

Die Bedeutung des Kombinierten Verkehrs in Österreich und Europa

Bei der CombiNet-Fachtagung diskutierten nationale und internationale Experten. Für das bmvit ist der Kombinierte Verkehr (KV) auch weiterhin ein wichtiges Anliegen. Die RCA ist auf dem Weg der Genesung. KV hat europaweites Wachstumspotenzial. Best-practice-Beispiele beweisen, dass KV funktionieren kann.

Christan Weissenburger, Leiter der Sektion I Präsidium und internationale Angelegenheiten im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit), strich in seiner Eröffnungsrede das stetig wachsende Verkehrsaufkommen in und durch Österreich als eine wesentliche Herausforderung für die Verkehrspolitik hervor. Dabei seien einerseits die Interessen der Bevölkerung und der Umwelt zu wahren und andererseits jene der Wirtschaft. „Unsere heutige Gesellschaft hat ein Bewusstsein für Nachhaltigkeit entwickelt und den Wunsch, negative Auswirkungen des Straßengüterverkehrs wie Schadstoffe, Lärm und Staus zu reduzieren und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Umweltfreundliche Alternativen sind hier ein geeigneter Lösungsansatz“, betonte er. Mit Hilfe des Kombinierten Verkehrs (KV) ist es möglich, die Vorteile der Verkehrsträger Schiene und Schiff auf dem überwiegenden Teil der Strecke (umweltfreundliche Verkehrsbewältigung mit erheblicher CO₂-Reduktion) mit dem Vorteil der punktgenauen Abholung bzw. Auslieferung durch den Lkw auf einem möglichst kurzen Vor- bzw. Nachlauf auf der Straße zu verbinden.



Herbert Peherstorfer, CombiNet-Obmann, zeigte sich über das rege Interesse zur Veranstaltung erfreut

turmaßnahmen. Für ihn bestätigen Erfolge, dass Schiene und Schiff allgemein, bzw. der KV im Besonderen, einen erheblichen Beitrag zur Verkehrsverlagerung leisten können und auch tatsächlich leisten.

Positive Entwicklung

„In den letzten Jahrzehnten konnte in Österreich eine beeindruckende Entwicklung im Kombinierten Verkehr festgestellt werden. Die beiden Techniken des begleiteten und unbegleiteten Kombinierten Verkehrs haben sich bewährt: Wettbewerb findet mit dem Lkw statt, eine Substituierbarkeit zwischen Rollender Landstraße (RoLa) und Unbegleitetem Kombiniertem Verkehr (UKV) ist aufgrund der unterschiedlichen Kundenanforderungen nicht möglich“, führt Weissenburger aus.

Auf nationaler Ebene hat Österreich daher schon frühzeitig eine Reihe von Maßnahmen zur Förderung des Kombinierten Verkehrs (und damit einer Verlagerung auf die umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und Schiff) ergriffen. Zu diesen Maßnahmen zählen für Weissenburger finanzielle Anreize – sowohl für den Betrieb als auch für Investitionen – ebenso wie ordnungs- und steuerpolitische Rahmenbedingungen sowie Infrastruktur-



Christian Weissenburger, Sektionschef des bmvit, bietet Unterstützung für den Kombinierten Verkehr an



Für Christian Kern, Vorstandsdirektor der ÖBB, sind Schließungen von Verladestellen notwendig. Er verspricht Gespräche mit den Logistikern.

rund 29 Millionen Tonnen im Jahr 2010 nahezu verdreifacht werden. Im Jahr 2010 wurde in Österreich auch der bisher höchste KV-Anteil von 8 %, gemessen an der gesamten Güterverkehrsleistung, erzielt. Damit liegt Österreich im europäischen Spitzenfeld. Das ist aber kein Grund für Weissenburger, die Hände in den Schoß zu legen, sondern vielmehr ein

Auftrag, dieses Niveau auch in Zukunft beizubehalten und die Erfolgsgeschichte des Kombinierten Verkehrs weiterzuschreiben. Er betont: „In Österreich ist mit über 30 Prozent ein erfreulich hoher Modal Split zugunsten der Schiene festzustellen, was deutlich über dem EU-weiten Schnitt liegt. Voraussetzung für diesen Modal Split ist jedoch nicht nur ein flächendeckendes Eisenbahnnetz, sondern auch dass der KV und der Einzelwagenverkehr (EWW) in der Fläche zu wettbewerbsfähigen Preisen angeboten werden können.“

bmvit bietet Unterstützung

Das bmvit hat für den Betrieb des KV seit Jahren eine finanzielle Unterstützung bereitgestellt. Bisher erfolgte diese Unterstützung in Form einer Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen im Kombinierten Verkehr. Ab Dezember 2012 wird ein neues Beihilfenprogramm für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen zur Verfügung stehen.

Dieses Programm umfasst neben dem UKV und der RoLa auch den EWW. Für Weissenburger soll mit Hilfe dieses Programms sichergestellt werden, dass der umweltfreundliche Verkehrsträger Schiene trotz Wettbewerbsverzerrungen zugunsten der Straße marktfähige Produkte zu konkurrenzfähigen Preisen anbieten kann.

Europaweite Abstimmung notwendig

Weissenburger wies auch auf die aus österreichischer Sicht bedenkliche europaweite Entwicklung für den KV-Markt hin. Dazu gehören seiner Meinung nach vor allem Bestrebungen, längere und schwerere Lastkraftwagen (Gigaliner) zuzulassen.

Diese überlangen und überschweren Lkw würden zu einer deutlichen Verbilligung des Straßengüterverkehrs und damit zu einer massiven Rückverlagerung von der Schiene auf die Straße führen. „Darüber hinaus wären erhebliche Investitionen in die Straßeninfrastruktur erforderlich und eine Verschlechterung der Verkehrssicherheit zu befürchten“, betont er. Für das bmvit ist daher vor allem die europäische Verkehrspolitik gefordert, die Rahmenbedingungen für den Kombinierten Verkehr zu verbessern, um die bisher positive Entwicklung fortzusetzen und damit zur Problemlösung im Straßengüterverkehr beizutragen. Eine Förderung des Kombinierten Verkehrs ist schließlich dann am effizientesten, wenn die verkehrspolitischen Maßnahmen nicht an nationalen Grenzen enden.

menbedingungen für den Kombinierten Verkehr zu verbessern, um die bisher positive Entwicklung fortzusetzen und damit zur Problemlösung im Straßengüterverkehr beizutragen. Eine Förderung des Kombinierten Verkehrs ist schließlich dann am effizientesten, wenn die verkehrspolitischen Maßnahmen nicht an nationalen Grenzen enden.

Potenzial nützen

Nationalen und europäischen Studien zufolge gibt es noch genügend Potenzial für weitere KV-Dienste. Für Weissenburger ist es speziell in den sensiblen Alpenregionen wichtig, die Alternativen zum Straßengüterverkehr auszubauen. Denn gerade in diesen Regionen wirken sich die negativen externen Umwelteffekte besonders stark aus. Er betonte dabei auch, dass seitens des bmvit zwar verkehrspolitische Rahmenbedingungen geschaffen werden, die konkrete Umsetzung von KV-Angeboten am Markt jedoch letztlich den EVUs bzw. Terminalbetreibern und KV-Operateuren obliegt. Als Auftrag für das bmvit sieht Weissenburger, Grundsteine für ein modernes, zukunftsweisendes Verkehrssystem zu legen. Die nationale Verkehrspolitik ist daher stets bemüht, im

CombiNet

CombiNet ist als unabhängiger Verein organisiert.

Die Ziele sind die Förderung des Kombinierten Verkehrs, Abbau von Barrieren, Information über Vorteile und Potenziale, aktive Unterstützung der Mitglieder, Vernetzung der Teilnehmer und die Durchführung von gemeinsamen Projekten.

Unter dem Arbeitstitel „Europäische Integration durch kombinierten Verkehr“ fand am 8. November 2012 eine Fachtagung unter dem regen Interesse von nationalen und internationalen Teilnehmern statt. Sektionschef Christian Weissenburger (bmvit) strich in seiner Rede die verkehrspolitische Bedeutung des Kombinierten Verkehrs für Österreich und das bmvit hervor. Der Vorstandsdirektor der ÖBB, Christian Kern, ergänzte dies aus Sicht der ÖBB. Martin Burkhardt, Generaldirektor der UIRR, zeigte die wesentlichen Entwicklungen und Trends des europäischen Kombinierten Verkehrs auf. Drei Best-practice-Beispiele von erfolgreichen KV-Projekten rundeten die Veranstaltung ab. Die Moderation führte der Obmann von CombiNet Herbert Peherstorfer durch.



Die CombiNet-Fachtagung erfreute sich zahlreicher nationaler und internationaler Teilnehmer



Mario Gruber, Verkaufsmanager von IMS, ist mit der erfolgreichen Entwicklung des Austria-Container-Shuttles zufrieden

möglich ist, einen wesentlich höheren KV-Anteil zu haben", betont er. Die Ziele des EU-Weißbuchs besagen, dass bis 2030 30 Prozent des Straßengüterverkehrs über 300 Kilometer (50 Prozent bis 2050) auf Schiene, Binnenschiff oder Kurzstreckenseeverkehr verlagert sein sollen. Diese Vision der Europäischen Kommission würde eine Verdreifachung des Schienengüterverkehrs bis 2050 bedeuten. Das ist für Burkhardt, mit dem Hinweis auf die Schweiz, machbar.

Best KV practices

Von der Firma Nothegger Transport Logistik GmbH in St. Ulrich am Pillersee

berichtete der zuständige Verkaufsleiter Fritz Mitter vom seit zwei Jahren bestehenden intermodalen Ganzzugnetzwerk. Derzeit fahren sieben Linien mit gesamt rund 1.000 Ladungen pro Woche mit knapp 1,3 Millionen Tonnen pro Jahr. Damit werden rund 50 Millionen Straßenkilometer auf die Schiene verlagert und 40.000 Tonnen an CO₂-Ausstoß verringert. Mitterer plant einen weiteren Ausbau der KV-Dienstleistung.



Für Bernd Weisweiler, Manager von TX Logistik, ist vor allem eine gute Zusammenarbeit zwischen Operator und EVU für den KV wichtig

Der Geschäftsführer der Firma Wenzel logistics GmbH aus Graz/Steiermark, Markus Himmelbauer, stellt den seit acht Jahren bestehenden Ganzzug vor. Derzeit finden pro Woche drei Rundläufe statt. Besonders sensibel ist für Himmelbauer die Erreichung des Break-even-Points bei KV-Projekten. Der Verlauf lässt sich für ihn dabei anhand des viel zitierten Eisbergmodells erklären.

Nur bei Vollauslastung lässt sich damit sehr gut verdienen. Himmelbauer sieht trotzdem gute Marktchancen für den intermodalen Betrieb: „Dieselpreise werden hoch bleiben, die gesetzlichen Rahmenbedingungen für den Lkw-Verkehr werden restriktiver und der Umweltschutz wird weiter an Bedeutung gewinnen.“

Mario Gruber, Verkaufsmanager von Intermove Systems Speditions- und Transport GmbH (IMS), und Bernd Weisweiler, Manager Business Development der TX Logistik AG, berichten vom erfolgreichen Betrieb des Austria-Container-Shuttles zwischen Hafen Hamburg beziehungsweise Bremerhaven und Enns beziehungsweise Wien. Derzeit werden 12 Abfahrten pro Woche mit direkten Shuttlezügen durchgeführt. Voraussetzung für den optimalen Betrieb ist die enge laufende Abstimmung zwischen dem Operator und dem EVU.



Fritz Mitter, Verkaufsleiter von Nothegger Transport Logistik, plant KV-Ausbau

Rahmen der budgetären Möglichkeiten den Infrastrukturausbau der Schiene voranzutreiben sowie Förderungen für Investitionen in Terminalanlagen und Beihilfen zum Betrieb von Schienengüterverkehrsleistungen zu optimieren. Ziel dieser Bemühungen ist eine nachhaltige Reduktion der massiven Schadstoffausstoße (vor allem CO₂) im Güterschwerverkehr, um die Umwelt auch für nachfolgende Generationen noch lebenswert und lebensfähig zu erhalten.

Operateure, Spediteure und Verlagerer durch attraktive KV-Angebote bzw. durch aktive Nutzung dieser Angebote im Sinne einer nachhaltigen, umweltverträglichen Wirtschaft und Verkehrsabwicklung.

Turnaround bei RCA trotz Konjunkturlaute schaffbar

ÖBB-Vorstandsdirektor Christian Kern betonte in seiner Rede bei der Fachtagung, dass er einen Turnaround bei der ÖBB-Tochter Rail Cargo Austria (RCA) trotz Konjunkturlaute für machbar hält. Für heuer rechnet er mit einem Betriebsgewinn (EBIT) von 25 bis 26 Mio. Euro. Das Ergebnis „reiche nicht“ und mache die RCA auch nicht „investitionsfähig“, führte Kern aus. Ziel der aktuellen Einsparungen, nämlich der Schließung von Verladestellen, sei, das Unternehmen „langfristig zu erhalten“. Schwer lasten auf dem Unternehmen die hohen Finanzverbindlichkeiten von 1,4 Mrd. Euro und eine dünne Kapital- und Liquiditätsdecke. Nicht der Umsatz, sondern der Profitabilitätsaspekt stehe nun im Vordergrund. Den bei der Tagung anwesenden Logistikern versprach der ÖBB-Chef, dass die RCA in den kommenden Tagen Gespräche mit ihnen über die künftige Zusammenarbeit führen werde. Das Sanierungsprogramm der ÖBB auf Konzernebene greife „besser, als wir erwartet haben“, zeigte sich Kern zufrieden. Weiterhin werde ein Gewinn vor Steuern (EBT) von 60 Mio. Euro für 2012 anvisiert.

Entwicklung und Trends des europäischen Kombinierten Verkehrs

Martin Burkhardt, Generaldirektor der Internationale Vereinigung von derzeit 17 europäischen Gesellschaften für den Kombinierten Verkehr Schiene-Straße (UIRR), präsentierte die aktuellen Zahlen des europäischen Kombinierten Verkehrs. Die Verkehre aller UIRR-Teilnehmer werden laut seinen Ausführungen zu rund 87 Prozent als unbegleiteter KV geführt; 13 Prozent entfallen auf den begleitenden KV. 2011 konnte gegenüber dem Vorjahr eine Steigerung aller UIRR-Transporte um sechs Prozent erreicht werden. Besonders gut entwickelte sich dabei der unbegleitete KV mit plus acht Prozent. „Wenn man alle KV zusammenzählt (UIRR-Mitglieder plus andere Operateure), dann macht dessen Anteil bereits über 30 Prozent aller Güterverkehre auf der Schiene aus“, führt Burkhardt aus. Eine dominierende Stellung nimmt dabei die Nord-Süd-Verbindung und hier zu rund zwei Dritteln die Alpenquerung in Europa ein. Interessant dabei sind die unterschiedlichen länderspezifischen KV-Ausprägungen in der Schweiz (64 Prozent) beziehungsweise in Österreich (27 Prozent). Diese Vergleichszahlen geben Burkhardt immer wieder Anlass, bei der EU die Rahmenbedingungen und Investitionen in den Schienenverkehr einzumahnen. „Die Schweiz beweist, dass es bereits heute



Markus Himmelbauer, Geschäftsführer der Wenzel logistics, sieht gute Marktchancen für den intermodalen Betrieb