

Nachhaltige Logistik 2030+

ROUND TABLE: Das Projekt vom Land Niederösterreich, der Stadt Wien und den Wirtschaftskammern Wien und Niederösterreich wurde am 20. November 2019 offiziell beendet. *Verkehr* wollte deshalb mit den Stakeholdern des Projekts über Lektionen, Pläne und Chancen reden.



ALLE FOTOS: VERKEHR / KATHARINA SCHIEFFL

(v.l.n.r.) Jürgen Schrampf (geschäftsführender Gesellschafter bei Econsult), Andrea Faast (Leiterin Standort- und Infrastrukturpolitik, Wirtschaftskammer Wien), Anja Kossik (Redakteurin bei der Internationalen Wochenzeitung *Verkehr*), Christian Popp (Mitarbeiter der Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten beim Amt des Landes Niederösterreich), Thomas Madreiter (Planungsdirektor der Stadt Wien), Davor Sertic (Obmann der Sparte Transport und Verkehr in der Wirtschaftskammer Wien), Beate Färber-Venz (Obfrau der Sparte Transport und Verkehr in der Wirtschaftskammer Niederösterreich), Paul Brandstätter (Gründer und Geschäftsführer von Veloce), Christian Vogt (Geschäftsführer von DLH Real Estate Austria) und Bernd Winter (Chefredakteur der Internationalen Wochenzeitung *Verkehr*)

ANJA KOSSIK & BERND WINTER

Verkehr: Mit welchen Erwartungen hat man das Projekt „Nachhaltige Logistik 2030+“ begonnen? Was war die Ausgangslage vor drei Jahren?

Thomas Madreiter: Mobilität ist eines der klassischen Kon-

fliktthemen in der Stadtplanung, aber auch in der Regionalentwicklung. Da manifestieren sich viele widersprüchliche Zielvorstellungen. Eine funktionierende Wirtschaft, und da sind sich alle Fraktionen einig, ist für eine Region und eine Stadt einfach

essenziell. Hier war die Ausgangslage unbefriedigend, weil es auf der einen Seite zunehmend zu Konflikten in Bezug auf die Verkehrssituation kommt, es auf der anderen Seite aber die Anforderung gibt, dass der Wirtschaftsverkehr effizient und funktions-

fähig abgewickelt werden muss. Zusätzlich – und das überlagert die ganze Situation auch noch – kommt es durch verschiedene Trends, wie beispielsweise den E-Commerce oder den Klimawandel, zu massiven Veränderungen. Damit war uns klar, dass uns tra-

dierte Lösungsmuster in der Zukunft gar nicht weiterhelfen werden. Und so war die Initiative der Wirtschaftskammern Wien und Niederösterreich sehr willkommen, sich zusammenzusetzen und hier gemeinsam etwas Neues zu machen.

Christian Popp: Wir beschäftigen uns in Niederösterreich schon sehr lange mit dem Thema Güterverkehr und Mobilität und haben in regelmäßigen Abständen Güterverkehrsprognosen erstellt. Wir haben uns auch damit beschäftigt, welche Auswirkungen beispielsweise das von der EU erstellte „Weißbuch Verkehr“ auf die Infrastruktur hat. Uns ist in diesem Zusammenhang klar geworden, dass hier einige Dinge nicht wirklich aufgehen.

AUSGANGSSITUATION

Der Ballungsraum Wien umfasst neben der Bundeshauptstadt selbst auch den umliegenden Speckgürtel in Niederösterreich. Im Gegensatz zu vielen anderen Metropolen der Welt, verfügt der Großraum Wien über eine historisch gewachsene Struktur und damit über Rahmenbedingungen, die für viele Logistikunternehmen eine große Herausforderung darstellen. Auch die ständige Zunahme des Straßen-güterverkehrs aufgrund wachsender Bevölkerungszahlen belastet Mensch und Umwelt. Logistikflächen werden immer rarer und die Vorgaben in Richtung einer CO₂-freien City-Logistik im Zuge der Klimadiskussion immer strenger. Doch wie kommt man gerade in einem Bereich mit vielen unterschiedlichen und teilweise widersprüchlichen Anforderungen zu tragfähigen und konsensualen Lösungsansätzen, die auch noch unklare oder sich ständig ändernde Rahmenbedingungen in der Zukunft mitberücksichtigen? Dafür wurde im Jahr 2016 das Projekt „Nachhaltige Logistik 2030+“ ins Leben gerufen. Hier haben sich Vertreter aus der Transport- und Logistikbranche sowie Verantwortliche für Stadt- und Regionalplanung zusammengesetzt, um gemeinsam zukunftstaugliche Lösungen und passende Maßnahmen für die Anforderungen der Gütermobilität in der Region Wien-Niederösterreich zu finden. In einem drei Jahre dauernden Stakeholderprozess wurden wichtige Themenfelder identifiziert, Zukunftsszenarien für die kommenden zehn Jahre entwickelt und daraus ein Aktionsplan festgelegt, der eine praxisnahe Umsetzung mit konkreten Maßnahmenpaketen ermöglicht. Eine Reihe von Pilotprojekten, die sich mithilfe von innovativen Lösungsansätzen und international anerkannter Forschungsarbeit den zukünftigen Herausforderungen der Branche widmen, stellen ein wichtiges Ergebnis dieses kreativen Prozesses dar. Aus diesem Grund lud die Internationale Wochenzeitung *Verkehr* die Stakeholder dieses Projektes zu einem Round Table ein, um über die Chancen und Herausforderungen zu diskutieren.

► FORTSETZUNG VON SEITE 1

Und da wir mit der Wirtschaftskammer Niederösterreich einen Umgang auf Augenhöhe pflegen und uns konventionelle Ansätze (wie eine flächendeckende Lkw-Maut), die immer wieder diskutiert wurden, nicht weiterbringen, haben wir uns gedacht: Probieren wir es doch lieber mit intelligenten Lösungen. Und das war die Geburtsstunde von „Nachhaltige Logistik 2030+“. Uns war allen klar, wir werden diese Plattform benötigen, um unsere verkehrs- und umweltpolitischen Ziele zu erreichen und um sowohl für die Gebietskörperschaften als auch für die Logistikwirtschaft eine Win-win-Situation herzustellen.



„Für mich war das Highlight dieses gesamten Prozesses, dass bei den Beteiligten mittlerweile ein echtes Bewusstsein für Gütermobilität geschaffen wurde“, sagt Beate Färber-Venz

Was wurde beim Projektstart vonseiten der Wirtschaftskammern angestrebt?

Davor Sertic: Als ich 2015 zum Spartenobmann ernannt wurde, habe ich das Thema Logistik vor allem aus dem Blickwinkel der Wirtschaft gesehen. Ich hatte den Eindruck, dass die Politik die Probleme der Unternehmen (vor allem im Güterverkehrsbereich) nicht wirklich ernst genommen hat und dass es vor allem im urbanen Raum an einer echten Strategie gefehlt hat. Weder für den fahrenden noch für den ruhenden Ver-

kehr (beispielsweise Anrainerparkzonen im Zustellverkehr oder die Entlastung der Staustrecken durch den Lobautunnel) gab es in Wien Lösungsansätze. Es hat also an Zusammenarbeit und dem Willen gemeinsam mit der Politik etwas Neues zu versuchen gefehlt. Seit Beginn dieses Projekts gab es auf beiden Seiten „learning lessons“ und wir haben begonnen, zusammen darauf zu schauen, was die Wirtschaft braucht und was vonseiten der Politik möglich ist. Denn wenn man sich mit der Komplexität derartiger Themen auseinandersetzt, dann wird klar: So einfach, wie man sich das vorstellt, ist Verkehrsplanung nicht. Es ist auch nicht optimal, wenn Maßnahmen, die

durch die Wirtschaft initiiert werden, nur Einzelinteressen berücksichtigen. Es war also wichtig, in den Kammern diese Interessen zu bündeln, um entsprechende Pilotprojekte ins Leben zu rufen.

Beate Färber-Venz: Es war nicht nur eine gute Idee, sondern es war essenziell notwendig, die vier Projektpartner an einen Tisch zu bringen. Wien ist ein urbaner Raum mit einer gewachsenen Struktur. Wir haben also nicht mehr die Möglichkeit, beispielsweise unterirdische Versorgungstunnel oder große Hubs mit-

zuplanen, wie das bei einer auf dem Reißbrett völlig neu angelegten Stadt der Fall wäre. Außerdem sind Wien und Niederösterreich auch eng miteinander verbunden, und Wien braucht sein Umland, um die Versorgungssicherheit zu gewährleisten. Da ist Zusammenarbeit notwendig, denn in Niederösterreich gibt es noch entsprechende Flächen. Wir bemerken besonders seit dem Schulbeginn dieses Jahr, dass das Verkehrsaufkommen explodiert ist und wir an den verkehrstechnischen Belastungsgrenzen angekommen sind, sowohl innerstädtisch als auch z. B. auf der Tangente. Das ist aber keine Ausnahme, das ist ein Zustand, an den wir uns gewöhnen müssen. Das ist die neue Normalität.

Das Thema Logistikflächen wurde angesprochen. Wie stellt sich das aus Ihrer Sicht dar, Herr Vogt?

Christian Vogt: Ich kann die Sache mit der Flächenverfügbarkeit in Niederösterreich aus meiner Sicht nur unterstreichen. Flächen sind dort nicht nur verfügbar, sondern sie sind auch bezahlbar. Das ist für uns als Logistikimmobilienentwickler auch wichtig, denn nur solche Projekte sind für uns sinnvoll und lassen sich auch zu einem Preis realisieren, den die Unternehmen tatsächlich bezahlen. In Wien ist das schon schwierig, denn die hohen Grundstückspreise würden die Mieten so hoch werden lassen, dass derartige Preise vom Markt nicht bezahlt werden. Die niederösterreichische Politik ist auch bereit, mit uns über derartige Projekte zu diskutieren und Dinge zu ermöglichen, denn man kann Wien auch von Logistikzentren aus versorgen, die im Umland angesiedelt sind.

Welche Perspektive nehmen Sie als Unternehmer oder Berater bezüglich der Anfänge des Projekts „Nachhaltige Logistik 2030+“ ein?

Paul Brandstätter: Ich wurde damals eingeladen, bei diesem Projekt mitzumachen, und habe das auch gerne getan. Wir bei Veloce haben uns schon immer damit beschäftigt, Lösungen im Bereich nachhaltiger Verkehr anzubieten. Dabei hat uns die Frage interessiert, wie wir Logistik im B2C-Bereich anbieten können, ohne dass eine Privatperson ihr eigenes Auto bewegen muss und trotzdem ein smartes und bequemes Leben führen kann. Das bewirkt aber völlig neue Anforderungen an die Stadt, weil derartige Lösungen vorher nicht mitgedacht wurden und es derartige Logistikangebote



„Es war mir wichtig, dass hier nicht nur theoretisiert wird und jede Menge Studien herauskommen, sondern dass Ergebnisse praktisch getestet werden“, sagt Davor Sertic

auch nicht gegeben hat. Der Online-Handel treibt diese Entwicklungen voran und bringt damit auch völlig neue Herausforderungen: Ladezonen werden auch dort benötigt, wo Privatpersonen wohnen und nicht nur bei den Unternehmen. Wo findet sich die Ladeinfrastruktur für elektrisch betriebene Fahrzeuge und welche Bedeutung haben City-Hubs? Wie wollen wir mit dem Thema City-Maut umgehen? Das Format des Projekts „Nachhaltige Logistik 2030+“ war letztendlich extrem gut geeignet, um Menschen mit verschiedenen Perspektiven zusammenzubringen, Themen auch einmal aus einem anderen Blickwinkel zu betrachten und einen informellen Austausch zu

dort nicht genau definiert ist, was unter dem Begriff „innerstädtische Gebiete“ genau zu verstehen ist. Diese Vorgabe kann man jetzt entweder als Damoklesschwert sehen oder als positive Motivation, dass man dafür etwas tut. Zero Emission bis 2050 ist dann noch eine viel größere Herausforderung. Unsere Aufgabe in diesem Projekt war es, nicht zu beraten und zu planen, wie wir das üblicherweise tun, sondern einen Stakeholder-Prozess zu organisieren. Das Ziel war, möglichst die Meinung aller Betroffenen einzuholen und daraus dann Ideen zu kanalisieren, die letztendlich eine gemeinsame Strategie ergeben. Die große Herausforderung für uns war, dass wir zu Beginn des Prozesses



„Die Digitalisierung ist der Trend, der alle unsere Prozesse weiterhin beeinflussen wird“, sagt Thomas Madreiter

ermöglichen – das war ein guter Lernprozess für alle.

Jürgen Schrampf: Wir durften das Projekt in einer Arbeitsgemeinschaft mit der Denkstatt begleiten, wobei sich die Denkstatt mit dem Themenbereich Nachhaltigkeit und die Econsult mit dem Bereich Logistik auseinandergesetzt haben. Ins Rollen gebracht wurde dieses Projekt bereits viel früher, nämlich 2011 durch das von der EU herausgebrachte „Weißbuch Verkehr“. Da steht konkret drinnen, dass die City-Logistik in innerstädtischen Gebieten bis 2030 CO₂-frei sein muss, obwohl

noch gar nicht wussten, wer alles dabei mitmachen wird. Es sind dann rund 300 Stakeholder aus verschiedensten Gruppen geworden, die sich aktiv an dem Prozess beteiligt haben. Da waren Vertreter aus der Industrie, dem Handel oder dem Gewerbe, Vertreter aus dem öffentlichen Bereich oder von Behörden, die sich entweder über Online-Formate, in den Workshops vor Ort oder über persönliche Interviews eingebracht haben. Damit haben wir versucht, eine möglichst breite Basis zu schaffen, um Ideen und Inputs zusammenzubringen.



„Das Ziel war, die Meinung aller Betroffenen einzuholen und daraus dann Ideen zu kanalisieren, die letztendlich eine gemeinsame Strategie ergeben“, so Jürgen Schrampf

Popp: Aus Niederösterreich waren beispielsweise viele Bürgermeister aus den Gemeinden des Speckgürtels involviert, die auch als Schnittstelle zur betroffenen Bevölkerung dienen und deren Sichtweise berücksichtigt haben. Denn es macht immer einen Unterschied, ob ich Dinge aus einer Metaperspektive betrachte bzw. bearbeite oder ob ich ein bestimmtes Thema auf den einzelnen Betroffenen herunterbrüche, der die Sache dann möglicherweise etwas differenzierter sieht. Jeder, der in irgendwelche Planungsprozesse involviert ist, kennt das und es ist auch ein ganz normaler Vorgang.

Was waren aus Ihrer Perspektive jetzt die wesentlichen Highlights und die Milestones des Projekts?

Madreiter: Das Wesentliche sind jetzt nicht die Maßnahmen, die aus diesem Projekt entstanden sind – und da haben wir Beeindruckendes erarbeitet und uns vorgenommen –, sondern das Wesentliche ist der Prozess, der dadurch entstanden ist: Wer ist dort mit wem ins gemeinsame Nachdenken oder Zusammenarbeiten gekommen und welche tragfähigen Beziehungen haben sich dadurch etabliert, die hoffentlich weit über dieses Projekt hinaus weiterbestehen? Das ist für mich das wirklich relevante Ergebnis.

Sertic: Das kann ich nur unterstreichen. Als Unternehmer und als Pragmatiker war für mich außerdem wichtig, dass auch Pilotprojekte ins Leben gerufen werden, damit man sieht, ob etwas in der Praxis für die Unternehmer wirklich funktioniert und in die Realität umsetzbar ist. Es war mir aus dem Blickwinkel der Wirtschaftskammer wichtig, dass hier nicht nur theoretisiert wird und jede Menge Studien herauskommen, sondern dass Ergebnisse praktisch getestet werden.

Färber-Venz: Für mich war das Highlight dieses gesamten Prozesses, dass bei den Beteiligten mittlerweile ein echtes Bewusstsein für Gütermobilität geschaffen wurde. Denn eine Planung für ein großes Projekt, bei der beispielsweise die Lkw-Zufahrt vergessen wurde – das darf nicht mehr sein! Wir können den gewerblichen Verkehr zwar aus allem ausblenden, aber stattfinden wird er trotzdem. Und da ist einfach viel Bewusstseinsbildung passiert.

Popp: Wir haben bei der Frage nach der Art und Weise, wie wir in 20 Jahren Logistik organisieren wollen, auch die Planungsverantwortlichen miteinbezogen, damit sie ihre tägliche Realität einbringen

können. In Niederösterreich liegt die Verantwortung und die Kompetenz für die Planung verfassungsmäßig verankert bei den 574 Gemeinden, denn die müssen unsere Ideen, wie wir die Logistik zukünftig gestalten wollen, auf das einzelne Grundstück herunterbrechen, das heißt in einen Flächenwidmungsplan oder ein Raumordnungskonzept übertragen.

Brandstätter: Die Aufgabe und das Ziel des Projekts „Nachhaltige Logistik 2030+“ war es, etwas in Gang zu setzen, das langfristig, also in mehr als zehn Jahren, erreicht werden soll und dann auch darüber hinaus wirkt. Bereits während der Diskussionsphase haben sich durch die rasant fortschreitenden Entwicklungen einige unserer Pilotprojekte verändert, weil neue Themen hochgekommen sind oder Themen, die uns in unseren ersten Meetings beschäftigt haben, wie beispielsweise, dass Förderungen für Elektromobilität im Jahr 2030 keine Relevanz mehr haben werden. Ich kann nur bestätigen: Am wichtigsten war der Lernprozess für alle Beteiligten und das langfristige Denken, denn 2040 wird die Stadt ganz anders ausschauen.

Was sind jetzt die Themenfelder, die uns noch länger beschäftigen werden?

Schrampf: Es war einer unserer ersten Schritte, einmal zu definieren, wie sich allgemein das Umfeld entwickeln wird und was davon relevant für die Logistik ist. Da ist natürlich der E-Commerce ganz oben auf der Liste gewesen oder neue Geschäftsmodelle, die sich entwickeln werden. Das Thema Technologieentwicklung und Digitalisierung und nicht zuletzt die Konkurrenz um Raum und Infrastruktur waren ebenso oben auf der Liste. Wir haben in den vielen Gesprächen 58 Zukunftsthemen identifiziert, von denen 15 relevant sind für die Logistik. Außerdem haben wir verschiedene Szenarien ent-

worfen, wie sich die Technologie und die Gesellschaft weiterentwickeln werden, und haben alle Ergebnisse und Maßnahmen gegen jedes dieser Szenarien abgeglichen. Diese Szenarien liegen zwischen den beiden Extrempolen einer vollständigen Technologie-Zentrierung auf der einen Seite und einer Menschen-Zentrierung auf der anderen Seite.

Brandstätter: Bis jetzt war es immer so, dass jeder Bereich – sei es der Handel, die KEP-Dienstleistung oder auch die Baustellenlogistik – von einem anderen Lösungsansatz ausgegangen ist. Aber wir brauchen Lösungen, die zusammenwirken.

Madreiter: Was uns in der Stadtentwicklung die Arbeit schwer macht, was aber gleichzeitig eine Randbedingung dieses Systems ist, das ist die Gleichzeitigkeit von Gegensätzen. Damit müssen wir leben. Diese Konflikte sind aber oft nicht lösbar. Einerseits gibt es diese Technikaffinität,



„Das Format des Projekts ‚Nachhaltige Logistik 2030+‘ war extrem gut geeignet, um Menschen mit verschiedenen Perspektiven zusammenzubringen“, sagt Paul Brandstätter

jeder hat heute ein Smartphone. Andererseits nehmen viele von uns diese Technik mittlerweile als Belästigung wahr – jeder will wieder frei sein von ständigen E-Mails und Nachrichten. Und das sieht man auch auf einer gesellschaftlichen Ebene. In der Verkehrsplanung haben wir



„Aus der Sicht Niederösterreichs ist der Bereich Logistik nur ein Bereich, über den wir uns Gedanken machen müssen“, sagt Christian Popp

sehr früh gelernt, uns von überkommenen Bildern zu trennen. Den „Autofahrer“, den „Radfahrer“, den „Fußgänger“ gibt es nicht, denn jeder nimmt gleichzeitig verschiedene Rollen ein. Alle wollen heutzutage, dass Pakete so schnell wie möglich zugestellt werden, wollen dabei aber durch die Logistik möglichst wenig gestört werden. Das

und die Ergebnisse auch wieder hinaustragen.

Färber-Venz: Es war für die heutige Zeit ein ziemlich langes Projekt. Es ist nicht mehr üblich, sich mehrere Jahre mit einem Thema zu beschäftigen. Manche Themen, Entwicklungen, aber auch Befürchtungen, die wir zu Beginn angedacht haben, sind in diesem Zeitraum tatsächlich eingetreten. Das ist für uns auch die Bestätigung: Ja, wir haben richtig gedacht. Und das gibt für die nächsten Schritte eine enorme Sicherheit.

Welche Aspekte der Stadtplanung sind in diese Szenarien eingegangen?

Madreiter: Als Stadtplaner muss man sicherstellen, dass eine entsprechende Infrastruktur vorhanden ist. Sie muss nicht nur funktionieren, sie muss auch unter vielen verschiedenen Bedingungen „robust“ sein. Wenn wir also im Bereich der Logistik beispielsweise davon sprechen, dass die Verteilung kleinteiliger wird und CO₂-frei werden muss, dann sprechen wir von Hubs, Microhubs und der notwendigen Konsolidierung der Transporte. Dafür braucht es aber entsprechende Flächen, und die fallen in den Bereich der Infrastruktur. Das ist eine der ganz zentralen Erkenntnisse. Digitalisierung ist der Trend, der alle unsere Prozesse weiterhin beeinflussen wird. Hier ist die Frage, wie komme ich zu gemeinsamen Standards, wie kann man Trends absehen, wie kann man unterstützen und mit-helfen. Da will die Stadt Wien ein „Testfeld“ sein für smarte Lösungen. Und zu guter Letzt darf man nicht vergessen, dass Wien seit dem Fall des Eisernen Vorhangs einen Bevölkerungszuwachs von 400.000 Menschen erlebt hat. Das bedeutet auch, dass man mehr Raum für Wirtschaftsverkehr schaffen muss. Das ist eine Grundvoraussetzung für das Funktionieren der Stadt.



„Um das Projekt über den Bereich der Logistikexperten hinaus bekannt zu machen, braucht es Maßnahmen, um die Kommunikation nach außen zu verbessern“, sagt Christian Vogt

städtische Umfeld ist aber so. Das kann ich jetzt beklagen oder ich kann aus der Analyse meine Schlüsse ziehen. Und das haben wir mit dieser Szenarien-Technik sehr gut gelöst, denn es existiert eben nicht nur eine mögliche Zukunft. Wir müssen gleichzeitig viele verschiedene Aspekte im Auge behalten, und dafür sind verschiedene Szenarien notwendig, die ein Hilfsmittel dafür sind, die wesentlichsten Einflussfaktoren zu erkennen, mit denen wir uns in den nächsten Jahren konfrontiert sehen werden.

Vogt: Das spricht natürlich dafür, dass man möglichst viele Stakeholder einbezieht. Ich war bei der Präsentation der Zwischenergebnisse vor 1,5 Jahren positiv überrascht, wie professionell man an diese Sache herangegangen ist und wie viele unterschiedliche Meinungsgruppen hier eingebunden worden sind, die dann letztendlich auch als Multiplikatoren fungieren



► FORTSETZUNG VON SEITE 3

Damit muss ich aber auch darauf schauen, und da ist essenziell notwendig, dass in einer Stadt wie Wien mit einer vorgegebenen Struktur im Stadtzentrum im Gegenzug die privaten Mobilitätsbedürfnisse so abgedeckt werden, dass die Menschen öffentliche Verkehrsmittel nutzen, zu Fuß gehen oder mit dem Rad fahren.

Popp: Aus der Sicht Niederösterreichs ist der Bereich Logistik nur ein Bereich, über den wir uns Gedanken machen müssen. Wir sind auch bemüht, für den Personenverkehr intelligente und klimaschonende Wegeketten zu erreichen. Wir gehen da in Richtung „Mobility as a Service“, wo Wegeketten in Bezug auf Umwelt- und Verkehrsbedingungen optimiert werden können. Wir wollen aber nicht nur den Personenver-

kehr auf den Verkehrsflächen reduzieren, sondern wir erwarten uns dasselbe vom Güterverkehr. Wir gehen davon aus, dass je „intelligenter“ und ausgefeilter die Logistik ist und je besser die verfügbare Hardware wird, desto weniger Verkehr es auf der Straße oder der Bahn braucht, um die gleichen Mengen zu bewegen. Davon gehe ich für die Zukunft aus und das war auch eines der Ziele des Projekts, denn um die notwendige CO₂-Reduktion zu erreichen, muss in beiden Sektoren etwas gemacht werden.

Und welche Logistikthemen wurden vonseiten der Wirtschaft für die Szenarioentwicklung beigesteuert?

Sertic: Einer der zentralen Aspekte, der uns auch in Zukunft sehr beschäftigen wird, ist ein soziales Thema. Der Fahrermangel, der in der

Logistik vorherrscht, ist nicht nur in den internationalen Verkehren ein Problem, sondern wir haben festgestellt, dass er auch in der urbanen Logistik ein Thema ist – vor allem in den Peakzeiten im November und Dezember. So ein Vorzeigeprojekt wie „Nachhaltige Logistik 2030+“ trägt natürlich zum Image der Branche bei und hilft, dass sich auch die Jungen für die Logistik interessieren. Die jungen Menschen, die wir heute ansprechen, sind diejenigen, die dann 2030 und 2040 das Bild der Logistik prägen werden, und da ist eine Bewusstseinsbildung notwendig.

Färber-Venz: Ich glaube, dass im Rahmen des Projekts aufgrund der vielen verschiedenen Blickwinkel und Szenarien jeder etwas mitnehmen kann, das für ihn relevant ist. Was wir heute schon beobachten können, ist die Verknappung der vorhandenen Infrastruk-

turressourcen, wenn beispielsweise der Personen- und Güterverkehr auf der Schiene in der Nacht um die Kapazitäten konkurrieren. Ein weiterer Aspekt, der mir wichtig erscheint: Der Gewerbeverkehr ist ein technologischer Vorreiter des Individualverkehrs. Das heißt, was wir in der Branche heute ausprobieren, wofür wir uns entscheiden und in die langfristige Nutzung nehmen, hat auch einen Einfluss auf zukünftige Entwicklungen im Individualverkehr.

Madreiter: Das möchte ich sehr gerne unterstreichen. Eine der Maßnahmen, die für uns eine große Bedeutung hat, ist die Sharing-Thematik. Da geht es darum, brachliegende Ressourcen zu identifizieren. Dafür braucht es Systeme, die das „Matching“ erleichtern, und in diesem Bereich kann man von der Logistik etwas lernen, denn man kann bereits dort etablierte Lösungen nehmen und in den privaten Personenverkehr übertragen.

Schrampf: Die Digitalisierung führt zu neuen Geschäftsmodellen. Planungsprozesse in der Wirtschaft funktionieren nicht mehr linear wie früher. Heute diskutieren Wirtschaftstreiber darüber, ob die Wachstumsraten im E-Commerce 50 oder 500 Prozent sein werden. Keiner weiß es. Aus diesem Grund muss man auf Basis völlig unterschiedlicher Annahmen planen. Das heißt, dass Systeme viel flexi-

bler aufgestellt werden müssen, dass man zum Beispiel in der Logistik mit Partnern kooperieren muss und nicht mehr alles selbst machen kann – Stichwort: Outsourcing. Das zweite Thema, das sich aus der Digitalisierung und den



ANZEIGE

neuen Geschäftsmodellen ergibt, sind die neuen Arbeitswelten. Wie schauen die Berufsbilder in Zukunft aus? Junge Menschen brauchen in allen Bereichen digitales Know-how und müssen mit technischen Systemen umgehen können. Es entstehen also neue interessante



Nachhaltige
Logistik 2030+
Niederösterreich-Wien



Stadt
Wien



gut bezahlte Jobs mit neuen Perspektiven. Und dieses Image muss man auch entsprechend kommunizieren.

Brandstätter: Apropos neue Arbeitswelten: Am Anfang wurde die Entwicklung des E-Commerce nicht nur positiv gesehen.

es der Einzelne je bewerkstelligen könnte. Wir schaffen im Bereich der Paketzustellung auch jede Menge neue Arbeitsplätze, und die Volkswirtschaft gewinnt dadurch an Tiefe. Da hat sich bis heute schon sehr viel verändert. Mit Blick auf 2030 ist anzunehmen, dass noch vieles mehr ganz anders werden wird, als wir es heute kennen.

Wie sieht es mit den Zielsetzungen des Projekts „Nachhaltige Logistik 2030+“ aus? Konnte hier bereits etwas erreicht werden?

Popp: Wir haben aufbauend auf den Szenarien abgeleitet, welche Maßnahmen wir brauchen und welche Aktionen wir setzen müssen. Im November 2019 wird dieser Aktionsplan veröffentlicht. Wie die Ziele erreicht werden, das wird sich dann erst beim Tun zeigen. Aber wir müssen jetzt in die Umsetzung der Maßnahmen kommen, um unsere Ziele nicht aus den Augen zu verlieren.

Sertic: Das Thema „Lösung von Nutzungskonflikten“ hat beispielsweise bereits jetzt dazu geführt, dass eine grüne Verkehrsstadträtin unlängst gemeint hat: „Logistik ist sexy!“ Die Bewusstseinsbildung durch dieses Projekt hat bewirkt, dass sich bei gewissen Entscheidern Türen geöffnet haben und neue Chancen entstanden sind, wie u. a. die Öffnung der Anrainerparkplätze.

Madreiter: Wir sind dabei, alle



unsere ursprünglichen Zielsetzungen zu erfüllen. Ich möchte als Beispiel nur ein Mikroprojekt nennen. Die Stadt Wien hat mit Hubert¹ bereits ein eigenes kleines Pilotunternehmen für die konsolidierte Logistik gegründet. Das hat bei uns eine Verschiebung der Perspektive bewirkt. Denn Dinge, von denen bislang andere berichtet haben, erfahren wir auf diese Weise jetzt am eigenen Leib.

Schrampf: Die Zielsetzung „Verkehrsreduktion ohne einen Leistungs- und Qualitätsverlust“ hat viele Stakeholder zum Mitmachen gebracht. Denn die Frage, die alle beschäftigt hat, war: Wie soll das gehen? Von den Maßnahmen, die wir beschlossen haben, zielen rund ein Drittel genau auf dieses Thema ab, damit es wirklich zu einer effektiven Verkehrsreduktion kommt, wie beispielsweise die Vermeidung von vergeblichen

Zustellversuchen. Wie kann man das erreichen? Da geht es um technologische Lösungen, aber auch um alternative Zustellpunkte. Gleiches gilt für die Suche nach Ladezonen und Parkplätzen. Da werden digitale Lösungen erarbeitet, um den Status zu erkennen und vielleicht in Zukunft ein System zu entwickeln, wo man Ladezonen und Parkplätze vorreservieren und so in die Tourenplanung aufnehmen kann.

Popp: Um es noch einmal ganz eindeutig zu sagen: Die Ziele, die wir formuliert haben, sind vor allem in Bezug auf die aktuelle Klimadiskussion aus unserer Sicht kein „nice to have“, sondern ein „Must-have“. Wir sind verpflichtet und aufgefordert, diese Ziele zu erreichen. Wir haben massive Diskussionen in den Regionen über die „Belastbarkeit der Räume“. Wien und Niederösterreich sind kommunizierende Gefäße, was den Siedlungsraum angeht.

Belastbarkeit ist ein Thema der Verkehrsplanung, das mit der Raumnutzung zusammenhängt, und da ist es unserer Ansicht nach gar nicht anders möglich, als auch den Güterverkehr vom physischen Aufkommen her zu reduzieren. Und dazu ist die Logistik der beste Ansatzpunkt, um dieses Ziel auch wirklich zu erreichen. Darum unterstützen wir die Initiative auch so.

Welche Pilotprojekte sind jetzt das Ergebnis von „Nachhaltige Logistik 2030+“?

Schrampf: Die präsentierten Pilotprojekte sind nur die Spitze des Eisbergs. Es gibt über 50 Projekte, von denen sich bereits neun in der Umsetzung befinden. Es laufen aber ganz viele Projekte in den Unternehmen hinter dem Vorhang, die jetzt noch nicht großartig an die Öffentlichkeit getragen worden sind.

► FORTSETZUNG AUF SEITE 6



Da wurde von der Büchse der Pandora gesprochen. Heute sieht man das Bild differenzierter, denn E-Commerce reduziert auch den Individualverkehr und steigert die Produktivität der Zustellung, weil die professionelle Logistik und die Dienstleistung viel effizienter ist, als

NACHHALTIGE LOGISTIK 2030+

NIEDERÖSTERREICH-WIEN AKTIONSPLAN

www.Logistik2030.at



► FORTSETZUNG VON SEITE 5

Popp: Ein Projekt, das direkt aus „Nachhaltige Logistik 2030+“ entstanden ist, ist das Logistikflächenscreening² Wien und Niederösterreich. Das war ein massiver Wunsch von Seiten der Stakeholder. Dieses Screening ist im Prinzip fertiggestellt, die Ergebnisse sind aber noch nicht veröffentlicht. Da muss man sehr vorsichtig

sein, weil man damit auch Bodenpreise beeinflussen kann. Denn es geht nicht nur darum, die Flächen auszuweisen, sondern sie auch für eine Logistikknutzung zu sichern. Und dafür müssen wir erst geeignete Instrumente suchen.

Färber-Venz: Das Projekt Hubert läuft langsam an. Mir kommt es so vor, dass wir da unserer Zeit ein bisschen voraus sind. Der Leidensdruck ist

noch nicht hoch genug. Wir sind in vielen Bereichen auf das, was auf uns zukommen wird, vorbereitet. Wir haben uns Gedanken gemacht, wir haben unsere Hypothesen dazu, was passieren wird. Davon hat sich vieles bestätigt. **Schrampf:** Die meisten Projekte hängen noch von ganz vielen Entwicklungen ab, die in den nächsten Jahren auf uns zukommen werden. Da

haben wir kein fixes Ergebnis, sondern das ist ein Prozess. Wir müssen da Schritt für Schritt auf die Entwicklungen reagieren, so dass wir uns keine Möglichkeiten verbauen. **Sertic:** Ein anderes Projekt ist Wastebox.biz³. Das wurde von Saubermacher ins Leben gerufen und dient jetzt schon der Reduktion des Baustellenverkehrs, vor allem auf Großbaustellen in Wien und Nie-

derösterreich – wird also auch tatsächlich schon oft genutzt. **Schrampf:** Ich möchte noch das Projekt Gümöre⁴ erwähnen, weil es auch das Thema Digitalisierung betrifft. Das ist ein regelbasiertes Güterverkehrsmodell für die Ostregion. Personenverkehrsmodelle gibt es schon sehr gute in Österreich, aber da wird versucht, alle Güterverkehrsströme in der Region abzubilden. Das ist

ANZEIGE

ONLINE
TERMINÜBERSICHT

KOSTENLOS!
verkehr.co.at/termine

JETZT IHRE TERMINE EINTRAGEN

Veranstaltungen
 Kongresse

Termine
 Messen

verkehr

Nähere Informationen:
E: anzeigen@verkehr.co.at
verkehr.co.at/mediadaten
T: +43 1 740 95-562

www.verkehr.co.at/termine

INTERNATIONALE WOCHENZEITUNG SEIT 1945



deswegen schwierig, weil der Güterverkehr – im Gegensatz zum Personenverkehr – völlig anders funktioniert, denn er läuft nach den Vorgaben des Markts. Das ist ein internationales, von der Österreichischen Forschungsförderungsgesellschaft unterstütztes Vorzeigeprojekt.

Popp: Das ist ein Modell bzw. ein Instrument, das für die Verkehrsstromplanung von großer Bedeutung ist. Damit kann man Simulationen laufen lassen, welche Auswirkungen eine bestimmte Maßnahme im Bereich der Straße oder der Schiene auf den Verkehr hat.

Welches Resümee ziehen Sie aus dem Projekt?

Madreiter: Die Schlüsselerkenntnis aus dem ganzen Projekt ist, dass derart vielschichtige Problemstellungen nur mit den Betroffenen zu lösen sind – oder gar nicht. Der bisherige Prozess hat gezeigt,

dass eine gemeinsame Lösungsfindung notwendig ist. Das ist der einzige erfolgversprechende Weg. Das ist die Kernbotschaft. Das „Nachdenken“ hört mit dem Projektende nicht auf, genauso wenig wie die Zusammenarbeit. Denn die Rahmenbedingungen können sich so schnell verändern, dass die

Klimadebatte beispielsweise zu Regulativen führt, die wir heute noch gar nicht kennen. Für mich war der Prozess ein voller Erfolg, wenngleich wir jetzt erst am Beginn stehen. Er hat auch in hohem Maß vertrauensbildend gewirkt. Für mich ist völlig klar, dass wir diese Beziehung verstetigen wollen.

Sertic: Ich würde es begrüßen, wenn der Prozess die kommenden Jahre weitergeht. Es hat sich gezeigt, dass, wenn Entscheider aus Politik und Wirtschaft zusammensitzen und gebündelt ihre Bedürfnisse austauschen, ein gegenseitiges Lernen stattfinden kann. Hier kann man keine Einzelinteressen verfolgen, sondern es braucht einen großen Konsens. Dass konkrete Pilotprojekte entstanden sind, darauf haben wir am Anfang nur gehofft, aber das ist auch tatsächlich so aufgegangen. Jetzt müssen wir noch mehr darauf schauen, dass wir unsere Bemühungen nicht nur in Fachkreisen bekannt machen, sondern dass auch eine bessere Kommunikation über die Bedeutung der Logistik in Richtung Bevölkerung stattfindet.

Schrampf: Für uns war der Knackpunkt, alle Stakeholder an einen Tisch zu bringen und

sie dazu anzuregen, sich aktiv einzubringen. Das war auch für uns ein Lernprozess. Mit welcher Information oder mit welchen Tools holt man sie auf ihrer Ebene ab, so dass keine weißen Flecken bleiben und ein umfassendes Bild entsteht? Dazu braucht es auch Zeit und so war es gut, dass wir kein Ergebnis, sondern einen dreijährigen Prozess definiert haben. Wir haben gelernt, dass man für den ersten Anknüpfungspunkt an die Stakeholder mit ein paar bereits vorbereiteten Ideen oder Themen herantreten muss. Wir haben immer neutral nach dem Bedarf gefragt. Was braucht es in Zukunft? Was sind die Handlungsfelder? Dadurch ist ein offener Dialog entstanden und keine Expertendiskussion über mögliche zukünftige Technologieentwicklungen.

► FORTSETZUNG AUF SEITE 8

FUSSNOTEN

¹ **Hubert** ist ein City-Hub zur Bündelung von Gütern, die dem Kunden konsolidiert und ressourcenschonend zugestellt werden, indem man alternative Transportwege nützt.

² Das **Logistikflächenscreening** hat den Zweck, auf potenzielle Logistikflächen im Wiener Stadtgebiet aufmerksam zu machen und diese vor anderen Nutzungen zu schützen.

³ **Wastebiz** ist eine Plattform für die Baustellenentsorgung. Sie verbindet Recyclingunternehmen und Baufirmen in Echtzeit und sorgt innerhalb kürzester Zeit für eine zuverlässige Entsorgung von Bauschrott.

⁴ **Gümore** bemüht sich um den Aufbau eines realitätsnahen und prognosefähigen Güterverkehrsmodells für die Ostregion.

ANZEIGE



Industrial Campus Vienna East

Fertigstellung Bauphase 3 + 4: Sommer 2020



Unsere Immobilien für Ihre Logistiklösungen

- Highlights:
- ✓ Österreichs modernster Logistikpark
 - ✓ Unmittelbare Nähe zum Flughafen Wien
 - ✓ Nutzung 24/7 uneingeschränkt möglich
 - ✓ Hallenabschnitte ab 5.000 m² verfügbar
 - ✓ Büros und Mezzaninflächen individuell
 - ✓ Zertifizierung nach DGNB Gold Status

www.dlh-realestate.com

Exklusive Vermarktung durch

CBRE



► FORTSETZUNG VON SEITE 7

Färber-Venz: Ich denke: Nach dem Projekt ist vor dem Projekt. Wir dürfen jetzt nicht den Fehler machen und glauben, dass das erste Projekt abgeschlossen ist und wir ab sofort ein neues Projekt oder eine andere Phase beginnen. Wir müssen stattdessen die Umsetzung der bisher erarbeiteten Maßnahmen und das Weiterdenken parallel stattfinden lassen. Wir müssen uns anpassen und weiter auf Veränderungen eingehen.

Brandstätter: Haben wir unser Ziel erreicht? Aus meiner Sicht ist das Ziel ziemlich breit geworden. Und das ist auch gut so, denn es sind viele neue Perspektiven hereingekommen. Aber jetzt ist eine Vertiefung notwendig. Die Lösungsansätze sind teilweise widersprüchlich. City-Hubs widersprechen beispielsweise den Paketboxen – das ist in der Tiefe noch nicht durchdacht worden. Da muss man sich überlegen, ob man alle Wege parallel geht und dann schaut, was sich am Markt durchsetzt, oder ob man in kleineren Arbeitsgruppen, die auf eine spezielle Thematik wie die letzte Meile spezialisiert sind, daran weiterarbeitet.

Vogt: Ich kann nur als externer Beobachter sprechen. Um das Projekt über den Bereich der Logistikexperten hinaus

bekannt zu machen, braucht es Maßnahmen, um die Kommunikation nach außen zu verbessern. Die Logistik ist eine ungeliebte Branche. Da gehört in Richtung der Bevölkerung in Österreich mehr gemacht, um das Image zu verbessern. Im Bereich der Logistik gibt es alle paar Monate neue Gesichtspunkte, die zu beachten sind. Es fällt also schwer, ein Ziel fix aufzu-

setzen, man kann hier nur eine Richtung vorgeben und dann kontinuierlich nachbessern. Die Offenheit, mit der im Projekt „Nachhaltige Logistik 2030+“ von allen Seiten herangegangen wird, finde ich gut, genauso wie den Ansatz, der auch gut aufgegriffen wurde.

Popp: Wir würden das Projekt „Nachhaltige Logistik 2030+“ genauso wieder machen, weil

es der einzige Weg ist, um zu tragfähigen und konsensualen Lösungen zu kommen. Der Prozess – es war kein Projekt, sondern ein dreijähriger Prozess – hat genau das gebracht, was wir am Anfang in den Zielen definiert hatten. Auch wenn man sich zu Beginn nicht vorstellen konnte, wie man alle widersprüchlichen Interessenlagen unter einen Hut bringen soll, war

bereits im Laufe der Zusammenarbeit klar, dass da auch etwas Positives herauskommen wird. Denn der Prozess war gut aufgesetzt. Für mich ist der vorliegende Aktionsplan „ein großes Ganzes“, das auch so umgesetzt werden muss. Dafür brauchen wir eine akkordierte Vorgangsweise.

Herzlichen Dank an Sie alle für das Gespräch!

RESÜMEE DES ROUNDTABLES

Das Projekt „Nachhaltige Logistik 2030+“ bloß auf die Bezeichnung „Projekt“ zu reduzieren, würde die Einzigartigkeit dahinter nur ungebührlich feiern. Denn in Wirklichkeit handelt es sich dabei um einen dreijährigen komplexen Multi-Stakeholder-Prozess, der die Erwartungen aller Beteiligten, nach eigenen Angaben, übertroffen hat. Ausgehend von technologischen und gesellschaftlichen Herausforderungen, die sowohl die Politik als auch die Wirtschaft in gleichen Maßen beschäftigen, wurde die Lösungsfindung für den Güterverkehr im Großraum Wien einmal bewusst anders gedacht und aufgesetzt. Wie kann man Menschen mit unterschiedlichen Interessenlagen und teilweise widersprüchlichen Anforderungen dazu bringen, interdisziplinär und ohne die Verfolgung von Eigeninteressen konstruktiv zusammenzuarbeiten? Wie erarbeitet man ein wirklich nachhaltiges Konzept für die Metropolregion Wien und Niederösterreich, das die Weichen für den Güterverkehr über den Zeithorizont 2030 und darüber hinaus stellt? Das Beispiel „Nachhaltige Logistik 2030+“ zeigt eindrücklich: Der Weg ist das Ziel.

Hier wurde kooperiert, ausdiskutiert und über den eigenen Tellerrand geschaut. Dabei hat man nicht abgehoben theoretisiert, sondern es wurde mit Betroffenen, Experten und Entscheidern gemeinsam an einem praxistauglichen Paket von Maßnahmen gearbeitet, die teilweise bereits jetzt umgesetzt werden. Die Beteiligten (dazu zählen nicht nur Vertreter der Wirtschaftskammern Wien und Niederösterreich, Stadtplaner und Verkehrsexperten aus beiden Bundesländern, sondern in Summe rund 300 Stakeholder aus dem Bereich Transport und Logistik) haben nicht ein Ergebnis oder ein Projektziel definiert, sondern man hat sich bewusst darauf eingelassen, flexibel verschiedene Möglichkeiten und Bedürfnisse abzudecken oder auch widersprüchliche Lösungsansätze parallel stehen zu lassen und weiterzuentwickeln.

Die großen Themenbereiche, die den gesamten Transport- und Logistiksektor in den kommenden Jahren prägen werden, wurden definiert. Dazu zählen der ungebremste Wachstumstrend urbaner Lebensräume, die Entwicklung neuer Technologien (wie beispielsweise der Elektromobilität), die Digitalisierung von Arbeitsprozessen und von Vorgängen des täglichen Lebens und der Höhenflug des E-Commerce. Dadurch entstehen neue Jobs, neue Berufsfelder, neue Geschäftsmodelle.

Doch kein Projekt bringt tatsächlichen Fortschritt, wenn man die Ergebnisse nicht „auf den Boden bringt“. So war es das erklärte Ziel, konkrete und praxistaugliche Maßnahmen abzuleiten. Eine Vielzahl von rund 50 Pilotprojekten ist entstanden, von denen neun Beispiele bereits im Rahmen der Präsentation des entwickelten Aktionsplans im November 2019 vorgestellt werden. Zusammengefasst sind sich alle Teilnehmer des Roundtable-Gesprächs einig, dass „vor dem Projekt“ auch gleichzeitig „nach dem Projekt“ ist. Der Prozess hat es geschafft, eine stabile Vertrauensbasis zu bilden, die nicht nur eine Grundlage für die nachfolgende Umsetzung des Aktionsplans darstellt, sondern gleichzeitig auch die kontinuierliche Anpassung des Aktionsplans an zukünftige Entwicklungen sicherstellt und die weitere Zusammenarbeit erleichtert. Denn komplexe Herausforderungen – da sind sich die Beteiligten einig – können nur gemeinsam sinnvoll angegangen werden.