

Rail Cargo Austria reagiert mit antizyklischem Verhalten auf die Krise

RCA steuert voll auf Europa-Kurs

Rail Cargo Austria (RCA) ist mit dem Kauf der ungarischen MAV Cargo zu grössten Bahn in Südosteuropa aufgestiegen und muss jetzt mit dem Programm «joining forces» dem sinkenden Gütervolumen entgegenwirken. Auf der Agenda stehen dabei gemeinsame Produktion und Traktion, preisliche Einstiegshilfen beim Umstieg von der Strasse auf die Bahn sowie Rationalisierungen.

Rail Cargo Austria, der Güterverkehrsbe- reich der Österreichischen Bundesbahnen, hat zu Beginn dieses Jahres seine Vertriebs- struktur angepasst, weil «wir profitabel wachsen und den Modal-Split zugunsten der Schiene verbessern wollen», betonte RCA-Vorstandssprecher Friedrich Macher gegenüber der ITZ. Den vier bisherigen Geschäftsbereichen Cargo & Logistik, In- termodal, Universalspedition und Kon- traktlogistik assistieren drei neu geschaf- fene Querschnittsfunktionen Business De- velopment, Partnervertrieb Spedition und Order Fulfillment und Customer Service. «Diese drei Bereiche dienen als Klammer über alle Länder, wo wir als RCA tätig sind», so Macher. Damit würden ein ein- heitlicher Marktauftritt und transparente Verantwortungen geschaffen.

RCA sieht sich derzeit als Akteur im Bereich Second- (2PL) und Third-Party-Lo- gistics (3PL) und sei auf dem besten Weg zum Fourth-Party-Logistics-Anbieter (4PL), zumal sich RCA als Gesamtlogistiker sehe und künftig mit einem neuen Vertriebsstool auf Kunden mit einer umfassenden Logis- tik-Beratung zugehen wolle. Als Zielgrup- pe habe RCA dabei jene Verloader im Auge, die schon jetzt im 3PL- und 4PL-Segment tätig sind und für die das Unternehmen als externer Logistikdienstleister in Frage komme.

Im vergangenen Jahr brachte RCA an- nähernd 100 Mio. t auf die Schiene und erzielte einen Umsatz von 2,5 Mrd. EUR. Dazu kommen noch weitere 350 Mio. EUR, die der neue Partner MAV Cargo 2008 erwirtschaftet hat.

RCA agiert antizyklisch

Die derzeit flauere Wirtschaftsentwicklung sieht Macher als Chance, Neues anzuschie- ben. Antizyklisch agieren halte er für den derzeit richtigen Weg. Mit der hochfahrenden Vertriebsoffensive rüstet sich RCA für wieder bessere Zeiten. «Wir spüren einen Rückenwind durch die Krise», sagte der Manager. Er räumte aber gleichzeitig ein, dass im Montan-, Automotiv- und Stahl-



Foto: ÖeBB

Rail Cargo Austria drückt nicht auf die Bremse und expandiert nach (Süd- und Ost-)Europa.

Grünes Licht für RailSelect

Der Aufsichtsrat der österreichischen Güterbahn Rail Cargo Austria hat der Gründung eines Joint Ventures mit DB Schenker zugestimmt. Die gemeinsame Produktionsgesellschaft soll RailSelect heissen und gehört je zur Hälfte DB Schenker und RCA. Sie soll Containerverkehre zwischen den Nordseehäfen und Österreich abwickeln. Für das gemeinsame Unternehmen bringen die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) als Muttergesellschaft der RCA 13 Taurus-Loks der Reihe 116 ein. Von DB Schenker kommen 13 baugleiche Loks der Reihe 182.

Durch den Joint Venture wollen die beiden Bahngesellschaften jährlich zusammen 5 Millionen Euro einsparen. Gestartet werden soll noch dieses Jahr. Zunächst sollen jährlich rund 230 000 Zugskilometer gefahren werden. Nach Bekanntwerden des Vorhabens regte sich innerhalb der ÖBB Widerstand gegen das Projekt.

geschäft das Volumen sinke. Für 2009 rechnet RCA mit einem Aufkommensminus von 5% und unter dem Strich mit einer schwarzen Null. Durch Synergien mit MAV Cargo wolle das Unternehmen das Minus möglichst klein halten.

RCA musste für den Kauf der unga- rischen Bahn nicht nur 400 Mio. EUR nach Ungarn überweisen, sondern ist ver- traglich verpflichtet, in den nächsten fünf Jahren 168 Mio. EUR in den MAV-Ber- trieb zu investieren. Mit dem Programm «joining forces» läuft derzeit die Zu- sammenführung der beiden Bahnen an. Gemeinsame Produktion und Traktion, preisliche Einstiegshilfen beim Umstieg von der Strasse auf die Bahn und Rationa-

lisierungen stehen dabei auf der Agenda. «Beim Kerngeschäft kommen wir unseren Kunden preislich entgegen», betonte Ma- cher. Das bedeute, dass beide Bahnen die Preise vorerst einmal stabil halten wollen, um grosse Verloader nicht zu verlieren. Wer von der Strasse auf die Bahn umsteige, könne mit einem günstigen Einstiegspreis kalkulieren, versprach Macher. Billiger als der Lkw werden MAV und RCA aber nicht auf lange Zeit fahren können. Macher: «Mit einer Indexierung nach oben müssen wir profitabel werden.» Gewinn bringend entwickeln soll sich das Geschäft mit den Spediteuren. Beim Neujahrsempfang der

Fortsetzung S. 34

MAV Cargo in Budapest rollte Macher der ungarischen Speditionsbranche den roten Teppich aus. «Wir streben mit der Speditionswirtschaft ein partnerschaftliches Verhältnis an.» Gelingen soll das über die neu geschaffene Querschnittsfunktion Partnervertrieb Spedition.

«Wir sind jetzt die Nummer eins in Südosteuropa und wollen die Nummer zwei in Europa werden», erklärte Macher und liess keine Zweifel aufkommen. Neben einem Markt mit einem Volumen von 45 Mio. t hat RCA 13 000 Güterwagen aus dem MAV-Bestand bekommen. MAV Cargo betreibt in Miskolc eine eigene Waggonfabrik, die RCA künftig für eigene Bau- und Instandhaltungsarbeiten nutzen wird. Mit der Übernahme der MAV Cargo kann RCA in grossen europäischen Dimensionen operieren. «Wir haben drei grosse Korridore im Fokus», sagte Macher, «Konstanza–Rotterdam, Sopron–Thessaloniki und die Ost–West-Achse via Zahony mit Umladung zwischen Breit- und Normalspur und mit Anschluss an die russische Transsibirische Eisenbahn.»

K. u. K.-Gefühle geweckt

Nach zehn Jahren soll sich der Kauf der ungarischen Bahn rechnen. Spätestens in fünf Jahren will RCA gemeinsam mit MAV Cargo über ein voll funktionsfähiges Netzwerk in Südosteuropa verfügen und dieses für ein oder zwei andere grosse Logistik-Akteure in Europa öffnen und im Gegenzug dafür das Netz des anderen nutzen dürfen. Auf der Europa-Karte von Macher sind schon jetzt nur vier grosse Bahngesellschaften abgebildet: Deutsche und Russische Bahn, SNCF und RCA. Die starke Präsenz in Südosteuropa den anderen Bahn-Akteuren anzubieten und im Gegenzug deren Netzwerk nutzen zu können, ist genau das, was sich Macher in Europas Eisenbahnlandschaft vorstellt.

Die ersten konkreten Auswirkungen der Ehe mit MAV Cargo: Seit Jahresbeginn 2009 gibt es zwischen Österreich und Ungarn eisenbahntechnisch gesehen keine Grenzen mehr. Macher: «Davon profitieren unsere Kunden, deren Transporte künftig schneller und effizienter rollen.»

RCA hat in diesem Monat übrigens in Italien mit der eigenen Produktion begonnen, und zwar über eine 55-%-Beteiligung am italienischen EVU Linea (vgl. ITZ 11-12/2009, S.44). Unter dessen Regie fährt RCA Züge zwischen der österreichischen Grenze und dem RCA-eigenen Terminal in Santo Stino in Norditalien.

Josef Müller

www.railcargo.at