

AKTUELL

Nachtsprung aus,
Kombi-Verkehr aus

Die kolportierten Informationen, wonach ab April dieses Jahres im nationalen Kombi-Verkehr in Österreich der Nachtsprungverkehr fallen soll, sorgt bei den Kombi-Operateuren für Unruhe. „Wenn der Nachtsprung fällt, droht das Aus für den Kombinierten Verkehr“, äußert sich Robert Schnetzer, Geschäftsführer von Containerdienst Hämmerle in Vorarlberg, besorgt. „Wie sollen wir ohne den Nachtsprung-Vorteil gegenüber dem Konkurrenten Straße bestehen können?“ Denn der Lkw ist im nationalen Kombi-Verkehr die Messlatte, was preislich auf der Schiene machbar ist. Aus rein ökologischen Gründen sei kein Verlagerer bereit, für den Kombi-Transport beispielsweise um zehn Prozent mehr zu bezahlen als auf der Straße, so Schnetzer. Dann fährt die Fracht mit dem Lkw. Containerdienst Hämmerle hat im Vorjahr 15.000 Transporteinheiten mit einem Gewicht von rund 300.000 t auf die Kombi-Schiene gebracht. Gegen Ende des Vorjahres hat sich das Geschäft spürbar erholt und derzeit ist wieder „business as usual“. Die höheren Transportpreise ab August des Vorjahres von bis zu 14 Prozent haben sich auf die Margen ausgewirkt, konnten teilweise aber auch an den Markt weitergegeben werden. Bis Ende März gelten noch die aktuellen Kombi-Preise, was danach kommt, ist unbekannt. Bekannt ist allerdings, dass bei Rail Cargo Austria an einem neuen Produktionskonzept im Kombi-Verkehr gebastelt wird. Schnetzer: „Ich bin optimistisch, dass es auch nach dem 1. April 2011 einen Nachtsprung im Kombi-Verkehr geben wird.“

Verlagerung auf das Schiff
kommt ins Stocken

Deutschland muss sparen und will künftig seine Finanzmittel für den Ausbau der Binnenwasserstraßen beschneiden. Laut Verkehrsminister Peter Ramsauer sollen die Flüsse in Deutschland unterschiedlich eingestuft werden, nämlich in Vorrangnetz, Hauptnetz und Ergänzungsnetz. Für jene Wasserstraßen, auf denen jährlich mindestens 10 Mio. Tonnen transportiert werden, soll es weiterhin staatliches Geld für den Ausbau geben. Bereits bei einem Verkehrsaufkommen von mindestens fünf Mio. Tonnen wird nur noch bei nachgewiesener Beibehaltung dieses Volumens der Ausbau finanziert. Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt wettet gegen diese Neugliederung der Wasserstraßen und argumentiert, dass dadurch der Kombi-Verkehr empfindlich beeinträchtigt werde. In einem Regierungspapier wird billigend in Kauf genommen, dass infolge der Neuorientierung in der Wasserstraßenpolitik nicht mehr Güter auf das Wasser kommen.

UIC-STUDIE

Rosige Zukunft für den Kombi-Verkehr

Laut einer von KombiConsult für die UIC erstellten Studie stehen dem Kombi-Verkehr in Europa freudvolle Zeiten bevor. Das Potenzial für die Verlagerung ist bei Weitem noch nicht ausgeschöpft.

Der Kombi-Verkehr hat Dynamik und die Operateure blicken durchwegs zuversichtlich in die Zukunft. Diesen Eindruck vermittelt jedenfalls die aktuell vom Internationalen Eisenbahnverband UIC herausgegebene Studie 2010 über die Entwicklung des Kombi-Verkehrs in Europa. Es ist die dritte Studie dieser Art und die Zahlen beziehen sich auf das Jahr 2009 mit Ausblick auf 2010 und 2011. Zwar blieb dieser Transportsektor 2009 nicht von der Krise verschont, doch gleichzeitig kamen neue Kombi-Operateure auf den Markt.

116 Unternehmen waren 2009 europaweit im Kombi-Verkehr als Anbieter auf dem Markt, um sieben mehr als in der Studie 2007 ausgewiesen. Die Zahl der Operateure, die begleitete Verkehre anbieten, blieb bei sieben Akteuren stabil. Die neuen Mitbewerber auf dem Markt haben sich laut Studie wacker geschlagen und mitunter sogar besser abgeschnitten als die etablierten Player. Der Grund dafür: Innovative Preismodelle und maßgeschneiderte, serviceorientierte Dienstleistungen kommen auf dem Markt gut an. Auch die etablierten Bahnen sind verstärkt in das Operator-Geschäft eingestiegen und entwickeln Profil. Die großen Kombi-Mengen bringen nach wie vor die klassischen Operateure. Sie stellen zwar nur 35 Prozent aller Anbieter, bringen aber 60 Prozent des Volumens, liest man in der Studie.

Den Bonus, den sie haben, sind ihre Netzwerkverkehre.

Ein Trend, der sich 2009 verstärkt hat, ist die Veränderung zu Full-Service-Anbietern: Sie bieten sowohl maritime als auch kontinentale Verkehre und punkten damit am Markt. Die Zielgruppe der Operateure sind Spediteure und Logistikdienstleister. Sie stellen einen Anteil von 88 Prozent – mit sinkender Tendenz. Zugleich gehören Reeder und Verlagerer immer stärker zu den Kunden der Operateure.

Österreich ist beliebt

Die konkreten Zahlen 2009 spiegeln die Krise sehr deutlich: Auf 169 Mio. Tonnen belief sich das Kombi-Volumen der 116 Operateure 2009 (2007: 186 Mio. t). Davon entfielen 154 Mio. auf den unbegleiteten Verkehr und 15 Mio. Tonnen auf die Rollenden Landstraßen (RoLa). In TEU umgerechnet heißt das: 16 Mio. TEU insgesamt (2007: 18 Mio. TEU), davon 15 Mio. TEU unbegleiteter Verkehr und eine Mio. TEU begleiteter Verkehr. Der begleitete Verkehr hatte 2009 um 16 Prozent gegenüber 2007 zugelegt.

Die wirklich gewichtigen Player im RoLa-Verkehr unter den sieben Anbietern waren 2009 die österreichische Ökombi und die schweizerische RALpin. Beide Anbieter haben ihren Marktanteil von 75 Prozent im Jahr 2007 auf 83 Prozent 2009 weiter aus-

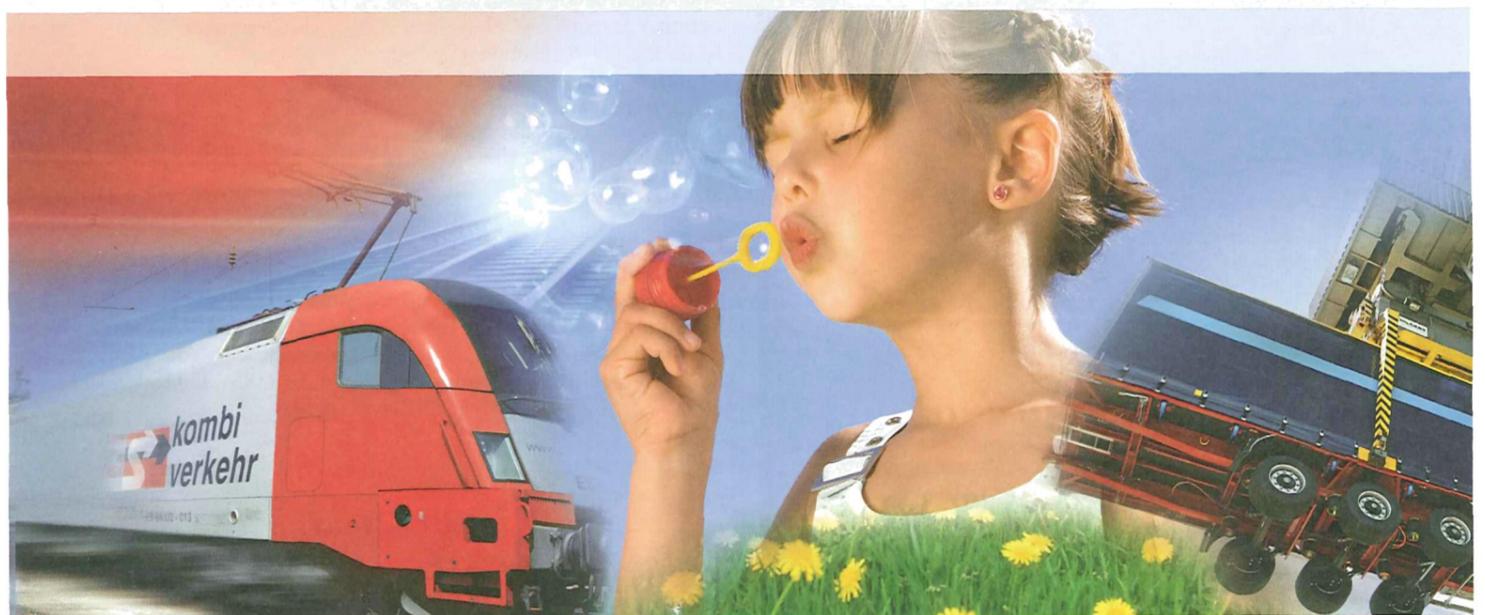


Laut UIC-Studie geht es mit dem Kombi-Verkehr in diesem Jahr wieder bergauf, und die Operateure rechnen mit zweistelligen Zuwachsraten

gebaut. Das österreichische Kombi-Volumen insgesamt kam 2009 auf 468.000 TEU bzw. 4,5 Mio. Tonnen und war TEU-seitig gegenüber 2007 um 15 % rückläufig. Nicht alle Operateure hat die Krise gleich getroffen: Die deutschen Seehäfen Bremen und Hamburg hatten stärker zu kämpfen als die Mitbewerber Antwerpen oder Rotterdam. Fazit: Wer als Operateur auf das falsche Pferd gesetzt hatte, hat das empfindlich zu spüren bekommen.

Zu den wichtigsten Rennstrecken im Intermodal-Verkehr zählen die Routen Deutschland-Italien via Österreich und Deutschland/Belgien-Italien über die Schweiz. Als Transitachse ist Österreich allerdings offenbar beliebter: 600.000 TEU wurden via Brenner und Tauernachse ge-

fahren. Der Grund dafür: Immer mehr Operateure in Europa vermarkten den Weg über Österreich, und das 4-Meter-Laderaumprofil macht die Kombi-Fahrt zudem einfacher als vergleichsweise durch die Schweiz, die in diesem Punkt nur eingeschränkt mithalten kann. Der Ausblick auf 2010 und 2011 fällt in der Studie zuversichtlich aus: Die Anbieter rechnen mit zweistelligen Zuwachsraten in der Größenordnung von zehn Prozent. Die verladende Wirtschaft nimmt den Wert der Nachhaltigkeit des intermodalen Verkehrs wahr, doch ob sie dafür auch bereit ist, mehr zu bezahlen, ist eine offene Frage. Jedenfalls scheint die Bereitschaft dazu noch nicht sehr stark ausgeprägt zu sein, wie in der Studie diplomatisch formuliert wird.

ZUKUNFT HAT VORFAHRT –
EUROPAWEIT WENIGER CO₂ PRO KM

Wir verbessern die Ökobilanzen von Speditionen und der verladenden Industrie. Denn mit jedem Transport auf einem unserer täglichen 160 nationalen und internationalen Direkt- und Shuttlezüge profitieren unsere Kunden von einer Zweidrittel-Einsparung an CO₂ im Vergleich zum reinen Straßengüterverkehr. Überzeugen Sie sich einfach selbst mit wenigen Mausklicks von den ökologischen Vorteilen des Kombinierten Verkehrs Schiene-Straße: mit einer kostenlosen Schnellbilanzierung von Schadstoff-Emissionen auf unseren Internetseiten.

WWW.KOMBIVERKEHR.DE

 **kombi
verkehr**