

Medway hat erste KV-Testzüge durch die Schweiz gefahren

Hinterlandverkehr Still und heimlich führte die Mediterranean-Shipping-Company (MSC)-Bahntochter Medway im ersten Quartal 2024 erste Testzüge im Kombinierten Verkehr (KV) im Alpen transit durch die Schweiz. Mangels eigener für Italien und die Schweiz geeigneter Lokomotiven wurden Loks der Baureihe 189 von Akiem in Doppeltraktion eingesetzt. Die Lokführer stammten von der MEV Schweiz in Muttenz.

Medway Italia S.r.l. besitzt seit Juni 2022 eine Sicherheitsbescheinigung für den Grenzverkehr in Chiasso. Anfang August 2023 wurde diese für Güterverkehre – einschließlich der Beförderung gefährlicher Güter – auf das ganze Normalspurnetz der Schweiz erweitert. Medway benötigt für Fahrten durch die Schweiz keine Netzzugangsbewilligung, weil sie eine italienische Lizenz hält. Gemäß Artikel 25 des Landverkehrsabkommens (LVA) werden die Genehmigungen in der EU und in der Schweiz für unter das Abkommen fallende Verkehre auf Grundlage der Gegenseitigkeit anerkannt. Unter das Abkommen fallen einerseits internationale Gruppierungen für Verkehre in und zwischen den Staaten, in denen die angeschlossenen EVU ihren Sitz haben, und andererseits der grenzüberschreitende kombinierte Güterverkehr.



Foto: Stefan Gygax

Ein Zug von Medway Italia am 20.03.2024 südlich des Bahnhofs Birr auf der Rückfahrt nach Gallarate.

Innerhalb kurzer Zeit hat Medway den Aktionsradius von der Iberischen Halbinsel über Italien, Belgien, die Niederlande, Deutschland und Österreich erweitert und macht sich nun an die transalpinen Verkehre von Italien durch die Schweiz. Dies überrascht kaum, denn mit der absehbaren Eröffnung der Flachbahn Terzo Valico zwischen Genua und der Poebene – ein erstes Teilstück von 8,5 km ist seit Januar 2024 zwischen Tortona und Novi Ligure bereits in Betrieb – voraussichtlich im Jahr 2026 ergeben sich für die Hinterlandverkehre ab den Ligurischen Häfen völlig neue Perspektiven für die Bedienung Mitteleuropas auf der Schiene. Bereit steht an dieser Route auch

der Rivalta Terminal Europa neu mit vier Gleisen für 750-Meter-Züge und direkter Zufahrt aus Süd wie Nord für die Formation und den Empfang von direkten Ganzzügen des KV.

Die weltgrößte Containerreederei MSC mit ihrer Bahntochter Medway stellt sich schon heute auf diese neue Perspektive ein. Zusätzlich will sie die gesamte Logistikkette vertikal in den Griff bekommen. Dazu gehören der Bau von jährlich 1000 Containertragwagen und die Produktion von 3000 Drehgestellen und deren Wartung in einer eigenen Anlage in Triest. Diese hat sie kürzlich von der finnischen Wärtsilä übernommen und wird sie zu ihren Zwecken umbauen.

RB 15.4.24 (lüt/km)

GTS und CMA-CGM gründen Joint-Venture

Hafenhinterland Die französische Reederei CMA CGM und der italienische Intermodal-Dienstleister GTS Logistic haben die Gründung eines Joint Ventures angekündigt. Das gemeinsame Unternehmen European Container Network soll das bereits bestehende Netzwerk von GTS in Italien und künftig auch in anderen europäischen Ländern nutzen. CMA CGM will seine globalen Schifffahrtskapazitäten einbringen und das daraus resultierende Containervolumen im Hinterland.

Zunächst soll sich European Container Network auf den italienischen Markt konzentrieren. Es wird aber ein schnelles Wachstum in ganz Europa angestrebt. GTS Logistic ist 1997 gegründet

worden. Das Unternehmen verfügt über eine Flotte von 34 Lokomotiven, 650 Eisenbahnwaggons, 3600 Containern und bedient 19 nationale und internationale Terminals. Bis 2025 will das Unternehmen die Zahl der Lokomotiven auf 48 erhöhen. Wöchentlich bietet das Unternehmen 118 Verbindungen an.

Die CMA-CGM-Gruppe hatte im März Bolloré Logistics übernommen, die auf der Schiene eine Verbindung zwischen Duisburg und Wuhan/Xián anbieten (*Rail Business* 10/24). Im April 2022 kaufte CMA CGM das auf Autotransporte spezialisierte Unternehmen Gefco zu (*Rail Business* 31/23). Zur Reederei-Gruppe gehört auch die Tochtergesellschaft Ceva Logistics.

RB 15.4.24 (cd/dlr)

Gips-Transport: Intermodal und mit E-LKW

Baumaterial Innofreight, Silo Riedel und Gipslieferant Knauf haben einen Verkehr für Naturgips entwickelt, der Bahntransport mit E-LKW kombiniert. Knauf baut im steirischen Tragöß Naturgips ab. Der Gips wird in CityLogistics Containern (20 ft) von Innofreight von Tragöß nach Weißenbach transportiert, zuerst mit E-LKW bis Kapfenberg. Dort werden die Container mit einem Gabelstapler auf 2x40 ft InnoWaggons umgeschichtet und per Bahn nach Weißenbach transportiert. Für diesen Transport hat Innofreight am Hauptsitz Bruck an der Murr, 25 km von Tragöß entfernt, eine eigene Supercharger-Tankstelle für die E-LKW errichtet.

RB 15.4.24 (dr)