

## Logistikzentren in den Städten

**Fortsetzung von Seite F1**  
nimmt für die Erweiterung seiner Logistikfläche in Linz sieben Millionen in die Hand, um nur einige Beispiele zu nennen.

Wobei Österreich noch einiges aufzuholen hätte. In Deutschland betrug 2018 allein das Transaktionsvolumen bei Distributions- und Umschlagszentren 6,8 Milliarden Euro, berichtete Bodo Hollung, Geschäftsführer von IIP Invest, Anfang Juni auf der Münchner Fachmesse Transport Logistic. Für Investoren seien die Zukunftsaussichten durchaus gut, meint der Experte. Wesentliche Veränderungen könnte in zehn oder mehr Jahren die Neue Seidenstraße bringen: „Durch würden Regionen, die Investitionen bisher nicht auf dem Zettel hatten, an Attraktivität gewinnen“, prognostiziert Hollung. Das würde auch auf Österreich zutreffen, vor allem wenn die von der Wirtschaftskammer forcierte Verlängerung der transalpinen Eisenbahn Realität wird. Im Großraum Wien entsteht dann ein riesiger Logistikhub. Mit Anrainerproblemen darf gerechnet werden.

**IMPRESSUM: FOKUS LOGISTIK**  
Der Schwerpunkt wurde von der Spezialredaktion unabhängig von Werbekunden erarbeitet.  
**Redaktion:** Erich Ebenkofler  
**Anzeigen:** anzeigenleitung@dielipresse.com  
**Telefon:** 01/51414-535  
**E-Mail:** erich.ebenkofler@dielipresse.com

## Weg vom Abstellgleis

**Güterverkehr.** Mit smarten Güterwaggons und einer intelligenten Einsatzplanung will die Bahn ihre Wettbewerbsposition gegenüber Lkw-Transporten stärken.

VON MICHAEL LOIBNER

**D**er Güterverkehr per Bahn ist mit angezogener Bremsse unterwegs: 105,3 Millionen Tonnen Fracht wurden laut Statistik Austria im Vorjahr auf Österreichs Schienen transportiert. Das hört sich zwar beeindruckend an, bedeutet aber, dass nicht einmal ein Drittel aller Transportgüter gelangt, wie Robert Woppel vom Fachverband Schienenbahnen betont. Das vom Fachverband ausgerichtete und politisch akkordierte Ziel, diesen Anteil in den kommenden fünf Jahren auf zumindest 40 Prozent zu steigern, klingt ambitioniert und wäre – auch aus ökologischer Sicht – erstrebenswert, zumal Experten davon ausgehen, dass der Gesamtgüterverkehr in Europa in den nächsten zehn Jahren um rund 30 Prozent zunehmen wird. Der Wiener Logistikforscher Georg Brunnhaller erwartet allerdings, dass der Großteil davon auf der Straße stattfinden wird – außer es gelingt, den Transportweg Schiene attraktiver zu machen. Wie?

### Sensortüberwachung

Der Bahnverkehr müsse auf den Zug der Zeit aufspringen, „smart“ werden und damit den Technologievorsprung der Lkw, bei denen beispielsweise die digitale Sensordatenverfolgung zum Standard gehört, weitmachen. Derzeit sei der Bahntransport jedoch „auf dem Entwicklungsstand



Die Gütertransporte der Rail Cargo Group (RCG) sollen klimafreundlicher „smarter“ werden.

1970er-Jahre“, attestiert man beim Grazer Technologiespezialisten P/M. Das Partnerunternehmen des Mobilitätsclusters AC Styria hat daher schon einiges auf Schiene gebracht, um diesem Missstand abzuhelfen. Im Fokus steht dabei unter anderem die Verbesserung der Einsatzplanung für die Waggons, die den Auftraggebern Zeit und Geld spart. „Eine optimale Auslastung der Ressourcen ist unabdingbar“, sagt auch Sebastian Steiner, verantwortlich für Digitalisierung bei Rail Cargo Group, dem Güterlogistik-Zweig der ÖBB. So wurde ein Tool entwickelt, das die Waggonvorbereitung automatisiert, indem die Funktionstüchtigkeit der Bremsen mittels Sensoren erfasst wird. „Damit entfällt das manuelle Überprüfen, das bis zu einer Stunde dauern kann“, fasst P/M-Geschäftsführer Martin Joch zusammen. Ein weiterer Sensor checkt das Gewicht der Ladung. Das soll verhindern, dass aus Angst vor

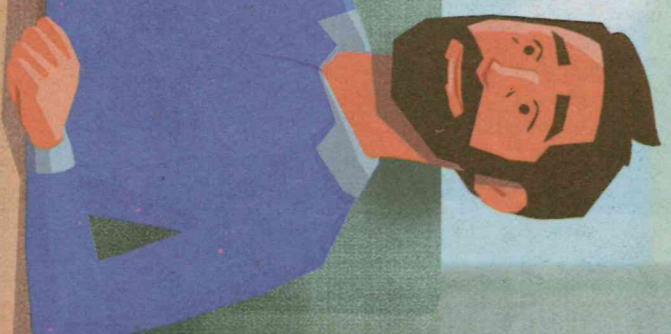
Überladung das zulässige Maximalgewicht nicht ausgenutzt wird und zum Transport der vorgesehenen Güter mehr Wagen geführt werden als nötig. Zudem wird der Zustand der Wagen überwacht. Damit wird die Wartung nicht mehr routinemäßig nach einer gewissen Kilometerleistung fällig, sondern nur dann, wenn ein Wagen tatsächlich wartungsbedürftig ist. Unnötige Stehzeiten entfallen, die Sicherheit wird erhöht. „Nicht zuletzt kann der Standort eines jeden Wagens per Satellitennavigationsystem eruiert werden“, erläutert Joch. Damit soll unter anderem der „Waggonschwund“ der Vergangenheit angehören. „Beim erneuten Zusammenstellen von Zügen passiert es mitunter, dass Wagen verloren gehen und man nicht weiß, ob sie vielleicht irgendwo in Europa auf einem Rangiergleis stehen“, kennt Rail-Cargo-Sprecher Bernhard Rieder das Problem. Auch andere Unternehmen

des steirischen Mobilitätsclusters helfen mit, die Weichen in Richtung „smart logistics“ zu stellen.

**Transportplanung via Big Data**  
Die Forschungsgesellschaft Fraunhofer Austria will durch den Einsatz künstlicher Intelligenz erreichen, dass Transportkapazitäten besser geplant werden können. „Damit werden die Vorlaufzeiten reduziert und die Verfügbarkeit der Wagen zum richtigen Zeitpunkt erhöht“, erklärt Projektleiter Karl Ort. Derzeit sei man dabei, Daten zu sammeln, bis Ende nächsten Jahres hofft man, Ergebnisse vorweisen zu können. Die Rail Cargo, die mit rund 13.700 Waggons einen Marktanteil von jenseits der 70 Prozent auf dem heimischen Schienentransportsektor einfließt, hat sich zum Ziel gesetzt, im Endausbau ihren gesamten Fuhrpark „smart“ auszurüsten. Derzeit sind 300 mit Sensoren versehene Testwaggons im Einsatz.

# Click. Ship. Done!

**connect 4.0 – die Sofortlösung für Ihre Logistik**



**DB SCHENKER**

**Unsere neue Online-Plattform ist da!**  
Sofortige Angebote. Sofortige Buchungen. Die Direktlösung für Ihr Unternehmen.

**Mit connect 4.0 wird Logistik zum Kinderspiel.**

**Erhalten Sie ein sofortiges Angebot und buchen Sie einfach und schnell online. Der Lieferungsstatus Ihrer Land-, Luft-**

**connect 4 land:** Versenden Sie Ihre Transportpaletten mühelos durch ganz Europa!  
**connect 4 air:** Verwalten Sie Ihre Sendungen online. Unsere Spezialisten für Luftfrachtverkehr in der ganzen Welt erledigen den Rest für Sie.  
**connect 4 ocean:** Erhalten Sie in Echtzeit Zuanahe zu Tür-zu-Tür-Angehöfen.

