



KURT KEINERATH

LOGISTIK.

MITTWOCH, 19. JUNI 2024

EINE PRODUKTION DER MEDIAPRINT



Innovative Technologien in der Logistik

SHUTTERSTOCK/POPIKA

Die Logistik der Gegenwart ist im Wandel begriffen. Das Ziel der Klimaneutralität macht ein Überdenken der etablierten Mobilitätsformen und Logistiksysteme nötig. Dazu kommt der Arbeitskräftemangel als weitere Herausforderung **SEITEN 9, 10, 12, 19**

Alte Tugenden bleiben auf der Strecke

Die Leistungsgerechtigkeit scheint in Österreich total aus dem Blickfeld geraten zu sein. Eine alte Forderung der Wirtschaft, dass Fleiß und Leistung steuerlich honoriert gehörten und nicht zusätzlich geschröpft werden, geht der Regierung an den Ohren vorbei. Umverteilung nach populistischen Prinzipien feiert fröhliche Urständ. Besserverdiener, Reiche, die oft schon von der Ausbildung her mehr in sich investiert haben, sollen zur Kassa gebeten werden. Die Stimmung, die unterm Strich bleibt, ist, dass sich einerseits Leistung nicht auszahlt, andererseits auch ohne viel Leistungsbereitschaft eh für jedermanns Auskommen einigermaßen aufgekommen wird. Damit wird man uns noch mit vielen schönen Steuerideen beglücken. - GS -

Digitale Automatische Kupplung

Die Verkehrsminister von Österreich, Deutschland und der Schweiz sind sich einig: Der europäische Schienengüterverkehr muss modernisiert werden. Dazu bedarf es der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK), mit der Güterzüge effizienter zusammengestellt werden und die Güter somit schneller ans Ziel kommen. **SEITE 15**

Infrastruktur lähmt Schienengüterverkehr

Das längst überfällige „Zielnetz 2040“ der deutschen Bahn enthält für den Bahngüterverkehr existentielle Weichenstellungen, doch die Medaille hat auch eine Kehrseite - und das nicht nur kurzfristig: In zwei Jahren wird nämlich die Hauptverbindung der österreichischen Wirtschaft zu den Nordseehäfen Ham-

burg, Bremen, Rotterdam, Antwerpen zweimal für je fünf Monate total gesperrt. Es werden daher rund 28 Prozent der Güter über den für Containertransporte wichtigsten Verkehrsträger Schiene nicht mehr von beziehungsweise nach Deutschland transportiert werden können. **SEITE 2**

Vorreiter bei emissionsfreien Lösungen

Die erweiterte Produktpalette und die industrielle Serienproduktion von Brennstoffzellen-Transportern tragen dazu bei, die Position von Stellantis als unangefochtener Marktführer für emissionsfreie Nutzfahrzeuge in Europa zu festigen. Das Unternehmen präsentierte sein vollständig erneuertes Transporter-Portfolio. **SEITE 20**

HERMIES

WIRTSCHAFTS.PREIS

Wir suchen das „LOGISTIK-Unternehmen“ in den Bereichen:
Wirtschaft | Employer Branding | Klimaschutz
Das Einreichformular und weitere Details finden Sie unter: www.hermes-wip.at


Faktencheck

 VON **CHRISTIAN SPENDEL** –
 PRÄSIDENT VON LKW FRIENDS ON THE ROAD


Seit ich mich mit dem Thema Transport & Verkehr beschäftige, wird mir von der österreichischen Politik eingetrichtert, dass eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene unbedingt umgesetzt werden muss. Vielleicht erinnern Sie sich noch an einen TV-Werbespot aus dem Jahr 1999, in dem ein gewisser Sir Roger Moore im Auftrag der ÖBB in einem Cabrio über die Landstraße fuhr und die vor ihm fahrenden LKWs per Knopfdruck auf die Rollende Landstraße beamt? Wenn nicht, kann ich Ihnen das Video gerne zusenden. Der Slogan lautete damals: „In den kommenden Jahren investieren die ÖBB Milliarden, um die LKWs von der Straße zu holen – und das ist erst der Anfang“. Korrekterweise hätte man damals sagen müssen: „Der Steuerzahler investiert Milliarden in die ÖBB“. Dass in den letzten 25 Jahren mehr Schienen und Bahnhöfe abgerissen als neu gebaut wurden, braucht an dieser Stelle nicht erwähnt zu werden. Seit 1995 wurden insgesamt 29 regionale Zugverbindungen mit einer Länge von 665 Kilometern eingestellt und damit 230 Bahnhöfe aufgelassen, berichtete im Herbst letzten Jahres eine Studie des T3 Transportation Think Tank und des Wuppertal-Instituts im Auftrag von Greenpeace. Aber was soll's, es geht ja um die höhere Sache, um die edlen Absichten der Guten.

Und wenn man sich fragt, warum? Warum wurde die Schieneninfrastruktur nicht ausgebaut, warum wurden in Österreich zwischen 230 Bahnhöfen die Gleise herausgerissen? Europaweit waren es sogar 13.700 Kilometer Bahnstrecke, die „vorübergehend oder dauerhaft“ stillgelegt wurden. Die ÖBB selbst begründet dies mit dem vom BMK auferlegten Gebot der Wirtschaftlichkeit. Wenn eine Regionalbahn nicht kostende-

ckend arbeitet, wird sie eingestellt. Ok, das leuchtet ein. Oft wohnen einfach zu wenige Menschen entlang der Bahnstrecken und das erklärt auch, warum 2010 auf einem Viertel aller ÖBB-Strecken nur 3,5 % Fahrgäste unterwegs waren. 96,5 % Geisterzüge, das ist wirklich erschreckend. Im Güterverkehr sieht es nicht anders aus. Ein Beispiel für gelungene Instandhaltung hingegen findet sich im Lavanttal. Zwischen Zeltweg und Wolfsberg wurde 2017 der Personenverkehr eingestellt, der Güterverkehr rollt weiter. Und warum rollt er? Weil sich hier entlang der „Strada del Legno“ neben einer der größten Papierfabriken ein Sägewerk an das andere reiht und deshalb große Mengen Holz von Diesellokomotiven über den Obdacher Sattel gezogen werden.

ÖBB Schienenersatzverkehr Seitens der Bahnbetreiber, der Politik und vieler Medien wird aber vor allem der LKW für die Situation verantwortlich gemacht. Der LKW sei zu billig, ohne echte Kostenwahrheit und zudem massiv klimaschädlich unterwegs. Dass das alles so nicht stimmt, habe ich in meinen Gastkommentaren schon mehrfach aufgezeigt. Erinnern Sie sich an meine Faktenchecks zur Abgasrückführung, zur Motorentechnik und zum Lkw als Systemerhalter. Was oft und gerne von den Guten verschwiegen wird, ist die Tatsache des Schienenersatzverkehrs. Was die meisten mit dem Umstieg auf den Bus verbinden, ist im Güterverkehr ein ganz anderes Thema. Leider gibt es dazu keine Zahlen, da diese nur bei der ÖBB bekannt sind. Aber es sind jährlich tausende Tonnen, die im Auftrag der ÖBB per LKW auf der Straße transportiert werden. Das sind Mengen, die eigentlich auf der Schiene abtransportiert werden sollten, aber aufgrund eigener



WIEN/CONT/DAVIDBOHMANN

Leistungsprobleme (Baustellen entlang der Strecke, zu wenig freie Slots, zu wenig Lokführer, zu wenig Waggons etc.) auf die Straße verlagert werden (müssen).

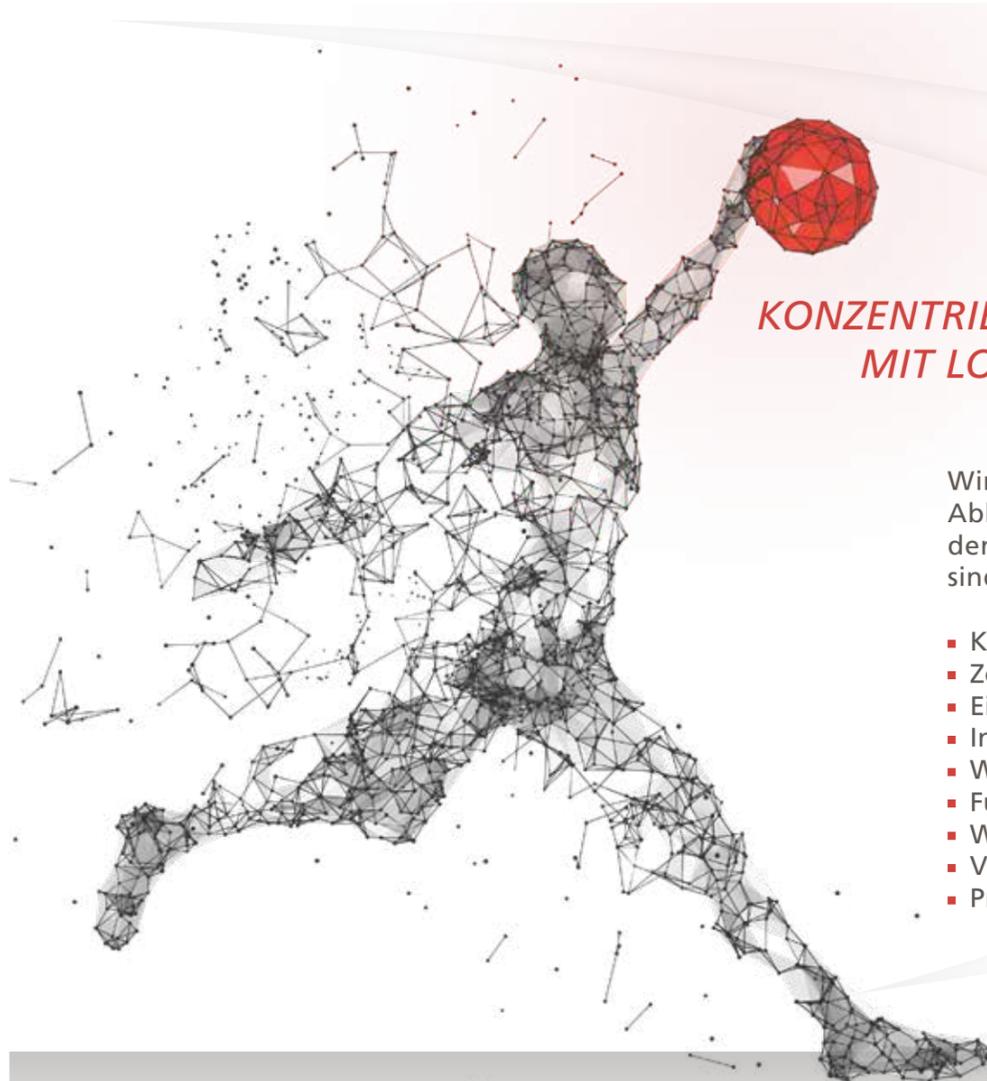
Verlagerung auf LKW Besonders interessant wird es ab 2025, wenn in Deutschland eine Generalsanierung der Schieneninfrastruktur geplant ist, die bis 2030 dauern soll. Im Verlauf der Bahnstrecke über den Eisenbahngrenzübergang Passau ist eine zehnmonatige Vollsperrung vorgesehen. Immerhin werden knapp 2/3 der importierten und exportierten Bahntonnagen über Passau abgewickelt. Wir sprechen hier von 140 Güterzügen pro Tag, die nur teilweise umgeleitet werden können. 40 Güterzüge fallen ganz aus. Im Containerverkehr aus Österreich von/nach Hamburg sind es sogar 98%, die (noch) über die Schiene abgewickelt werden. Aber das ist ja alles kein Problem, denn der LKW steht ja allzeit bereit, wenn man ihn braucht, oder? Ja, klar. Aber ich kann mir schon vorstellen, was die Statistiker 2027 berichten werden. Ich sehe schon die Schlagzeile vor mir: „Lkw-Verkehr hat wieder massiv zugenommen - Maßnahmen zur Eindämmung unbedingt erforderlich“.

Verstehen Sie jetzt, worauf ich hinaus will? Nicht umsonst heißt dieser Gastkom-

mentar „Faktencheck“. Es wird einfach immer weniger nach den Hintergründen gefragt. Politik und Medien greifen ein Thema auf und das gemeine Volk ist nur noch an den Überschriften orientiert, sagen wir es ist „TikTokisiert“. Das Wort stammt nicht von mir. Auch der Deutsche Kulturrat verwendet es in seinem Appell, dass die Demokratie durch eine zunehmende Dialogunfähigkeit und den Rückzug in die sozialen Medien gefährdet ist und die gesellschaftliche Wahrnehmung bei der Informationsbeschaffung verengt wird und teilweise eine Radikalisierung drohe.

Faktencheck gefordert Und vielleicht tut es ja der Umwelt gut, wenn ab 2025 Millionen Tonnen von der Schiene auf die Straße verlagert werden? Wer weiß schon so genau, woher der Bahnstrom kommt und welche Umweltbelastungen bei seiner Erzeugung entstehen. Beim Lkw wissen wir das ziemlich genau. Wenn der dann vielleicht noch mit HVO100 oder anderen synthetischen Kraftstoffen fährt, bin ich mir zu 100% sicher, dass das umweltfreundlicher ist als eine Taurus-Lok, die pro Stunde 6,4 Megawatt Strom verbraucht. Ein Zwei-Personen-Haushalt verbraucht etwa 3,5 Megawatt pro Jahr.

WERBUNG



KONZENTRIEREN SIE SICH AUF DAS WESENTLICHE. MIT LOGISTIK-OUTSOURCING VON LOGSERV.

Wir verbinden, was zusammen gehört. Wirtschaftliche Abläufe und effiziente Transporte sind heute wichtiger denn je. Als Full-Service-Spezialist für industrielle Logistik sind Ihre Herausforderungen bei uns bestens aufgehoben.

- Kontrakt- und Projektlogistik
- Zolldienstleistungen
- Eisenbahn-Sicherungstechnik und -Bautechnik
- Instandhaltung Lokomotiven und Waggons
- Werkstätten Schwer- und Sonderfahrzeuge
- Fuhrparkmanagement
- Werksinterne Logistik
- Verkehrsakademie
- Private Eisenbahntraktion via **CargoServ**

Logistik Service GmbH, Lunzer Straße 41, A-4031 Linz
 Tel: +43-732-6598-2000, E-Mail: office@logserv.at

www.logserv.at

LogServ
 Logistik Service GmbH

Logistik in Bewegung.