

Hinterlandverkehr

EIN SPECIAL DER INTERNATIONALEN WOCHENZEITUNG VERKEHR



TERMINAL
Neue Containerbrücken für CTB 02



INDUSTRIELOGISTIK
Innofreight hat Großes vor 03



INNOVATION
r2L erleichtert die Verlagerung 04



**Neue Wege
gehen im
Intermodal-
Verkehr**

Foto: AdobeStock / Robert

VERANSTALTUNG: Möglichkeiten der Zusammenarbeit in der Transportkette sowie notwendige Neuerungen der Infrastruktur waren die zentralen Themen des Vereins CombiNet bei der diesjährigen Jahrestagung in Wien.

VON JOSEF MÜLLER

Innovation, Kooperation, aber auch Eigeninitiative sind wichtige Triebfedern in der intermodalen Welt, denn durch sie können effiziente und nachhaltige Supply Chains gestaltet werden. Wann (und wie) sie sinnvoll eingesetzt werden können und welche intermodalen Lösungen in Supply Chains der Industrie bereits nutzbringend funktionieren, wurde anhand verschiedener Beispiele aus der

Praxis bei der CombiNet-Tagung im November präsentiert.

Der Lebensmittelhändler Lidl zeigt zum Beispiel, wie man in der Logistik neue Wege gehen kann. Er ist nämlich längst nicht mehr nur Händler mit tausenden Filialen in Europa und den USA, sondern auch Gründer der hauseigenen Reederei Tailwind, die derzeit mit neun Schiffen zwischen Asien und Europa in beiden Richtungen unterwegs ist. „Unser Ziel ist, dass die Waren zuverlässig und pünktlich im

Regal vorhanden sind“, erklärte Christian Steindl, Geschäftsführer der in diesem Jahr gegründeten Tailwind Intermodal GmbH mit Sitz im Cargo Center Graz. Als Reederei sieht man sich bescheiden in einer Nische agierend, aber doch dem hohen Anspruch nach Preisstabilität, Pünktlichkeit und Liefersicherheit folgend. Drittverlader auf den Lidl-Schiffe können mit mindestens einjährig stabilen Frachtraten kalkulieren, so Steindl.

MEHRWERT SCHAFFEN

Die Logistikkette möglichst von A bis Z selbst in der Hand zu haben, ist die Strategie von Lidl, und die beiden genannten Unternehmen sind Mittel auf dem Weg zu diesem Ziel. Auf den Schiffen werden 70 Prozent Lidleigene Ladung transportiert und die restlichen 30 Prozent werden Dritten neutral angeboten, so Steindl. Mit deutlich kleineren Schiffen im Vergleich zu den großen Kähnen der etablierten

Reedereien kann Lidl kleinere Häfen in Europa anfahren, wie etwa Koper, Barcelona und im niederländischen Moerdijk.

Auf die aktuellen Störungen in den weltweiten Lieferketten reagiere man proaktiv, was in der Praxis heißt, dass die Schiffe nicht durch den Suez-Kanal fahren, sondern um Afrika herum, was bekanntlich eine längere Fahrzeit von 37 Tagen zur Folge hat.

► FORTSETZUNG AUF SEITE 2

AT
INTERMODAL

sales@atintermodal.com
atintermodal.com

ÖSTERREICHS FLEXIBELSTER
OPERATOR

► FORTSETZUNG VON SEITE 1

Das ist trotzdem kürzer als die 42 Tage, die große Reeder für das Routing brauchen. Lieferketten-Störungen schlagen auf die Pünktlichkeit durch und Lidl schafft derzeit eine Pünktlichkeit von 89 Prozent gegenüber angeblichen 55 Prozent bei den Mitbewerbern, wie Steindl betonte.

Mehrwert will Lidl nicht nur bei den hauseigenen Supply Chains, sondern auch gegenüber Dritten schaffen und daher sei man derzeit dabei, das Hinterland-Transportgeschäft konti-

nuierlich Richtung Zentral- und Südosteuropa weiter auszubauen, so Steindl. Gelingen soll das mit Partnern, Intermodal-Operateuren, Bahnen und anderen interessierten Akteuren in der Logistik-Branche. Kooperativ befrachtete Ganzzüge ab Koper zu Hinterland-Terminals kann man sich bei Lidl gut vorstellen. Tailwind Intermodal kümmert sich als Agent um Fracht. Als neutraler Bahn-Operateur werden für Spediteure Transporte zwischen Koper und Graz organisiert. Im Cargo Center Graz bietet Tailwind Inter-

modal neben dem Transport auch Terminalleistungen, Terminal-Trucking sowie Cross-Docking an. Anfang September startete Tailwind Intermodal zwischen Koper und dem CCG den „Panther-Shuttle“ mit neun bis zehn wöchentlichen Abfahrten. Ab 2025 sollen bei entsprechender Nachfrage die Frequenzen weiter erhöht werden.

SUPPLY CHAIN NEU AUFSETZEN

Logistisch neue Wege will auch der heimische OMV-Konzern

im Rahmen seiner ReOil-Recycling-Offensive beschreiten. Stand bislang primär die Distribution der OMV-Produkte im Fokus, so will man künftig alle Supply Chains sowohl auf der Beschaffungs- als auch Distributionsseite neu aufsetzen und transparent gestalten, kündigte Andreas Taschner, der für die Logistik Verantwortliche bei der OMV, im Rahmen der CombiNet-Veranstaltung an.

Dabei sucht man aktiv den Kontakt zu Logistikern und will deren Dienstleistungen im Rahmen strategischer Partnerschaften stärker nutzen.

BAUEN OHNE PLAN

Was passieren kann, wenn man verständliche und notwendige Projekte unverständlich schlecht plant und kommuniziert, zeigt sich beispielhaft am großen Nachbarn Deutschland bzw. an der Deutschen Bahn. Dort sind unerlässliche Infrastruktur-Sanierungen im großen Stil geplant und Peter Westenberger, Geschäftsführer des Verbandes Netzwerk Güterbahnen Deutschland NEE, kommentierte die deutsche Vorgangsweise mit den Worten: „Planlos ging der Plan los.“ Das teilweise massiv überlastete und gleichzeitig sanie-

rungsbedürftige 33.400 Kilometer lange DB-Streckennetz muss für viele Milliarden Euro fit gemacht werden. Warum ist das Vorhaben „planlos“? Weil man offenbar bei den deutschen Plan-Spielen wenig darüber nachgedacht hat, wie Verkehre etwa nach Österreich rollen sollen, wenn so wichtige Strecken ab Passau oder von Salzburg saniert und teilweise über Monate total gesperrt werden sollen.

Auf die Nachbarländer hat man offenbar bei den Planungen vergessen, wie Westenberger kritisch anmerkt. Nach Interventionen von österreichischer Seite hat man dann doch Lösungen gefunden, um Verkehre auf wichtigen grenzüberschreitenden Routen nicht gänzlich zum Erliegen zu bringen. Denn vor allem die Güterverkehre sind von den deutschen Baumaßnahmen massiv betroffen. Sie müssen umgeleitet werden – das verursacht für die Bahngesellschaften Mehrkosten, für die sie keine öffentliche finanzielle Kompensation erhalten, so Westenberger. Interessant klingt in diesem Zusammenhang das Kürzel SB2, das für „sperrpausenoptimiertes Bauen“ steht und das Kernelement der neuen Baulogik der Deutschen Bahn darstellt. ◀



Vor allem die Güterverkehre sind von den deutschen Baumaßnahmen massiv betroffen.

Upgrade in Hamburg

TERMINAL: Am Container Terminal Burchardkai (CTB) der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) sind zwei neue, für die Liegeplätze 1 & 2 im Waltershofer Hafen bestimmte, Containerbrücken eingetroffen.

Die neuen Containerbrücken haben den Hamburger Hafen Ende November 2024 an Bord der „Zhen Hua 27“ erreicht. Das Schiff lag einige Tage am Athabaskakai, um die Brücken für die Anlandung am Terminal vorzubereiten. Danach wurde das Schiff zum endgültigen Standort an den Liegeplätzen 1 & 2 verholt, wo die Brücken an der Kaikante installiert werden. Die finale Inbetriebnahme erfolgt Anfang 2025.

Ingo Witte, CTB-Geschäftsführer: „Der Einsatz der neuen Containerbrücken markiert einen weiteren entscheidenden Meilenstein in der umfassenden Modernisierung des Burchardkais. Dank der Größe dieser Brücken bieten wir unseren Kunden eine maximale Flexibilität in der Abfertigung ihrer größten Containerschiffe.“

Die neuen Containerbrücken am CTB zählen zu den modernsten weltweit und sind in der Lage, Schiffe mit einer Kapazität von bis zu 24.000 Standardcontainern (TEU) zu bedienen. Die beiden Kräne sind jeweils 80 Meter hoch und verfügen über Ausleger, die ebenfalls 80 Meter lang sind und insgesamt 26 Containerreihen überspannen. Sie ersetzen die bisher kleineren Modelle am Terminal.

GROSSE PLÄNE FÜR DIE ZUKUNFT

Bereits seit 2019 setzt der CTB auf diese Mega-Ship-Containerbrücken. Bis 2026 werden drei weitere Brücken dieser Dimension hinzukommen, um im Waltershofer Hafen eine höhere Flexibilität für die sogenannten Ultra Large Container Vessel zu gewährleisten. Nach der Erweiterung werden am CTB 18 Megaship-Brücken stehen.

Als größter Seehafenterminal in Deutschland erfüllt der Burchardkai täglich eine

wichtige Rolle in der Versorgung europäischer Verbraucher und Unternehmen. Die Anlage wird derzeit im laufenden Betrieb umfassend modernisiert und gilt in der Branche als das größte Brownfield-Projekt weltweit. Ab 2026 werden automatisierte Containertransporter (AGV) den Transport zwischen Kaikante und automatisiertem Blocklager übernehmen. Darüber hinaus wird die Kapazität des Blocklagers laufend erweitert – drei weitere Lagerblöcke werden in diesen Wochen in Betrieb genommen. Um eine mo-

derne Umgebung für die Wartung und Instandhaltung der Geräte und Anlagen zu schaffen, baut der CTB derzeit eine neue 5.000 m² große Werkstatt.

Bei der Weiterentwicklung des Terminals steht Nachhaltigkeit im Fokus. Die Containerbrücken, Lager- und Bahnkräne sowie die neuen AGV werden ausschließlich mit Strom aus erneuerbaren Energien versorgt. Die neue Werkstatt erhält zudem eine Photovoltaikanlage. Ziel des HHLA-Konzerns ist es, bis 2040 europaweit klimaneutral zu wirtschaften. ◀



Ankunft der neuen Containerbrücken für den Burchardkai in Hamburg

INTERNATIONAL

L.I.T. NORDICS OY GEGRÜNDETH

Die L.I.T. Gruppe expandiert erstmals nach Skandinavien und gründet die L.I.T. Nordics Oy. Die finnische Gesellschaft hat ihren Sitz in der Hafenstadt Turku im Südwesten des Landes. Diese bietet mit ihrer Infrastruktur vielfältige Möglichkeiten für den Güterumschlag und die Lagerung. Die Kombination von See-, Straßen- und Schienenverkehr ermöglicht flexible und kosteneffiziente Transportlösungen. Zum Leistungsportfolio der neuen L.I.T.-Gesellschaft zählen unter anderem Teil- und Komplettlösungen sowie temperaturgeführte Transporte. Die Nordics Oy wird robuste Fahrtrouten sowie Schienenverbindungen nutzen, um die Bedürfnisse der Kunden bestmöglich zu erfüllen. Der operative Start ist am 1. Jänner 2025.

NEUER PRÄSIDENT BEIM VBI

Christian Diewald, Geschäftsführer von Stadler Rail Austria, ist neuer Präsident des Verbands der Bahnindustrie. Er ist der Nachfolger von Hannes Boyer, Vice President Main Line Signalling bei Hitachi Rail, der sein Amt übergeben hat. ◀