TRANSPORT & LOGISTIK

KOMBI-VERKEHR INTERNATIONAL

Kombi-Verkehr hat verloren

Europas Kombi-Verkehr hat im Vorjahr Volumen verloren, gleichzeitig aber jede Menge neuer Produkte auf den Markt gebracht und 2 Mio. t CO₂-Emissionen eingespart.

Bei der Generalversammlung der Internationalen Vereinigung der Gesellschaften für den kombinierten Verkehr Schiene-Straße (UIRR) in Budapest war das Jahr 2009 in aller Munde. Bei dieser Jahresversammlung kamen Vertreter von 18 Operateuren des Kombinierten Verkehrs (KV) aus ganz Europa zusammen, um die Entwicklungen und Ergebnisse dieses einzigartigen Gütertransportsystems im Jahr 2009 zu diskutieren. Ebenfalls besprochen wurde die zu erwartende Erholung des Sektors nach der Wirtschaftskrise, die einen beispiellosen Rückgang des Verkehrsaufkommens im KV verursacht hatte. Das vergangene Jahr war für die Akteure ein düsteres Jahr: Im Vergleich zu 2008 erlitt das Geschäft einen Einbruch von insgesamt 17 Prozent und wurden 61 Mio. Tonnen Güter in der Kombination Schiene und Straße durch ganz Europa transportiert. Der Rückgang des Verkehrsaufkommens im KV wurde durch zwei Faktoren zusätzlich verstärkt: Zum einen waren im Straßengüterverkehr intensive Bemühungen zu beobachten, die eigenen Marktanteile um jeden Preis zu verteidigen. Zum anderen blockierten die politischen Entscheidungsträger die Schaffung fairer Wettbewerbsbedingungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern, so der Tenor in Budapest.

Die Einführung elektronischer Mauterfassungssysteme zur Umsetzung des Benutzer- bzw. Verursacherprinzips wurde in vielen Ländern auf Eis gelegt.

Dasselbe gilt für die lange geplante Erhöhung der Straßennutzungsgebühren, während gleichzeitig verschiedene staatliche Schieneninfrastrukturbetreiber eine weitere Steigerung der Trassennutzungsgebühren durchsetzen konnten.

> >> Wir müssen Nutzer von KV überzeugen «

Die Mitglieder der UIRR reflektierten die Schwierigkeiten, denen sie 2009 bei der Zusammenarbeit mit ihren Partnern im Eisenbahngütertransport sowie als wichtige Nutzer der Schieneninfrastruktur in ganz Europa

begegnet sind. Unzureichende Transparenz, nicht nachvollziehbare Preiserhöhungen und eine zunehmende Unsicherheit im Hinblick auf die Verkehrsströme im Schienengüterverkehr hätten

sich in Operator-Kreisen einig. Die Teilnehmer der Generalversammlung vereinbarten, dass die UIRR in naher Zukunft ein Positionspapier vorlegen wird, um Verbesserungen in diesem Bereich anzustoßen. "Die Aufgabe der UIRR besteht weiterhin darin, sich für faire rechtliche Rahmenbedingungen für die im Wettbewerb stehenden Verkehrsträger einzusetzen und die Entscheidungsträger von den Vorteilen des Kombinierten Verkehrs zu überzeugen", sagte Rudy Colle. Generaldirektor der UIRR. Durch den KV wurden im Jahr

die Entwicklung des Produkts KV negativ beeinflusst, war man

2009 im Vergleich zum reinen Straßentransport 2,25 Millionen Tonnen CO2-Emissionen eingespart. Die Krise bewog die Kombi-Operateure dazu, ihr Leistungsangebot kritisch zu überprüfen. Fazit: 21 neue Produkte kamen auf den Markt, vorwiegend auf den Achsen nach Portugal, Spanien, Frankreich, Deutschland, Polen und Russland. Seit Anfang dieses Jahres macht sich nach Einschätzung der Operarteure eine Wiederbelebung des Geschäfts bemerkbar. Es werden wieder jene Wagen auf Schiene geschickt, die infolge der Krise auf den Abstellgleisen geparkt worden sind.



Es kommt mehr Frachtvolumen und davon profitiert auch wieder der Kombi-Verkehr in ganz Europa

ÖKOMBI

RoLa boomt

Die Ökombi hat ihre RoLa zu 85 Prozent ausgelastet und verzeichnet eine stetige Aufwärtsentwicklung.

Die Zahl der auf den Ökombi-RoLa beförderten Lkw nimmt seit Jahresbeginn signifikant zu. In den ersten vier Monaten dieses Jahres erhöhte sich das Volumen um 19 Prozent auf mehr als 113.000 Lkw. Allein im April sei das Plus bei 13 Prozent gelegen, teilt Ökombi mit. Auf den Brenner-RoLa stieg das Lkw-Volumen im April um 12 Prozent; auf der Donau/Pyhrn/Tauern-Achse wurden um 19 Prozent mehr Lkw transportiert. Wenn die

Entwicklung so weitergeht, rechnet Ökombi für dieses Jahr mit 330.000 bis 340.000 Lkw; das wäre mehr als im Jahr zuvor, als 313.000 auf die Schiene gekommen sind. Derzeit bietet Ökombi 74 tägliche Verbindungen an und liegt die Pünktlichkeit der Züge bei 90 Prozent. Um die Züge noch besser auszulasten, wurde die Zahl der Waggons pro Zug erhöht. Im Juni gestartet wird der UKV-Verkehr von Istanbul nach Wels.

KOMBI-VERKEHR SCHWEIZ

Hupac bilanziert positiv

Der Schweizer Kombi-Operateur Hupac erwirtschaftete im Vorjahr trotz Verkehrseinbruch und Umsatzrückgang ein positives Jahresergebnis.

Der schweizerische Kombi-Operator Hupac hat im vergangenen Jahr weniger Volumen auf die Schiene gebracht. Das Minus lag bei mehr als 13 Prozent, das Volumen schrumpfte auf 607.000 Sendungen. Gegenüber dem Jahr 2008 gingen 100.000 Sendungen verloren. Ursache dafür sei die rückläufige Marktnachfrage gewesen, teilt Hupac nach Veröffentlichung der Bilanz 2009 mit. Allerdings sei es gelungen, eine massive Rückverlagerung auf die Straße durch verschiedene absatzfördernde Maßnahmen zu verhindern.

Ein Beispiel dafür sei das Konjunkturprogramm der Schweizer Regierung gewesen, stellt Hans-Jörg Bertschi, Verwaltungsratspräsident der Hupac AG, in Zürich klar. Der Markt sei jedoch durch eine hohe Instabilität gekennzeichnet und stelle die Wachstumsstrategie der Hupac weiterhin vor große Herausforderungen. In den ersten vier Monaten dieses Jahres verzeichnete Hupac eine Verkehrssteigerung von rund 18 % gegenüber der gleichen Periode des Vorjahrs. Der Konzernumsatz der Hupac fiel um 18 Prozent, die Gestehungskosten wurden überproportional reduziert, was zu einer Steigerung des Bruttogewinns um neun Prozent führte: Unterm Strich sei ein Gewinn von 2,8 Mio. Franken übrig geblieben, zeigt sich Bertschi durchaus zufrieden. Mit Investitionen in Sachanlagen in Höhe von 556 Mio. Franken wurde erneut ein hohes Volumen erreicht. Sie betrafen vornehmlich den Bau des Anfang 2010 in Betrieb genommenen HTA Hupac Terminal Antwerp, den weiteren Ausbau des Terminals Busto Arsizio-Gallarate und die Anschaffung von neuen Waggons.

Aufwärtstrend in Sicht

Hupac rechnet damit, dass Wirtschaft und Transport in absehbarer Zeit wieder die alten Wachstumswerte erreichen werden. "Der Trend zur Grünen Logistik ist eine echte Chance für den Kombinierten Verkehr", betont Bertschi. Die positive Emissionsund Energiebilanz der Schiene werde zu einem immer wichtigeren Argument für Verlader und

Transportunternehmer. Entscheidend sei es daher, Infrastrukturen und Kapazitäten für marktgerechte Leistungen im Schienengüterverkehr bereitzustellen. Dazu gehören Umschlagterminals in verschiedenen europäischen Ballungsräumen und gezielte Maßnahmen zur Produktivitätserhöhung, wie zum Beispiel der Ausbau des Nord-Süd-Korridors durch die Schweiz für Zugslängen bis 750 Meter anstatt der heutigen 575 Meter.

Forderung nach 4-Meter-Tunnelprofil

"Wenn wir mit der Verlagerung im Alpentransit Ernst machen wollen, muss die 4-Meter-Profilanpassung des Gotthardkorridors ganz oben auf die Prioritätenliste gesetzt werden", fordert Bertschi. Denn das mit Abstand größte Verlagerungspotenzial liege im Segment der 4-Meter-Sattelauflieger. Damit diese Verkehre bei der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels auf die Schiene verlagert werden könnten, sei der sofortige Ausbau des Gotthardkorridors unverzichtbar.



Hupac unterstützt die Ambitionen von SBB Cargo International, weil damit der Wettbewerb verstärkt wird

"Ohne 4-Meter-Korridor keine Verlagerung der 4-Meter-Trailer", so Bertschi. "Sollte die 4-Meter-Profilanpassung erst mit dem Programm "Bahn 2030" oder gar noch später realisiert werden, kann der Verlagerungseffekt des NEAT-Tunnels erst mit jahrzehntelanger Verzögerung ausgeschöpft werden."

Ein weiterer Eckpfeiler für die Verkehrsverlagerung ist die Öffnung der Bahnmärkte. Hupac ist zufrieden mit der Entscheidung der SBB, eine eigenständige, auf den internationalen Güterverkehr spezialisierte SBB-CargoTochter zu gründen und die Marktöffnung zu unterstützen. "SBB Cargo International ist die Chance, dass nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels überhaupt noch Schweizer Cargo-Züge und Lokführer im internationalen Verkehr unterwegs sind", so Bertschi.

Denn die neue Flachbahn werde die Wettbewerbsposition von ausländischen Bahnen und Newcomern massiv verbessern, während der Wettbewerbsvorteil der SBB mit ihrer Spezialisierung auf die Bergtraktion hinfällig würde.