

Noch viel Entwicklungsarbeit

PERSONALIE. Wouter van Dijk ist seit Juni neuer Geschäftsführer des niederländischen Kombiverkehrs-Operators Optimodal Nederland B.V. Der 38-Jährige kommt vom Terminal-Betreiber Europe Container Terminals (ECT), der den Großteil der Container im Rotterdamer Hafen umschlägt. „Mein Hauptaugenmerk wird auf dem Ausbau des Geschäftsbereichs Port to Door liegen“, sagt van Dijk. „Bei der Kombination maritimer Sendungen mit dem Schienentransport gilt es, ein gutes Stück Entwicklungsarbeit zu leisten, denn noch immer sind sich viele potenzielle Kunden nicht der Möglichkeiten intermodaler Verkehre bewusst.“



Züge gesattelt: Transportkonzepte wie der Modalohr vereinfachen den Umschlag zwischen Straße und Schiene.

Foto: Modalohr

Züge haben den Dreh raus

●●● Modalohr bietet unbegleiteten Schienentransport für Sattelaufleger

VERLADUNG. Im täglichen Güterverkehr zwischen Frankreich und Italien hat sich seit einigen Jahren das Konzept Modalohr Trailer Transport (MTT) des Straßburger Verkehrstechnik-Herstellers Lohr bewährt.

Die erste MTT-Verbindung wurde im Jahr 2003 zwischen Aiton (F) und Orbasano (I) in Betrieb genommen. Vor dem

Hintergrund des schweren Unglücks im Mont-Blanc-Tunnel von 1999, bei dem 39 Menschen ums Leben kamen, wurde damals nach einer Alternative zum Güterverkehr auf der Straße gesucht.

Die von Lohr entwickelten Spezialwagen verfügen über Drehgestelle, mit denen die Ladefläche schräg aus der Gleisachse geschwenkt wird. So kann ei-

Weitere Linien

●●● Neue Züge ab Nürnberg und Aschaffenburg



Den Stiefel neu erschlossen: Der neue Direktzug ermöglicht die Anbindung an die südtaliesischen Seehäfen.

Foto: bayernhafen

VERBINDUNGEN. Der italienische Operateur Italcontainer hat Ende Mai die neue Linienverbindung zwischen dem bayernhafen Nürnberg und Bologna aufgenommen. Der Direktzug verkehrt künftig dreimal pro Woche zwischen den beiden Wirtschaftszentren. Transportiert werden Container und Wechselbehälter. Von Bologna aus besteht Anschluss unter anderem nach Genua, La Spezia, Livorno, Ravenna, Bari und Taranto.

In der Gegenrichtung sind die italienischen Seehäfen über Nürnberg mit Direktverkehren nach Hamburg und Bremerhaven an die deutschen Nordseehäfen angebunden. Zum Einsatz kommen achtschne Niederflur-Containertragwagen. Die neue Relation gilt als Alternative zum Straßengüterverkehr, der durch das sektorale Fahrverbot in Österreich beeinträchtigt ist. Die Ladekapazität beträgt Richtung Norden 1200 t, südwärts 1560 t. Abfahrtszeit in Nürnberg ist um 18 Uhr, im Container-Terminal Bologna um 20 Uhr. Ankunft ist am darauffolgenden Tag um 14 Uhr in Nürnberg beziehungsweise um 10 Uhr in Bologna.