blickt Helmut Schreiner in die Zukunft. Das Investment von 70 Mio. Euro ist für das überwiegend im Besitz der Zillertaler Gemeinden stehende Unternehmen mit 170 Mitarbeitenden und 17,5 Mio. Euro Jahresumsatz zwar beträchtlich. Jedoch hätte die durchgehende Elektrifizierung der Gesamtstrecke von Jenbach nach Mayrhofen wesentlich höhere Kosten verursacht. Zunächst steht aber der Güterverkehr im Fokus, den das Unternehmen bei Bedarf gerne auch anderen Bedarfsträgern bereitstellt.

JOACHIM HORVATH

DB SCHENKER

eSchenker

Steuerung und Optimierung Ihrer Lieferkette aus einer Hand.

Jetzt registrieren:
eschenker.dbschenker.com

700 Mio. Euro Investitionsprogramm in die End-to-End Digitalisierung

ÖBB CEO Andreas Matthä

Bild: ÖBB / Marek Knopp

Die Schienenlogistik soll so einfach und zugänglich werden wie der Straßengüterverkehr, lautet die Vision der ÖBB Rail Cargo Group. Dafür entwickelt das Unternehmen konsequent Lösungen für die End-to-End-Digitalisierung. Ziel ist es, die Transportabwicklungen per Bahn schneller und effizienter zu machen.

Um die steigenden Mengen im Güterverkehr bewältigen und gleichzeitig die Klimaziele erreichen zu können, ist eine verstärkte Verlagerung von Straßentransporten auf die Schiene notwendig. Dabei ist die Digitalisierung für die ÖBB Rail Cargo Group (RCG) ein wesentlicher Erfolgsfaktor, den Schienengüterverkehr attraktiver und produktiver zu gestalten.

Bis 2026 investiert das Unternehmen rund 700 Mio. Euro in die Digitalisierung und in innovatives Wagenmaterial. „Mit End-to-End Digitalisierung des gesamten Logistikprozesses werden wir den Schienengüterverkehr einfacher und effizienter gestalten“, erläuterte ÖBB CEO Andreas Matthä bei der Bilanzpressekonferenz und skizzierte das anhand von bereits umgesetzten oder in der Realisierung befindlichen Maßnahmen.

Als Einstieg in die digitale Welt der Bahnlogistik führt SmartLINK durch vier Bereiche: Kunden wählen fahrplanmäßige oder individuelle TransFER Verbindungen, sie informieren sich über das zur Verfügung stehende Equipment sowie über die für sie relevanten Services und Zusatzleistungen (Add-Ons). Das Leistungsspektrum endet bei der Kontaktaufnahme mit den KundenbetreuerInnen, die mit den Geschäftspartnern gemeinsam ein individuelles Angebot erstellen.

Der digitale Assistent „MIKE“ begleitet Kunden, Partner und das RCG-Team bei ihren Logistikprojekten. Er hat mit moderner Trackingtechnologie die Güter immer im Blick, vereinfacht mit der Ordering-Funktion die Leerwagenbestellungen und erlaubt mit Capacity Planning die Steuerung des Leerwagenbedarfs auf Basis der Transportmengen beim Kunden. Entlang der internen Prozesse unterstützt er den Verkaufsprozess, die Angebotskonzeption und mit ersten Funktionalitäten auch die Leerwagendisposition in der operativen Abwicklung von Transportaufträgen.

SmartCargo gilt als Meilenstein in Richtung intelligenter Güterzug. Die RCG hat bisher 10.000 ihrer Güterwaggons mit der modernen Telematik-Lösung zur GPS-Überwachung ausgestattet. Damit haben die Kunden immer im Blick, wo ihre Bahnsendungen gerade sind. Die RCG bekommt automatisch angezeigt, wann eine Wartung fällig ist.

Gemeinsam mit europäischen Partnern arbeitet die ÖBB Rail Cargo Group im Rahmen der Rail Freight Forward Initiative an der Erprobung und Serienreife der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK). Sie wird eine Revolution im Schienengüterverkehr auslösen, sind die Fachleute überzeugt. Neben einer Effizienzverbesserung ermöglicht die DAK eine Erhöhung der Sicherheit am Arbeitsplatz und eine Steigerung der Kapazität im gesamten europäischen Bahnsystem, weil Züge schneller abgefertigt werden können.

Bei der Modernisierung des Wagenmaterials setzt der Bahnlogistiker auf die gemeinsam mit der -voestalpine entwickelte Wageninnovation TransANT. Die hierbei eingesetzten Technologien und Werkstoffe bewirken ein 20 Prozent leichteres Untergestell. Gleichzeitig berücksichten die Aufbauten in diversen branchenspezifischen Ausführungen individuelle Lösungen für die Logistikanforderungen der Kunden.

Corona kostet ÖBB Rail Cargo Group 250 Mio. Euro Umsatz

Trotzdem erzielte der ÖBB Güterverkehr mit 7,6 Mio. Euro ein leicht positives EBT und forciert jetzt die Digitalisierung.

Der Teilkonzern Rail Cargo Austria der ÖBB Holding AG verzeichnete 2020 einen Rückgang des konsolidierten Güterverkehrsaufkommens gegenüber dem Vorjahr um knapp 10 Prozent von 105,3 Mio. auf 95,3 Mio. Tonnen. Die Gesamterträge sind auf 2,26 Mrd. Euro (Vj: 2,37 Mrd. Euro) gesunken. Der Auslandsanteil an den konsolidierten Umsatzerlösen beträgt mit 944,8 Mio. Euro (2019: 998,5 Mio. Euro) wie im Vorjahr etwa 43 Prozent.

Im ersten Lockdown musste die ÖBB Rail Cargo Group einen Mengeneinbruch von über 20 Prozent hinnehmen, „weil die Logistikketten in Europa gerissen sind“, wie Andreas Matthä berichtet. In der zweiten Jahreshälfte hat sich das Aufkommen wieder stabilisiert, und im ersten Quartal 2021 bewegte sich der Güterverkehr auf der Schiene wieder auf dem Niveau vor dem Ausbruch der Corona-Pandemie.

Sogar am Höhepunkt der Krise habe die ÖBB Rail Cargo Group jede Tonne verlässlich und sicher ans Ziel gebracht, betont Andreas Matthä. Davon abgesehen wurden 2020 wesentliche Akzente bei Internationalisierung und Ausbau des TransNET gesetzt.

Bild: ÖBB Rail Cargo Group

CONTAINEREXPORT 2021

Viele österreichische Unternehmen aus den Bereichen Industrie, Handel, Gewerbe und Dienstleistung stehen in regelmäßigen Geschäftsbeziehungen mit Kunden in Übersee. Auf dieser, sowie den Seiten 20, 30 und 36 finden Sie einen Auszug der von der *Österreichischen Verkehrszeitung* erstellten Übersicht über die großen Containerexporteure im Lande, sowie über deren bevorzugte Seehäfen und Absatzmärkte. Die gesamte Liste finden Sie auf unserer Homepage: www.oevz.com

A - F

Agrana Beteiligungs AG
Stärke-, Zuckerprodukte und Fruchtsaftkonzentrate / Österreich
TEU/Jahr: 2.000
Absatzmärkte: Fernost, USA,
Verschiffungshäfen: Bremerhaven, Hamburg

Brigl & Bergmeister GmbH
Papierindustrie / 8712 Niklasdorf
TEU / Jahr: 1.200
Absatzmärkte: weltweiter Versand
Verschiffungshäfen: vorwiegend Nordhäfen, aber auch Südhäfen

BRP-ROTAX GmbH & Co KG
Antriebssysteme / 4623 Gunskirchen
TEU / Jahr: 2.000
Abssatzmärkte: Australien, Europa, Kanada, Nordarmerika
Verschiffungshäfen: Bremerhaven, Hamburg

Constantia Teich GmbH
Flexible Verpackungen (für den Lebensmittelbereich/Tiernahrung und Aluminiumfolie für die Weiterveredelung) / 3205 Weinburg
TEU / Jahr: 1.800
Absatzmärkte: Nord/Süd/Mittelamerika, Kanada, Australien, Nordafrika, Israel, Indonesien, Philippinen, Malaysia, ...
Verschiffungshäfen: Bremerhaven, Hamburg, Genua, Triest, Koper, La Spezia

Fritz Egger GmbH & Co. OG
Holzwerkstoffe/ 6380 St. Johann in Tirol
TEU / Jahr: 9.200
Absatzmärkte: Japan, China, Taiwan, Australien, Kanada, USA
Verschiffungshäfen: Koper, Hamburg

Bild: ÖBB Rail Cargo Group

Bild: ÖBB / Peschl

Zwei Rundläufe pro Woche:

Neuer TransFER Budapest - Brno

Kombination mit dem TransFER Budapest - Köseköy ermöglicht den durchgängigen Warentransport zwischen der Türkei, Ungarn und Tschechien.

Die ÖBB Rail Caro Group (RCG) erweitert ihr intermodales Netzwerk. Ab sofort bietet die neue TransFER Verbindung Budapest - Brno mit zwei Rundläufen pro Woche eine umweltschonende Transportlösung zwischen Ungarn und Tschechien für kontinentale und maritime Warenströme. Dabei beträgt die Laufzeit zwischen dem Container Terminal Brno und dem Terminal BILK in Budapest 12 Stunden.

Mit der direkten Anbindung an den größten Terminal der ÖBB Rail Cargo Group in Budapest bietet die Güterbahn nicht nur umfassende Terminalleistungen, sondern über das RCG TransNET auch die Anbindung an Koper. Damit ist eine schnelle Verbindung zwischen dem Adriahafen und Tschechien sowie der angrenzenden Slowakei gewährleistet.

Mit der neuen Verbindung soll auch die Route weiter in die Türkei gestärkt werden. Daher verdoppelt die ÖBB RCG ihre TransFER Verbindung Budapest–Köseköy auf zwei Rundläufe pro Woche. Dieser Regelverkehr verbindet durch den Marmaray Tunnel den asiatischen Teil der Türkei mit Europa.

Mit der Möglichkeit den neuen TransFER Budapest–Brno mit Anatolien und Zentralasien/China zu verbinden, werden darüber hinaus Wirtschaftszentren in ganz Westeuropas bedient und der gesamte eurasische Raum an das RCG-Netzwerk angeschlossen. Hier ist vor allem die neue Partnerschaft mit Pasifik Eurasia, Operator der Türkischen Staatsbahn TCDD, am Terminal Köseköy ein wichtiges Bindeglied, um die Transporte von und in die Türkei, sowie in die GUS Staaten bis nach China zu stärken.

Kunden profitieren auch bei dieser TransFER Verbindung vom durchgehenden Handling sowie pünktlichen Transportzeiten. Traktion und Abwicklung liegen dabei lückenlos in der Hand der ÖBB Rail Cargo Group.

ÖBB Rail Cargo Group: 70.000 TEU auf der „Neuen Seidenstraße"

Bild: RCG - David Payr

Die Anzahl der Güterzüge der ÖBB Rail Cargo Group auf der „Neuen Seidenstraße" konnte 2020 auf über 700 gesteigert werden. Damit steht praktisch täglich eine Abfahrt in jeder Richtung auf dem Programm. Durch einen Ausbau der TransFER Verbindungen sollen in den kommenden Jahren 1.000 rot-weiß-rote Güterzüge auf der Achse Europa – China fahren.

> Im Vorjahr hat sich das Transportaufkommen auf der eurasischen Achse im Vergleich zu 2019 verdoppelt.

Eine aktuelle Studie der UIC beurteilt das zukünftige Marktpotential für den Schienengüterverkehr zwischen Europa und Asien als vielversprechend. Die konservative Prognose rechnet mit einer Verdopplung des Aufkommens, die optimistischeren Szenarien gehen von einer Verdreifachung der transportierten Containermenge von 2020 bis 2030 aus.

Vor diesem Hintergrund arbeitet die ÖBB Rail Cargo Group mit ihren Partnern entlang der Strecke daran, die durchschnittliche Transportzeit durch Digitalisierungsmaßnahmen und Prozessoptimierungen in den kommenden Jahren um rund drei bis fünf Tage zu reduzieren. Angestrebt wird eine Transitzeit von durchschnittlich zehn Tagen.

Die Bahntransporte auf der „Neuen Seidenstraße" ermöglichen laut RCG-Angaben maßgeschneiderte End-to-End-Logistiklösungen am gesamten eurasischen Kontinent. Dafür sorgt die Verknüpfung dieser Verkehre mit dem Netzwerk des Bahnlogistikers für schnelle Vorläufe oder Weiterleitungen in Europa.

Wie die ÖBB RCG den Umbruch in der Bahnlogistik gestaltet

Binderholz zählt zu den absoluten Top-Kunden der ÖBB Rail Cargo Group (RCG). Kürzlich wurden für ein Großprojekt beträchtliche Mengen Brettsperrholz von Hallein in den Hafen Antwerpen transportiert. Die Vorlaufzeit für die Planung war auch bei diesem Auftrag relativ kurz. Die Unternehmen in der Bahnlogistik sind gefordert immer flexibler zu werden, um sich die Kundenanforderungen bedienen zu können.

Bild: ÖBB Rail Cargo Group

Das Projekt für Binderholz zeigt: Auch für Brettsperrholz gibt es interessante Transportlösungen auf der Schiene.

WIEN. 2021 wurde von der EU zum Europäischen Jahr der Schiene erklärt, und das ruft zahlreiche Verkehrspolitiker auf den Plan. Für sie ist das Jahrzehnt der Bahnlogistik angebrochen. Bei Großverladern besteht die Bereitschaft zur Verlagerung von Gütertransporten von der Straße auf die Schiene. Ihre Supply Chain Manager treiben das Bestreben nach einer Dekarbonisierung in den Transportabläufen. Auch die mittelständischen Unternehmen bekunden ihre Bereitschaft zu einer stärkeren Nutzung des Verkehrsträgers Schiene. Was sie dafür benötigen, ist ein möglichst einfacher und flexibel gestaltbarer Zugang zu den Serviceleistungen der Güterbahnen. Deren Systeme benötigen ein hohes Maß an Planbarkeit. Jedenfalls war das bisher so, doch die Zeiten ändern sich.

Bild: ÖBB Rail Cargo Group

Man muss sich nur die Schilderungen der Manager der großen europäischen Güterbahnen anhören, um das zu begreifen. Die Verantwortlichen haben nur mehr wenig mit ihren Vorgängern in den 1990er Jahren gemeinsam. Sie sind technologieaffin und handeln kundenorientiert. Vor 20 Jahren mussten sich die Industriebetriebe und Handelsunternehmen bei der Durchführung von Güterverkehren auf der Schiene noch an die Abläufe bei den Bahngesellschaften anpassen. Heute tun deren Mitarbeitende alles, damit sich für die verladende Wirtschaft der Zugang zum Verkehrsträger Schiene so einfach wie möglich gestaltet. Mit dem IT-Tool SmartLink der ÖBB Rail Cargo Group zum Beispiel erhalten Bestands- und potentielle Neukunden mit wenigen Klicks Zugang zu allen für sie relevanten Informationen.

„Die Bahnlogistik wird nach der Pandemie eine Erfolgsdekade erleben", ist ÖBB RCG-Vorstand Thomas Kargl überzeugt.

Bahnlogistik ist schon lange keine Wissenschaft mehr, mit der in früheren Zeiten nur die Tarifeure und Fachleute mit einer Spezialausbildung umzugehen verstanden. Das Ziel der ÖBB Rail Cargo Group ist es, in den kommenden Jahren den Zugang zur Schiene für die Kunden laufend zu simplifizieren. „Die Bahnlogistik muss so einfach wie Lkw-Logistik werden", lautet ihr Ziel. Dafür arbeitet die RCG gemeinsam mit den europäischen Güterbahnen u.a. an neuen Waggontechnologien, die auf die Kundenbedürfnisse zugeschnitten und sehr variabel einsetzbar sind. Alles muss schneller und flexibler werden. Es geht um die bestmögliche Auslastung der Betriebsmittel, denn wenn etwas nicht so schnell wächst wie die von den Verkehrspolitikern proklamierte Nachfrage nach Transportlösungen auf der Schiene, dann ist das der Zugang zu diesem Verkehrsträger. Egal wie man es dreht und wendet, der Ausbau der Bahninfrastruktur bleibt ein langwieriger Prozess.

Dafür geht es bei den Produkten und Systemen schnell voran. Die ÖBB Rail Cargo Group entwickelt sich ganz bewusst zum Anbieter von End-to-End-Logistikkonzepten. „Als reiner Carrier befindet man sich immer in der Gefahr der schnellen Austauschbarkeit", bemerkt Vorstandsdirektor Thomas Kargl im Gespräch mit der *Österreichischen Verkehrszeitung*. Es folgt eine kurze Reflexion über die Güterbahn des neuen Zuschnitts. Sie bietet neben den Transporten auf der Schiene auch Konzepte für die Lager- und Zolllogistik, zur Konsolidierung und Dekonsolidierung bis hin zur Distribution in

▶

Auf den Südhafen-Verbindungen wächst der Transportbedarf im intermodalen Verkehr stetig.

klar definierten Gebieten an. Zwischen den Wirtschaftszentren pendeln hochfrequente und flexibel nutzbare Zugsysteme, die auch für Unternehmen mit kleineren Transportmengen offenstehen. „Was wir in absehbarer Zeit nicht anbieten werden, sind Konzepte im Bereich der Seefracht“, räumt Thomas Kargl ein.

Ansonsten lässt das Leistungsportfolio der RCG aber kaum mehr Wünsche offen. Das ist mit ein Grund, warum zum Beispiel ein internationales TV-Shopping-Unternehmen die Dienste des ÖBB Güterverkehrs beansprucht. Das speziell dafür entwickelte Logistikkonzept schließt neben den Bahntransporten von China, Rumänien, Polen und den Südhäfen nach Györ (Ungarn) Tätigkeiten in der Dekonsolidierung, Lagerlogistik und Distribution in mehreren Ländern ein.

Parallel dazu festigt die ÖBB Rail Cargo Group ihre Stellung in den für sie traditionellen Industrien. Aber auch hier führt kein Weg mehr an der Digitalisierung der unternehmensübergreifenden Abläufe, an der Bereitstellung von maßgeschneiderten Transportmitteln und an flexiblen Abläufen vorbei. „Die Vorlaufzeiten für unsere Planungen werden immer kürzer. Oftmals betragen sie nur mehr drei Monate, manchmal sogar weniger. Hier ist Flexibilität gefordert“, stellt Thomas Kargl fest. In der Holzindustrie etwa können Windwürfe oder Borkenkäfer-Szenarien die Beschaffungslogistik der Sägewerke innerhalb weniger Tage auf den Kopf stellen.

„Die Rundholztransporte sind länger und internationaler geworden. Aktuell befördern wir u.a. große Mengen von Ladestellen in Deutschland in die Verarbeitungsstätten der Tiroler Holzindustrien“, berichtet Thomas Kargl. Als großen Vorteil betont er die Befähigung der ÖBB Rail Cargo Group zur Durchführung von Bahntransporten in durchgängiger Eigentraktion in zwölf europäischen Ländern. Dazu seien nur wenige Mitbewerber imstande. Die RCG beförderte zuletzt rund 100.000 beladene Waggons. Das entspricht in etwa einer Transportmenge von 5 Mio. Tonnen an Rund- und Schnittholz. Auch im ausgehenden Verkehr der Sägewerke verzeichnet der Schienengüterverkehr ein steigendes Mengenaufkommen.

Dafür müssen die Spezialisten des Unternehmens aber einiges tun. So geschehen bei einem Großprojekt für die Tiroler Binderholz Gruppe. Von ihr erhielt die Rail Cargo Group den Auftrag für die Durchführung von Bahntransporten von Hallein in den Hafen Antwerpen. Dabei wurde das Brettsperrholz zunächst in Waggongruppen nach Wels befördert und von dort im TransNET der Rail Cargo Group weiterbefördert. Alle Transporte – insgesamt waren das 42 Laaprs-Waggons (dies entspricht ca. 105 Lkw-Fahrten) – mussten pünktlich am Seehafenterminal eintreffen. Diesbezüglich steht der Verkehrsträger Schiene den Lkw-Transporten um nichts nach. „Unsere Spezialisten für die Verladung und Ladungssicherung waren ziemlich gefordert“, bemerkt Thomas Kargl im Rückblick. Aber letztlich sei auch das ein Baustein in der End-to-End-Logistikstrategie.

JOACHIM HORVATH

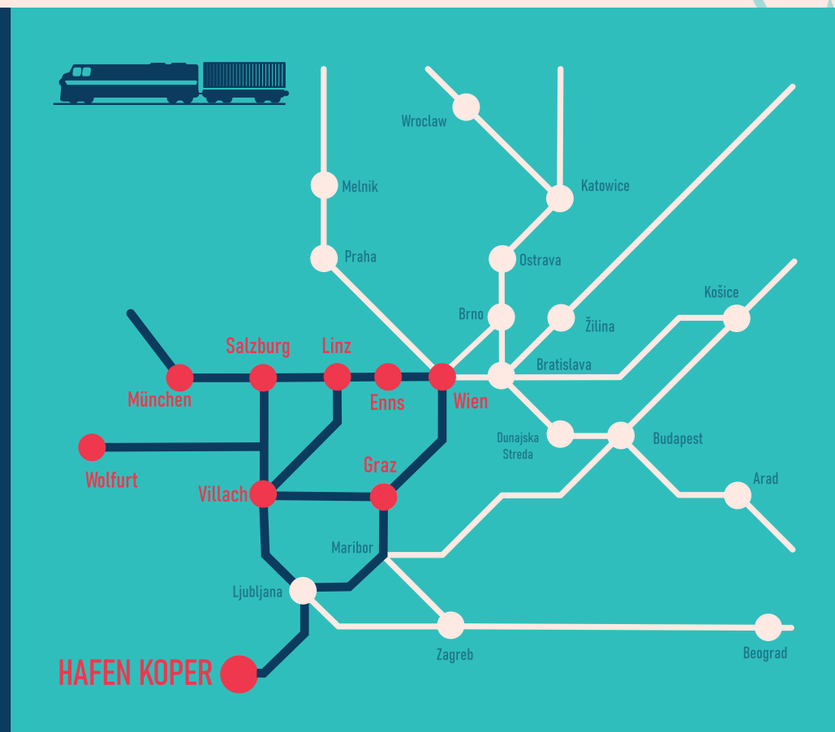
Container Marktführer in der Adria.

Erhöhung der Kapazität des Containerterminals bis 2022 (bis zu 1,5 Mio. TEU).

Wöchentliche Liniendienste mit Mittelmeer und Fernost mit kurzen Transitzeiten.

Tägliche intermodale Verbindungen mit Österreich.

Verbessern Sie Ihre Transportnachhaltigkeit über Koper.



Was den Hafen Antwerpen zur Top-Adresse für Break Bulk macht

Binderholz aus Tirol bescherte dem Hafen Antwerpen kürzlich ein ganz spannendes Projekt im Bereich der Leimbinder. Auch andere Break Bulk-Verlader zählen zum Kreis der Stammkunden. Sie kommen hier in den Genuss von effizienten und digitalisierten Serviceleistungen, wie man sie aus dem Segment Container kennt.

Bild: Hafen Antwerpen

Das Segment Break Bulk steht im Hafen Antwerpen für ein Jahresaufkommen von 9,2 Mio. Tonnen (exklusive RoRo) gut.

WIEN. Keine Frage, der Container hat die Schifffahrtsindustrie revolutioniert. Sein Einsatz macht die interkontinentale Transportlogistik zur See schneller und effizienter. Doch ihm sind Grenzen gesetzt. Sie verschwimmen durch den Einsatz von Flat Racks, Open Top Units und anderem Spezialequipment zwar zusehends. Jedoch gibt es noch immer Maschinen, Anlagenteile und Projektladungen, deren Abmessungen oder Stückgewichte die Möglichkeiten in der Linienschifffahrt übersteigen. Oder die Frachtraten sind so hoch, dass sich die Verlader und ihre Partner aus dem Kreis der Logistikdienstleister gezwungenermaßen nach Alternativen zur Containerlogistik umsehen.

Letztgenannter Sachverhalt bewirkte in den vergangenen Monaten die Verlagerung von preissensiblen Gütergruppen von der Linien- hin zur Stückgutschifffahrt beziehungsweise zu den RoRo-Carriern. Vor allem Holz- und Stahlprodukte sind davon betroffen. Beide Branchen erleben gerade eine Sonderkonjunktur. Holz aus Österreich ist in Nordamerika so gefragt wie schon lange nicht mehr. Diesem Umstand verdankte der Hafen Antwerpen zuletzt ein viel beachtetes Großprojekt. Am Terminal von Nova Natie wurde Brettschichtholz von Binderholz mittels Anlieferung per Bahntransport empfangen, zwischengelagert und für die Verschiffung in mehreren Tranchen nach Cleveland im US-Bundesstaat Ohio verladen.

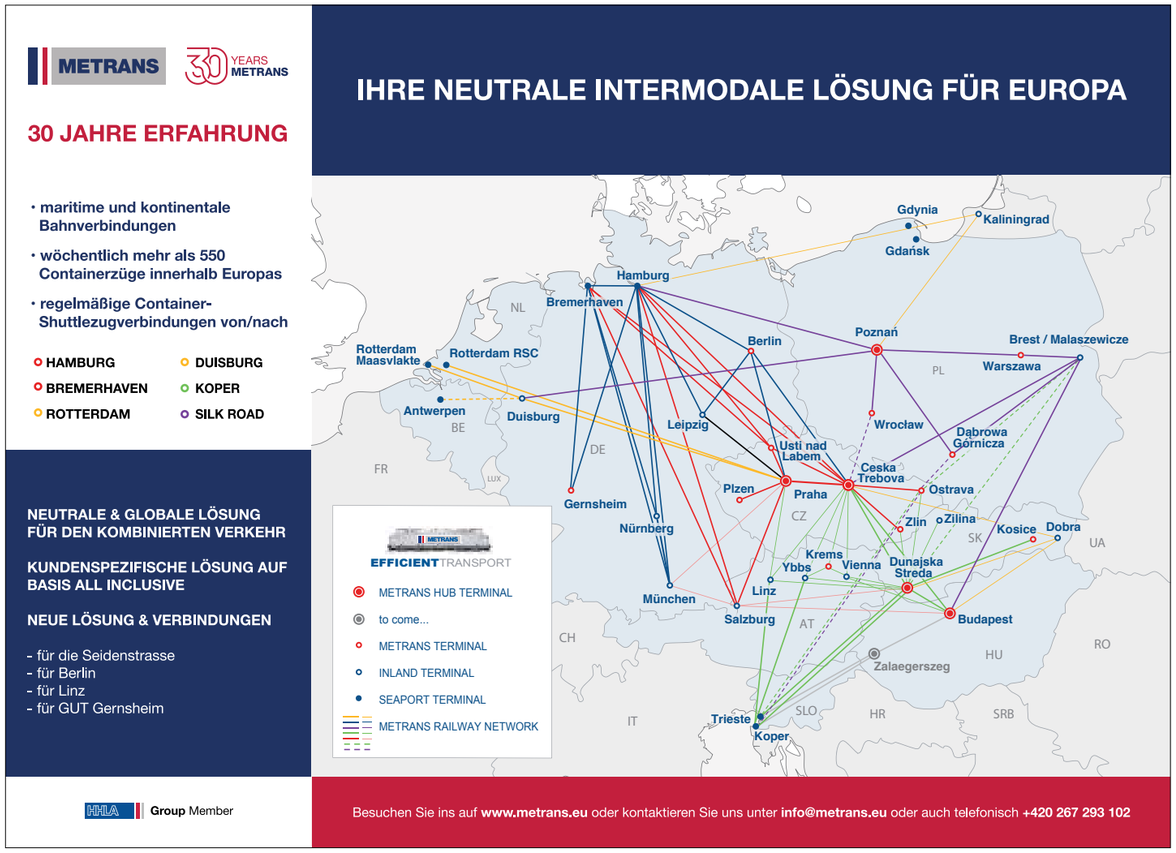
Es war ein Projekt, das sich offenbar herumspricht. In der Zwischenzeit sind im Hafen Antwerpen Anfragen für weitere Holzverladungen eingetroffen. Als Drehscheibe für die Verschiffung und den Empfang von Break Bulk oder High & Heavy Cargo gilt der belgische Seehafen in Fachkreisen als führend in Europa. Schon angehende Jungspediteure bekommen das in der Berufsschule vermittelt. Es gibt in Antwerpen 15 hochspezialisierte Multipurpose Terminals. Sie werden von Unternehmen wie AET, Coil Terminal, Euroports, ICO, Katoen Natie, Mexiko Natie, Nova Natie, C. Steinweg oder Zuidnatie betrieben. Ihre Standorte bieten viel Platz und bei Bedarf bis zu 40 Tage „free storage time“. Auch das notwendige Equipment für die Manipulation der Stück- und Schwergüter ist vorhanden. Besondere Erwähnung verdient der 800 Tonnen Schwimmkran „Brabo“.

Damit das so bleibt, investieren die ausnahmslos privaten Terminalbetriebe konsequent in die Modernisierung ihrer Anlagen und in die Erweiterung des Leistungsspektrums. Ein neuer Trend ist die Bereitstellung von Flächen für die Teil- und Komplettassemblierung von Anlagen, Großmaschinen und Projekten. Das ist zwar mit Zusatzkosten verbunden. Jedoch ersparen sich die Auftraggeber damit viel Aufwand in den Zielländern. Entweder müssten sie dafür ihre Monteure und Techniker in andere Weltregionen entsenden. Das ist in Anbetracht der strengen Bestimmungen im Zusammenhang mit

▶

Bild: Hafen Antwerpen

Mag. Walter Holzhammer vertritt den Hafen Antwerpen in Österreich und Ungarn.



F - K

Fronius International GmbH
Schweißtechnik, Solarelektronik, Batterieladesysteme / 4643 Pettenbach
TEU / Jahr: 1.800
Absatzmärkte: USA, Kanada, Mexiko, Brasilien, Australien, Indien, Thailand, China, Japan, Südkorea, Singapur, Südafrika
Verschiffungshäfen: Bremerhaven, Hamburg

Getzner Textil AG
Hersteller von Textilstoffen / 6700 Bludenz
TEU / Jahr: 474
Absatzmarkt: Westafrika
Verschiffungshäfen: Antwerpen, Bremerhaven, Hamburg

Greiner Extrusion GmbH
Extrusionstechnik / 4542 Nussbach
TEU / Jahr: 30
Absatzmärkte: weltweiter Versand
Verschiffungshäfen: Bremerhaven, Hamburg, Koper

Hagleitner Global Hygiene GmbH
Hygiene und Reinigungsindustrie / 5700 Zell am See
TEU / Jahr: 48
Absatzmärkte: Australien, Bahrain, Israel, Kuwait, Malediven, Mexiko, Qatar, Saudi Arabien, Südafrika, Zypern
Verschiffungshäfen: Bremerhaven, Hamburg, Koper, Triest

Hasslacher Holding GmbH
Holzindustrie / 9751 Sachsenburg
TEU / Jahr: 6.100
Absatzmärkte: Afrika, Asien, Australien, Kanada, Levante, Mittlerer & Naher Osten, USA
Verschiffungshäfen: Bremerhaven, Hamburg, Koper, Rijeka, Triest

Holzindustrie Stallinger G.m.b.H.
Holzindustrie / 4890 Frankenmarkt
TEU / Jahr: 5.000
Absatzmärkte: USA, Japan, Saudi Arabien, Oman, Kuwait, Vereinigte Arabische Emirate, Israel, Quatar, Philippinen
Verschiffungshäfen: Bremerhaven, Hamburg, Koper, Triest

Johann Offner Holzindustrie Ges.m.b.H
Holzindustrie / 9400 Wolfsberg
TEU / Jahr: 900
Absatzmärkte: Pakistan, Indien, China, Japan, Südkorea, Türkei
Verschiffungshäfen: Koper, Triest, Rijeka (sehr wenig)

Julius Blum GmbH
Beschlägeindustrie / 6973 Höchst
TEU / Jahr: 9.000
Absatzmärkte: weltweiter Versand
Verschiffungshäfen: Hamburg, Rotterdam, Koper, Triest

KTM Group
Motorradindustrie / 5230 Mattighofen
TEU / Jahr: 2.896
Absatzmärkte: weltweiter Versand
Verschiffungshäfen: Hamburg, Bremerhaven

Bild: Port of Antwerp

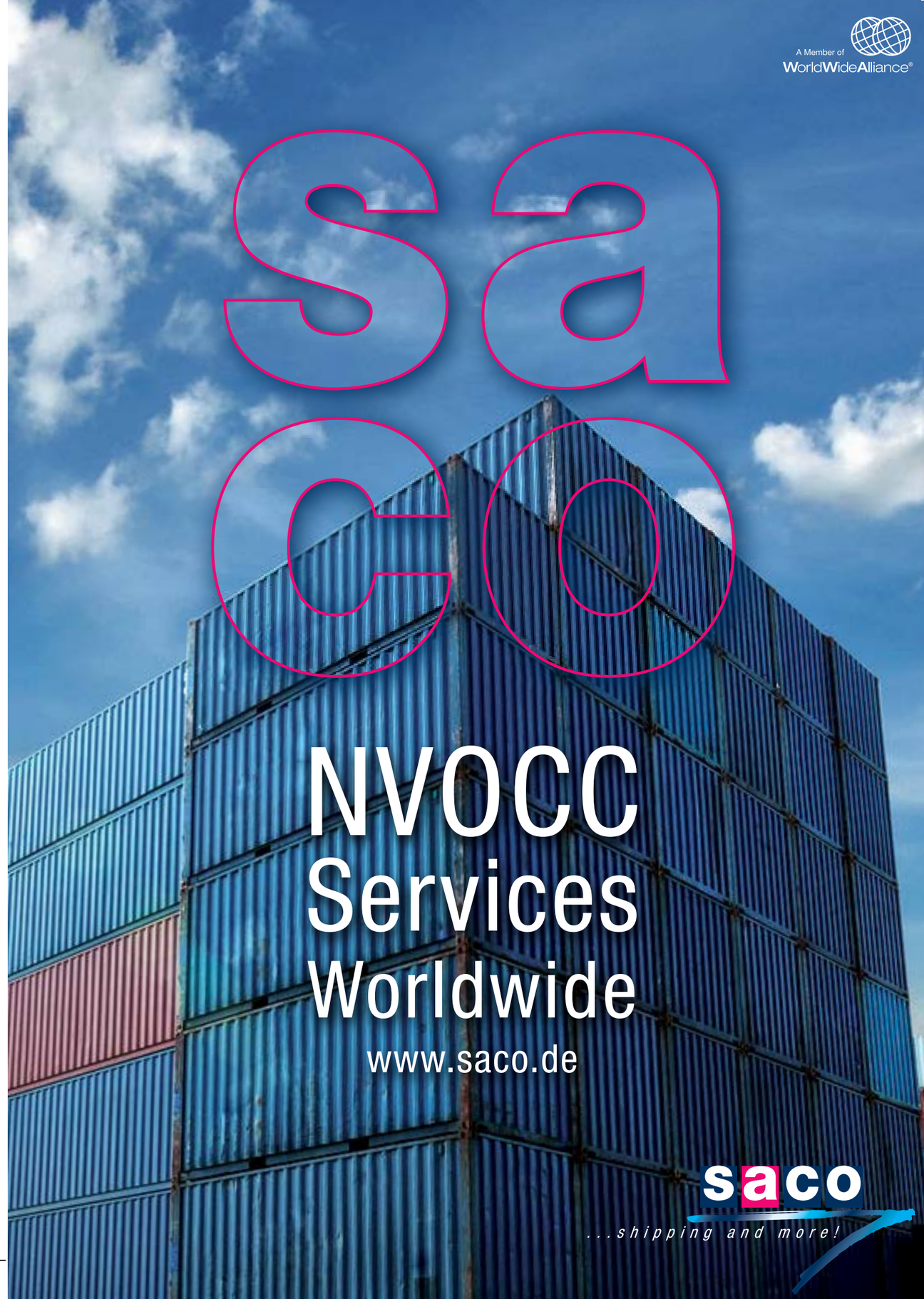
Sieben Steel Service Center stärken die Position von Antwerpen im globalen Wettbewerb.

Covid-19 gerade ein schwieriges Thema. Als Alternative steht die Beauftragung von lokalen Subfirmen im Raum. Das wirft die Frage auf, ob deren Spezialisten die ihnen übertragenen Montage- und Installationstätigkeiten in der gewünschten Qualität durchführen können.

Der Umschlag von konventionellen Stückgütern gilt gemeinhin als eine sehr arbeitsintensive und anstrengende Disziplin. Er ist eng verknüpft mit der Tätigkeit von Unternehmen mit Spezialkenntnissen im Bereich der Exportverpackungen. Sie gibt es in Antwerpen in ausreichender Anzahl. Dadurch herrscht in der täglichen Praxis ein gesunder Wettbewerb. „Die verladende Wirtschaft profitiert davon in Form von flexiblen und preislich attraktiven Dienstleistungen“, bemerkt Mag. Walter Holzhammer, Repräsentant des Hafen Antwerpen in Österreich und Ungarn, gegenüber dieser Zeitung. Mit Stolz erfüllt die Verantwortlichen zudem das IT-Tool „Bulkchain“. Mit ihm behält die Exportwirtschaft stets den Überblick über den Status ihrer Fracht im belgischen Seehafen – und das in Echtzeit!

Antwerpen ist von Österreich und Zentraleuropa ausgehend per Lkw, Bahn und Binnenschiff erreichbar. An den trimodalen Terminals der Umschlagbetriebe können bis zu 120 Meter lange Bargen anlegen. Als weiteren Pluspunkt erachten die Spezialisten der Projektspeditionen das große Angebot für konventionelle Verschiffungen. Monatlich gibt es 200 Abfahrten für Break Bulk in alle Weltregionen. Die Reedereien profitieren dabei von der räumlichen Nähe zu den westdeutschen Industriezentren am Rhein und an der Ruhr. Ihre Schiffe erhalten so relativ einfach die benötigte Grundauslastung. Es kommt eher selten vor, dass eine Abfahrt allein mit einem Break Bulk-Auftrag oder mit einem Projekt voll ausgelastet ist.

JOACHIM HORVATH



Zahlreiche Unternehmen aus der Holzbranche nutzen das Multipurpose-Terminal im Hafen Antwerpen als europäische Logistik-Drehscheibe.

Foto: Nova Natie

Nova Natie: Umschlag für Mega-Massivholzprojekt

ANTWERPEN. Nova Natie ist ein asset-basierter Terminalbetreiber im Hafen Antwerpen. Das Unternehmen in Familienbesitz spielt eine wichtige Rolle im Binderholz Projekt „INTRO“. In Cleveland im US-Bundesstaat Ohio entsteht dabei um rund 130 Mio. Euro ein neungeschossiges Gebäude mit 288 Wohneinheiten und integriertem Shoppingcenter. Es handelt sich dabei um das größte Massivholzprojekt in den USA.

Beim Projekt „INTRO“ wurden die Massivholzelemente von der ÖBB Rail Cargo Group in den Hafen Antwerpen verbracht. Dort kam Nova Natie ins Spiel: Der in Antwerpen ansässige Terminalbetreiber übernahm die Umladung auf die Break Bulk-Schiffe der Reederei Spliethoff, die diese bis in den Hafen Cleveland transportierte.

„Der Umschlag erfordert neben Flexibilität und Hafenerfahrung auch die notwendigen Anlagen, um die Fracht von den Bahnwagen auf das Schiff verladen zu können“, erklärt Ardian Lekaj, Commercial Director der Nova Natie Group. Im Vordergrund dabei stehe einerseits die Sicherheit der Hafenarbeiter, aber auch die Qualität der Dienstleistung, damit es zu keinerlei Beschädigungen kommt. Die Aufgabe der Nova Natie bestand auch darin, die Fracht sicher im Schiff zu verstauen.

Pro Jahr schlägt das Unternehmen rund 1 Mio. Tonnen Fracht um. Dabei kommen sowohl festangestellte Mitarbeitende zum Einsatz, als auch nach Bedarf Dockarbeiter aus einem Pool des Hafen Antwerpen. So arbeiten täglich durchschnittlich 150 Personen im Vollzeitäquivalent an den Standorten von Nova Natie im Hafen Antwerpen, erklärt Ardian Lekaj das System.

Nova Natie betreibt das Churchill Terminal, welches sich im Churchill Dock am rechten Ufer im Antwerpener Hafen befindet. Die Hafenanlage hat eine Gesamtfläche von 27 Hektar mit 1,2 Kilometer Kailänge für die Abfertigung von Hochseeschiffen, Küstenschiffen und Binnenschiffen. Das Unternehmen betreibt eine Lagerkapazität von insgesamt 190.000 m²; davon befinden sich 70.000 m² Lagerfläche direkt am Terminal und 120.000 m² an drei weiteren Standorten im Hafengebiet.

Der Terminalbetreiber ist spezialisiert auf die Be- und Entladung von Containern, sowie den Umschlag von RoRo, Stück- und Schüttgut, Maschinen, Metall und Stahl, Holz und Sperrholz oder Agrarrohstoffen. Am Mehrzweckterminal werden unterschiedlichste Güter abgefertigt, darunter Kaffee, Kakao, Reis, Zucker oder auch Holzpellets zum Heizen.

BARBARA SCHUSTER

IMPRESSUM Österreichische Verkehrszeitung/LogEASTics

Herausgeber: Horvath Verlag GmbH; Firmenbuchnummer: FN 178318h; Verlags- und Medienanschrift/Adresse: Stockerauerstraße 1, 2104 Spillern/Austria. Telefon: (0043) 2266/80 105 DW 10, Fax: (0043) 2266/ 80 105 DW 30, e-mail: office @oevz.com. Herausgeber und Chefredakteur: Joachim Horvath; Redaktion: Barbara Schuster; Aboverwaltung: Katharina Kakuska; Grafik und Layout: Andrea Weis; Anzeigen: Waltraud Winkler (DW 12); Jahresabonnement: LogEASTics = 72 € (exkl. MwSt.); Österreichische Verkehrszeitung + LogEASTics = 240 € (exkl. MwSt.); Bank: BLZ 19520; Bankhaus Krentschker (Wien), Account: 1.800.089.649. LogEASTics erscheint monatlich, ÖVZ erscheint wöchentlich. Druckauflage ÖVZ: 10.000; Hersteller: Rötzer-Druck, Joseph-Haydn-Gasse 32, 7000 Eisenstadt; Austria

Navigate

Navigate vermittelt einen nahezu vollständigen Überblick über die effizientesten Verbindungen per Deepsea, Shortsea, Schiene oder Binnenschiff, die über Rotterdam möglich sind.
Navigate zeigt Ihnen nicht nur die beste Transportroute an, sondern nennt Ihnen auch die Laufzeit und listet die Logistikunternehmen auf, mit denen Sie zusammenarbeiten könnten.
Zudem wurde ein Leerdepot-Planer erstellt, so dass Sie Ihre Leercontainer, in Abstimmung mit Ihrem Logistikpartner, neu positionieren können.
Navigate wurde speziell für Unternehmen konzipiert, die den Container-Transport für ihre Lieferkette in noch intelligenterer Weise nutzen wollen.

rotterdam.navigate-connections.com

Port of Rotterdam

Fokus auf „dry cargo“: Spliethoff hat große Österreich-Ambitionen

Stärker als bisher möchte die Reederei Spliethoff künftig in das Bewusstsein der österreichischen Exportwirtschaft und Logistikbranche rücken. Die niederländische Reederei betreibt sogenannte Mehrzweckschiffe für den Transport von Break Bulk sowie Containerfrachten und unterstützte damit zuletzt das USA-Projekt der Firma Binderholz.

WIEN. Etwa 6.400 Kilometer beträgt die Distanz zwischen dem Hafen Antwerpen und Cleveland im US-Bundesstaat Ohio. Der „Cleveland Express Service“ der Reederei Spliethoff absolviert diese Strecke im 14-tägigen Intervall. Zum Einsatz kommen Schiffe mit 12.000 Tonnen Tragfähigkeit. Sie passen von den Abmessungen her betrachtet durch die Schleusen entlang der „Great Lakes“-Route von Montreal bis in den Mittleren Westen der USA. Containerschiffen mit 9.000 TEU Kapazität bleibt das verwehrt. Außerdem bestehen von der Güterstruktur betrachtet ganz spezielle Anforderungen. Es werden hier viel Holz- und Stahlprodukte transportiert, nicht zu vergessen große Teilpartien für Projekte. Dafür sind die mit eigenen Kränen ausgestatteten Schiffe der Spliethoff-Flotte prädestiniert.

Darüber hinaus können unter Deck Container befördert werden. „Davon machen unsere Kunden auch Gebrauch“, bemerkt Bart Peters vom „Great Lakes Department“ bei Spliethoff gegenüber der *Österreichischen Verkehrszeitung*. Für das „INTRO Cleveland“-Projekt von Binderholz wurden laut seinen Angaben rund 6.000 Kubikmeter Break Bulk und 100 Container verschifft. Alles war aus guten Gründen minutiös geplant. Weder im Hafen von Cleveland noch auf der nahegelegenen Baustelle gab und gibt es freie Flächen für die Zwischenlagerung von Holzprodukten. Folglich musste ein Logistikkonzept für Lieferungen Just-in-time aus Europa heraus entwickelt und umgesetzt werden.

Der „Cleveland Europe Express“ bewältigt die Strecke von Antwerpen nach Ohio in 15 Tagen.

Bild: Spliethoff

Dazu muss man wissen, dass Lagerkapazitäten für Container und konventionelles Stückgut derzeit in so gut wie allen Häfen der Welt knapp sind. Das ist für Verschiffungen in Richtung der „Great Lakes“ aber ein wichtiger Faktor. Bei extremen Wetterverhältnissen ist die Route für die Handelsschifffahrt gesperrt. Dann ergibt es keinen Sinn, die Schiffe auf die 15-tägige Reise von Antwerpen nach Cleveland zu schicken. Besser man wartet ein paar Tage oder Wochen zu, bis sich die Situation wieder gebessert hat. Vor allem, wenn man sich wie beim Spliethoff-Dienst das Lagergeld im Hafen Antwerpen erspart. Die Vereinbarung der Reederei mit Nova Natie sieht das vor. Andere Hafenlogistiker in Europa stellen Exporteuren nach Ablauf von klar definierten Fristen ein Lagergeld von 300 USD pro Container und Tag in Rechnung.

Das kann bei vier separat abgewickelten Break Bulk Verschiffungen und acht Abfahrten mit Containersendungen von Binderholz ins Geld gehen. Doch bei dem Projekt hat alles reibungslos funktioniert. Das nährt bei Bart Peters die Hoffnung auf Anschlussgeschäfte in Österreich. „Wir wollen uns in Zukunft stärker in Zentraleuropa engagieren“, trifft er eine klare Ansage. Sie richtet sich insbesondere an kleine bis mittelgroße Exporteure und deren Logistikpartner mit hohen Anforderungen an die Transportlogistik nach Nordamerika. Ihren Verantwortlichen ruft er die regelmäßigen Bahnverkehre von Österreich nach Antwerpen und die anschließenden Verschiffungen vom Nova Natie-Terminal nach Cleveland in Empfehlung. Das Konzept könnte bald ein Gegenstück in der Adria bekommen.

Spliethoff feiert in 2021 das Jubiläum des 100-jährigen Bestehens. Das Unternehmen mit Hauptsitz in Amsterdam betreibt eine Flotte bestehend aus 50 Mehrzweckschiffen mit 12.000-23.000 DWT. Jedes davon ist mit verstellbaren Zwischendecks und eigenem Kranequipment ausgestattet. Letzteres kann im Tandem-Hub bis zu 1.400 Tonnen schwere Frachtstücke be- und entladen. Die Zusammenarbeit mit dem Hafen Antwerpen ist laut Bart Peters dem Umstand der hier traditionell starken Fokussierung auf das Segment Break Bulk geschuldet. Im Unterschied dazu sei in Rotterdam die Containerschifffahrt der prägende Faktor. Hier dominierten die großen Linienreedereien mit ihren systematisierten Prozessen das Geschehen. Hingegen betreue Spliethoff gerne auch Kunden mit individuellen und arbeitsintensiven Transportaufgaben.

JOACHIM HORVATH

Bild: Spliethoff Group

Bart Peters trägt die Verantwortung für das „Great Lakes Department“ von Spliethoff.

TRANSPORT/LOGISTIK

Bahnlogistik – einfach, flexibel, transparent und digital

Seit 24 Jahren überzeugt die Rail&Sea Logistics GmbH mit Lösungen, die den Transportmarkt auf Europas Schienen vereinfachen. Innovationskraft bleibt die Stärke des Salzburger Bahnlogistik-Spezialisten, wie das GPS-Tracking-System für jede einzelne Bahnfracht belegt und die Geschäftsführer Friedrich Ahammer und Ralf Kirion gegenüber dieser Zeitung bekräftigen.

Bilder: Rail&Sea Logistics

In Ländern mit einer schwach ausgeprägten Bahnlogistik-Landschaft tritt Rail&Sea mit eigenen Güterbahnen auf.

WIEN. Aufgrund der geänderten logistischen Herausforderungen durch den Fall des „Eisernen Vorhangs“ und den Erweiterungsprozess der Europäischen Union entstand Mitte der 1990er Jahre ein neuer Markt für innovative Transportunternehmen in Europa. Damals schlug die Geburtsstunde für die Rail&Sea Logistics GmbH. Mittlerweile ist die internationale Spedition mit integrierten Eisenbahn Verkehrsunternehmen (EVU) an 21 Standorten in zehn Ländern präsent. Das Team entwickelt und realisiert laut eigenen Angaben effiziente Transportkonzepte mit einem hohen Kosten-Nutzen-Faktor. „Tarifdschungel, undurchsichtige Zugbewegungen und bürokratische Hürden gibt es keine. Einmal eingerichtet, gestalte sich der Bahntransport für die Kunden so einfach wie die Aufgabe eines Pakets, verspricht die Geschäftsführung und beantwortet die folgenden Fragen.

· *ÖVZ:* Wie positioniert sich die Rail&Sea Logistics GmbH im Marktsegment der Bahnlogistik? Wodurch unterscheidet sich das Unternehmen von den anderen Anbietern?

FRIEDRICH AHAMMER: Als die Rail&Sea 1997 von Robert Greisberger gegründet wurde, stand die reine Bahnspedition mit Schwerpunkt Papier im klaren Fokus. Schnell sind wir mit unseren Kunden vor allem in Ost- und Südeuropa gewachsen. Heute sind wir mit verschiedenen Standorten in 10 Ländern in Europa präsent. Neben der Organisation von internationalen Bahnlogistikkonzepten betreibt die Rail&Sea dort Terminals für den Umschlag Schiene/Straße inklusive der Vor- und Nachläufe per Lkw. Daneben übernehmen wir auch den Verschub und die Bahnwagensteuerung unserer Kunden.

Seit den ersten Tagen steht bei uns das Thema Innovation für den Verkehrsträger Schiene auf der stetigen Agenda. Neue Transportlösungen, wie zum Beispiel selbst entwickelte Ladegestelle oder spezialisierte Container-Systeme (MULTIBOX), bringen erhebliche Effizienzsteigerungen für unsere Kunden. Mit unseren Digital Services für automatisierten Datenaustausch – inklusive einer GPS basierten Zug- und Bahnwagensteuerung, sowie unsere “eWarehouse-Plattform” – setzen wir komplexe Lösungen in einfacher Form für unsere Kunden um. In einzelnen Ländern mit einer eher schwachen Landschaft von Eisenbahn Verkehrsunternehmen sind wir als EVU selbst operativ aktiv.

In Summe sind wir als Rail&Sea Logistics ein Komplettanbieter rund um das Thema Schiene und EVU mit einem breiten Spektrum auf Basis digitaler Prozesse.

· Gibt es Branchenschwerpunkte, die von Ihrem Unternehmen besonders intensiv betreut werden?

FRIEDRICH AHAMMER: Papier – aber auch andere forstwirtschaftliche Produkte haben immer noch einen bedeutenden Anteil für die Rail&Sea, insbesondere für die Logistik von konventionellen/verpackten Gütern. Industrie- und Konsumgüter spielen inzwischen eine vergleichbare Rolle. Wachstumsmotor der vergangenen Jahre waren vor allem Flüssig- und Schüttgüter, die zwischenzeitlich einen erheblichen Beitrag am Gesamtvolumen leisten.

Güter auf die Schiene verlagern, ist einer der Schwerpunkte bei Rail&Sea. Hier ist der weitere Aus-

▶

Spezielle Container-Systeme bewirken erhebliche Effizienzsteigerungen für die Kunden.

bau unserer Containerflotte für Schüttgüter sowie Siloprodukte in Verbindung mit effizienten Bahnwagen im Fokus. In der konventionellen Logistik steht ebenso die Verlagerung von Konsumgütern auf die Schiene oben auf der Rail&Sea-Agenda.

· Rail&Sea Logistics betreibt eigene Umschlagterminals und Logistikläger. Wo befinden sich diese Standorte – und planen Sie einen Ausbau dieses Netzwerks?

RALF KIRION: Wir sprechen in diesem Zusammenhang gerne von „Railports“. Wir betreiben und nutzen unsere multifunktionalen Anlagen schwerpunktmäßig in Deutschland, Polen, Rumänien, Serbien und Italien. Dabei geht es immer um den Verkehrsträgerwechsel Schiene/Straße. Ein effizienter Umstieg ist der wichtigste Faktor für erfolgreich funktionierende Bahnlogistik-Systeme. Das Rail&Sea-Netzwerk wächst traditionell mit den geografischen Anforderungen unserer Kunden.

· Zur Rail&Sea Gruppe gehören auch eigene Bahngesellschaften. Für welche Länder gilt das, und ist auch hier eine Erweiterung der Strukturen vorgesehen?

FACTBOX RAIL&SEA LOGISTICS GMBH

Firmengründung: 1997

Firmensitz: Seekirchen am Wallersee (Salzburg)

Standorte: Österreich, Belgien, Deutschland, Italien, Kroatien, Mazedonien, Polen, Rumänien, Serbien und Slowenien

Mitarbeiter: 150

Transportaufkommen: 3,5 Mio. Tonnen in 2020

Gruppenumsatz (2020): Über 50 Mio. Euro

Bild: Rail&Sea Logistics

FRIEDRICH AHAMMER: Durch unsere Anfänge in Polen und Rumänien, betreiben wir unter anderem seit vielen Jahren Anschlussbahnen mit eigenen Fahrzeugen und Mitarbeitern. EVU mit Streckenlokomotiven gibt es mittlerweile in Kroatien, Slowenien und seit Jahresbeginn in Rumänien. Bei unseren Rail&Sea-Ganzzügen fahren die Lokomotiven im Langlauf durchgehend durch halb Europa. Das schafft schlanke Prozesse und schnelle Umlaufzeiten.

· Wie beurteilen Sie die Zusammenarbeit mit den privaten und staatlichen Bahngesellschaften? Wo liegen die Vor- und Nachteile dieser Anbieter?

RALF KIRION: Partnerschaften für eine gut funktionierende Supply-Chain auf der Schiene sind uns sehr wichtig. Am Ende ist das Ergebnis eines smarten und gut funktionierenden Produktes neben dem Preis das Entscheidende für den Kunden. Deshalb arbeiten wir sowohl mit ausgesuchten privaten als auch staatlichen EVU sehr gut zusammen. Wichtig für uns ist es, die Stärken der Partner aus ihren jeweiligen geografischen Kerngebieten miteinzubinden.

· Was hat es mit dem Bereich „Sea“ im Firmennamen der Rail&Sea Logistics auf sich? Heißt das, dass Sie sich auch in der Seefrachtspedition engagieren?

FRIEDRICH AHAMMER: In den ersten Jahren spielte das Thema Schiffstransport noch eine bedeutende Rolle für das wachsende Unternehmen Rail&Sea.

TRANSPORT/LOGISTIK

Über die Jahre haben wir uns jedoch auf das Kerngeschäft „Rail” konzentriert. Daher bleibt für uns die klare Konzentration auf das Wesentliche wichtig und hält gleichzeitig unsere Strukturen schlank.

· Was würde der Rail&Sea Logistics die Tätigkeit in ihrem Kerngeschäft erleichtern? Gibt es da Dinge, die Ihnen ein besonderes Anliegen sind?

RALF KIRION: Die Harmonisierung der Eisenbahn in Europa hat wichtige und positive Weichenstellungen für die Zukunftsfähigkeit der Schiene im Güterverkehr gebracht. Weitere Schritte zur Vereinfachung der komplexen, nationalen Regelungen und Vorgaben sowie Insellösungen müssen beschleunigt vorangehen, damit der Sektor nicht den Anschluss im Wettbewerb mit der Straße verliert. Ein weiteres wichtiges Thema ist die „Kostenwahrheit“ beim Transport, welche den Schienenverkehr gegenüber dem Verkehrsträger Straße leider oftmals benachteiligt.

· Wie haben sich die Zugprodukte von und nach Österreich in den letzten Jahren entwickelt?

FRIEDRICH AHAMMER: Durch die Umstellung des Langlaufes auf durchgehende Traktion mit nur einer Lokomotive haben sich neue Möglichkeiten ergeben,

▶

CONTAINEREXPORT 2021

L-S

Lenzing AG
Faserindustrie / 4860 Lenzing
TEU / Jahr: 21.000
Absatzmärkte: Asien, Afrika, Amerika (generell weltweiter Versand)
Verschiffungshäfen: Hamburg, Bremerhaven, Rotterdam, Koper, Triest

Lisec Austria GmbH
Maschinenbau, Flach- und Isolierglas / 3353 Seitenstetten
TEU / Jahr: 1.500
Absatzmärkte: weltweiter Versand
Verschiffungshäfen: Antwerpen, Bremerhaven, Genua, Hamburg, Koper, La Spezia, Rotterdam, Triest

Mayr-Melnhof Holz Holding AG
Holzindustrie / 8700 Leoben
TEU / Jahr: 4.000
Absatzmärkte: Ostafrika, Mittlerer Ostern, Ferner Osten
Verschiffungshafen: Koper

Neuhofer Holz GmbH
Holzindustrie / 4893 Zell am Moos
TEU / Jahr: 60
Absatzmärkte: Südamerika, Naher Osten
Verschiffungshafen: Bremerhaven

Palfinger AG
Hebe-, Lade- und Handlingsysteme / 5101 Bergheim
TEU / Jahr: 2.360
Absatzmärkte: Amerika, Asien, Afrika, Australien
Verschiffungshäfen: Antwerpen, Bremerhaven, Hamburg, Koper, Triest

Pfeifer Holding GmbH
Holzindustrie / 6460 Imst
TEU / Jahr: 10.000
Absatzmärkte: in 90 Länder weltweit
Verschiffungshäfen: Hamburg, Rotterdam, Antwerpen, Bremerhaven, Koper, Triest

Pöttinger Landtechnik GmbH
Erzeugung, Handel und Vertrieb von Landmaschinen
4710 Grieskirchen
TEU / Jahr: 660
Absatzmärkte: AU, NZ, JP, CN, CL, CA, US
Verschiffungshäfen: Bremerhaven, Hamburg

Rauch Fruchtsäfte GmbH & Co OG
Lebensmittelindustrie / 6830 Rankweil
TEU / Jahr: 2.800
Absatzmärkte: weltweiter Versand
Verschiffungshäfen: Koper, Triest (35% Nord- und 65% Südhäfen)

S. Spitz G.m.b.H.
Nahrungsmittelindustrie / 4800 Attnang-Puchheim
TEU / Jahr: 1.800
Absatzmärkte: Australien, Naher und Mittlerer Osten, Afrika, Asien, USA
Verschiffungshäfen: Hamburg, Koper, Bremenhaven

Salinen Austria AG
Siedesalz für verschiedene Anwendungen / 4802 Ebensee
TEU / Jahr: 600
Absatzmärkte: Israel, Japan, Taiwan
Verschiffungshäfen: Koper, Triest

um schneller und vor allem pünktlicher zu produzieren. Weiter sind wir durch den Einsatz von eigenen Lokomotiven, Personal und digitaler Technik in der Lage, flexibler und schneller auf mögliche Abweichungen zu reagieren, was sich sehr positiv auf die Geschäftsentwicklung ausgewirkt hat.

· Welche Vision verfolgt die Rail&Sea Logistics GmbH in den nächsten Jahren?

RALF KIRION: Im Bereich der Digitalisierung planen wir für 2021 unsere neue App auszurollen. Weiter sind Innovationen bei Konsum-Produkten, Containerisierung – auch in Wagengruppen – sowie in den Bereichen Schüttgüter und flüssige Produkte geplant.

Und wie schon oben erwähnt, sind wir mit mit einem weiteren eigenständigen EVU in Osteuropa an den Start gegangen.

· Europa's Politiker propagieren laufend die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene. Was muss aus Ihrer Sicht passieren, damit sich dieses Ziel im gewünschten Umfang erreichen lässt?

FRIEDRICH AHAMMER:
- Bahnlogistik muss durch europaweit einheitliche Bestimmungen einfacher werden.
- Technische Standards müssen harmonisiert werden.
- Durchgehende Trassenbuchungen über mehrere Länder – und zwar nicht nur auf den Hauptkorridoren – wären wünschenswert.
- Oft verfügen sogar große Verlader über keinen Gleisanschluss mehr. Daher muss die Reaktivierung und der Neubau von Gleisanschlüssen noch stärker politisch und finanziell unterstützt werden.
- Rasche Umsetzung der digitalen automatischen Kupplung (DAK) – insbesondere dadurch erwarten wir uns einen massiven Effizienz-Schub für die Schiene.
- Mehr Transparenz für den Sektor.

JOACHIM HORVATH

MEILENSTEINE RAIL&SEA

1997 November:
Gründung von Robert Greisberger; Entwicklung integrierter Logistikkonzepte für die Papierindustrie in Österreich und Osteuropa; Aufbau bimodaler Papier- und Umschlag Terminals; Entwicklung eigener IT-Systeme für Bahn- und Lagerlogistik

1999 November:
Rail&Sea SRL Rumänien

2002 Oktober:
Rail&Sea Logistics Polska Spolka z.o.o

2004 Februar:
Rail&Sea NV, Belgien

2005:
Betrieb erster Anschlussbahnen

2005 März:
Rail&Sea d.o.o., Slowenien

2012:
Übernahme der Obel Logistik GmbH, Limburg

2015 Dezember:
Rail&Sea d.o.o., Kroatien

2016:
Start von Rail&Sea als EVU in Kroatien

2017 Jänner:
Rail&Sea Logistics GmbH, Deutschland

2018:
Roll-out MULTIBOX BULK und Silo-Container

2019:
Start EVU Ten-Rail in Slowenien, eigene Streckenlokomotiven im Einsatz

Bild: Rail&Sea Logistics

Friedrich Ahammer (links) und Ralf Kirion bilden gemeinsam die Geschäftsführung des Salzburger Bahnlogistik-Spezialisten.

Hapag-Lloyd „segelt“ im rauen Klima der Weltwirtschaft

Für Hapag-Lloyd Austria ist Hamburg einer der wichtigsten Verschiffungshäfen. Die Reedereiagentur verzeichnet seit Herbst 2020 eine immense Nachfrage nach Lösungen für Containerverschiffungen. Allein der Bedarf der Bestandskunden übersteigt deutlich das Angebot. Das Team im Wiener Büro tut sein Bestes.

WIEN. Mögen die Südhäfen noch so stark in den Markt drängen, so bleibt Hamburg für Hapag-Lloyd Austria weiter ein wichtiges Tor zur Welt. Dafür gibt es zwei Hauptgründe. Einerseits befindet sich in der norddeutschen Hansestadt die Zentrale der weltweit fünftgrößten Containerreederei. Das stattliche Gebäude am Ballindamm 25 liegt fünf Minuten Gehweg vom Hauptbahnhof entfernt. Die Mitarbeitenden am Hauptsitz sind sehr gut mit den Spezialisten der örtlichen Hafenlogistikunternehmen vernetzt. Dazu kommt die Beteiligung am hochautomatisierten Container Terminal Altenwerder (CTA) der HHLA Gruppe. Andererseits besetzt Hapag-Lloyd die Position als Marktführer im Transatlantik-Verkehr. Da liegt die starke Verbundenheit mit Hamburg und den anderen Häfen in der Nordrange auf der Hand.

„Die Nordhäfen sind für uns sehr, sehr wichtig“, stellt Daniel Hiesberger fest. Der Country Manager der Hapag-Lloyd Austria steht an der Spitze eines zehnköpfigen Teams mit Fokussierung auf den Vertrieb, das gerade eine turbulente Phase erlebt.

Seit der Firmengründung im Jahr 1970 ist Hamburg der Heimathafen für die Schiffe der Hapag-Lloyd.

Bild: Hapag-Lloyd

Aber davon später. Für ihn hat der Hafen Hamburg in den letzten Jahrzehnten perfekte Logistikketten in das zentraleuropäische Hinterland aufgebaut. „Die Prozesse der Containerterminals sind sehr gut organisiert. Auch die Verknüpfung mit den Vor-/Nachläufen per Lkw und zu über 90 Prozent auf der Schiene funktionieren einwandfrei. Die Zugverbindungen von und nach Hamburg sind perfekt organisiert“, lautet seine Einschätzung.

Letzteres zählt für ihn zu den springenden Punkten im Österreich-Verkehr. Wenn Logistikunternehmen kurzfristig Umstellungen benötigen, können sie aus einem immensen Angebot an Bahnverkehren wählen. In anderen Seehäfen besteht hingegen schnell die Gefahr des Versäumens einer Schiffsabfahrt, was in der momentanen Situation in einer mittleren Katastrophe münden kann. Außerdem gibt es von Hamburg ausgehend hochfrequente Liniendienste in alle für den Welthandel relevanten Wirtschaftszentren. Diese Kombination verleiht dem norddeutschen Universalhafen ein Alleinstellungsmerkmal. Zwar engagieren sich auch die Mitbewerber verstärkt im Hinterland. „Jedoch schläft die Hamburger Hafenwirtschaft nicht“, beobachtet Daniel Hiesberger aufmerksam.

▶

Bild: HHLA

Am Container Terminal Altenwerder laufen die meisten Prozesse hoch automatisiert.

Für Hapag-Lloyd ist das beruhigend in einer Situation, wie sie die Reederei noch nie erlebt hat und die bis in das dritte Quartal 2021 anhalten dürfte. „Wir sind lösungsorientiertes Arbeiten gewöhnt. Dafür schätzen die Kunden aus der Logistikbranche unser Geschäftsmodell“, bemerkt Daniel Hiesberger im Gespräch mit der *Österreichischen Verkehrszeitung*. Aber derzeit ist es mit den Lösungen nicht weit her. Jetzt gibt es oft keine maßgeschneiderten Konzepte mehr, und es gibt auch nichts mehr zu optimieren. In so gut wie allen für die globale Containerschifffahrt wichtigen Fahrtgebieten übersteigt die Nachfrage der Kunden den Bedarf. Die Betroffenen reagieren darauf zusehends mit Unverständnis. Die Klagen häufen sich – und der Ton zwischen den Beteiligten in den Supply Chains wird rauer.

„Am Nordatlantik könnten wir das Aufkommen aus Österreich heraus derzeit wahrscheinlich verdoppeln“, sagt Daniel Hiesberger. Allerdings fehlen Hapag-Lloyd die Möglichkeiten dafür, weil auch der Markt für Schiffscharterungen leergefegt ist. Was man tun konnte, wurde getan. Das führte auf bestimmten Routen zu Kapazitätserhöhungen um bis zu 20 Prozent. Auch bei den Leercontainern unternimmt die deutsche Linienreederei alle erdenklichen Anstrengungen. In der Kalenderwoche 15 wurde eine Großbestellung für 150.000 TEU in Auftrag gegeben. Trotzdem treten permanent Engpässe auf. Man könne den Kunden nur raten, Ruhe zu bewahren, lautet der Appell aus der Hapag-Lloyd-Zentrale. Die Chancen für weitere kurzfristige interne Prozessoptimierungen sind gering, dies auch wegen der Suezkanal-Blockade Ende März.

Hauptursache für die derzeit angespannte Situation in der Linienschifffahrt sind die mangelnden Schiffsplätze und das fehlende Leerequipment. Dabei besteht bei Hapag-Lloyd seit Wochen ein Buchungsstopp für Neugeschäfte, „obwohl wir vermehrt Einladungen von Produktionsbetrieben zu Informationsgesprächen erhalten“, wie Daniel Hiesberger einräumt. Höchste Priorität für die Agentur hat derzeit die Unterstützung der Bestandskunden aus dem Kreis der Speditions- und Logistikunternehmen. Auch deren Geschäftsumfänge wachsen stark. Hapag-Lloyd Austria bleibt nur, alles für die Einhaltung der zugesagten Leercontainer und Schiffsplätze zu tun. Es geht darum, Treue zu honorieren, wo immer sich das bewerkstelligen lässt. Dies trotz eines Systems, das seit Monaten aus allen Nähten platzt.

JOACHIM HORVATH

TFG integriert Italien in das Albatros-Express-Netzwerk

Bild: TFG Transfracht

Ab Juli 2021 erstreckt sich das Netzwerk der TFG Transfracht bis nach Mailand und Verona. Bis zu zehnmal wöchentlich verkehren die AlbatrosExpress-Züge künftig zwischen dem norditalienischen Industriegürtel und den deutschen Seehäfen sowie zwischen den Westhäfen.

Der Alpentransit über die Schiene hatte sich in den vergangenen Monaten nicht nur als klimafreundliche, sondern auch krisenfeste Alternative erwiesen. Mit der Serviceerweiterung reagiert TFG Transfracht unter anderem auf das starke Wachstum im Container- und Intermodalverkehr der Seehäfen Antwerpen und Rotterdam.

Derzeit umfasst das neue Westhäfen-Portfolio des Unternehmens der Deutschen Bahn AG hochfrequente Verbindungen zwischen Regensburg, Nürnberg, München, Burghausen, Ludwigshafen, Wolfurt und den für den maritimen Sektor wichtigsten Containerterminals in Rotterdam und Antwerpen. Auf allen Relationen werden im Zusammenspiel neben dem Kombinierten Verkehr auch Einzelwagen-Verkehre angeboten.

„Es freut uns sehr, insbesondere in dieser anhaltend herausfordernden Zeit, der Nachfrage unserer Kunden weiter zu folgen und ihnen ein noch breiteres Angebot an intermodalen Lösungen auf der umweltfreundlichen Schiene anzubieten. Ob West-, Nord oder Südhäfen – wir bieten maßgeschneiderte Lösungen über sechs Häfen, vier Länder und 27 Terminals“, erklärt Frank Erschkat, Sprecher der Geschäftsführung TFG Transfracht.

S-LINK verbindet Stadt, Land und Region

Schon heute pendeln täglich knapp 60.000 Menschen mit dem Auto in die Stadt Salzburg – Tendenz weiter steigend. Hinzu kommen jährlich etwa neun Millionen Tagestouristen. Das Projekt S-LINK soll der daraus resultierenden Stauproblematik entgegenwirken und den Salzburger Verkehr zukunftsfit machen.

BILD: S-LINK/SOLIDSHOT

Mit dem S-LINK wird das Salzburger Nahverkehrsnetz in den kommenden Jahren wesentlich erweitert, um den Flachgau, die Stadt Salzburg und den Tennengau verkehrstechnisch miteinander zu verbinden. Ziel ist es, den Salzburgerinnen und Salzburgern eine Möglichkeit zu bieten, im Zentralraum zeitsparend, bequem und günstig mobil zu sein.
Geplant ist hierzu eine etwa 16 bis 17 Kilometer lange Nord-Süd-Achse vom Hauptbahnhof über die Salzburger Altstadt bis nach Hallein im Süden der Landeshauptstadt. Auch regionale Anbindungen, etwa nach Bayern, werden von Beginn an mitgedacht.

Realisierung in vier Bauphasen
Der Bau des S-LINK erfolgt in vier Abschnitten und wird etappenweise realisiert. Aktuell laufen die Planungsarbeiten, die Bautätigkeiten für die erste Etappe vom Lokalbahnhof bis zum Mirabellplatz starten dann in rund zwei bis drei Jahren. Dieser Streckenabschnitt ist etwa einen Kilometer lang und wird unterirdisch zweigleisig ausgebaut.

Ab Herbst umfassende Bürgerinformationen
Die erste Informationsveranstaltung ist für Spätherbst 2021 geplant. Anrainer und Interessierte sind herzlich eingeladen, sich dann vor Ort zum aktuellen Planungsfortschritt zu informieren und auszutauschen. Der konkrete Termin und der Veranstaltungsort werden noch bekannt gegeben. In der Zwischenzeit steht die Projektgesellschaft für Fragen und Anliegen zur Verfügung. Aktuelle Infos gibt es zudem jederzeit auf der Website des Projektes.

INFOS
Salzburger Regionalstadtbahn Projektgesellschaft
+43 662 / 8042 4073
office@s-link.at
www.s-link.at

CONTAINEREXPORT 2021

S-V

Sappi Austria
Papierindustrie / 8101 Gratkorn
TEU / Jahr: 12.500
Absatzmärkte: weltweiter Versand
Verschiffungshäfen: Rotterdam, Koper, Marghera, Antwerpen, Triest

Scheuch GmbH
Anlagen- und Maschinenbau 7 4971 Aurolzmünster
TEU / Jahr: 1.046
Absatzmärkte: weltweiter Versand
Verschiffungshäfen: Hamburg, Antwerpen, Bremen, Koper

Senoplast Klepsch & Co. GmbH
Erzeugung von Kunststoffplatten und -folien zum Thermoformen / 5721 Piesendorf
TEU / Jahr: 220
Absatzmärkte: Südostasien, Neuseeland, Australien, Nordafrika, Südafrika, Nordamerika
Verschiffungshäfen: 80% Hamburg/Bremerhaven, 20% Triest/Koper/La Spezia

Steirerfleisch G.m.b.H.
Fleischindustrie / 8421 Wolfsberg im Schwarzautal
TEU / Jahr: 3.000
Absatzmärkte: Japan, Südkorea, Singapur, Hong Kong, Philipinen, Vietnam, Taiwan
Verschiffungshäfen: Koper, Triest

Stora Enso Wood Products GmbH
Holzindustrie / 3531 Brand
TEU / Jahr: ca. 20.000
Absatzmärkte: Asien, Mittelmeer, Naher Osten, Ozeanien, USA
Verschiffungshäfen: Hamburg, Koper, Bremenhaven

Sunpor Kunststoff GmbH
Hersteller von EPS (Expandierendes Polystyrol) für Dämmprodukte, Verpackungen und Helme
3105 St. Pölten
TEU / Jahr: 200
Absatzmärkte: Asien, Nordamerika, Golfstaaten, Afrika
Verschiffungshäfen: Hamburg, Koper, Bremenhaven

TenCate Geosynthetics
Geotextilien / 4020 Linz
TEU / Jahr: 280
Absatzmärkte: Asien, Afrika, Südamerika
Verschiffungshäfen: Hamburg, Le Havre

Treibacher Industrie AG
Stahl- und Gießereiindustrie / 9330 Althofen
TEU / Jahr: 2.000
Absatzmärkte: weltweiter Versand
Verschiffungshäfen: Hamburg, Bremerhaven, Rotterdam, Koper, Triest

Vöcklamarkter Holzindustrie GmbH
Holzindustrie / 4870 Vöcklamarkt
TEU / Jahr: 2.000
Absatzmärkte: Israel, Japan, Kuwait, Saudia Arabien, Übersee, Vereinigte Arabische Emirate
Verschiffungshafen: Koper

voestalpine AG (LogServ)
Stahlindustrie / 4020 Linz
TEU / Jahr: 2.500
Absatzmärkte: Europa, Nordamerika, Ägypten, Tunesien
Verschiffungshäfen: Bremerhaven, Hamburg, Koper

Weiter enormer Transportbedarf auf der Far East Land Bridge

Bei der Far East Land Bridge Ltd. versteht man sich als europäisches Unternehmen mit starkem Kow-how in China. Beflügelt vom großen Transportbedarf der Kunden will der neue CEO Uwe Leuschner die Geschäftsentwicklung zielstrebig vorantreiben. Blick hinter die Kulissen eines Unternehmens mit tollen Zukunftschancen.

WIEN. Dieser Mann weiß was Sache ist. Ohne langwierige Umstände empfängt Uwe Leuschner den Berichterstatter zum Gespräch über seine Pläne und Ziele. Er braucht dafür weder einen vorgefertigten Fragebogen noch eine Broschüre oder einen digitalen Leitfaden. Was er sagen will, hat der neue CEO der Far East Land Bridge Ltd. (FELB) im Kopf. Alles geschieht aus dem Stegreif heraus. Seinen Aussagen liegen mehr als 20 Jahre Berufserfahrung im eurasischen Transportkorridor von Europa über Russland bis nach China zugrunde. Der Manager kennt hier alle Anbieter und verfolgt die Marktentwicklungen aufmerksam. Die Vergangenheit der FELB beschäftigt ihn wenig. Er ist dazu da, das Unternehmen als spezialisierter Bahn-Operator der russischen RZD in eine erfolgreiche Zukunft zu führen.

Uwe Leuschner bekleidet seit Ende April die Position als CEO der FELB Group.

Bild: Far East Land Bridge Ltd

Dafür pendelt Uwe Leuschner im Wochentakt zwischen seiner Heimatstadt Berlin und der FELB-Zentrale in Wien. Das Unternehmen hat im Vorjahr mit rund 120 Mitarbeitenden an eigenen Standorten in Wien, Moskau und Shanghai mehr als 100.000 TEU auf der Schiene im Dreieck China, Russland, Europa bewegt. In 2021 will man schneller als der Markt wachsen. Das Umfeld dafür präsentiert sich durchwachsen. Zwar besteht weiter die Tendenz zur Verlagerung von Ladungsströmen von der Seefracht zur Bahnlogistik entlang der „Neuen Seidenstraße“. Auch bilden sich in China neue regionale Plattformen für Gütertransporte auf der Schiene nach Kasachstan, Russland und Europa. Jedoch geraten die Slots für die Ganzzüge im Reich der Mitte zum limitierenden Element.

Experten sehen hier Anzeichen für eine stärkere politische Einflussnahme durch den chinesischen Staat heraufdämmern. Das kann und will Uwe Leuschner von Wien aus nicht beurteilen. Er und sein Team sind dazu da, Bestandskunden wie BMW, Daimler oder den VW Konzern umfassend zu betreuen und neue Geschäftsmodelle zu entwickeln. Dabei spielt die Digitalisierung eine große Rolle, weil sie für Transparenz in den Logistikketten sorgt und eine Harmonisierung der Abläufe unter den Beteiligten bewirkt. Aber das ist nur eine von vielen Facetten im System der Far East Land Bridge, deren Anfänge bis in das Jahr 2007 zurückreichen. „Die Situation an der weißrussisch – polnischen Grenze Brest/Malaszewicze hat sich entspannt“, erwähnt der FELB-Manager ein anderes Detail.

Im Schienengüterverkehr auf der „Neuen Seidenstraße“ übersteigt die Nachfrage seit Monaten das Angebot. Die angespannte Situation bei den Leercontainern erschwert den Anbietern die Arbeit zusätzlich. Trotzdem treten hier neue starke Akteure auf den Plan. Gegen sie will sich das FELB-Team mit modernen Konzepten und innovativen Transportlösungen behaupten. „Unser Fokus war bisher sehr stark auf die Nordroute der Transsibirischen

▶

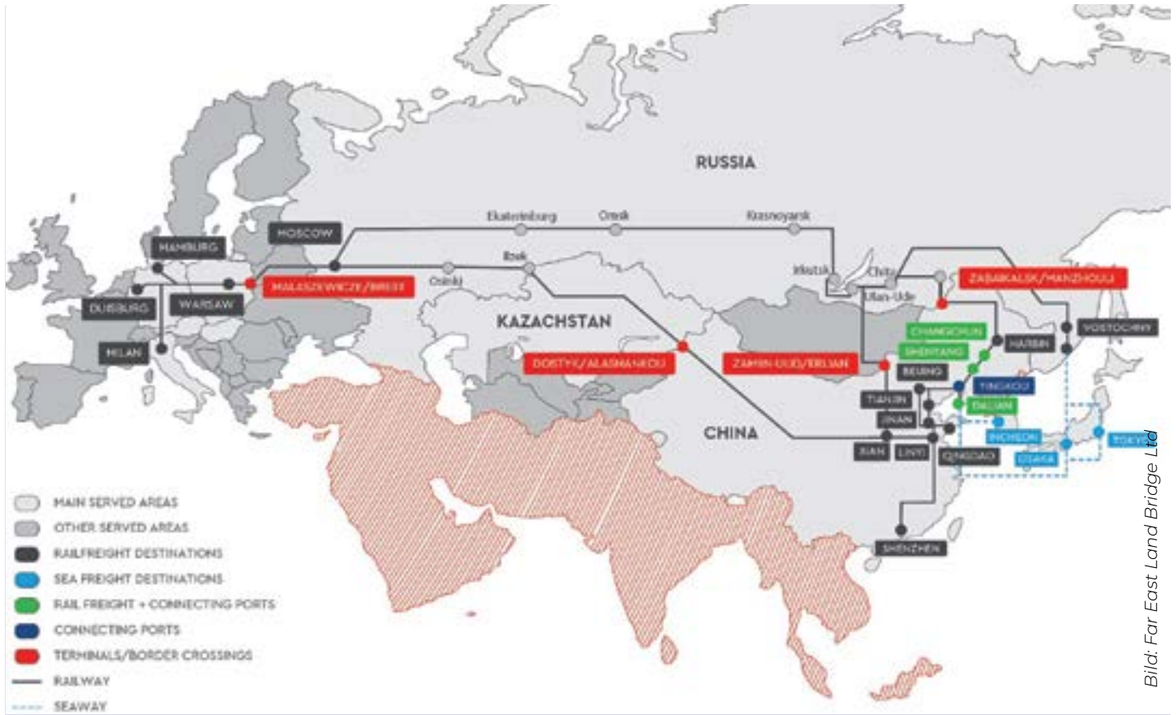


Bild: Far East Land Bridge Ltd

In China kämpfen die Bahn-Operateure seit Monaten mit limitierten Zugängen zum System Schiene.

Eisenbahn gerichtet. In der Zukunft wollen wir uns stärker auf den Südrouten engagieren und streben wir die Entwicklung von Zahony als Drehscheibe für den Wirtschaftsraum Südosteuropa an“, reflektiert Uwe Leuschner.

Das Kundenspektrum wird auf jeden Fall bunter und vielfältiger. Neben den internationalen Logistikkonzernen suchen seit einiger Zeit die Containerreedereien verstärkt den Weg auf die Schiene. Sie bieten neue Konzepte mit Bahntransporten von China in die Ostsee-Anrainerstaaten mit anschließenden Verschiffungen zur US-Ostküste und umgehen so die Kapazitätsengpässe auf den Transpazifik-Routen von Ostasien nach Nordamerika. Auch eine wachsende Zahl von kleinen bis mittelgroßen Speditionen in Europa und China engagiert sich im eurasischen Korridor verstärkt auf der Schiene. Das sind Entwicklungsszenarien, die Uwe Leuschner sehr optimistisch stimmen.

Aber es kommt noch besser: Es gibt konkrete Anzeichen für die baldige Aufnahme von ersten Tankcontainer-Verkehren auf der „Transsib“. Das wäre ein Meilenstein für die Bahnlogistik im Dreieck China-Russland-Europa. Er würde der Bahnlogistik den Zugang in die Industriesegmente Chemie und Petrochemie eröffnen, deren Unternehmen im interkontinentalen Geschäft traditionell auf die Seefracht angewiesen sind. Wenn alles so kommt wie es momentan den Anschein hat, könnte sich das Transportvolumen auf der „Eisernen Seidenstraße“ bis zum Jahr 2035 verdreifachen. Dann läge die Bahnlogistik bei 6-7 Prozent des Aufkommens im Containerverkehr zur See, was für alle Betroffenen verkraftbar wäre.

Um diesen Prozess zu fördern, strebt die Far East Land Bridge die Einführung eines Zertifikates zur Darstellung der CO_2-Ersparnis im Bahnverkehr gegenüber Lkw-Transporten und der Containerschifffahrt an. Damit will man Unternehmen mit einer klar definierten Nachhaltigkeitsstrategie einen zusätzlichen Ansporn für die Verlagerung von Ladungsströmen auf die umweltfreundliche Schiene geben. „Das würde unseren Partnern aus dem Kreis der Speditionen die Vermarktung von Konzepten mit Einbindung der eurasischen Landverkehre erleichtern“, ist Uwe Leuschner überzeugt. Für die FELB als Bahn-Operator im Konzernverband der RZD bleiben die Terminal-Terminal-Dienste das Kerngeschäft. Darüber hinaus tritt man nur in Abstimmung mit allen Beteiligten in der Supply Chain in Aktion.

JOACHIM HORVATH

Think.rail

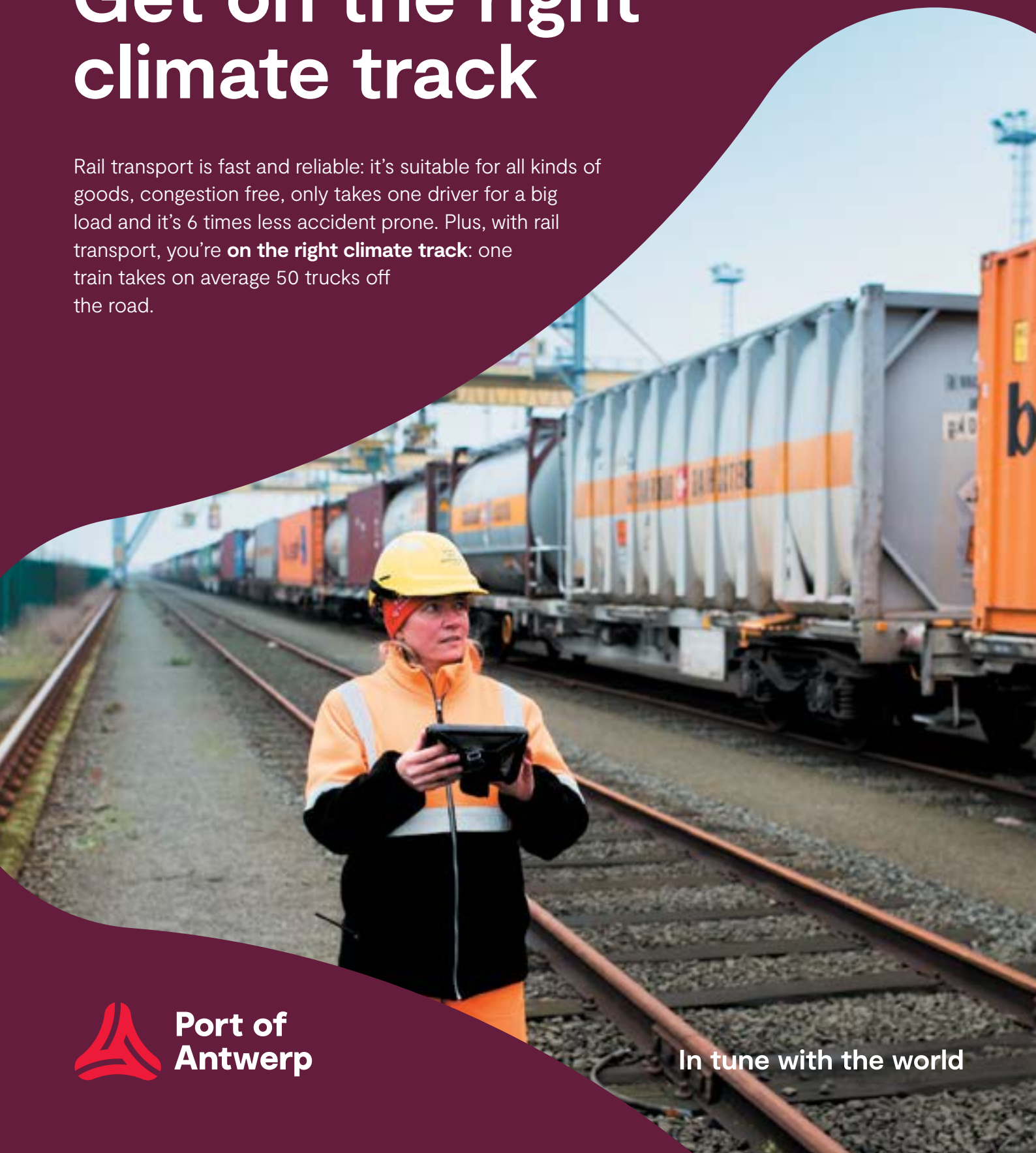
SETG

Salzburger EisenbahnTransportLogistik GmbH
Innsbrucker Bundesstraße 126a
5020 Salzburg - Österreich
Tel.: +43 662 457 567-0
Fax: +43 662 457 567-19
office@setg.at
www.setg.at

Rail transport

1 train = 50 trucks Get on the right climate track

Rail transport is fast and reliable: it's suitable for all kinds of goods, congestion free, only takes one driver for a big load and it's 6 times less accident prone. Plus, with rail transport, you're **on the right climate track**: one train takes on average 50 trucks off the road.



Port of Antwerp

In tune with the world