

Kombinierter Verkehr

Auf der Suche nach effizienten Lösungen



Erik REGTER
Vorstand RCA

„Terminal Wolfurt wird bis 2015 ausgebaut. In Villach warten wir auf Unterstützung durchs Land“

ÖBB



Andreas KÄFER
Verkehrsplaner

„Es wird in den nächsten Jahren zu keinen wesentlichen Verlagerungen auf die Schiene kommen“

MEDIAPROJEKTE



Csaba SZEKELY
stv. GenDir. Raaberbahn AG
„Man darf Ost-Achse nicht gegen Semmering-Achse ausspielen. Wir brauchen beides“

MEDIAPROJEKTE



Christian STEINDL
Ennshafen-Chef
„Die verladende Wirtschaft fordert von den Infrastrukturbetreibern höhere Flexibilität“

MEDIAPROJEKTE



FOTOLIA/ARSKA N

Effiziente Lösungen im Kombinierten Verkehr sind nur möglich, wenn Eisenbahnverkehrsunternehmen, Terminals und Verloader zusammenarbeiten

Die Zukunft des Kombiverkehrs ist nicht rosig. Es wird nur leichte Steigerungen geben.

Zu wesentlichen Verlagerungen von der Straße auf die Schiene, politisch herbeigedredet, medial getrommelt und gesellschaftlich gewünscht, wird es in den nächsten Jahren nicht kommen. Diese Ansicht vertritt Verkehrsplaner Andreas Käfer unlängst auf der von der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft (ÖVG) und dem Verein Netzwerk Logistik (VNL) im Österreichischen Staatsarchiv in Wien veranstalteten Österreichischen Kombiverkehrstagung.

Wirtschaftskrise und Sparprogramme erleichtern den Kombiverkehr nicht, meinte Unternehmensberater Helmut Pripfl, Leiter des ÖVG-Arbeitskreises Kombierter Verkehr. „Vor allem bei innereuropäischen Transporten scheint der Haus-zu-Haus-Lkw übermächtig.“ Da treten selbst stichhaltige Argumente der Nachhaltigkeit zurück und öffentliche Förderungen sind von Sparprogrammen bedroht. Erik Regter, Vorstandsdirektor

der ÖBB-Güterverkehrstochter Rail Cargo Austria (RCA), verwies auf die 80-prozentige Auslastung des im April 2011 in Angriff genommenen NINA-Projektes, das zu einer Ergebnisverbesserung um zehn Millionen € geführt habe. Die Hubs, sagte Regter, werden ständig auf ihre Betriebswirtschaftlichkeit überprüft. „Wenn ein Angebot nicht angenommen wird, hören wir damit auf.“ Die gemeinwirtschaftliche Leistung von April bis Dezember 2011 für NINA betrug 1,4 Millionen €. RCA sei es 2011 gelungen, ihre Effizienz zu verbessern. Nach harten Sanierungsmaßnahmen ergeben sich neue Perspektiven etwa in Richtung Südosteuropa und Türkei.

Die Raaberbahn AG, ein österreichisch-ungarischer EVU (130 Millionen € Umsatz), entwickelt jetzt neben den vorhandenen Ost-West-Verkehren auch ein Nord-Süd-Angebot von der Slowakei über Ungarn nach Kroatien. Der stellvertretende Generaldirektor der Raaberbahn, Csaba Székely, wehrt sich gegen ein Ausspielen der Ost-Achse gegen die Semmering-Achse: „Wir brauchen beides.“

Den allgemeinen Tenor bei der Tagung brachte Christian Steindl, Geschäftsführer der Ennshafen OÖ GmbH, auf den Punkt: „Die verladende Wirtschaft fordert von den Infrastrukturbetreibern eine höhere Flexibilität.“

► Rail Cargo Austria

Bahnführerschaft in Südosteuropa

RCA-Boss Regter kündigte bei der Österreichischen Kombitagung den von der Vorarlberger Wirtschaft lange erwarteten Ausbau des ÖBB-Terminals Wolfurt an. „Wir sind in der Genehmigungsphase und erhalten auch Unterstützung vom Land.“ In den kommenden Monaten wird es dazu diverse Veranstaltungen der RCA mit Interessenten in Vorarlberg geben. Regter: „2015 muss der Terminal Wolfurt fertig sein.“

Noch viel passieren muss beim ÖBB-Terminal Villach/Feistritz, den Regter momentan für die Kombianforderungen für „nicht ideal“ hält, weil zu viel Verschubarbeit notwendig sei, was das Geschäft verteuere. Auch in Villach erwartet Regter Unterstützung vom Land.

In Südosteuropa bis in die Türkei strebt die RCA die Bahnführerschaft an. Momentan werden internationale Führungskräfte gesucht, die vertrieblich und abwicklungsmäßig diese Region aufmöbeln sollen.

► Binnenschiff

Vorsicht bei Container-Liniendienst

Ennshafen-Geschäftsführer Christian Steindl und Franz Glanz, Chef des Cargo Center Graz, präsentierten auf der Tagung die neuesten Entwicklungen bei den Terminals. Beide sehen in der gezielten Betriebsansiedlung und einem effizienten Terminalbetrieb die entscheidenden Erfolgsfaktoren. Eine differenzierte Diskussion entwickelte sich rund

um den KV mit dem Binnenschiff. Steindl verwies auf Lösungsansätze zur Rückfrachtproblematik in Richtung Süd-/Osteuropa und zur Schwarzmeerküste. Er mahnte allerdings zur Vorsicht, da nach der Einstellung des Helo-Liniendienstes der nächste Versuch eines Container-Liniendienstes, den Ennshafen und Hafen Wien vorbereiten, auf der Donau ein Erfolg werden müsse.