



INTERNATIONAL RAIL FREIGHT BUSINESS ASSOCIATION

Forum

Die Bedeutung des Eisenbahngüterverkehrs für die baltischen Spediteure

Status

- Basisgeschäfte mit und via Russland durch das Embargo verloren
- Der aktuelle Eisenbahngüterverkehr im Baltikum basiert vorwiegend noch auf der Breitspur-Infrastruktur
- Wenige private Eisenbahnverkehrsunternehmen vorhanden
- Der aktuelle Waggonbestand ist nicht ausreichend für die Geschäfte mit den Finnland (keine Eisenbahnfähren) und den baltischen Nachbarstaaten (unter anderem Spezialwaggons für Flüssiggüter).
- Eisenbahn Korridor Rail Baltica mit einer Normalspurinfrastruktur in der Entwicklung.



- Aktuell ca. 300 aktive Speditionen in den baltischen Staaten mit eigenem Fuhrpark (insbesondere nicht kranbare Trailer) wünschen einen schnellen Ausbau des kombinierten Verkehrs
- Kapazitäten im kombinierten Verkehr für kranbare Trailer nicht noch nicht ausreichend, zu wenig Terminals, zu lange Umschlagszeiten
- Aktuelle Zugverkehre für kombinierte Verkehre über Kaunas nach Duisburg und Slawkow
- Aktuell keine wettbewerbsfähigen Schienen-Anbindungen nach Süd-Südwest-und Südosteuropa
- Die Umschlagsmöglichkeiten Normalspur-Breitspur-Normalspur speziell im Flüssiggut-Bereich nur sehr begrenzt vorhanden
 - Horizontale Umschlagssysteme für nicht kranbare Trailer (z.B. CargoBeamer, Mobiler, RoadRail Link) mit Entwicklungspotential

