



Durch die vielen Baustellen und Umleitungsverkehre im Zuge der Korridorsanierung kommt es zu Verspätungen.



Soeren Stache/ picturealliance

KV in Nöten

Um Straßen und Umwelt zu entlasten, sollten im Güterverkehr mehr Lkw auf die Schiene verlagert werden. Helfen könnte der Kombinierte Verkehr (KV). Doch der steckt in der Krise. Woran es hakt, und was helfen könnte, zeigte der 5. BME/VDV-Intermodal-Kongress in Duisburg.

Melina Pläß hat ein Ziel: Sie will mit der Konrad Zippel Spedition den CO₂-Ausstoß verringern. „Auf der Kurzstrecke kann da der E-Lkw die Lösung sein. Große Mengen aber umweltgerecht zu transportieren, das geht nur mit intermodalen Verkehren auf der Schiene“, betont Pläß, die seit vier Jahren als Betriebsleiterin in dem Hamburger Familienunternehmen tätig ist.

Ihren ersten Zug von Hamburg nach Berlin setzte die Konrad Zippel Spedition bereits 2005 ein. Zunächst sei dies Marketingstrategie gewesen, berichtete Pläß nun auf dem 5. Intermodal-Kongress des Bundesverbandes für Einkauf, Supply Chain und Logistik (BME) und des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) in Duisburg. Doch die Nachfrage nach dem Schienenprodukt sei so rasant gewachsen, dass die Spedition gar einen eigenen Wagendienst und einen eigenen Rangierbetrieb gründete. Rund 80 Prozent ihres Volumens fährt die Konrad-Zippel-Gruppe heute im Kombinierten Verkehr (KV). Ohne Lkw geht es aber nicht: Als Back-up verfügt die Spedition über rund 200 eigene Fahrzeuge.

KV leidet unter Baustellen und Zugausfällen

Nötig sind diese. Denn im intermodalen Verkehr läuft es aktuell nicht rund – aus vielerlei Gründen. So sind laut Pläß die Frachtpreise für 2026 noch unklar und anstatt 350 Millionen Euro

benötigter KV-Mittel wurden hierzulande nur 275 Millionen Euro bestätigt. Sorgen machen auch die anhaltende Wirtschaftsschwäche, Prozessprobleme in den Seehäfen und die vielen temporären Baustellen im Schienennetz. „Wir haben im KV aktuell zu viele Krisen. Der KV ist einfach nicht attraktiv genug“, moniert die Expertin. In der aktuellen Situation würde sie deshalb nicht in den Kombinierten Verkehr einsteigen.

Zahl der Verspätungen steigt

Auch Hupac ist von den vielen Baustellen und Zugausfällen stark betroffen. „Wir haben eine noch nie da gewesene Zerstörung der Qualität“, kritisiert Michail Stahlhut, CEO des Kombi-Operators und Präsident der Internationalen Vereinigung für den Kombinierten Verkehr Schiene-Straße (UIRR). Laut Stahlhut waren 2016 noch 75 Prozent der transalpinen Hupac-Züge pünktlich (Verspätung unter einer Stunde), 2024 waren es nur noch 48 Prozent. Im Süden Europas sei die Verspätung der transalpinen Hupac-Züge von durchschnittlich fünf (2016) auf 15 Stunden (2024) gestiegen. Und die Zahl der Zugausfälle legte bei Hupac von sieben Prozent 2016 auf 23 Prozent 2024 zu.

Auch die vielen Umleitungskilometer im Zuge der Korridorsanierung machen der Branche zu schaffen. Problematisch zudem: Auf manchen Umleitungstrecken sind nicht alle



Wie bringen wir mehr Güter auf die Schiene?

Die Spedition Konrad Zippel stieg 2005 in den Kombinierten Verkehr ein und macht damit heute 80 Prozent ihres Umsatzes. Trotzdem sagen Sie, dass Sie heute nicht mehr einsteigen würden. Warum?

Wir sind überzeugt, dass wir damals den richtigen Schritt gemacht haben. Wir sind organisch ins Intermodalgeschäft hineingewachsen. Heute ist es ein zentraler Bestandteil unseres Portfolios. Würden wir aber heute beginnen, stünden wir vor deutlich größeren bürokratischen Hürden und einem stark veränderten Markt. Als wir anfangen, gab es viele kleine Eisenbahnverkehrsunternehmen. Diese Partner waren essenziell, denn sie ermöglichten gemeinsames Wachstum. Mittlerweile wurden fast alle aufgekauft oder verdrängt. Deshalb bauten wir eigene Kapazitäten auf – mit Waggonen, Wagendienst und sogar einem Rangierunternehmen. Das war ein Prozess über viele Jahre. Wir hatten diese Zeit – ein Luxus, den Neueinsteiger heute nicht mehr haben.

Was müsste sich also ändern, um mehr Güter von der Straße auf die Schiene zu bringen?

Die Zeiten von 2005 kommen nicht zurück. Wir brauchen eine grundlegende Neustrukturierung des Bahnsystems. Wichtig ist: Das Schienennetz muss allen Marktteilnehmern gleichermaßen offenstehen – was heute nicht der Fall ist. Die Verlagerung ist zu komplex, die Hürden zu hoch. Ein Beispiel: flexiblere Trassenbuchungen. Zudem müssen wir Erhalt und Ausbau der Infrastruktur sichern, auch wenn dies aktuell zu vielen Baustellen führt. Und neue Marktteilnehmer brauchen fairen Zugang. Es darf nicht sein, dass da fast ausschließlich DB Cargo privilegiert wird.

(eh)



VerkehrsRundschau/Eva Hassa

Melina Plaß, Betriebsleiterin der Konrad Zippel Spedition in Hamburg

Zuglängen zugelassen, etwa auf der Ausweichstrecke über Salzburg, die die Anbieter 2026 während der Streckensanierung Nürnberg nach Regensburg und von Regensburg nach Passau fahren dürfen. Stahlhut: „Dadurch fehlen für die Operateure und Eisenbahnen bis zu 500.000 Meter Zuglänge.“ Umso dringlicher sei: „Wir müssen uns darum kümmern, viel, viel stabiler zu sein. Daran müssen wir gemeinsam arbeiten. Denn sonst fahren die Verlader in Zukunft doch nicht mehr auf der Schiene, sondern auf der Straße.“

Produktionssysteme auf dem Prüfstand

Wie kommt der intermodale Verkehr also wieder voran? „Ein Ansatz könnte sein, Europa einmal andersherum zu denken“, schlägt der Hupac-CEO vor. Will heißen: Wenn in Deutschland gebaut werde, gebe es auch im Süden Häfen, von denen aus man durchaus sehr gut Richtung Norden denken könne. „Wir dürfen als Deutsche nicht nur an die deutschen Häfen denken. Denken Sie an alle Häfen; nehmen Sie alle mit. Ein Hafen allein bringt nichts“, ruft er den Akteuren zu. Außerdem dürfe die Branche nicht nur an das deutsche Netz denken, sondern müsse viel mehr versuchen, auch in Bypässen außerhalb von Deutschland zu agieren, also im Ausland, etwa von Antwerpen nach Norditalien.

Fokus auf größere Hubs

Überdies müssten sich die intermodalen Anbieter sehr viel stärker um die eigenen Produktionssysteme kümmern, mahnt Stahlhut an. Hupac will das in Zukunft massiv verändern und sich dabei auf größere Hubs fokussieren – mit mehr Mehrfachabfahrten am Tag, kündigt CEO Stahlhut an. „Fällt dann einmal ein Zug aus, tut uns das nicht weh“, sagt er. Zudem werde Hupac vermehrt auch über Belgien fahren und habe in Frankreich die Vogesen-Route mit größeren Partnern ertüchtigt, die dort auch Lizenzen erworben hätten, „sodass wir an Deutschland vorbeifahren können“, formuliert er es. Damit habe Hupac in diesem Jahr angefangen, werde dies aber verdichten und in den kommenden Jahren weiter verstärken.

Genug zu tun also: Für die Politik, die ihre Hausaufgaben in Sachen Trassenpreise und KV-Förderung dringend angehen und das Konzept der Generalsanierung auf den Prüfstand stellen muss. Nur auf die Politik zu warten, hilft aber nichts. Die Unternehmen müssen selbst gemeinsam neue Wege finden – vor allem im Zusammenspiel mit dem Straßengüterverkehr und den Verladern. Das Potenzial dazu hat der intermodale Verkehr, wie der Kongress in Duisburg zeigte.

Eva Hassa