



Bericht zur transport logistic München 2025 „Gemeinsam stark“

In Zusammenarbeit mit viadonau hatte die GSV Anfang Juni 2025 zu einer Podiumsdiskussion unter dem Motto "Gemeinsam stark" am Stand Treffpunkt Donau Österreich im Rahmen der transport logistic Messe in München geladen. Unter der Moderation von Generalsekretär Rohrer diskutierten Monika Gindl-Muzik (Geschäftsführerin WienCont), Alexander Ochs (Geschäftsführer Kühne+Nagel Euroshipping), Marc Schellerer (Bereichsleitung int. Spezialtransporte Felbermayr Transport- und Hebetechnik) und Bruno Weissmann (Director of Sales, Helrom) über die aktuelle Lage, Hürden und Potentiale im verkehrsträgerübergreifenden Transport.

HELROM: Straße und Schiene auch ohne Terminals verbinden

Bruno Weissmann, Director of Sales bei HELROM, berichtet über das Potential der innovativen HELROM-Lösung, Schiene und Straße noch besser zu verknüpfen. Eine asphaltierte Fläche neben dem Gleis genügt, um Lkw-Trailer einfach und schnell ohne Kran oder Spezialterminal zu verladen. Möglich wird das durch die seitlich ausschwenkbaren Wagen, in die Lkw-Trailer nach dem Abkoppeln von der Zugmaschine hineingeschoben werden – eine weltweit patentierte Technologie der Helrom GmbH. Weissmann: „Mit Hilfe dieses innovativen Eisenbahnwagens sind wir in der Lage, in der Supply Chain bzw. Produktionskette des intermodalen Transports auf Infrastrukturen wie Terminals etc. verzichten zu können. In Wien schlagen wir z.B. außerhalb des WienCont Terminals an einem Abstellgleis am Hafen Wien um. Unsere Vision ist, dass wir nahe an der Nachfrage, das heißt z.B. an Produktionswerken, umschlagen können. Gleichzeitig sind wir ein Eisenbahnverkehrsunternehmen mit eigener Lizenz in vielen Ländern. Somit können wir die Umschläge und den Eisenbahntransport aus einer Hand produzieren. Das versetzt uns in der Lage, die nachgefragte Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit in hohem Maße zu liefern. Selbstverständlich benötigen wir darüber hinaus auch Partner. Vor viereinhalb Jahren, als ich bei HELROM angefangen habe, waren wir noch ein Startup in der Eisenbahn - kein einfaches Umfeld, schließlich ist die Eisenbahn kapitalintensiv - mittlerweile haben wir statt einem bereits sechs Züge im Einsatz.“

Kühne+Nagel: Binnenschiff und Eisenbahn haben Potentiale in der Zusammenarbeit

Alexander Ochs, Geschäftsführer Kühne+Nagel Euroshipping, stellt kritisch fest, dass das Kooperationspotential von Schiene und Wasserstraße noch viel Luft nach oben hat: „Wir wissen, dass die Schieneninfrastruktur wenig Kapazitäten hat und anfällig ist, gleichzeitig existieren auf der Wasserstraße Kapazitätsreserven. Wieso streben wir keinen intelligenten Modal Split zwischen beiden Verkehrsträgern an? Mehr Massengüter auf die Wasserstraße, dafür auf der Schiene Ressourcen schaffen, beispielsweise für HELROM, um neue Märkte anzugehen, wäre eine Win-Win-Situation für beide. Wir könnten intelligent zusammenarbeiten, was leider zu wenig geschieht.“

Felbermayr: Bei Schwertransporten ist das Binnenschiff gefragt

Marc Schellerer, Bereichsleitung internationale Spezialtransporte Felbermayr Transport- und Hebetechnik, berichtet, dass in seinem Bereich im Zuge der Anfragephase von Kunden die Verkehrsträgerwahl bereits getroffen wird, denn entweder ist das Ladegut aufgrund der Abmessungen und dem Volumen oder aufgrund der Genehmigungsaufgaben bzw. der teilweise maroden Infrastruktur nicht durchgehend auf der Straße zu transportieren. **Schellerer**: „Der zweite entscheidende Faktor ist, dass, wenn wir zu gleichen Zeiten sperrige, schwere und komplexe Ladegüter unserer Kunden in Häfen bündeln, das Schiff höhere Effizienz und logistische Vorteile aufweist. Speziell bei Windkrafttransporten ist das oft der Fall. Dann sparen wir uns den direkten Straßentransport. Das hat auch den Vorteil, dass

Sondertransporte meistens schadenfrei ankommen, weil das Risiko im Vergleich zum Straßentransport deutlich geringer ist. Herausfordernd sind auch die Genehmigungsverfahren, sowohl in Deutschland, als auch in Österreich, die uns einfach immer wieder zeitliche Hindernisse, Ablehnungen und sonstige Probleme bescheren. Die letzte Meile wird meistens mit dem LKW bewältigt, bereits das ist hochkomplex, aber auf langen Transportstrecken quer durch Europa auf der Straße zu fahren, ist eigentlich unmöglich und auch extrem teuer und risikobehaftet. In unserem Geschäft sind daher Profis, auf die wir uns verlassen können, und nicht immer der letzte Euro der entscheidende Faktor.“

WienCont: Terminals als Knackpunkt

Monika Gindl-Muzik, Geschäftsführerin von WienCont, betont die wichtige Rolle der Terminals: „Wenn wir über Multimodalität im Zusammenhang mit Schienentransport sprechen, brauchen wir immer einen Einfüllpunkt in dieses System. Das ist die unverzichtbare Rolle eines Terminals. Wenn der Güterverkehr auf der Schiene bis 2050 verdoppelt werden soll, dann wissen wir, dass es viel zu wenige solcher Anlagen und Schieneninfrastruktur gibt. Was die Vernetzung angeht, glaube ich, ist der wesentlichste Punkt die Vernetzung von Daten. Im Rahmen der fortschreitenden Digitalisierung werden sich auch die Terminals gemeinsam mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen und den anderen Stakeholdern im multimodalen Verkehr vernetzen müssen, weil Effizienz und Durchlässigkeit der Transportketten immer wichtiger werden.“

Welchen Stellenwert besitzt die Nachhaltigkeit?

Aus der Sicht von **Gindl-Muzik** und **Ochs** ist allein der Preis entscheidend. Wobei Binnenschiff und Eisenbahn im Vergleich zum konventionellen, dieselbetriebenen Straßentransport deutlich umweltfreundlicher sind, wie Ochs betont: „Eine Binnenschiff flotte, die mit einem synthetischen Treibstoff wie HV100 betrieben wird, könnte bis zu 90% der Emissionen einsparen. Aber wenn man dem Markt mitteilt, es wird 2 bis 4% teurer, um im besten Fall 90% CO₂ einzusparen, dann bevorzugt dieser den Status Quo. Nachhaltigkeit bedeutet für mich auch volkswirtschaftlichen Nutzen und Ressourceneffizienz. Auch da punkten Schiene und Wasserstraße. Wenn ich heute 2 bis 3% mehr bezahle und CO₂ einspare, dann verkraften das, meiner Meinung nach, der Markt und die Industrie. Schließlich bezahlen große Industrien und die Schwerlastindustrie teilweise 200 bis 300 Millionen Euro für CO₂-Zertifikate.“

Gindl-Muzik gibt **Ochs** hundertprozentig recht, in der Logistikbranche zähle unterm Strich eigentlich immer der Preis. Man könne sich das nicht schönreden.

Bedeutung von Just-in-Time rückläufig

Gindl-Muzik betont, dass die Erfahrung der letzten fünf Jahre gezeigt habe, dass Just-in-Time-Lieferungen mit hohem Risiko verbunden sind: „Die zerstörten Lieferketten während der Corona-Pandemie haben gezeigt, dass es sinnvoll ist, eine gewisse Lagerhaltung zur Absicherung der Supply Chains aufrecht zu erhalten. Diesen Trend haben wir in den letzten Jahren bemerkt.“

Wie werden Logistik-Standorte ausgewählt?

Aus der Sicht von **Schellerer** ist Kundennähe und Regionalität wichtig: „Aus meiner Sicht macht es wenig Sinn, den Hamburger Vertriebsmitarbeiter nach Wien zu schicken. Gefühlt verkauft er dort nicht das, was ein Wiener verkaufen könnte, einfach weil sprachliche Barrieren existieren. Natürlich spielt auch die Infrastruktur, die Wassieranbindung und die Nähe zu den Häfen bei der Standortwahl eine große Rolle. Wir sind z.B. sehr Nordseehafen-lastig, 70 Prozent unserer Schwertransporte entfallen dorthin. Wir bemerken auch, dass sich die Bahnströme etwas umkehren von einer Export- zu einer

Import-Situation mit halbfertigen Maschinen aus China etc., die dann im Zielland entsprechend finalisiert und ausgeliefert werden.“

Bahnstreckensperren wie Nürnberg – Passau als Chance für die Binnenschifffahrt?

Das Podium ist sich einig, dass Umleitungsverkehre gefahren werden müssen, teilweise über hunderte Kilometer. Spannend sei, wer dafür bezahlen wird. Laut **Gindl-Muzik** gebe es für derartige Situationen keine Kompensation. Das werde alle treffen, auch die Terminals. Man hoffe, dass es keine komplette Verlagerung auf die Straße gebe.

Ochs bringt das Binnenschiff ins Spiel: „Was schätzen Sie, wie viele Anfragen wir zu den Streckensperren ab 2026 für das Binnenschiff als möglichen Bypass haben? Traurigerweise null. Obwohl auf der Schiene längere Fahrzeiten und höhere Kosten entstehen. Ich würde mich über Anfragen freuen.“ **Gindl-Muzik** findet das bedauerlich, schließlich war die Schiene immer das Backup für die Wasserstraße, das müsste umgekehrt auch möglich sein.

Einsatz von KI

Einen größeren Einsatz von KI steht zumindest **Schellerer** skeptisch gegenüber: „Unsere Transporte lassen sich nicht durch KI planen. Weder kalkulieren, noch planen, noch durchführen. Wir nutzen die KI unterstützend, um unsere Transportgenehmigungen, die mehrere hundert Seiten haben können, auszulesen und dann Entscheidungen zu treffen, welches das beste Routing ist und wann was zu organisieren ist. Außerdem werden Eingangsrechnungen, Ausgangsrechnungen und Lieferscheine KI-unterstützt verarbeitet, um die Buchhaltung zu entlasten. Aber ansonsten bleibt es beim persönlichen Kontakt. Ich kenne noch niemanden, der einen Schwertransport allein mit KI organisiert hat.“

Wünsche und Erwartungen an die Zukunft?

- Mehr Priorität für den Güterverkehr auf der Schiene, vor allem bei Umleitungen etc.
- Wirtschaftswachstum, um mehr transportieren zu können
- Faire und stabile Energiepreise
- Weiterentwicklung des Förderwesens hinsichtlich intermodaler Verkehre
- Einfachere Genehmigungsverfahren für Schwertransporte
- Höhere Akzeptanz der Kunden für intermodalen Transport, nicht nur Fokus auf den Preis
- Politische Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung wie wettbewerbsfähige Infrastruktur und Senkung der Schnittstellenkosten (Terminals etc.), um mit der Straße mithalten zu können
- Stärkere Zusammenarbeit und Einbindung der Wasserstraße

19.8.2025, Bernhard Weiner, GSV