

Logistik der Zukunft gemeinsam gestalten Ansätze zur CO²-freien Stadtumlandlogistik Wien und NÖ

In unserem Staat Österreich wird oft darüber geklagt, dass Bund, Länder und Gemeinden wichtige Aufgaben eher in eigensüchtiger Weise, eng auf sich bezogen lösen würden, gestützt auf die jeweiligen Kompetenzen innerhalb des gemeinsamen Bundesstaates und dabei das gemeinsame Ganze häufig missachtet würde. Das führt dann zur nicht ganz unverständlichen Forderung nach einer Bundesstaatsreform mit einer Neuverteilung der Kompetenzen, wobei die Ansichten der Zentralisten (Stärkung des Bundesstaats) mit denen der Föderalisten (Stärkung der Bundesländer) aufeinanderprallen. In der Wirtschaft ist man eher bereit, problembezogenen Lösungen zum gemeinsamen Besten zu suchen. Ein Beispiel dafür ist das Bestreben, logistische Grundsatzfragen für den Wiener Zentralraum, der ja auch den so genannten „Speckgürtel“ rund um die Stadt Wien in NÖ umfasst, gemeinsam zu bearbeiten und ein gemeinsames Konzept dafür zu entwickeln, wie das die Wirtschaftskammern für Wien und für NÖ eben unternommen haben. Über dieses Vorhaben der beiden regionalen Interessenvertretungen, nämlich **die Logistik der Zukunft gemeinsam zu gestalten**, berichtete Herr Dipl. Ing. Dr. Andreas Dillinger am 21. Februar 2018 innerhalb des Vortragszyklus „Verkehrsinfrastruktur“, veranstaltet von der Sparte Industrie der Wirtschaftskammer Österreich, der Bundesvereinigung Logistik Österreich und der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft im Haus der Kaufmannschaft am Wiener Schwarzenbergplatz.

Anlass und Fragestellung

Die Gegenwart und absehbare Zukunft bringen für den Großraum Wien bedeutsame Veränderungen, die eine Transformation der Logistik erfordern. Es sind dies:

- Demographische, wirtschaftliche und ökologische Trends. So wird die Bevölkerung Wiens bis 2030 auf 2 Mio. ansteigen, samt dem Umland werden es 3 Mio. sein. Die Zunahme der Beschäftigung soll bis 2020 rd. 55.000 Menschen betragen.
- Im Stadtgebiet nimmt die Sachgüterproduktion ab, sie wird ins Umland verdrängt, höchste Beschäftigungszuwächse weisen hingegen die Bereiche Gesundheit, Bildung, freiberufliche und wissenschaftliche Dienstleistungen auf, während im engeren ökonomischen Bereich sich der Wettbewerb verschärft, der Effizienzdruck steigt und für diese Sparten begrenzte Entwicklungsflächen in der Stadt verfügbar sind und Emissionen stören.
- Die Logistik unterliegt tiefgreifenden Veränderungen durch zunehmende Regulierungen und technologische Entwicklungen, einer Veränderung der Sendungsstruktur (E-Commerce) und der Fahrzeugflotten bzw. der Verlagerung von Logistikflächen an den Stadtrand.
- Alle diese Veränderungen verschärfen Ziel- und Nutzungskonflikte, auch unter Einbeziehung ökologischer Forderungen, wobei vor allem eine Zunahme des Straßengüterverkehrs zu erwarten ist (+ 23 % in NÖ bis 2030 gegenüber 2008, bzw. + 100 % in den umliegenden östlichen Nachbarländern gegenüber 2005).

Alle diese Ziel- und Nutzungskonflikte erschweren eine langfristige Güterverkehrsplanung und erfordern zeitgerechte Maßnahmen.

Konzeptentwicklung

Mobilitätskonzepte konkretisieren Ziele und Maßnahmen, auch auf regionaler Ebene, und haben einen effizienten, nachhaltigen Güterverkehr zum Ziel. Auszugehen ist dabei von:

- Datengrundlagen und Prognosen,

- einer integrierten Planung für den Güter- und Personenverkehr,
- einer Abstimmung mit der Raum- und Verkehrsplanung,
- einer Verkehrsreduktion bzw. einer Verkehrsverlagerung ohne Qualitätsverlust,
- konkreten Maßnahmen inklusive messbarer Ziele,
- Verbindlichkeit und realen Durchsetzungsmöglichkeiten.

Es muss zu einer gemeinsamen regionalen Logistik- und Güterverkehrsstrategie als Handlungsrahmen kommen, wobei der räumliche Bezugsraum über Wien hinaus das Umland in NÖ bis Tulln, Stockerau, Wolkersdorf, Gänserndorf, Fischamend, Baden umfasst und entlang der bestehenden Verkehrsachsen ausgreift nach Hollabrunn, Mistelbach, Bruck a. d. Leitha und Wr. Neustadt. Eine Verknüpfung von Citylogistik und Regionallogistik, die dazu nötigen Kooperationen, wie intermodale Lösungen sollen eine weitere Zunahme des Straßengüterverkehrs hintanhaltend, was als Anforderung gilt.

Zur Unterstützung der Konzeptentwicklung und zur Steuerung und strategischen Ausrichtung des Projekts wurde ein Projektbeirat von einigen Experten eingerichtet. Weiters gibt es einen größeren Stakeholder Board, dessen Kerngruppe ca. 20 Experten umfasst, während die Gesamtheit viele Betroffene einschließt.

Prozessstruktur

Die 1. Phase zur Erstellung des Konzepts umfasst die Stakeholderbefragung. Es wurden von April bis Oktober 2017 285 Stakeholder per Onlinebefragung mit einer Rücklaufquote von 159 Antworten (= 56 %) angesprochen, dazu weiters in ausführlichen Interviews 20 Experten der Logistik befragt. Die angesprochenen Firmen sind zu 32 % aus dem Bereich Logistik (Frächter, Spediteure, Lagerhalter, Kurierdienste), zu 37 % aus der übrigen Wirtschaft (Handel, Handwerk, Gewerbe, Industrie, Gastronomie) und zu 17 % aus weiteren Sparten (Bau, Infrastruktur, Behörden, Planung). Der Rest betrifft den Personenverkehr, die Verkehrssteuerung und Technologiebereiche. Es sollte die Stimmung der Befragten und deren Probleme erkundet werden.

Als Ergebnisse der Befragung liegen vor:

- Zwei Drittel können sich (eher) nicht vorstellen, mit weniger Verkehr ihre Leistungen in gleicher Qualität zu erbringen;
- 9 von 10 der Befragten erwarten eine Zunahme des Güterverkehrs bis 2030;
- Nur jeder Dritte erwartet sinkende CO²-Emissionen im Logistikbereich in Wien und NÖ.

Nutzungsprobleme sind für die Stakeholder eine Realität, deren Lösung wurde als eine der Zielsetzungen im Projekt bestätigt:

- 4 von 5 der Befragten haben regelmäßig Nutzungsprobleme im fließenden und ruhenden Güter- und Individualverkehr;
- Nutzungsprobleme betreffen vor allem die Bereiche Stau, Parken und Ladezonen (in der Reihenfolge ihrer praktischen Bedeutung);
- Auch Organisationen (z. B. Vertretungskörperschaften) aus dem Bereich Logistik sind am stärksten von Nutzungsproblemen betroffen;
- Organisationen mit Sitz und (Haupt-)Tätigkeitsbereich in unterschiedlichen Bundesländern sind am stärksten von Nutzungsproblemen betroffen.

Die Interviewergebnisse mit Experten haben die folgenden Entwicklungen, Trends und Technologien ergeben, welche den Güterverkehr bis 2030 wesentlich beeinflussen werden:

- Neue Geschäftsmodelle, wie die effiziente Nutzung von Ressourcen, neue Kooperationsformen, Regionalisierung;

- E-Commerce und Probleme der „last mile“, wie Atomisierung der Sendungsgrößen, offene Paketboxen und Multichannel-Lösungen (stationärer Handel, aber auch mit E-Commerce);
- E-Mobilität und alternative Antriebe, darunter LKW mit E-Antrieb, Fragen der Ladestationen und Infrastruktur sowie die „Kleinmobilität“ mit Mini-Kraftfahrzeugen und Lastenrädern;
- Digitalisierung und Innovation, insbesondere die Digitalisierung des Güterverkehrs und digitale Marktplätze samt Agentensystemen, Datenverfügbarkeit und Datenqualität;
- Konkurrenz um Raum und Infrastruktur, im Vordergrund stehen dabei die nötigen Logistikflächen und immer relevanter wird die Nähe der Logistikstandorte zur Stadt.

Um nun die Projektziele bis 2030 erreichen zu können, identifizieren die befragten Interview-Partner die folgenden Handlungsfelder als solche mit dem größten Einfluss:

- Restriktionen und Subventionen, die als regulative Maßnahmen nur als Steuerungselemente, nicht aber als fiskalische Einnahmequellen konzipiert sein dürfen;
- Planung und Sicherung von Logistikflächen, denn es werden mehr Flächen zur Zustellung erforderlich sein, es braucht den nötigen Raum für Halte- und Ladetätigkeiten;
- Kooperative Standort-/Hub-Entwicklung: Die Konzentration und Steigerung von Wertschöpfungstiefen in den Knoten/Hubs verbunden mit einem weiter steigenden Verkehrsaufkommen brauchen Platz, der möglichst gemeinsam beschafft werden soll;
- Last-Mile: Die Atomisierung der Sendungen und die Zunahme der Bevölkerung lässt das Güterverkehrsaufkommen progressiv steigen, ein Problem, dem man sich frühzeitig stellen muss;
- Verkehrstelematik: Diese neuen Technologien können die Verkehrsströme besser lenken, gestalten und regulieren, was Erleichterung bringen soll.

Die Befragungen liefern ein ganzheitliches, stimmiges Bild zu den größten Hebeln für künftige Verbesserungen, wobei die Teilnehmer der Online-Befragung, also die in der Wirtschaft an vorderster Front Tätigen, wie auch die per Interview intensiv eingebundenen Experten im wesentlichen keine unterschiedlichen Maßnahmen zur Verbesserung in der Logistik in Wien und dem angrenzenden Niederösterreich sehen. Die gemeinsam gesehene Maßnahmen sind (in der Rangfolge ihrer Bedeutung):

- Einsatz neuer Technologien bei Fahrzeugen und Verkehrsmittel,
- Last Mile-Lösungen,
- Kooperative Standort/Hub-Entwicklung,
- Raumplanung,
- Planung und Sicherung von Logistikflächen.

Von den Experten werden noch zusätzlich für bedeutsam gehalten:

- Kapazitätsprobleme im Straßen- und Schienenverkehr,
- Restriktionen und Subventionen,
- Verkehrstelematik.

Die auf Befragungen gestützte erste Phase des Prozessverlaufs ist abgeschlossen und die Ergebnisse sind im Internet veröffentlicht unter „Logistik 2030.at“. Noch weiter bearbeitet werden nun in Arbeitsgruppen, gestützt auf die mit den Stakeholdern aufgebauten Kontakte, die **Handlungsfelder**, wobei als Gruppen auseinander gehalten werden die

Bereiche der Lieferungen an private Kunden und an das Handwerk (Business to Customer/B2C) sowie die Lieferungen an Geschäftskunden (Business to Business/B2B). Dieser Bereich der Handlungsfelder soll bis Mai 2018 abgeschlossen sein. Als Themen stehen hier in Bearbeitung:

- (Mikro-) Hubs,
- Last Mile,
- Technologie,
- Flächen,
- Rechtsfragen.

Als Ziele dieser Tätigkeiten liegen vor:

- Lösung der Nutzungskonflikte,
- Einsparung von CO²,
- Verkehrsreduktion,
- Logistik- und Verkehrskonzept,
- Pilotprojekte.

Die Arbeit hinsichtlich der Handlungsfelder geht aus von den Kunden und deren Bedürfnissen, betrifft die Fahrzeuge, auch solche, die sich erst in Entwicklung befinden, beschäftigt sich mit den wichtigsten Güterarten und behandelt schließlich taugliche logistische Methoden (Lieferung zentral, dezentral, gestaffelt usw.). In all diesen Tätigkeiten sind vor allem die diversen Stakeholder, also Betroffene, eingebunden.

Noch 2018 soll die 2. Phase des ganzen Prozesses gestartet werden, nämlich die **Entwicklung von Szenarien**.

Experten sollen unterschiedliche Szenarien entwickeln, die dann von Arbeitsgruppen, wieder unter Einbindung der Stakeholder, in Bearbeitungsfeldern einer weiteren Bearbeitung und Vertiefung unterzogen werden. Diese Arbeit soll bis April 2019 erledigt sein und schließlich in einen **Aktionsplan** münden, welcher bis Oktober 2019 erstellt sein soll. Beide Wirtschaftskammern für Wien und für NÖ werden dann diesen Aktionsplan vertreten, ihren Mitgliedern zur Anwendung empfehlen und vor allem auf überbetrieblicher Ebene die sicher nötigen Voraussetzungen initiieren und fördern. Man kann dem Vorhaben nur allen nötigen Erfolg wünschen und dem kooperativen Vorgehen von Wien und NÖ auf der Ebene der beiden Wirtschaftskammern eine Wirkung als leuchtendes Beispiel in gleicher Weise wünschen.

Auftraggeber der konzeptiven Arbeit und der einzelnen Durchführungsschritte sind die beiden Wirtschaftskammern für Wien und für NÖ, externe Auftragnehmer sind die Beratungsfirmen Denkstatt und E Consult.

Der Vortrag wurde sehr beifällig aufgenommen und in der Diskussion wurde die Initiative der beiden Kammern als beispielhaft hervorgehoben. Dkfm. Harald Bollmann, selber bedeutender Kammerfunktionär, bedauerte in seinem Diskussionsbeitrag das Verschwinden verschiedener Bahnhöfe im Wiener Stadtgebiet, die für Wohnbauten großflächig freigemacht worden sind und wo alte Logistikstandorte beseitigt wurden und sogar neue Plätze gefunden hätten. Der Franz Josefs Bahnhof wurde als letzte derartige Möglichkeit bezeichnet. Für den Personenverkehr wurde ein moderner, neuer Fern-Busbahnhof gefordert, für welchen als Standort der Autobahn-Verteilerkreis in Favoriten (Grenzgasse) seitens der Stadtplanung vorgesehen ist, wogegen aber der Bezirk politisch einhellig Stellung nimmt. Das Passagieraufkommen eines derartigen Fernbahnhofs beträgt 27 Mio. Personen pro Jahr, was mehr als das Passagieraufkommen des Flughafens Salzburg ist. Mehrere Beiträge plädieren für einen Fernbusbahnhof beim Hauptbahnhof, (Waldmann-

Gründe), weil dort die bessere Verkehrsverknüpfung möglich ist, die Busse aber weiter durchs eng verbaute Gebiet zu fahren haben. Es wird die Konzentration von zu viel Kraftfahrzeug-Verkehr auf der Südautobahn (A2) im Wiener Bereich kritisiert und zur Entflechtung die Einmündung der Burgenland-Autobahn (A3) in der ursprünglich geplanten Form über Himberg und entlang der Ostbahn zur Südost-Tangente verlangt. Lösungen für das Problem der „last mile“ werden gesehen in Klein-Containern, die in der Stadt auf öffentlichem Grund kurzzeitig abgestellt werden können und von wo Endzustellungen im kurzem Weg erfolgen könnten.

Vergleichsweise intensiv wurde die beabsichtigte Verlängerung der russischen Breitspurbahn von Kosice/Slowakei in den Wiener Raum diskutiert, weil damit ein neuer Verkehrsstrom entstehen wird, der für den Wiener Zentralraum belastend sein kann. Aktuell wurde am Tag des Vortrags im Ministerrat ein befürwortender Bericht des Verkehrsministers zur Breitspurbahn von der Regierung zur Kenntnis genommen und als Endpunkt dieser Breitspur-Bahnstrecke (und Umladebahnhof bzw. Logistikstandort) Parndorf im Nordburgenland bekannt gegeben. Von einem unnötigen Vorhaben (Container aus China kann man leicht umladen!) über den militärischen Aspekt, dass russische Panzer rasch direkt bis in den Wiener Raum transportiert werden können und die Chinesen nur den eigenen Vorteil sehen würden bis zu begründeten Argumenten für dieses Vorhaben mit einer Stärkung der weiträumigen logistischen Bedeutung des Wiener Raumes war alles zu diesem Thema zu vernehmen. Insgesamt war das Auditorium von der Veranstaltung sehr angetan!

Dr. Karl Frohner
24. Februar 2018