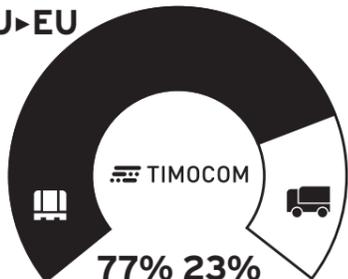




EU>EU



Fracht und Laderaum in %  
Werte vom 26.11.2024 bis 02.12.2024



KOMMENTAR  
**Fokus: Geopolitik**

03



SCHWERPUNKT  
**Hinterland**

04-05



INTERVIEW  
**Karl Böntner**

06

### INTERNATIONAL

#### LKW WALTER: E-LKW FÜR COLA-COLA

Coca-Cola HBC Österreich und LKW Walter verbindet nicht nur eine langjährige erfolgreiche Partnerschaft, sondern auch das Bestreben, Logistikprozesse nachhaltiger zu gestalten. „Gemeinsam setzen wir einen weiteren Schritt zur Reduktion unserer Transportemissionen“, erklärt Michael Krainthaler, Vorstand von LKW Walter. Seit dem Frühjahr 2024 ist der erste gemeinsame E-Lkw auf Strecken zwischen dem lokalen Produktionszentrum (im Edelstal) und Zentrallagern von Kunden im Osten Österreichs im Einsatz.

Die Produkte aus dem Hause Coca-Cola sind damit noch klimafreundlicher unterwegs, wie Felix Sprenger, Supply Chain Director von Coca-Cola HBC Österreich, verdeutlicht: „Bisher konnten wir durch die Umstellung auf E-Antrieb 29.500 kg CO<sub>2</sub> vermeiden. Für 2025 rechnen wir mit einer Gesamteinsparung von rund 95 Tonnen CO<sub>2</sub>.“

Während dies ein Vorzeigebispiel für den Einsatz alternativer Antriebe auf der Straße darstellt, setzt Coca-Cola beim Transport seiner Getränke in Richtung Westen seit einigen Jahren auf klimafreundlichen Schienenverkehr. Wo immer möglich, wird der LKW nur noch für die „first“ und „last mile“ eingesetzt.

## Die Branche warnt vor einem Kosten-Tsunami

**KOSTEN:** Mehr als zwölf Prozent Lkw-Mauterhöhung erscheinen in diesen wirtschaftlich unsicheren Zeiten viel, außerdem bereiten Software-Probleme beim neuen Zollsystem Unternehmern Kopfzerbrechen. Die Branche hofft auf ein Entgegenkommen der Entscheidungsträger.

VON CARSTEN ZIMMERMANN

Das zweite Jahr Rezession in Österreich ist schon Realität. Um 0,6 Prozent wird das reale BIP im Jahr 2024 schrumpfen, meldete das Österreichische Institut für Wirtschaftsforschung unlängst (WIFO). Viele Auftragsbücher sind leerer als gewohnt, und daher ist vorausschauendes Handeln nötig. Umso schlimmer, wenn der Gesetzgeber schon im nächsten Jahr die Lkw-Maut im

Bereich von circa sieben Prozent bis 12,5 Prozent erhöhen will.

Oliver Wagner, Geschäftsführer des Zentralverbands Spedition und Logistik, schüttelt den Kopf: „In Anbetracht der tatsächlich prekären Situation, in der wir uns befinden, haben wir wenig Verständnis. 2025 erwarten wir ein schwieriges Jahr. Wir empfinden es als Zumutung, dass man eine Branche so auspressen kann. Gerade bei der Maut könnte man an

den Grundlagen arbeiten, statt einfach mehr zu fordern. Das wird gerne als alternativlos dargestellt. Wir stehen bereit, das Thema Maut grundsätzlich zu diskutieren.“

#### OHNE RÜCKSICHT BESCHLOSSEN?

Hat die Politik zu wenig mit den Betroffenen gesprochen? Freilich könnte dahinter der Gedanke stehen, dem Schienen-güterverkehr mehr Rückenwind

zu verleihen. Doch da österreichische Unternehmen bei der Lkw-Maut ohnehin schon tief in die Tasche greifen müssen, ersucht der Zentralverband den Gesetzgeber, die Lasten fairer zu verteilen: „Unsere Unternehmen tragen täglich zur Versorgungssicherheit und Wettbewerbsfähigkeit Österreichs bei und sollten deshalb nicht ohne Rücksicht abgezockt werden“, so Wagner.

► FORTSETZUNG AUF SEITE 2



EDITORIAL

## WINTERPAUSE

VON MUHAMED BEGANOVIC

Mit dieser Ausgabe verabschieden wir uns für dieses Jahr. Nach der Produktion von über 400 Seiten und mehr als 1.200 Geschichten ist es Zeit, kurz innezuhalten. Mein Dank gilt meinem Team, das mit Herzblut gearbeitet hat. Doch keine Sorge: Auch während unserer kleinen Auszeit bleiben wir online und in den sozialen Medien aktiv und halten Sie weiterhin auf dem Laufenden. Diese wohlverdiente Pause werden wir nutzen, um Energie für das kommende Jahr zu tanken. 2025 erwarten Sie neue Formate und inspirierende Round Tables.

Danke für Ihre Treue und Ihr Interesse an unseren Geschichten! Ich wünsche Ihnen frohe Feiertage und einen schönen Start ins neue Jahr. Am 24. Jänner sind wir wieder mit neuen Inhalten für Sie da! ◀

► FORTSETZUNG VON SEITE 1

„Österreichs Mauttarife sind bereits die höchsten in Europa“, fügt Wagner hinzu.

Das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) – schon am Namen merkt man, dass die Institution für besonders viele dynamische Bereiche zuständig ist – schickt auf Nachfrage von *Verkehr* eine lange und formale Antwort zurück:

„Das Bundesstraßen-Mautgesetz sieht vor, dass Mauttarife in Einvernehmen mit dem Finanzministerium angepasst werden. Die Maut ist verursachergerecht und richtet sich nach Gewicht, Größe und Emissionen des Fahrzeugs – also je höher diese sind, desto höher auch der Tarif. Emissionsfreie Fahrzeuge wie Wasserstoff- oder Elektroautos zahlen deutlich weniger. Der Großteil der Mauteinnahmen stammt von ausländischen Fahrzeugen, vor allem auf Transitstrecken wie dem Brenner. Um die Teuerung zu bremsen, wurde für 2024 auf eine Erhöhung der Infrastrukturgebühr verzichtet. Eine weitere Aussetzung der Tarifanpassung hätte Auswirkungen auf die Finanzierung von Infrastrukturprojekten und auf die Instandhaltung unseres Autobahn- und Schnellstraßennetzes.“

## GROSSE BELASTUNG

Doch wird die Teuerung wirklich gebremst? Bis zu 12,5 Prozent Erhöhung sind keine Kleinigkeit. Zu sagen, es sei einfach nur ein „Durchlaufposten“ in der Buchhaltung, das will Günther Reder, Geschäftsführer von Reder Transporte, nicht gelten lassen: „Es ist ein Kostenfaktor, den wir leider auch an die Kunden weiterverrechnen müssen. Doch wenn wir nach Deutschland schauen, dann haben wir die Erfahrung gemacht, dass so ein Weitergeben nicht überall funktioniert. Man hätte auf die konjunkturelle Situation Rücksicht nehmen können. Eine Möglichkeit wäre gewesen, die inflationsgetriebenen Anpassungen auszusetzen.“

Die Mauterhöhung wird also zum Preistreiber, erhöht den Druck auf Unternehmen und ist nur für die Staatskasse vorteilhaft. Elisabeth Andrieux, Geschäftsführerin von Hofmann & Neffe, betrachtet hier sorgenvoll ein größeres Bild: „Die Erhöhung ist nicht förderlich für den Wirtschaftsstandort und die Wettbewerbsfähigkeit, insbesondere in einer fragmentierten Branche mit hohem internationalen Wettbewerb.“

Da die Mauttarife so stark erhöht werden und Mautkosten meist nach Auslage an den

Auftraggeber weiterverrechnet werden, fehlt es den Transportunternehmen an Verhandlungsmacht für die Erhöhung anderer wichtiger Kostenpositionen wie Personalkosten, die natürlich auch nach KV erhöht werden – was auch notwendig ist, um dem Personal Kaufkraft zurückzugeben, so Andrieux. Sie wünscht sich eine mehrjährige planbare Mauterleichterung für emissionsfreie Fahrzeuge. Planbarkeit ist bei wechselnden Vorgaben der Regierung aber schwierig.

## NEUES ZOLL-SYSTEM

Doch die Maut ist nicht die einzige Herausforderung, die der Staat der Branche zumutet: Das bewährte Zoll-System „e-Zoll“ soll durch eine neue Software aufgrund der EU-Verordnung 952/2013 ersetzt werden. Die neue Software hat aber Anlaufschwierigkeiten: Das neue System (Netcompany) ist jetzt noch nicht zuverlässig einsatzfähig. Häufig auftretende Fehler sind so gravierend, dass sie zu Verzögerungen des Warenversands um mehr als 48 Stunden führen können. Daher gab die Interessenvertretung in der Wirtschaftskammer Österreich ein nicht zu überhörendes Alarmsignal an den damaligen Finanzminister Magnus Brunner ab:

„Zum jetzigen Zeitpunkt sind die Zoll-Softwarehäuser mit Hochdruck dabei, auf Grundlage der bisher vom BMF veröffentlichten Software eine Nutzersoftware für die Endkunden zu programmieren. Sobald dies geschehen ist, müssen die Wirtschaftsbeteiligten diese Software in ihr bestehendes System einbinden. Dies alles erfordert Zeit und ausgiebige Tests.“

Nur der Umstand, dass mit dem BMF mündlich ein Parallelbetrieb vom alten „e-Zoll“ und dem neuen System bis zum ersten Quartal 2025 hinein vereinbart wurde, beruhigt etwas.

## EINIGKEIT BEI KV-VERHANDLUNGEN

Abhaken kann die Branche hingegen zumindest die zähen KV-Verhandlungen für das Güterbeförderungsgewerbe: 3,8 Prozent Erhöhung gelten ab dem 1. Jänner, wie kürzlich fixiert wurde. Für Günther Reder ein Kompromiss, mit dem beide Seiten gut leben können. Die Einigung mit den Gewerkschaftsvertretern von Vida konnte schon nach relativ kurzen Verhandlungen erzielt werden.

Es zeigt sich also: Mit offenen Gesprächen können tragbare Lösungen erarbeitet werden. Vielleicht gelingt dies auch bei Maut und Zollsystem. ◀

ADVERTORIAL

# LTE logistics & transport: 25 Jahre erfolgreich in Europa unterwegs

Nach einem Vierteljahrhundert, das die LTE als eine der ersten Privatbahnen im Gütertransportverkehr begonnen hat, darf die Unternehmensgruppe auf mittlerweile kontinuierliche Prosperität zurückblicken, denn „konstant ist bei uns nur die Veränderung“, wie Mastermind Andreas Mandl immer wieder betont.

Heinrich Juritsch, Geschäftsführer des österreichischen Tochterunternehmens der LTE-group, ergänzt dazu: „Dank des europäischen Bahnkonzepts, der de-

zentralen Organisation der Gruppe einerseits, aber vor allem dank des kollegialen Spirits, gemeinsam zum Erfolg beizutragen, hat sich die LTE-group mit dem Partnerunternehmen Adria

Transport in 13 europäischen Ländern zu einem wichtigen Player in Europa entwickelt, mit Ansprechpartner:innen in AT, BG, SK, CZ, SI, HU, NL, DE, RO, PL, HR, BG, IT und CH.

Dieses internationale Team von Spezialist:innen garantiert, Transportaufträge jeglicher Art hochkompetent, innovativ, schnell, termin- und kostentreu zu entwickeln und durchzuführen. Ein Blick auf einige Eckdaten veranschaulicht den Erfolg der Gruppe eindrucksvoll: Die aus 700+ Mitarbeiter:innen bestehende Crew wird von einer ansehnlichen modernen Flotte, die bereits mehr als 100 Lokomotiven umfasst, unterstützt. Diese besteht mehrheitlich aus topmodernen Mehrsystem-Lokomotiven, die neben ihrer Umweltverträglichkeit vor allem die notwendige Rasanz in grenzüberschreitenden Verkehren garantieren. Damit erwirtschaftete die LTE-group im vergangenen Jahr mit etwa 13.000 Traktionen ein Sales Volume von etwa 200 Millionen Euro.

## KOMPLETTSERVICE FÜR NEUE CHALLENGES

„Obwohl die Schwerpunkte unserer Transporte auf Automo-

tive liegen – wofür beispielsweise der Auto Cluster in und um Graz verantwortlich zeichnet, aber auch Werke in Ungarn, der Slowakei und Rumänien –, legen wir besonderen Wert darauf festzuhalten, dass es für uns keinen Transport gibt, den wir nicht zufriedenstellend durchführen können. Dafür sorgen die innovativen Konzepte, die unsere Teams individuell für jede Auftragslage entwickeln, sowie ihre professionelle Abwicklung inklusive eines 24/7 train monitorings“, so Juritsch weiter. Mit anderen Worten hat sich die Unternehmensgruppe dem Komplettservice für ihre Klientel verschrieben: „Wir begegnen dem zugegeben rauen Wind in der Branche und den damit verbundenen neuen Herausforderungen“, ergänzt Andreas Mandl, CEO der LTE-group. „Darin enthalten sind die Abstimmung der Terminalsots für die intermodalen Transporte, die Vor- und Nachläufe auf der Straße, aber auch unsere Investments in Güterwagen und Behältersysteme.“

Damit stellt LTE wieder umfassend unter Beweis, dass man, setzt man auf diesen starken Partner mit seinem Herz in der Steiermark, die richtige Wahl trifft: zwischen Atlantik und Schwarzem Meer (zwischen Rotterdam und Constanza) sowie zum und vom Mittelmeer. ◀



„Es gibt für uns keinen Transport, den wir nicht zufriedenstellend durchführen können“, so Heinrich Juritsch.



# 2025: Ein geopolitisch sehr angespanntes Jahr

**ANALYSE:** Die geopolitischen Stichworte für 2025 lauten „De-Risking“ und „Konnektivitätskriege“, findet Bernhard Seyringer. In seinem Kommentar erklärt er, was sich hinter diesen Begriffen versteckt und welche Regionen man im Auge behalten muss.

Die US-Präsidentenwahlen sind geschlagen und damit wurde zweifellos eine der wichtigsten geopolitischen Weichenstellungen vollzogen. Wenn der neu (oder quasi wieder-)gewählte Präsident Donald Trump den außenpolitischen Kurs seiner letzten Präsidentschaft fortsetzt, wird das ein deutlich akzentuierteres Verhältnis zu China sowie die Politik des „maximalen Drucks“ zur Eindämmung der iranischen Expansionspolitik im Mittleren Osten bedeuten. Auch ein „Peak Green“, also ein Abflauen von Umweltschutz-Regularien, zeichnet sich ab. Übrigens auch in Europa: In den Strategischen Leitlinien für die neue Europäische Kommission wurde Klimaschutz von Priorität eins auf drei zurückgeriebt.

## TRANSATLANTISCHER TECHNOLOGIEPAKT

Die USA werden 2025 weiter in Richtung Technologieunabhängigkeit in bestimmten Schlüsselindustrien streben. Die EU hingegen läuft Gefahr, sich in surrealen Zielsetzungen und „De-Risking“-Debatten (durch die sie die handelspolitische Konfrontation mit China diskursiv einrahmen wollen) zu verlieren. Lassen Sie mich die Dramatik nur am Beispiel der Halbleiterindustrie schildern. Das im „European Chips Act“ gesetzte Ziel, den Anteil Europas an der globalen Halbleiterproduktion von neun auf 20 Prozent bis 2030 zu steigern, ist völlig surreal. Aber selbst wenn sich das Ziel tatsächlich realisieren ließe, wäre Europa dadurch im Krisenfall kein Stückchen resilienter aufgestellt. Denn jenseits des Aufbaus von Produktionskapazitäten (foundries), fehlt der EU jegliche Kapazität für den finalen Schritt in der Chip-Herstellung: Foundries produzieren

nämlich keine fertigen Chips, sondern Wafer. Diese müssen dann in einem weiteren Schritt „verpackt“ und getestet werden. Das ist aktuell praktisch nur in Taiwan oder in China möglich. Oder „De-Risking“: Während Europa über Sinnhaftigkeit und Weg diskutiert, gab das europäische Unternehmen STMicroelectronics im November 2024 die Zusammenarbeit mit dem chinesischen Chip-Hersteller Hua Hong bekannt. Man könnte hier auch noch „Northvolt“ aufzählen und mit vielen weiteren Beispielen fortfahren.

Kurz: Wer immer noch von einer „europäischen Technologiesouveränität“ fabuliert, hat vieles nicht verstanden. Für einen transatlantischen Technologiepakt, der Risiken, Investitionen und Innovationen aufeinander abstimmt, ist 2025 deshalb genau das richtige Jahr.

## EINE RUSSISCH-CHINESISCHE ACHSE?

In Moskau wird man die enge Kooperation zwischen China mit dem ukrainischen Rüstungssektor vor 2014 nicht vergessen. Auch nicht die „Globale Sicherheitsinitiative“, die Xi Jinping im April 2022 angekündigt hat: Er machte damit den Staaten in Afrika, Lateinamerika und insbesondere Zentralasien ein Angebot zu einer (post-russischen) Sicherheitsarchitektur – und zwar zu einem Zeitpunkt, als klar wurde, dass die russische Armee in der Ukraine weit unter der Erwartung performt.

Moskau misstraut Peking auch, weil chinesische Investoren den russischen Pazifikhafen Wladiwostok „unterwandern.“ Hinzu kommt die Debatte darüber, ob Teile Sibiriens (und dessen Rohstoffe) historisch zu China gehören. Die Militärintervention der russischen Armee in Kasachstan im Januar 2022

sollte daher sicherstellen, dass man über ein Druckmittel gegen Chinas Interessen im wichtigsten zentralasiatischen Transitland der Belt and Road Initiative (BRI) verfügt.

Auch über Chinas verstärkten Einfluss im Kreis der BRICS-Staaten sind russische Sicherheitskreise beunruhigt. Neue Achsenbildungen sind aber nicht zu befürchten, dafür ist das gegenseitige Misstrauen immer noch zu groß.

## UNTERWASSER-DATEN-INFRASTRUKTUR

Unterwasser-Datenkabel sind von enormer Bedeutung im geopolitischen Technologiewettbewerb, fließen durch die 559 Kabel doch 95 Prozent des internationalen Datenverkehrs. Das ist der Grund, warum neben Russland auch China in den letzten Jahren massiv an Kapazitäten zur Ortung und zum Angriff auf UW-Infrastrukturen aufgebaut hat. Die deutlich gestiegene „Forschungsaktivität“ von russischen und chinesischen Schiffen im östlichen Mittelmeer hat den Hintergrund, dass die ägyptischen Häfen Sidi Kerier, Abu Talat, Alexandria und Port Said zentrale Hubs für UW-Datenkabel sind, die dann durch den Suezkanal weitergeleitet werden.

China versucht in diesem Zusammenhang auch den Einfluss bei etlichen pazifischen Inselstaaten zu erhöhen. Es geht dabei nicht nur um Hafeninfrastrukturen, sondern auch meist um im Pazifik vorbeilaufende UW-Kabelkorridore.

Im Jahr 2025 finden Wahlen in Mikronesien, Nauru und Tonga statt. Die zu erwartende politische Neuausrichtung wird zu einem erhöhten Wettbewerb um Einfluss in Ozeanien führen.

## EIN BLICK AUF DIE TRANSPORTKORRIDORE

Der Suezkanal und Ägypten sind bereits seit längerer Zeit wichtiger Partner der chinesischen BRI. China hat dabei nicht nur Einfluss im Hafen von Port Said, sondern auch in Alexandria sowie einem weiteren Hafen im Süden des Suezkanals. Immerhin laufen zwölf Prozent des globalen Handels und 60 Prozent der chinesischen Ex-

porte nach Europa durch den Kanal. Ägypten unternimmt seit Präsident al-Sissi eine Neuausrichtung seiner Westanbindung: Sichtbarstes Zeichen war der Ankauf von chinesischen Kampfflugzeugen.

Im Jahr 2025 wird das BRICS-Mitglied Südafrika durch den Vorsitz in der Gruppe der G20-Staaten deutlicher in den Vordergrund rücken. Die traditionelle Freundschaft des Landes mit Russland und China lässt vermuten, dass das Kap der Guten Hoffnung im Falle eines globalen Konflikts für westliche Schiffe keine sichere Passage mehr bieten würde.

Da bliebe dann nur noch die „Polare Seidenstraße“, seit 2017 ein Leuchtturmprojekt der BRI. China bereitet sich massiv darauf vor, dass die Nordostpassage ab 2035 ganzjährig schiffbar sein wird. Es bestehen bereits russisch-chinesische Infrastrukturprojekte auf dieser Strecke. Peking setzt bereits seit 2015 mit der „Made in China 2025“-Strategie auf die Entwicklung neuartiger Eisbrecher und Transportschiffe für diese Route. Ein kleiner Rückschlag ist in dieser Hinsicht der Ausstieg Finnlands aus der BRI und der Einzug in die NATO.

Apropos Norden: Auch in diesen Breitengraden wird 2025 in einem Schlüsselland gewählt: Kanada. Es wird voraussichtlich zu einem politischen Richtungswechsel kommen mit einer deutlich-konfrontativeren Ausrichtung des Landes im hohen Norden.



**Güter von der Straße auf die Schiene.**

INNOFREIGHT Solutions GmbH  
8600 Bruck/Mur | www.innofreight.com | [in](#) [yt](#) [fb](#) [ig](#)

# Neuer Akteur betritt die Kombi-Bühne

**HINTERLAND:** Das private Bahnunternehmen DPB Rail Infra Service will sich ab 2025 als Traktionär bei Intermodal-Verkehren profilieren. *Verkehr* sprach mit Niklas Bisenberger, Bereichsleiter Bahn-Logistik bei DPB, über Strategie und Pläne.



DPB Rail Infra Service ist ein zertifiziertes Bahnunternehmen und bietet als neutraler Akteur primär Bahn-Traktionsleistungen für Spediteure an.

VON JOSEF MÜLLER

Seit sechs Jahren gibt es das private österreichische Eisenbahnverkehrsunternehmen DPB Rail Infra Service mit Hauptsitz in Frauenthal in der Weststeiermark und Standorten in Feldkirchen bei Graz und Poggersdorf bei Klagenfurt. Das EVU mit der steirischen DPB-Unternehmensgruppe im Hintergrund ist in den Bereichen Sicherungsdienst, Bahnlogistik, Leit- und Sicherungstechnik tätig und betreibt zudem in Poggersdorf ein eigenes Schulungszentrum für die Ausbildung von eisenbahnbetrieblichem Personal, das auch Dritten als Aus- und Weiterbildungsstätte für Lok-Führer zur Verfügung steht, wie Niklas Bisenberger, Bereichsleiter Bahnlogistik, gegenüber *Verkehr* erklärt.

„Wir bieten Haus-Haus-Bahndienstleistungen aus einer Hand an – das ist unser USP“, betont Bisenberger. Haus-Haus heißt konkret je nach Kundenbedarf Traktionsleistungen von Anschlussgleis zu Anschlussgleis, der Service auf der letzten Meile steht dabei im besonderen Fokus. Gefahren wird mit

vier eigenen und zwei angemieteten Loks. Bis Ende 2026 wird die Flotte auf 25 Lokomotiven anwachsen. Auch eine Diesellok soll in den Fuhrpark, um so flexibel auf Kundenbedürfnisse reagieren zu können. DPB ist es wichtig, einen gesunden Mix aus eigenen und angemieteten Lokomotiven zu haben.

**„Eigene Loks zu besitzen, hat für uns den Vorteil, jederzeit auf die Ressourcen zugreifen und sie steuern zu können“**



Niklas Bisenberger, Bereichsleiter Bahn-Logistik bei DPB

Bisenberger: „Eigene Loks zu besitzen, hat für uns den Vorteil, jederzeit auf die Ressourcen zugreifen und sie steuern zu können“.

## 2025 WIRD AUCH NEULAND BETRETEN

DPB Rail Infra Service ist ein zertifiziertes Bahnunternehmen und bietet als neutraler Akteur primär Bahn-Traktionsleistungen für Spediteure an, und zwar in Österreich, Deutschland und den italienischen Grenzbahnhöfen Tarvis und Brenner. Als Traktionär ist man seit zwei Jahren am Markt aktiv und im kommenden Jahr sind weitere Expansionsschritte nach Ungarn, Tschechien, Polen und in die Slowakei geplant. In diesen Ländern werden eigenständige Landesgesellschaften aus der Taufe gehoben, so Bisenberger. Ebenso ist die Expansion nach Slowenien und Kroatien bis Ende 2025 auf der Agenda.

Im intermodalen Traktionsgeschäft Fuß fassen will das EVU im nächsten Jahr, wenn dann die Expansion in die genannten Länder abgeschlossen ist und sich so ein größerer Aktionsradius für grenzüberschrei-

tende Kombi-Verkehr-Züge öffnet. „Hier betreten wir Neuland und sind zuversichtlich, dass wir mit unseren Leistungen gut ankommen werden“, gibt sich der Manager optimistisch. Und er ergänzt: „Mit unserem vielfältigen Leistungsangebot sehen wir uns im nicht einfachen Wettbewerbsumfeld gut für die Zukunft aufgestellt.“

## KONKURRENTEN UND PARTNER

Waggons könne DPB Rail Infra jederzeit beschaffen, wenn es die Kunden wünschen – im eigenen Fuhrpark sind solche derzeit nicht vorhanden. Seit dem Eintritt in den Güterverkehrsmarkt vor zwei Jahren fährt das EVU Ganzzugverkehre für verschiedene Auftraggeber in Österreich und Deutschland, wobei dabei auch mit anderen Bahnen kooperiert wird. So auch beispielsweise mit der Rail Cargo Group oder anderen Mitbewerbern, die man nicht ausschließlich als Konkurrenten sieht, sondern zu denen partnerschaftliche Beziehungen bestehen. Die eigenen Lokführer (derzeit sind es 14) werden, sollten sie freie Kapazitäten haben, auch an Dritte im

Rahmen von Personalleasing-Verträgen extern angeboten.

## REPARATURDIENSTE IM ANGEBOT

Neben der Traktion, eigenen Loks und einer eigenen Lokführerausbildung bietet DPB auch Reparatur- und Serviceleistungen rund um das Thema Lokomotiven in der eigenen Fachwerkstätte im obersteirischen Krieglach an. „Unsere Dienstleistungen dort bieten wir diskriminierungsfrei auch extern an“, betont Bisenberger ausdrücklich. Im nächsten Jahr wird die Werkstätte um eine dritte Halle erweitert, um genug Platz zu haben für die steigende Nachfrage, beispielsweise von anderen EVU.

## GEFAHR GROSS FÜR RÜCKVERLAGERUNG

Für Bisenberger führt im Güterverkehr kein Weg an der Bahn vorbei. Wenn die Politik mehr Verkehre auf die Schiene bringen will, brauche es aber mehr Unterstützung. Knackpunkte für die EVU sind beispielsweise die hohen Trassenpreise, hier brauche es eine öffentliche Förderung zugunsten der EVU. Auch bei den Energiekosten sollte es Vergünstigungen geben, wenn grüner Strom verwendet wird.

Lkw-Transitverkehre durch Österreich verstärkt und systematisch auf die Intermodal-Schiene zu verlagern, wäre ebenfalls eine Möglichkeit, die Straßen zu entlasten und die Bahnen zu pushen. Die steigenden Kosten an die Kunden weiterzureichen, ist in Zeiten wie diesen nicht gerade populär und die Erfahrung zeigt: Wer von den Verladern auf der Schiene bleiben muss, kann nicht anders, als die Erhöhungen zu akzeptieren. Ein Beispiel dafür sind Abfalltransporte, die in Österreich ab einer bestimmten Entfernung mit der Bahn transportiert werden müssen, weil das gesetzlich vorgeschrieben ist. Wer nicht gezwungen ist, ob der steigenden Kosten auf der Schiene zu bleiben, wandert tendenziell auf die Straße ab, was nicht mit politischen Vorgaben nach mehr Verlagerung zusammenpasst.

## SEHR KOSTSPIELIGE TECHNOLOGIE-UPDATES

Eine weitere enorme Herausforderung stellt für EVU die Aufrüstung der Loks mit der europaweit lancierten ETCS-Technologie dar. Pro Lok kostet das rund eine Million Euro, weil nicht nur die Technik installiert, sondern das Fahrzeug danach auch neu zugelassen werden muss. Die EU-Schiene liberalisierung sei zwar auf dem richtigen Weg, doch die bürokratischen Barrieren seien nach wie vor überbordend, so Bisenberger. ▶



## Deutschlands Häfen und ihre Perspektiven auf der Schiene

**HINTERLAND:** Die Verkehrsprognose 2030 des deutschen Verkehrsministeriums bescheinigt den Seehäfen weiteres Wachstum.

Das deutsche Verkehrsministerium hat eine Prognose für die Entwicklung in den deutschen Seehäfen erarbeitet – deren Inhalt liest sich durchaus ambivalent. Als Grundlage für die Seeverkehrsprognose 2030 dient die Strukturdatenprognose 2030, als Basisjahr wurde 2010 herangezogen. In einem ersten Schritt werden die seeseitigen Einzugsgebiete

der deutschlandrelevanten Seehäfen (Seehäfen mit Umschlag von Gütern, deren Transport die deutsche Verkehrsinfrastruktur nutzt) bestimmt und die sich daraus ergebenden Strukturen des seeseitigen Güterumschlags abgeleitet. Insgesamt werden in der Prognose 36 Seehäfen mit deutschlandrelevanten Verkehren (19 deutsche und 17 ausländische) in der Seeverkehrsprognose

unter die Lupe genommen. Für jeden dieser Häfen wurde eine Aufteilung der deutschlandrelevanten Umschlagmengen in See-See-Verkehre (Hafen-Transit), Loco-Verkehre (Anteil der ein- und ausgehenden wasserseitigen Verkehre des Hafens, der in der Hafenregion verbleibt oder aus ihr stammt) und Hinterlandverkehre vorgenommen, wobei diese Verkehre wiederum

nach Güterabteilungen Landverkehrsträgern, konventionellem Transport und Containerverkehren unterteilt werden.

### GROSSER ZUWACHS

Das deutschlandrelevante Umschlagvolumen der 36 betrachteten Seehäfen wird sich bis 2030 auf 712 Millionen Tonnen erhöhen, was einem Zuwachs von

63 Prozent zum Basisjahr entspricht. Aufgrund der steigenden Wertdichten der Güter liegt die Wachstumsrate der Umschlagvolumina unterhalb der Wachstumsrate des realen (inflationsbereinigten) monetären Außenhandels.

In den deutschlandrelevanten Nordseehäfen (ausländische Häfen) wird das Umschlagvolumen bis 2030 auf 599 Millionen Tonnen (+63 Prozent) steigen. In den deutschen Nordseehäfen wird bis 2030 ein jährliches Umschlagwachstum von drei Prozent prognostiziert. In den deutschlandrelevanten (deutsche und ausländische) Ostseehäfen wächst der Güterumschlag bis 2030 auf 89 Millionen Tonnen (+51 Prozent), so die Prognose.

Was den Containerumschlag in den deutschen Seehäfen bis 2030 betrifft, so geht die Prognose hier von einem jährlichen Wachstum von mehr als vier Prozent aus – mit Perspektive von 30 Millionen TEU bis 2030. Damit wäre der Zuwachs im Containerbereich größer als im konventionellen Güterumschlag.

In den Mittelmeerhäfen wird das deutschlandrelevante Umschlagvolumen bis 2030 um 98 Prozent auf 24 Millionen Tonnen zulegen, was bedeutet, dass Europas Südhäfen in der Gunst der deutschen Verloader offenbar im Steigen begriffen sind. ◀

**Rail Cargo Group**  
Member of ÖBB

Your Cargo  
Our Solutions

WE  
ARE  
RAILCORE

# „Eine 32 Stunden-Woche kann keine Lösung sein“

**AUSBLICK:** Als klassischer Mittelstandsunternehmer hat Karl Böntner, Geschäftsführer der Saexinger GmbH, so seine Probleme mit den Auswirkungen politischer Entscheidungen auf sein Business. *Verkehr* sprach mit ihm zum Jahresabschluss über seine aktuellen Herausforderungen und zukünftige Erwartungen.

VON ANJA KOSSIK

## Wie hat sich Ihr Unternehmen im letzten Jahr entwickelt?

Das letzte Wirtschaftsjahr war für uns prinzipiell kein schlechtes, obwohl es natürlich mit den beiden Jahren davor nicht vergleichbar war. Diese enormen Wachstumssprünge, die zuvor durch diverse Umstände wie beispielsweise Corona oder die Störungen in den Supply Chains möglich waren, hat es nicht mehr gegeben. Da die Ware jetzt wieder verfügbar ist, wird auch nicht mehr so viel eingebunkert. Wir haben damit wieder besser planbare Warenflüsse und auch die Lagervolumina haben wieder ein normales Maß. Das macht es auch für das Personal wieder leichter, denn was wir in den Jahren davor teilweise bewältigen mussten, war schon fast abartig. Mit den aktuellen wirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen müssen wir einfach möglichst gut zu recht kommen.

## Wie sehen Sie die aktuelle wirtschaftliche Entwicklung?

Ich stimme diesbezüglich mit den Wirtschaftsforschungsinstituten überein, dass es uns allen guttun würde, wenn die Regie-

rungsbildung zügig voranschreitet. Aber darauf hat kein Unternehmer irgendeinen Einfluss. Wir sehen aber alle, dass wir mit den Nachwirkungen der damaligen politischen Entscheidung zu den Coronahilfen unter dem Motto „Koste es, was es wolle“ noch eine Weile beschäftigt sein werden. Denn wir werden sicherlich ein Mehrfaches wieder zurückzahlen müssen. Ich sehe da ein massives Sparpaket auf uns zukommen, denn es führt kein Weg daran vorbei – egal welche Regierung wir letztendlich bekommen werden. Das fängt mit Plänen zu einer Erhöhung der KöSt an und setzt sich mit dem Entwurf für die Mauttarifverordnung fort, der eine Anhebung der Lkw-Maut um 12,5 Prozent vorsieht. Dabei haben wir jetzt schon die höchste Lkw-Maut innerhalb der europäischen Union. Das stellt für die österreichische Logistikbranche in einer ohnehin schon belasteten wirtschaftlichen Lage noch ein zusätzliches Risiko dar.

Das kommende Sparpaket wird sich meiner Meinung nach auf unsere Wirtschaft auch nicht gerade positiv auswirken. Wie dramatisch die Situation jetzt schon ist, das können wir derzeit beinahe täglich an den vielen

Konkursen oder dem Personalabbau von vielen namhaften Unternehmen sehen.

## Was würden Sie als Unternehmer von der Wirtschaftspolitik brauchen?

Eine 32-Stunden-Woche kann keine Lösung sein. Wir brauchen einerseits die Möglichkeit, sinnstiftende Rahmenbedingungen zu schaffen, unter denen Menschen wieder gerne zur Arbeit gehen – das ist die Aufgabe der Unternehmen. Wir müssen aber auch wieder ein Klima schaffen, in dem Arbeit und Leistungsbeurteilung keine „Schande“ sind, sowohl politisch als auch medial. Nicht alles, was uns fordert, muss gleich zu einem Burnout führen. Wenn wir nicht wieder mehr Einsatz zeigen, dann werden wir im internationalen Vergleich in Zukunft nämlich untergehen. Für unsere Branche bedeutet das, dass es immer schwerer wird, Mitarbeiter zu finden. Und das obwohl in den letzten Jahren sowohl kollektivvertraglich als auch in Bezug auf Ausgleichszahlungen in der Logistik viel Geld in die Hand genommen wurde. Wir wissen als Unternehmer schon gar nicht mehr, wo wir noch für unsere Branche werben sollen, um bei Menschen mehr Interesse und Engagement zu erzeugen.

## Sehen Sie da aktuell keine Verbesserung?

Nein, und daran wird sich in nächster Zeit vermutlich auch nicht viel ändern. Da stellt sich dann die Frage, wer in Zukunft die Ware überhaupt zustellen wird, denn es fehlen uns ja europaweit hunderttausende Lkw-Fahrer. Reine Spediteure haben es momentan besser. In deren Bereich wird gerade Personal frei, weil die Firmen reduzieren müssen. Disponenten oder Mitarbeiter im Backoffice haben wir schon gute – bei uns fehlt es im gewerblichen Bereich, also bei den Fahrern und Lagerarbeitern.

„Wir müssen wieder ein Klima schaffen, in dem Arbeit keine Schande ist“

## Wie sieht es eigentlich mit Ihren Plänen für die Standorterweiterung aus?

Mein ursprünglicher Plan war, im nächsten Jahr wieder massiv zu investieren – das wird aber nicht stattfinden. Wir werden natürlich Ersatzinvestitionen tätigen, also beispielsweise drei neue Fahrzeuge kaufen.

Wir besitzen ja seit 2021 ein zusätzliches Grundstück in Ennsdorf, und in den Jahren 2022 und 2023 war ich noch felsenfest davon überzeugt, dass wir bis spätestens 2026 an diesem Standort einen zweiten Terminal haben werden. Heute glaube ich allerdings nicht mehr daran, aber nicht, weil es das Geschäft nicht hergibt – das würde sich wahrscheinlich sogar ausgeben –, aber wir werden für den Betrieb des Terminals einfach keine Leute mehr bekommen. Wir haben uns da, auch mit unserer wirtschaftlichen Abhängigkeit von Deutschland, in eine wirklich schwierige Gesamtsituation hineingebracht. Denn aus dem „Wirtschaftsmotor“ Deutschland ist in den letzten drei Jahren ein „Stillstandsmotor“ geworden. Wie uns aber die Wirtschaftskrisen der letzten Jahrzehnte gezeigt haben, sieht man in der Volkswirtschaft immer ein solches Auf und Ab. Es kann halt nicht immer nur bergauf gehen.

## Apropos Motor: Was erwarten Sie sich von der Elektromobilität im Nutzfahrzeugbereich?

Ich glaube, dass die Automobilindustrie viel schneller zu

alternativen Lösungen gekommen wäre, wenn die Politik und die Medien nicht so einseitigen Druck ausgeübt hätten. Die Nutzfahrzeugindustrie weiß bis heute nicht genau, in welche Richtung sie die Antriebstechnologie nun eigentlich weiterentwickeln soll. Da wird parallel Geld reinsteckt in die Entwicklung von Wasserstofftechnologien, von batterieelektrischen Antrieben, aber auch von Euro-7-Verbrennermotoren. Es gibt mittlerweile Hybridmotoren mit einem Verbrauch von nur noch zwei Litern auf 100 Kilometern. Aber anstatt, dass man in diese Richtung weiterforscht, wird jetzt eine Ladeinfrastruktur aus dem Boden gestampft, die noch dazu – wenn man nicht gerade in Österreich oder Deutschland unterwegs ist – innerhalb von Europa extrem schlecht verteilt ist. Hier sind wir noch meilenweit davon entfernt, überall eine brauchbare Infrastruktur zu haben. Wie das gehen soll, dass man ab 2030 hauptsächlich elektrisch fährt, ist mir momentan noch ein Rätsel. Ich stehe aber voll dahinter, dass in diesem Bereich etwas getan werden muss. Ich bin auch nicht dafür zu haben, dass ich als Transporteur weiterhin Dieselabgase in die Luft blase. Wir fahren daher mit unserer Flotte seit einem Jahr mit HVO-Diesel. Denn wir können gar nicht elektrisch fahren, weil sich Gefahrgut und Elektromobilität wechselseitig ausschließen. Aus diesem Grund ist dann auch nicht einzusehen, warum man, wenn man im Rahmen der eigenen Gegebenheiten aktiv etwas für den Umweltschutz tut, trotzdem die gleiche Maut bezahlt wie für Lkw mit konventionellem Dieseltreibstoff.

## Was ist Ihr Ausblick auf 2025?

Wir – also die Saexinger Gruppe – gehen mit einem positiven Gefühl in das nächste Jahr. 2025 wird sicher kein leichtes Jahr werden. Aber die Kunden suchen in einer Zeit der Pleiten von Billiganbietern und der Fusionen von Großunternehmen immer mehr nach zuverlässigen und „stabilen“ Partnern. Natürlich müssen wir unsere Hausaufgaben machen und können zum Beispiel in unserer Organisation oder bei der Mitarbeiterfortbildung noch etwas verbessern. Aber wir haben in den letzten Jahren gut verdient und so auch für etwas rauere Zeiten gut vorgesorgt. ◀



Karl Böntner und Tochter Sophie bei der Logistik-Wahl 2024.

**IMPRESSUM:** Herausgeber Verlag Holzhausen GmbH Geschäftsführung DDR: Gabriele Ambros & Silvija Stevanovic, BA Medieninhaber Verlag Holzhausen GmbH, A-1030 Wien, Traungasse 14-16 Chefredaktion Muhamed Beganovic (muhamed.beganovic@verlagholzhausen.at) Chefin vom Dienst Inga Herrmann (inga.herrmann@verlagholzhausen.at) Redaktion dieser Ausgabe Anja Kossik; Josef Müller; Carsten Zimmermann Mediaberatung Alexander Palaschke (alexander.palaschke@verlagholzhausen.at; Tel. 740 95-552); Silvija Stevanovic, BA (silvija.stevanovic@verlagholzhausen.at; Tel. 740 95-562) Abverwaltung abo@verlagholzhausen.at; Tel. 740 95-466 gedruckte Auflage 9.000 Stück Layout & Produktion Dominik Uhl / designundcode.at Hersteller Wograndl Druck Ges. m. b. H., Druckweg 1, A-7210 Mattersburg Briefanschrift Wochenzeitung „Verkehr“, Postfach 0037, A-1030 Wien Telefon, Telefax 740 95-0, 740 95-430 Abonnement jährlich Inland EUR 143 (20 Nummern, inkl. Porto und Versandkosten) Einzelheft Inland EUR 7,50 Abonnement jährlich Ausland EUR 174 (20 Nummern, inkl. Porto und Versandkosten) Einzelheft Ausland EUR 8,75 Zahlstellen und Bankverbindungen UniCredit Bank Austria AG 653 092 700, IBAN: AT451200000653092700, BIC/SWIFT: BKAUATWW, Österr. Postsparkasse 1732.755. Die Wochenzeitung Verkehr ist ein unabhängiges Medium für die gesamte Verkehrswirtschaft und Logistikbranche. FACHBEIRAT DI Andreas Bayer (Rewe International Lager- und Transportgesellschaft), Prof. (FH) Dr. Andreas Breinbauer (FH des BFI Wien), DI Alfons Dachs-Wiesinger (Magna Steyr AG & Co KG), KommR. Josefine Deiser (WK OÖ), DU Julia Elsingner, MR (BMK), Ing. Martin Gleiss (Spar Österreichische Warenhandels-AG), Jacqueline Kreismayr, MBA (NÖ Landesgesundheitsagentur), Univ.-Prof. Dr. Sebastian Kummer (WU Wien), Mag. Niklas Nitsch (Siemens AG Österreich), Maximilian Schachinger (Schachinger Logistik Holding GmbH), DI Roman Stiffler (BVL Bundesvereinigung Logistik Österreich), Sylvia Völker, MSc MBA (Sylvia Völker Consult), Mag. Oliver Wagner (Zentralverband Spedition & Logistik). MARKENBEIRAT Christina Brandenstein (Brandenstein Communications), Prof. (FH) Dr. Andreas Breinbauer (FH des BFI Wien), Dr. Stefan Schiel (Marketmind), Dr. Beatriz Schönstein-Wippel (Aussenwirtschaft Austria), Dipl.-Ing. Franz Schwammenhöfer (BMK), Maria Traunmüller (Moodley), Ing. Mag. Rainer Will (Handelsverband). Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung. Alle Rechte, auch die Übernahme von Beiträgen nach § 44 Abs. 1 und 2 Urheberrechtsgesetz, sind vorbehalten. ANMERKUNG ZUR GENDER-FORMULIERUNG Bei allen Bezeichnungen und Formulierungen, die auf Personen bezogen sind, meint die gewählte Formulierung beide Geschlechter, auch wenn aus Gründen der Leichterkeit die männliche Form verwendet wird. OFFENLEGUNG Eigentümer Pragma GmbH, Rathausstraße 13, 1010 Wien, zu 100% Beteiligungsverhältnisse 100 % DDR: Gabriele Ambros Geschäftsführende Gesellschafterin DDR: Gabriele Ambros Geschäftsführung Verlag Holzhausen, 1030 Wien, Traungasse 14-16, DDR: Gabriele Ambros, Silvija Stevanovic, BA

HOLZHAUSEN  
Der Verlag

ÖFFENTLICHES MEDIUM  
Dieses Medium hat den  
Status einer  
„OBSERVER“  
Medienkategorie & Partner

European  
Transport Press  
ETP

Gilt für alle Fotos, Grafiken und  
Artikel dieser Ausgabe:

P  
P D N PARTNER

Die Internationale  
Wochenzeitung Verkehr ist  
offizieller Multiplikator von:

AUSTRIAN  
LOGISTICS



# KI in der Logistik: zwischen Potenzial und Praxishürden

**DIGITALISIERUNG:** Wie Logistiker KI in ihre Prozesse einbinden können, erklärt Günter Hirschbeck, Managing Director European Logistics bei Dachser Austria, in seinem Kommentar.

**O**wohl Künstliche Intelligenz in der Logistik zahlreiche Einsatzmöglichkeiten und Vorteile bietet, gelingt es vielen Unternehmen noch immer nicht, das Potenzial innerhalb ihrer Organisation voll auszuschöpfen. Zu oft fehlt der wichtigste Teil ihrer digitalen Transformation: eine Anpassung von Arbeitsweisen und Einstellungen. Nur wenige Unternehmen in der heimischen Wirtschaft verfügen derzeit über den nötigen digitalen Reifegrad, die erforderlichen Talente oder eine innovationsfreundliche Denkweise, um die Möglichkeiten der KI voll zu nutzen. Während viele noch mit Herausforderungen der digitalen Transformation ringen, setzen einige Vorreiter bereits auf KI. Sie wissen: Es zahlt sich aus.

werden können. KI-gestützte Systeme, die historische Daten und Echtzeitinformationen auswerten, können Nachfragemuster, Bestandsschwankungen und mögliche Störungen voraussagen, was zu optimierten Lagerbeständen und verbesserten Lieferkettenabläufen führt. Durch diese Lagerautomatisierung werden traditionelle Lager in effiziente, technologiegetriebene Vertriebszentren transformiert, die mit der heutigen Auftragsgeschwindigkeit Schritt halten.

## RISIKOMANAGEMENT DURCH DATEN

Logistikprozesse sind anfällig für verschiedenste Risiken wie Naturkatastrophen, Arbeitskräft-

temangel, geopolitische Spannungen und unvorhergesehene Störungen. Die prädiktive Analyse ermöglicht es, auf Basis von Datenpotenzialen proaktiv Risiken zu erkennen und zu bewältigen. Unternehmen können mit KI-gestützten Analysen auf Basis großer Datenmengen Trends vorhersagen und durch fundierte Empfehlungen passende Maßnahmen treffen. Diese prädiktiven Ansätze automatisieren zunehmend Routineaufgaben und machen den gesamten Ablauf robuster.

## MENSCH UND MASCHINE IM TRANSPORTWESEN

Beim Transportwesen ist die Sache etwas anders. Der Mensch steht weiterhin im Mittelpunkt

des Transportprozesses. Denn Chatbots können zwar wertvolle Hilfe und Unterstützung in der Logistik bieten, menschliches Fachwissen und Aufsicht sind jedoch weiterhin von entscheidender Bedeutung in der Abwicklung der Prozesse. Besonders in kritischen Situationen, etwa bei unerwarteten Verkehrsstörungen oder kurzfristigen Routenänderungen, ist die Erfahrung und Entscheidungsfähigkeit von Disponenten und Fahrern unverzichtbar. Die besten Ergebnisse entstehen, wenn KI-Systeme Routineaufgaben übernehmen und Entscheidungsgrundlagen liefern, während Menschen für abschließende Bewertungen und strategische Entscheidungen ihre Expertise einbringen.

## VORHERSAGEBASIERTE PLANUNG

Einer der bedeutendsten Beiträge der Künstlichen Intelligenz in der Logistik liegt in der prädiktiven Analyse, die künftige Entwicklungen und Wahrscheinlichkeiten auf Basis von Daten erkennen lässt. Präskriptive Analyse geht noch einen Schritt weiter und gibt konkrete Handlungsempfehlungen für die bestmögliche Reaktion auf diese Prognosen. Der explosionsartige Anstieg an Daten – es werden bis 2025 rund 181 Zettabyte erwartet. Zur Veranschaulichung: Wenn man 181 Zettabyte in Form von 1-Terabyte-Festplatten stapeln würde, wäre der Turm so hoch, dass er mehr als 23.000 Mal die Strecke von der Erde bis zum Mond abdecken könnte – und die steigende Rechenleistung ermöglichen es, größere und komplexere Modelle zu entwickeln, die logistische Prozesse weiter automatisieren und verbessern.

## WACHSTUMSTREIBER IN DER LOGISTIK

Klar ist: Die Herausforderungen der modernen Lieferkette können durch KI allein nicht gelöst werden. Doch die Fähigkeit von KI, riesige Datenmengen in Echtzeit zu verarbeiten, fundierte Entscheidungen zu treffen und präzise Vorhersagen zu liefern, macht sie zu einem unverzichtbaren Werkzeug in der Logistik. Unternehmen, die den Mut aufbringen, ihren digitalen Reifegrad zu steigern, die richtigen Talente zu gewinnen und eine auf Innovation ausgerichtete Denkweise zu etablieren, werden sich behaupten, alle anderen werden abgehängt. ◀



Günter Hirschbeck ist Managing Director European Logistics bei Dachser Austria

## AUTOMATISIERUNG DES LAGERS ALS EINSTIEG

Die Integration von KI und Sensorik hat deutliche Fortschritte gebracht. Zum Beispiel können KI-gesteuerte Sensoren und Kameras in einem digitalen Zwilling den Lagerbestand in Echtzeit verfolgen und überwachen, was eine präzisere Bestandsverwaltung und geringere Verluste ermöglicht. So entstehen umfassende Echtzeitdaten, die für Analysen und optimierte Lagerprozesse genutzt

## GELO SPITTAL – Multifunktionshalle zu vermieten

Pletzer Immobilien – Ihr starker Partner bei Immobilien.

- Gewerbe- & Logistikzentrum in Spittal an der Drau
- Lagerfläche von ca. 500 m<sup>2</sup> bis ca. 4.700 m<sup>2</sup> direkt an der Autobahnabfahrt zu mieten
- Lichte Hallenhöhe 10 m / Lagerguthöhe 9 m
- PV-Anlage mit Eigenstromnutzung
- Genehmigung für eine „Rund um die Uhr An- und Auslieferung“
- Nutzung als Lager, Logistik- und Produktionsstandort möglich
- Eigene Sozialräume, Sanitärräume und Büros
- Fertigstellung ca. Mai 2025



Haben Sie Fragen? Kontaktieren Sie uns!

Daniel Brunner  
T +43 664 969 30 43, E daniel.brunner@pletzer-gruppe.at  
Brixentaler Straße 3, 6361 Hopfgarten

f Pletzer-Immobilien | pletzerimmobilien  
www.pletzer-gewerbeimmobilien.at

**PLETZER**  
IMMOBILIEN



**WÜNSCHE AN DIE POLITIK**

Dominik Fürste,  
CEO & Co-Founder von  
Rail-Flow

Die europäische Verkehrspolitik legt zu Recht großen Wert auf Infrastrukturinvestitionen, doch dieser Fokus darf nicht nur die physische Infrastruktur betreffen – ebenso wichtig ist der Ausbau der digitalen Infrastruktur, die als Enabler für eine schnellere und nachhaltigere Marktentwicklung dient. Während physische Veränderungen oft über 15 Jahre dauern, ermöglichen digitale Lösungen in nur zwei bis drei Jahren signifikante Fortschritte. Deshalb müssen digitale Technologien stärker in den Fokus politischer Förderprogramme rücken, um bestehende Kapazitäten wie Lokomotiven, Waggons und auch bestehende Verkehre besser zu nutzen. Dies trägt dazu bei, die Effizienz der gesamten Bahnlogistik zu steigern, ohne die ohnehin schon stark belastete Infrastruktur weiter auszubauen. Die intelligente Nutzung digitaler Infrastruktur bietet nicht nur eine kurzfristige Entlastung, sondern auch eine langfristige Perspektive, um die Verkehrswende effektiv voranzutreiben.



EVENT

**NEUE ÄRA DES GÜTERVERKEHRS IN DER STEIERMARK**

Beste Stimmung am Cargo Terminal Graz: Trotz kühler Temperaturen waren zahlreiche Gäste zusammengekommen, um die neue Anschlussbahn Nord einzuweihen. Sie bildet einen zentralen Baustein für die Zukunft des Güterverkehrs in der Steiermark. „Aufgrund der großen Nachfrage nach unseren Leistungen ist der Terminal schon 2018 an seine Kapazitätsgrenzen gestoßen“, erklärte Ronald Kiss, Direktor der Steiermärkischen Landesbahnen. Der Ausbau sei daher dringend notwendig gewesen. „Während der gesamten Projektphase haben wir den Terminal in Vollbetrieb gehalten, darauf sind wir stolz“, betonte er.

Die Dachmarke „Cargo Terminal Graz“ war der große Star der Eröffnungsfeier. Mit einer spektakulären Kranfahrt feierte sie ihr standesgemäßes Debüt: Die neue Dachmarke wurde in Form eines Containers, gebrandet im neuen Markendesign mit Logo und Schriftzug, in epochaler Inszenierung von einem gigantischen Portalkran – allerdings nicht vollautomatisch, sondern mit viel Feingefühl durch den Kranführer selbst gesteuert – präsentiert. „Heute schlagen wir ein neues Kapitel in der 20-jährigen Erfolgsgeschichte des Lo-

gistikzentrums auf“, zeigte sich Landesrätin Barbara Eibinger-Miedl begeistert. „2024 war das zweitstärkste Exportjahr in der Wirtschaftsgeschichte – wir brauchen solche Investitionen in die Zukunft!“ Verkehrsreferent und Landeshauptmann-Stellvertreter Anton Lang betonte: „Wir machen heute ein Fenster auf in eine neue Dimension des Verkehrs auf der Schiene.“

**ANSCHLUSSBAHN NORD: WICHTIGE INVESTITION**

Der Ausbau erweitert den Cargo Terminal Graz – gelegen am Schnittpunkt der Pyhrn-Achse und der Baltisch-Adriatischen Achse – um zehn Hektar Fläche. „In Summe werden wir 70 Millionen Euro investieren; der Investitionszyklus ist damit aber noch nicht zu Ende“, so Heimo Kniechtel, Geschäftsführer der Güterterminal Wernsdorf Projekt GmbH. Eine der größten Herausforderungen sei der Wettlauf mit der Zeit gewesen, sagte GWP-Geschäftsführer Reinhard Hinrichs: „Die Koralmbahn geht im Jänner 2025 in Vollbetrieb, was die Erreichung der Kräne schwierig gemacht hätte.“ Die Erweiterung sichert dem Standort jetzt außerdem einen Platz unter den Top Five der größten Gü-

terverkehrszentren in Europa, sagte CCG-Geschäftsführer Robert Brugger: „Immer mehr Güter müssen auf die Schiene, wofür es leistungsfähige Infrastruktur braucht: So wie hier!“ Die Inbetriebnahme der Koralmbahn und des Semmeringtunnels würden zudem für weitere Impulse für die gesamte Wirtschaftsregion Süd sorgen.

**BEEINDRUCKENDE ZAHLEN**

Der Cargo Terminal Graz erstreckt sich über eine beeindruckende Gesamtfläche von rund 125 Hektar mit ca. 310.000 m<sup>2</sup> Hallennutzfläche. Mehr als 40 Unternehmen sind hier tätig und über 1.500 Menschen arbeiten täglich daran, Container sowie wichtige Waren und Güter, die über Frachtschiffe und die Schiene zum Terminal gelangen, effizient weiterzuverteilen. Mit einer Kapazität von bis zu einer Million Umschlägen pro Jahr zählt der Terminal zu einem der bedeutendsten Knotenpunkte im europäischen Güterverkehr. Fünf Portalkräne und acht kranbare Gleise sorgen für eine reibungslose Abwicklung der Containerlogistik, während täglich bis zu zwölf Ganzzüge und über 600 Lkw abgefertigt werden können.

**SCHNELL AKTUELL**

**HAPAG-LLOYD HAT EIN BÜRO IN UGANDA**

Hapag-Lloyd hat sein neues Büro in Kampala, der Hauptstadt Ugandas, bezogen. Uganda ist strategisch günstig gelegen und bietet hervorragende Verbindungen zu seinen fünf Nachbarländern in Ost- und Zentralafrika. „Uganda spielt eine wichtige Rolle in der afrikanischen Exportlandschaft und verzeichnet weiterhin ein Wirtschaftswachstum“, sagt Lars Sorensen, Senior Managing Director Region Middle East bei Hapag-Lloyd. „Mit Kampala als neuem Hub können wir unsere Position auf dem afrikanischen Markt stärken, die Servicequalität verbessern und die Bedürfnisse der Kunden in Uganda und den Nachbarregionen besser erfüllen.“

Das neue Hapag-Lloyd-Büro in Kampala wird von Prashant Sindhvani geleitet und hat fünf Mitarbeitende.

**POST SCHAFFT WEIHNACHTSREKORD**

Mehrere Tage in Folge hat die Österreichische Post über eine Million Pakete transportiert, der Tagesrekord für den Dezember 2024 wurde nun mit 1,56 Millionen Paketen erreicht. „Das ist ein absoluter Post-Rekord! Auch bei diesen hohen Sendungsmengen stellen wir die Pakete der Österreicher rasch und zuverlässig zu“, so Peter Umundum, Generaldirektorstellvertreter, Vorstand für Paket & Logistik, Österreichische Post AG.

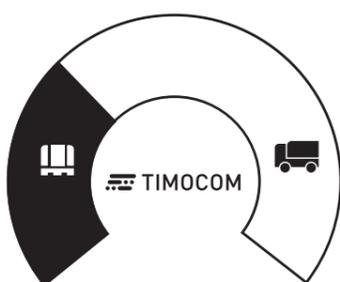
An einem durchschnittlichen Tag im Jahr 2024 stellt die Post rund 800.000 Pakete zu.

**GW ALTENSTEIG NUN TEIL VON NG.NETWORK**

Zum 2. Dezember 2024 wurde der Standort von Gebrüder Weiss in Altensteig, Nordschwarzwald, in das Netzwerk von NG.network aufgeschaltet. Es ist der sechste Betrieb des Gesellschafters mit Hauptsitz im österreichischen Lauterach, der nationale Stückgutmengen in Deutschland für die Kooperation produziert.

**MARKTBAROMETER**

**AT>AT**

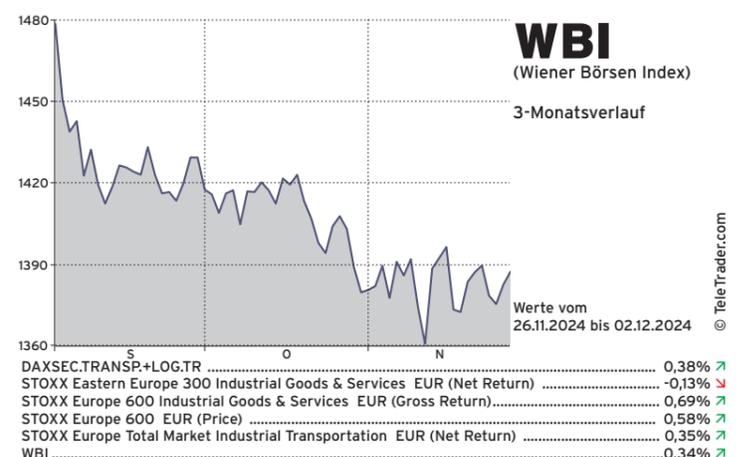


**33% 67%**

AT ▶ CZ	20   80	CZ ▶ AT	51   49
AT ▶ DE	44   56	DE ▶ AT	25   75
AT ▶ HU	42   58	HU ▶ AT	15   85
AT ▶ IT	53   47	IT ▶ AT	20   80
AT ▶ SI	23   77	SI ▶ AT	39   61
AT ▶ SK	19   81	SK ▶ AT	39   61

Fracht und Laderaum in %  
Werte vom 26.11.2024 bis 02.12.2024 | Powered by TIMOCOM

**AKTUELLE BÖRSENINDIZES**



# 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**



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 m<sup>2</sup> 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. ◀

# Innofreight: Ein Kraftakt für die Kreislaufwirtschaft

**INDUSTRIELOGISTIK:** Die steirische Innofreight-Gruppe erweitert ihr Geschäftsmodell vom reinen Technologie-Entwickler zum Full-Service-Provider, erklärt CEO Peter Wanek-Pusset gegenüber *Verkehr*. Zudem gibt er Previews auf das, was er 2025 vorhat.

VON JOSEF MÜLLER

Die steirische Unternehmensgruppe Innofreight vollzieht in einem immer schnelleren Tempo einen Wandel vom bislang primär innovativen Technologie-Entwickler hin zu einem Dienstleister mit einem breit gefächerten Komplett-Dienstleistungsangebot im Schienengüterverkehr. Dabei setzt man beispielsweise auf Partnerschaften mit Logistikern im Bereich des Straßengüterverkehrs, um noch bessere Transportlösungen bei der Kombination von Schiene und Straße zu entwickeln, wie Peter Wanek-Pusset, Geschäftsführer und Eigentümer der Gruppe, im Gespräch mit *Verkehr* erklärt.

Wie diese Kooperation in der Praxis aussieht, zeigt das Zusammenspiel zwischen Innofreight, dem Industrieunternehmen Knauf und dem Logistikunternehmen Silo Riedel. Dank einer innovativen Transportlösung aus Bahn und Straßentransport mit Elektro-Lkw werden jährlich 110.000 Tonnen Güter auf die Intermodal-Schiene gebracht. Statt Baustoffprodukte 120 Kilometer mit dem Lkw zu transportieren, werden Rohstoffe vom Knauf-Bergwerk Tragöß zum Bahnhof Kapfenberg gebracht, dort auf die Schiene verladen und zum Knauf-Werk nach Weissenbach gefahren. Dabei kommen die von Innofreight entwickelten CityLogistics-Container zum Einsatz.

Aus der Partnerschaft zwischen Silo Riedel und Innofreight entstand das Unternehmen Innoriedel, das sich auf Intermodal-Verkehre fokussiert. Silo Riedel ist als Logistiker sehr stark in der österreichischen Bauindustrie verankert, die für innovative Transportlösungen offen ist und bei der Innofreight offene Türen vorfindet, wie Wanek-Pusset zufrieden berichtet.

## PREISGEKRÖNT

Das beschriebene Projekt wurde heuer vom Verkehrsclub Österreich mit dem Mobilitätspreis für klimaverträglichen Güterverkehr ausgezeichnet. Darauf ist Wanek-Pusset stolz, denn es zeige, wie Partnerschaften zwischen Schiene und Straße Vor-

teile für die verladende Wirtschaft bringen können. Es zeige auch, wie sehr solche Lösungen die Dekarbonisierung verschiedener Industriebereiche unterstützen. Es gelte, nicht nur innovative Container und Waggons zu entwickeln, sondern Transportketten ganzheitlich zu denken, so der Manager. Er hat das Unternehmen vor 22 Jahren gegründet und verfügt heute über ein sehr umfangreiches Equipment von ca. 25.000 Containern, 4.000 InnoWaggons, 80 mobilen und stationären Entladeeinrichtungen in ganz Europa. 2024 wurden mit Innofreight-Systemen etwa 40 Millionen Tonnen Güter per Bahn transportiert.

## NEUE LÖSUNGEN

Zu den Highlights des Jahres zählt Innofreight auch das Malta- Multi-Modal-Projekt für das Unternehmen Kronospan, das durch die Kombination Schiene-Straße jährlich 2.800 Lkw-Fahrten zwischen Lampertswalde in Deutschland

und Salzburg einspart. Statt mit 40 Lkw pro Woche werden in nur einem Ganzzug wöchentlich zwischen diesen beiden Standorten Leime in Tankcontainern auf der Schiene transportiert. 2025 soll mit Kronospan ein weiteres Projekt zwischen Udine in Italien und Bjelovar in Kroatien realisiert werden. In eine Richtung wird recyceltes Holz transportiert und retour Holzwerkplatten. Befördert werden die Produkte im gleichen Transportbehälter, die Be- und Entladung erfolgt an beiden Endpunkten Zug um Zug, was die Effizienz deutlich erhöht.

Im kommenden Jahr soll zusätzlich zu den derzeit drei verschiedenen InnoWaggons in 2 x 30-, 40- und 45-Fuß-Dopplwaggon-Dimensionen ein weiterer 80-Fuß-Single-Waggon auf die Schienen kommen.

Aber das ist nicht alles, das im nächsten Jahr neu sein wird. Wanek-Pusset: „2025 bringen wir den ersten elektrischen Drehentladestapler bei Sappi in Gratkorn zum Einsatz, da-

mit können wir künftig nahezu CO<sub>2</sub>-neutral Biomasse vom Forst zum Kraftwerk bringen.“

Trotz enormer wirtschaftlicher Herausforderungen zeigen sich Verlagerer mit Blick auf 2025 zuversichtlich – für Innofreight heißt das eine potenzielle Steigerung der Marktanteile auf der Schiene. Bemerkenswert sei das große Interesse bei den Staatsbahnen an der Erneuerung ihres Fuhrparks mit innovativen Lösungen. „Wir bieten ihnen kommerzielle Modelle, die eine Erneuerung auch ohne eigene Investitionen ermöglichen, aber im Unterschied zu den Waggonvermietern mit mehr Flexibilität und Logistiklösungen, die Vorteile für die Endkunden beinhalten“, betont Wanek-Pusset.

Ab Juli kommenden Jahres werden auch die ersten InnoWaggons auf die Schiene kommen. Der Erfolg von Innofreight begründet sich in der konsequenten Standardisierung der Logistiksysteme mit einem hohen technologischen Anspruch und das maßgeschneidert für die speziellen Kundenanforderungen. „Damit haben wir seit

Jahren die Technologie- und Kostenführerschaft in Europa“, so der Manager. Einen Wunsch hat er allerdings an die Politik in Österreich und Europa: „Wir benötigen Planungssicherheit in der Energiepolitik.“ Es müsse für die Industrie umsetzbare Szenarien geben, die die Wettbewerbsfähigkeit nicht schwächen und die Administration auf ein notwendiges Maß reduzieren.

## ENTWICKLUNG ZUM LOGISTIKER

Wie bereits geschrieben, will Innofreight nicht nur Entwickler von Technologie sein. Um Speditionsgeschäfte besser durchführen zu können, kamen 2023 mit der Innofreight Transportlogistik und innosped zwei Unternehmen in die Gruppe, die Gesamtlogistik-Pakete schnüren können. Deren Leistungen spannen sich vom Traktionsleistungseinkauf bei Bahngesellschaften über Abwicklung von Bahntransporten bis zu Dienstleistungen auf der letzten Meile unter Einbindung des hauseigenen rollenden Materials. ◀



Für das intermodale Kooperationsprojekt mit Knauf und Silo Riedel wurde Innofreight 2024 der Mobilitätspreis verliehen.

# FULL TRUCK LOADS

100 YEARS OF LKW WALTER

GREEN transport steht bei LKW WALTER für Nachhaltigkeit, Effizienz, Sicherheit und Innovation. Mit europaweiten Bahn- und Short Sea-Routen, alternativen Antriebsformen, smarter Transportplanung erzielen wir beachtliche CO<sub>2</sub>-Reduktionen. Profitieren auch Sie vom Kombinierten Verkehr. Mehr auf [lkw-walter.com](http://lkw-walter.com)

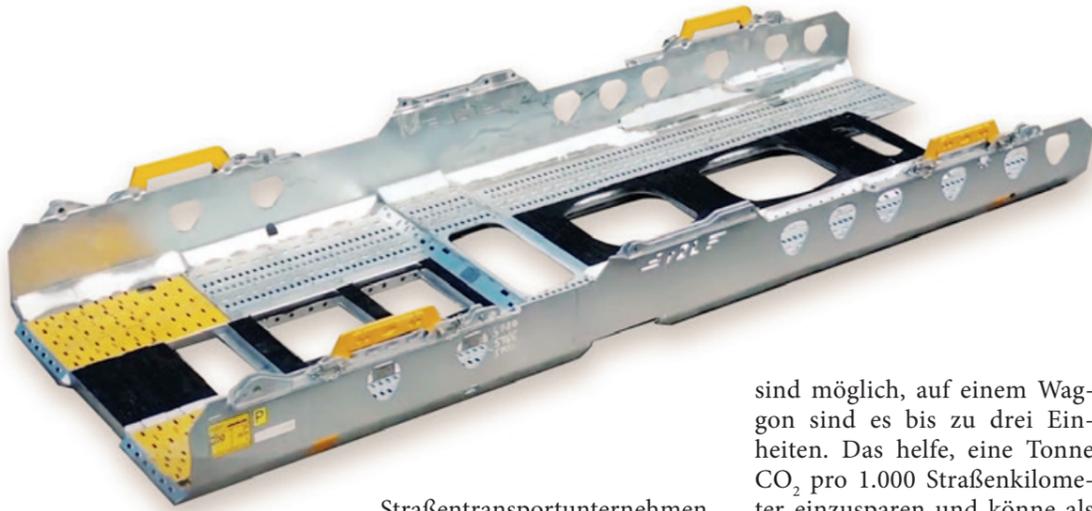


The Leading European Transport Organisation

LKW WALTER  
a WALTER GROUP company

# Auflieger unkompliziert auf die Schiene bringen

**INTERMODAL:** Das Speditionsunternehmen Vega Trans erleichtert mit seiner Erfindung r2L die Verlagerung auf die Schiene. Yavuz Kescu, Vermarkter der Lösung, erklärt die Vorteile der mehrfach ausgezeichneten Innovation.



**W**ir haben die Lösung gefunden, um die CO<sub>2</sub>-Emissionen beim Lkw-Transport um 90 Prozent zu reduzieren und einen Weg aus der Lkw-Fahrer-Krise vorzuzeichnen, liest man im Prospekt des Salzburger Unternehmens roadrailLink, das zur Hälfte der Vega Trans gehört. Und was ist die Lösung? Der r2L Connector, eine Umschlaglösung, mit deren Hilfe nicht kranbare Sattelaufleger und Container von der Straße auf die Intermodal-Schiene rasch und unkompliziert verladen werden können, wie Yavuz Kescu gegenüber *Verkehr* berichtet. Er fungiert im Auftrag von Vega Trans als Repräsentant und Vermarkter dieses Systems in Österreich und Südosteuropa, einschließlich der Türkei. Kescu ist im Übrigen auch Repräsentant des türkischen Straßentransporteur-Verbands UND in Österreich und agiert als Ansprechpartner für österreichische sowie türkische Frächter und Speditionsunternehmen bei Fragen zum Straßentransport im bilateralen Straßengüterverkehr. Hinter UND stehen 1.200 türkische

Straßentransportunternehmen mit zigtausenden Lkw, die im Verkehr Türkei-Europa unterwegs sind.

Der r2L Connector, der 2022 mit dem Deutschen Verkehrswendepreis und 2024 mit dem Innovationspreis der renommierten SITL Logistikmesse in Paris ausgezeichnet wurde, ist eine wannenförmige Plattform, auf die Trailer, Zugmaschinen, aber auch Container abgesetzt und in fünf Minuten mit einem Stapler auf einen Taschenwaggon umgesetzt werden können. Pro Ladeeinheit können damit zwei Zugmaschinen oder drei leichte Nutzfahrzeuge oder vier Pkw oder Semitrailer intermodalfähig gemacht werden, erklärt Kescu. Der r2L connector wird von roadrailLink vermietet und für das Handling wird ein entsprechendes Coaching angeboten.

## VIELE VORTEILE

Die Plattform ist vollverzinkt und so auf lange Haltbarkeit ausgelegt, sie ist leicht manipuliert und für Trailer bis zu zehn Meter Länge verwendbar. Zudem lässt sie sich auf dem Terminal stapeln – bis zu fünf Einheiten aufeinander

sind möglich, auf einem Waggon sind es bis zu drei Einheiten. Das helfe, eine Tonne CO<sub>2</sub> pro 1.000 Straßenkilometer einzusparen und könne als eine Art Umwelt-Währung der Zukunft gesehen werden, heißt es dazu seitens roadrailLink. Ab 2025 wird nämlich die CO<sub>2</sub>-Kompensation auf die Logistikbranche ausgeweitet, wodurch die Verlagerung von Gütertransporten von der Straße auf die Schiene einen neuen Schub bekommen wird.

## EIN MANN MIT ZWEI HÜTEN

Neben der Vermarktung von r2L ist Kescu seit 2023 auch Senior Sales Partner des deutschen Logistikunternehmens Karl Dischinger, dessen unternehmerische Wurzeln bis in das Jahr 1470 zurückreichen. Das Unternehmen mit rund 1.000 Mitarbeitenden und 200.000 Quadratmetern Lagerflächen in Deutschland ist in Österreich mit dem zur Dischinger-Gruppe gehörenden Speditionsunternehmen Lex in Leitring bei Leibnitz sowie in Fürnitz in Kärnten präsent und bietet zahlreiche speditionelle Dienstleistungen an. Dazu zählen Zollservices an den Standorten in Spielfeld, Heiligenkreuz, Fürnitz, Leitring und Varaždin, Einlagerungen in Zolllager, Kommissionier-Tätigkeiten und Distribution-Services in regionalen Bereichen. In der Schweiz ist Dischinger durch das Unternehmen Geissler vertreten.

Im unternehmerischen Fokus stehen die Branchen Pharma, Automotive, Lebensmittel, um nur einige Beispiele zu nennen. In Fürnitz kann Lex freie Lagerflächen mit direktem Bahnanschluss anbieten. Dischinger ist Mitglied im österreichisch-türkischen Handelsverband, zu dessen Gründungsmitgliedern Kescu gehört. Der Verband unterstützt die Handelsbeziehungen zwischen beiden Ländern, und der Aktionsradius schließt auch die Länder Zentralasiens ein, wie Kescu, der seit 48 Jahren in der Branche tätig ist, betont. ▶

# Helrom fährt zwischen Verona und Regensburg

**STRECKE:** Seit kurzem gibt es die Möglichkeit, nicht kranbare Auflieger auf Helrom-Zügen intermodal über den Brenner zu transportieren.

**D**er deutsche Anbieter von Trailer-Verkehr-Zügen Helrom hat kürzlich den Verkehr zwischen Verona und Regensburg aufgenommen und bietet damit Verladern die Möglichkeit, Engpässe auf der Straße in Tirol zu umgehen. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung der Brenner-Strecke sei der Bedarf an neuen Transportlösungen groß, verlautet es seitens Helrom.

Die neue Verbindung zwischen Regensburg und Verona über den Brenner sei ein bedeutender Schritt im Ausbau des Helrom-Netzes und der Einstieg des Unternehmens auf einer der wichtigsten Transportachsen in Europa. Die Strecke hat eine Länge von 560 Kilometern und bietet Verladern und Spediteuren vier Abfahrten pro Woche und Richtung. Ab 2025 sollen die Abfahrtszeiten und -tage durch zusätzliche Fahrten weiter aufgestockt werden. Mit einem schnellen Transit und einem zuverlässigen Service bietet Helrom eine Alternative zum reinen Lkw-Straßentransport für nicht kranbare Sattelaufleger. „Unsere terminalfreie Technologie für einen barrierefreien Intermodaltransport ermöglicht es Spediteuren und Verladern, ohne zusätzliche

Investitionen in den Schienentransport von Trailern einzusteigen“, erklärt Roman Noack, Gründer und CEO von Helrom.

## GUTE ALTERNATIVE

Durch die geplante Sanierung der Lueg-Brücke und den damit verbundenen Einschränkungen für den Lkw-Verkehr ab Jänner des kommenden Jahres wird der Bedarf an neuen Transportmöglichkeiten auf der Brennerstrecke besonders deutlich. Hinzu kommen bestehende Einschränkungen wie das Nachfahrverbot und strenge Abgasnormen, die für den intermodalen Schienentransport der Helrom-Route keine Rolle spielen, wie Noack anmerkt. Das Transportkonzept von Helrom bietet Verladern und Spediteuren die Chance, Engpässen am Brenner zu entgehen. Das Konzept ermöglicht es, alle Arten von Lkw-Trailern ohne Spezialterminals zu verladen. Mithilfe der patentierten Güterwagentechnologie können auch nicht kranbare Trailer einfach auf die Schiene gebracht werden – eine attraktive ökonomische und ökologische Option auch für kleine und mittelständische Unternehmen. ◀

**WIEN CONT**  
ein Unternehmen der **wiesholding**

UNSTOPPABLE

SAMSUNG

**VERBINDET SEIT 45 JAHREN**

**ROLAND**

**ROLAND BRINGT'S MIT INFORMATION.**

Immer wissen, wo der Container gerade ist. Das ist Qualität. Mehr auf [www.rolsped.com](http://www.rolsped.com)