

„Kombinierter Verkehr: Das ist die Zukunft!“

Die Zeichen stehen gut, dass der Kombinierte Verkehr in Europa auf lange Sicht einen Aufschwung erlebt. Das erwartet auch der neue Obmann im Verein CombiNet, Nikolaus Hirnschall. Allerdings sind von allen Stakeholdern noch etliche Hausaufgaben zu machen, damit das Aufkommen auf der Schiene wächst.

WIEN. Kurzfristig steht dem Kombinierten Verkehr in Österreich und Europa eine herausfordernde Zeit bevor. Von den Großbaustellen zur Sanierung und Erweiterung der Schieneninfrastruktur in Süddeutschland und Slowenien droht der Bahnlogistik freundlich ausgedrückt Ungemach. Doch sie sind unumgänglich, damit sich der Schienengüterverkehr in Europa in Zukunft positiv entwickeln kann. Speziell das Segment Intermodal wird davon profitieren. Womit wir bei einem springenden Punkt sind, auf den der neue Obmann im Verein CombiNet, Nikolaus Hirnschall, ausdrücklich hinweist. Demnach kommen die Stärken des Kombinierten

Ein leistungsfähiges KV-Terminal macht noch keinen Sommer – das System muss europäisch gedacht werden.

Verkehrs auf den Langstrecken so richtig zur Geltung. Dafür ist noch einiges zu tun.

Dabei sollte das Hauptaugenmerk der Verkehrspolitik auf der Umsetzung von Maßnahmen liegen, die den Intermodal-Spezialisten das Leben erleichtern. Zuletzt seien die Kosten für das System Schiene stärker gestiegen als für den Straßengüterverkehr. Hier müssten Gegenmaßnahmen eingeleitet werden, appelliert Nikolaus Hirnschall. Was der hauptberufliche Geschäftsführer der Roland Spedition analog zu seinen Branchenkollegen zudem vermisst, ist die Interoperabilität der Bahnsysteme in den europäischen Ländern. „Heute können Sie einen Lkw-Fahrer problemlos für einen Transport von Portugal nach Österreich oder von Schweden nach Rumänien entsenden. Er setzt sich ans Steuer und fährt. Auf der Schiene geht das nicht“, erklärt der CombiNet-Obmann an einem Beispiel.

Er sieht aber auch einige positive Entwicklungsszenarien für den Kombinierten Verkehr. Eines davon sind die in seinen Augen zunehmenden Problembereiche auf der Straße. Die zahlreichen Baustellen und Stausituationen in Europa beeinträchtigen die Zuverlässigkeit der Lkw-Transporte. Dazu kommt der Fahrermangel, der sich bei einer anziehenden Konjunktur verschärfen dürfte. Ausgerechnet die Bahnbauanstalt auf der Magistrale zwischen Passau und Regensburg könnte der Logistikbranche und der verladenden Wirtschaft einen Vorgeschnack



Bild: ÖBB-Fritscher

darauf geben. Gleichzeitig wächst das Bewusstsein, dass die Zukunft der grenzüberschreitenden Langstreckenverkehre nur in einer Bündelung der Güterströme liegen kann. „Dafür eignet sich der Kombinierte Verkehr wie kaum ein anderes Lösungsmodell“, betont Nikolaus Hirnchall.

Damit die intermodale Transportlogistik in Europa auch in Zukunft wachsen kann, müssen die KV-Terminals kapazitätsmäßig ausgebaut und technologisch gestärkt werden. Außerdem empfiehlt Nikolaus Hirnschall ein Umdenken bei den Trassenvergaben. Ergänzend zu den Regeltrassen mit den sehr langen planerischen Vorlaufzeiten schlägt er die Einführung einer Systematik für kurzfristig auftretende Bahnbedarfe vor. Das wäre den heutigen Vorstellungen von einem zeitgemäßen Schienengüterverkehr angemessen. Umsetzen ließe sich das mit einem europaweit einheitlichen und mit KI unterstützten Technologieansatz, stellt er fest. Unterstützung erhofft man sich dabei vom Verkehrsministerium in Wien, dessen Experten die Bedeutung des Kombinierten Verkehrs erkannt hätten, wie der Verein CombiNet mit Freude feststellt.

JOACHIM HORVATH



Nikolaus Hirnschall, Christian Glauninger,
Otto Hawlicek und Monika Gindl-Muzik (v.l.).



Logistik Service GmbH, Lunzer Straße 41, A-4031 Linz
Tel: +43-732-6598-2000, E-Mail: office@logserv.at

www.logserv.at

LogServ
Logistik Service GmbH