

## VERANSTALTUNG

# Kombi-Verkehr wächst

Prognosen sagen dem Kombi-Verkehr in den nächsten Jahren ein gesundes Wachstum voraus. Voraussetzung ist, dass es nicht an der weiterhin notwendigen Unterstützung durch die Politik mangelt.

Den Kombi-Verkehr seriös zu quantifizieren ist keine leichte Aufgabe. Das vorhandene statistische Material ist mitunter unzureichend, nicht nur in Österreich, sondern auch in anderen europäischen Ländern. Darauf Prognosen zu erstellen wäre „möglicherweise sogar fahrlässig“, bemerkte der Verkehrsplaner Andreas Käfer von Verkehrsplanung Käfer bei der vorwöchigen Fachveranstaltung über „Kundenorientierung im Kombiverkehr“ in Wien. Bei dieser von der ÖVG und VNL gemeinsam initiierten Tagung kamen Anbieter und Nachfrager des Kombi-Verkehrs zu Wort und es wurden Konzepte und Wünsche von beiden Seiten präsentiert.

## Wachstum unter Bedingungen

Solide Daten für eine Kombi-Verkehr-Prognose für Österreich lieferte aber die „Verkehrsprognose 2025+“, die vom Verkehrsministerium in Kooperation mit Asfinag, ÖBB und SCHIG erstellt

den verabschieden müssen“, räumte der Manager ein. Viel zu tun ist freilich noch. RCA will von Passau bis in die Türkei die Eigenproduktion forcieren, auch im Kombi-Verkehr. Das ambitionierte Ziel: Ab 2013 will man tägliche Kombi-Züge auf der Achse Wels–Arad–Ploiesti–Istanbul fahren. Aber auch in Italien wird mit der hauseigenen Rail Cargo Italia das Ganzzuggeschäft ausgeweitet.

## EVU fühlen sich bei der Förderung benachteiligt

Ob die Rollende Landstraße und der unbegleitete Verkehr zu halten sind, hängt auch von den gemeinschaftlichen Zuschüssen, spricht: Kombi-Förderung durch die öffentliche Hand, ab Ende dieses Jahres läuft in Österreich die staatliche Förderung für RoLa, UKV und Gefahrguttransporte aus. Am neuen Förderkonzept wird im Verkehrsministerium gerade „getüftelt“. Der Wagenladungsverkehr soll künftig gestützt werden, der Gefahrguttransport

und damit gut fährt, wie Gerhard Mühlhans, Leiter Kompetenzzentrum Transport und Distribution im RHI-Konzern betonte.

Aus China rollen Verkehre über die Schiene nach Österreich (20.000 t), von Villach nach China sind es 4.500 t und aus der Türkei beispielsweise nach Österreich bezieht RHI 58.500 t Güter. Mühlhans: „Der Kombi-Verkehr ist ein ökologisches und ökonomisches Win-win-Konzept“, wenn die Rahmenbedingungen passen. Anbieterseitig nachjustierbedürftig hält der Manager regelmäßige und gesicherte Abfahrtszeiten, kurze Laufzeiten, „Ein- und Aussteigemöglichkeiten“ entlang der Strecken und die Kommunikation der Routen.

## Baumax mit „cheapest supply chain“

Der Verlagerung auf die Schiene zugetan ist auch der heimische Heimwerker Baumax, dessen Logistik für die 155 Baumärkte in neun Ländern im Wiener Logistikzentrum organisiert wird. Das Konzept ist klar: Es gilt das Prinzip „cheapest supply chain“ auf Basis von Komplettlösungen, für das die Baumax Import & Logistik GmbH mit Sitz in Wien verantwortlich zeichnet, wie Alexander Wiegele, Geschäftsführer dieses Unternehmens, bei der Tagung berichtete. Baumax hat die Hoheit über die Transportkette von den Lieferanten bis in die Märkte, einen eigenen Fuhrpark gibt es nicht, beim Transport bedient man sich der internationalen



Unter günstigen wirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen stehen dem Kombi-Verkehr schöne Wachstumszeiten bevor

Netzwerke von Spediteuren. Seit 2008 beliefert der Konzern beispielsweise zwei seiner Baumärkte in Vorarlberg ausschließlich über die „Kombi-Schiene“. Vier Mal wöchentlich kümmert sich Gebrüder Weiss um den Transport von Wechselbrücken nach Vorarlberg. Der Wermutstropfen dabei: „Durch die RCA-Preiserhöhung im Vorjahr haben wir einen Kostennachteil gegenüber dem Lkw“, bedauert Wiegele.

## Jährlich 240 Lkw-Fahrten eingespart

Das Positive dennoch: Pro Jahr werden dank Kombi-Transport 240 Lkw-Fahrten mit 140.000 Lkw-Kilometern eingespart. Wechselbrücken oder Container zu den Märkten nach Bulgarien

oder in die Türkei per Kombi zu schicken, rechnet sich hingegen nicht: Der Lkw ist um 20 Prozent billiger. In der Planungsphase befindet sich der Fliesenimport per Bahn aus Italien nach Wien. Dabei geht es um 40.000 Tonnen pro Jahr. Verkehre von Deutschland nach Österreich auf die Bahn zu bringen, war für die Baumax-Logistik nicht umsetzbar. Auch hier ist der Lkw billiger als die Schiene. „Die Spediteure legen ihren Fokus auf den Lkw, eine Anfrage nach einer Kombi-Lösung gestaltet sich mühsam“, hat Wiegele die Erfahrung gemacht. Vier große Logistikdienstleister im deutschen Raum seien nicht in der Lage gewesen, ein Bahn-gestütztes und konkurrenzfähiges Stückgutkonzept von Deutschland nach Österreich darzustellen.

» Wir haben das Gefühl, die RCA wird bei der Förderung bevorzugt «

worden ist und die als Basis für die verkehrspolitische Marschrichtung gilt. Auf Grundlage der Daten aus der Verkehrsprognose 2025+ wurde eine Prognose für den Kombi-Verkehr erstellt, die schöne Aussichten eröffnet. Käfer spricht von einem Wachstum von 40 bis 100 Prozent in den nächsten Jahren; nicht nur in Österreich, sondern auch in den Ziel- und Quellenländern des Kombi-Verkehrs. Mehr zwischen Schiene und Straße kombiniert wird aber nur dann, wenn auch die politischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen passen, räumte Käfer ein.

Ob Rail Cargo Austria (RCA) künftig mehr oder weniger von der Straße auf die Schiene bringt, wird künftig nicht unwesentlich vom verkehrspolitischen Umfeld bestimmt. RCA Intermodal, der Geschäftsbereich, in dem alle Kombi-Aktivitäten zusammengefasst sind, hat im Vorjahr 2 Mio. TEU transportiert, etwa gleich viel wie 2010.

Unterm Strich ist für die Bahn der Kombi-Verkehr nach wie vor ein Verlustgeschäft, auch wenn im Vorjahr das Ergebnis um 15,6 Mio. Euro verbessert wurde, wie RCA-Vorstand Eric Regter erklärte. Um Oberwasser zu bekommen, wurden im Vorjahr und zu Beginn dieses Jahres die Preise im Kombi-Verkehr erhöht und das neue Produktionssystem NINA auf die Beine gestellt, das kostenseitig bereits positive Auswirkungen in den Büchern zeigt, wie Regter ergänzte.

„Wir haben uns von einigen Kun-

nicht mehr. „Den Wagenladungsverkehr zu fördern halte ich für vernünftig“, sagte Csaba Székely, Generaldirektor-Stellvertreter der ungarisch-österreichischen Raaberbahn. Dass sich die Republik als Eigentümer der ÖBB um diese kümmert, ist für Székely verständlich, doch sieht er darin einen Zielkonflikt, weil der Staat eben in der Doppelrolle, nämlich als Eigentümer und zugleich Regulator, agiert. Székely: „Wir haben das Gefühl, dass das Verkehrsministerium die RCA bei der Förderung bevorzugt.“

## Ohne Kombi-Förderung keine RoLa

Faktum ist: RCA hatte bisher als „Platzhirsch“ beim unbegleiteten Kombi-Verkehr und bei der RoLa als Monopolist die „Fäden in der Hand“ und wird sie ab 2013 auch im Einzelwagenverkehr bekommen, während Gefahrguttransport nicht mehr berücksichtigt wird – was den Bahnkunden nicht so recht einleuchten will, wie sich bei der Veranstaltung zeigte. Ohne staatliche Zuschüsse soll eine RoLa von RCA angeblich nicht mehr zu halten sein, weil nicht kostendeckend und unwirtschaftlich. Wenn sich die Rahmenbedingungen ändern, werde RCA jedes Kombi-Produkt auf den Prüfstand stellen müssen, so Regter.

Sehr einleuchtend ist der Kombi-Verkehr für das heimische Industrieunternehmen RHI, das pro Jahr rund 100.000 t zwischen Schiene und Straße kombiniert

## RAABERBAHN

# Aus ÖBB-Schatten heraus

Weiteres Potenzial sieht Raaberbahn-Manager Csaba Székely mit der Belegung des Güterverkehrs auf dem bereits 511 Kilometer umfassenden Streckennetz.

Die ungarisch-österreichische Raaberbahn (ROeEE) tritt aus dem Windschatten ihres ehemaligen Partners ÖBB heraus und forciert eine neue, international ausgerichtete Strategie. Das Ziel laut Csaba Székely, Generaldirektor-Stellvertreter der Raaberbahn: die Erschließung neuer Märkte im Nord-Süd-Verkehr zwischen Polen und adriatischem Raum, die Bildung von Allianzen mit anderen Privatbahnen und Flagge zeigen in Europa.

## 200 km zusätzlich übernommen

Die ROeEE hat im Vorjahr von der MAV rund 200 Kilometer zusätzliche Strecken (Gesamtnetz jetzt 511 Kilometer) zur

Betriebsführung übernommen. So beispielsweise von der slowakischen Grenze bis nach Szombathely. „Dieser Strecke werden wir jetzt im Güterverkehr Leben einhauchen“, so Székely. Mehr Güterverkehr auf dieser Strecke könnte der Auslastung der künftigen Koralmstrecke Steiermark–Kärnten durchaus zuträglich sein, ist Székely überzeugt.

## „Hauptsammelkanäle“

Eine Konkurrenz zur Semmering-Strecke als einem der in Österreich in Bau befindlichen „Hauptsammelkanäle“, wie Székely die Tunnelprojekte bezeichnet, brauche man nicht zu befürchten. Über den Semmering rollen 14 Mio. t pro Jahr,

über Westungarn derzeit eine Mio. t mit Potenzial auf drei Mio. t. Die derzeit diskutierte Aufstockung der Österreich-Belegung an der Raaberbahn würde Székely sehr begrüßen. Die Republik solle demnach ihren Anteil von 28,2 auf 33,4 Prozent aufstocken.

## Ungarn entscheidet

Der Ausbau der Strecke von der slowakischen Grenze bis Szombathely obliegt Ungarn als Eigentümer der Infrastruktur. Mit EU-Förderung könnte diese Route in drei Jahren so fit sein, wie die Strecke von Szombathely nach Szentgotthard heute schon ist, nämlich elektrifiziert und mit bis zu 120 km/h befahrbar.

» Logistikdienstleister bieten kein konkurrenzfähiges Stückgutkonzept per Bahn «