

KOMBINIERTER VERKEHR

Roadshow für den Kombinierten Verkehr

Österreich ist mit 33 Prozent Spitzenreiter beim Kombinierten Verkehr in der EU (bezogen auf die gesamte jährlich transportierte Gütertonnage). Es könnten aber mehr sein, meint man im Verkehrsministerium und setzt auf eine Informationskampagne.



Claudia Nemeth, BMVIT, referierte in Linz. Sie verspricht sich von den Aktionstagen vor allem ein Feedback der Branche.

Die Startveranstaltung der Roadshow fand am Montag dieser Woche in der WKO-Zentrale in Linz statt. Zwei Themen standen im Mittelpunkt: der aktuelle Förderkatalog und der Aufruf an die Branche, sich in puncto Effizienzsteigerung und Innovationen bei Forschungsprojekten zu engagieren.

Die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf umweltverträglichere Verkehrsträger wie Binnenschiff oder Schiene ist das

langfristige Ziel der Verkehrspolitik der EU. Auch Österreich setzt sich intensiv dafür ein. Die Statistik weist für den Kombinierten Verkehr imposante Zahlen aus. Erhoben werden allerdings nur die transportierten Tonnen auf der Straße, per Bahn oder via Binnenschiff. Manche Staaten rechnen auch das Gewicht der transportierten Container mit.

Feedback der Branche erwünscht

Dennoch scheint klar zu sein, dass etwa die Zulassung von GIGALINERN „Gift“ wäre für den Kombinierten Verkehr. Verkehrsplaner Andreas Käfer von TRAFIX, die die Roadshow organisiert: „Das gäbe wahrscheinlich einen Einbruch beim Kombinierten Verkehr von mindestens 30 Prozent.“

Claudia Nemeth vom BMVIT verspricht sich von den Aktionstagen, die in allen Landeshauptstädten stattfinden werden, vor allem ein Feedback der Branche, das man in etwaige Reformen und den Förderkatalog für den Kombinierten Verkehr einarbeiten kann. Von den finanziellen Anreizen erwartet sich das Verkehrsministerium eine „Erleichterung von Investitionen in das KV-Equipment und somit eine Stärkung des KV gegenüber der Straße“.

Gefördert wird nicht nur die Nutzung des Kombinierten Verkehrs, es gibt auch eine Unterstützung für den Ausbau von Anschlussbahnen und die Errichtung von Terminals. Weitere An-

reize: die Befreiung von der Kraftfahrzeugsteuer bei ausschließlicher Nutzung der Kraftfahrzeuge und Anhänger für den Vor- und Nachlauf des KV während eines Kalendermonats sowie eine mindestens 15-prozentige Ermäßigung der monatlichen Kfz-Steuer für jede Bahnbeförderung (RoLa oder UKV). Und nicht zuletzt wies Nemeth auf die liberalisierten Korridore für den KV im Straßenvor- und -nachlauf hin – 44 Tonnen Gesamtgewicht für den Straßentransport zum nächsten Verladebahnhof. Auch Fahrten während des Wochenendfahrverbots sind so zu organisieren.

Für die Anschaffung innovativer Umschlagstechnologien oder neuer Container und WABs gibt es Förderprojekte, die aber „heuer noch nicht zur Gänze nachgefragt wurden“, so Kurt Schreitl vom BMVIT. Einreichungen für die Ausschreibung für die 3. Förderperiode sind noch bis 27. Dezember möglich. Auch das Forschungsförderungs-Programm „Mobilität der Zukunft“ hat Tangenten zum Güterverkehr. Gefördert werden neue organisatorische Lösungen und umweltschonende Initiativen. Das FFG-Programm startet Ende Oktober mit einer neuen Ausschreibung.

Erfahrungen aus der Praxis

Um den Teilnehmern am Aktionstag augenscheinlich zu zeigen, dass sich das Engagement für den Kombinierten Verkehr auch „rechnet“, wurden die Verlade- und Transportstrategien von zwei Unternehmen vorgestellt. Der

Fruchtsafthersteller Spitz setzt vor allem bei seinen Exporten auf den KV. Eine Erfahrung, die sich kleinere KMU oft nicht leisten können, ist die Notwendigkeit, für den Eigenverschub einen eigenen Betriebsleiter einsetzen zu müssen. Insgesamt werden beim In- und Outbound 13 Prozent mittels KV organisiert. Das Unternehmen würde gerne mehr mit Kombiniertem Verkehr machen, das sei aber geschäftlich „nicht darstellbar“.

Die Gartner KG setzt schon seit Jahren auf den Kombinierten Verkehr, weil es in diesem Bereich „keine überfüllten Parkplätze gibt, für die Neukundenakquisition nachhaltige Transportlösungen wichtig sind und es beim KV planbare Kosten gibt“, stellte Jochen Weber von Gartner fest. Überzeugend seine Stärken- und Schwächenanalyse beim Thema Kombinierten Verkehr. Als Minuspunkte nannte Weber die Preispolitik der Bahnen. „Es gibt keine durchgehende Produktplanung

über Ländergrenzen hinweg, außerdem gibt es keine Backuppläne, wenn eine Bahnstrecke nach einem Unfall oder nach Hochwasser nicht zur Verfügung steht.“ Auch die Pünktlichkeit lasse zu wünschen übrig und die Haftungsfrage nach Beschädigungen von Containern sei unbefriedigend. „Die Beschädigungen nehmen derzeit wieder massiv zu“, merkte der Transportexperte an.

Es gibt aber auch Positives. Bei einem intensiven Engagement für den KV könne man eine bis zu 50-prozentige Kapazitätserhöhung für den Eigenfuhrpark lukrieren, außerdem stünden teilweise Gewichtsvorteile zu Buche. Jochen Weber nannte zwei für ihn wichtige Forderungen an den Kombinierten Verkehr. Seitens der Bahnen sollte der KV „industrialisiert“ werden, und nicht zuletzt verlangt Weber mehr Standardisierung. „Zur Zeit gibt es 85 verschiedene Containertragwagenmodelle, so kann man die Zukunft nicht gewinnen.“



WICHTIGE LINKS

- www.bmvit.gv.at/innovation/mobilitaet/kombigueter/index.html
- www.schig.com/foerderunen-ausschreibungen/
- www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/foerderung/index.html
- www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/kombiverkehr/downloads/foerd_ordnung_201308.pdf
- www.bmf.gv.at/steuern/fahrzeuge/kraftfahrzeugsteuer.html
- www.ffg.at/mobilitaet/derzukunft