

Moderne Logistikimmobilien
Effizient. Flexibel. Zukunftssicher.

Gleisanschlüsse und Multimodalität
Straße. Schiene. Optimal vernetzt.

Nachhaltige Konzepte
Ressourcenschonend. Wirtschaftlich.

Starke Standorte
Für Industrie, Handel und E-Commerce.

Kompetente Beratung
Individuell. Verlässlich. Partnerschaftlich.

www.logreal-die-Logistikimmobilie.de

LogReal.
DieLogistik
Immobilie

Logistik- und Immobilienberatung
Ihr RealEstate SolutionsCenter
SMALL – MEDIUM-SIZED – BIG
Industrie – Handel – Logistik – E-Commerce

CO2-NEUTRAL
UND MULTIMODAL IN DIE ZUKUNFT:
LOGISTIKIMMOBILIEN STATE OF THE ART



Unsere Kompetenzfelder:

Gewerbeimmobilien
- Business- und Smart-Logistics-Parks
- Urban Facilities

Logistikimmobilien
- BIG BOX
- Mach 2
- Light Industrial Solutions
- Multiuser Immobilien

Grundstücke
- GI/GE
- Brownfield In-Situ Sanierung per mikrobiologischer DNBA*-Behandlung
- Greenfield
- Logistikparkstandorte mit Gleisanschluss

Unternehmen
- Consulting: Logistik + Immobilie
- Entwicklung - Vermietung - Verkauf
- Standortentwicklung- marketing
- Branchenkompetenz

LogReal.DieLogistikImmobilie

Marktkompetenz in Deutschland - Schweiz und Österreich

Das Logistik- und Immobielienberatungsunternehmen LogReal.DieLogistikimmobilie hat durch den Umzug in die Rhein-Main Region eine neue Geschäftsadresse wie folgt:

LogReal.Die Logistikimmobilie
Hessenstraße 8
63785 Obernburg
Tel. +49 (0) 6022 722 28
Info@logreal-die-logistikimmobilie.de
www.logreal-die-logistikimmobilie.de

Das Team wurde verstärkt, um ab sofort neue Beratungsfelder erschließen und bearbeiten zu können. Zusätzlich zum klassischen Vermittlungsgeschäft (Vermietung und Verkauf, Grundstücke, Logistikimmobilien und -parks, Standortentwicklung und -marketing) wird das nunmehr siebenköpfige Team sich verstärkt um die Ansprache und Gewinnung von Unternehmen kümmern, die nicht nur eine Immobilie oder einen Standort suchen, sondern darüber hinaus ein komplettes Dienstleistungspaket für E-Commerce-Fulfillment oder andere Logistikservices suchen.

Ein weiterer wichtiger neuer Geschäftszweig ist die Entwicklung und Vermarktung von Standorten mit einem Gleisanschluss. Diese Spezialität wird in Zukunft an Bedeutung gewinnen angesichts der notwendigen Ökologisierung der Transport- und Lieferketten.



RUDOLF HÄMEL
Geschäftsführer
Tel. 0151 6110 8888
haemel@logreal-die-logistikimmobilie.de



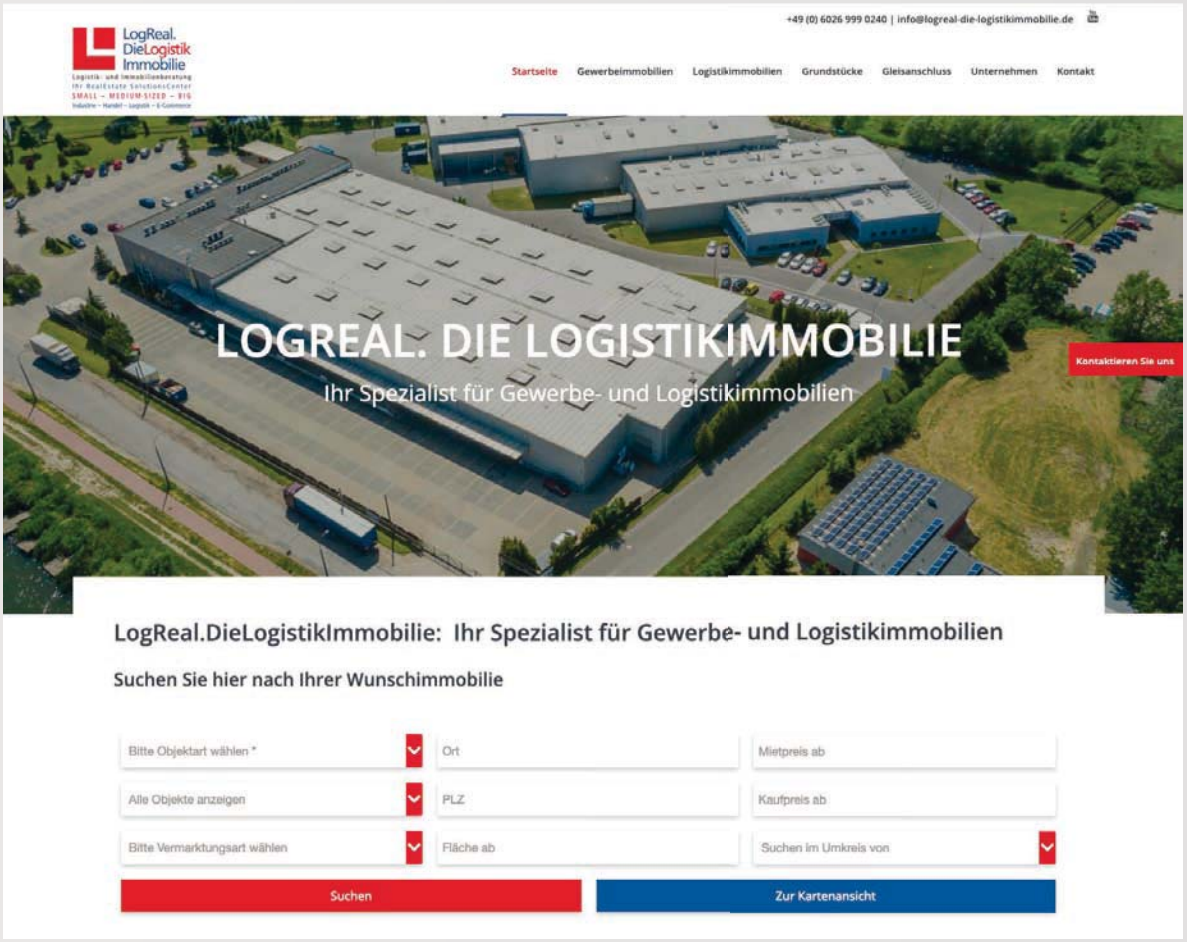
CARLO BERNASCONI
CONTRACTLOGISTICS24 AG
Tel. +41 (0) 44 680 1881
cb@contractlogistics24.com



ALOIS MEIR
FIRMENGRUPPE REALBÜRO MEIR
Tel. +43 (0) 664 352 5367
office@meir.at

Nicht kleckern – klotzen!

Mit unserer vollständig relaunchten Website www.logreal-die-logistikimmobilie.com bieten wir Ihnen ab sofort eine verbesserte User Experience.

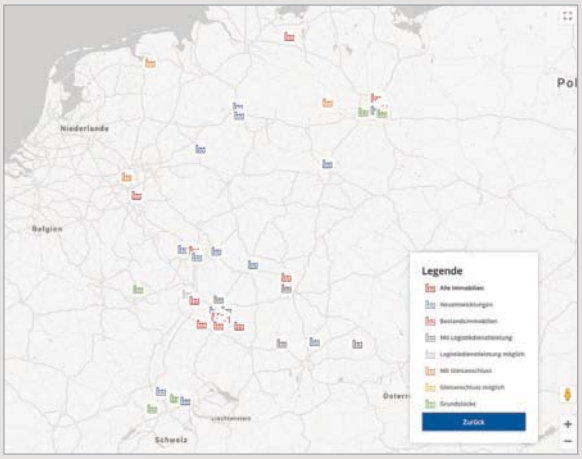


Mehr Übersicht, schnelles Finden

Das Herzstück unseres neuen Internetauftritts ist eine an Ihrem Nutzen orientierte Suchfunktion, die Sie unmittelbar auf der Startseite und ohne langes Herunterscrollen finden werden.

Dort können Sie die Suche nach Ihren Parametern filtern. Sie suchen ein Cross Dock oder eine Standard Logistikimmobilie? Dann stellen Sie dies im Feld „Objektart" einfach ein. Danach können Sie Ihre Suche unter „Objekttyp" verfeinern. Sie suchen in einer bestimmten Stadt oder Region?

Kein Problem, es gibt eine Orts- und Ortsumfeld-Suche. Sehr interessant ist natürlich auch eine Vorselektion nach der Größe der gesuchten Immobilie. Besonders interessant wird es, wenn Sie auf die Kartenansicht klicken. Dort sehen Sie auf einen Blick, in welchen



Regionen wir Immobilien oder Grundstücke vermitteln. Neben der Karte erkennen Sie anhand einer übersichtlichen Legende, welche Spezifikationen die einzelnen Immobilien, Grundstücke oder Standorte aufweisen.

Jetzt entdecken
www.logreal-die-logistikimmobilie.com

Keine Grundstücke? Keine Bauplätze? **Wir LIEFERN Grundstücke GI/GE - auch mit Gleisanschluss**

Keine einzige Logistikregion in Deutschland verfügt noch über große Flächenpotentiale für Immobilienentwicklungen. Alle bedeutenden Standorte stehen schon heute vor spürbaren Herausforderungen in Sachen Expansion und Wachstum. Dies belegen auch aktuelle Studien der Research-Abteilungen diverser Makler und der Fraunhofer Arbeitsgruppe für Logistik, Transport und Mobilität - Supply Chain Services SCS.

Das Angebot an Flächen für Gewerbe- und Logistikstandorte unterliegt der Nachhaltigkeit. Die Anforderungen reichen von Standard- bis hin zu extremen Vorgaben. Das erfordert, in allen Richtungen unterwegs zu sein. Ob Entwicklungsflächen als Greenfield oder Brownfield zur Verfügung stehen: Wir verfügen über die Kontakte, die Sie weiterbringen.

Dank jahrelanger Erfahrung in der Suche und Vermittlung von Grundstücken und Logistikimmobilien für Un-ternehmen aus Industrie, Handel, E-Commerce und Logistik finden wir trotz der akuten Probleme immer wieder Standorte für Logistikaktivitäten. Mit regionaler Kompetenz agieren wir bundesweit und finden auch Standorte, die nicht zu den traditionellen Hotspots gehören.

Eine C02 neutrale Verkehrsinfrastruktur gewinnt permanent an Bedeutung. Daher kommt den Standorten mit Gleisen oder Flächen, auf denen Entwicklungen mit Gleisanschluss möglich sind, eine besondere Bedeutung zu. Das ist die Motivation für uns, die Strategie „Logistikentwicklung mit Gleisanschluss“ bundesweit fortzusetzen. Daher SUCHEN wir permanent und bundesweit Grundstücke GI/GE als Brownfield oder Greenfield.

Flächen-Revitalisierung und Brownfields als Alternative

Die Revitalisierung von Brownfields ist unter den Vorzeichen des akuten Flächenmangels eine Möglichkeit, moderne Logistikimmobilien an attraktiven Standorten zu errichten. Was im Übrigen genauso für die Revitalisierung und Neugestaltung von Industriebrachen gilt. Die Entwicklungskosten sind zu Beginn ungleich höher als bei Greenfields. Nicht selten muss die Bebauung auf Brownfields gewissen gestalterischen Vorgaben der Stadtplanung entsprechen.

Langfristig jedoch rechnet sich unserer Einschätzung nach die Investition in Brownfields: Eine Infrastruktur für Strom, Wasser oder Internet ist meist ebenso vorhanden wie eine funktionstüchtige Verkehrsanbindung. Kommunen unterstützen die Beseitigung der Brachfläche, die oft als Schandfleck angesehen wird.




IBS
Initiative
Brownfield
Solutions
IN-SITU ist die Zukunft
der Brownfield Sanierung
und bietet auch Ihnen
entscheidende Vorteile zur
Kosten- und Zeitersparnis.
PARTNER
LogReal.
DieLogistik
Immobilie
Logistik- und Immobilienberatung
Ihr RealEstate SolutionsCenter
SMALL – MEDIUM-SIZED – BIG
Industrie – Handel – Logistik – E-Commerce



Güter auf die Schiene – Benötigen Logistikimmobilien dafür einen eigenen Gleisanschluss?

Von Georg Lennarz



Foto: ©iStock.com/querbeet

Negativ ist die Entwicklung bei den Gleisanschlüssen, deren Zahl nach Berechnungen des VDV von ca. 11.000 in 1997 auf ca. 2.000 gesunken ist. Reduziert wurden auch öffentliche Infrastrukturen, die für die Bedienung von Gleisanschlüssen erforderlich sind. Im Laufe der Jahre wurden somit immer mehr Standorte von der Schiene abgekoppelt bzw. gar nicht erst erschlossen. Die Lücke schloß der LKW, der im Vor-/Nachlauf zu den KV-Terminals die Sammler-/Verteilerfunktion in der Fläche übernommen hat. Man hat also – bildlich gesprochen – kleinere Flüsse und Bäche im großen Stil trockengelegt:

In der Logistik scheint der Trend aber in eine andere Richtung zu gehen. Standorte in den Ballungsgebieten werden immer knapper und teurer. Und sie erzeugen zunehmend Widerstand aus der Bevölkerung. Alternativen sind freie und günstigere Flächen am Rande der Ballungsgebiete oder sogar im ländlichen Raum. Diese Standorte sind aber in der Regel über die Schiene nicht (mehr) oder nur schlecht zu erreichen. In selten Fällen verfügen diese Standorte über einen eigenen Gleisanschluss und es gibt keine Alternative zum LKW.

Was bedeuten diese Entwicklungen für die Vermieter/Betreiber von Logistikimmobilien? Fügt man die beiden Entwicklungen zu einem Gesamtbild zusammen, drängt sich automatisch die Frage auf, ob Logistikstandorte abseits des Kernnetzes der Eisenbahnen überhaupt einen eigenen Gleisanschluss benötigen oder besser über die Straße an den KV angebunden werden. Würde die Frage rein betriebswirtschaftlich gestellt, wäre die Antwort wohl eher „Nein, auf einen eigenen Gleisanschluss kann verzichtet werden. Nutzt besser den KV."

Aber was passiert in den nächsten 10 bis 20 Jahren, wenn die Klimaziele im Verkehrssektor doch nicht erreicht werden und die Restriktionen im Verkehrsbereich weiter zunehmen? Sind dann die Logistikstandorte im Vorteil, die einen eigenen Gleisanschluss haben oder sich in direkter Nähe zu einem Umschlagterminal befinden? Würde die Frage also strategisch gestellt, lautet die Antwort eher „Die Option eigener Gleisanschluss oder KV-Terminal in der Nähe könnte eine Investition in die Zukunft sein. Besser die weiteren Entwicklungen abwarten."

Die Schiene soll einen zentralen Beitrag zum Klimaschutz leisten und zusätzliche Mengen aufnehmen. Die Verkehrspolitik strebt einen Anteil am Modal Split von über 25 % an. Das bedeutet voraussichtlich eine Verdoppelung des heutigen Volumens. In den letzten 25 Jahren ist bereits eine Verdoppelung gelungen, allerdings ohne Zuwächse beim Modal Split. Während der Kombinierte Verkehr (KV) regelrecht explodiert ist, konnte der Wagenladungsverkehr (Güter werden direkt in/auf Güterwagen verladen) kaum wachsen.

Die Frage „eigener Gleisanschluss ja oder nein" kann also nicht pauschal beantwortet werden. Um dennoch eine passende Entscheidungsgrundlage für den Einzelfall zu finden, empfiehlt der VDV die Prüfung folgender Fragen: **Welche Transportsysteme der Eisenbahnen stehen am Standort zur Verfügung?**

Um die Zukunftsperspektive eines eigenen Gleisanschlusses bewerten zu können, lohnt sich eine genauere



Zukunftsoption multimodales Güterverkehrszentrum (ein Beispiel aus Italien);

Foto: GuerraGPhoto stock.adobe.com

Betrachtung der heute und künftig zur Verfügung stehenden Angebote der Eisenbahnen und Bahnlogistiker wie Speditionen, KV-Operateure und Reedereien.

Das mittlerweile aufkommensstärkste Transportsystem mit der größten Angebotsvielfalt ist der KV. Dieser teilt sich in Seehafenhinterlandverkehr (Seecontainer) und in Kontinentalverkehr (meist Sattelauflieger und Wechselbrücken) auf. Abgewickelt wird der KV insbesondere über große Terminals in See-/Binnenhäfen, Güterverkehrszentren und Bahnhöfen.

Daneben gibt es immer mehr dezentrale KV-Terminals in der Fläche, die auch als Satelliten an Großterminals angeschlossen sind. Diese meist kleineren Terminals werden immer interessanter, denn auch der KV hat mit hohem Verkehrsaufkommen in den Ballungsgebieten und Fahrermangel zu kämpfen. Man versucht also auch verstärkt im KV, kundennahe Lösungen zu schaffen.

Der große Vorteil des KV für Logistikstandorte ist, dass im Vor- und Nachlauf Straßenequipment eingesetzt wird und der KV weitestgehend flächendeckend zur Verfügung steht.

Transportsystem Nr. 2 ist der Ganzzugverkehr zwischen Gleisanschlüssen, der insbesondere für Güter mit hohem Bündelungsgrad wie Massengüter oder Produkte der Großindustrie interessant ist. Viele Logistikstandorte sind deshalb nicht für den Ganzzugverkehr prädestiniert.

Transportsystem Nr. 3 ist der Einzelwagenverkehr, der zumeist über Gleisanschlüsse abgewickelt wird. Verladen wird meist direkt in/auf Güterwagen. Güterwagen können wegen Kupplung und Puffer nicht von hinten verladen werden, sondern nur von oben oder von der Seite. Das bedeutet entsprechende Verladeanlagen und zusätzlichen Flächenbedarf in der Logistikimmobilie. Dafür kann ein Güterwagen aber mehr Gewicht und Volumen aufnehmen als ein Lkw.

Der Einzelwagenverkehr hat sich aus wirtschaftlichen Gründen immer mehr aus der Fläche zurückgezogen. In bestimmten Regionen existiert daher kein Angebot mehr oder es wurde sehr stark eingeschränkt. Der VDV stellt gerne Kontakt zu Anbietern her, um die Möglichkeiten für Einzelwagenverkehre über einen Standort klären zu können.

Welche verkehrspolitischen Rahmenbedingungen wirken sich auf den Standort aus?

Diese Frage betrachtet die heutigen und künftigen Rahmenbedingungen für die Logistik. Zweifelsfrei müssen die Transporte aus Klimaschutzgründen grüner werden. Deshalb wird man an einer stärkeren Nutzung der Schiene nicht vorbeikommen. Da der zunehmende Straßenverkehr auch in den Ballungsgebieten immer mehr ein Problem darstellt, könnte auch in der Region das Interesse steigen, Logistikstandorte an die Schiene anzubinden oder dezentrale KV-Terminals in Kundennähe zu realisieren. In dieser Frage nehmen die Signale aus allen Ebenen der Politik rasant zu. Ein positives Beispiel sind die aktuellen Aktivitäten für Streckenreaktivierungen und Elektrifizierungen.

Zukunftsoption multimodale Transportkonzepte

Es ist sicher nicht zielführend, Logistikimmobilien per se mit einem eigenen Gleisanschluss auszustatten. Bei bestimmten Standorten ist der KV unbestritten das geeignetste Transportsystem, wenn man die Schiene nutzen möchte.

In bestimmten Logistikbereichen macht der eigene Gleisanschluss aber sehr wohl Sinn. Deshalb entscheiden sich immer mehr Speditionen für den eigenen Gleisanschluss. Sie bieten den Kunden in ihrer Region darüber multimodale Verkehre an, zum Beispiel in den Branchen Stahl, Papier, Holz, Fahrzeuge, Lebensmittel, Konsumgüter, Baumaterial und Entsorgung.

Verfügt eine Logistikimmobilie über einen eigenen Gleisanschluss, besteht die Möglichkeit, diesen auch Dritten für den Bahnumschlag zur Verfügung zu stellen oder sogar den Umschlag anzubieten. Evtl. befinden sich in der Nachbarschaft potentielle Partner oder sogar freie Flächen für eine GVZ-Projekt am Standort. So könnte sich der eigene Gleisanschluss zum Nukleus für ein neues GVZ entwickeln und weitere Nachfrager/Anbieter anziehen. Dies ist auch ein interessantes Geschäftsfeld für Logistikunternehmen und Standortentwickler.

Die Gleisanschluss-Charta – eine verbändeübergreifende Initiative zur Stärkung von Gleisanschlüssen und kundennahen Zugangsstellen

Diese Gedanken finden sich auch in der Gleisanschluss-Charta wieder, die 40 Verbände aus Industrie, Handel, Logistik und öffentlichen Einrichtungen unter Federführung des VDV veröffentlicht haben. Das Ziel der Charta lautet: „Für die Verkehrsverlagerung und zur Entlastung des regionalen/kommunalen Raums vom Straßengüterverkehr sollen ausreichend Gleisanschlüsse, kundennahe Zugangsstellen, öffentliche Ladestellen, Umschlagterminals, trimodale/multimodale Knoten und vorgelagerte Infrastrukturen für leistungsfähige und wirtschaftlich darstellbare Transportsysteme auf der Schiene (Kombinierter Verkehr und Wagenladungsverkehr) zur Verfügung stehen."

Nähere Informationen über Inhalte der Charta und geplante Aktivitäten finden Sie unter www.gleisanschluss-charta.de.



Georg Lennarz (57) ist beim VDV zuständig für „Marktfragen Güterverkehr". Er engagiert sich für die Verkehrsverlagerung auf die Schiene und pflegt eine enge Zusammenarbeit mit Verladern, Speditionen und deren Verbänden. Gelernt hat er bei der Deutschen Bundesbahn, für die er bis 1995 tätig war. Nach einem Gastspiel bei der Spedition Bahntrans wechselte er 1997 zum Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) e.V.



Bis zu 80 % Rabatt für Ihren Gleisanschluss

Die neue Förderrichtlinie ist da!



Am 1. März 2021 wurde die neue „Anschlussförderrichtlinie“ des Bundes veröffentlicht. Das Ergebnis einer sehr umfangreichen Evaluierung der Vorgänger-Richtlinie kann sich sehen lassen und gilt in der Branche als Beweis, dass das Ministerium tatsächlich auf die Praktiker hört.

Vereinfacht formuliert ist die neue Richtlinie die beste, seit die Gleisanschlussförderung in 2004 gestartet wurde. Bislang wurden mehr als 175 Projekte gefördert – bei aktuell etwas mehr als 2.000 Gleisanschlüssen im ganzen Land.

Die wichtigsten Neuerungen:

- Es werden nun auch Ersatzinvestitionen von Gleisanschlüssen gefördert. Dies gilt auch für den in der Regel sehr teuren Ersatz der Anschlussweiche.
  Damit erweitert sich der Kreis der möglichen Förderempfänger ganz enorm. Allerdings bleibt der Standardfördersatz bei maximal 50 %.
- Sogenannte „Multifunktionale Anlagen“ (Railports) werden sogar mit bis zu 80 % gefördert. Darunter versteht man diskriminierungsfrei zugängliche Gleisanschlüsse – meist von Speditionen – auf denen mindestens die Hälfte des Umschlagsgüter konventionell umgeschlagen werden müsse. Also zum Beispiel Stahl, Papier oder Rundholz das direkt auf einen Waggon geladen wird. Grundsätzlich können diese Güter auch in Containern transportiert werden – der Anteil an Containern darf aber eben maximal 50 % ausmachen. Damit soll den vorhandenen Containerterminals keine Konkurrenz erwachsen.
- Nötige Lagerfläche zum Zwischenabstellen von Gütern sind nun explizit als förderfähig benannt.
- Auch Kommunen kommen nun in den Genuss einer Förderung für Ihre Industriestammgleise.
- Planungskosten können nun bis zu 17,5 % geltend gemacht werden. Das entspricht nun deutlich mehr der Praxis als die bisherigen 10 %.

- Die Bundesförderung kann jetzt mit den zwar seltenen – aber dennoch vorhandenen Landesförderungen – kumuliert werden. Wie beispielsweise jener in Hessen oder Sachsen-Anhalt.

- Die Fördersätze wurden um 25 % angehoben:
  So werden pro verlagerter Tonne nun bis zu 10 Euro gefördert und für 1.000 Tonnenkilometer nun bis zu 40 Euro.

- Insgesamt stehen jährlich nun 34 Millionen Euro zur Verfügung. Das ist sehr viel mehr als die bislang aufgerufenen 14 Millionen Euro. Damit trägt man auch dem Umstand Rechnung, dass durch Förderung der Ersatzinvestitionen deutlich mehr Anträge und Mittelabfluss zu erwarten ist.

Die angekündigten Verbesserungen der Richtlinie bedeuten einen Paradigmenwechsel und belegen, dass die Verkehrspolitik die fundamentale Wichtigkeit von Gleisanschlüssen erkannt hat.

Natürlich gelten noch immer die strengen Bestimmungen aller bisherigen Richtlinien. Dazu zählt der Nachweis der „Unwirtschaftlichkeit" genauso wie die Notwendigkeit, alle geförderten Bau- und Lieferleistungen öffentlich auszuschreiben.

Und selbstverständlich natürlich die Transportverpflichtung. Schließlich erwartet sich der Steuerzahler eine verkehrspolitische Gegenleistung für die großzügige Förderung privater Gleisanschlüsse.



Friedrich Gitterle

Kontaktieren Sie:
Friedrich Gitterle
f.gitterle@anschlussbahnprofis.com
Fon.: +49 89 2000 876-10

Die neue Förderrichtlinie finden Sie auf
www.anschlussbahnprofis.com





JUWEL IN DER STEIERMARK

24/7-Liegenschaft mit reaktivierbarem Gleisanschluss

35.000 m² Industrieflächen in Spielberg ab Q4 verfügbar

Alois Meir, Geschäftsführer der Meir-Firmengruppe, sieht in Spielberg (in unmittelbarer Nähe des Red Bull Rings wo im Juli wieder die Formel 1 zu Gast ist) großes Entwicklungspotenzial. „Es handelt sich um eine der letzten großen verfügbaren Flächen in Österreich, die durch die industrielle Widmung über eine Vielzahl von Nutzungsarten verfügt."



Weitere Informationen:
haemel@logreal-die-logistikimmobilie.de

Auf dem Industrieareal in Spielberg hat die ATB Motoren-Gruppe einen Produktionsstandort betrieben, der jetzt ins Ausland verlagert wird. Die steirische Gemeinde Spielberg liegt zwischen Knittelfeld und Zeltweg in zentraler Lage in Österreich. Der Standort ist einen Kilometer von der Anschlussstelle Zeltweg-Ost/Spielberg der S36-Murtal Schnellstraße entfernt. Über die S36-Murtal Schnellstraße ist der A9-Autobahnknoten St. Michael in ca. 25 km erreichbar. Er verbindet die Achse Salzburg-Wels-Graz über die A9-Pyhrnautobahn und die Achse Leoben-Bruck/Mur-Wien über die S6-Semmering Schnellstraße. Der Bahnhof Zeltweg mit der Schnellbahnanbindung S8 nach Bruck/Mur/Leoben/Knittelfeld/Unzmarkt befindet sich drei Kilometer entfernt. In unmittelbarer Nähe befinden sich der Red Bull Ring und der Fliegerhorst Hinterstoisser.

Eine Reihe von namhaften Unternehmen haben sich in der Umgebung niedergelassen, darunter Transgourmet, Voestalpine, Sandvik, Pabst Holzindustrie, Playworld Spielberg sowie KBG Kunststoffbearbeitung.

Der vorhandene und von ATB übernommene Gebäudebestand ist in einem vermietbaren Zustand, weshalb eine Option die Vermietung von ca. 35.000 m² ab dem 4. Quartal des laufenden Jahres ist.

Das zehn Hektar große Areal ist mit einem zweigeschoßigen Büro- und Sozialgebäude, zwei Produktionshallen und einem Flugdach bebaut. Die Liegenschaft verfügt über zwei befestigte Parkplätze mit beschranktem Zugang, einen Gleisanschluss und unbebaute Grundstücksreserven von 26.000 m².

Die aktuelle Gesamtnutzfläche beträgt 38.492 m², die sich wie folgt aufteilen:

- Bürogebäude zweigeschossig ca. 1.500 m²
- Sozialgebäude ca. 1.125 m² mit Umkleideraum, Küche, Kantine und Büro
- Produktionshalle ca. 28.600 m² mit Büroeinbau ca. 1.100 m²
- Versandhalle ca. 1.632 m²
- Blechlager ca. 816 m²
- Druckgusshalle ca. 4.819 m² mit Büroeinbau ca. 240 m²

Die technische Infrastruktur stellt sich wie folgt dar:

- Strom 33kV-Leitung, 5 Trafostationen mit insgesamt 10 Trafos zu je 630 kVA
- Gleisanschluss, aktuell ruhend
- Ölabscheider
- Druckluftversorgung
- Hallenkran 5 t
- Tore: Roll-, Schnelllauf- und Flügeltore, Brandschutztor als Schiebetor
- Heizung Fernwärme: Radiatoren im Büro, Heizgebläse mit Wärmetauscher in den Hallen, Notheizgerät
- Brandschutz: Produktionshalle Sprinkleranlage, Druckgusshalle Brandmeldeanlage
- IT-Verkabelung
- Videoüberwachung

„Geeignet ist das Objekt sowohl für Industriebetriebe, aber auch für Light Industrial-Nutzungen sowie Distributions- und Kontraktlogistik“, so Meir. „Für eine Logistiknutzung spricht die Lage Spielbergs an den wichtigen Verkehrsachsen Richtung Slowenien und Italien. Eine Erweiterung des Hallenbestands um weitere 20.000 m² Nutzfläche ist dabei aufgrund der Grundstücksgröße ohne weiteres möglich.“

Eine zweite Option ist der Abriss des alten Gebäudebestands mit anschließendem Neubau. „Die neuen Immobilien könnten bereits Ende 2023 bezugsfertig sein“, ist Alois Meir optimistisch. Zu diesem Zeitpunkt soll auch der vorhandene, derzeit stillgelegte Gleisanschluss wieder betriebsbereit sein.



Alois Meir, Geschäftsführer der Meir-Firmengruppe

Projekt SIDING

Gleisanschlüsse mit KI-Bildauswertung identifizieren

Von Uwe Veres-Homm



Foto: Deutsche Bahn AG / Volker Emersleben

Die Schiene als Verkehrsträger für Gütertransporte – politisch gewollt, für die Einhaltung der Treibhausgasziele im Verkehr unerlässlich, von der Logistik-Praxis nach wie vor zu häufig skeptisch betrachtet. Trotz des ausdrücklichen Wunsches nach mehr Schienennutzung und einem Gleisanschlussförderprogramm des Bundes sinkt die Zahl der Gleisanschlüsse in Deutschland von Jahr zu Jahr. Abseits der großen KV-Terminals wird es damit für Verlader immer schwieriger, das System Schiene überhaupt zu entern, gerade für Wagenladungsverkehre. Selbst die Information darüber, wo überhaupt private Gleisanschlüsse existieren, war bislang nicht flächendeckend verfügbar. Das soll sich nun durch ein Forschungsprojekt des Fraunhofer IIS ändern.

Einige Tausend private Gleisanschlüsse in Deutschland

Ein Gleisanschluss ist per Definition eine Eisenbahnanlage zur Erschließung eines Geländes oder Gebäudes, das selbst nicht zur Eisenbahninfrastruktur gehört, durch Eisenbahngleise zum Gütertransport. Während die bundesweit rund 520 öffentlichen Verlademöglichkeiten in Form von KV-Terminals, Ladestellen, Umschlagsbahnhöfen und Railports über diverse Informationsportale etwa der DB oder der SGKV gut erfasst und allgemein bekannt sind[1], existieren einige tausend private Gleisanschlüsse in Deutschland, die nicht zentral erfasst werden. Zwar kennen die jeweiligen Bundesländer aufgrund der Genehmigungspflicht alle Liegenschaften, die zur Verladung von Schienentransporten genutzt werden oder wurden, ein zentraler, geschweige denn aktueller Datensatz dazu existiert jedoch nicht.

Unternehmen, die sich für Verlade- oder Entwicklungsmöglichkeiten einer Schienenanbindung in ihrer Region interessieren, müssen deshalb einen relativ zeit- und kostenaufwendigen Weg über diverse offizielle Anfragen, die Nutzung von spezialisierten Gutachtern oder gar Vor-Ort-Befahrungen gehen. Diese Situation wurde in der Arbeitsgruppe des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) zur Anbindung von Gewerbegebieten rege diskutiert, der Ruf nach einem Gleisanschluss-Kataster war deutlich zu vernehmen.

Flächendeckende Identifikation nicht registrierter Gleisanschlüsse

Die angewandten Forscher des Fraunhofer Instituts für integrierte Schaltungen haben sich im Forschungsprojekt SIDING dieses Themas angenommen. Im Juli 2023 konnten die Ergebnisse der durch eine Kombination von Geodaten und KI-gestützter Bilderkennungsverfahren identifizierten Verladestellen den Projektpartnern vorgestellt werden. Im Projekt wurde eine automatische Prozessierungskette (unter Anwendung von Methoden der Mustererkennung mittels neuronaler Netze) zur flächendeckenden Identifikation nicht registrierter Gleisanschlüsse mithilfe von Satellitenbildaufnahmen entwickelt.

Geprüft wurde auch das Vorhandensein von Verlademöglichkeiten

Hierzu wurden zunächst Lern- und Testdaten erzeugt, mit deren Hilfe aktuell genutzte Gleisanschlüsse sowie ungenutzte oder rückgebaute Gleisanschlüsse unterschieden werden können. Im nächsten Schritt wurden automatisiert Prüfbilder alle existierenden Gleisanlagen in gewerblicher Bodennutzung in Deutschland generiert, die anschließend von dem Neuronalen Netz zur Bildauswertung auf das Vorhandensein von Verlademöglichkeiten hin geprüft wurden. Dabei haben neben einer Asphaltierung oder Laderampe direkt neben dem Gleis auch das Vorhandensein von Immobilien oder Ladehilfsmitteln auf der betrachteten Liegenschaft eine entscheidende Rolle gespielt. Die so ermittelten Orte mit Verlademöglichkeit wurden abschließend zu einem „Gleisanschluss“ pro Ansiedler zusammengefasst, da bestimmte Industrieanlagen wie z.B. Stahl- oder Chemiewerke zahlreiche dieser Verlademöglichkeiten auf sich vereinen.

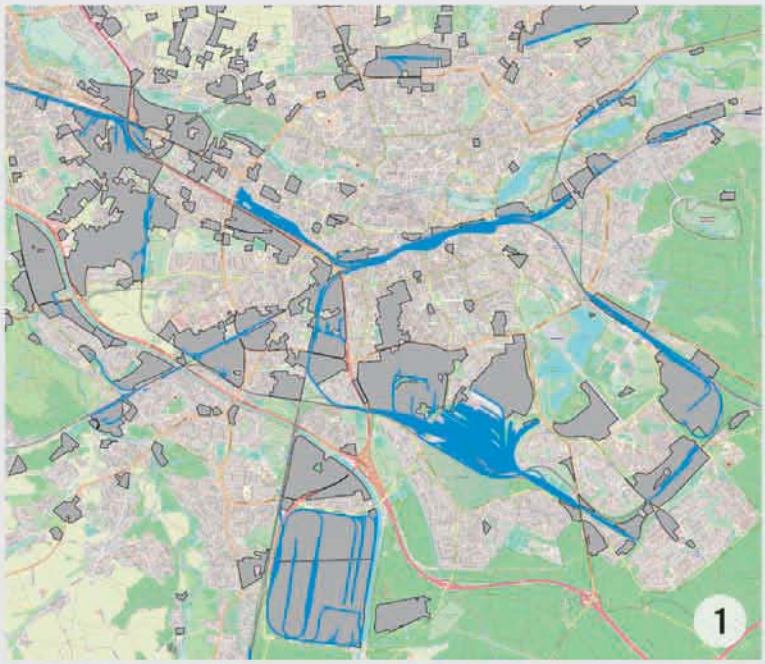
Das Ergebnis des Projekts ist eine Liste mit rund 3.000 identifizierten Gleisanschlüssen sowie rund 2.000 ungenutzten bzw. teilrückgebauten Gleisanschlüssen inklusive feinräumiger Verortung, die allen Interessierten kostenfrei verfügbar gemacht wird.[2]
Ebenso sollen die Ergebnisse bis zur Expo Real im Oktober auf der Research-Plattform „L.Immo online“ des Fraun-

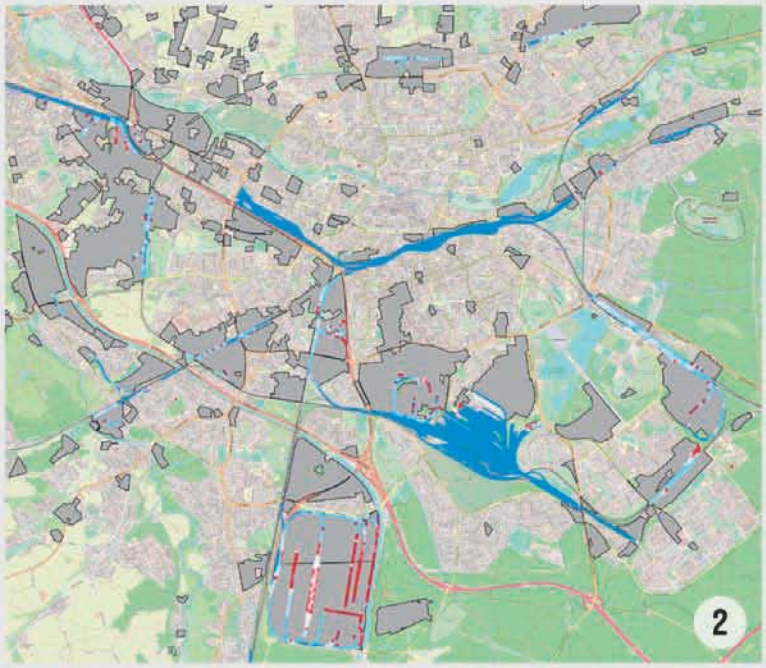
[1] *Vgl. dazu: https://railway.tools/#/de und www.intermodal-map.com*

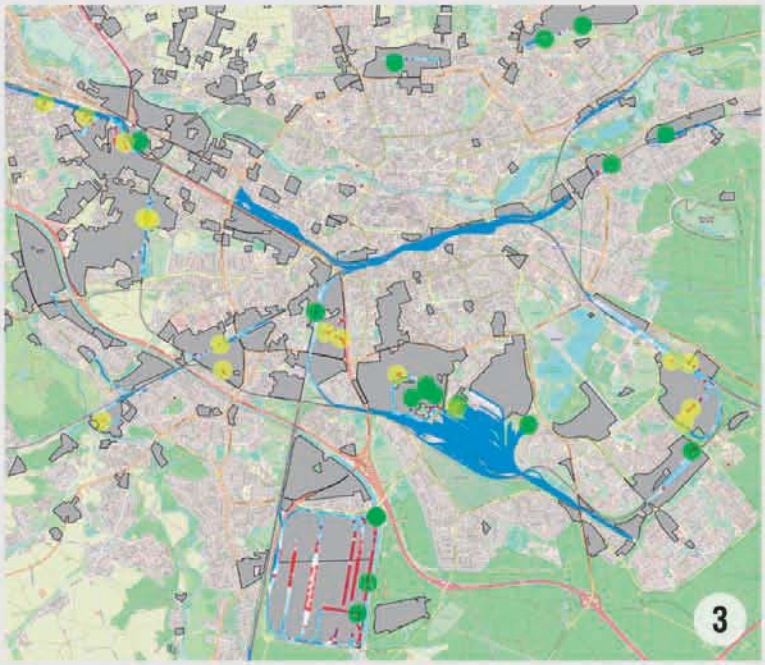
[2] *Siehe dazu die Projektseite inkl. Download-Link zu den Ergebnissen: www.scs.fraunhofer.de/siding*

ZUM PROJEKT

Das Forschungsprojekt SIDING – Schienenanschluss-Identifikation durch intelligente Geolokalisierung – wurde durch das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr gefördert und durch eine Reihe von Projektpartnern aus dem Bahn-, Logistik- und Immobilienbereich unterstützt: AnschlussBahnProfis Ingenieurbüro GmbH, DB Cargo AG, DB Netz AG, ERFA Gleisanschluss GmbH, GoMultimodal GmbH, Logivest GmbH, LogReal.Die Logistikimmobilie GmbH sowie dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). Die Ergebnisse sind auf der Projektseite kostenlos nutzbar: **www.scs.fraunhofer.de/siding**







Visualisierung der Ergebnisse am Beispiel Nürnberg

1 Gleise in gewerblicher Bodennutzung

2 Bewertung entlang der Gleise hinsichtlich Verlademöglichkeit

3 Aggregation der positiv bewerteten Gleise zu Verladestellen

Gebiete mit gewerblicher Bodennutzung

Gleisinfrastruktur (ohne Hauptgleis)

Bewertung hinsichtlich Verlademöglichkeit (Kacheln 50 x 50m)

sehr geringe Wahrscheinlichkeit

geringe Wahrscheinlichkeit

hohe Wahrscheinlichkeit

sehr hohe Wahrscheinlichkeit

Aggregation zu Verladestellen

Identifizierte Verlademöglichkeit

Verlademöglichkeit auf nicht genutztem oder rückgebauten Gleis



hofer IIS zugänglich gemacht werden, die regelmäßig die wichtigsten deutschen Logistikstandorte analysiert und diese als Geoinformationssystem interaktiv visualisiert.[3]

Die Daten lassen sich nach ihrer räumlichen Lage und technischen Aspekten filtern und erlauben verschiedene Interpretationsmöglichkeiten: Neben der Suche nach vorhandenen Gleisanschlüssen in bestimmten Städten oder Landkreisen können die Ergebnisse z.B. auch nach der Länge der Anschlussgleise sortiert werden, um so Hinweise auf Verladekapazitäten oder mögliche Zuglängen zu erhalten. Ebenso kann nach vermutlich brachliegenden und (teil-)rückgebauten Gleisanschlüssen differenziert werden, sodass gegebenenfalls Liegenschaften mit einem geringeren Reaktivierungsaufwand priorisiert werden können. Hier liegt auch einer der potentiellen Use-Cases für die gewerbliche Immobilienwirtschaft sowie auf Schienenanbindung spezialisierte Ingenieurbüros.

Realisierungszeiten für neue Schieneninfrastruktur

Im Kern richten sich die Projektergebnisse aber an die Nutzerseite: Mit den nun verfügbaren Daten erhalten verladende Unternehmen nicht nur einen flächendeckenden Überblick über die naheliegenden Gleisanschlüsse eines bestimmten Standorts, sondern auch einen Hinweis auf deren aktuelle Nutzer bzw. Betreiber. Zwar sind Beispiele für eine unternehmensübergreifende Nutzung privater Gleisanschlüsse abseits von Logistikdienstleistern noch relativ selten, angesichts der nicht zu unterschätzenden Planungs- und Realisierungszeiten für neue Schieneninfrastruktur ist die direkte Nachbarschaft dennoch einen Blick wert.

[3] *Siehe dazu: www.limmo-online.de*

Nicht zuletzt auch die Kommunen können die nunmehr flächendeckend ermittelten Informationen zu Gleisanschlüssen nutzen, um bestehende Potentiale für die Verlagerung von Verkehren auf die Schiene zu bewerten oder um entsprechende Flächen für die Anbindung von Gewerbebetrieben zu sichern.



ZUM AUTOR

Uwe Veres-Homm ist stellvertretender Leiter der Abteilung Risiko- und Standortanalyse am Fraunhofer IIS, wo er regelmäßig Markt- und Standortanalysen im Logistikimmobilienbereich durchführt und die online-Research Plattform „L.Immo online" betreibt.

LogReal.
DieLogistik
Immobilie

Ihr RealEstate SolutionsCenter
SMALL – MEDIUM-SIZED – BIG
Industrie – Handel – Logistik – E-Commerce

Warehouse2Rail mit Gleisanschluss

Nachhaltige Logistik – effizient vernetzt

VORTEILE

- Direkte Verladung Schiene ↔ Lager
- Weniger LKW-Verkehre
- CO_2-Emissionen reduzieren
- Kosteneffizient und zukunftssicher
- Hohe Umschlagleistung



AUSSTATTUNG

- Eigener Gleisanschluss
- Direkte Be- und Entladung von Waggons
- Umschlaghalle mit Kran-/ Reachstaplerbetrieb
- Flexible Lager- und Umschlagflächen
- IT-gestützte Transport- und Lagerprozesse

WAREHOUSE → RAIL → NACHHALTIG IN DIE ZUKUNFT

www.logreal-die-Logistikimmobilie.de

PROFIL & LEITBILD

Stand: Oktober 2026

Mit regionaler Kompetenz und Qualität sowie jahrzehntelanger Erfahrung in den Bereichen Logistik, Immobilie, Marketing und Beratung steht LogReal.DieLogistikimmobilie für

- zeitgerechte
- zuverlässige
- verbindliche
- innovative (Beispiel: Business & Smart Logistics Parks)

Lösungen in festgelegten Kompetenzfeldern.

Wir sind Makler mit Beratungskompetenz in den Bereichen:

- Industrie
- Handel
- Logistik
- E-Commerce

Wir sind national und international tätig in:

- Deutschland
- Österreich
- Schweiz
- Benelux

Bewerten Sie uns nicht an der Anzahl der Objekte sondern an der Qualität:

- der Begleitung
- der Beratung
- der Neutralität
- der Ehrlichkeit
- der Zuverlässigkeit

Wir verfügen über:

- Branchenkompetenz
- Erfahrung
- Expertenkreise
- Vermarktungskompetenz
- Kommunikations-Knowhow

Wir handeln kundenorientiert mit Lösungen:

- Standort
- Förderungen
- Intralogistik
- Facility Management
- die richtige Immobilie



LogReal.DieLogistikImmobilie GmbH
Logistik- und Immobilienberatung
Hessenstraße 8
63785 Obernburg

Fon.: + 49 (0) 6022 722 28
info@logreal-die-logistikimmobilie.de
www.logreal-die-logistikimmobilie.de

D e u t s c h l a n d | Ö s t e r r e i c h | S c h w e i z