

# Gute Perspektiven für den Kombi-Verkehr

Dem Kombi-Verkehr wird in Österreich im Zeithorizont bis 2025 eine positive Entwicklung prognostiziert. Nicht nur für Akteure in diesem Bereich, sondern auch in volkswirtschaftlicher Hinsicht, den er generiert eine durchaus beachtliche Wertschöpfung.

Bei gleichbleibenden Rahmenbedingungen wird der Kombi-Verkehr hierzulande bis zum Jahr 2025 um 40 Prozent wachsen. Bei verbesserten Bedingungen im Schienenverkehr sogar um 100 Prozent. Das war eine der zentralen Botschaften bei der am Dienstag dieser Woche in Wien abgehaltenen Tagung zum Thema „Der Kombi-Verkehr als Motor österreichischer Wertschöpfung“, zu der der Verein Combinet und seine 38 Mitgliedsunternehmen eingeladen hatten.

„Die Perspektiven für den Kombi-Verkehr in Österreich sind gut“, so der Verkehrsplaner Andreas Käfer, Geschäftsführer der Verkehrsplanung Käfer in Wien. 18 Prozent der Transportleistungen im Schienenverkehr entfallen derzeit in Österreich auf den Kombi-Verkehr. Das sind rund 23 Mio. Gütertonnen, wovon rund fünf Mio. Tonnen auf das Konto der Rollenden Landstraßen gehen. Bis 2025 könnten es 34 bis 37 Mio. Tonnen werden, ist Käfer zuversichtlich.

Und das bei gleichzeitiger Steigerung des Schienengüterverkehrs von derzeit 17 auf 19 Prozent am Modal-Split. Die Straße wird bis dahin beim Modal-Split den Berechnungen der Verkehrsplaner zufolge zwei Prozent auf 78 Prozent einbüßen (derzeit 80 Prozent Anteil). Diese Prognosen basieren freilich auf Schätzungen von einem jährlichen Wirtschaftswachstum von zwei Prozent. Genaues

Datenmaterial oder solide Statistiken zum Kombi-Verkehr gibt es leider nicht. Käfer: „Der Kombinierte Verkehr scheint in der Regel nicht als eigene Transportart auf.“

## Forderung nach LSVA

„Gleichbleibende Bedingungen“ soll heißen: keine Ausdehnung der Gewichts- und Längenmaße bei den Lkw; kein Rückzug der Bahn aus der Fläche; verstärkte Kooperation statt Konkurrenz; Rationalisierungen in der Kombi-Branche und stärkere Betonung von international aufgestellten Förderprogrammen, betonte Combinet-Obmann Herbert Pehnerstorfer.

Doch damit nicht genug: Auch plädiert Combinet im Interesse der Mitglieder für eine Einführung einer LSVA nach schweizerischem Vorbild und für eine Lkw-Mautbefreiung im Vor- und Nachlauf des Kombi-Verkehrs.

## Quersubventionierung der Straße

Der Kombi-Verkehr erbringe eine Verkehrsleistung von 4,5 Prozent am Gesamtverkehr und erwirtschaftete in diesem Land pro Jahr einen Umsatz von 370 Mio. Euro, erklärte Professor Karl Steininger, Volkswirtschaftler an der Universität Graz, in seinem Vortrag. 5.800 Mitarbeiter sind in diesem Sektor beschäftigt.

Laut Steininger wird in Österreich mit fünf Prozent des BIP quersubventioniert. Steininger: „Der Kombi-Verkehr entspricht vielen Zielkriterien der Gesellschaft und der EU-Verkehrspolitik.“ Gegenüber dem reinen Lkw-Verkehr bringt der Kombi-Verkehr eine zusätzliche Wertschöpfung von 22 bis 40 Mio. Euro pro Jahr. Damit verbunden ist auch die Schaffung von zusätzlichen 700 Arbeitsplätzen, rechnet der Professor vor.

## Hamburger Hafen ist Kombi-Tor zur Welt

Ein wichtiger Partner im internationalen Kombi-Verkehr ist der Hamburger Hafen. 72 Züge fahren wöchentlich zwischen Hamburg und Österreich, ist Alexander Till, Leiter der Österreich-Präsentanz des Hamburger Hafens, zufrieden. Auch die Nach-

barländer Slowakei und Ungarn werden wöchentlich mit 28 Ganzzügen bedient. Es sind primär Container, die den Kombi-Weg via Hamburg finden. Hamburg ist der wichtigste Exporthafen für die österreichische Wirtschaft und im Vorjahr lag das Borex-Aufkommen bei rund 265.000 TEU.

Der Kombi-Verkehr lebt von Innovationen. TransSystems in Kapfenberg ist ein Unternehmen, das neuartige Materialien für den Kombi-Verkehr entwickelt. So läuft beispielsweise derzeit das Projekt Celicon oder auch „Kugelprojekt“ genannt. Dabei geht es um die Suche nach neuen Möglichkeiten, Transportmittel leichter zu machen. Zum Beispiel bei Längsträgern bei Containern. Mit einem Werkstoff, der im Rahmen von Celicon entwickelt wird, lässt sich das Gewicht der Längsträger um 40 Prozent reduzieren. Der-

zeit werde der Werkstoff für zwei Containertypen entwickelt und getestet, berichtete Alexander Klar von TransSystems.

Der Unternehmer hat auch noch andere Projekte in der Entwicklungsphase. So etwa ein multifunktionales Transportmittel mit neuem Design auf Basis vorhandener Planen-Container. Oder die Containerentwicklung MOCO. Dazu läuft eine Studie, wie Leerfahrten minimiert werden können anhand von Multifunktionalität durch minimales Eigengewicht und maximales Ladegewicht.

Auch tüftelt Klar über einem neuartigen Even-Container für Großveranstaltungen. Oder über dem Typ einer Spezialverladerampe für das Be- und Entladen von Containern. Und last but not least arbeitet TransSystems an einer Montagekorbvorrichtung für Montagekorb-Handling mittels Reach-Stacker.

## AUGUSTIN NETWORK

# Intermodal nach Moskau

Seit Kurzem wickelt der Salzburger Logistiker Augustin Network Intermodal-Verkehr zwischen Ost und West ab. Der Schienentransport erhöhte die logistische Planbarkeit.

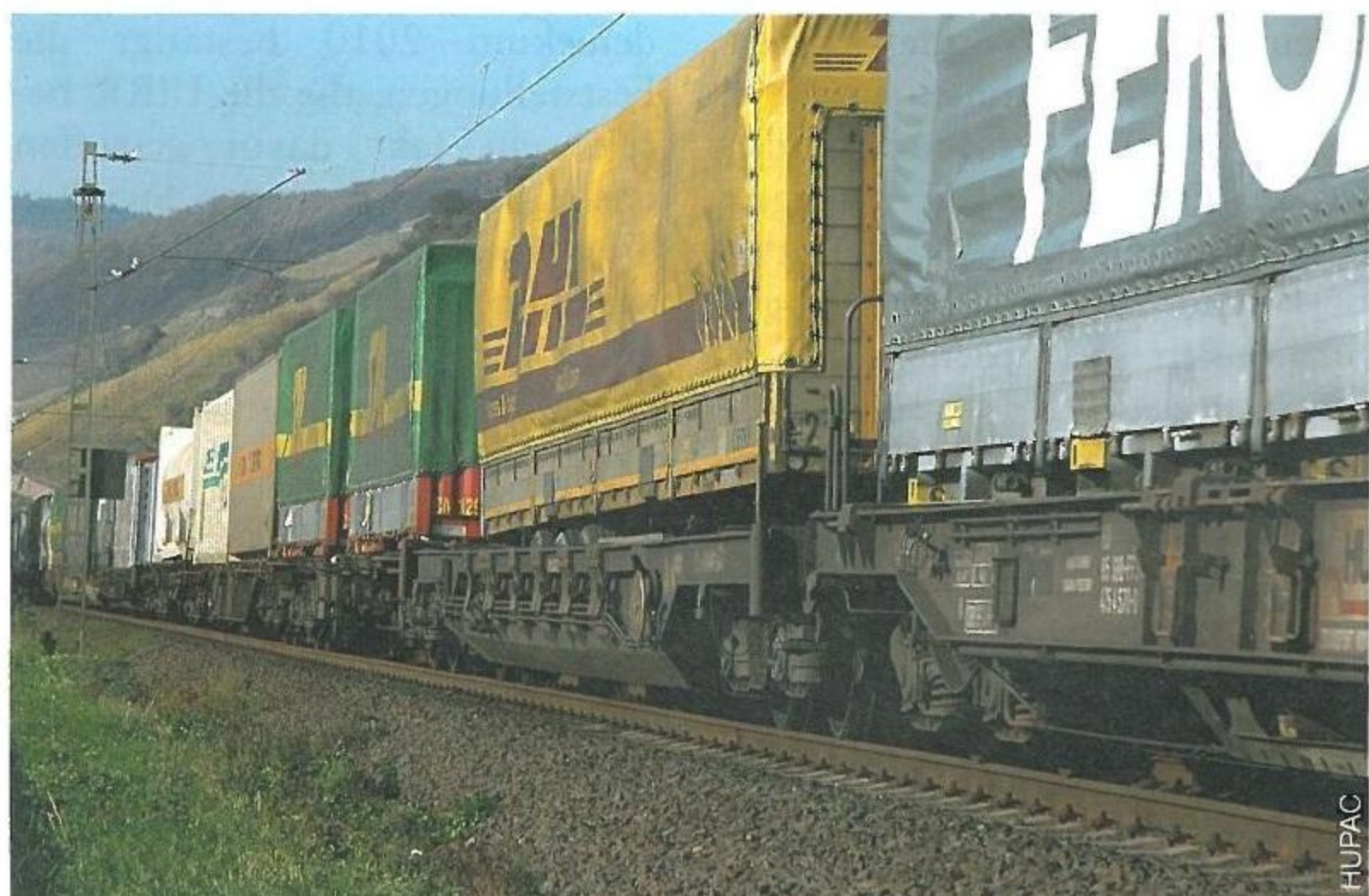
Augustin Network hat für Industrieunternehmen und Konsumgüterhersteller durch die Verknüpfung von Lkw und Bahn neue Verkehrsachsen quer durch Europa gelegt. Von Bahnhöfen wie Hamburg, Neuss oder Mannheim über Sopron bis nach Istanbul oder Thessaloniki erfolgt der Transport von Containern per Bahn, der Vor- und Nachlauf wird mit dem Lkw abgewickelt. Seit Oktober 2011 setzt Augustin Network einen neu errichteten Container-Hub in Kutno in Polen als Drehscheibe vom Westen und Süden in den Osten für die Weiterleitung der Container bis Moskau ein.

„Dieses intermodale Transportmanagement erhöht die Planungssicherheit und verringert zudem den Schadstoffausstoß“,

betont Christian Fürstaller, Chef der Augustin-Quehenberger-Gruppe. Augustin Network ist für das Transportmanagement mehrerer Großverlader in Deutschland, Österreich, der Slowakei und der Türkei verantwortlich und hat dafür mit verschiedenen privaten Bahnbetreibern maßgeschneiderte intermodale Lösungen entwickelt. Mittels Bahn und Lkw transportiert das Salzburger Unternehmen Kosmetikprodukte, Waschmittel, Metallwaren und Reifen nach Rumänien, Griechenland und in die Türkei sowie retour.

Die 45-Fuß-High-Cube-Container, in denen 33 Paletten Platz finden, werden beispielsweise von Hamburg auf der Schiene zum internationalen Bahnknotenpunkt Sopron gebracht und

von dort wahlweise nach Bukarest, Thessaloniki oder Istanbul weitertransportiert. Retour fahren etwa Konsumgüter oder Reifen aus der Türkei per Bahn nach Sopron und dann weiter nach Polen. Fürstaller: „Durch die zunehmende Überlastung der Verkehrswege auch in Osteuropa gewinnt Intermodalität auf langen Strecken immer stärker an Bedeutung. Wir kombinieren schon jetzt die jeweiligen Vorteile der Verkehrsträger zu einer optimalen Lösung für unsere Kunden.“ Das ist ökonomisch und ökologisch zugleich. Diese Transportlösungen ermöglichen dem Auftraggeber eine im Osten bisher nicht erreichte Planungssicherheit. Durch die Unabhängigkeit vom Lkw im Hauptlauf wird das Nadelöhr Straße vermieden und der zunehmenden



Dem Kombi-Verkehr in Österreich werden bis zum Jahr 2025 gute Entwicklungsmöglichkeiten vorausgesagt