

EDITORIAL



Die Bahn im Fokus

von MUHAMED BEGANOVIĆ

Nachdem wir in der vorigen Ausgabe einen fokussierten Blick auf die Luftfracht-Branche geworfen haben, wollten wir für diese Ausgabe am Boden bleiben und uns ansehen, wie es den Bahnlogistikern geht bzw. im Corona-Jahr erging. Für unseren Marktüberblick der EVU (auf den Seiten 4 bis 6) haben wir dazu mit etlichen Unternehmen gesprochen. Zudem führten wir ein Interview mit Clemens Först (CEO der Rail Cargo Group) über die Themen Digitalisierung und Interoperabilität – das Gespräch lesen Sie auf der Seite 3. Auch die Neue Bahn ist diesmal mit spannenden Beiträgen gefüllt: u.a. über eine düstere Prognose der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen, ein neues Frauennetzwerk in der Bahnindustrie und neue technologische Entwicklungen. Viel Spaß beim Lesen, wünsche ich.

FORTSETZUNG VON SEITE 1

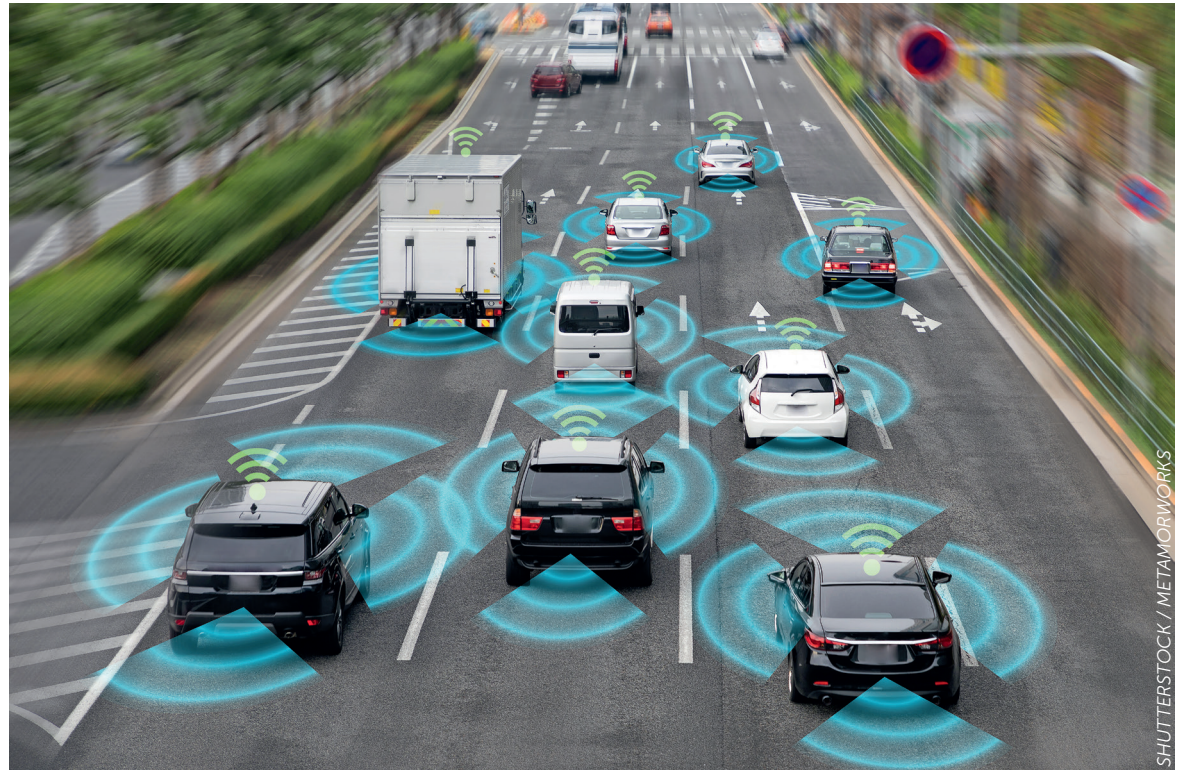
Weil das Gesetz auf einen Fahrzeugführer im Wageninneren verzichtet, verlangt es eine verantwortliche Person, die das Fahrzeug von außen steuern und jederzeit eingreifen kann. Eine permanente Überwachung ist jedoch nicht gefordert. Näheres regelt die umfangreiche Autonome-Fahrzeuge-Genehmigungs- und-Betriebsverordnung.

„Einige Bereiche des Gesetz- und Verordnungsentwurfs sind etwas unklar und bedürfen einer inhaltlichen Schärfung“, moniert Tibor Pataki, Leiter Kraftfahrtversicherung beim Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft. Die Versicherer begrüßen aber grundsätzlich, dass der Gesetzgeber am bewährten Haftungssystem festhalten möchte.

„Die Regeln für die Entschädigung von Unfallopfern bleiben einfach und klar: Wird beim Betrieb eines Autos ein Mensch verletzt oder eine Sache beschädigt, ersetzt die Kfz-Haftpflichtversicherung des Halters den Schaden“, erläutert Pataki. So sei das Verkehrsoffer auch in Zeiten des autonomen Fahrens bestmöglich geschützt.

Dauerthema
Datenschutz

Dem Versicherungsexperten behagt jedoch ein Thema nicht: die Frage des Datenzugriffs. „Es muss klar und deutlich geregelt sein, welche Daten wann gespeichert werden, wie der Zugriff auf diese Daten erfolgt und dass berechnete Dritte – auch



Unfallbeteiligte und Kfz-Versicherer – Zugang zu den Daten erhalten“, fordert Pataki. „Nach einem Unfall muss feststellbar sein, wer oder was ihn verursacht hat, und das wird beim autonomen Fahren nur anhand der Fahrzeugdaten erkennbar sein.“

Chancen und Nutzen
für die Logistikbranche

Neben den rechtlichen Unklarheiten, die auch das deutsche Justizministerium anmahnt, gibt es Zweifel, ob die gegenwärtige Technik den Regelbetrieb überhaupt verkehrssicher gewährleisten kann.

Bei einer Anhörung der Verbände wurde dazu unter anderem vorgeschlagen, den Anwendungsbereich zunächst

auf gewerbliche Halter als Profis zu beschränken.

Das würde theoretisch auch die Transportdienstleister mit ihren Nutzfahrzeugflotten adressieren. „Es ist noch ein gutes Stück zu gehen – von den jetzigen Prototypen bis hin zu marktreifen Lösungen –, aber das Potenzial zur Automatisierung von Nutzfahrzeugen in der Logistik ist hoch“, sagt Wissenschaftler Schildorfer.

Es gebe noch einige rechtliche Lücken auf nationaler und europäischer Ebene, an denen aber mit Hochdruck gearbeitet werde. „Sobald sich betriebswirtschaftlich sinnvolle Einsatzgebiete zeigen, werden Logistikunternehmen dann auch in diese Innovationen investieren“, ist Schildorfer sicher.

Österreich zieht nach

Auch in Österreich wird mittlerweile schon an einer Novelle der Automatisiertes-Fahren-Verordnung aus dem Jahr 2016 gearbeitet. Nach Auskunft des Klimaschutzministeriums soll sie noch 2021 kommen. Man wolle dabei auch den Güterverkehr berücksichtigen und Mobilitätslösungen für diesen Bereich ermöglichen, informiert Fachhochschullehrer Wolfgang Schildorfer. „Österreich nähert sich somit Schritt für Schritt einer Gesetzesänderung an.“

Es wird also spannend sein zu beobachten, wie weit man den deutschen Ansatz in der österreichischen Rechtsprechung spiegeln wird. Die Zeit wird es zeigen.

„Ja, mir san mit'm Radl da“

CITY-LOGISTIK: Beim ersten Online-Stammtisch des DamenLogistikClubs wurde das Grätzl und seine Rolle in der City-Logistik wissenschaftlich unter die Lupe genommen.

Am 18. März 2021 fand im DamenLogistikClub eine Premiere statt: Aufgrund der anhaltend schwierigen Corona-Situation hat sich der DamenLogistik-Club dazu entschieden, den zweimal wegen Corona verschobenen DLC-Stammtisch online abzuhalten, und so war „Grätzl & Hub“ das erste Treffen, das dieses Mal virtuell stattfand.

Grätzlhubs

Schwerpunkt des DLC-Stammtisches mit dem Titel „Grätzl & Hub“ war ein aktuelles Forschungsprojekt zum Thema Grätzlhubs. Bei diesem steht die Radlogistik, also das Rad als Transportmittel in der City-Logistik, im Mittelpunkt.

Das an der Fachhochschule St. Pölten in Kooperation mit Goodville Mobility laufende Projekt geht der konkreten Frage nach, wie man „Unternehmen aufs Rad bringen“

könnte, um so die Logistik im urbanen Raum, also im Grätzl, nachhaltiger zu gestalten, wie es Alexandra Anderluh, Researcher am Institut für integrierte Mobilitätsforschung an der FH St. Pölten, formuliert. Sie präsentierte das Projekt gemeinsam mit den ebenfalls involvierten Expertinnen Pamela Nolz und Beate Hauser, der Geschäftsführerin von Goodville Mobility. Diese drei Damen haben die Idee für das Projekt entwickelt und wollen bis zum Sommer dieses Jahres konkrete Forschungsergebnisse vorlegen. Danach soll mit der realen Umsetzung gestartet werden.

Die Josefstadt legt vor

Der achte Wiener Gemeindebezirk habe schon großes Interesse an dieser Idee eines „großen Wohnzimmers“ bekundet, so Anderluh gegenüber *Verkehr*. Die konkreten Ziele lauten

hierbei: die regionale Logistik auf kleinem Raum neu zu denken und dabei Güter innerhalb eines Grätzels primär mit geeigneten Lastenrädern zu transportieren. Allerdings wird die Kombination mit anderen Fahrzeugen wie E-Fahrzeugen größerer Dimension auch nicht ausgeschlossen.

Von einem Hub im Grätzl werden die Güter zu den Empfängern verteilt, wobei in diesem Hub die Güter kurzfristig gelagert werden können. In den Hubs selbst erfolgt eine Konsolidierung und könnten auch Pakete zum Versand übernommen werden.

Sozialer Mehrwert

Die Logistik direkt im Grätzl zu organisieren, hätte auch einen sozialen Mehrwert, weil dadurch das soziale Miteinander gestärkt werden könnte,

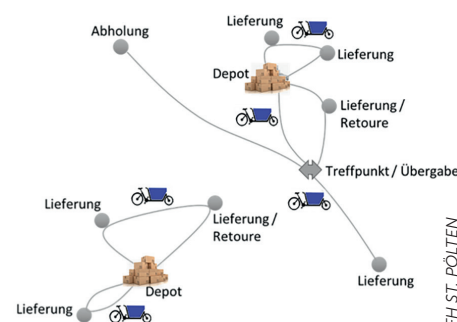
wie es sich die drei Initiatorinnen vorstellen. Weniger Leerkilometer, leerstehende Lokalitäten, die als Hubs genutzt werden können und Zeitfensterdefinierte Zustellungen wären die positiven Auswirkungen eines solchen Projekts. Die Grätzl-Hubs folgen dem „Pop-up-Konzept, das auf Dauer funktioniert“, sind Anderluh und ihre Mitforscherinnen überzeugt. Die Hubs würden einen kollaborativen und interkulturellen Stadtentwicklungsprozess anstoßen. Ein (Neben-)

Effekt ist natürlich auch, dass sich die Lebensqualität der Bürger erhöhen wird.

Paketboxen

Nach einem ähnlichen Prinzip funktionieren auch Paketboxen, von denen in Wien bereits 136, die von vier Unternehmen betrieben werden, aufgestellt wurden. In die Paketboxen können Handelsunternehmen online und telefonisch eingekaufte Waren selbst hinterlegen oder mit einem Botendienst dorthin bringen lassen, wo sie die Empfänger kontaktlos entgegennehmen können.

Die Wirtschaftskammer überlegt, in jeder Einkaufsstraße solche Paketboxen aufzustellen. Denn sie können im Grätzl den lokalen Handel unterstützen und pushen, so die Überzeugung.



FH ST. PÖLTEN