

KOMBINIERTER VERKEHR

WoodTainer XS

Innofreight bringt den kleinen WoodTainer XS für schwere Güter auf den Markt.

Das steirische Unternehmen Innofreight in Bruck/Mur hat in der ersten Hälfte dieses Jahres den WoodTainer XXL weiterentwickelt und bietet jetzt aktuell eine kleinere Version an, nämlich den WoodTainer XS. Diese kleinere Ausgabe des großen WoodTainer XXL (Ladevolumen 46 m³) habe ein Ladevolumen

„Wir wollen in die Häfen fahren.“

Peter Wanek-Pusset

von 24 m³ und sei speziell für den Transport von schweren Schüttgütern im kombinierten Verkehr konzipiert, erklärt Peter Wanek-Pusset, Geschäftsführer von Innofreight, gegenüber dem Verkehr.

DB Schenker fährt XS

Der WoodTainer XS ist seit vergangener Woche in Finnland unterwegs. Die finnische Bahn VR Cargo transportiert damit pulverförmiges Eisenoxid im Kombi-Shuttle-Verkehr zwischen Kuopio und dem finnischen Industriehafen Kokkola/Rauanhei-

gistik DB Schenker beginnt Anfang Oktober dieses Jahres einen Werksverkehr für seinen Kunden Palm Papierfabrik zwischen Eltmann bei Nürnberg und Aalen nach Wörth am Rhein, wo die mit dem XS transportierten Altpapierreste verbrannt werden. In diesem Fall werden vier XS auf einem Waggon verladen. Laut Innofreight geht es hier um ein Jahresvolumen von 160.000 Tonnen.

Ebenfalls im Herbst befördert der nordische Konzern SCA Biomassen zu drei Kraftwerken in Schweden. Diese Neuverkehre rollen mit dem WoodTainer XXL und pro Jahr dürften es 300.000 t im Kombi-Verkehr werden. Wanek-Pusset rechnet sich mit der kleineren WoodTainer-Version gute Chancen aus, stärker in das Geschäft zu den Seehäfen zu kommen, aber auch in der Baustellenlogistik und im Entsorgungsbereich Fuß zu fassen. Innofreight hat im vergangenen Jahr mit der Vermietung von innovativen Waggon-, Behälter- und Entladestemen für die Papier-, Holz-, Zellstoff- und Energieindustrie neun Mio. Euro um-



Mit dem WoodTainer XS will Innofreight in neue Nischen, wie beispielsweise Hafen-Verkehre, Entsorgungs- und Baustellenlogistik vordringen

mo. Das ist eine Entfernung von rund 700 Kilometern und ab 2009 sollen mit dem WoodTainer XS pro Jahr 1,2 Mio. Tonnen transportiert werden. Pro Waggon werden 3 XS-Container befördert. Auch der deutsche Lo-

gesetzt und ist mit dem Geschäftsgang zufrieden. Die WoodTainer sind eine Innovation von Innofreight und kommen in der Schweiz, Österreich, Deutschland, Schweden und Osteuropa zum Einsatz.



Der Ganzzugverkehr ist die Domäne von Bohemiakombi. Was sich im nordgehenden Verkehr bewährt hat, will man auch nach Süden versuchen. Der „BohemiaExpress“ ist der erste Schritt in diese Richtung.

Lovosice–Triest im Ganzzug

Der tschechische Kombi-Operator Bohemiakombi hat einen Ganzzugverkehr zum Adriahafen Triest begonnen und will das Ganzzugnetz weiter ausbauen.

Der tschechische Kombi-Operator Bohemiakombi bietet den Kombi-Verladern seit Anfang dieser Woche einen neuen Ganzzug zwischen dem Hafen Triest und Lovosice in Tschechien an. Der „Bohemia-Express“, wie er genannt wird, rollt einmal pro Woche auf dieser Relation und hätte eigentlich schon eine Woche früher beginnen sollen. Doch der Streik bei den Italienischen Eisenbahnen habe das Verschieben um eine Woche erzwungen, sagt Vladimír Fiser, Geschäftsführer von Bohemiakombi, gegenüber dem Verkehr.

Mit diesem Zug will man vor allem maritime Verkehre von und nach Triest auf die Schiene bekommen. Je nach Kundennachfrage könne man die Frequenz aufstocken und auch kontinental bestimmte Container mit diesem Zug mitnehmen. Dabei denkt Fiser weniger an Substrat von und nach Österreich, zumal die Distanzen zwischen beiden Ländern doch zu gering sind für die Verlagerung auf die Schiene. „Leider stagniert der Österreich-Verkehr“, bedauert Fiser. Bohemiakombi legt den Fokus ganz klar auf den kontinentalen Verkehr. Und das seit Gründung der Gesellschaft im Jahr 1992.

Adé begleiteter Verkehr

Anfänglich wickelte Bohemiakombi auch Rollende Landstraßen ab, doch dieses Geschäft wurde mangels Nachfrage aufgegeben und derzeit steht die Abwicklung von kontinentalen Ganzzugverkehren ganz klar im Vordergrund. Fiser: „Dieser Verkehrsbereich wurde in Tschechien bislang sehr vernachlässigt und ein Volumen auf der Schiene war kaum vorhanden.“ Der Standort Lovosice hat nach dem Aus des RoLa-Verkehrs im Jahr 2004 allerdings nicht an Bedeutung verloren. Ganz im Gegenteil: Von hier rollt dreimal wöchentlich ein Ganzzug nach

Duisburg und ebenfalls dreimal wöchentlich nach Hamburg-Billwerder. Über diese Drehscheibe bestünden Verbindungen mit 35 Terminals in acht Ländern Europas, betont Fiser nicht ohne Stolz.

Dank der Ganzzüge spulen die Lkw acht Millionen Kilometer weniger pro Jahr auf der Straße



Bohemiakombi-Geschäftsführer Vladimír Fiser

ab. Das Besondere dabei ist aber: Die Verlagerung kommt ohne staatliche Subventionen aus, wobei „jede finanzielle Unterstützung die Entwicklung eines progressiven Verkehrssystems wesentlich beschleunigen kann“, fügt er hinzu.

Bohemiakombi hat im Vorjahr nach eigenen Angaben 15.000

Auf dem tschechischen Kombi-Anbietermarkt hat kein anderer Operator diesen Verkehr als interessant ausgemacht. Das stärkt Bohemiakombi. Fiser erinnert sich: „Alle wollten nur Ganzzüge zu den Nordhäfen betreiben. Und das ist auch gelungen.“

Neue Gesellschafterstruktur

Als strategisches Ziel für die nächsten Jahre wird der Ausbau der Ganzzugnetzes sowohl nach West- als auch Osteuropa genannt. Aber auch im Nord-Süd-Verkehr, wie das jüngste Beispiel Bohemia-Express zeigt, will der tschechische Operator expandieren. Beim Bohemia-Express ist der Partner Alpe Adria mit im Boot und wird den Kunden ein attraktives Angebot gemacht.

Seit 10. Juni stehen hinter Bohemiakombi CD Cargo und Cesmad Bohemia mit jeweils 30 Prozent der Anteile sowie Intercontainer Austria (ICA) und Kombiverkehr, Frankfurt/Main, mit jeweils 20 Prozent der Firmenanteile. Fiser: „Unser neuer Gesellschafter ICA ist zugleich unser Geschäftspartner im Verkehr Tschechien, Slowakei und Österreich. Die tägliche Zusammenarbeit ist eng und sehr gut.“ Die Pünktlichkeit der Kombi-Züge ist unterschiedlich. Hoch ist sie auf der Relation Lovosice–

„Leider stagniert der Österreich-Verkehr.“

Vladimír Fiser

Kombi-Sendungen transportiert und damit ein Plus von 60 Prozent gegenüber dem Jahr 2006 erzielt. Das stärkt die Motivation von Fiser und seinem Team: „Der kontinentale Verkehr spielt für uns eine sehr wichtige Rolle. Wir sehen in unserer Arbeit einen Sinn zur Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene.“

Duisburg. Weniger gut läuft es zwischen Lovosice und Hamburg. „Hier hatten wir im vergangenen Jahr häufig mit betrieblichen Problemen auf der deutschen Strecke zu kämpfen. Fiser: „Insgesamt muss die Qualität im UKV noch wesentlich besser werden, wenn die Schiene im Wettbewerb mit der Straße dauerhaft bestehen will.“

ANZEIGE

VAV TRANSPORTVERSICHERUNG

Rund um die Welt gut aufgehoben.

[Gut aufgehoben]

VAV Versicherungs-Aktiengesellschaft

Münzgasse 6 + Beatrixgasse 1 · 1030 Wien · Telefon: 716 07-0* · Fax: 716 07-100 · E-Mail: info@vav.at · www.vav.at