

DVZ

Deutsche Verkehrs-Zeitung

Ein Nordamerikaner in Paris:
Der bisherige Vize-Chef von Air
Canada, Benjamin Smith, führt
Air France-KLM und stößt bei
Gewerkschaften auf Widerstand.



MENSCHEN SEITE 16

MITTWOCH, 22. AUGUST 2018 • N° 34 • 72. JAHRGANG • C 2497

WWW.DVZ.DE

Bimodal bleibt vorerst ein Wunschtraum

Der **Railrunner** macht seinem Namen noch keine Ehre: Das Transportsystem aus den USA rennt nicht, sondern verschiebt den Auftritt in Europa um ein weiteres Jahr.

MEINUNG SEITE 2
TRANSPORT & LOGISTIK SEITE 12



Schon jetzt hat Railrunner einen zweistelligen Millionenbetrag in den Markteintritt Europa investiert. Und wir sind bereit, noch mehr Geld in die Hand zu nehmen.

Gerhard Oswald, Geschäftsführer Railrunner Europe

Gemeinsam gegen den Fahrermangel

ESSAY Kooperationen in der Transportwirtschaft gibt es schon eine gefühlte Ewigkeit. Der akute Fahrermangel zwingt die Fuhrunternehmen jetzt, über neue Modelle für den Fernverkehr nachzudenken. Ein Plädoyer für den Blick über den Tellerrand. **SEITE 3**

Die Diesel-Lok bekommt Alternativen

SCHIENENVERKEHR Nur 60 Prozent des Schienennetzes sind elektrifiziert. Auf den restlichen Strecken fahren noch meist Diesel-Loks. Doch die Hersteller haben bereits neue Konzepte auf die Räder gestellt. Ein Überblick. **SEITE 6**

Zalandos eiskaltes Energiekonzept

LOGISTIKIMMOBILIEN Der Online-Textilhändler Zalando will eine Kombination aus Solarpaneelen und Eisspeicher einsetzen, um sein Logistikzentrum in Erfurt zu kühlen und zu beheizen. Das in Deutschland noch wenig bekannte Konzept senkt die Energiekosten und den CO₂-Ausstoß erheblich. **SEITE 10**

Freier Laderaum wird knapp und teuer

STRASSE Die Kapazitäten im europäischen Straßengüterverkehr dürften im kommenden Herbst wieder knapp und teuer werden. Alle Fakten sprechen dafür, meint jedenfalls Transporeon-Experte Oliver Kahrs. **SEITE 11**

BAG-Bericht: gute Bilanz für die Binnenschifffahrt

GÜTERVERKEHR Die Binnenschifffahrt, der Verkehrsträger mit dem kleinsten Modal-Split-Anteil, hat 2017 zweifach zugelegt. Sowohl Menge als auch Verkehrsleistung auf den Wasserstraßen in Deutschland sind angestiegen, stellt der Jahresbericht des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) fest. **SEITE 13**

FOTOS: GETTY IMAGES/RAILRUNNER

Verkehr mit Genua funktioniert

Brückeneinsturz hat vor allem Konsequenzen für den Bahnzulauf

INFRASTRUKTUR Der Brückeneinsturz in Genua hat die Arbeit des Hafens nicht beeinträchtigt. „Er ist operativ, es müssen keine Schiffe umgeleitet werden“, erklärt eine Hafensprecherin auf DVZ-Anfrage. Am Dienstag voriger Woche war ein circa 250 m langes Stück der innerstädtischen Autobahnbrücke der A10 eingestürzt, 43 Menschen starben. Seitdem ist nicht nur Genuas Umgehungsstraße unterbrochen, sondern auch die Verbindung nach Frankreich. Der Ost-West-Verkehr muss durch die Stadt umgeleitet werden, was zu erheblichen Verkehrsproblemen führt.

Italiens größter Hafen schlägt über 2,6 Mio. Teu im Jahr um; die meiste Ladung kommt landseitig aus dem Norden. Die wichtigsten Terminals sind aus Mailand und Turin auch ohne die Brücke zu erreichen: über die A26 das PSA-Containerterminal Voltri Terminal Europa und über die A7 das Containerterminal Sech sowie die Mehrzweckterminals Spinelli GPT, San Giorgio, Gruppo Messina. Beide Autobahnen sind per Querspange verbunden.

Weil die eingestürzte Brücke Gleise blockiert, ist die wichtigste Bahnverbindung zu allen Terminals nicht nutzbar.

Reedereien wie Hapag-Lloyd fahren laut Fahrplan auch die Nachbarhäfen La Spezia und Livorno an. Dorthin werde „bestimmte Ladung im Bahnzulauf“ umgeleitet oder auf LKW umgestellt, sagt Torsten Nolting, Italien-Chef bei Hapag-Lloyd. Er rechnet mit circa 60 Tagen, bis die Haupttrasse nach und von Genua wieder bereitsteht.

„Der Terminal Voltri Europa/PSA kann weiterhin über die Bahntrasse Ovada aus Piemont und der Lombardei erreicht werden, obwohl es hier Gewichts- und High-Cube-Beschränkungen gibt“, erklärt er. (kk/jpn)

Tempo an der Rampe

SCI-Umfrage: Wartezeiten haben sich verkürzt

PROBLEMZONE An den Rampen hat die durchschnittliche Wartezeit deutlich abgenommen. Das geht aus einer aktuellen Befragung des Beratungshauses SCI Verkehr hervor. Von den befragten Transport- und Logistikunternehmen gab keines mehr an, dass die Wartezeit über zwei Stunden liege. Allerdings berichtete auch kein Unternehmen, dass die LKW weniger als 30 Minuten warten müssen.

Knapp die Hälfte der Befragten (49 Prozent) registrierte im vorigen Jahr Wartezeiten von 30 Minuten bis zu einer Stunde. Weitere 42 Prozent gaben eine durchschnittliche

Wartezeit von ein bis eineinhalb Stunden an.

Die kürzeren Wartezeiten hängen offenbar direkt mit Verbesserungen der Prozesse an den Rampen zusammen. Zwar beklagen immer noch zwei Drittel der befragten Transport- und Logistikunternehmen den Mangel an Lade- und Zeitfenstern, SCI zufolge ist das aber ein deutlicher Rückgang gegenüber dem Vorjahr. Damals bemängelten dies 83 Prozent der Befragten. Auf Rang zwei der größten Probleme liegen in diesem Jahr mit 54 Prozent bauliche Unzulänglichkeiten an den Rampen. (rok)