Simcargo wächst und will optimieren

Verbund arbeitet an einheitlicher Plattform

STÜCKGUT Die Stückgutkooperation Simcargo, Anfang 2020 aus den Verbünden ILN und Star entstanden, hat im Verlauf dieses Jahres 7 neue Partner gewinnen können. Damit ist die Zahl der beteiligten Unternehmen auf 282 gestiegen, teilten die Geschäftsführer Jens Bottenhorn und Alexander Bauz auf der digital durchgeführten Partnerversammlung am 18. September mit.

Hinsichtlich der Zusammenführung der beiden früheren Netze „sind wir aufgrund der Corona-Entwicklungen noch nicht so weit, wie wir eigentlich sein wollten", bekannte Bottenhorn. Wichtigstes Vorhaben sei die Schaffung einer einheitlichen IT-Schnittstelle, damit alle Partner die Vorteile des gemeinsamen Netzes auch nutzen könnten.

Corona habe den Handlungsdruck zur Optimierung erhöht, stellte auch der Simcargo-Beiratsvorsitzende Norbert Redemann fest. Ansatzpunkte seien beispiesweise die Zustellgebiete, die Hauptläufe, die Struktur der Bündelungspunkte (TSP) und des Hubs sowie die Flexibilisierung der Einspeisepunkte für die Partner. Die gemeinsame IT-Plattform sei aber die Basis für alles.

Nachdem Simcargo bereits Anfang 2020 eine Mengenrückgang registriert hatte, gab es drastische Einbrüche während der Lockdown-Monate. Im Jahresverlauf dürfte das Aufkommen daher um 7 bis 8 Prozent gesunken sein, schätzt Bottenhorn. „Inzwischen erreichen die Mengen wieder das Vorjahresniveau."

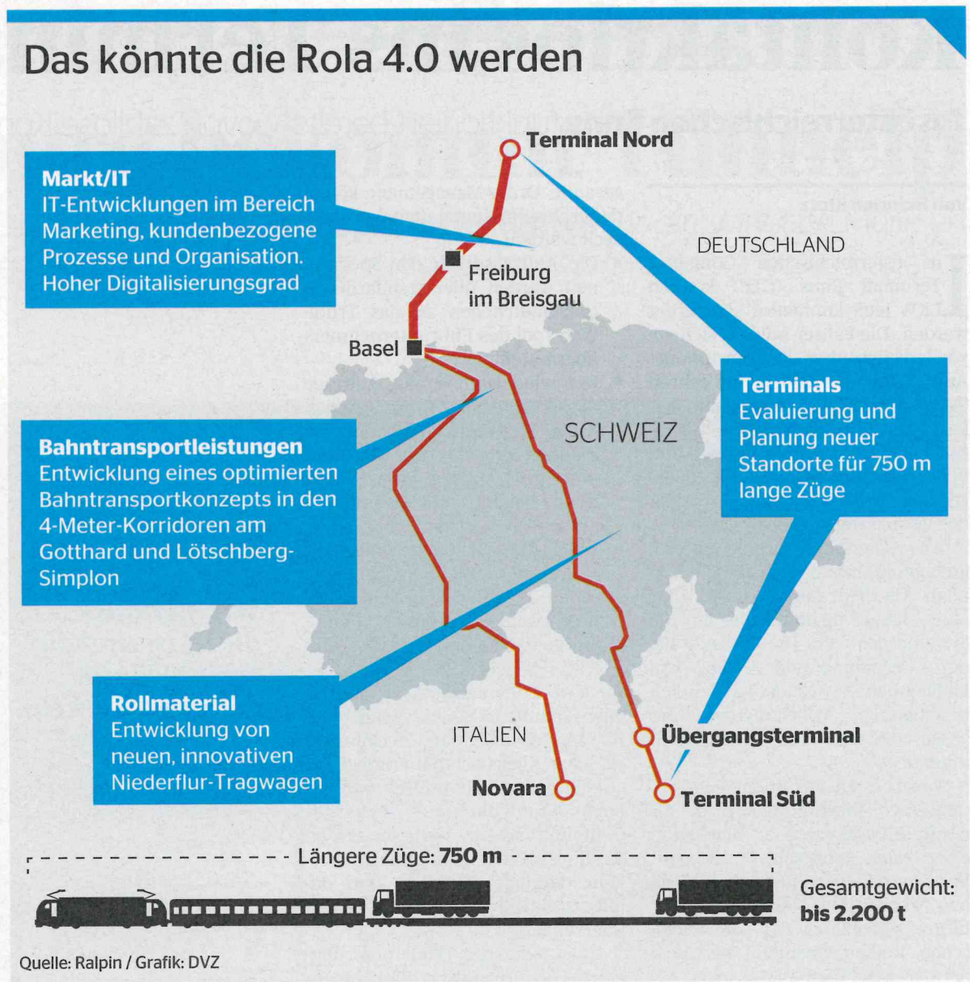
Erheblich betroffen waren die internationalen Verkehre vor allem mit Spanien, Frankreich und Italien. Von einer verbesserten Anbindung der ehemaligen Star-Partner an die internationalen Verbindungen aus der ILN-Zeit „erwarten wir mehr internationales Volumen in unserem Netz", betont Bottenhorn. *(la)*

Stückgutkosten kaum gestiegen

DSLV-INDEX Die sendungsbezogenen Prozesskosten für die Abwicklung von Stückgut sind im ersten Halbjahr 2020 trotz der Corona-Aufwendungen nur um 0,4 Prozent gegenüber den ersten sechs Monaten des Vorjahres gestiegen. Das ist das Ergebnis des neuesten Kostenindex Sammelgutspedition, den der Speditionsverband DSLV halbjährlich herausgibt. Als Gründe für den geringen Anstieg nennt der Verband die gesunkenen Kraftstoffpreise und das strikte Kostenmanagement der Systemlogistiker während der Pandemie.

Die Personalkosten stiegen im Betrachtungszeitraum um 1,2 Prozent. Die um 2 Prozent höheren Sachkosten haben sich ebenso wie die nur leichte Zunahme der Mautkosten (plus 1,3 Prozent) nicht nennenswert auf den Stückgutkostenindex ausgewirkt. Mit einem Rückgang um 9,1 Prozent haben die Treibstoffkosten wesentlich zum gedämpften Anstieg der Stückgutkosten beigetragen.

Den weitgehend stabilen Prozesskosten standen aber sinkende Erlöse pro Sendung gegenüber, da die Krise zu einem beschleunigten Anstieg des Versandhandels und einer spürbaren Zunahme des B2C-Anteils mit deutlich geringeren Sendungsgewichten in den Systemnetzen geführt hat. *(la)*



Quelle: Ralpin / Grafik: DVZ

Ehrgeizige Pläne für Schweizer Rola

Ralpin arbeitet an Businessplan – und Politik muss entscheiden

Von Kurt Metz

Die Rollende Landstraße (Rola) von Ralpin zwischen Freiburg im Breisgau und Novara leistet einen wichtigen Beitrag zur Verlagerungspolitik der Schweiz. Rund 100.000 Straßensendungen bringt sie aktuell pro Jahr auf die Schiene. 2019 war zwar kein Erfolgsjahr (DVZ 16.9.2020, Seite 1), doch konnte Ralpin immerhin den Marktanteil im generell rückläufigen Gütertransit halten.

Um die Zukunft des Unternehmens zu sichern, hat der Verwaltungsrat unter dem neuen Präsidenten und ehemaligen CEO von SBB Cargo, Nicolas Perrin, kürzlich das Projekt „Ralpin 2021+" gestartet.

Digitales Buchungstool

Mitten im Corona-Lockdown nahm der Operateur ein digitales Auftrags- und Buchungstool in Betrieb. Ludwig Näf, seit Juli 2019 CEO von Ralpin: „Die Disponenten und LKW-Fahrer können online buchen und auf der App sehen, welche Züge buchbar sind oder wo wir nur noch Wartelistenplätze bieten können." Und mit Blick auf die Coronabeschränkungen setzt Ralpin auf stark frequentierten Zügen zusätzliche Begleitwagen ein, um das Social Distancing während der Fahrt für die LKW-Fahrer sicherzustellen.

Um den Reisekomfort für die Fahrer zu verbessern, hat Ralpin zudem fünf klimatisierte Schlafwagen des Typs WLABm der Österreichischen Bundesbahnen gekauft. Sie verfügen über Waschgelegenheiten in jedem Abteil und sollen nach Umbau ab Dezember 2020 zum Einsatz kommen. 2021 sollen die Begleitwagen zudem mit WLAN ausgestattet werden.

Für den Fall der Ablösung der derzeitigen Tragwagen hat Ralpin zusammen mit Rail Cargo Austria als Alternative einen Niederflur-Gliederzug entwickelt und patentieren lassen. Er könnte bei gleicher Zuglänge mehr LKW aufnehmen und würde sich auch für Lang-LKW eignen. Elektro-LKW könnten zudem ihre Akkus während der alpenquerenden Fahrt aufladen.

24

LKW passen künftig auf einen Zug der Rollenden Landstraße. Derzeit sind es noch 22.

Quelle: Ralpin

Zusammen mit den Traktionslieferanten SBB Cargo International und BLS Cargo ist Ralpin dabei, die Züge mit Mehrsystemloks zu bespannen. Sie sollen eine durchgehende Traktion von Deutschland durch die Schweiz nach Italien ermöglichen. Die Kompositionen, die heute aus 22 Tragwagen bestehen, sollen ab dem kommenden Jahr auf 24 Einheiten verlängert werden. „Damit bieten wir unseren Kunden mehr Standplätze mit einem auf attraktive Abfahrtszeiten ausgelegten Zugangebot", verspricht Näf. Zudem ist er überzeugt, die schon in diesem Jahr verbesserte Pünktlichkeit weiter zu steigern.

Das Rola-Terminal von Freiburg im Breisgau wurde 2017 ausgebaut und kann die geplanten verlängerten Züge aufnehmen. Gleiches gilt auch für die Anlage im oberitalienischen Novara. Doch Näf denkt schon weiter. „Sollte das heutige Terminal in Süddeutschland nicht mehr genügen, verfügen wir über zwei längerfristige Optionen für dessen Ersatz."

Neue Terminaloptionen

Eine befindet sich auf dem ehemaligen Flugplatz der kanadischen Streitkräfte in Lahr im Schwarzwald, die andere im benachbarten Kippenheim. „Zurzeit klären wir die Verfügbarkeit von Trassen mit DB Netz ab", sagt Näf. Und in Novara plant die italienische Infrastrukturbehörde RFI bereits den Ausbau ihres Kombiterminals.

Politik entscheidet 2021

Ralpin erarbeitet derzeit den Businessplan für die Jahre 2024 bis 2028. Der Bundesrat wird dann dem Schweizer Parlament im Rahmen des nächsten Verlagerungsberichts im Herbst 2021 die Frage nach der Fortführung der Rola vorlegen. Diese Gesamtschau wird aufzeigen, ob eine Förderung der Rola zweckmäßig und verhältnismäßig ist. *(kl)*

ANZEIGE
SAMEDAYLOGISTICS
The Experts in Emergency Logistics
Kontaktieren Sie uns!
Emergency Hotline: +49 (0)6107 5051-25
Emergency eMail: helpnow@samedaylogistics

Abu Dhabi Port kauft Micco

LOGISTIK Der arabische Hafenb treiber Abu Dhabi Ports übernim die Spedition Micco Logistics. D Zukauf soll ein weiterer Schritt se das Emirat als internationale Dre scheibe für Handel und Logistik positionieren. Abu Dhabi Ports ein Teil von ADQ , einer der grö ten Holdinggesellschaften in A Dhabi.

Mit der Integration von Micco s sich der Logistikbereich der Grup von der Konkurrenz abheben. M co verfügt über internationale u regionale Logistiklösungen, ei Bodenflotte von mehr als 350 Z maschinen und ein Netzwerk te peraturkontrollierter Lagerhäus Zusammen mit den eigenen Kapa täten für den Multi-Cargo-Umsch fühlt sich Abu Dhabi Ports entla aller Segmente der Lieferkette aufgestellt. Micco wurde 1978 gründet und ist einer der ersten kalen Spediteure in Abu Dhabi, konsolidierte Frachtdienste für Öl- und Gasindustrie des Emirats bietet. *(ds)*

ANZEIGE
Lager Flensburg
Machen Sie Ihre festen Kosten variabe
Kontaktieren Sie Herrn Christopher Polst
ohl SOLUTIONS
Tel. 0461-9027980
www.ohllogistics.c

Antwerpen setz auf Stückgut

SCHIFFFAHRT Der Hafen Antw pen plant, seine Umschlagskapaz ten für Stückgut auszubauen. Die fenverwaltung wird eine Konzess für eine wasserseitige Fläche auf Südseite des sogenannten Church Docks vergeben, den Antwerpen einem Breakbulk-Dock weiterent ckeln möchte. Aktuell sucht der fen Interessenten für das 15 ha gro Areal, das multimodal erschloss ist und Zugang zum europäisch Straßen-, Schienen- und Binnenw serstraßennetz bietet.

Die geplante Kapazitätsausw tung kommt zu einer Zeit, in der bestehende Stückgutkapazität zu zwei Drittel ausgelastet sind. Hafen Antwerpen hat eine jährlic Kapazität von knapp 9 Mio. t an k ventionellem Breakbulk. In der ersten Hälfte des laufenden Jahres das Breakbulk-Aufkommen des na Gesamttonnage zweitgrößten eu päischen Hafens bei 5,6 Mio. t; Minus von 26,4 Prozent gegenü dem Vorjahreshalbjahr. *(ol)*

ANZEIGE
Seehafen der Zukunft:
Containerhafen Wilhelmshaven mit
NORDFROST