



GUT kombiniert

Lange Strecken per Zug oder Schiff, die Feinverteilung mit dem Lkw: Auf diese Art könnte der Güterverkehr seinen ökologischen Fußabdruck noch deutlich reduzieren. Doch einfach ist das nicht, wie Betriebe sagen.

27.09.2022, 17:23



© FLORIAN WIESER

Helrom-Verkaufsdirektor Bruno Weissmann (l.) und WK Wien-Spartenobmann Davor Sertic (Transport & Verkehr) zeigen, wie einfach Container von einem Lkw auf einen Zug umgeladen werden können.

Waren werden überall gebraucht, in der Großstadt ebenso wie im letzten Winkel der Welt. Dass sie dort hinkommen, dafür sorgen Transportunternehmen und Logistiker. Durch die CO₂-Bilanz, die sie dabei hinterlassen, stehen sie jedoch seit Jahren in der Kritik. Immer „grüner“ wird daher die Technik, mit der sie unterwegs sind - bei Lkw sind Euro 6-Motoren derzeit der neueste Stand in Europa. Noch ökologisch verträglicher ist allerdings der Transport von Gütern auf der Schiene. Seit Jahrzehnten bemüht sich die Verkehrspolitik, die Verlagerung der Transporte von der Straße auf die Schiene voranzutreiben - mit Erfolgen und Rückschritten. Durch die neuen europäischen Klimaziele („Green Deal“) wird der Fokus darauf nun wieder schärfer, der Kombinierte Güterverkehr könnte dadurch einen nachhaltigen Aufschwung erfahren.

„Wir denken in Generationen und wollen unseren CO₂-Fußabdruck und auch den unserer Kunden deutlich verringern“

Umladen statt durchfahren

Einfach ist das allerdings nicht, denn der Kombinierte Güterverkehr sieht sich einer Reihe von Problemen gegenüber. Denn Transportbetriebe stehen vor der Wahl, Waren entweder direkt mit einem Lkw von Ausgangspunkt zum Ziel zu bringen - oder mit ihnen erst zu einem Güterterminal zu fahren, auf einen Zug umzuladen, bei einem Terminal nahe des Zielorts wieder auf einen Lkw zu laden und dann auf der Straße zum Empfänger zu bringen. Eben das kostet meist deutlich mehr Zeit, ist nicht so flexibel wie der Lkw und auch nicht ganz billig. Manche tun es dennoch. Etwa die Fachspedition Hoyer, ein deutscher Logistik-Konzern mit rund 6400 Mitarbeitern und aktuell rund 1,3 Milliarden Euro Umsatz. In Wien ist Hoyer mit einer Niederlassung vertreten, die auch für vier Nachbarländer zuständig ist. Wolfgang Eidenberger ist seit 25 Jahren Geschäftsführer dieser Niederlassung: „Eine unserer Grunddevisen im Konzern ist: Wir denken in Generationen und wollen unseren CO₂-Fußabdruck und auch den unserer Kunden deutlich verringern.“ Wo es möglich und machbar sei, wolle man daher die Bahn nutzen. Zudem seien Hoyers Lkw fast nur mehr mit schadstoffarmen Euro 6-Motoren unterwegs. Transportiert werden vor allem Chemikalien, tiefkalt verflüssigte Gase, Treibstoffe und Lebensmittel. Doch nicht immer läuft alles glatt: „Wir würden gerne mehr Tankcontainer auf der Bahn fahren, doch es mangelt an Zugskapazitäten. Und bei Bahnbaustellen geht immer der Personenverkehr vor. Das läuft alles noch nicht so ganz rund“, klagt Eidenberger. Die Hoyer-Gruppe besitzt etwa 37.600 Tankcontainer und kann ihre Transporte daher gut mit eigenem Material abdecken, berichtet Eidenberger. Für kleine Transportbetriebe sei der Umstieg in den Kombinierten Verkehr aufgrund der nötigen Investitionen allerdings eher schwierig. Andererseits dürfen Lkw, die im Vor- und Nachlauf zum Kombinierten Verkehr unterwegs sind, mehr Tonnage laden. „Für uns ist das vielfach ein großer Vorteil, der die Transportkosten pro Tonne senkt und auch die Transportanzahl reduziert.“

Kleinen Betrieben Umstieg erleichtern

Mit der neuen Arbeitsgruppe „KMU goes intermodal“ unter der Leitung von Davor Sertic will die Wirtschaftskammer Wien nun Lösungen erarbeiten, die kleineren Betrieben den Umstieg auf den Kombinierten Güterverkehr erleichtern sollen. Sertic ist Spartenobmann für Transport & Verkehr, selbst Logistikunternehmer und hat eine dieser Lösungen vor kurzem getestet - konkret das Umladesystem des deutschen Anbieters Helrom. Hier ist ein ebenerdiges Be- und Entladen von Güterzügen ohne Kran möglich. Über die seitlich ausfahrbaren Laderampen können Lkw ihren Aufleger selbst auffahren. Das seitliche Beladen ist technisch gesehen wesentlich unaufwändiger, kann an viel mehr Standorten geschehen und verlangt auch vom Transportunternehmen keine Spezialtechnik. Im Hafen Wien ist das System bereits im Einsatz. Für ihre Lösung wurde Helrom vor kurzem mit dem Pacemaker Award des Forum Green Logistics ausgezeichnet. „Um mehr Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern, braucht es Intermodalprodukte, die auch für Klein- und Mittelbetriebe (KMU) mit nichtkranbaren Sattelaufliegern leichter zugänglich sind und die wegen ihrer Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit nachgefragt werden“, sagt Bruno Weissmann, Director of Sales von Helrom. „Wir arbeiten daran, diese Produkte europaweit zu entwickeln.“ Auf der Strecke Wien - Düsseldorf führt Helrom seit Anfang 2021 ein Regelbetrieb mit drei Rundkurszügen pro Woche und zeigt damit, wie das möglich ist. „Das Zusammenspiel zwischen Straße, Schiene und Wasser birgt enormes Potenzial“, meint auch Sertic. Ein Güterzug ersetze bis zu 45 Lkw, das spare nicht nur Emissionen, sondern helfe auch in Bezug auf den Fahrermangel. Neben der technischen Umsetzbarkeit sei jedoch die wirtschaftliche Machbarkeit wichtig, denn ein Minusgeschäft dürfe der Kombinierte Verkehr für KMU nicht werden, so Sertic. Gerade kleine Betriebe stehen hier unter Druck: Sie transportieren meist kleinere Mengen und buchen keine ganzen Züge - das ist im Verhältnis teurer.

Ja zur Bahn, nein zu Containern

Jede Menge Erfahrung mit Bahntransporten hat auch die Wiener Spedition Ireda. Thomas Wanka ist dort seit 2008 Geschäftsführer und kennt die vielen Tücken des Bahnverkehrs in Europa ganz genau: „Die ÖBB sind ein guter Partner, aber Österreich ist im Güterverkehr keine Insel. In Europa gibt es ein heilloses Durcheinander“, klagt Wanka. In den einzelnen Ländern werde unabgestimmt gebaut, es gebe kaum durchgehend freie Strecken, auf den Ausweichrouten sei weniger Tonnage erlaubt. Hinzu kommt die aktuelle Energiepreiskrise, die verlässliche Kalkulationen derzeit völlig unmöglich machen. Die Preise der einzelnen Bahnen ändern sich rasch, manchmal auch im Nachhinein. Jedes Land koche hier seine eigene Suppe. Hinzu kommt ein genereller Mangel an Waggons, weil europaweit gesehen jahrzehntelang zu wenig angeschafft wurde. Und jetzt, wo der Stahlpreis so hoch ist, seien die Kosten für Neuanschaffungen extrem hoch, die Lieferzeiten lang. „Den kombinierten Güterverkehr nutzen wir praktisch nie, wir transportieren Güter in Bahnwaggons, nicht in Containern“, erklärt Wanka. Daran wolle er derzeit nichts ändern. Denn am europäischen Markt würden internationale Reedereien immer stärker ins kontinentale Container-Geschäft einsteigen und Spediteure konkurrenzieren. „Bei der Bahn haben wir eine Nische, die wir besetzen können - im Container-Verkehr haben wir diese nicht gefunden“, so Wanka.

Gut für Umwelt und Image

In Österreich werden derzeit rund 38 Prozent der Güterbeförderung im Kombinierten Verkehr abgewickelt, in anderen europäischen Ländern ist das meist weniger. Laut einer Umfrage der WK Wien unter Wiener Transporteuren nutzt jeder dritte Betrieb den Kombinierten Verkehr zumindest

gelegentlich. Sie wünschen sich Unterstützung bei der Anschaffung von kranbaren Ladeeinheiten und mehr Pünktlichkeit, beklagen den hohen Planungsaufwand für die Transportkette, sehen aber das Umweltargument positiv und meinen, dadurch auch als Arbeitgeber attraktiver zu sein.

Das könnte Sie auch interessieren



Hotellerie schreibt 2022 wieder schwarze Zahlen

Spitzen-Auslastungen in Sommer und Herbst gleichen Pandemie-Frühling aus – Jahresende noch schwer zu prognostizieren – Schmid: „Gesamtjahr erstmals seit 2019 wieder positiv“ [➤ mehr](#)



Wiener Geschäfte haben am 8. Dezember offen

Handelsobfrau Gumprecht: „Wiener Handel rechnet am verkaufsoffenen Marienfeiertag mit starker Frequenz“ – Öffnungszeiten am 8. Dezember 2022: 10 – 18 Uhr [➤ mehr](#)



E-Taxi Förderung erleichtert Flottenumstellung

Wirtschaftskammer Wien wickelt insgesamt 7 Millionen Euro ab – „Emissionsfreie Städte funktionieren nur mit Unterstützung der Wirtschaft“ [➤ mehr](#)