

Projekt ILKÖ: Logistiknetzwerk für den Kombinierten Verkehr

KOMBINIERTER VERKEHR: Mit dem Projekt ILKÖ will man in Österreich einen Routenplaner für den Kombi-Verkehr schaffen, mit dem sich die durchgehende Kombi-Transport-Kette abbilden lässt.

VON JOSEF MÜLLER

Im europäischen Vergleich weist Österreich mit 33 Prozent einen vergleichsweise hohen Schienenverkehrsanteil am Modal Split des Güterverkehrs auf. In den vergangenen Dekaden machten sich jedoch bei einem insgesamt steigenden Güterverkehrsmarkt bahnseitige Anteilsverluste bemerkbar. Zwar konnte der Kombinierte Verkehr (KV) als einziges Güterverkehrssegment auf der Bahn mit der Entwicklung auf der Straße ungefähr mithalten, so ist doch angesichts des Kostendrucks im Schienenverkehr und der gleichzeitigen Verbilligung des Straßenverkehrs künftig von einer verschärften Marktsituation für den KV auszugehen. „Die positive Entwicklung im Kombi-Verkehr ist in erster Linie dem bilateralen Verkehr und dem Transitverkehr zuzuschreiben, während nationale Schienenleistungen bereits eingestellt wurden bzw. stark gefährdet sind“, erklärt Andreas Käfer, Geschäftsführer von Traffix Verkehrsplanung in Wien, die bei diesem Projekt involviert ist. Ein Grund für die mangelnde Konkurrenzfähigkeit des natio-

naln Kombi-Verkehrs seien nicht nur die teilweise kurzen Distanzen, sondern auch die immer komplexer werdenden Abläufe in der Güterverkehrsbranche. Die Straßentransportunternehmen haben sich in den vergangenen Jahren zunehmend zu Logistikern gewandelt, die neben dem reinen Transport auch Aufgaben wie Lagerhaltung, Kommissionierung, Wareneingangs-/ -ausgangskontrolle und vieles mehr übernehmen. Damit einhergehend ist es nicht nur zu einer Vernetzung, sondern zu einer Verschmelzung von verladender Wirtschaft und Logistikdienstleistern gekommen, was sich unter anderem in gemeinsamen Buchungs- und Verwaltungssystemen widerspiegelt.

Nachholbedarf der EVU
Gänzlich anders stellt sich die Situation im Schienengüterverkehr dar, wo jedes Unternehmen eine eigene System-Architektur aufgebaut hat, diese nach eigenen Regeln verwaltet und Informationen bzw. Daten nicht an Dritte weitergibt. Dementsprechend stehen nahezu alle EVU ohne Logistikkompetenz da und scheinen den heutigen

Anforderungen des Marktes nur bedingt gewachsen zu sein. Diverse Initiativen mit dem Ziel einer Vereinheitlichung von Datenstrukturen, die bislang von den internationalen Dachverbänden UIC und UIRR gestartet wurden, betrachten lediglich den Bahnanteil der intermodalen Logistikkette bzw. einzelne Teilelemente, lassen jedoch Schnittstellen zum vor- und nachgelagerten Verkehr, Anforderungen der Verloader und Empfänger und damit letztlich die gesamte Door-to-door-Logistikkette außer Acht.

DIE KOMPLEXITÄT DES KOMBI-VERKEHRS IST EIN WETTBEWERBS-NACHTEIL.

Viele Akteure mischen mit

Ist die Zahl der Akteure auf Seite des Straßentransports einigermaßen überschaubar, so steht sich auf Bahnseite eine Vielzahl an unterschiedlichen Akteuren gegenüber. Damit verbunden ist eine große Bandbreite an unterschiedlichen Unternehmensstrukturen, Organisationsprinzipien, Datenbank- und Buchungssystemen. Die Kaskade an Bestellungen, Bestätigungen, Erstellungen von Dokumenten in mehrfacher Ausführung, Meldungen etc. ist kompliziert, zeitaufwändig und fehleranfällig. Käfer: „Diese Komplexität und damit einhergehende Unwägbarkeiten des Kombi-Verkehrs bewirken gegenwärtig einen bedeutenden Wettbewerbsnachteil, sodass oft der Straßentransport vorgezogen wird.“ Die mangelnde Nachfrage bewirkt wiederum eine geringere Auslastung, wodurch weitere Leistungen der Bahnen bedroht sind und eine Abwärts-spirale in Gang gesetzt wird, an deren Ende letztlich nur noch internationale „Rennstrecken“ des Kombi-Verkehrs übrig bleiben.

Logistiknetzwerk aufbauen

ILKÖ – die Abkürzung steht für Integriertes Logistiknetzwerk Kombi-Verkehr in Österreich – möchte hier Abhilfe schaffen. Der Nachholbedarf, den der



Andreas Käfer möchte die Wettbewerbsfähigkeit des nationalen Kombinierten Verkehrs stärken

Schiengüterverkehr in den Bereichen Logistik, Integration, Schnittstellen, Kundenorientierung und schließlich Wettbewerbsfähigkeit aufweist, soll aufgeholt und so einem weiteren Rückgang des Schienenanteils entgegengewirkt werden. Dafür wurde eine gezielte Kombination aus innovativen, organisatorischen und technologischen Lösungsansätzen adressiert.

Ziel des Projektes ILKÖ war der Aufbau eines integrierten, kundenorientierten Logistiknetzwerks, das mit dem Straßengüterverkehr konkurrenzfähig ist und im Wesentlichen auf ein Door-to-door-Logistik-Service inklusive flexibler Angebotsbestandteile unter besonderer Berücksichtigung der Schnittstellen abzielt. Als Grundlage für die Angebotsplanung wurde eine Güterstromanalyse zur Abbildung der Nachfragepotenziale durchgeführt. Dabei wurden zunächst neben der Auswertung nach Transportsegmenten (Inland, Import, Export, Transit) für den österreichischen Binnenverkehr räumliche Analysen der Verkehrsströme erstellt, wobei insbesondere auch das Aufkommen im Straßengüterverkehr, das als Potenzial für zusätzliche UKV-Verkehre zu sehen ist, analysiert wurde. In organisatorischer Hinsicht wurde ein Modell einer neutralen, integrierten Logistik-Plattform im Sinne eines „One-stop-shops“ konzipiert, das in der Lage ist, Transportanfragen entgegenzunehmen und Güterverkehrsdienstleistungen an die am besten geeigneten Unternehmen zu vermitteln. Käfer: „Es soll keine Konkurrenz zu im Kombi-Verkehr bestehenden, aktiven Unternehmen geschaffen wer-

den, sondern es sollen durch die Schaffung eines effizienten, marktorientierten Kooperationsnetzwerks bestehende Mankos der Schiene gegenüber der Straße ausgeglichen werden.“

Ein „Scotty“ für den Kombinierten Verkehr

Im Rahmen von ILKÖ wurde eine Software-Architektur zur Integration und Verwertung aller relevanten Daten der unterschiedlichen Akteure entwickelt. In diesem Zusammenhang wurde ein Online-Tool geschaffen, das (im Sinne eines Demonstrationsmodells) als einfach zu bedienender „Door-to-door-Kombi-Verkehr-Routenplaner“ angesehen werden kann, sozusagen eine Fahrplanauskunft à la Scotty (ÖBB-Routenplaner für den öffentlichen Verkehr) für den Kombinierten Verkehr. Mit Abschluss des Projekts liegt ein praktisches, EDV-basiertes Tool vor, das gegenüber der Situation bisher ein wesentlich vereinfachtes Kommunikationssystem beinhaltet.

Der nächste Schritt sieht den Ausbau des Demonstrationsmodells zu einem vollumfänglichen Routenplanungs- und Buchungssystem sowie das Einpflegen möglichst vieler Echtzeiten (insbesondere Fahrpläne) vor. Um der Problematik inkompatibler und proprietärer EDV-Systeme effektiv begegnen zu können, wird ein innovativer Ansatz verfolgt, der insbesondere den Aufwand und die Kosten für den Datenaustausch so gering wie möglich hält und gleichzeitig eine praktikable Lösung für eine sichere Integration von sensiblen Unternehmensdaten bietet.

ANZEIGE

Innovation Follower oder Innovation Leader? Wo steht, wohin geht Österreich?

22 Interviews

Persönlichkeiten aus Forschung, Politik und Gesellschaft

FORSCHUNG UND POLITIK

Zur Lage und Zukunft von Wissenschaft und Innovation in Österreich
Reihe Wissen für die Praxis der FHWien der WKW – Institut für Journalismus & Medienmanagement – Band 9
160 Seiten | EUR 19,00
ISBN: 978-3-902976-59-8
ISSN: 2518-6132



<https://shop.verlagholzhausen.at>
www.facebook.com/HolzhausenVerlag
<http://twitter.com/HolzhausenVlg>
Tel.: +43 (0) 1 / 740 95 - 452
Fax.: +43 (0) 1 / 740 95 - 111
E-Mail: office@verlagholzhausen.at

HOLZHAUSEN
DER VERLAG
Verlag Holzhausen GmbH
1110 Wien, Leberstraße 122
www.verlagholzhausen.at