

# „RCA praktiziert katastrophale Preispolitik“

Die Reduktion des NINA-Angebots schmerzt die Kombi-Operateure. Die Kapfenberger Montan Spedition denkt ernsthaft über eine Verlagerung von Kombi-Transporten von der Schiene auf die Straße nach.

Der Lkw als Maß aller Dinge im Güterverkehr hat es derzeit nicht leicht. Die steigenden Dieselpreise und die gesetzlichen Rahmenbedingungen zwingen die Frächter dazu, von den Kunden höhere Preise zu verlangen. Die steigenden Straßenpreise könnten Rail Cargo Austria (RCA) als Gunst der Stunde nutzen und mit einer moderaten Preispolitik im Kombi-Verkehr mehr Volumen auf die Kombi-Schiene bringen. Doch die gegenwärtige Preispolitik von RCA ist für Christian Glauning, Assistent der Geschäftsführung bei der Montan Spedition in Kapfenberg, „schlichtweg eine Katastrophe“, weil damit die Kunden vergrault statt für mehr Verlagerung gewonnen würden, sagt er im Gespräch mit *Verkehr*. Erst vor Kurzem hat RCA Intermodal die Kombi-Operateure darüber informiert, dass die Preise im Basis-Netz ab 2013 erhöht werden. „Je nach Relation kann diese Erhöhung bis zu 100 Prozent ausmachen“, befürchtet Ingrid Glauning, die seit März dieses Jahres alleinige Geschäftsführerin der Montan Spedition ist. „Wir brauchen Preisstabilität auf den Hauptläufen, weil die Preise im Vor- und Nachlauf ohnehin schon sehr volatil sind“, setzt sie gegenüber *Verkehr* nach. Die jüngste Hiobsbotschaft seitens RCA versetzte sie im ersten Augenblick in eine Schockstarre: Laut ÖBB-Mitteilung werden ab 21. Dezember nur

noch die Bahnhöfe Wien Nordwestbahnhof, Wels, Bludenz und Wolfurt im NINA-System bedient.

Die Relationen Wien-Wels-Salzburg-Hall in Tirol und Villach, sowie Wels-St. Michael-Kapfenberg-Graz werden gestrichen und künftig offenbar nur noch im Basis-Netz bedient. NINA ist billiger als das Basis-Netz und für die Montan Spedition bedeutet die Streichung des Terminals Kapfenberg aus dem NINA-Netz eine massive Verteuerung, weil sie bislang auf den Strecken Villach und Kapfenberg nach Wels ihre Transporte abwickelte.

Im E-Mail-Rundschreiben an die Operateure nennt RCA freilich auch den Grund für die drastische Redimensionierung von NINA: Die Ergebnislage im nationalen Kombi-Verkehr sei für RCA sehr trist „und ist in seiner derzeitigen Form betriebswirtschaftlich nicht darstellbar“, weshalb die Reduktion der NINA-Produktion unumgänglich sei, wie die Bahn schreibt. Montan fährt seit dem Jahr 1978 Kombi-Verkehr und Glauning erinnert sich zurück, wie „früher einmal die Preise immer für ein Jahr gegolten haben“ und Erhöhungen verkraftbar waren. In diesem Jahr galten die RCA-Preise nur bis 30. Juni, danach kamen neue. „Wir können unterjährig nicht zu unseren Kunden gehen und Preiserhöhungen verlangen“, erklärt sie die Realität aus ihrer Sicht.

Montan Spedition fährt pro Jahr rund eine Mio. Tonnen Güter, vornehmlich Metalle, Stahl und diverse Industrie-Rohstoffe, im Kombi-Verkehr ab. Transportiert werden die Waren mit den 1.000 eigenen 30-Fuß-Spezialcontainern, die in ganz Europa einschließlich Türkei unterwegs sind.

## Probeversuche mit neuem Container

Derzeit wird gerade an einem neuen Container-Typ getüftelt und es laufen Probeversuche. „Es wird ein Container für den Transport von Rohstoffen in loser Form sein“, mehr will Ingrid Glauning noch nicht verraten. Ob die neuen Boxen wie bisher in der Kombination Schiene-Straße rollen werden, will die Managerin offen lassen.

Zu sehr ist sie derzeit damit beschäftigt, die Streichung des Montan-Terminals Kapfenberg aus dem NINA-Netz zu verkräften und die gegenwärtige Strategie zu überdenken, künftig möglicherweise mehr Verkehr auf der Straße statt auf der Schiene abzuwickeln. „Wir brauchen eine Gütersparchiene“ in Anlehnung an die Sparpreisschiene im Personenverkehr, sagt Christian Glauning: Mit Preisen, die den Lkw alt dastehen lassen, könnte die Bahn mehr Kombi-Volumen auf die Schiene bringen und aus den Mehreinnahmen die Preisgeständnisse finanzieren und solide Erträge erwirtschaften.



Transporte im Basis-Netz werden ab 2013 empfindlich teurer

## Verkehre werden auf Straße verlagert

Die wirtschaftliche Entwicklung vor dem Hintergrund der steigenden Straßenpreise könnte die Bahn für das Umleiten von Transporten auf den Kombi-Verkehr nutzen. Noch nie sei der Zeitpunkt dafür so günstig gewesen wie jetzt. Doch gerade das Gegenteil ist der Fall. Für einen Wagon von Wels nach Villach liegt der Preis im Basis-Netz um 100 Prozent höher als bisher im NINA-Regime, rechnet Ingrid Glauning vor. Für einen Wagon von Wels nach Kapfenberg liegt die Preisdifferenz zwischen NINA und Basis-Netz bei 60 Prozent. Allerdings muss hier

noch die staatliche Kombi-Förderung abgezogen werden, was die Differenz vielleicht ein paar Prozent nach unten drückt. Ingrid Glauning: „Wir werden Verkehre auf die Straße verlagern, weil wir die jetzt ins Haus stehenden Preiserhöhungen nicht auf dem Markt unterbringen können.“ Schon jetzt sind die Kombi-Preise nicht mit den realen Straßentransportpreisen konkurrenzfähig, mit Ausdünnen des NINA-Netzes – das ab 21. Dezember eigentlich keines mehr ist, weil es nur noch eine Relation Ost-West gibt – und empfindlichen Preissteigerungen im Basis-Netz klappt die Preisschere noch weiter auseinander.