

Alles auf Schiene?

Die Rail Cargo Austria besorgt in Österreich den Warentransport auf der Schiene. Vorstandsdirektor Friedrich Macher sieht im Gespräch mit der WIRTSCHAFT noch großes Potential für seine Logistiklösungen, hat aber auch dringende Forderungen an die Politik.



Was kann die Rail Cargo, was andere nicht können?

Es gibt mehrere Dienstleistungen, die so nur von uns dargestellt werden können.

Ich nenne zwei prototypische Beispiele: Das ist einmal der Einzelwagenverkehr, wo Kunden Waggons beladen und flächendeckend in ganz Europa abholen und zustellen können. Ein weiterer USP ist unsere Distribution in Form der Bahn-Express-Logistik, wo wir die ganze Lagerhaltung und die flächendeckende Verteilung über unser System abwickeln. Wir sind die einzigen die auch große Entfernungen zu 100 Prozent auf der Schiene haben. Die meisten Speditionen überwinden die großen Entfernungen ja mit dem LKM.

Daher sind wir die ökologisch saubersten. Und: Im „Level of Service“, sind wir mit einer garantierten Zustellung innerhalb von 24 Stunden innerhalb Österreichs unerreicht.

Wie gut ist die Infrastruktur? Welche Projekte müssen angegangen werden?

Wir müssen für die Zukunft in multimodale Knoten investieren. Wir benötigen Stellflächen für Transportgefäße und Container. Die Entflechtung der Verkehrsströme an den Knotenpunkten ist ein großes Thema. Eigene Zulauf- und Ablaufsysteme für Container, eigene für die Einzelwaggons und eigene Wege für die Bahnexpress-LKWs, die die letzte Meile machen. In der Verkehrspolitik denkt man oft nur in Netzen und Kanten.

Warum sind die Knoten so wichtig?

Wir brauchen nicht nur die Wegstrecken, also die Kanten, sondern müssen großes Augenmerk auf gute Knoten legen. Da geht es um Flächen, die Länge von Abstellgleisen, Zufahrtswege, Abfahrtswege, Verwiegeeinrichtungen, kurz: Um alles was notwendig ist, um die Güter auf die Schiene zu bringen.

Die Knoten haben eine ganz zentrale Aufgabe, um die Wachstumsraten der Zukunft bewältigen zu können. Der neue Standort Wien Freudenau und der alte Standort am Nordwestbahnhof platzen aus allen Nähten. In Wien ist dann Inzers-

HINTERGRUND

Was die RCA kann

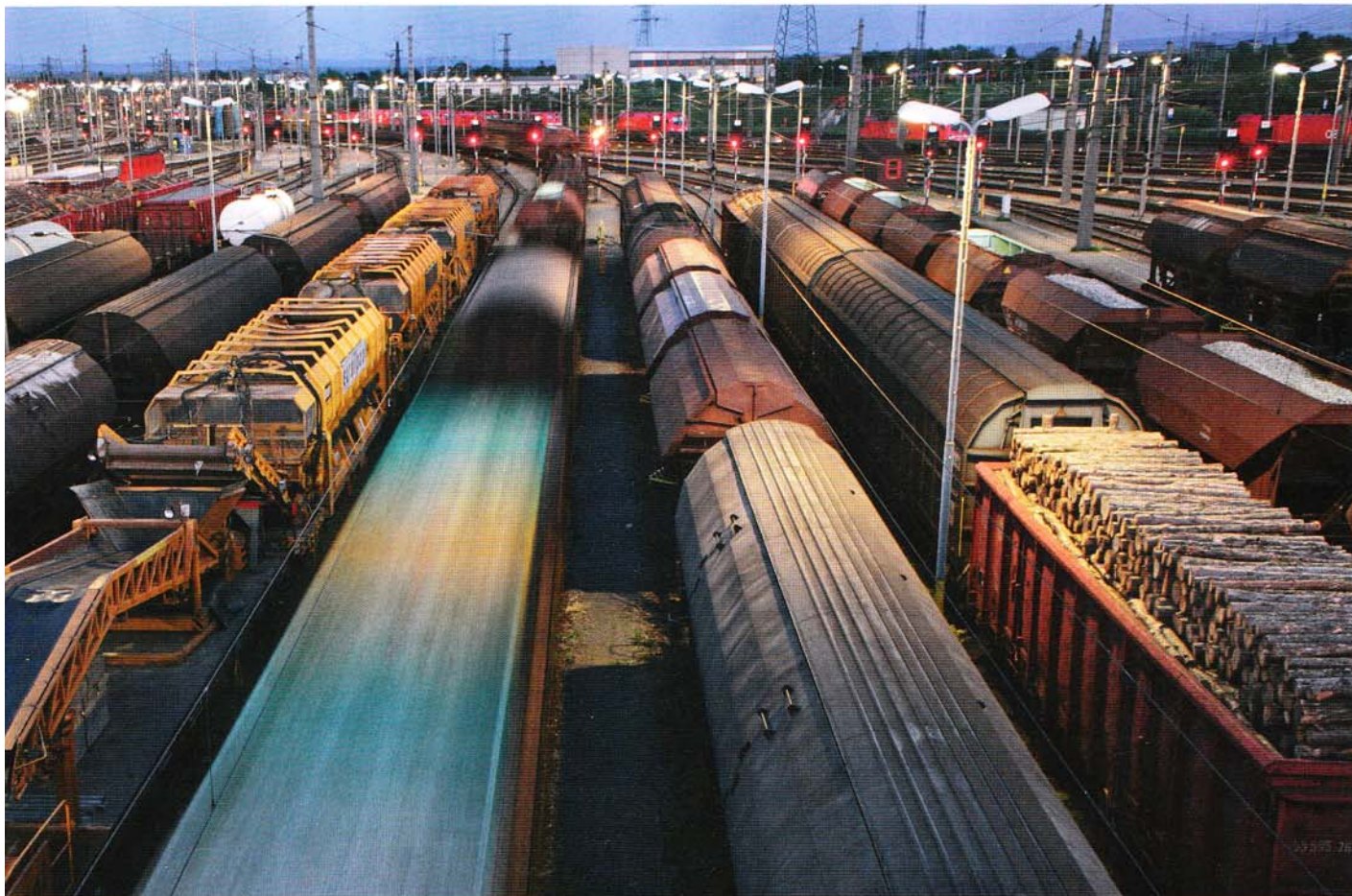
- Einzelwagenverkehr
- Ganzzugverkehr
- begleiteter kombinierter Verkehr (rollende Landstraße)
- unbegleiteter kombinierter Verkehr (intermodale Zugsysteme)
- Bahnexpress Österreich (flächendeckende Verteilung innerhalb Österreichs im 24h-Service)
- europäische Stückgutverkehre (BEX-International)
- Ganz- und Sammelcontainerdienstleistungen in die ganze Welt
- LKW-Teil- und Komplettladedienstleistungen in Europa
- Gesamte Logistiklösungen (inklusive Lager)
- Luftfracht
- Verzollungsleistungen
- Lead Logistics Services (logistische Gesamtlösungen, bei denen auch die Steuerung anderer Logistik- und Transportauftragnehmer für Kunden vorgenommen wird)

www.railcargo.at



Fotos
Rail Cargo

Interview
Stefan Böck



dorf ein unbedingtes Muss. In Zukunft sollte man sogar ein quattromodales Terminal andenken.

Schiene, Schiff, Straße: Was ist das vierte System?

Ein Breitspuranschluss. In Russland (und in Spanien) gibt es eine breitere Gleisspur. Es ist eine interessante Option ein zukünftiges Großterminal in Wien hierzu anschlussfähig zu machen. Aber das ist eine politische Entscheidung. Ein zukunftsfähiges Großterminal in Wien sollte das aber bieten können.

Kann ein Kunde seine Logistik komplett in Ihre Hände geben?

Wir sind Komplettanbieter mit Fokus auf Schiene. Wenn ein Kunde sagt: Macht alles für mich, dann bieten wir das gerne an. Auch der Schiffsverkehr ergänzt unser Angebot, vor allem beim Vollcontainer-Geschäft im globalen Markt. Der Vor- und Nachlauf von und zu den Seehäfen wird zunehmend auf der Schiene transportiert.

Wie gut läuft denn das Ostgeschäft?

Wir rechnen mit zweistelligen prozentuellen Wachstumsraten im intermodalen Bereich. Da müssen wir wirklich die Mittel bekommen, um die Kapazitäten entsprechend nachzurüsten. Auch am klassischen Schienenweg werden wir pro Jahr zwischen 2 und 4 Prozent wachsen. Das sind ganz beachtliche Mengen. Unser Ehrgeiz ist es, den Verkehrszuwachs auf die Schiene zu bringen.

Es ist nicht absehbar, dass die beiden Treiber der internationalen Transportwirtschaft, nämlich die Globalisierung und die internationale Arbeitsteilung erlahmen werden. Das wird sich eher noch steigern.

Ist der Transport tatsächlich umweltschonender?

Hier gibt es eindeutige nationale und internationale Studien unterschiedlicher Quellen, die dies belegen. In allen Parametern, die in der europäischen Wegekostenrechnung zur Internalisierung externer Kosten herangezogen werden, ist die Bahn eindeutig der Straße und dem Luftfrachttransport überlegen.

Neue Knoten braucht das Land:
Der Standort Wien platzt aus allen Nähten.

„Wir sind die ökologisch saubersten!“

Friedrich Macher,
Vorstandsdirektor
der Rail Cargo Austria

