DVZ

Der Fahrplan ist nur noch ein „theoretisches Konstrukt“

Es gibt viele ungenutzte Potenziale für den KV, wie auf der Combinet-Tagung in Wien deutlich wurde. Für mehr Mengen könnten Maßnahmen sorgen wie längere Öffnungszeiten in den Terminals, international besser abgestimmte Baustellen und Fahrpläne, die eingehalten werden.



Die Diskussionsrunde auf der Combinet-Tagung in Wien (von links): Moderator Alexander Till, Franz Schwammenhöfer, Philip Gastinger, (beide Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur), Monika Gindl-Muzik (Wiencont), Mark Biro (Hapag-Lloyd) und Andreas Mandl (LTE Logistik und Transport). (Foto: CombiNet/Paul Fastner)

14. November 2026 | von Michael Cordes

„Starke Lieferketten durch Kombinierten Verkehr“: So lautete das Motto der 15. Combinet-Tagung am Donnerstag in Wien. In Deutschland wäre dieser Titel für eine Veranstaltung angesichts der derzeitigen Unpünktlichkeit im Schienengüterverkehr ein mutiger Titel gewesen. Womöglich ist es aber auch ein Beleg dafür, dass in Österreich der KV ein anderes Ansehen genießt als in Deutschland.

Der KV ist immer noch „ein Hoffnungsträger“

Nutzung von https://www.combinet.at/ mit freundlicher Genehmigung durch DVV Media Group, 2026

„Der KV ist ein Hoffnungsträger für stabile, zuverlässige, resiliente, wettbewerbsfähige Lieferketten“, lautet der zuversichtliche Ausblick von Monika Gindl-Muzik, Geschäftsführerin des Wiener Terminals Wiencont. Um diesen Anspruch zu erfüllen, bedarf es jedoch einiger Rahmenbedingungen. Dazu nannte sie unter anderem ein massives Gegensteuern gegen Kapazitätsengpässe, wozu sie auch eine ausreichend verfügbare Terminalinfrastruktur zählt, ein international koordiniertes Baustellenmanagement sowie faire Wettbewerbsbedingungen im Vergleich zum Lkw.

Philip Gastinger, Fachreferent für Eisenbahn im Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur, bekannte, dass es große Probleme in der Baustellenkoordination gebe: „Dazu ist unser Minister Peter Hanke laufend im Austausch mit den Nachbarländern“, sagte der Referent, der seinen erkrankten Chef vertrat. Im Ministerium geht man davon aus, dass es mit den EU-Verordnungen, die geplant seien, Verbesserungen geben werde.

Baustellkoordination: Österreich und die Niederlande die große Ausnahme

„Neben dem Schienennetz ist eine große Hürde für uns als Eisenbahnverkehrsunternehmen der Betrieb der Terminals“, verwies Andreas Mandl, CEO von LTE Logistik & Transport, auf einen Engpass. Er wünscht sich einen 24/7-Betrieb, „denn dann können wir punkten gegen das Lkw-Fahrverbot“. Auch die fehlende Baustellenkoordination prangerte Mandl an: „Wir sind in 13 Ländern unterwegs. Aber die einzigen Staaten, wo es funktioniert, sind Österreich und die Niederlande.“

Mark Biro, bei Country Manager Österreich, Ungarn, Tschechien und Slowakei bei Hapag-Lloyd, forderte mehr Transparenz in der Logistikkette. „Wir müssen die Daten, die wir haben, stärker miteinander austauschen“, sagte Biro.

DVZ-Konferenz: Kombinierter Verkehr

Streitgespräch mit Philipp Nagl

Am 24. November findet in Hamburg die 5. DVZ-Konferenz Kombinierter Verkehr statt. Mit dabei sind Britta Weber und ihre Kollegen Dirk Steffes (Kombiverkehr), Lars Neumann (Metrans) und Christoph Grasl (Rail Cargo Group). Auch Ralf-Charley Schultze (UIRR) ist auf der Tagung und spricht unter anderem über den Stand der Dinge zur KV-Richtlinie. Außerdem trifft Philipp Nagl, CEO von DB InfraGo, in einem Streitgespräch auf Sebastian Jürgens, Chef des Lübecker Hafens. (cd)

www.dvz.de/kombi26

Nutzung von https://www.combinet.at/ mit freundlicher Genehmigung durch DVV Media Group, 2026

Mandl machte auf die Ungleichbehandlung bei den Zügen auf dem Schienennetz aufmerksam: „Ich würde mir wünschen, dass der Fahrplan vom Güterverkehr genauso respektiert wird wie der vom Personenverkehr." Das ist derzeit jedoch nicht nur in Deutschland, sondern offenbar auch in Österreich nicht annähend der Fall. Denn gefragt nach den Verspätungen in ihrem Terminal antwortete Gindl-Muzik: „Wir sind es absolut gewohnt, dass ein Zug zwischen sieben oder acht Stunden Verspätung hat."

Eine geringere Rolle spielt in den letzten Monaten das Thema Klimawandel und CO_2-Vermeidung - nicht jedoch bei dem Stahlhersteller Voestalpine. „Wir investieren in Linz 1 Milliarde Euro in die Dekarbonisierung", sagte Harald Gutenthaler, Head of Supply Management bei Voestalpine Stahl. Der Stahlhersteller wird einen Elektrolichtbogenofen in Betrieb nehmen, der im Jahr 2027 einen Kohlehochofen ersetzen soll.

„Totalausfall" der Binnenschifffahrt belastet Voestalpine

Aber auch im Güterverkehr versucht das Unternehmen, die Emissionen zu verringern. „Leider nimmt die Bedeutung des Straßengüterverkehrs im Outbound zu, was nicht in unserem Sinn ist", sagte Gutenthaler. Derzeit beträgt der Anteil des Lkw 35 Prozent, 55 Prozent des Stahls erreicht die Kunden per Schiene, 10 Prozent transportieren die Binnenschiffe. Doch das Niedrigwasser hat die Transportströme durcheinandergewirbelt. „Das Wort ‚Totalausfall' kann man wörtlich nehmen", sagte Gutenthaler und schildert die Lage seit Juli: „Wir fahren von Linz aus über die Donau Richtung Westen seit dem 1. Juli gar nicht und Richtung Osten seit dem 15. Juli so gut wie gar nicht mehr."

Ein Großteil der Mengen sei per Bahn transportiert worden. Dazu wurden auch Gleise im Hauptbahnhof Salzburg genutzt. Das seien Ausweichmöglichkeiten, von denen brauche die Branche mehr, so Gutenthalers Lob und Forderung zugleich. Negativ betroffen sei Voestalpine hingegen von Kapazitätsengpässen auf der Schiene, zum Beispiel im Seehafen Antwerpen. „Der Modal Split dort hat sich völlig umgedreht", sagt der Stahllogistikmanager. Davon profitiert der Lkw. Da Antwerpen einer der Exporthäfen von Voestalpine ist, bedeute das eine massive Veränderung.

Das „größte Rückverlagerungsprogramm, was politisch induziert ist"

Von dem „größten Rückverlagerungsprogramm, was politisch induziert ist" sprach Dirk Steffes, Geschäftsführer von Kombiverkehr. Damit meinte er die Korridorsanierung in Deutschland und deren Folgen: Derzeit erfolge eine Rückverlagerung von Sendungen von der Schiene auf die Straße - und nicht umgekehrt, wie von der Politik eigentlich gewünscht.

Er führte ein Beispiel an: Aufgrund der derzeitigen Korridorsanierung auf der Strecke am linken Rheinufer fährt der Zug Duisburg-Ludwigshafen-München über Kassel nach Ludwigshafen: Statt 314 Kilometer 549 Kilometer, bedeutet vier Stunden mehr Fahrtzeit und 3.200 Euro Mehrkosten. Statt fünf Rundläufe pro Woche schafft Kombiverkehr nur noch drei mit der Folge, dass während der sechs Monate Sperrung 4.000 Lkw zusätzlich auf den Straßen fahren.

Der Fahrplan ist nur noch ein „theoretisches Konstrukt"

Nutzung von https://www.combinet.at/ mit freundlicher Genehmigung durch DVV Media Group, 2026

Aber auch auf der Brennerroute wird gebaut. 2026 gab es eine zweiwöchige Sperre. Statt der 325 Zugläufe seien Kombiverkehr laut Fahrplan 183 auf der Ausweichroute zugewiesen worden. „Am Ende waren es 130, die wir wirklich fahren konnten“, sagte Steffes, und gab damit den Vorrednern recht: „Der Fahrplan ist für uns nur noch ein theoretisches Konstrukt: Da kann man sich nicht drauf verlassen.“

Unterstützung bekam Steffes von Ralf-Charley Schultze, Generaldirektor der UIRR (Internationale Vereinigung für den Kombinierten Verkehr Straße-Schiene): „Wir brauchen eine kritische Masse, um intermodal ein Wachstum zu erzielen. Wir brauchen verlässlich funktionierende Netzwerke und Systeme. Wir brauchen High Frequency.“ Er verwies auf die Vorteile: Bei der Energieeffizienz sei der KV 70 Prozent besser als die reine Straßenlösung, beim CO_2-Ausstoß um 80 bis 90 Prozent und bei der Sicherheit auch deutlich besser. „Und nicht zuletzt sind wir bei der Arbeitsproduktivität klar im Vorteil. Wir benötigen für 50 Lkw-Sendungen einen Lokführer, für die auf der Straße 50 Fahrer benötigt werden“, sagte Schultze. Dringend erforderlich seien harmonisierte europäische Regeln für den KV, damit die Vorteile des intermodalen Transports tatsächlich zur Geltung kämen.



Michael Cordes

ist in der DVZ-Redaktion seit 2022 der verantwortliche Redakteur für den Schienengüterverkehr. Vorher war der Volkswirt 26 Jahre bei der VerkehrsRundschau tätig und hat dort neben politischen und konjunkturellen Themen unter anderem die Verkehrsträger Bahn und Binnenschiff betreut.

Nutzung von https://www.combinet.at/ mit freundlicher Genehmigung durch DVV Media Group, 2026