



Bericht zum GSV AnachB Forum: Innovationen für den Güterverkehr in der Ostregion

Der Güterverkehr und insbesondere der Lkw ist unverzichtbar für unser tägliches Leben – das hat sich gerade während der COVID-19 Pandemie gezeigt, in der es zu keinem Zeitpunkt zu ernststen Versorgungsengpässen gekommen ist. Gleichzeitig besteht großes Potential, den Güterverkehr noch effizienter zu machen und auf dessen Anforderungen mehr Rücksicht zu nehmen. Dazu wurden in der Ostregion mehrere Initiativen wie der Aktionsplan Logistik 2030+, die White-Label Paket-Box-Lösung „WienBox“ und als wesentliche Planungsgrundlage das von ITS Vienna Region entwickelte Güterverkehrsmodell Ostregion (GÜMORE) gestartet. Einen Überblick über diese Projekte bot das von der GSV in Kooperation mit ITS Vienna Region organisierte AnachB Forum „Innovationen für den Güterverkehr in der Ostregion“ Ende Juni 2021.

Schleritzko: Güterverkehr unverzichtbar für den Wirtschaftsstandort

Erfreulich für die meist nicht so im Fokus stehende Branche waren die Begrüßungsworte des niederösterreichischen Landesrates für Finanzen und Mobilität, **Ludwig Schleritzko**, der die Unerlässlichkeit des Güterverkehrs für den Wirtschaftsstandort und den sozialen Frieden hervorhob. Daher werden die Bedürfnisse der Branche auch in den Mittelpunkt der inhaltlichen Arbeiten gestellt, wie Schleritzko versichert. Auch die Kooperation über die Landesgrenzen hinweg sei wichtig, bestes Beispiel sei der partnerschaftlich erarbeitete Aktionsplan „Nachhaltige Logistik 2030+ Niederösterreich – Wien“.

133 geplante Aktionen im Projekt Logistik 2030+

Über den aktuellen Status dieses Planes, in den betroffene Unternehmen intensiv eingebunden waren, berichtet **Andrea Faast**, Leiterin Standort- und Infrastrukturpolitik in der Wirtschaftskammer Wien: „2016 haben Wien, Niederösterreich und die Wirtschaftskammern der beiden Länder das Projekt Logistik 2030+ gestartet, mittlerweile befinden sich 71% aller 133 Aktionen in Arbeit: Es wird geforscht, entwickelt, mit Unternehmen diskutiert und umgesetzt. Unternehmen werden ermuntert, in Pilotprojekten Neues auszuprobieren und zu testen.“ Im Fokus stehen folgende acht Themenfelder: Logistikflächen vorausschauend planen und sichern, Güterkonsolidierung mit Hilfe neuer Geschäftsmodelle vorantreiben, effiziente Lösungen für die Paketzustellung entwickeln und umsetzen, nachhaltige Logistikkonzepte bei Unternehmen und Großprojekten unterstützen, Anreize für beschleunigte Fuhrpark-Umstellungen schaffen, digitale Informationen und Services zur Effizienzsteigerung und Optimierung einsetzen, Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Entwicklung festlegen und Leistungen und Kosten der Logistik aktiv kommunizieren.

Güterverkehrsmodell Ostregion als wesentliche Planungs- und Prognosegrundlage

Ein wesentlicher Teil des Aktionsplanes Logistik 2030+ und unentbehrliche Datengrundlage ist das Güterverkehrsmodell Ostregion (GÜMORE), welches ITS Vienna Region gemeinsam mit den Projektpartnern HERRY Consult, Technische Universität München, Universität für Bodenkultur Wien, Technische Universität Graz und Econsult Betriebsberatung im Juni 2021 fertig gestellt hat, wie Projektkoordinator **Roland Lukesch** von ITS Vienna Region berichtet. Ziel war es, die Verkehrsbelastung (*den durchschnittlichen Tagesverkehr DTV*) im Straßennetz für den Güterverkehr zu modellieren. Untersucht wurde dazu die gesamte Ostregion inklusive Teile der Steiermark und Oberösterreich.

In der Praxis war das kein leichtes Unterfangen: Schließlich seien statistische Güterstromdaten in Österreich – aufgrund des Datenschutzes – grob und nur mehr auf Bundesländerebene aufgelöst. Es konnte dennoch herausgelesen werden, welche Warengruppen in welchen Mengen in der Ostregion transportiert werden. Gemeinsam mit Strukturdaten (*Beschäftigte am Arbeitsort, Einwohner*) und weiteren umfangreichen Erhebungen der Projektpartner an Güterverteilzentren, Hotspots der Güterproduktion und Güterbahnhöfen ist es gelungen, für jede Gütergruppe ein eigenes Modell zu entwickeln, in dem auch der Schienengüterverkehr berücksichtigt wurde.

Als Ergebnis können die Güterströme, unterschieden nach den jeweiligen Gütergruppen, berechnet und die entsprechenden Lkw-Fahrten in der Ostregion inklusive Wien (Bezugsjahr 2017) dargestellt werden – und das sehr zufriedenstellend, wie Lukesch betont: „Das Modell trifft gut die Zählwerte. Wir haben anschließend auch eine Prognoserechnung durchgeführt (*Veränderung der Eingangsdaten bzw. Trendfortschreibung*) und festgestellt, dass an den Hauptachsen durchgängig beträchtliche Erhöhungen zu sehen sind. Obwohl diese Simulation gut funktioniert hat, wäre eine feinere räumliche Auflösung der Struktur- und Prognosedaten beispielsweise auf Gemeindeebene wünschenswert, um die Nutzbarkeit des Modells weiter zu erhöhen. Das Modell kann auch geplante Änderungen am Netz wie beispielsweise die geplante S1 (Lobauquerung) mit relativ wenig Aufwand berücksichtigen. Prinzipiell könnten auch andere Länder die Modellsoftware nutzen, da wir sie frei verfügbar als Open Source Anwendung zur Verfügung gestellt haben, wobei der Aufwand der Erstellung der Eingangsdaten nicht zu unterschätzen ist.“ Die erhobenen Lkw-Daten könnten auch für die Straßenzustandserfassung und -prognose, Schadstoffmodelle und Lärmmodelle hilfreich sein, ist Lukesch überzeugt.

Ein Routing für den Schwerverkehr in der Verkehrsankunft Österreich?

Doch warum beschäftigt sich ITS Vienna Region als Bereich des Verkehrsverbundes Ost-Region VOR überhaupt mit Güterverkehr? Hintergrund ist ein mögliches Routing für den Schwerverkehr in der Verkehrsankunft Österreich (VAO), wie Hans Fiby, Leiter von ITS Vienna Region, erklärt.

Dieses sei aufgrund von Tonnage-, Höhe- und Längenbeschränkungen sowie Fahrverboten jedoch deutlich schwerer umzusetzen als für den Pkw. Fiby: „Deshalb werden wir mehrere Lkw-Routings benötigen. Besonders herausfordernd sind die Durchfahrverbote, die je nach Bundesland unterschiedlich formuliert und dennoch informationstechnisch zu erfassen sind. Das ist auch für konventionelle Navigationsgeräte für den Schwerverkehr herausfordernd. Mittelfristig wird es notwendig sein, eine maschinenlesbare Information für alle Verkehrsmaßnahmen inklusive Lkw-Durchfahrtsverbote bereitzustellen. Wir arbeiten mit den Bundesländern, den Städten, den Gemeinden bzw. allen Partnern der Graphenintegrations-Plattform (GIP) daran, ein geeignetes digitales Format zu finden, welches auch für die schnelle Bearbeitung in Routing-Services geeignet ist – eine zweite Herausforderung. Die Ergebnisse fließen dann in das digitale System für das österreichische Verkehrsnetz, also die GIP ein, die zum Beispiel auch für Navigationsgeräte verwendet werden kann.“

Intelligente Last-Mile Logistik: „Wien – Out Of The Box“

Optimierungspotential liegt auch in der letzten Meile im Paketzustellverkehr: Mit für alle offenen und zugänglichen Paketboxensystemen (sogenannten white label Systemen) sollen im Rahmen des „Wien – Out Of The Box“ Projektes der Wiener Stadtwerke etliche Zustellfahrten eingespart und die lokale Wirtschaft gefördert werden, berichtet **Monika Unterholzner**, Geschäftsführerin der Wiener Lokalbahnen: „Alles was an offenen Systemen vorhanden ist, wollen wir unter der neuen Marke WienBox promoten und untereinander vernetzen. Mit möglichen Partnern wie Amazon und der Österreichischen Post werden wir diskutieren, inwieweit diese auch in ein öffentliches Netzwerk investieren können. Zusätzlich wollen wir in der Pilotphase an belebten Knotenpunkten und Standorten der Wiener Stadtwerke 30 Umschlagboxen errichten und testen. Die WienBox sieht sich jedenfalls mehr als Netzwerk bzw. Enabler denn als Betreiber bzw. Besitzer dieser Boxen.“

Mit Stand Ende Juni 2021 werden rund 80 Wiener Boxen auf <https://wienbox.at/> angezeigt, bis auf Amazon habe man sich mit allen Anbietern einigen können, informiert Unterholzner. Die erste „eigene“ WienBox wurde am 5. Juli 2021 eröffnet, bei weiteren sieben wurde der Standort bereits fixiert, selbstverständlich wird es auch Boxen bei Haltestellen der WLB geben.

Wiener Ansatz bei den Paketboxen ist weltweit einzigartig

Das Besondere an dem Projekt ist auch die wissenschaftliche Begleitung, die **Andreas Breinbauer**, Rektor und Leiter der Studiengänge „Logistik und Transportmanagement“, FH des BFI Wien, übernommen hat. Untersucht wird nicht nur die weltweite Entwicklung dieser Systeme, sondern auch tatsächliche CO₂ Einsparungseffekte. Breinbauer: „Studien zeigen, dass durch Bündelungseffekte auf der last mile durchaus CO₂ Einsparungen möglich sind, wenn man

das intelligent angeht. Wien ist da auf einem sehr guten Weg. Ein derartiges übergeordnetes wissenschaftlich begleitetes City-Logistikkonzept ist weltweit einzigartig.“

Obwohl Österreich bezüglich der Anzahl der Paketabholboxen noch etwas hinterherhinkt: China habe bereits einige Hunderttausend solcher Boxen aufgestellt und Singapur und Dänemark bereits einige Tausend. Singapur sei überhaupt ein lehrreiches Beispiel: In einem aufwändigen Prozess ist es gelungen, im Rahmen der „Locker Alliance“ die Prozesse unterschiedlicher Logistikdienstleister für die Implementierung der White Label Boxen zu harmonisieren.

Fiby merkt dazu an, dass derartige Projekte selbstverständlich wichtig sind, jedoch der KEP-Anteil (Anm.: Kurier-, Express- und Paketdienste) nicht überschätzt werden darf, dieser hat lediglich einen einstelligen (!) Anteil am gesamten Güterverkehr.

Der Fokus auf urbane Logistik sei jedoch der richtige, ist Breinbauer überzeugt: Schließlich nimmt die Urbanisierung sukzessive zu, 2030 werden bereits 60% aller Menschen in urbanen Räumen leben. Innovationen wie die Paketboxen sind daher notwendiger denn je – auch aufgrund der zu erreichenden Klimaziele.

Wien: Es braucht auch Maßnahmen außerhalb des Verkehrsbereiches

Auch Wien sind die bestehenden und kommenden Herausforderungen bezüglich des Güterverkehrs bewusst, wie die stellvertretende Leiterin der MA 18 – Stadtentwicklung und -planung, **Angelika Winkler**, betont: „Wir werden die intelligente Organisation des Güterverkehrs jedoch nur gemeinsam mit dem Umland schaffen. Innerhalb der Stadt sind die last mile Transporte ein großes Thema, bei dem es kompliziert und teuer wird. Trotz ständig steigender Förderanträge für Transportfahrräder wird die Logistik in der Stadt nur mit Fahrrädern jedoch nicht machbar sein, weshalb die Umstellung des Fuhrparks auf klimafreundlichere Fahrzeuge in den Fokus rückt.“

Die Logistik soll auch im neuen Stadtentwicklungsplan, der ab sofort von der MA 18 erarbeitet wird, eine wichtige Rolle spielen. Es wird jedoch auch andere Lösungsansätze benötigen, die nicht im Verkehrssystem liegen wie z.B. Maßnahmen in den Bereichen Raumplanung und Kreislaufwirtschaft, ist Winkler überzeugt. Zu den Paketboxen hält Winkler fest, dass deren Aufstellung im öffentlichen Raum nicht sinnvoll sei: „Der öffentliche Raum wird bereits stark genutzt, daher ist es für uns ein heikles Thema, weitere Infrastruktur wie z.B. Abholboxen aufzustellen – schließlich ziehen diese Boxen auch wieder Verkehr an.“

NÖ: Nicht alle Verkehre können auf die Schiene verlagert werden

Auch Niederösterreich will in Abstimmung mit Wien ein Pilot-Paket-Boxen Projekt umsetzen, berichtet **Christian Popp**, Abteilung Raumordnung und Gesamtverkehrsangelegenheiten, Land

Niederösterreich: „Wir haben jedoch im Gegensatz zu Wien das Problem, dass in manchen Landesteilen solche Systeme aufgrund dünner Besiedelung nur schwer wirtschaftlich betrieben werden können. Wir schauen uns daher genau an, bis zu welchen Grenzen wir das halbwegs sinnvoll betriebswirtschaftlich betreiben bzw. fördern können.“

Es müsse auch mehr Realismus in die Debatte über Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene einkehren, fährt Popp fort: „50% des Güterverkehrs in der Ostregion sind Verkehre innerhalb Niederösterreichs bzw. solche zwischen Wien und Niederösterreich. Da müssen wir nicht über Verlagerungen nachdenken, sondern eher darüber, den Straßengüterverkehr umweltfreundlicher und klimaverträglicher zu gestalten.“

Kooperation auf der letzten Meile wäre ein Schlüssel zum Erfolg

Wenn jeder Frächter bzw. Logistiker wie heute üblich eigene Hubs bzw. eigene Lkw besitzt, die alle einzeln nach Wien hinein- und wieder herausfahren, sei das alles andere als nachhaltig. Ziel müsse es laut Popp daher sein, gemeinsam vor der Stadtgrenze zu konsolidieren und zu firmenübergreifender Distributionslogistik zu gelangen: „Wir müssen von betriebswirtschaftlichen zu volkswirtschaftlichen Konzepten gelangen. Wir glauben, dass das eine Win-Win Situation für alle Beteiligten wird. Weiters müssen wir die Infrastruktur, die uns jetzt zur Verfügung steht, effizienter nutzen, da Neubauvorhaben nur äußerst begrenzt und langwierig realisierbar sind.“

Personen- und Güterverkehr muss gemeinsam gedacht werden

Karin Zipperer, Geschäftsführerin des Verkehrsverbundes Ost-Region VOR, kann sich Popp nur anschließen: Auf großen Flächen vor der Stadt gilt es die Waren zu sammeln und anschließend weiter zu verteilen – in diesem Zusammenhang sind auch die Terminals von großer Bedeutung. Und da die Kapazitäten begrenzt sind – insbesondere auf der Schiene zu Spitzenzeiten – sei es auch ganz entscheidend, Personen- und Güterverkehr gemeinsam zu denken. Und dafür seien Verkehrsmodelle wie das Güterverkehrsmodell GÜMORE eine wesentliche Grundlage, um rechtzeitig entsprechende Maßnahmen treffen zu können.

Mario Rohracher, Generalsekretär der GSV und Moderator des Forums, merkt abschließend an, dass sich anhand der Analyse der Güterverkehrsströme durch GÜMORE u.a. die Dringlichkeit einer geschlossenen Wien-Umfahrung zeige, um die Stadt verkehrlich zu entlasten. Insgesamt sei die Leistung der Logistikbranche nicht hoch genug einzuschätzen und auch der Lkw werde weiterhin einen wesentlichen Beitrag dazu leisten, gerade auch unter dem Vorzeichen des Einsatzes neuer, nachhaltiger Technologien.

27.8.2021, Bernhard Weiner, GSV