

Ökombi schlägt sich wacker

Kombinierter Verkehr RoLa-Angebot soll langsam wieder ausgebaut werden

Von Markus Trostmann

Die Rollende Landstraße (RoLa) ist keine „Einstiegsdroge“ in den kombinierten Verkehr, sondern ein eigenständiges Produkt für kleinere Transportunternehmer mit bis zu zehn Lkw im Fuhrpark. Sagt Franz Dirnbauer, Geschäftsführer des RoLa-Spezialisten Ökombi. Er verweist auf ein respektables Ergebnis 2009 – und kündigt Expansion an.

Gäbe es den Brenner nicht, müsste er glatt erfunden werden – zumindest für den österreichischen Kombi-Operateur Ökombi. Das Alpennadelöhr nämlich sorgt für Umsatz und Wachstum auf den Rollenden Landstraßen des europäischen Marktführers in Sachen begleiteter kombinierter Verkehr. Im Krisenjahr 2009 fuhren hier 225 000 Lkw auf die Züge Ökombis auf – 10 Prozent mehr als ein Jahr zuvor. Der Marktanteil Ökombis im Brennerverkehr stieg damit von 10 auf 14 Prozent.

Allerdings trieben die sektoralen Fahrverbote in Tirol viele Trucker auf die Schiene. Dennoch wehrt sich Dirnbauer gegen die Unterstellung, sein Unternehmen sei lediglich Fahrverbotsprofiteur: „Die Kunden sind zu 80 Prozent freiwillig auf unsere RoLa

Ökombi 2009 in Zahlen

Beförderte Lkw	Züge pro Woche	2009	2008	Veränderung in Prozent
Brenner–Wörgl	38	169 093	144 713	+16,8
Wörgl–Trento	10	37 146	41 528	-10,6
Trento–Regensburg	6	19 448	19 232	+1,1
Szeged–Wels	4	26 432	36 795	-28,2
Maribor–Wels	6	30 420	48 861	-37,7
Triest–Salzburg	4	23 347	28 936	-19,3
Salzburg–Villach	2	7 601	7 492	+1,5
Gesamt		313 503	330 170	-5,4
Umsatz		90 Mio. EUR	100 Mio. EUR	-10

Quelle: Ökombi

gekommen.“ Schließlich führen die Züge das ganze Jahr über zu einem kalkulierbaren Fixpreis, „während die Dieselpreise ständigen Schwankungen unterworfen sind“.

Der Brennerverkehr ist das Hauptgeschäft von Ökombi: Hier holt der Operateur über 70 Prozent seines Volumens. Das restliche Geschäft spielt sich auf der Tauern-, Pyhrn- und Donauachse ab. Anders als über den Brenner erwiesen sich diese drei Korridore allerdings als nicht krisenresistent. Das Volumen fiel um 29 Prozent auf knapp mehr über 87 000 Lkw.

Ökombi hat im vergangenen Jahr also insgesamt 313 500 Lkw befördert – ein Minus von 5 Prozent. Der Umsatz ging überproportional zurück, weil die langstreckigen Verbindungen einbrachen: 90 Mio. EUR bedeuteten ein Minus von 10 Prozent. In diesem Jahr will Ökombi allerdings wieder wachsen: 330 000 Sendungen visiert der Chef an – das wäre der Stand des Vorkrisenjahres 2008.



Foto: Josef Müller/Archiv

»80 Prozent unserer Kunden kommen freiwillig auf die RoLa«

Franz Dirnbauer, Geschäftsführer Ökombi

Angebot hochfahren. Die wichtigste Voraussetzung dafür ist, das Angebot – 2009 krisenbedingt von 84 auf 70 tägliche RoLa-Verbindungen zurückgefahren – wieder auszubauen. Ökombi will das tun – freilich zunächst nicht mit mehr Abfahrten, stellt Dirnbauer gegenüber der DVZ klar: **Es sollen mehr Wagen pro RoLa mitlaufen.** So zum Beispiel zwischen Szeged und Wels oder auf der Pyhrn-Achse zwischen Villach und Triest: „Diese Züge werden um zwei bis drei Waggons verlängert.“

Wieder anbieten will Ökombi die RoLa von Graz nach Regensburg, wobei zunächst eine Fahrt am Wochenende geplant ist. Wann der Start erfolgt, hängt von der Nachfrage ab. Und auf der Donauachse sollen viel-

leicht kürzere Züge angeboten werden. Dirnbauer: „Wir wollen unseren Kunden die Möglichkeit geben, dort auf die Rola einzusteigen, wo die Ruhezeit gebraucht wird.“

RoLa mit Ruhrgebiet/Köln. Kundengespräche und Marktanalysen haben Ökombi noch eine weitere spannende Erkenntnis gebracht: Es gibt offenbar „ein nicht geringes Potenzial“ für Rollende Landstraßen zwischen Wels und dem Ruhrgebiet/Köln. „Wir beschäftigen uns mit dem Gedanken, hier etwas zu tun“, bestätigt Dirnbauer.

UKV Istanbul–Wels. Frischen Wind erhofft sich Ökombi auch von dem neuen Produkt „Isu-Zug“ zwischen Istanbul und Wels. „Isu“ steht für „Innovativer Sattelauflegerumschlag“ und zielt auf nicht kranbare Sattelaufleger ab – die haben nach Erkenntnissen der Ökombi-Mutter Rail Cargo Austria, die das System entwickelt hat, in Europa immer noch einen Marktanteil von etwa 80 Prozent.

Der Operateur bietet damit erstmals nach seiner Umstrukturierung ein Produkt des unbegleiteten kombinierten Verkehrs (UKV) an.

Dirnbauer hat mit dem Isu-Konzept vor allem größere Transportunternehmen im Blick, die über die betriebliche Größe verfügen, um den Vor- und Nachlauf in Istanbul/Wels managen zu können. Mitte dieses Jahres soll die Verbindung starten – mit einer Transportzeit von drei Tagen für die 2000 km lange Strecke.

Das erweiterte Angebot will Dirnbauer mit der nötigen Qualität auf den Markt bringen. Schon 2009 erreichten nach seinen Angaben vier von fünf Zügen pünktlich ihr Ziel. Die Vorgabe für 2010: „Wir peilen jetzt einen Wert von 90 Prozent an.“

DVZ 26.1.2010

www.oekombi.at

Markus Trostmann, Fachjournalist, Wien.
Kontakt über klotz@dvz.de