

UIRR plädiert für Durchhalten in der Krise

Die UIRR hält eine Kombipreiserhöhung während des Jahres für eine schlechte Entscheidung, weil damit das Kombi-Wachstum gehemmt wird.

VON RUDY COLLE *)

In der beinahe vierzigjährigen Geschichte der UIRR – dieser Verband wurde 1970 auf Initiative des österreichischen Straßenverkehrsunternehmers Herbert Reul gegründet – findet man nur drei oder vier Geschäftsjahre mit gleich bleibendem oder leicht rückläufigem Ergebnis. Obwohl die weltweite Finanzkrise im Verkehrssektor bereits im dritten Quartal 2008 wirksam wurde, wurde das vergangene Jahr noch mit einer leichten Zunahme von zwei Prozent abgeschlossen. Dieser Durchschnitt ergibt sich konkret aus einem doppelten Trend: Bis Ende September stieg die Zahl der bearbeiteten Sendungen um beinahe sieben Prozent, war aber von da an zunehmend rückläufig. Paradoxe Weise wurde das Geschäftsjahr vom Inlandsverkehr (+7 %) gerettet, wobei die Anzahl der Sendungen sowohl im begleiteten als auch im unbeleiteten KV ungefähr im gleichen Maß – um rund 40.000 – zugenommen hat. Der Zuwachs ist vor allem im inländischen begleiteten KV spektakulär, der allein der österreichischen Ökombi zu verdanken ist (+31 %). Hier gilt



Colle: Der KV braucht politische Unterstützung

das Lob nicht nur der gelungenen Marktstrategie, die dieses österreichische Mitglied der UIRR nach dem Einbruch seines Verkehrsaufkommens infolge der EU-Erweiterung im Mai 2004 angewandt hat. Sondern auch der österreichischen Regierung, die den KV mit konkreten Maßnahmen unterstützt. Das lässt sich leider nicht überall beachten.

Transparenz ist alles

Ihrer Tradition der Transparenz in Sachen Statistiken folgend, veröffentlicht die UIRR eine Reihe von Verkehrsdaten: nach Marktsegment, nach Mitglieds-gesellschaft, in Form einer Broschüre, aber auch über ihre Website www.uirr.com. Den detaillierten Zahlen soll eine genaue Interpretation zuteil werden, da die Bewegungen nach oben oder nach unten auf sehr verschiedene Faktoren zurückgeführt werden können, wie beispielsweise auf das Umfeld, die Marktbedingungen, die Bereitschaft zur Zusammenarbeit

der Eisenbahnverkehrsunternehmen oder interne Entscheidungen in Bezug auf die Produktion oder Umstrukturierungen.

Im ersten Halbjahr dieses Jahres hat sich der Einbruch des Verkehrs noch verstärkt – um zwischen 20 und 25 Prozent für die Gesamtheit unserer Mitglieder. Der Schaden, der dem europäischen KV von den für die weltweite Krise Verantwortlichen und denen, die (bisher) nicht in der Lage waren, sie besser zu bewältigen, zugefügt wurde, ist groß.

Wegen der reduzierten Nachfrage nach Verkehrsleistungen infolge der Krise müssen unsere Operateure komplette Züge streichen, die mit untragbaren Verlusten fahren, was einen weiteren Rückgang des Verkehrsvolumens sowohl im Punkt-zu-Punkt-Verkehr als auch im Anschlussverkehr über Gateways mit sich bringt.

Das gesamte Gebäude des KV, das mit viel Geduld aus Netzen mit Komplett- und Pendelzügen aufgebaut wurde, ist dadurch geschwächt. Und das betrifft noch stärker die kleineren Mitglieds-gesellschaften, die Gefahr laufen, ganz aus dem Markt gedrängt zu werden, wenn sie die noch nicht sehr entwickelte Frequenz ihrer Dienstleistungen reduzieren müssten. Nicht nur der KV im Allgemeinen, sondern auch die Entwicklungsmöglichkeiten dieses Verkehrssystems in Richtung der neuen Mitgliedstaaten sind in Gefahr. Der Widerspruch zwischen Erweiterungs- und Umweltpolitik der EU liegt auf der Hand.

Was kann man dagegen tun?

Selbstverständlich beschäftigt uns dieses Thema seit Anfang des Jahres mit voller Priorität. Aus allen Analysen geht eines deutlich hervor: Um den Schaden zu begrenzen, sind wir auf die Anstrengungen aller betroffenen – politischen und privaten – Akteure angewiesen, wenn es nicht ohnehin bereits zu spät ist. Das ist auch nötig, um dem Wiederaufschwung eine angemessene Chance zu geben. Das Netz muss weiterentwickelt werden, damit wir das Ziel bis 2015 erreichen können, nämlich eine Verdoppelung des Verkehrs.

Unsere Mitglieds-gesellschaften und unser Büro haben, ohne zu zögern, im Bereich Führung und Betrieb verschiedene Maßnahmen zur Kostenminderung getroffen. Die Einrichtung eines konzentrierteren Verwaltungsrates in Brüssel ist ebenfalls Bestandteil dieses „economy drive“. Nun müssen auch unsere Partner ihr Engagement für die Sache des KV zeigen, was wir ihnen seit Beginn des Jahres immer wieder nahegelegt haben.

Vielleicht sollte man, um die Wiederbelebung nicht zu beeinträchtigen, die KV-Tarife Anfang Juli nicht um bis zu 15 Prozent

erhöhen, wie es die RCA für den österreichischen Inlandsverkehr soeben beschlossen hat. Stichworte sind mehr denn je „Zusammenarbeit“ zwischen den Akteuren an der Basis (KV-Operateure, Infrastrukturbetreiber, Eisenbahnverkehrsunternehmen, um nur einige zu nennen) und ein „aktives Verständnis“ seitens der Gemeinschafts- und nationalen Behörden.

Für unsere Mitglieder ist der KV natürlich ein Geschäft, aber er ist auch Objekt von Erwartungen seitens der politischen Entscheidungsträger an ihn, um zu einer nachhaltigeren Mobilität zu gelangen. Wenn keine starken Maßnahmen erfolgen, wird die Krise der Straße zugute kommen und dabei jahrelange Bemühungen und Unterstützung zunichte machen, die den KV als wichtigen Verkehrsträger etablieren sollte.

Auf dem europäischen Festland gibt es für die meisten Güterver-



Kombi-Operateure wie beispielsweise Intercontainer Austria müssen Züge vom Fahrplan nehmen, weil nicht genug Volumen vorhanden ist

kehrsflüsse nur die Wahl zwischen der Straße oder der Schiene. Auf dafür geeigneten Entfernungen setzt sich die Kombination der beiden Verkehrsträger als die richtige Wahl durch. Sorgen wir dafür, dass sie das ge-

wonnene Terrain nicht wieder verliert. Es ließe sich nur schwer wieder zurückgewinnen.

*) Rudy Colle ist Generaldirektor der UIRR in Brüssel www.uirr.com

Shuttle Net.
Kombinierter Verkehr der Extraklasse.

Shuttle Net ist das leistungsstarke Netzwerk für intermodale Transporte mit hoher Qualität. Ein dichtes, marktnahes Verkehrsnetz, kundenorientierte IT-Systeme und ein engagiertes Team für die Betreuung der Kunden – Shuttle Net ist kombinierter Verkehr der Extraklasse.

www.hupac.ch

HUPAC
moving together

Ökombi startet ISU-Verkehr

Im September beginnt der Transport von nicht kranbaren Sattelaufliegern zwischen Halkali in Istanbul und Wels. Ökombi überlegt RoLa von Bruck/Leitha nach Regensburg.

VON JOSEF MÜLLER

Im Herbst geht Ökombi mit dem neuen Produkt ISU auf den Markt. Die Abkürzung steht für „innovativer Sattelauflegerumschlag“ und ist ein System, mit dem man nicht kranbare Sattelaufleger für den Kombi-Verkehr verlagern kann. Das im Rahmen des EU-Programms CREAM geförderte Kombi-Projekt beginnt im September mit einem Rundlauf pro Woche. Der Fahrplan ist fix: In Wels fährt der ISU-Zug am Samstag ab und trifft am Dienstag in Halkali ein. Umgekehrt rollt der Zug ab Halkali am Mittwoch mit Eintreffen in Wels am Samstag. Eine Fahrt schlägt mit 1.400 Euro zu Buche.

ISU ist ein von Rail Cargo Austria entwickeltes, transporttechnisches Mittelding zwischen Rollender Landstraße und unbegleitetem Kombi-Verkehr. „85 Prozent der in Europa fahrenden Sattelaufleger sind nicht kranbar. Und genau diese Zielgruppe wollen wir ansprechen“, sagt Ökombi-Geschäftsführer Franz Dirnbauer gegenüber dem *Verkehr*.

RoLa-Markt reicht bis 800 km

Die Zielgruppe sind primär türkische Transportunternehmer, die in Österreich oder Deutschland mit Niederlassungen präsent sind und daher mit eigenem Equipment die Aufleger in Wels übernehmen können. Dirnbauer: „Wir orten die Nachfrage von einigen Verladern, die den Zug auslasten können.“ Der Zug ist zwar für jedermann offen, doch die Tendenz geht in Richtung eines Company-Trains. Geroutet wird der ISU-Zug über Bulgarien, Serbien, Ungarn nach Wels. ISU ist als Ergänzung zur RoLa gedacht, die sich primär für Entfernun-

aus. Gegenläufig ist die Entwicklung auf der Brennerachse. Hier freut man sich über ein Plus von mehr als acht Prozent auf 109.370 Lkw. In diesem Plus enthalten sind auch 19 Prozent mehr Lkw, die infolge des sektoralen Lkw-Fahrverbots in

Tirol auf die RoLa gekommen sind. Vom gesamten Transiteisenbahnverkehr über den Brenner hat Ökombi derzeit einen Marktanteil von 14 Prozent. Rail Cargo Austria kommt auf einen Marktanteil von 45 Prozent; der Rest ist fest in den

Händen privater Kombi-Operateure und Eisenbahnverkehre außerhalb Österreichs. Sehr bedauert wird das Nein für den RoLa-Standort Kufstein. Gerade abgeschlossen worden ist der Terminalausbau Brennersee.

RCA hat 1,5 Mio. Euro investiert und Ökombi noch einmal 330.000, um hier mehr Platz für die Lkw-Abfertigung zu schaffen. Neben einem verbesserten Zufahrts- und Abfahrtskonzept wurden eine Lkw-Waage sowie zusätzliche Sozialbereiche für die

Lkw-Fahrer eingerichtet. Es gibt jetzt Park- und Abfertigungsflächen für bis zu 100 Lkw.

In der Entwicklungsphase befinden sich neue RoLa-Projekte von Wels nach Köln und von Bruck/Leitha nach Regensburg. Über den beschaulichen Bahnhof Bruck/Leitha will Ökombi Lkw aus Ungarn und der Slowakei auf die RoLa nach Regensburg locken.

Die Frage ist nur: Wie sieht es mit den Standorten in Bruck/L. und Köln aus?



RoLa von Bruck/Leitha nach Regensburg und Wels-Köln?

gen bis 800 Kilometer eignet. Auf den RoLa hat die Nachfrage von türkischen Lkw in den ersten sechs Monaten deutlich nachgelassen. Auf der Donau-Pyhrn-Tauern-Achse – zu 80 Prozent von türkischen Frächtern benutzt – war das RoLa-Aufkommen in den ersten sechs Monaten um 39 Prozent rückläufig. Als Gründe dafür nennt Dirnbauer die rückläufige Wirtschaftsentwicklung und die Wechselkursschwankungen zwischen Türkischer Lira und Euro. Die Ökombi-Halbjahresbilanz weist ein Minus von 11 Prozent

KOMBINIERTER VERKEHR

Standfestigkeit beweisen

Trotz sinkenden Aufkommens will Intercontainer Austria einen „vollen Service“ bieten. Ganzzug Wolfurt–Hamburg/Bremerhaven wird Ende August eingestellt.

Die Mitarbeiter bei Intercontainer Austria (ICA) haben es derzeit nicht leicht: Sie müssen gegenüber den über die Preiserhöhung aufgebrachten Kunden Standfestigkeit bewahren und bekommen „so manche verbale Ohrfeige“, weiß ICA-Geschäftsführer Wilhelm Patzner. ICA hat Anfang Juli die Kombi-Preise im nationalen Verkehr um neun bis 15 Prozent erhöht. Davon betroffen ist auch die internationale Relation von Wels nach Rotterdam.

„Auf allen internationalen Relationen bleiben die Preise bis Ende dieses Jahres stabil“, verspricht Patzner im Gespräch mit dem *Verkehr*. ICA ist eine Tochter von Rail Cargo Austria und von dieser wird die Preiserhöhung diktiert. ICA könne die Preiserhöhung nicht schlucken und habe sie daher an den Markt weitergeben müssen, ergänzt der Manager. Die Kombi-Kunden wollen die Erhöhung nicht kampflos hinnehmen und haben bereits bei Verkehrsministerin Doris Bures interveniert. Sollte es durch die Preiserhöhung zu einer Verlagerung von Kombi-Schiene auf die Straße kommen, so „tut mir das sehr Leid und wir müssen das zur Kenntnis



Wilhelm Patzner: „Müssen Wolfurt-Zug leider einstellen.“

nehmen“, bemerkt Patzner mit fast entschuldigender Stimme. Schon Anfang dieses Jahres hätte es eine Preiserhöhung geben sollen, doch ob der Krisenstimmung wurde diese ausgesetzt und der Preisstillstand bis Ende Februar verlängert. Und dann nochmals bis Ende Juni.

Die Kostenunterdeckung im nationalen Kombi-Verkehr ist evident und liegt an der untersten Schmerzgrenze, weshalb jetzt kein Weg mehr an der Erhöhung vorbeiführt. Anfang 2010 sollen die Preise um weitere zehn Prozent angehoben werden, lässt RCA die Kunden schon einmal wissen. ICA hat in den ersten

fünf Monaten 150.000 TEU kontinental und maritim transportiert. Gegenüber 2008 ist das ein Minus von 22 Prozent. Bis Ende des Jahres rechnet man mit einem Sendungsrückgang von 25 Prozent. Trotz sinkenden Sendungsaufkommens hält ICA den vollen Service aufrecht. Eine Ausnahme gibt es freilich: Ende August wird der Ganzzug zwischen Wolfurt und Hamburg bzw. Bremerhaven (derzeit dreimal wöchentlich) zur Gänze aus dem Fahrplan genommen, weil er sich betriebswirtschaftlich nicht mehr vertreten lässt.

Auf dieser Relation muss sich ICA mit anderen Mitbewerbern behaupten und RCA will hier nicht mehr länger mit immer weniger Volumen und gleich bleibenden Kosten im Markt bleiben. „Wir haben verschiedene Produktionskonzepte ausprobiert, aber jetzt müssen wir einen Schlussstrich ziehen.“ Auf allen anderen Relationen bleibt der Verkehr aufrecht, allerdings werden Frequenzen reduziert. Wie beispielsweise im Verkehr zwischen Wels und Duisburg bzw. Neuss. Hier fährt im Gegensatz zu besseren früheren Zeiten nur noch ein Zug pro Tag v. v.



Infolge der jüngsten Preiserhöhung sinkt die Wettbewerbsfähigkeit des UKV gegenüber dem Lkw gewaltig

BMVIT-Kombi-Förderung bis zum Jahr 2013 gesichert

► FORTSETZUNG VON SEITE 8

„Aus budgetärer Sicht sind die Mittel für gemeinwirtschaftliche Leistungen für den ÖBB-Güterverkehr aufgrund des Regierungsprogramms bis 2013 gesichert.“ Zu beachten sei allerdings, dass die Förderungen aus europarechtlichen Gründen mit Anfang Dezember 2012 von gemeinwirtschaftlichen Leistungen auf Beihilfen nach dem EG-Vertrag umgestellt werden müssen. Dies gelte ebenso für die Verträge mit den Privatbahnunternehmen, heißt es dazu auf Anfrage des *Verkehr*. Die Rückgänge auf den RoLa sieht man im BMVIT in der flauen Konjunktur begründet. „Selbst auf der Brennerachse hat

der Lkw-Güterverkehr spürbar abgenommen“, die RoLa hingegen hat kräftig zugelegt. „Die Nutzung der Rollenden Landstraße wird nicht nur vom Preis, sondern vor allem durch geeignete verkehrs- und wirtschaftspolitische Rahmenbedingungen entscheidend beeinflusst“, heißt es im Ministerium.

Diese Erfahrung habe man beispielsweise beim Auslaufen des Ökopunkte-Regimes beobachten können. Der Rückgang auf den RoLa hängt aber auch damit zusammen, dass derzeit genügend Genehmigungen für den Straßen-güterverkehr vorhanden sind und daher eine RoLa-Nutzung unter diesem Aspekt für die Frächter weniger attraktiv erscheint.

Unverständliche Preisbildung

Die Preiserhöhung im nationalen Verkehr sorgt für große Betroffenheit. Die Kapfenberger Montan Spedition überlegt jetzt eine Rückverlagerung auf die Straße.

Der innerösterreichische Kombi-Verkehr ist seit Anfang Juli empfindlich teurer geworden. Wer das besonders spürt, ist die Kapfenberger Montan Spedition, die primär im kontinentalen Kombi-Verkehr als Operateur tätig ist. Über die jüngste Preiserhöhung zeigt sich Karl Thaller, Geschäftsführer der Montan Spedition, entsetzt: „Mir ist unverständlich, wie eine Rail Cargo Austria in der jetzt so schwierigen Zeit die Preise erhöhen kann, wo doch der Straßentransport so billig ist und die Gefahr offensichtlich ist, dass Kombi-Volumen auf die Straße verloren geht.“ Und dort bleibt und für den Kombi-Verkehr langfristig verloren ist.

„Die Kunden jagen mich davon“ Den Preis hinaufzuschmalzen und bei der „sinnlosen“ Rollenden Landstraße die Preise stillzuhalten, stößt dem Manager besonders sauer auf. Zum Vergleich: Ein Lkw-Transport von Rumänien nach Österreich kostete derzeit gerade einmal 500 Euro; für eine Fahrt aus dem Ruhrgebiet nach Österreich verlangten Frächter ebenso bescheidene 700 Euro, weiß Thaller aus der täglichen Praxis. Zu diesen Preisen fahren freilich in erster Linie Frächter aus Südosteuropa. Für Thaller ist daher klar: Je länger der österreichische Streckenan-

teil ist, desto mehr tendieren „wir dazu, die Kombi-Schiene zu verlassen und die Transporte gänzlich auf die Straße zu verlagern, weil sich sonst für uns das Geschäft einfach nicht mehr rechnet“. Dabei wird wohl auch auf Frächter aus dem Osten zurückgegriffen.

„Wir werden nur noch dort auf der Schiene fahren, wo der ausländische Anteil länger ist als der österreichische.“ Montan ist sehr stark in der Schwerindustrie verankert und führt für diese Kombi-Transporte in ganz Europa durch. In diesem Wirtschaftsbereich herrscht Krisenstimmung, die Produktion wird mangels ausreichender Auftragslage teilweise empfindlich zurückgefahren, Lager werden abgebaut und Montan bekommt das hautnah mit sinkenden Aufträgen zu spüren.

In den ersten sechs Monaten dieses Jahres war das Kombi-Volumen bei Montan um 30 Prozent rückläufig. Thaller: „So etwas habe ich noch nie erlebt. Wenn ich jetzt mit einer Preiserhöhung zu den Kunden komme, jagen die mich davon“, formuliert er drastisch. Eine Weiterverrechnung der Preiserhöhung ist schon denkbar, doch „dann haben wir keine Kunden mehr“. Der Manager wird den Eindruck nicht los, dass Rail Cargo Austria mit der aktuellen Preispolitik

bewusst wirtschaftlich abdriftet, um zu einem billigen Übernahmekandidaten für eine andere Bahngesellschaft zu werden. Denn in betriebswirtschaftlicher Hinsicht sei die Preispolitik von RCA nicht nachvollziehbar. Nicht nur Montan will wegen der Preiserhöhung Verkehre auf die Straße zurückverlagern; dazu tendieren auch andere Operateure, Spediteure und selbst Urverlader. Montan hat in den vergangenen Jahren viel Geld in kombi-



Karl Thaller hat kein Verständnis für die Preiserhöhung

fähiges Equipment investiert. Erst 2007 wurde der neue Terminal in Kapfenberg bezogen, der als Ganzer seit Kurzem nach ISO 14001 umweltzertifiziert ist. „Eine solche Zertifizierung muss man wollen und leben“, sagt Thaller. Auf dem Terminal ist nicht nur Montan ansässig, sondern auch das Transportunternehmen Egger Transport und TransSystems Development & Research. Montan als Gesamtunternehmen (Kapfenberg, Fürnitz, Istanbul) ist seit 2003 nach ISO 14001 zertifiziert.

WIE DER KV VON DER POLITIK UNTERSTÜTZT WIRD

• Das „Programm für die Unterstützung von Umschlagsanlagen im Intermodalen Verkehr Straße-Schiene-Schiff“ mit einer Laufzeit von 1. 7. 2006 bis 30. 6. 2012. Im Rahmen dieses Programms können Investitionsaufwendungen zur Errichtung, Erweiterung und Modernisierung von Umschlagsanlagen finanziell unterstützt werden (bis zu 50% der anerkannten Investitionskosten).

• Das „Pilotprogramm zur Entwicklung von intermodalen Verkehren und zur Förderung von Projekten im Kombinierten Verkehr auf der Wasserstraße Donau“ mit einer Laufzeit von 2007 bis 2013. Förderfähig sind in diesem Zusammenhang der Auf- und Ausbau von Transportleistungen in Form von innovativen Liniendiensten im kombinierten Verkehr für Container, Wechsellaufbauten und Sattelaufleger mit Hauptlauf durch das Binnenschiff sowie Studien und Konzepte, die der unmittelbaren Vorbereitung derartiger innovativer Liniendienste dienen. Jährlich sind für dieses Programm 1 Mio. Euro budgetiert.

• Die teilweise Rückerstattung bzw. Befreiung von der Kraftfahrzeugsteuer bei KV-Nutzung: Gemäß Kraftfahrzeugsteuergesetz sind Lkw von der Kraftfahrzeugsteuer befreit, wenn sie in dem betreffenden Monat ausschließlich für den KV-Vor- und Nachlauf verwendet werden. Darüber hinaus reduziert sich bei Nutzung der Rollenden Landstraße oder des unbegleiteten kombinierten Verkehrs die monatliche Kraftfahrzeugsteuer für Lkw über 3,5 t und ihre Anhänger um jeweils 15% pro Fahrt: Diese Reduzierung kann bis zu 100% der jährlichen Kraftfahrzeugsteuer ausmachen.

• Zusätzlich zu diesen Maßnahmen gibt es ordnungspolitische Maßnahmen, die dazu beitragen, den Kombinierten Verkehr attraktiver zu gestalten. So ist zum Beispiel im Vor- und Nachlauf des KV ein höchstzulässiges Gesamtgewicht von 44 t erlaubt (wohingegen im Straßengüterverkehr bekanntlich ein Gewichtslimit von 40 t gilt). Es gibt für den Kombinierten Verkehr Befreiungen vom Wochenend- und Feiertagsfahrverbot (in Umkreis von 65 km um zahlreiche KV-Terminals) sowie vom Nachfahrverbot (auf genau definierten Straßenstrecken). Liberalisierte Korridore für Verbindungen der Rollenden Landstraße wurden eingerichtet und jene Zeiträume, die ein Lkw-Fahrer auf einem Zug der Rollenden/Schwimmenden Landstraße verbringt, werden als „Ruhezzeiten“ im Sinne der entsprechenden Vorschriften der EU bzw. des Arbeitszeitgesetzes gewertet.

Rohrhofer: „Wir retten den Kombi-Verkehr“

Eigentlich würde Rail Cargo Austria eine 50%ige Preiserhöhung brauchen, um im nationalen Huckepackverkehr kostendeckend fahren zu können. Die Bahn hält an flächendeckender Kombi-Präsenz fest.

VON JOSEF MÜLLER

Rail Cargo Austria (RCA) spürt seit Beginn dieses Jahres einen massiven Rückgang im Kombi-Verkehr. Und das sowohl auf den internationalen als auch auf den nationalen Verkehren. Von Jänner bis Mai war das Geschäft im unbegleiteten Huckepackverkehr um 20 Prozent und die Rollende Landstraße um zehn Prozent rückläufig. International mit einem Minus von 21 Prozent sogar noch stärker als im nationalen Verkehr mit Minus 19 Prozent. Die jüngste Preiserhöhung – Anfang Juli – im nationalen Verkehr bringe RCA im zweiten Halbjahr einen Mehrertrag von zwei Millionen Euro, die allerdings bei Weitem noch nicht ausreichen, um kostendeckend zu fahren, sagt Erich Rohrhofer, Leiter Intermodal bei Rail Cargo Austria, im Gespräch mit *Verkehr*.

Nicht radikal geschnitten

Eigentlich würde die Bahn eine 50%ige Preiserhöhung brauchen, um national kostendeckend über die Runden zu kommen. Diesen radikalen Schritt wollte man den

Kunden aber doch besser nicht zumuten. Daher die Anhebung Anfang Juli und die nächste ab Jahresbeginn 2010. „Wir müssen auf ein vernünftiges Preisniveau kommen, weil die Margen infolge der Liberalisierung immer kleiner werden“, sagt der Manager, der mit zahlreichen E-Mails und Protestaufrufen aus Kundenkreisen konfrontiert ist. Doch nicht alle lassen sich von den Protestaufrufen mitreißen.

Es ist vor allem der Vor- und Nachlauf, der die Kosten nach oben treibt und die Bahn zwang – nach zweimaligem Aufschieben



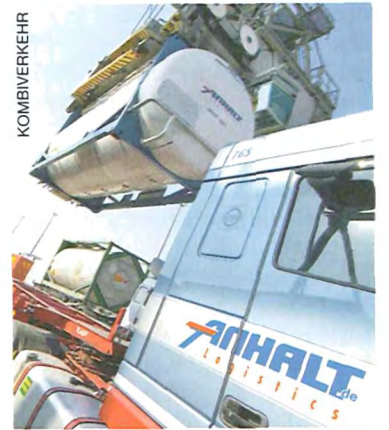
Rohrhofer: „Wir müssen auf vernünftige Preise kommen.“

der Erhöhung im Jänner und Februar –, jetzt doch im Juli die Preise zu erhöhen. „Mit der jetzigen Preiserhöhung retten wir den nationalen Verkehr“, betont Rohrhofer. Bevor man sich entschloss, einen ersten Schritt nach vorn zu machen, habe man verschiedene Szenarios durchgespielt, vom Rückzug im nationalen Verkehr bis zu einer 50%igen Erhöhung in einem einzigen schmerzhaften Schnitt. Flächendeckend weiterhin in ganz Österreich präsent zu sein, verbunden mit einer schrittweisen Preiserhöhung, kam nach vielem Nachdenken heraus.

20% Abwanderung einkalkuliert
Gleichzeitig werden intern alle Prozesse kritisch durchleuchtet und nach Rationalisierungsmöglichkeiten gesucht, um Kosten einzusparen. Die Palette reicht dabei von der Neugestaltung der Terminalöffnungszeiten bis zum Hinterfragen der Produktionsprozesse. Wegen des sinkenden Volumens verlangsamt sich der Herzschlag im Kombi-Verkehr, doch müsse man dabei darauf achten, nicht ins Koma zu verfallen, so Rohrhofer pointiert.

Bei der Preiserhöhung hat die Bahn einkalkuliert, dass 15 bis 20 Prozent der Verkehre temporär auf die Straße abwandern könnten. Diese Einschätzung deckt sich auch mit den Aussagen der Betroffenen, sprich: Operateure, Urverlader und Co. „Die Preiserhöhung ist für uns schlichtweg inakzeptabel und wir werden daher auf die Straße zurückverlagern“, sagt etwa der Logistik-Manager eines großen heimischen Verladens, der namentlich nicht genannt werden will. Das Unternehmen hat massiv in den Kombi-Verkehr investiert und will jetzt den Lkw bevorzugen.

Der Kombi-Verkehr ist seit jeher als Ergänzung zum Straßengüterverkehr gedacht und kann gar nicht den Lkw ersetzen. Rohrhofer rechnet damit, dass die Straßenpreise nicht mehr lange auf so niedrigem Niveau bleiben und wieder anziehen werden. Was dem Huckepackverkehr wieder Substrat zuspähen werde. Wo das Geschäft derzeit floriert, ist auf dem Brenner. Hier boomt die Rollende Landstraße und bis Jahressende rechnet RCA mit



Die Spediteure befürchten, dass RCA bei der Kombi-Flucht verliert

300.000 Lkw, die auf die RoLa kommen. Dass die lokale Politik nicht unbedingt die Bundespolitik mitträgt, zeigt das Beispiel Kufstein. Hier wollte RCA den ehemaligen RoLa-Terminal reaktivieren und die Trento-Wörgl-RoLa hinverlagern, um in Wörgl selbst mehr Kapazität für die Brenner-RoLa zum Brennersee zu schaffen. Kufsteins Bürgermeister Herbert Marschitz hat den Bahnabsichten einen Strich durch die Rechnung gemacht und der Bahn die rote Karte gezeigt.

Combinet fordert Maut-Befreiung im Huckepackverkehr

Die im Verein vereinten Kombi-Nutzer zeigen sich ob der Preiserhöhung streitbar.

Der österreichische „Verein für den Güterverkehr der Zukunft“, Combinet, macht sich für eine Befreiung von der Lkw-Maut im Vor- und Nachlauf im Kombi-Verkehr stark. Am 27. März dieses Jahres hat der Verein, hinter dem aktuell rund 60 Mitglieder aus der österreichischen Kombi-Szene stehen, an Verkehrsministerin Doris Bures einen Bittbrief um die Befreiung von der Lkw-Maut zu den Kombi-Terminals geschrieben. Bis heute habe der Verein von der Ministerin keine Antwort erhalten, bedauert Combinet-Obmann Herbert Peherstorfer. Was sich die Kombi-Nutzer freilich wünschen, ist nicht nur eine Befreiung von der Maut, sondern auch fiskalische Erleichterungen, damit der Kombi-Verkehr in Zeiten der ins Bodenlose fallenden Straßentransportpreise nicht ins Trudeln kommt.

Politiker sollen zuhören

Wenn es der Politik ernst ist mit der Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene, sollten diese Forderungen unbedingt erfüllt werden, urgiert Peherstorfer. Nicht nur das System Kombi-Verkehr steht auf dem Prüfstand, sondern auch die dahinter stehende österreichische Transportbranche, die derzeit wirtschaftlich mit dem Rücken zur Wand

steht und ums Überleben kämpft. So haben beispielsweise die Straßenpreise in den vergangenen Monaten in Österreich um 30 Prozent nachgegeben, was nicht nur der Schienengüterverkehr, sondern auch die Binnenschifffahrt auf der Donau bereits massiv zu spüren bekommt. Güter mit der Bahn zu transportieren ist mittlerweile schon billiger als auf dem Wasser.

Appell-Briefe geschrieben

Den warnenden Finger erhebt Combinet auch gegen Rail Cargo Austria (RCA), den Logistikdienstleister der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB). Auch dem RCA-Chef Friedrich Macher hat Combinet einen Brief geschrieben mit der Bitte, von einer geplanten Preiserhöhung im Kombi-Verkehr ab Juli abzusehen. Eine solche wäre „angesichts fallender Preise wegen freier Lkw-Kapazitäten kontraproduktiv“, schrieb der Verein an die Bahn. Die Kombi-Akteure befürchten, dass durch eine Preiserhöhung die Verlagerung auf die Schiene unattraktiv werden und es zu einer „extrem starken Rückverlagerung auf die Straße kommen könnte“. RCA wollte schon zu Beginn des Jahres die Kombi-Preise anheben, hat aber wegen der heraufziehenden Wirtschaftskrise die Korrektur bis Juni ausgesetzt.

DB Intermodal baut für Hellmann Verkehre aus

Die Deutsche Bahn verstärkt ihr Kombi-Angebot zwischen Nord- und Süddeutschland: Davon profitiert der Kombi-Kunde Hellmann, für den man als KV-Dienstleister agiert.

DB Intermodal und das Logistikunternehmen Hellmann Worldwide Logistics erweitern ihr gemeinsames Zugsystem im kombinierten Verkehr: Für ausgewählte Kunden bringen beide 40.000 Tonnen zusätzlich von der Straße auf die Schiene. Die Ausweitung der Verkehre entspricht einem zusätzlichen Zug, der täglich in Deutschland unterwegs ist. Dabei handelt es sich um ein Zugsystem, mit dem DB Intermodal zahlreiche Hellmann-Kunden in Nordwestdeutschland mit dem süddeutschen Raum verbindet.

Für Hans-Georg Werner, Leiter der Geschäftseinheit DB Inter-

modal, ist klar: „Ein derartiges Transportnetz ist nur in engster Zusammenarbeit mit dem Kunden Hellmann realisierbar.“ Das System hat sich bereits bewährt. DB Intermodal stellt sicher, dass die zeitkritischen Speditionssendungen zuverlässig, pünktlich und unter lückenloser Überwachung zu den fest vereinbarten Bereitstellungszeiten beim Kunden ankommen.

Zeitvorteil im Nachtsprung

Dabei werden die Wechselbehälter zunächst über Ganzzüge von den Versandbahnhöfen Hamburg, Bremen und Osnabrück nach Hannover geleitet, dort neu

zusammengestellt und zu den Empfangsbahnhöfen in Süddeutschland transportiert. Die letzten Kilometer bis zu den Endkunden übernimmt dann der Lkw. Analog gelangt das Leergut über Nacht in den Norden, um die Lieferanten wieder mit Wechselbehältern zu versorgen. Insgesamt transportiert DB Intermodal jetzt rund 96.000 Ladeeinheiten pro Jahr im Auftrag von Hellmann im kombinierten Verkehr.

Mit dem Zugkonzept verringert sich nicht nur der CO₂-Ausstoß deutlich, sondern werden konkret pro Tag 300 Lkw-Fahrten auf der Straße vermieden.

Ohne Förderung kann der UKV nicht existieren

Die Wochenzeitung *Verkehr* befragte Walter Konzett, Direktor Produktmanagement Landverkehr bei Gebrüder Weiss, zu den Themen Kombi-Förderung, RCA-Preiserhöhung und Erwartungen an die Verkehrspolitik.

Verkehr: *Bekommt Gebrüder Weiss im Kombi-Verkehr die allgemeine Wirtschaftskrise zu spüren?*

Konzett: Der wirtschaftsbedingte Rückgang des Volumens macht auch vor den kombinierten Verkehren nicht Halt. Der Rückgang bewegt sich insgesamt bei 15 Prozent, wobei die nationalen Destinationen, stark vom Volumen unseres Großverladens Re-we unterstützt, deutlich weniger betroffen sind.

Verkehr: *ICA bzw. RCA erhöht Anfang Juli um 15 Prozent die Preise für den nationalen Kombi-Verkehr und auch für den Zug Rotterdam-Wels. Kann man dafür bei GW Verständnis aufbringen bzw. was bedeutet die Preiserhöhung für GW als Kombiminded-Kunde?*

Konzett: Das Geschäftsmodell unbegleiteter kombinierter Verkehr (UKV) steht in direkter Konkurrenz zum Straßentransport. Die Transportpreise auf der Straße sind somit die direkte Benchmark für den UKV. Allerdings ist der UKV seit Bestehen – und das sind nun mehr als 30 Jahre – nur mit Förderungen der öffentlichen Hand eine sehr se-

lektive Alternative zum Straßentransport. Wenn nun die Erhöhungen mit 15 bzw. zehn Prozent umgesetzt werden, ist die Konkurrenzfähigkeit des UKV zum Straßentransport nicht mehr gegeben. Die Preismaßnahmen kommen zum schlechtesten Zeitpunkt überhaupt, da unsere Kunden für die Erhöhungen kein Verständnis zeigen. Mit den Preismaßnahmen wird das bisher praktizierte Geschäftsmodell des UKV ausgehebelt, indem die Preisgestaltung des Schienentransports von dem Benchmark Straße entkoppelt wird. Ohne die Wiederherstellung der Wettbewerbsfähigkeit zwischen Schiene und Straße sehe ich zumindest im nationalen Bereich für den UKV keine mittelbare Zukunftslösung.

Verkehr: *Wird GW als Folge der Preiserhöhung und vor dem Hintergrund sinkender Straßenpreise bisheriges Kombi-Volumen auf die Straße zurückverlagern, weil der Kombi-Verkehr gegenüber der Straße nicht mehr wettbewerbsfähig ist?*

Konzett: Wir versuchen alle Möglichkeiten zur Optimierung, um den, übrigens mit riesigen in-

vestiven Mitteln entwickelten, UKV zu nutzen. Wir hoffen nach wie vor auf die Wiederherstellung der Wettbewerbsgleichheit mit der Straße; doch ohne schnelle Korrekturen wird es zur Rückverlagerung von Transporten auf die Straße kommen.

Verkehr: *Ist der Kombi-Verkehr Ihrer Ansicht nach derzeit gegenüber dem reinen Lkw-Transport ausreichend wettbewerbsfähig? Wie wird es nach dem 1. Juli aussehen bzw. 2010, wenn die nächste 10%ige Preiserhöhung ins Haus steht, wie das RCA angekündigt hat?*

Konzett: Ohne Förderungen war, ist und wird der UKV nie wettbewerbsfähig sein. Wird nun mit betriebswirtschaftlichen Argumenten erhöht, verschiebt sich die Wettbewerbssituation zu Gunsten des Straßentransportes. In kurzer Zeit beginnt ein irreversibler Rückverlagerungsprozess auf die Straße; die einzig sinnvolle Alternative für den Straßentransport wird mitsamt den bestehenden Terminals, dem rollenden Material etc. nicht mehr benötigt, getätigte Investitionen werden zu „stranded costs“.



Konzett: „Die Preiserhöhung kam zum falschen Zeitpunkt.“

Verkehr: *Wäre es für GW ein Problem, wenn RCA wegen der Kostenunterdeckung im nationalen KLV Kombi-Züge oder Terminals schließen würde?*

Konzett: Bei konsequenter Umsetzung der Preispolitik nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten wird die Verlagerung auf die Straße stattfinden und sich die Nachfrage nach Terminalleistungen massiv reduzieren. Ohne polemisch zu sein: für den Straßentransport braucht es keine Terminals.

Verkehr: *Die Rollende Landstraße als Kombi-Alternative ist nur machbar, weil vom Staat poli-*

tisch gewollt und ausreichend staatlich finanziell unterstützt. Droht dem UKV das gleiche Schicksal?

Konzett: Der politische Wille wurde viele Jahre mit Förderungen für ein stabiles Geschäftsmodell UKV bewiesen. Doch nun tut sich eine Bruchlinie auf, wo entweder der politische Wille zur Verkehrsverlagerung zurückgenommen wird oder die Abgeltung der systemischen Nachteile für den UKV mit erhöhten Förderungen ausgeglichen wird. In der Schweiz beträgt der Fördertopf für den UKV 150 Mio. Euro, in Österreich rund 60 Millionen. In der Schweiz wird in diesem Jahr die Förderung pro Behälter von 45 auf 90 Euro verdoppelt, um der Rückverlagerung zur Straße Einhalt zu gebieten. In dieser Situation wünschen wir uns, den fairen Umgang mit dem Medium UKV in der Förderpolitik und appellieren dringend, die Wettbewerbsverhältnisse zwischen Schiene und Straße wieder in eine marktfähige Balance zu bringen.

Verkehr: *Würde GW Geschäfte verlieren, sollte RCA das Kom-*

► FORTSETZUNG SEITE 8

KOMBINIERTER VERKEHR



Gebrüder Weiss bringt jährlich 60.000 Sendungen auf die Kombi-Schiene. Zwei Drittel davon sind jederzeit wieder auf die Straße rückverlagerbar.

► FORTSETZUNG VON SEITE 7

bi-Angebot zurückfahren oder Züge einstellen, weil sie sich aus Bahnsicht nicht mehr rechnen?

Konzett: Dies steht nicht zu befürchten, da wir dann wieder zum Straßentransport zurückkehren würden.

Verkehr: Welches Volumen bringt GW pro Jahr in den Kombi-Verkehr von RCA ein und welcher Anteil davon wäre jederzeit auf die Straße verlagerbar?

Konzett: Wir transportieren ca. 60.000 Wechselbehälter/TEU p.a im UKV, wovon mindestens zwei Drittel rückverlagert werden können.

Verkehr: Welche Möglichkeiten sehen Sie als GW, die ICA- bzw. RCA-Preiserhöhung an Ihre Kunden weiterzugeben?

Konzett: Im Moment ist im Markt keine Akzeptanz für die Preiserhöhung gegeben.

Verkehr: Einige Akteure im Verein Combinet (siehe S.9) sehen wegen der Preiserhöhung ihre

unternehmerische Existenz bedroht und stemmen sich mit allen Mitteln gegen die Preisanpassung. Ist die Lage für die Kombi-Operateure wirklich so dramatisch, wie das von Combinet dargestellt wird?

Konzett: Ich teile diese Befürchtungen vollinhaltlich und unterstreiche nochmals: UKV funktioniert nur mit Förderungen, Benchmark ist der Straßenpreis und ohne Förderungen des UKV auf Straßenniveau ist kein UKV möglich.

Die Fragen stellte Josef Müller

BMVIT-Kombi-Förderung bis zum Jahr 2013 gesichert

Ohne staatliche Förderung wäre die RoLa nicht überlebensfähig und der UKV zum Lkw nicht wettbewerbsfähig.

In diesem Jahr stehen laut Bundesfinanzgesetz 2009 für gemeinwirtschaftliche Leistungen für den ÖBB-Güterverkehr Budgetmittel in Höhe von 109 Mio. Euro zur Verfügung. „Davon wird ein großer Teil für den Kombinierten Verkehr verwendet werden, wobei wie bisher die Rollende Landstraße (RoLa) und der unbegleitete kombinierte Verkehr (UKV) gefördert wird“, verlautet aus dem Verkehrsministerium (BMVIT). Für das Zugeständnis von gemeinwirtschaftlichen Leistungen im Bereich Güterverkehr bildet das Privatbahngesetz die Grundlage. Nach dem Bundesvoranschlag 2009 stehen für die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen bei Privatbahnunternehmen insgesamt 59 Mio. Euro aus Budgetmitteln zur Verfügung, wovon voraussichtlich rund zehn Mio. Euro für den Kombinierten Verkehr verwendet werden, hat der Verkehr im BMVIT als Auskunft bekommen. Zusätzlich besteht das Innovationsförderprogramm für den Kombinierten Güterverkehr. Dafür stehen jährlich drei Mio. Euro zur Verfügung. Gefördert werden Investitionen für Transportgeräte (z. B. Container,

Wechselaufbauten), innovative Technologien und Systeme (z. B. Umschlags- und Kommunikationstechnologien), Machbarkeitsstudien und spezielle Ausbildungen (siehe Info-Kasten Seite 10).

Die Modalitäten der gemeinwirtschaftlichen Leistungen für den unbegleiteten Kombi-Verkehr sehen eine Staffelung der Förderungen nach Transportgefäßgröße und Transportentfernung vor und gelten für die RCA und die Privatbahnen in gleicher Weise.

Mit dem Innovationsförderprogramm für den Kombinierten Güterverkehr werden die Förderanträge im Rahmen einer offenen Ausschreibung behandelt und bei der Abwicklungsstelle ERP-Fonds, der das Programm für das BMVIT abwickelt, eingereicht. Die eingereichten Projekte werden evaluiert und eine Begutachtungskommission gibt eine Förderempfehlung ab.

Faktum ist freilich, dass der RoLa-Verkehr nur mit staatlicher Hilfe überleben kann. Wie lange kann sich Österreich diese Förderung noch leisten? Eine Frage, auf die das BMVIT so antwortet:

► FORTSETZUNG SEITE 10

KOMBINIERTER VERKEHR

Kombi-Umschlag mit BOXmover wird konkret

Ab 2010 geht der oberösterreichische Unternehmer Rudolf Hubauer mit seiner Erfindung BOXmover.eu auf den Markt. Derzeit werden fünf Einheiten gebaut, die bei ausgesuchten Anwendern zum Einsatz kommen.

Die Kombi-Umschlagstechnik BOXmover.eu nimmt Gestalt an. Das patentrechtlich geschützte und universell einsetzbare Umschlagssystem für Container und Wechselbrücken wird derzeit in einer Auflage von 15 Einheiten in Kooperation mit Anlagenbau-

er Hartl-Powercrusher in Valentin bei Linz produziert. Die komplexe SPS-Steuerung in den Griff zu bekommen, war die große Herausforderung der letzten Monate, weiß Rudolf Hubauer aus Erfahrung mit dem von ihm entwickelten und unter Boxmo-

ver.eu vermarkteten System. Mit der SPS-Steuerung wird die Umschlagsvorrichtung im dreidimensionalen Raum auf weniger als 10 mm genau in acht unabhängigen Achsen geregelt und es werden Schwingungen, ungleichmäßige Lastverteilung, unebener

Boden und schiefe Abstellflächen automatisch erkannt und behoben. Dem Benutzer bleiben die Befehle heben/senken und rechts/links, um das aus 18 Hydraulikzylindern bestehende Umschlagssystem beherrschen zu können. Die ersten BOXmover.eu

sind bereits für ausgesuchte Kunden reserviert, die die Entwicklung begleitet haben. Ende dieses Jahres will Hubauer mit dem Aufbau eines Vertriebsnetzes in Österreich und im Ausland beginnen und 2010 den Verkauf der Technologie starten. Über mangelnde Nachfrage will sich Hubauer nicht beklagen. „Wir haben eine starke Direktnachfrage“ und der Unternehmer hofft, pro Jahr 50 Stück in Eigenregie und 350 Stück über Lizenznehmer produzieren und verkaufen zu können.

Bei der Serienproduktion werden standardisierte Teile zugekauft; das Assembling, die Installation der SPS-Steuerung sowie die Verkabelung, das gesamte Engineering und die Qualitätskontrolle macht Hubauer in seiner eigenen Firma Hubauer heavy weight logistics GmbH mit Sitz im Technologiezentrum St. Florian.

Zwei Versionen in Produktion

Aktuell sind drei BOXmover.eu-Versionen in Produktion. Die BOXmover.eu-WAB ist konzipiert für alle gängigen 7,45/7,15-m-Wechselbehälter und 20-Fuß-Container bis 16 t Nutzlast. Der kleine starke Bruder ist speziell für 20-Fuß-Container auf einem dreiachsigen Lkw ausgelegt und kann 30 t Nutzlast manipulieren. Hubauer: „Beide Varianten sind serienreif.“ Das Universalgerät, der BOXmover.eu (Semitrailer), kann 20-, 30- und 40-Fuß-Standard- und highcube-Container bis 32 t Nutzlast umschlagen und befindet sich in der Prototyp-Phase.

„Die BOXmover.eu-Technologie ist für jeden geeignet, „der die Logistikknoten effektiver und kostengünstiger gestalten und die Abhängigkeiten in der Transportkette reduzieren möchte“, betont Hubauer. Dadurch kann jedes einzelne Glied der Transportkette einzeln optimiert werden und können bis zu elf Prozent Kostenreduktion erzielt werden.

Unterm Strich soll neben der Steigerung der Umschlagsproduktivität im Kombi-Verkehr natürlich auch eine Kosteneinsparung herauskommen. Unterstützt durch das österreichische Verkehrsministerium werden für die kommende KLV-Förderung für Kombioperateure und Transportunternehmen Zuschüsse bis zu 100 Prozent der Investitionssumme in die BOXmover.eu-Technologie gewährt.

Ab 85.000 Euro mit dabei

Hubauers Preisvorstellung sind schon ganz klar: Mit 98.000 Euro schlägt der BOXmover.eu-WAB zu Buche; um 85.000 Euro gibt es den BOXmover.eu-20-Fuß. Der Semitrailer wird komplett um 145.000 Euro angeboten.

Das Nachrüsten älterer Lkw mit der Technologie ist ebenso wirtschaftlich möglich und wird von Hubauer auch tatkräftig unterstützt.

Der Transportunternehmer sagt:

Super!
Pro ROLA-Fahrt
spare ich
mindestens
€ 20,-!

ATGAMS.

ROLA. Ganz einfach.

Maut und Treibstoff sind teurer als eine Fahrt mit der ROLA. Und zwar um mindestens € 20,-. Darüber hinaus erhalten deutsche und österreichische Transportunternehmer für jede ROLA-Fahrt auch noch die anteilige KFZ-Steuer rückerstattet. Kein Wunder, dass die Rollende Landstraße gefragt ist: Auf ihr kann man gleichzeitig den Umsatz steigern und effizient sparen.

Steigen auch Sie um auf die Rollende Landstraße und buchen Sie jetzt!

E-Mail: rola@oekombi.at, Fax +43 1 331 56 340 oder unter www.oekombi.at



ÖKOMBI
The ROLA Experts