LOGISTIK & TRANSPORT

Ökombi setzt auf ISU

Im Juni startet Ökombi eine Rollende Landstraße, die eigentlich keine ist, sondern eine Kombination von begleitetem und unbegleitetem Kombi-Verkehr.

VON JOSEF MÜLLER

Rund 80 Prozent der in Europa eingesetzten Sattelauflieger sind nicht kranbar. Für diese Zielgruppe entwickelt Ökombi derzeit ein Projekt, um nicht kranbare Auflieger dennoch auf die Schiene zu bekommen. Mit dem unter der Federführung von Rail Cargo Austria entwickelten ISU-Verladersystem (ISU = innovativer Sattelauflieger-Umschlag) ist das Umsetzen von nicht kranbaren Sattelaufliegern nur eine Frage von einigen Minuten.

Das neue Verladesystem wurde in Wien bereits der Fachöffentlichkeit vorgestellt und soll sich ab Iuni dieses Jahres beim Sattelauflieger-Transport zwischen Istanbul und Wels bewähren, hofft Franz Dirnbauer, Geschäftsführer von Ökombi. Die Auflieger werden mit Hilfe einer technischen Konstruktion (siehe Bilder) von der Straße auf den Taschenwagen gehoben. ISU eignet sich für mittelgroße bis große Transportunternehmen, die an mehreren Standorten präsent sind und somit das Handling an beiden Seiten der Strecke managen können.

Ökombi will mit ISU ein zweites Standbein neben der klassischen Rollenden Landstraße aufbauen.



Der Trailer wird mithilfe einer Stützbocktraverse am Königszapfen und mit Radgreifern (Bild rechts) an den Rädern hochgehoben.

Die RoLa ist das Angebot für eine Entfernung von bis zu 700 Kilometern; für längere Entfernungen wäre die Sattelauflieger-Verladung mit ISU eine neue Alternative, mehr Lkw von der Straße auf die Schiene zu bringen, ist Dirnbauer überzeugt. Ökombi hat im Vorjahr bereits sechs klassische RoLa zwischen Istanbul und Wels gefahren, was zwar ohne Probleme gelaufen ist, doch mit den technisch anspruchsvollen Niederflurwagen nicht einfach war. Daher versucht man es ietzt auf der

2.000 Kilometer langen Relation auch mit Sattelaufliegern. "Wir werden von unseren Kunden gefragt, wann wir endlich damit anfangen", bekommt Dirnbauer zu hören. In der Startphase ist eine Abfahrt pro Woche geplant, wobei pro Zug bis zu 28 Sattelauflieger befördert werden können.

Boom und Rückgang

Ökombi verzeichnete im Vorjahr einen deutlichen Zuwachs beim beförderten Lkw-Volumen (siehe Verkehr Nr. 3, Seite 6). Dennoch:



Ein Spreader wird mit einem speziellen Hilfsspreader versehen, damit der SAL im Gleichgewicht bleibt. Radgreifer und Traverse bleiben im Waggon.

"Das Aufkommen aus Südosteuropa ist um ein Drittel zurückgegangen", so Dirnbauer. Das führte dazu, dass die RoLa Spacva-Wels und Graz-Regensburg eingestellt werden musste. Auf die Forderung des Cargo Centers Graz (CCG), Ökombi solle mehr Engagement für die RoLa zeigen, kontert Dirnbauer: "Es sind für die RoLa Graz-Regensburg einfach nicht genug Lkw vorhanden, um diesen Verkehr aufrechtzuerhalten. Zuletzt waren wir bei einer Auslastung von 50 Prozent."

Eine RoLa ist ein politisches Instrument zur Verkehrsverlagerung. Realistischerweise kann sie nur kostendeckend geführt werden, wenn es dafür staatliche Unterstützung gibt. Außer Österreich, Ungarn und der Provinz Triest kann sich im restlichen

Europa niemand für eine öffentliche Förderung des RoLa-Verkehrs begeistern. Über den Brenner ist die Fahrt des Lkw mit der RoLa um 38 Euro billiger als der reine Straßentransport, Zwischen Brenner und Wörgl brachte Ökombi 2008 um 34 Prozent mehr Lkw auf die Schiene. Die Straßenfahrt kostet 114 Euro (Maut und Treibstoff); das RoLa-Ticket gibt es um 94 Euro. Rechnet man die Rückvergütung der österreichischen Kfz-Steuer dazu, kommt man auf eine Ersparnis von 38 Euro pro Fahrt. Österreich hat im Vorjahr 22 Mio, Euro unter dem Titel gemeinwirtschaftliche Leistungsabgeltung an die ÖBB als Betreiber der RoLa überwiesen. Jeder Ro-La-Lkw wird staatlich - weil verkehrspolitisch gewollt - mit 70 Euro finanziell gestützt.