

Die RCA kann nur dann noch wirtschaftlich arbeiten, wenn der Markt die Preise bezahlt und die Kosten automatisch sinken.

■ KOMBINIERTER VERKEHR

Bahn auf dem Abstellgleis

Die **Verlagerung des Güterverkehrs** von der **Straße auf die Schiene** gelingt derzeit nicht, obgleich die Politik sie propagiert und auch die Wirtschaft sie will. Die **ÖBB** sind wegen der **zu geringen Marktpreise** jedoch nur mehr bedingt in der Lage, Kombi-Verkehre abzuwickeln. Sie **streichen** daher flächendeckend **unrentable Verladestationen**. Sonst würde die **Rail Cargo Austria** auch weiterhin wöchentlich 150.000 Euro im Kombi-Verkehr verlieren. EIN BERICHT VON OTHMAR OBERHOFER

Aktuellen Prognosen zufolge wird der Güterverkehr in Österreich in den nächsten Jahren um 40 Prozent steigen. Dabei wird gerechnet, dass der Anteil des von der Straße auf die Schiene verlagerten Güterverkehrs um 40 bis 100 Prozent ansteigen wird. Damit diese



Ch. Kern: „Nur bei voller Auslastung können wir auf der Relation Bregenz-Wien von einer Kostendeckung in der Produktion sprechen.“

Prognosen eintreffen, müssen freilich sowohl die politischen als auch wirtschaftlichen Rahmenbedingungen passen. Politisch sind sie spätestens seit 2011 auf höchster Ebene gesteckt. Da brachte die EU nämlich ihr Weißbuch heraus. Das Ziel war, dass in den nächsten Jahren der Anteil der Güter, die auf der Scheine oder dem Schiff transportiert werden, auf 30 Prozent steigen soll. Auch hierzulande wird die Bahn als vorrangiger Güterverkehrsträger propagiert. Der Zuwachs soll sich dabei nicht nur in Österreich, sondern auch in den Ziel- und Quellländern einstellen, rechnen Experten vor.

Sanierungswege gesucht

Ob Rail Cargo Austria (RCA), die Gütersparte der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB), künftig im Kombi-Verkehr mehr Güter von der Straße auf die Schiene bringt, ist jedoch nicht allein vom politischen Flankenschutz abhängig. Vielmehr kommt es auf das wirtschaftliche Umfeld und den Sanierungsfortschritt im Hause RCA selbst an. Und da sieht es gerade im kombinierten Verkehr für die österreichischen Logistiker nicht wirklich rosig aus. Zwar hat die RCA Intermodal – also der Geschäftsbereich, in dem alle Kombi-Aktivitäten der ÖBB zusammengefasst sind – im Vorjahr zwei Millionen TEU transportiert. Das ist etwa gleich viel wie im Jahr 2010. Unterm Strich war der Kombi-Verkehr allerdings ein Verlustgeschäft, auch wenn im Vorjahr das finanzielle Ergebnis in

diesem Geschäftsbereich um 15,6 Millionen Euro verbessert wurde.

NINA wird beschnitten. Um Oberwasser zu bekommen, wurden im Vorjahr und zu Beginn dieses Jahres die Preise im Kombi-Verkehr erhöht und das neue Produktionssystem NINA im innerösterreichischen Kombi-Verkehr auf die Beine gestellt. Das sollte kostenseitig positive Auswirkungen in den Büchern haben, aber wie sich jetzt herausstellt, blieb es bei der vagen Hoffnung. Und jetzt soll NINA mit Wirkung vom 21. Dezember dieses Jahres empfindlich beschnitten werden. Insgesamt 41 Verladestellen fallen so bis spätestens März 2013 dem Rotstift zum Opfer. Es bleibt somit nur noch ein Ost-West-Zug von Wien via Wels und Bludenz nach Wolfurt. Gleichzeitig müssen rund 100 Mitarbeiter bis Jahresende ihren Hut nehmen. Aber auch die Kombi-Operateure trifft dieser Schritt hart. Sie müssen künftig ihre Wechselaufbauten oder Container auf dem wesentlich teureren ÖBB-Basisnetz transportieren.

Mit dem Rücken zur Wand

Der Grund für die drastische Maßnahme ist einfach: Die wirtschaftliche Situation bei Rail Cargo Austria Intermodal ist äußerst fragil, obwohl Österreichs Güterbahn als Ganzes in diesem Jahr besser unterwegs ist als erwartet. Das heißt jedoch nichts anderes, als dass der Güterverkehr nicht ganz so sehr zurückgegangen ist – zugunsten des Lkw. Und verdienen lässt sich für RCA Intermodal in Österreich schon lange nichts mehr. Was das bedeutet, stellte ÖBB-Konzernchef Christian Kern bei der Tagung des Vereins der österreichischen Kombi-Operateure, CombiNet, im November in Wien eindrucksvoll dar. Auf der Strecke von Wien nach Bregenz verbucht die Bahn für einen Kombi-Transport gerade einmal 350 Euro an Einnahmen, führt der Bahn-Boss aus. Die Gesamtkosten für einen Transport auf dieser Route liegen aber bei rund 750 Euro. 400 Euro entfallen dabei auf den straßenseitigen Vor- und Nachlauf, Kranung, Abstellen der Behälter etc. „Nur bei voller Auslastung können wir auf dieser Relation von einer Kostendeckung in der Produktion sprechen“, stellte Ch. Kern fest, d.h. nur wenn die Räder der Bahn rund um die Uhr rollen. Von einem Gewinn ist man daher jedoch selbst dann meilenweit entfernt. Auf der Entfernung von Salzburg nach Wien legt die Bahn somit de facto auch dann drauf, wenn sie rund um die Uhr produktiv ist. Ch. Kern gesteht daher vor den Kombi-Operateuren und Kombi-Kunden der RCA ein: Pro Woche baut RCA im nationalen Kombi-Geschäft so ein Minus von 150.000 Euro. Unter diesen Umständen werden die jüngst eingeleiteten radikalen Sanierungsmaßnahmen im nationalen Kombi-

Netz verständlich.

Streichungen schmecken nicht

Die Einschränkung beim NINA-Produktionssystem schmeckt den Kombi-Operateuren naturgemäß gar nicht, weil damit die Preise um bis zu 150 Prozent steigen. Das trifft beispielsweise auf die Relationen Graz-Bludenz oder Graz-Hall i. Tirol zu. „Die Preissteigerung zwingt uns, 60.000 Tonnen Kombi-Volumen auf die Straße zu verlagern“, erklärt Robert Schnetzer, Geschäftsführer des Containerdienstes Hämmerle in Bludenz, ganz deutlich die Folgen. Damit steht der Logistiker jedoch nicht allein da. Auch die anderen Operateure werden ob der bevorstehenden „Preisexplosion“ wegen der Verlagerung auf das Basisnetz Volumen dem Lkw übergeben.

Zurück zum Lkw. „Für uns bedeutet die Streichung unseres Terminals aus dem NINA-Fahrplan, dass wir unsere Sendungen nur noch im Basis-Netz von RCA befördern können und hier hat RCA für 2013 eine massive Preiserhöhung angekündigt“, stößt Ingrid Glauninger, Geschäftsführerin der Kapfenberger Montan Spedition, ins gleiche Horn wie Hämmerle. Je nach Relation liegt der von RCA avisierte Preisanstieg im Basis-Netz ab 2013 bei bis zu 100 Prozent, hat die Managerin unter Schweißperlen auf der Stirn ausgerechnet. Sie hatte bislang das billigere NINA-Netz für ihre Transporte von Kapfenberg und Villach nach Wels genutzt. Glauninger: „Wir werden künftig viel mehr auf der Straße fahren.“ Mit der Verkleinerung des NINA-Angebots werden nämlich die Terminals Villach, Cargo Center Graz, St. Michael, Kapfenberg, Salzburg und Hall i. T. nicht mehr bedient. Hierzu schreibt RCA im Mail an ihre Kombi-Kunden, dass die Einschränkung von NINA notwendig sei, „um künftig als starker Partner mit einem attraktiven Netzwerkangebot agieren zu können.“ Glauningers Kommentar: „Wenn es mit NINA nur noch eine Relation mit vier Terminals gibt, kann man wohl nicht mehr von einem Netz sprechen.“

Auf der Suche nach einer Lösung

Der Tenor bei der CombiNet-Tagung war somit ganz klar: RCA sollte NINA solange beibehalten, bis eine für beide Seiten tragfähige Lösung zwischen Bahn und Operateuren gefunden ist. ÖBB-Chef Kern bot daher den Kombi-Kunden jedenfalls Gesprächsbereitschaft für eine tragfähige Lösung an. Obwohl RCA in diesem Jahr mit einem operativen Plus von 22 Millionen Euro (2011: 11 Mio. EUR) abschließen wird, wird der harte Sanierungskurs weiter beibehalten. *

► www.railcargo.at