



Aus 1 mach' 3

205 Millionen Euro frisches Kapital in nur einem Jahr – bei Cargobeamer stehen die Zeichen auf Wachstum. In welche Projekte die Investitionen konkret fließen sollen, verrät Tim Krause, Communications Manager bei Cargobeamer.



Visualisierung des Cargobeamer-Terminals in Kaldenkirchen, das Ende 2026 den Betrieb aufnehmen soll.

SUT: Cargobeamer hat innerhalb eines Jahres 205 Millionen Euro eingesammelt. Was steckt hinter dem frischen Kapital?

Tim Krause: Cargobeamer liegt als Unternehmen vollständig in privater Hand. Wir sind wahrscheinlich kein klassisches Start-up mehr, sondern mittlerweile ein Wachstumsunternehmen mit Niederlassungen in vier europäischen Ländern. Unsere Mission ist seit jeher die Verlagerung von Verkehren auf die Schiene. Die jüngsten Investitionen ermöglichen es uns, unseren Expansionskurs erfolgreich fortsetzen zu können. Die 205 Millionen Euro teilen sich auf zwei Finanzierungsrunden auf: Im Februar 2025 haben wir 65 Millionen Euro als Kombination aus Eigen- und Fremdkapital von Orion Infrastructure Capital (OIC) eingesammelt. Das US-amerikanische Unternehmen investiert in den Aufbau und die Skalierung nachhaltiger Infrastruktur, unter anderem in den Bereichen Energie und Transport. Bereits vor einem Jahr im Mai 2024 konnten wir zudem 140 Millionen Euro Kapital von privaten und öffentlichen Investoren sichern, darunter vom deutschen Eisenbahnbundesamt und vom Schweizer Bundesamt für Verkehr.

SUT: In welche Projekte fließt das Geld konkret?

Tim Krause: Natürlich finanzieren wir daraus zum Teil klassisches Unternehmenswachstum: Wir wollen in Europa neue Linien eröffnen, aber auch mitarbeiterseitig wachsen. Ein Großteil der Summe fließt jedoch in die beiden nächsten Cargobeamer-Terminals, die wir derzeit planen. Zum einen befinden wir uns in der Umsetzung des Standorts Kaldenkirchen an der deutsch-niederländischen Grenze. Die Baugenehmigung ist da, derzeit beauftragen wir die Zulieferer mit den notwendigen

Bestandteilen des Projekts. Wir wollen bis Ende 2025 mit dem Bau starten und das Terminal dann Ende 2026 in Betrieb nehmen. Das zweite Terminal entsteht parallel in Domodossola an der Grenze zwischen der Schweiz und Italien und soll ebenfalls bis 2026 fertiggestellt sein. Mit dem 2021 im französischen Calais eröffneten Cargobeamer-Terminal betreiben wir dann drei Standorte mit unserem selbstentwickelten Verladungssystem. Dabei werden die beiden neuen Terminals aufgrund der Grundstücksgröße um ein Vielfaches größere Kapazitäten haben als unser erster Standort in Nordfrankreich.

SUT: Warum planen Sie gerade an diesen beiden Standorten Cargobeamer-Terminals?

Tim Krause: Kaldenkirchen und Domodossola gehören bereits seit mehreren Jahren zu unserem Netzwerk. Allerdings beladen wir die Züge aktuell noch mit Reachstackern, was etwa zwei bis vier Stunden pro Zug dauert. Bei dieser Geschwindigkeit können wir auf der transalpinen Achse 20 Rundläufe pro Woche anbieten, was auf dieser Strecke bei nicht-kranbaren Sattelaufliegern die Marktführerschaft bedeutet. Gleichzeitig sehen wir, dass wir auf dieser Route eine sehr hohe Nachfrage verzeichnen, die wir durch den Bau der neuen Cargobeamer-Terminals viel besser bedienen können. Statt vieler Stunden brauchen wir dann nur noch 20 Minuten für die Be- und Entladung pro Zug, was es uns ermöglicht, die Kapazitäten erheblich zu erhöhen.

SUT: Was bedeutet das für das Portfolio, wenn die Terminals in Betrieb gehen?

Tim Krause: Wenn wir in Kaldenkirchen fertig sind, können wir hier die Kapazität von vier auf zehn bis zwölf Rundläufe am Tag verdreifachen, in Domodossola sogar auf zwölf bis 15 Rundläufe vervierfachen. Natürlich wollen wir beide Terminals dann noch



Tim Krause, Communications Manager bei Cargobeamer.



Die Technologie von Cargobeamer

Das Cargobeamer-System bestehend aus patentierten Waggonen, Umschlagterminals und einer Logistiksoftware ermöglicht den Transport auch von nicht-kranbaren Sattelauflegern auf der Schiene. Der Umschlag geschieht automatisiert, schnell und ohne Wartezeiten für die Transportunternehmen. Die Sattelaufleger werden dabei auf Waggonaufsätze neben den Verladegleisen platziert und automatisch auf den Zug geschoben, sobald der Verladevorgang beginnt. Laut Unternehmen kann ein gesamter intermodaler Zug innerhalb von 20 Minuten parallel be- und entladen werden. Die Verlagerung auf die Schiene soll zur erheblichen Reduzierung der CO₂-Emissionen und anderer externer Kosten beitragen.



Cargobeamer

stärker miteinander verbinden und die Rundlaufzahl zwischen den beiden Standorten erhöhen. Eines Tages könnte es durchaus sechs oder sieben tägliche Fahrten zwischen Kaldenkirchen und Domodossola geben. Das wird eine echte Rennstrecke, die in Europa ihresgleichen sucht: Diese Anzahl an Fahrten pro Tag ist im Schienengüterverkehr de facto einmalig.

SUT: Richtet sich Ihr Angebot an bestimmte Zielgruppen?

Tim Krause: Grundsätzlich werden unsere Produkte von Speditoren genutzt, die aus Nachhaltigkeitsgründen und aufgrund des wachsenden Fahrermangels mehr Trailer auf die Schiene bringen wollen. Welche Ladung der Lkw dabei transportiert, ist technisch gesehen für uns weitestgehend egal. Aber wir merken natürlich, dass wir durch unsere sehr dichten Fahrpläne und die schnelle Be- und Entladung mit unserer Cargobeamer-Technik mehr zeitkritische Güter auf die Schiene holen können. Das betrifft nicht nur gekühlte Ware, sondern zum Beispiel auch stark den Online-Handel.

SUT: Also den Transport von Paketen auf der Schiene?

Tim Krause: Richtig. Beispielsweise arbeiten wir mittlerweile seit einigen Jahren mit Amazon zusammen, das inzwischen zu unseren buchungsstärksten Kunden zählt. Der Online-Händler will im intermodalen Transport wachsen, hat aber gleichzeitig eine große nicht-kranbare Trailerflotte. Hier bieten wir die perfekte Lösung, um die Güter vom Lkw auf die Schiene zu bringen – obwohl es sich um zeitkritische Ware handelt. Das Gleiche gilt für den Kurier-Express-Paket-Dienst UPS. Das Unternehmen hat zwei wichtige Luftfrachthubs im Raum Nordrhein-Westfa-

len und Mailand, welche sie mit uns über die Schiene verbinden und dabei den Takt der Abflugzeiten einhalten. Wir sehen ein enormes Potenzial im Bereich zeitkritischer Transporte.

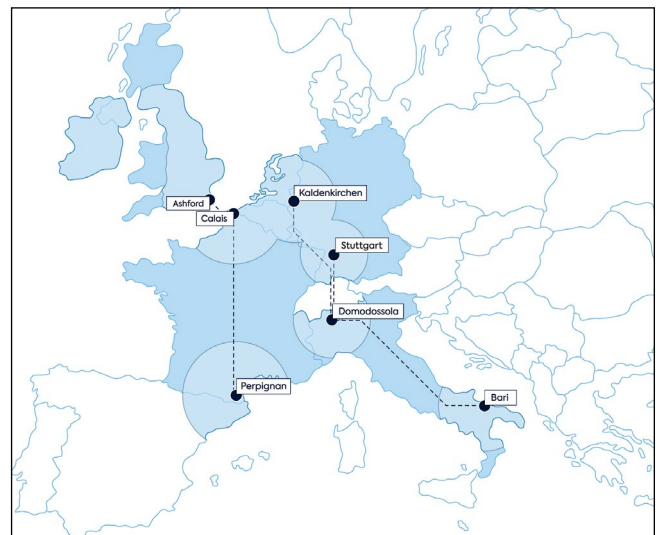
SUT: Welche Themen stehen neben dem Bau der beiden Terminals aktuell noch auf der Agenda?

Tim Krause: Wir wollen nicht nur unsere bestehenden Verbindungen stärken, sondern insgesamt das Netz ausbauen. Kurzfristig überlegen wir, welche neuen Zuglinien interessant sein können. Das bedeutet konkret: Wir fahren Stand heute mehrere Nord-Süd-Verbindungen: von Kaldenkirchen sowie Stuttgart nach Domodossola, von dort aus weiter nach Bari in Süditalien, sowie innerfranzösisch zwischen Calais und Perpignan in Südfrankreich. Weitere Verbindungen sind in Planung: Ost-West-Verkehre in Richtung Polen sind spannend, aber auch die Region Rumänien, Ungarn und Slowakei. Auch im alpenquerenden Verkehr haben wir weitere Projekte in der Prüfung. Hierzu können wir wahrscheinlich im Sommer 2025 mehr sagen. Insgesamt haben wir uns vorgenommen, unser Routenportfolio im Laufe des Jahres zu verdoppeln.

SUT: Und in welche zweite Richtung denken Sie?

Tim Krause: Wir sind natürlich europaweit auf der Suche nach geeigneten Grundstücken für weitere Terminals, um der Verkehrswende von der Straße auf die Schiene endlich neuen Schwung zu verleihen. Es ist kein Geheimnis, dass wir allein in Deutschland gerne noch mindestens zwei, drei Terminals aufmachen wollen. Frankreich, Benelux und Osteuropa sind ebenfalls interessant. Neue Standorte müssen aber natürlich bestimmte Anforderungen erfüllen, also über eine Schienenanbindung verfügen, nahe an der Autobahn gelegen sein und eine Größe von mindestens zehn, besser 15 Hektar verfügen. Der Aufbau eines neuen Cargobeamer-Terminals ist daher aufwendig und braucht seine Zeit. Die aktuellen Entwicklungen, die hohe Nachfrage und das jüngst eingesammelte Kapital machen uns aber zuversichtlich, dass wir unseren Wachstumskurs ungebrochen fortsetzen können.

Annika Beyer



Cargobeamer

Aktuell besteht das Cargobeamer-Netzwerk aus sieben Standorten und fünf Routen.