

Eine Umstellung mit Hürden

In einer nachhaltigen Umgestaltung des Güterverkehrs steckt Potenzial. Dennoch erweist sich der Weg dorthin als hürdenreich – so eine aktuelle Studie der **Wirtschaftskammer Niederösterreich**. *Verkehr* liefert einen Überblick der Ergebnisse.

Wir werden den Lkw im Moment nicht wegdenken können, egal ob nachhaltig oder nicht, denn er bietet ganz einfach viele Vorteile. Gleichzeitig gehen wir von 40 Prozent Wachstum im Bereich des Güterverkehrs bis 2040 aus. Welche Probleme das mit sich bringt, sehen wir jetzt schon in den Benelux-Staaten“, so Rudolf Bsteh, Fachgruppenobmann der Sparte Transport und Verkehr der Wirtschaftskammer Niederösterreich (WKNÖ). Er verweist damit auf heillos überlastete Straßen – lokal, national und international.

Das größte Problem sind die Kosten

Soweit zum Status quo. Wie es eine Entlastung erreicht werden könnte, zeigt die Studie „Potentiale und Herausforderungen des Intermodalverkehrs in Österreich“, die das Logistikum der Fachhochschule Oberösterreich im Auftrag der Fachgruppe Spedition & Logistik der Wirtschaftskammer Niederösterreich erarbeitet hat. Wenn Unternehmen mithilfe von intermodalen Verkehren einen Beitrag zur nach-

haltigen Logistik leisten und eine Reduktion des Straßengüterverkehrs bewirken wollen, ist eine frühzeitige Integration intermodaler Transportketten in die strategische Planung entscheidend. „Nur so kann eine fundierte Aus-

wahl optimaler Routen und geeigneter Partner gewährleistet werden“, analysierte Denise Bei, eine der zwei Studienautorinnen, bei der Präsentation der Ergebnisse Ende Februar. Es gibt aber Hemmnisse: Die Schiene ist rela-

tiv teuer, langsam, denkt zu sehr in Ganzzügen und erfordert deshalb große Volumina, so die Studie. Die Anbieter argumentieren, dass sie die Kosten erst dann senken können, wenn die Mengen abgefragt werden. „Da sind wir beim Henne-Ei-Problem“, konstatiert Bei. Um die Wettbewerbsfähigkeit intermodaler Lösungen zu erhöhen, müssen laut Studie Politik, intermodale Anbieter und EVU

durch effizientere Geschäftsmodelle und attraktivere Leistungsangebote bessere Rahmenbedingungen schaffen.

Es gibt viel zu tun

Auch die Durchlaufzeiten an den Terminals sind ein Thema: Ein nachhaltiger Transport kann insgesamt satte plus 50 Prozent bei den Laufzeiten bedeuten. Beate Färber-Venz, Geschäftsführerin Venz Logistik sowie Obfrau der Sparte Transport und Verkehr der WK NÖ, gibt zu bedenken: „Wir können große Abweichungen nicht riskieren.“ Ein mutiger Aus- und Umbau der Terminals wird daher (dringend) benötigt. Die Umschlagkapazitäten müssen moderner, flexibler und höher werden, das Timing präziser, raten die Studienautorinnen.

Es sind aber neben den genannten Maßnahmen auf politischer Ebene (national und EU) langfristige Konzepte und eine Harmonisierung grenzüberschreitender Regelungen nötig. Bsteh: „Wir können nicht mehr abwarten – die Politik ist dringend gefordert.“

(v.l.) Rudolf Bsteh (WK NÖ), Studienautorin Denise Bei (Logistikum der FH Oberösterreich) und Beate Färber-Venz (Venz Logistik sowie WK NÖ).

