

Verkehr

INTERNATIONALE WOCHENZEITUNG SEIT 1945

ONDOT
SOFTWARE SOLUTIONS

moderne, flexible
& verständliche
Lager- &
Versandsoftware
shippingNET



Foto: Shutterstock / Everyphoto Studio

Jetzt das Richtige tun

Im Verkehrsbereich, und besonders im Gütertransport, hat die **neue Bundesregierung** ambitionierte Ziele vor Augen. *Verkehr* hat das Programm eingehend analysiert.

von **Josef Müller**

Die neue Bundesregierung gibt kräftige Lebenszeichen von sich. Im Verkehrsbereich zeigt sie sich kontinuierlich und stellt ambitionierte Ziele vor. Was sie in den kommenden fünf Jahren vorhat, ist ab Seite 165 im Regierungsprogramm nachzulesen. Auf insgesamt 210 Seiten umfasst das Arbeitsprogramm Themen wie klimaschützenden Güterverkehr, Intermodal-Verkehr, Verkehrspolitik, Luftfahrt sowie Wasserstraßen und Schifffahrt. Die geplanten Vorhaben betreffen praktisch alle Verkehrsträger, wobei der Schieneninfrastruktur und dem Bahngüterverkehr ein besonderer Stellenwert eingeräumt wird. So werden alle bestehenden Mobilitätsmasterpläne mit einem Zeithorizont bis 2030 überarbeitet und an

aktuelle Entwicklungen angepasst. Ein wesentliches Ziel ist laut Regierungsprogramm, Österreich als zentrale Drehscheibe im europäischen Bahnverkehr zu etablieren. Dafür bleibt das bewährte Schienen-Infrastruktur-Finanzierungsmodell erhalten. Der Rahmenplan zur Weiterentwicklung des „Zielnetzes 2040“ wird evaluiert, um Wirksamkeit, Mittelverwendung sowie Krisen- und Klimaresilienz zu optimieren.

Die Verlagerung bleibt eine Priorität

Die kontinuierliche Finanzierung des ÖBB-Rahmenplans für den Ausbau und Erhalt der Infrastruktur bleibt weiterhin gesichert. Zudem wird ein regelmäßiger Transparenzbericht zur Nutzung der Mittel sowie zu regionalen wirtschaftlichen und klimatischen Effekten erstellt. Ein verstärkter

Dialog mit den Nachbarländern soll die Stabilität des Verkehrs und insbesondere der Ost-West-Verbindung über das Deutsche Eck sichern. Die derzeit gewährten öffentlichen Subventionen zugunsten des Bahngüterverkehrs werden fortgesetzt und sollen helfen, mehr Güter auf die Schiene zu verlagern. Die Verlagerung des Güterverkehrs bleibt eine Priorität der neuen Bundesregierung. Die Zusammenarbeit mit Deutschland und Italien wird intensiviert, und der Ausbau des Nordzulaufs zum Brennertunnel auf deutscher Seite wird vorangetrieben. Auch die Einführung des einheitlichen europäischen Zugsteuersystems ETCS soll forciert werden, um Kapazitäten effizienter zu nutzen und den Betrieb grenzüberschreitend zu erleichtern.

FORTSETZUNG AUF SEITE 2

GRÜNE SEITE

Wie Finnland die eFuel-Transformation antreibt
Seite 3

SCHWERPUNKT

Heinrich Juritsch (LTE), Clemens Först (ÖBB RCG) und Markus Schinko (CargoServ) über Entwicklungen im EVU-Sektor
Seiten 4 und 5

SCHWERPUNKT

Das Binnenschiff wird immer wichtiger für die Rohstofflogistik
Seite 6

BEILAGE

Neue Bahn

Editorial



BAHN FREI

von Muhamed Beganović

Diese Ausgabe ist ziemlich bunt gemischt. Es gibt die Geschichte über Finnlands eFuel-Produktion (Seite 3), Berichte über Entwicklungen im EVU-Bereich (Seiten 4 und 5), die Story über die Rohstofflogistik (Seite 6) und einen Nachbericht eines interessanten „Alpine Retreats“ (Seite 7).

Aber das ist noch nicht alles: Josef Müller hat sich für unsere Beilage „Neue Bahn“ intensiver mit den Bahnen beschäftigt und dafür unter anderem mit dem neuen Präsidenten des Verbandes der Bahnindustrie, Christian Diewald (den die meisten als Geschäftsführer von Stadler Rail Austria kennen), über Herausforderungen, Chancen und Zukunftsperspektiven der Bahnindustrie gesprochen. Ich wünsche Ihnen eine spannende Lektüre!

FORTSETZUNG VON SEITE 1

Förderprogramme für den Schienengüterverkehr werden langfristiger und unbürokratischer konzipiert. Gleichzeitig wird die Digitalisierung vorangetrieben, etwa durch die Einführung digitaler Kupplungssysteme. Die Regierung bekennt sich auch explizit zum Ausbau von Regional- und Nebenbahnen. „Diese werden als wesentliche Elemente der Mobilitätswende betrachtet“, liest man im Regierungsprogramm.

Auch Straße, Luftfahrt und die Binnenschifffahrt im Fokus

Im Straßengüterverkehr gibt es klare Ansagen: Die neue Regierung wird Bestrebun-

gen unterstützen, das Gewichtslimit bei Verwendung von kranbaren Sattelauflegern auf 41 Tonnen anzuheben. Eine klare Absage gibt es aber für die von der Logistikbranche geforderten Lang-Lkw: „Keine Giga-Liner auf Österreichs Straßen und Einsatz auf allen Ebenen zur Verhinderung der Umgehung der gesetzlichen Rahmenbedingungen für Lkw-Transporte durch den Einsatz von Klein-Lkw im Transitverkehr“. Lkw-Abfahrverbote auf niederrangige Straßen werden beibehalten und verstärkt kontrolliert.

Die Regierung betont die strategische und volkswirtschaftliche Bedeutung des Luftfahrt-Standorts Österreich und des Wiener Flughafens. Die Donau als Wasserstraße und deren Instandhaltung stehen für

die Regierung aber genauso auf der Agenda wie die Koordination bei der Umsetzung der europäischen Strategie für den Donauraum. Der Nationale Aktionsplan Donauschifffahrt bleibt auf dem Tisch und wird zu einem integrativen Aktionsprogramm Donau weiterentwickelt. Generell soll eine umfassende Strategie für den Logistikstandort Österreich entwickelt werden, die sowohl den wirtschaftlichen Interessen der Transportbranche als auch dem Klimaschutz gerecht wird.

Die Branche freut sich über die Ankündigungen

„Den Regierungsverhandlern ist es nicht nur gelungen, einige wichtige Maßnahmen für die Unternehmen insgesamt, sondern auch etliche, für die Verkehrsbranche sehr relevante Punkte im Regierungsprogramm zu verankern“, zeigt sich Alexander Klacska, Obmann der Bundessparte Transport und Verkehr in der Wirtschaftskammer Österreich, erfreut. Zufrieden zeigt er sich auch mit den geplanten bürokratischen und finanziellen Entlastungen. „Hier sind die geplante Lohnnebenkostensenkung sowie die Streichung der NoVA für Klein-Lkw wichtige Punkte, die wir schon lange gefordert haben“.

In Summe ist für Alexander Klacska für jeden einzelnen Verkehrsträger etwas dabei. Besonders essenziell sind für ihn Maßnahmen im Bereich Arbeitsmarkt, da die Transportbranche besonders stark vom Arbeits- und Fachkräftemangel betroffen ist. Dass hier Anreize für längeres Arbeiten im Alter kommen sowie auch Verbesserungen bei der Rot-Weiß-Rot-Karte angedacht sind, sind längst überfällig.



Eine Logistikstrategie soll sowohl den Interessen der Branche als auch dem Klimaschutz gerecht werden.

40. Logistik Dialog 2025 im Zeichen des Aufbruchs

Die BVL Bundesvereinigung Logistik Österreich veranstaltet am 22. und 23. Mai ihr **40. Jubiläum des Netzwerktreffens Logistik Dialog** in Wien. Auch heuer werden rund tausend Teilnehmer erwartet. *Verkehr* liefert einen Vorbericht.

Spannende Vorträge, hochkarätige Gäste, das Engagement von Premiumpartnern und Schwergewichten des Logistiksektors ergänzen das bewährte Drei-Säulen-Modell des Leitkongresses auf dem Gelände des Vienna Airport. Was ist mit diesen Säulen gemeint?

Wertvolle, stichhaltige Insights, eine Fachausstellung mit faszinierenden Neuigkeiten und natürlich darf die Unterhaltung beim Vernetzen nicht zu kurz kommen.

Gemäß dem Generalmotto „Unlock to perform!“ wird es tiefgehende Diskussionen zu

brennenden Themen wie dem Abbau von Bürokratie, Deregulierung oder dem Lösen von Blockaden geben. „Wir sind in Europa sehr gut in der Planung, doch es mangelt massiv bei der Umsetzung“, so Wolfgang Kubesch, Geschäftsführer der BVL. Zu den Top-Keynote-

Speakern gehören unter anderem Thomas Starlinger (ehemaliger Bundesminister für Landesverteidigung), Stephan Wohler (Geschäftsführender Vorstand Edeka Minden-Hannover), Ursula Eysin (KI-Expertin von Red Swan) und Peter Umundum (Generaldirektor-Stv. der Österreichischen Post).

Fachausstellung

Apropos Künstliche Intelligenz: Innovationen wie das KI-Mobil von Fraunhofer Austria werden bei der Fachausstellung präsentiert. Auch bei diesem technologischen Prachtstück geht es um den Abbau struktureller Hürden, Kostenreduktion durch Technik sowie die Erleichterung von Prozessen – optische Qualitätskontrolle oder vorausschauende Produktionsplanung können in Zukunft von der KI übernommen werden. Premiumpartner dieser Leistungsschau sind unter anderem: cargo-partner, Hafen Wien, Knapp, Kuehne+Nagel, Siemens, Austrian Logistics, Österreichisches Bundesheer Direktion Logistik und Heereslogistikschule, LogPoint und Flughafen Wien.

Community

Entspanntes Anstoßen in ungezwungener Atmosphäre garantiert das legendäre Unterhaltungsprogramm mit einer Hommage an Udo Jürgens (inklusive Bademantel), sowie musikalischen Klassikern von Frank Sinatra und Adriano Celentano. Eine gekühlte Vielfalt an Drinks verführt zu einem langen Abend (Networknight Bar Open End) nach dem anregenden ersten Tag.

Tickets und Daten

Ohne Hürden gestaltet sich die Anmeldung: Bis zur letzten Minute kann man am Servicedesk ein Ticket ziehen. Am besten jedoch heute schon eines sichern via Mail an bvl@bvl.at oder telefonisch unter +43 664 88 10 51 52.



KI-Expertin Ursula Eysin wird beim 40. Logistik Dialog der BVL Österreich hochaktuelle Einblicke liefern.

40. Logistik Dialog 2025 - DAS Jubiläum
22. und 23. Mai
Vienna Airport
Conference & Innovation Center

Nur durch enge internationale Zusammenarbeit können wir die europäischen Klimaziele erreichen“, sagte Juha Peltomäki, Head of Industry Bio & Circular bei Business Finland, in seiner Rede beim Netzwerk-Event „Leading the Way towards Affordable eFuel Production“ in den Nordischen Botschaften Ende Jänner. In Finnland ist gesetzlich verankert, dass das Land bereits 2035 klimaneutral werden soll. Ein wichtiger Baustein für die Erreichung der finnischen und europäischen Ziele ist die Entwicklung und Herstellung von eFuels. „Synthetische Kraftstoffe sind eine essenzielle Technologie für schwer zu elektrifizierende Sektoren wie die Luftfahrt“, erklärte Peltomäki.

Ideale Bedingungen

Finnland verfügt in vielerlei Hinsicht bereits heute über ideale Bedingungen, um die eFuel-Produktion im industriellen Maßstab voranzutreiben. Das Land hat eine der am schnellsten wachsenden Windenergie-Infrastrukturen in Europa. Bis 2030 soll sich die Kapazität verdreifachen, was günstigen und sauberen Strom für die eFuel-Produktion sicherstellt. Zudem kann das stabile finnische Stromnetz auch große Produktionsstandorte zuverlässig versorgen – und das auf einem wettbewerbsfähigen Preisniveau. Mit rund acht Cent pro Kilowattstunde liegt Finnland im europäischen Vergleich auf Platz zwei, direkt hinter Norwegen (6 Cent) und vor Deutschland (22 Cent). Hinzu kommt die gute Verfügbarkeit von Ressourcen für die Wasserstoffproduktion sowie biogene Kohlenstoffquellen aus nachhaltiger Forstwirtschaft. Die finnische eFuel-Produktion profitiert auch von gut erschlossenen Standorten mit entsprechender logistischer Anbindung sowie qualifizierten Arbeitskräften mit Erfahrung in der Prozessindustrie.

Partnerschaften

Die Kooperation mit Unternehmen aus anderen Ländern unterstreicht Finnlands Bedeutung als europäischer Partner in der Energiewende. Ineratec, ein Hersteller synthetischer Kraftstoffe aus Karlsruhe, errichtete 2016 in enger Zusammenarbeit mit dem finnischen Forschungszentrum VTT seine erste Pilotanlage in Espoo. Samantha Michaux, Business Development Managerin bei Ineratec, sagte: „Finnland hat alles, was wir brauchen: grünen Strom, CO₂-Quellen und ausreichend Fläche.“

eFuels stellen insbesondere für die Luftfahrt eine realistische Lösung dar, um CO₂-Emissionen zu senken. Die EU-Verordnung ReFuelEU Aviation fordert bis 2050 signifikante Anteile



Juha Peltomäki präsentierte beeindruckende Fakten und Zahlen zur eFuel-Produktion in Finnland.

Wie Finnland Europas grüne Transformation antreibt

Im Rahmen eines Netzwerk-Events in den Nordischen Botschaften in Berlin diskutierten Experten über die Rolle des Landes in der **Herstellung nachhaltiger Kraftstoffe** und die **Kooperation mit deutschen Unternehmen**.

nachhaltiger Flugkraftstoffe. Finnland nimmt eine Vorreiterrolle ein: Hier werden derzeit mehrere Großprojekte vorangetrieben, darunter die e-Methanol-Anlage von Total in Kokkola sowie Anlagen von Norsk e-Fuel in Rauma und Imatra. Erste Ver-

träge mit internationalen Fluggesellschaften sind bereits geschlossen.

Mit dem Ausbau der eFuel-Herstellung verfolgt Finnland eine langfristige Vision: ein nachhaltiges Europa mit deutlich reduzierter Abhängigkeit

von fossilen Brennstoffen. Dabei setzt das Land auf technologische Innovation, groß angelegte Infrastrukturprojekte und nachhaltige Ressourcennutzung. Die derzeitigen Herausforderungen in puncto Wirtschaftlichkeit und Energieeffizienz adressiert

das Land durch Skalierung und technologische Fortschritte, um schnell wettbewerbsfähige Preise zu erreichen. Peltomäki betonte: „Die anfänglichen Investitionen sind notwendig, doch die langfristigen Vorteile für Umwelt und Wirtschaft überwiegen.“

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.

„Das wird uns die Bilanz verregnen“

Das Hochwasser im vergangenen Jahr hat den Güterverkehr der ÖBB Rail Cargo Group beeinträchtigt, erklärt CEO Clemens Först in einem Gespräch über die Pläne für 2025 und Entwicklungen im EVU-Bereich.

von Josef Müller

Wie hat sich 2024 für die ÖBB Rail Cargo Group entwickelt?

2024 war geprägt von Faktoren wie der industriellen Rezession und den Folgen der Hochwasser-Katastrophe in weiten Teilen Österreichs. Ersteres hat uns nicht ausgebremst, letzteres jedoch schon: Der Schaden nach den Starkregenereignissen war enorm – nicht nur an der Schieneninfrastruktur, sondern auch beim Mengenaufkommen. Zu Beginn mussten über 1.000 Züge storniert werden. Das wird leider unsere Bilanz verregnen. Wir haben 2024 intensiv in ein attraktives Bahnlogistikangebot investiert, zum Beispiel in unsere multimodalen Transporte. Unseren Kurs wollen wir auch in den kommenden Jahren mit voller Energie fortsetzen – sei es mit Innovationen, Digitalisierung oder dem Ausbau unseres Produktangebots.

Auf welche Technologien setzt die RCG bei der Verlagerung von Gütertransporten von der Straße auf die Schiene?

Wir setzen auf Produktinnovation. Ein Beispiel dafür sind unsere TransFER-Verbindungen. Das sind intermodale und kon-

ventionelle Verkehre nach festen Fahrplänen, die unseren Kunden die Möglichkeit bieten, einzelne Container oder Wagen zu versenden. Das Thema multimodale Logistik spielt ebenfalls eine zunehmend bedeutende Rolle: Hier versuchen wir, Unternehmen als Kunden zu gewinnen, die keinen eigenen Gleisanschluss haben. Vor- und Nachlauf werden dabei mit dem Lkw abgewickelt. Für diese Verkehre haben wir eine strategische Kooperation mit Transporeon geschlossen: Die Plattform für Straßentransporte bietet mit uns erstmals auch den Transport mit dem Güterzug an. Dank dieser Partnerschaft war es in Europa noch nie so einfach, Lkw-Verkehre auf die Schiene zu verlagern. Dafür haben wir 2024 sogar den Österreichischen Logistikpreis sowie den international renommierten Supply Chain Excellence Award gewonnen. Zusätzlich setzen wir seit Jahren stark auf Digitalisierung. Unsere digitale Logistikplattform MIKE bietet eine Vielzahl an Services rund um den Warentransport – sowohl für unsere Mitarbeiter als auch für unsere Kunden.

Wo ist die RCG derzeit in Eigenaktion unterwegs?

In 14 Ländern sind wir in Eigenaktion unterwegs. Neben unseren Heimmärkten Österreich und Ungarn zählen auch Länder wie Rumänien, Tschechien, Kroatien und Deutschland bereits länger zu unserem Einzugsbereich. In Serbien sind wir seit 2023 erstmals außerhalb der EU mit eigenen Loks und Personal unterwegs. Durch die Übernahme der Captrain Netherlands im vergangenen Jahr haben wir unsere Eigenaktion auf die Benelux-Staaten ausgeweitet und docken so direkt an die Nordhäfen an.

Wie entwickeln sich die RCG-Verkehre Richtung Türkei und durch welche Länder wird dorthin traktioniert?

Unsere Verkehre in die Türkei laufen über zentrale Transitländer wie Österreich, Ungarn, Rumänien und Bulgarien. Wichtige Drehkreuze sind unsere Hubs in Budapest und Curcici, die nahtlose Verbindungen in Richtung Deutschland, Benelux und Großbritannien ermöglichen. Gleichzeitig spielt die Türkei eine strategische Rolle als Bindeglied für den Mittelkorridor, der Europa mit Zentralasien und China verbindet. Aktuell bieten wir vier Rundläufe pro

Woche zwischen Istanbul und Budapest an, nächstes Jahr planen wir fünf.

Welchen Weg verfolgt die RCG bei der Waggonbewirtschaftung?

Wir setzen in der Waggonbewirtschaftung auf eine ausgewogene Kombination aus Standardisierung und maßgeschneiderten Lösungen. Unser Fokus liegt auf Wagenmaterial,

„Für 2025 erwarten wir eine weiterhin verhaltene Wirtschaftsentwicklung“



das optimal auf die Logistikanforderungen unserer Kunden abgestimmt ist. Dabei nutzen wir sowohl multimodale Wagen- und Behälterkombinationen, wie beispielsweise den Mobiler, mit dem wir Straße und Schiene optimal kombinieren. Spezialgüterwagen verwenden wir dort, wo es wirtschaftlich und operativ sinnvoll erscheint.

Welche Pläne haben Sie für 2025 in Österreich und Europa auf dem Radar?

Für 2025 erwarten wir eine weiterhin verhaltene Wirtschaftsentwicklung, aber auch Chancen. Das Kundensegment, das wir in der RCG in den kommenden Jahren noch stärker ansprechen wollen, sind mittelständische Kunden, die Sendungsgrößen von einem Container bis hin zu einer Wagengruppe haben. Ihnen wollen wir attraktive integrierte Tür-zu-Tür-Lösungen von der ersten bis zur letzten Meile anbieten. Das kann intermodal geschehen oder auch als konventioneller Transport mit Umladung auf einen Lkw im Vor- und Nachlauf. Der Kunde muss dabei nicht zwingend einen eigenen Bahnanschluss haben. Unsere Vision bleibt klar: Wir sind das nachhaltige logistische Rückgrat der europäischen Wirtschaft. Wir investieren in die Zukunft des Schienengüterverkehrs, um das gesamte System grundlegend zu transformieren.

CargoServ spürt Engpässe bei Ressourcen

Neben dem ohnehin schwierigen EVU-Marktumfeld muss das Unternehmen auch mit einem Personal- und Materialmangel kämpfen, so Geschäftsführer Markus Schinko. Er zieht dennoch eine positive Bilanz.

Das derzeitige Marktumfeld für die Eisenbahnen ist herausfordernd, und das kann Markus Schinko, Geschäftsführer des privaten EVU CargoServ, nur bestätigen: „Das Geschäftsjahr 2023/24 ist für uns stabil gelaufen, trotz des zunehmend schwierigen Marktumfelds. Mit einem Umsatz von 35,9 Millionen Euro und einer Jahrestonnage von 6,9 Millionen Tonnen wurden die Umsatz- und Ergebnisziele erreicht.“ Die Verkehre für die voestalpine Stahl entwickeln sich weitgehend stabil, sowohl auf der Roh-

stoff- als auch der Fertigmaterialeseite. Container- und Mineralölverkehre stagnieren aktuell jedoch. Auch wenn die Auslastung derzeit zufriedenstellend ist, zeigt sich die Ressourcenknappheit bei Waggonen, Lokomotiven und besonders beim Fachpersonal. Schinko: „Erschwerend kommen Einschränkungen im Bereich der Infrastruktur hinzu.“

Breit aufgestellt

Das Hauptgeschäft von CargoServ liegt in der Abwicklung eines wesentlichen Anteils des Eisenbahntransports für die voestalpine Stahl. Das umfasst nationale Transporte von heimischem Eisenerz vom Erzberg und von Kalk aus dem Kalkwerk in Steyring zum voestalpine-Standort in Linz sowie weitere Rohstoffverkehre von den Häfen Hamburg, Rotterdam oder Vlissingen nach Linz.

Bis zu zehn Züge mit Fertigware laufen pro Woche von Linz nach Italien. Auch im oberös-

terreichischen Zentralraum ist CargoServ im Bereich „Personalstellung“ oder „Letzte Meile“ aktiv. „Bei den für die voestalpine durchgeführten Transporten sind wir sowohl bei der Auswahl der Transporteure als auch bei den Lieferströmen breit aufgestellt, um Risiken von Lieferausfällen zu kompensieren“, so Schinko. Bei Transportrouten über die Westhäfen Hamburg und Rotterdam, den Südhafen Koper sowie von Destinationen wie Polen, Ungarn oder der Ukraine seien Verlagerungen untereinander möglich. Grundsätzlich hat man nie nur eine Destination im Fokus – es gibt immer einen Plan B, der den gesamten Modal-Split umfasst, für Rohstoffe genauso wie für Fertigwaren.

Das neue „Gold“

Schrott ist das neue „Gold“ bei der Stahlherstellung. CargoServ hat dafür im Vorjahr einen neuen Waggon entwickelt, um Schrott „grün“ zu transportieren.

Schinko: „Der laufende Prozess der Umstellung hin zu einer CO₂-reduzierten Stahlproduktion bis zur Inbetriebnahme des Elektrolichtbogenofens 2027 am Standort Linz hat kurz- und mittelfristig auch Auswirkungen auf die vor- und nachgelagerte Logistik.“

Während der Schrottbearbeitung enorm ansteigt, werden andere Rohstoffe wie Kohle reduziert. Schrott wird zukünftig gezielt über Knotenpunkte nach Linz transportiert, um die Versorgungssicherheit zu gewährleisten. Innovative Transportkonzepte wie der „Nürnberg-Shuttle“, der Schrott und Bewehrungsstahl im Rundlauf zwischen Nürnberg und dem neuen Schrott-Hub in Ennsdorf transportiert, sowie der gemeinsam mit TransANT und DB Cargo entwickelte, speziell für den Schrotttransport optimierte Neubauwagen, sind entscheidende Bausteine des Gesamtkonzepts. Die beiden Prototypen des innovativen Schrottwagens beweisen sich derzeit erfolgreich

in intensiven Praxistests. In diesem Jahr liegt der Fokus auf der Unterstützung der Steel Division des voestalpine-Konzerns und der Umsetzung nachhaltiger Prozessverbesserungen. „Dafür brauchen wir bestens ausgebildetes Personal, ein klarer Auftrag für uns, auch in einem herausfordernden Umfeld weiter in Ausbildung zu investieren.“

Immer einen Plan B und Plan C parat haben

2026 wird der Korridor zwischen Nürnberg und Passau saniert, eine Hauptschlagader der Rohstoffzufuhr für den Standort Linz und eine wichtige Versorgungsachse für die deutsche Automobilindustrie. Hier gilt besonders: „Immer einen Plan B und C haben“, so Schinko. Das Zulassungsverfahren für die Sicherheitsbescheinigung (SIBE) für Österreich und Deutschland läuft auf Hochtouren. Die Zulassung durch die European Rail Agency (ERA) wird für 2025 erwartet.



„Wir erschließen neue Märkte“

Heinrich Juritsch, Managing Director des EVU LTE Austria, über Herausforderungen, Baustellen und die Mitarbeitergewinnung.

von Manfred Baumann

Wie beurteilen Sie die aktuelle Situation des Schienengüterverkehrs in Österreich und Europa?

Wir befinden uns in einem schwierigen wirtschaftlichen Umfeld, geprägt von einer rezessiven Phase. Es gibt Rückgänge in der Schwer- und Konsumgüterindustrie, wodurch die Nachfrage sinkt und die Verkehrsströme insgesamt zurückgehen. Diese Entwicklung wird sich heuer noch fortsetzen. Daher müssen wir uns darauf vorbereiten, agil zu bleiben und ein breites Kundenportfolio zu pflegen, um Schwankungen in der Nachfrage abzufedern.

Wie gehen Sie mit den Herausforderungen um, die durch das Baustellen-Chaos im Nachbarland Deutschland entstehen?

Die langfristigen baulichen Maßnahmen in Deutschland erfordern Umleitungskonzepte, die wir mit den Wünschen und Bedürfnissen unserer Kunden in Einklang bringen müssen. Das ist schwierig, weil diese Konzepte oft unzureichend sind oder nicht wie geplant funktionieren. Wir als EVU und unsere Kunden müssen die politischen Versäumnisse der letzten zwei Jahrzehnte ausbaden.

Zusätzlich gibt es immer wieder kurzfristige Interventionen. Glücklicherweise sind wir innerhalb unserer Unternehmensgruppe so aufgestellt, dass wir schnell und effizient reagieren können – auch wenn das stressig ist. Unsere Kunden schätzen diese Flexibilität.

LTE setzt auf innovative Eisenbahn-Konzepte. Können Sie uns mehr über Ihre neuesten Entwicklungen in diesem Bereich erzählen?

„Neue Marktteilnehmer wie große Reedereien sind hinzugekommen, die auch das Hinterland und die Schiene für sich entdecken“

Wir haben uns von einem reinen Transportunternehmen zu einem umfassenden Logistikpartner entwickelt. Das bedeutet, dass wir mit unseren Kunden bereits im Vorfeld Konzepte ausarbeiten, die über mehrere Landesgrenzen hinweg funktionieren und auch Störungen abfedern. Unsere Kunden können sich auf uns verlassen. Wir verfügen über ein engagiertes Team von mehr als 700 Mitarbeitern, eine eigene Flotte von über 120 Multisystemlokomotiven und mehr als 600 Waggons. Zudem erschließen wir neue Märkte wie die Abfallwirtschaft – ein Bereich mit großem Potenzial.

Wie hat sich die Nachfrage nach Ihren Dienstleistungen in den letzten Jahren verändert, und welche langfristigen Auswirkungen erwarten Sie für die Branche?

Das Preisniveau ist nach der Corona-Pandemie gestiegen. Wir setzen auf einen Branchenmix aus Automotive, Intermodal und konventionellen Verkehren. Zudem sind neue Marktteilnehmer wie große Reedereien hinzugekommen, die neben Terminal- und Containergeschäften auch das Hinterland und die Schiene für sich entdecken. Unser Vorteil liegt in

der Verlässlichkeit unserer Konzepte und der Einhaltung von Vereinbarungen.

LTE legt großen Wert auf Mitarbeitergewinnung und -entwicklung. Welche Strategien verfolgen Sie, um qualifiziertes Personal anzuziehen und zu halten?

Wir bieten zweimal jährlich eine eigene Ausbildung zum Triebfahrzeugführer an – dabei sind keine Vorkenntnisse erforderlich, was die Bindung an das Unternehmen stärkt. Neue Mitarbeiter suchen wir gezielt über Social Recruiting auf digitalen Plattformen. Die Mitarbeiterbindung fördern wir durch regelmäßige Feedbackgespräche, individuelle Fördermaßnahmen, soziale Aktivitäten, Feste und zusätzliche Vorteile wie ein firmeneigenes Fitnessstudio oder ein Klimaticket.

Mit Blick auf die Zukunft: Welche Rolle werden alternative Antriebstechnologien wie Wasserstoff oder Batterien im Schienengüterverkehr spielen,

und wie bereitet sich LTE darauf vor?

Elektrizität wird die Zukunft des Schienengüterverkehrs bestimmen. Wasserstoff befindet sich noch im Teststadium und wird in den nächsten ein bis zwei Jahrzehnten keine wesentliche Rolle spielen.

„Wir setzen auf einen Branchenmix aus Automotive, Intermodal und konventionellen Verkehren“



LTE hat sich von einem reinen Transportunternehmen zu einem umfassenden Logistikpartner entwickelt, erklärt Juritsch.

MOCO - Die MONTAN COntainer-Familie für den UKV



MOCO-Bulk



MOCO-Triple



MOCO-Flex



MONTAN Speditions GmbH · Terminalstraße 1 · A-8605 Kapfenberg · +43 (0)3862/31250 - 0 · office@montansped.com

www.montansped.com



Vorfahrt für das Binnenschiff

Ob Stahl, Mineralien oder Metalle – Flüsse erweisen sich dank besserer Auslastung und neuer Infrastrukturmaßnahmen als effiziente Alternative für die **Rohstofflogistik**. *Verkehr* hat Experten nach den Vorteilen gefragt.

von Stefan Bottler

Rund 1,7 Millionen Tonnen hat der Rhenus Donauhafen Krems 2024 umgeschlagen. Vor allem das Rohstofflager florierte: Bei Stahl und mineralischen Rohstoffen verzeichnete der Hafen deutliche Zuwächse. Für 2025 erwartet Hafenchef Gerhard Gussmag ähnliche Volumina mit leicht verändertem Modal Split. „Weil wir Binnenschiffe besser auslasten können, haben wir weniger Lkw- und Bahntransporte“, stellt der Logistiker fest. Die Maßnahmen der EU sowie der Donauanrainerstaaten zur Verbesserung der Hafen- und Wasserstraßeninfrastruktur zeigen seiner Meinung nach Wirkung. Wenn zudem weiterhin Niedrigwasser ausbleibt, kann der Hafen weiter wachsen.

Wegen seiner zentralen Lage entlang der 3.500 Kilometer langen Wasserstraße Rhein-Main-Donau scheint Krems für Rohstofflogistik wie geschaffen. Von hier

aus sind die Seehäfen an der Nordsee ebenso gut erreichbar wie Constanța und andere Häfen am Schwarzen Meer. „Vor allem aus der Türkei werden mittlerweile viele mineralische Rohstoffe nach Zentraleuropa transportiert“, freut sich Gussmag. Außerdem gibt es Lieferketten für Kohle, Holz, Stahl, Metalle und andere Rohstoffe von den Nordseehäfen sowie vielen Binnenhäfen.

Kosten- und Umweltargumente

Vor allem deutsche Binnenhäfen haben in den letzten Jahren ihre Multimodal-dienstleistungen ausgebaut. Für Roman Stiftner, Geschäftsführer der Fachverbände Bergbau - Stahl und Nichteisenmetallindustrie in der Wirtschaftskammer Österreich, profitieren gerade Rohstofflogistiker von solchen Investitionen. „Rohstofflogistik muss resilient sein“, sagt Stiftner. Und Resilienz bedeutet: Rohstofflogistik muss möglichst einfach auf andere Verkehrsträger

wechseln können. Von Hafeninvestitionen in multimodale Infrastruktur profitiert diese Logistik besonders stark. „Für das Binnenschiff sprechen Kosten- und Umweltargumente“, sagt Stiftner. Große Volumina kann dieser Verkehrsträger vergleichsweise preiswert transportieren. Auch bei der Berechnung von Scope-3-Emissionen, die externe Geschäftspartner verursachen, schneidet das Binnenschiff sehr günstig ab.

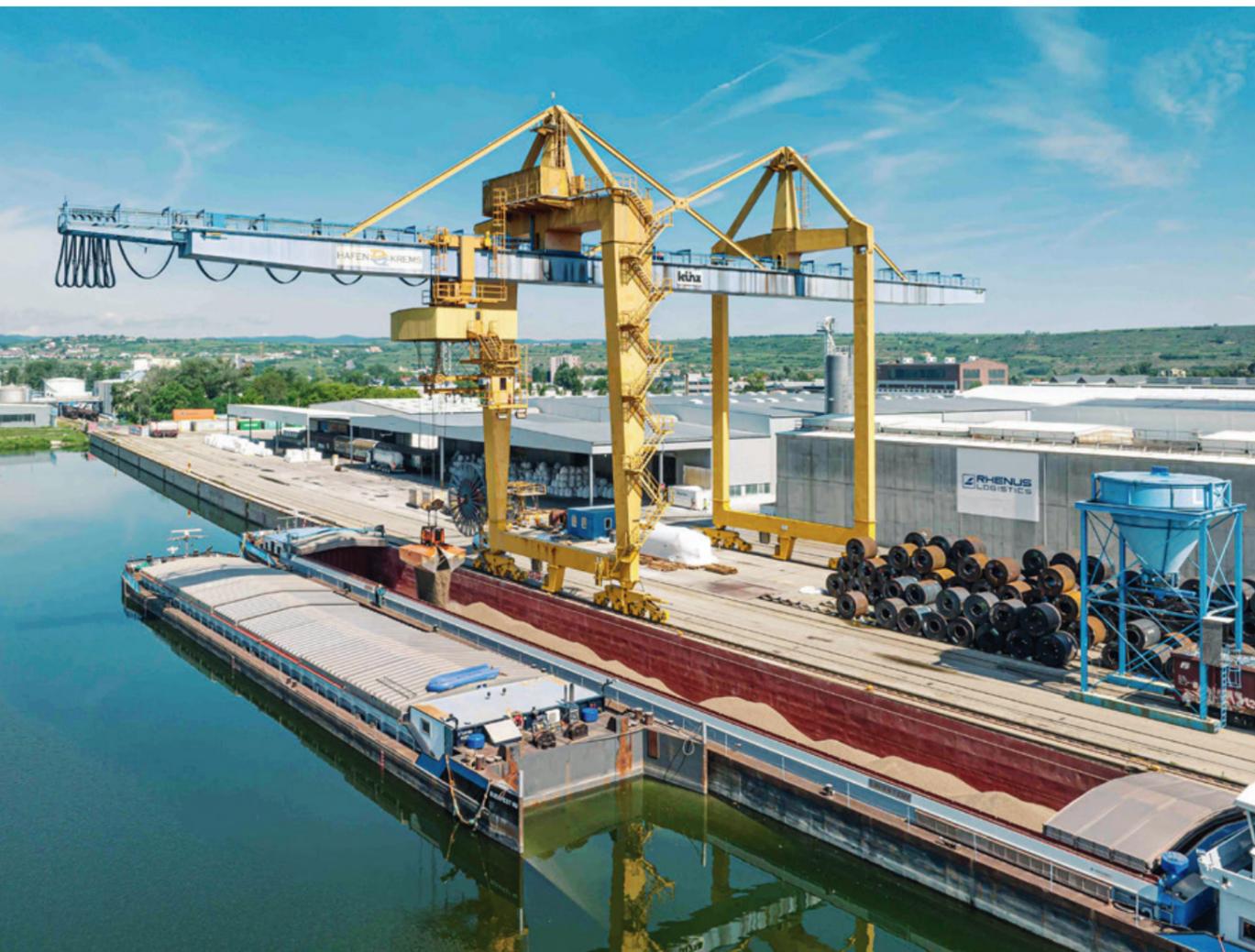
Marktunterschiede

Auf Bahn und Lkw kann die Rohstofflogistik jedoch nicht verzichten. Wenn allerdings das Binnenschiff von günstigen Rahmenbedingungen profitiert und wichtige Kunden mit konjunkturellen Problemen zu kämpfen haben, müssen diese zwei Verkehrsträger mit Einbußen rechnen. Das registriert gerade Christian Glauninger, Geschäftsführer der Montan Spedition in Kapfenberg. Der KV-Dienstleister bietet Land-

verkehre in ganz Europa, einschließlich der Türkei, an. „Ab dem vierten Quartal 2024 hat die Nachfrage nach Stahl und mineralischen Rohstoffen um wenigstens ein Drittel nachgelassen“, sagt der Rohstofflogistiker. „Bei Aluminium und Kupfer sind die Zahlen hingegen unverändert geblieben.“ Glauninger erklärt dies mit Marktunterschieden. Stahl wird weiterhin aus Eisenerz, Koks und weiteren primären Rohstoffen hergestellt. Recyclingprozesse sind komplex und haben sich bislang nicht auf breiter Front durchgesetzt. Für Kupfer und Aluminium gibt es hingegen einen florierenden Sekundärrohstoffmarkt mit eigenen Logistikkösungen. Beide Rohstoffe zeichnen sich außerdem durch stabile Preise aus und werden besonders von konjunkturresistenten Branchen wie der Luftfahrtindustrie nachgefragt. „Die Transportvolumina von Aluminium werden stabil bleiben, und die von Kupfer vielleicht sogar steigen“, sagt Glauninger voraus. Für den vor allem von der kriselnden Automotive-Branche nachgefragten Stahl prognostiziert er hingegen weitere „markante“ Rückgänge. Ohnehin haben sich viele Unternehmen von Just-in-time-Lieferungen verabschiedet und halten nach den Lieferkettenproblemen während der Corona-Pandemie an Pufferlagern fest. Mit „rollenden Lagern“ unterstützt Montan solche Konzepte. Der KV-Spezialist kann hierfür auf bis zu 1400 Container zurückgreifen.

Rohstoffbedarf wird steigen

Das Beispiel zeigt, dass an Transport- und Lagerequipment offenbar kein Mangel herrscht. „Auf künftiges Wachstum sind Rohstofflogistiker vorbereitet“, stellt Stiftner fest. Trotz der aktuellen Konjunkturerinbrüche werde der Rohstoffbedarf der Industrie weiter steigen und ihre Nachfrage nach neuen Rohstoffen wachsen. Mittlerweile werden vier von fünf Elementen im Periodensystem als Rohstoff genutzt. „Viele Rohstoffe müssen über globale Supply Chains, beispielsweise aus dem Fernen Osten, importiert werden“, sagt Stiftner. „Der Kostendruck auf die Logistik wird unverändert hoch sein.“ Wenn beispielsweise Schiffe wegen der aktuellen Kriege und Krisen längere Seewege in Kauf nehmen müssen und statt durch das Rote Meer rund um Afrika fahren, werden sie die Zusatzkosten weitergeben. Auch das spricht für inländische Nachlaufverkehre mit dem Binnenschiff.



Effiziente Rohstofflogistik: Der Rhenus Donauhafen Krems setzt auf Binnenschiffe, um Rohstoffe günstig und umweltfreundlich zu transportieren.

IMPRESSUM: Herausgeber Verlag Holzhausen GmbH Geschäftsführung DDR: Gabriele Ambros & Silvija Stevanovic, BA Medieninhaber Verlag Holzhausen GmbH, A-1030 Wien, Traungasse 14-16 Chefredaktion Muhamed Beganovic (muhamed.beganovic@verlagholzhausen.at) Chefin vom Dienst Inga Herrmann (inga.herrmann@verlagholzhausen.at) Redaktion dieser Ausgabe Stefan Bottler; Stefan May; Josef Müller Mediaberatung Alexander Palaschke (alexander.palaschke@verlagholzhausen.at; Tel. 740 95-552); Silvija Stevanovic, BA (silvija.stevanovic@verlagholzhausen.at; Tel. 740 95-562) Aboverwaltung abo@verlagholzhausen.at; Tel. 740 95-466 gedruckte Auflage 9.000 Stück Layout & Produktion Dominik Uhl / designundcode.at Hersteller Wograndl Druck Ges. m. b. H., Druckweg 1, A-7210 Mattersburg Briefanschrift Wochenzeitung „Verkehr“, Postfach 0037, A-1030 Wien Telefon, Telefax 740 95-0, 740 95-430 Abonnement jährlich Inland EUR 157,50 (20 Nummern, inkl. Porto und Versandkosten) Einzelexemplare Inland EUR 8,30 Abonnement jährlich Ausland EUR 191,85 (20 Nummern, inkl. Porto und Versandkosten) Einzelexemplare Ausland EUR 9,70 Zahlstellen und Bankverbindungen UniCredit Bank Austria AG 653 092 700, IBAN: AT451200000653092700, BIC/SWIFT: BKAUATWW, Österr. Postsparkasse 1732.755. Die Wochenzeitschrift Verkehr ist ein unabhängiges Medium für die gesamte Verkehrswirtschaft und Logistikbranche. **FACHBEIRAT** DI Andreas Bayer (Rewe International Lager- und Transportgesellschaft), Prof. (FH) Dr. Andreas Breinbauer (FH des BFI Wien), DI Alfons Dachs-Wiesinger (Magna Steyr AG & Co KG), DU Julia Elsinger, MR (BMK), Dipl.-Ing. Andrea Faast (WK Wien), Ing. Martin Gleiss (Spar Österreichische Warenhandels-AG), Jacqueline Kreismayr, MBA (NÖ Landesgesundheitsagentur), Univ.-Prof. Dr. Sebastian Kummer (WU Wien), Mag. Niklas Nitsch (Siemens AG Österreich), DI Roman Stiftner (BVL Bundesvereinigung Logistik Österreich), Alexander Till (Hafen Hamburg Marketing), Mag. Oliver Wagner (Zentralverband Spedition & Logistik). **MARKENBEIRAT** Christina Brandenstein (Brandenstein Communications), Prof. (FH) Dr. Andreas Breinbauer (FH des BFI Wien), Dr. Stefan Schiel (Marketmind), Dr. Beatrix Schönstein-Wippel (Aussenwirtschaft Austria), Dipl.-Ing. Franz Schwammenhöfer (BMK), Maria Traunmüller (Moodley), Ing. Mag. Rainer Will (Handelsverband). Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung. Alle Rechte, auch die Übernahme von Beiträgen nach § 44 Abs. 1 und 2 Urheberrechtsgesetz, sind vorbehalten. **ANMERKUNG ZUR GENDER-FORMULIERUNG** Bei allen Bezeichnungen und Formulierungen, die auf Personen bezogen sind, meint die gewählte Formulierung beide Geschlechter, auch wenn aus Gründen der leichten Lesbarkeit die männliche Form verwendet wird. **OFFENLEGUNG** Eigentümer Pragma GmbH, Rathausstraße 13, 1010 Wien, zu 100% **Beteiligungsverhältnisse** 100 % DDR. Gabriele Ambros **Geschäftsführende Gesellschafterin** DDR. Gabriele Ambros **Geschäftsführung** Verlag olzhausen, 1030 Wien, Traungasse 14-16, DDR. Gabriele Ambros, Silvija Stevanovic, BA

HOLZHAUSEN
Der Verlag

ÖFFENTLICHES MEDIUM
Dieses Medium ist bei der
OBSERVER
Medienbeurteilung & Analyse

European
Transport Press
ETP

Gilt für alle Fotos, Grafiken und
Artikel dieser Ausgabe:

P
P D N PARTNER

Die Internationale
Wochenzeitung *Verkehr* ist
offizieller Multiplikator von:

**AUSTRIAN
LOGISTICS**

Für eine bessere Zukunft

Nachhaltige Logistik im Alpenraum stand im Fokus des Alpine Leadership Retreats, bei dem Experten der **Independent Logistics Society** neue Lösungen diskutierten.

Die Alpenregionen sind nicht nur für ihre Natur bekannt, sondern stellen auch enorme Herausforderungen an eine nachhaltige Logistik“, erklären Birgit Edlinger, ILS-Managing-Partner Strategy, sowie ILS-Managing-Partner & Projektleiter Kajetan Bergles. „Hierfür möchten wir gemeinsam Lösungsmodelle hinterfragen und weiterentwickeln.“

Mario Rohrer, Generalsekretär der GSV- Plattform für Mobilität, ergänzt: „Ein leistungsfähiges Straßennetz mit guter Anbindung an den öffentlichen Verkehr ist die Lebensader für Wirtschaft, Tourismus und Logistik und gewährleistet den reibungslosen Transport von Menschen und Waren. Die Mobilitäts- und Logistikwende braucht eine technologieoffene Herangehensweise, die auf Innovationen und Anreize statt Verbote setzt.“

Trinität der Nachhaltigkeit

Nahezu 20 ausgewählte Führungspersönlichkeiten und Experten aus Logistik, Mobilität und Wirtschaft diskutierten im Rahmen innovativer Talkformate nachhaltige Logistikkö-
 Lösung für umweltfreundliche Waren sowie Tourismusströme, Tech-Innovationen, die das Alpen-Ökosystem schützen, und wie eine smarte Infrastruktur gestaltet sein muss.

Entscheidend ist die Weiterentwicklung nachhaltiger und effizienter Verkehrslösungen, um die Erreichbarkeit urbaner und ländlicher Räume für Logistiker zu optimieren. Für eine positive Transformation zu einer nachhaltigen Mobilität und Logistik im alpinen Raum müssen Kreislaufwirtschaft, Dekarbonisierung und Innovationen neu gedacht werden.

Ein wichtiger Punkt im Rahmen der Talks war das Thema nachhaltige Transportlösungen. Wolfgang Pfarl (Leiter Strategische Netzwerkplanung & -steuerung, Österreichische Post) berichtete in diesem Zusammenhang: „Nachhaltigkeit ist seit mehr als zehn Jahren ein wesentlicher Geschäftsbereich, um Logistikkö-
 Lösung umweltfreundlicher zu gestalten.“ Auch die Stieglbrauerei setzt auf E-Mobilität, wie Victoria Seidl (Stabsstelle Kreislaufwirtschaft & Nachhaltigkeitsmanagerin der Stieglbrauerei) erläutert: „Nachhaltige Logistik erfordert Flexibilität. Wer sich zu sehr auf eine einzige Lösung konzentriert, könnte bessere Alternativen übersehen.“

„Echte Nachhaltigkeit kombiniert grünes Denken mit unternehmerischen Aspekten. Das

ist das zentrale Thema unserer Zeit. Unternehmen müssen Lösungen finden, die den Energieverbrauch reduzieren und CO₂-Emissionen minimieren“, fasste Sebastian Jagsch (Global Head of Creators Expedition AVL List) zusammen.

Hinsichtlich innovativer Logistikkö-
 Lösung thematisierte auch Till Vogels (Geschäftsführer der syskomp gehmeyr GmbH) die zunehmende Bedeutung von Flexibilität – allerdings aus der technologischen Perspektive: „In der Logistik gibt es

zwei Extreme: Vollautomatisierung und manuelle Lösungen. Die Zukunft ist aber hybrid.“

Ulrike Rauch-Keschmann, Sektionschefin für Tourismus des Bundesministeriums für Arbeit und Wirtschaft, begrüßte den Austausch in diesem Rah-

men und sieht diesen als Basis für eine konstruktive Auseinandersetzung: „Innovative Zukunftsstrategien der Logistik im Alpenraum sollen Regionen weiterhin dazu inspirieren, nachhaltige Logistikkö-
 Lösung in ihrer Region umzusetzen.“



LOGISTIK MITTEN IN WIEN: NACHHALTIG. VERLÄSSLICH. ZUKUNFTSFIT.

Der Hafen Wien ist mit seinen kurzen Wegen in die Stadt wichtiges Versorgungs- und Umschlagzentrum im Osten Österreichs. Als Betriebsansiedlungs-Standort attraktiv und nachgefragt. Wir vom Hafen Wien bieten zu Wasser, auf Schiene oder Straße jederzeit die besten Logistik-Lösungen. Vorausschauend entwickelte Infrastruktur, Erfahrung sowie stetige Investitionen in Nachhaltigkeit und Innovation machen uns schon heute fit für morgen.

HAFEN WIEN

ein unternehmen der **wlenholding**

50 JAHRE
mehr wien zum leben.
wlenholding

www.hafenwien.com

Einladung zum Forum

Besuchen Sie uns in
Halle A4, Stand 109/210

AUSTRIA VS. CO₂

Branchenexpert:innen diskutieren, wie Logistikunternehmen nachhaltige Praktiken in ihre Prozesse integrieren und mithilfe von alternativen Antriebe und grünen Lieferketten ihre Emissionen senken können.

DIENSTAG, 3. JUNI 2025, 16:30 – 18:00, FORUM A3

Diskussion unter der Moderation von **Chefredakteur Muhamed Beganović**,
Internationale Wochenzeitung *Verkehr*:

- **Elisabeth Andrieux**, Geschäftsführerin von Hofmann & Neffe
- **Clemens Först**, CEO der ÖBB Rail Cargo Group
- **Johannes Alexander Hödlmayr**, CEO von Hödlmayr
- **Martin Schenzel**, Managing Director Austria bei cargo-partner
- **Wolfram Senger-Weiss**, CEO von Gebrüder Weiss

WEITERE EVENTS IN KOOPERATION MIT DER INTERNATIONALEN WOCHENZEITUNG VERKEHR:

Thementag
INTERNATIONAL
Montag, 2. Juni 2025

Austrian Opening

Uhrzeit: 16:00 – 17:30 Uhr | A4 109/210

- **Log Talks** mit Ehrengästen, u.a. von der ÖBB Rail Cargo Group (Clemens Först), dem Hafen Koper (Gregor Belič)

AUSTRIAN LOGISTICS get-together

- Begrüßung durch die Markenträger, BMK, BVL Österreich, VNL, WKÖ
- Impulsstatement #upperLOGISTICS Logistikstandort
- Einblicke von Marken-Testimonials
- Meet-up der Mitgliedsunternehmen und Interessenten

Thementag
CIRCULAR & GREEN LOGISTICS
Dienstag, 3. Juni 2025

Inno-Messe-Tour

hosted by Fraunhofer Institut AT

Uhrzeit: 10:45 – 12:00 Uhr | A4 109/210
Besuch österreichischer Messeaussteller zum Tagesthema

Steirischer Business Lunch

gesponsert von ILS
Uhrzeit: 12:00 – 13:00 Uhr | A4 109/210

Messe Aperó und Österreichempfang

gesponsert von BVL Österreich und der Wochenzeitung *Verkehr*
Uhrzeit: 17:30 – 20:00 Uhr | A4 109/210

Thementag
DIGITALISIERUNG & KI
Mittwoch, 4. Juni 2025

Inno-Messe-Tour,

hosted by Fraunhofer Institut AT

Uhrzeit: 10:45 – 12:00 Uhr | A4 109/210
Besuch österreichischer Messeaussteller zum Tagesthema

Österreichisches Lunch Networking

mit Schnitzel, Kaiserschmarrn uvm.
Uhrzeit: 12:00 – 13:00 Uhr | A4 109/210

Career meet-up @young logistics

Uhrzeit: 12:00 – 13:00 Uhr | A4 109/210
Projektvorstellung „Logistik Hero“

JETZT ANMELDEN:



Treffen Sie 23 spannende, österreichische Aussteller auf dem 300m² großen Gemeinschaftsstand der WKÖ

3LOG | 4media | A1 Digital | Anylift | AT.Intermodal | BMK | ILS365 - Independent Logistics Society - a division of Brainsworld Agency | BVL Österreich | Cargo Center Graz | Editel | Evolit Consulting | FloorBridge | Fraunhofer Austria Research | G. Englmayer Spedition | G. Englmayer, Zoll & Consulting | Lorenz Consult | Multiair | Pfeifer Timber | Steiermärkische Landesbahnen | UnitCargo | Verein Netzwerk Logistik | Wochenzeitung *Verkehr* | Zenit



Neue Bahn

EIN SPECIAL DER INTERNATIONALEN WOCHENZEITUNG VERKEHR

Eine nachhaltige Infrastrukturfinanzierung sei der entscheidende Hebel für den Bahnsektor, appellierte Matthä in Brüssel.



Foto: ÖBB / Marek Kloppe

Mehr Bahn mit mehr Milliarden

CER-Präsident Andreas Matthä hat Europa-Parlamentariern dargelegt, was nötig ist, um **Europas Bahnsystem** voranzubringen. *Verkehr* hat sich mit dem Inhalt der Rede beschäftigt.

von Josef Müller

Vor Abgeordneten des Europäischen Parlaments präsentierten Andreas Matthä, CEO der ÖBB und zugleich Präsident der Vereinigung der Europäischen Eisenbahnen (CER), und Christian Helmenstein, Chefökonom der Industriellenvereinigung (IV), ein gemeinsam verfasstes Strategiepapier zur Bedeutung von Investitionen in die europäische Bahninfrastruktur. Darin wird betont, wie entscheidend die Modernisierung und der Ausbau der transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-T) für die wirtschaftliche Zukunft der Europäischen Union sind.

Zunächst der nüchterne Befund: Seit 2000 stagnieren die Investitionen zugunsten der Bahnen – nicht zuletzt aufgrund der krisengeschüttelten Wirtschaftslage. Helmenstein und Matthä appellierten an die EU-Institutionen, „jetzt rasch und mutig in eine leistungsfähige, moderne Bahninfrastruktur zu investieren,

weil Investitionen in die Bahninfrastruktur durch den Ausbau der TEN-T-Netze mehrfachen Nutzen für die europäische Volkswirtschaft bringen“. Eine nachhaltige und vor allem berechenbare Infrastrukturfinanzierung sei der entscheidende Hebel für den Bahnsektor. Eine gute Bahninfrastruktur sei darüber hinaus ein grundlegender Teil der Daseinsvorsorge des Staates für seine Bürger. Mehr Mobilität bedeute mehr Chancen bei Jobs und Ausbildung – und damit mehr Freiheit für alle, so Matthä.

Die EU-Abgeordneten sollten sich dafür einsetzen, dass im nächsten mehrjährigen Finanzrahmen (MFF) Bahnprojekte priorisiert werden und die Umsetzung der TEN-T-Infrastruktur Vorrang hat. Dadurch könnten ausreichende Budgets für Infrastruktur, Resilienz und digitale Transformation bereitgestellt werden. Helmenstein betonte: „Mit Investitionsentscheidungen für Bahninfrastruktur werden Wachstumsimpulse für kommende Generationen gesetzt. Das

umfasst auch die Bereitstellung der nötigen Mittel für Digitalisierung und grenzüberschreitende Modernisierung. Diese Bereiche sind entscheidend für die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit Europas.“ Also genau das, was sich die neue EU-Kommission auf die Fahnen geschrieben hat.

„Wir sind in Österreich, was den Bahnausbau betrifft, im Vergleich zu den meisten europäischen Staaten sehr weit vorne“

Matthä und Helmenstein skizzieren in ihrem Papier verschiedene Finanzierungsmodelle – staatliche, aber auch solche unter Einbindung von privatem Kapital, wie etwa Public-Private-Partnerships. Darüber hinaus haben sie die Ansätze zur Planung, Finanzierung und Umsetzung von Bahnprojekten in Österreich, Deutschland und der Schweiz verglichen. Österreichs Rahmenplanfinanzierung (aktuell 21,1 Milliarden Euro für die Jahre 2024–2029) gilt als Benchmark in Europa. „Wir sind in Österreich, was den Ausbau der Bahninfrastruktur betrifft, im Vergleich zu den meisten europäischen Staaten sehr weit vorne. Glücklicherweise haben wir vor vielen Jahren politisch einen Zugang gefunden – einen rot-weiß-roten Konsens –, dass wir die Bahn ausbauen wollen“, betonte Matthä.

Das Matthä-Helmenstein-Strategiepapier gehört zur Essay-Reihe der Vereinigung der Europäischen Eisenbahnen und wird traditionell im Europäischen Parlament vorgestellt.



Wie Software im Bahnbereich Hardware ablösen soll, wurde in Norwegen vor ausgewählten Fachjournalisten präsentiert. *Verkehr* war als einziges Fachmedium vor Ort.

Ein Land, ein Stellwerk

In Norwegen wird das Bahnsystem rigoros digitalisiert. Auch in Österreich wird der Bahnbetrieb bis 2038 auf einem hohen digitalen Niveau laufen. **Siemens Mobility** liefert die technische Ausstattung für beide Länder.

von Josef Müller

Norwegens Bahn vollzieht derzeit eine umfassende Transformation – weg von der analogen Welt und hin zu einer digitalen Zukunft, in der Software das Sagen hat. Hardware tritt in den Hintergrund und wird sogar weitgehend obsolet, weil die Digitalisierung enorme Möglichkeiten bietet. Wie das funktioniert, präsentierte Siemens Mobility Ende Februar Fachjournalisten aus ganz Europa vor Ort in Norwegen.

Bane NOR, die Infrastrukturgesellschaft der norwegischen Bahn, rüstet bis 2034 das 4.200 Kilometer lange Streckennetz mit dem Zugbeeinflussungssystem ETCS Level 2 aus – Siemens Mobility fungiert dabei als Technologiepartner. Die Strecken werden mittels ausgeklügelter Software georedundet und somit ausfallsicher gesteuert. Das Ziel: Ein Land, ein Stellwerk. Wie das technisch funktioniert, war auf einer Bahnfahrt zwischen Oslo und Jaren zu besichtigen.

Nicht nur die Norweger setzen auf die digitale Zugzukunft, sondern auch die ÖBB. Die österreichische Bahn erteilte Siemens Mobility 2021 den Auftrag, bis 2038 insgesamt 3.700 Kilometer des ÖBB-Hochleistungsstreckennetzes mit ETCS Level 2 auszurüsten. Siemens Mobility liefert nicht nur die Technik, sondern ist danach für 25 Jahre für die Wartung des Systems verantwortlich.

Zukunft bereits Realität

Die Strecke Linz–Vöcklabruck ist seit 2023 bereits digitalisiert. Konkret bedeutet das, dass zugrelevante Daten von der ETCS-Streckenzentrale per GSM-R-Zugfunk an den Zug übertragen werden. Dazu braucht es Datenbalisen im Gleis, um die Position des Zuges zu bestimmen und unveränder-

liche Streckendaten weiterzuleiten. Das dazugehörige Stellwerk überträgt die Gleisfreimeldung und andere Informationen an das RBC (Radio Block Center). Dieses löst die Fahrgenehmigung aus und sendet sie an das Fahrzeug.

Die exakte High-Tech-Ortung der Fahrzeuge und die Mobilfunk-Kommunikation ermöglichen es, dass die Züge mit dem ETCS in engeren Abständen fahren. Dadurch können mehr Passagiere und Fracht in kürzerer Zeit transportiert werden. In Österreich ist der Software-Anteil im Vergleich zu Norwegen noch höher, was den technischen Standard noch weiter anhebt. Die Lösung heißt: DS3-Plattform und cloudbasierte Signaltechnik.

Software-Updates aus der Ferne

Eine bedeutende Innovation in der Zusammenarbeit von Siemens Mobility und ÖBB ist der Einsatz der DS3-Plattform, die seit November 2020 in einem Pilotprojekt im Stellwerk am Bahnhof Achau im Einsatz ist. DS3 steht für „Distributed Smart Safe System“ und dient der Migration bestehender Anwendungen (z. B. ETCS oder Stellwerk) auf eine standardisierte Hochleistungsplattform auf Basis handelsüblicher Computer. Diese nutzen Multicore-Technologie und ein neues Kommunikationskonzept für eine vollständig IP-basierte Systemarchitektur.

Durch DS3 können die ETCS-Zentralen weiter optimiert und flexibler gestaltet werden. In der erwähnten Partnerschaft werden neben dem jetzt auf der DS3-Plattform laufenden Koppelrechner – der das Verbindungsstück zu den Stellwerken darstellt – künftig auch die gesamten RBCs auf DS3 verlagert.

Mit dieser innovativen Technologie löst sich die Bahn von dem bisherigen Grund-

Technologie

INNOVATION ZUR GLEISMESSUNG

In Norwegen müssen 6.000 Weichenantriebe und die korrekte Gleislage aufgrund der Witterungsbedingungen zweimal pro Jahr gewartet werden. Die Dauer pro Stück beträgt etwa sechs Stunden, was einen Aufwand von 72.000 Arbeitsstunden pro Jahr ergibt. Dabei muss jedoch eine Fehlerquote von vier bis acht Prozent berücksichtigt werden, weshalb eine zweite Messung notwendig ist.

Ein von Siemens Mobility und Railway Robotics entwickelter Roboter bringt hier eine deutliche Verbesserung: Dieser Roboter wurde den Journalisten erstmals in Norwegen vorgestellt. Er verkürzt die Messzeit auf etwa 30 bis 60 Minuten. Der Roboter wird von zwei Personen aufs Gleis gehoben und mit einer Fernsteuerung gesteuert. Dabei kann er sich mit einer Geschwindigkeit von 18 km/h über das Gleis bewegen. Mit Lasermessungen und KI unterstützt er den ERMTS-Roll-out und die Digitalisierung von Bane NOR.

Der Roboter sendet die erfassten Daten direkt in die Siemens-Cloud-Lösung RailigentX, wo sie gesichert und allen relevanten Bereichen des Unternehmens zur Verfügung stehen – vom Fahrbetrieb bis hin zur Streckenwartung.

satz, dass bahnspezifische Software immer an bahnspezifische Hardware wie elektronische Stellwerke gebunden ist. Vereinfacht gesagt, ist DS3 ein Betriebssystem, das gegenüber der Bahn-Software vorgibt, eine Bahn-Hardware zu sein. Die Vorteile liegen auf der Hand: Die spezielle, kostenintensive Hardware kann durch handelsübliche leistungsfähige Server ersetzt werden – das steigert die Wirtschaftlichkeit deutlich.

Auch das Obsoleszenz-Management für einzelne Baugruppen entfällt. Anpassungen am Streckennetz – etwa die Einbindung einer neuen Weiche oder eines Anschlussgleises – sind in kürzester Zeit mittels Software-Update aus der Ferne realisierbar. Die Strecke bleibt dadurch, anders als bisher, nur für kurze Zeit außer Betrieb. Aufgrund des hohen Software-Anteils ist Georedundanz leicht und wirtschaftlich umsetzbar – das sorgt für höchste Ausfallsicherheit.

Steigerung der Leistungsfähigkeit

DS3 sorgt dafür, dass die für den Betrieb notwendige Software und deren Prozesse auf beliebigen Servern gesichert in Rechenzentren laufen. Auf diesen Servern werden parallel auch Fahrplansysteme, die Zuglenkung und Diagnosesysteme betrieben, was die Wirtschaftlichkeit dieser digitalen Lösung deutlich erhöht.

„Diese Technologie wird das österreichische Bahnnetz signifikant leistungsfähiger machen. Gerade durch Österreichs Lage in Zentraleuropa und den damit verbundenen, von unterschiedlichsten internationalen Personen- und Güterverkehrsunternehmen genutzten Verkehren ist eine deutlich höhere Kapazität und Performance sowie ein stark steigender Modal-Split-Anteil gefordert“, betont Siemens-Mobility-Pressesprecher Michael Braun gegenüber *Verkehr*.

„Die Bahn ist das modernste Massenverkehrsmittel der Zukunft“

Österreichs Bahnindustrie beweist Resilienz und profitiert vom Mobilitätswandel, sagt **Christian Diewald**, Präsident des Verbands der Bahnindustrie, in einem Gespräch über aktuelle Herausforderungen und Perspektiven.

von Josef Müller

Sie fungieren seit Jahresbeginn als neuer Präsident des Verbands der Bahnindustrie Österreichs. Wie geht es der österreichischen Bahnindustrie in einem geopolitisch komplizierten Umfeld?

Die österreichische Bahnindustrie steht trotz geopolitischer Herausforderungen vergleichsweise stabil da. Globale Unsicherheiten und gestörte Lieferketten haben zwar auch Auswirkungen auf unsere Branche, doch haben unsere Unternehmen ihre Resilienz eindrucksvoll unter Beweis gestellt. Insbesondere die hohe Exportquote von über 73 Prozent sowie die Innovationskraft der heimischen Unternehmen ermöglichen es, flexibel auf sich verändernde Marktbedingungen zu reagieren. Gleichzeitig stärkt die wachsende Bedeutung nachhaltiger Mobilität unsere Position als echte Klimaschutz- und Zu(g)kunftindustrie. Denn eines ist klar: Die Bahn ist das modernste Massenverkehrsmittel der Zukunft. Nicht nur in Österreich wurde das erkannt – weltweit wird so viel in das System Bahn investiert wie nie zuvor. Die Weichen sind also eindeutig in Richtung Zu(g)kunft gestellt, und wir sind stolz, als Bahnindustrie unseren Beitrag dazu leisten zu können.

Welche Schwerpunkte werden Sie als Präsident setzen?

Wir wollen die Wettbewerbsfähigkeit der heimischen Bahnindustrie weiter stärken, sowohl durch Innovationen als auch durch die Förderung nachhaltiger Mobilitätslösungen. Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der Umsetzung eines echten Bestbieterprinzips im Vergaberecht. Was heißt das? Wir wünschen uns, dass mindestens 40 Prozent der Kriterien preisfremd sind, die Innovation und den langen Lifecycle sowie die hohen europäischen Produktions- und Qualitätsstandards honorieren. Zusätzlich setzen wir auf eine enge Zusammenarbeit mit der Politik, um die Dekarbonisierung des Verkehrs voranzutreiben und langfristige Investitionen in die Bahninfrastruktur zu sichern.

ÖBB-Chef **Andreas Matthä** bezeichnete die heimische Bahnindustrie wiederholt als eine „Siegerbranche“. Wie sieht die Zukunft der Sieger

vor dem Hintergrund der laufenden Klima-Debatte eigentlich aus?

Die Bahnindustrie wird eine zentrale Rolle in der Klima-Debatte spielen. Als echte Klimaschutzindustrie trägt unsere Branche mit energieeffizienten Technologien und emissionsfreien Mobilitätslösungen maßgeblich zur Dekarbonisierung des Verkehrs bei. Innovation

„Wir erwarten, dass die Regierung die Bahnindustrie als Schlüsselbranche der Mobilitätswende anerkennt“



aus Österreich, wie etwa alternativ betriebene Züge – darunter Wasserstoffzüge, Akkulösungen und Hybridvarianten – sowie die zunehmende Digitalisierung, werden die Position der Branche weiter stärken.

Mit welchen Herausforderungen ist die Bahnindustrie aktuell konfrontiert?

Gestörte Lieferketten, hohe Rohstoffpreise und der globale Wettbewerbsdruck, insbesondere aus Asien, belasten die Branche. Auch die Umsetzung europäischer Regularien, wie das 4. Eisenbahnpaket, bleibt anspruchsvoll – sowohl für Betreiberunternehmen im Schienenverkehr als auch für die ihnen zuliefernde Bahnindustrie.

Wie kann die heimische Bahnindustrie ihre Technologieführerschaft gegenüber chinesischen Produkten verteidigen?

Die Technologieführerschaft sichern wir durch kontinuierliche Investitionen in Forschung und Entwicklung sowie durch höchste Qualitätsstandards. In Österreich sind derartige Investitionen anteilmäßig höher als irgendwo sonst auf der Welt.

Diese Innovationskraft resultiert in unserer weltweiten Spitzenposition bei Patenten und Forschungsausgaben. Gleichzeitig ist es wichtig, faire Wettbewerbsbedingungen zu schaffen, etwa durch Anti-Dumping-Maßnahmen auf EU-Ebene. Verpflichtende europäische Wertschöpfungskriterien von mindestens 50 Prozent wären ein Anfang. Bei Nichterfüllung sollte klar sein, dass ein Angebot nicht zugelassen wird.

Welche politische Unterstützung erwartet sich Ihre Branche von der neuen Bundesregierung?

Wir erwarten, dass die Bundesregierung die Bahnindustrie als Schlüsselbranche für die Mobilitätswende anerkennt und gezielt fördert. Dazu gehören eine konsequente Umsetzung des Bestbieterprinzips, langfristige Investitionen in Infrastrukturprojekte, Unterstützung bei F&E-Initiativen sowie die Sicherstellung fairer Wettbewerbsbedingungen auf nationaler und europäischer Ebene. Ein klares Bekenntnis zum „Buy European“ ist ebenfalls von großer Bedeutung.

War die bisherige europäische Bahnliberalisierung der heimischen Bahnindustrie zuträglich?

Die europäische Bahnliberalisierung hat zu mehr Wettbewerb und Innovationen geführt, wovon auch die österreichische Bahnindustrie profitiert hat. Insbesondere im Bereich des Güterverkehrs und bei grenzüberschreitenden Diensten wurden neue Marktchancen geschaffen. Gleichzeitig hat die Harmonisierung technischer Standards den Marktzugang erleichtert und die Interoperabilität verbessert. Allerdings ist klar, dass wir erst am Anfang stehen und es noch ein weiter Weg ist, bis die Harmonisierung vollständig vollzogen ist.

Letzte Frage: Wie oft fahren Sie eigentlich mit der Bahn?

Als Präsident des Verbands und überzeugter Verfechter nachhaltiger Mobilität nutze ich die Bahn regelmäßig für berufliche und private Reisen. Sie ist nicht nur das unübertroffene effizienteste Verkehrsmittel überhaupt, sondern leistet auch einen sehr wichtigen Beitrag zum Klimaschutz.

perfect modal split!

LTE-group.eu - your unique point of contact for Europe - transporting across all European borders - individual, flexible and personal

Der Güter-ICE der Zukunft

Seit Jahrzehnten wird über die Verlagerung des Güterverkehrs diskutiert. Tatsächlich hat sich bisher wenig getan. Wie sich das ändern könnte, damit beschäftigte sich das diesjährige **Eisenbahnkolloquium** der ÖVG.

von Stefan May

Der Modalsplit ist über viele Jahre hinweg gleich geblieben, was bedeutet, dass der Zuwachs im Warentransport sowohl von der Straße als auch von der Schiene getragen wird, wobei der Straßentransport stärker wächst als der auf der Schiene. Die Gründe hierfür sind vielfältig: Zum einen wird der Straßentransport politisch unterstützt, ohne ihn im Sinne der Kostenwahrheit zu verteuern. Zum anderen ist der Versand von Gütern mit der Bahn nach wie vor umständlich und zeitintensiv.

Zukunft des Cargo-Verkehrs

Einen Blick in die Zukunft der Bahnlogistik warf die Forschung des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) beim 23. Eisenbahnkolloquium der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft (ÖVG). Joachim Winter, Forscher beim DLR, stellte dort das Projekt „Next Generation Train

(NGT)“ vor. Dafür wurden drei Varianten untersucht: der NGT HAST (ein Ultrahochgeschwindigkeitszug mit 400 km/h) und der NGT Link (ein Zubringer mit 250 km/h) für den Personenverkehr sowie der NGT Cargo (ein automatisch fahrender Triebwagengüterzug) für den Güterverkehr.

Der NGT Cargo besteht aus zehn Waggons mit jeweils vier angetriebenen Radsätzen. Die Züge sind als Doppelstockgarnituren ausgelegt: Oben werden Paletten und kleine Transportgefäße eingeladen, unten größere. Auch der Güterumschlag erfolgt vollautomatisch. An einem Hub werden die Einzelteile des Zugs zusammengefügt. Mit einer Länge von 3x250 Metern entspricht der Zug den heutigen Maximallängen. Am Ziel-Hub werden die Einzelteile getrennt und die Güter in die urbanen Zonen weiter verteilt. In den Terminals sorgt ein Regalsystem für die Vorkommissionierung; die Transportgefäße werden über Rollenbodensysteme zugeführt.



Joachim Winter vom DLR präsentierte ein neues Cargo-Konzept.

Am Umschlagbahnhof Kornwestheim (Baden-Württemberg) wurde dieses revolutionäre System bereits im Modell erprobt. Derzeit werden Fahrzeuge im Maßstab 1:1 gebaut. Für eine vollständige Realisierung ist jedoch ein Gesamtkonzept erforderlich.

Dank seines hohen Tempos würde der Gütertransport künftig den Hochgeschwindigkeits-Personenverkehr nicht mehr behindern. Ein Mischbetrieb wäre also weiterhin möglich.

Per Bahn in die Ferne

Das DLR befasst sich nicht nur mit neuen technischen Möglichkeiten, sondern auch mit interkontinentalen Schienentransporten. Die Seidenstraße nach Asien könnte mit dem NGT belebt werden, ebenso wie Transporte nach Afrika über den Nahen Osten und Ägypten. Laut Winter liegt der Vorteil des Systems in verbesserten Verschleiß-eigenschaften und Lebenszykluskosten. Der Güterverkehr

würde durch dieses Konzept eine völlige Umgestaltung erfahren und könnte deutlich konkurrenzfähiger gegenüber der Straße werden. „Ein Lkw muss nach vier Stunden eine Stunde Pause einlegen. Der NGT kann eine Strecke schneller bewältigen“, betont Winter.

Heute sind die Transportzeiten bei einer Beförderungsgeschwindigkeit von durchschnittlich 18 km/h sehr lang. Unterschiedliche Bahnsysteme und ein hoher technischer Aufwand erschweren den Güterverkehr. Der Mehrwert des NGT liegt in der Digitalisierung, der Ladungsverfolgung, automatisierten Bremsproben und autonom fahrenden Einzelwagen. „Aktuell ist der Markt für Ganzzüge und marktaffine Güter gut, jedoch fehlt es an Attraktivität für Wachstumsbranchen wie Pakete und Lebensmittel“, so Winter. Was heute im Einzelwagenverkehr umständlich rangiert wird, könnte künftig im NGT versandt werden.



Die ganze Story lesen Sie unter verkehr.co.at/queter-ice oder obigen QR-Code scannen

Foto: May

Your Cargo Our Solutions

Rail Cargo Group
Member of ÖBB

**WE
ARE
RAILCORE**

TODAY. TOMORROW. TOGETHER.

railcargo.com