

zv Branchenreport

ZENTRALVERBAND SPEDITION & LOGISTIK

2024



***Wir sichern
die Versorgung!***

Wohlstand & Klimaschutz: Beides geht nur mit dem Know how der Logistikbranche. Gefragt ist Realismus und Technologieoffenheit.

www.quehenberger.com



WE FOCUS ON YOUR SOLUTION

Close to your business.

Quehenberger
logistics ■■■■■■■■■■



„Ohne Einbeziehung der Branche können die Klimaziele nicht erreicht werden. Die Pandemie hat für jeden sichtbar gezeigt, welche Rolle Logistik für die Versorgungssicherheit eines Landes spielt.“

Liebe Freunde und Partner der Logistik,

die Entscheidungen von heute bestimmen, wie wir morgen leben werden. Das klingt simpel und selbstverständlich. Im politischen Alltag werden Entscheidungen aber immer öfter aufgeschoben oder fern jeder Realität getroffen, Diskussionen ideologiegetrieben und schmalspurig geführt, wissenschaftliche Erkenntnisse ignoriert, die Vielfalt der Lösungsmöglichkeiten bewusst eingeschränkt.

Als Logistiker sichern wir durch moderne Lieferketten und effiziente Dienstleistungen nicht nur die Versorgung von Bevölkerung und Unternehmen, sondern auch den Wirtschaftsstandort Österreich und damit unseren Wohlstand. Basis dafür sind eine funktionierende Infrastruktur von der Straße über die Schiene bis zu regionalen Lagermöglichkeiten, aber auch eine Lohn- und Gehaltspolitik, die in einem vernünftigen Rahmen bleibt.

Alle diese Themen stellen derzeit große Herausforderungen dar. Vieles steht auf dem Prüfstand, Weichenstellungen müssen in den kommenden Jahren vorgenommen werden. Oder, genauer gesagt: müssten vorgenommen werden. Denn weder gibt es eine konkrete Roadmap für die notwendige Reduktion der CO₂-Emissionen noch eine für die nachhaltige Sicherung und Stärkung der Lieferketten.

Mit Wertschöpfungseffekten von rund 21 Milliarden Euro stellt die Logistikbranche eine relevante Größe in Österreichs Volkswirtschaft dar. Und nicht nur das: Aufgrund unseres Know-hows könnten wir relevante Beiträge zur Dekarbonisierung des Güterverkehrs leisten, den Transit verringern, Regionalität stärken und den Wirtschaftsstandort attraktiver machen – man müsste uns nur lassen. Stattdessen werden bürokratische Hürden errichtet und praktikable und effiziente Lösungen verstellt.

Dabei ist eines ganz offensichtlich: Ohne Einbeziehung der Branche können etwa die Klimaziele nicht erreicht werden. Die Pandemie hat für jeden sichtbar gezeigt, welche zentrale Rolle Logistik für die Versorgungssicherheit eines Landes spielt. Und sie hat auch gezeigt, wie flexibel die Branche ist und zu welchen Leistungen sie fähig ist. Aber natürlich braucht es die entsprechenden Rahmenbedingungen, damit wir diese Leistungen auch wirtschaftlich sinnvoll erbringen können. Für die Verbesserung dieser Rahmenbedingungen werden wir uns als unabhängige und verkehrsmittelübergreifende Interessenvertretung weiter konsequent einsetzen. Denn eine funktionierende Logistik ist und bleibt die Lebensader von Handel, Wirtschaft und Industrie und damit Basis unseres Wohlstands.

*Herzlichst,
Ihr Alexander Friesz,
Präsident des Zentralverbandes Spedition & Logistik*



Logistik ist die Basis für Versorgung und Wohlstand. Um beides sicherzustellen, brauchen wir wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen.

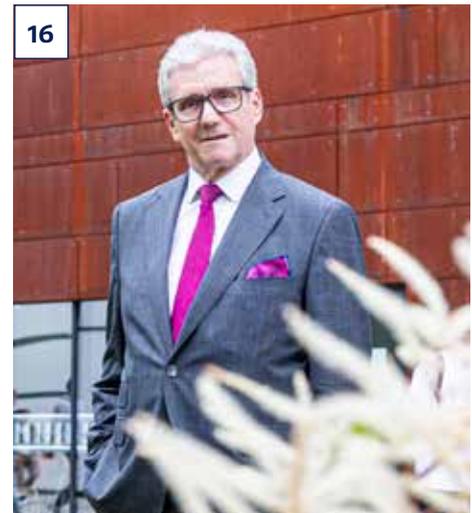


Oliver Wagner
Geschäftsführer Zentralverband Spedition & Logistik

Branchenreport 2024

INHALT

Vorwort: Praxisferne Rahmenbedingungen gefährden den Wirtschaftsstandort	3
Zentralverband Spedition & Logistik: engagierte Interessenvertretung	6
Klima: Lkw-Verkehr ist zentraler Hebel für die Dekarbonisierung	8
Auf einen Blick: intelligentes Gesamtkonzept für klimagerechten Güterverkehr	12
Interview Alexander Friesz: Übermaß an Ideologie gefährdet die Wertschöpfung	16
Alternative Antriebe: Branche setzt auf Wasserstoff und HVO	20
Wettbewerb: Die guten Ideen der Next Generation Logistik	22
Ressort Green Logistics	26
Null Emissionen: Das ENIN-Programm greift leider zu kurz	
Wissenschafts-Check: Vor- und Nachteile alternativer Antriebe	27
ESG: Berichtspflichtigen schießen über das Ziel hinaus	28
Ressort Landverkehre	30
Grüner Diesel: Österreich braucht eine eigene HVO-Produktion	31
Infrastruktur: Mangel an Ladestationen hemmt grüne Transformation	32
Baustellen-Chaos: Mangelnde Koordination gefährdet Versorgung	34





Ressort Luftverkehr	36
Air Cargo: Nur Graz im Plus beim Frachtaufkommen	37
Jubiläum: VIE feiert 70. Geburtstag	38
Ressort Seefracht	40
Suez-Krise: Huthi-Attacken verursachen hohe Kosten	41
Häfen: leichte Rückgänge bei Österreich-Fracht	42
Ressort KEP	44
Karriere: In der Logistik warten attraktive Jobs	45
Trend: Out-of-Home-Zustellung wird immer beliebter	46
Ressort Gefahrgut	48
Vorschriften: Ein ganzes Paket neuer Regelungen tritt in Kraft	49
Reform: EU will Zollverfahren vereinfachen	50
Ressort Zoll & Recht	52
Carbon Leakage: neue Berichtspflichten kaum umsetzbar	53
FIATA: Logistikketten optimieren	54
Lieferketten: die wichtigsten Fragen zu den Sorgfaltspflichten	54
Ressort Supply Chain	56
Digitalisierung: E-Frachtbrief soll Zettelwirtschaft ersetzen	57
Innovation: 2D-Codes sorgen für mehr Transparenz	58

Hinweis:
Die in diesem Magazin verwendeten Personenbezeichnungen beziehen sich, wenn nicht anders gekennzeichnet, immer gleichermaßen auf weibliche und männliche Personen. Auf Doppelnennungen und gegenerte Bezeichnungen wurde zugunsten einer besseren Lesbarkeit verzichtet.

IMPRESSUM Herausgeber: Zentralverband Spedition & Logistik, KommR Alexander Friesz (Präsident), Mag. Oliver Wagner (Geschäftsführer), Nikolsdorfer Gasse 7-11/1, 1050 Wien; **Chefredaktion:** Mag. Arne Johannsen; **Redaktion:** Josef Müller; **Fotoredaktion:** Susanne Gröger; **Art Director:** Ronald Lind; **Korrektur:** Andreas Hierzenberger; **Medieninhaber:** VGN Medien Holding GmbH, Taborstraße 1-3, 1020 Wien; **Projektleitung:** Mag. Sabine Fanfule; **Head of Sales:** Mag. (FH) Adelheid Karner; **Hersteller:** Brüder Glöckler GmbH, Staudiglasse 3, A-2752 Wöllersdorf



Brauchen EHRlichkeit statt Ideologien

**Dekarbonisierung, fragile Lieferketten, schwindende Wertschöpfung:
Die Logistikbranche hat Antworten auf diese Herausforderungen.
Als Interessenverband verschaffen wir ihnen Gehör.**



Wir arbeiten an machbaren Lösungen. Nicht nur im Interesse der Branche, sondern auch im Interesse unseres Landes.

Oliver Wagner
Geschäftsführer
Zentralverband Spedition & Logistik

Es gibt sie, die guten Lösungen. Man muss sie nur freilegen, befreien von ideologischem Ballast, freischaufeln von der dicken Schicht Realitätsverweigerung, die leider derzeit die Diskussion und die politischen Vorgaben beherrscht. Und genau das tun wir. Als unabhängige und verkehrsmittelneutrale Interessenvertretung der Speditions- und Logistikbranche arbeiten wir an realistischen und machbaren Lösungen – nicht nur im Interesse der Branche, sondern auch im Interesse unseres Lands und unseres Wohlstands.

Das ist derzeit keine leichte Aufgabe. Denn die aktuellen Herausforderungen sind groß: Dekarbonisierung, Sicherung der Lieferketten und damit der Versorgungssicherheit, Aufhalten der schleichenen Deindustrialisierung und der Abwanderung von Wertschöpfung. Lippenbekenntnisse und Zieldefinitionen der politischen Entscheidungsträger gibt es genug, nur fehlt es an einem vernünftigen Umsetzungsplan.

Dennoch ist es uns gelungen, Themen wie die Notwendigkeit regionaler Widmungen von Logistikflächen, den Ausbau der Infrastruktur und die Sicherung von Lieferketten und damit der Versor-

gung unserer Wirtschaft und Gesellschaft auf die politische Agenda zu setzen. Als Branche haben wir Lösungen für viele dieser Themen: realistische, umsetzbare und wirksame Lösungen.

Ein Beispiel dafür ist die Dekarbonisierung des Güterverkehrs. Als Interessenvertretung haben wir eine Reihe von konkreten Maßnahmen vorgeschlagen, die schnell umsetzbar und wirkungsvoll sind. Doch um diese umzusetzen, braucht es Technologieoffenheit. Es geht ja gerade darum, die CO₂-Emissionen möglichst schnell und wirkungsvoll zu senken. Neben Anschubförderungen brauchen wir vor allem eine EU-weite Lade- und Tankinfrastruktur. Davon ist man derzeit noch sehr weit entfernt.

Die Logistik hat entscheidende Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Österreich – und für die Versorgungssicherheit der Bevölkerung. Beides bedarf entsprechender Rahmenbedingungen, für die wir uns weiterhin engagiert einsetzen. Unsere Branche ist die sechstgrößte Österreichs, wirtschaftlich bedeutender als der Einzelhandel. Entsprechend verfügen wir auch über die Hebel, die Dinge in die richtige Richtung zu lenken. Und genau dafür werden wir uns weiterhin konsequent einsetzen. ■

Ressorts

- **Landverkehre Europa** – Walter Konzett, Gebrüder Weiss GmbH.
- **Luftfracht** – Rudolf Soucek, DHL Global Forwarding (Austria) GmbH.
- **Seefracht** – Bernd Labugger, Schenker & Co. AG
- **KEP** – Rainer Schwarz, DPD Direct Parcel Distribution Austria GmbH.
- **SCM** – Wolfgang Einer, Österreichische Post AG
- **Green Logistics** – Matthias Hofmann, Österreichische Post AG
- **Zoll** – Karl Hannl, Hannl Customs Consulting GmbH.
- **Gefahrgut** – Gerhard Niederleitner, Hazard Material Consulting HMC GmbH.
- **Recht & Versicherung** – Peter Csoklich, DSD Rechtsanwälte, ZV-Vertrauensanwalt

Landesgruppen

- **Wien, NÖ, Bgld.** – Jürgen Bauer, Gebrüder Weiss GmbH.
- **Oberösterreich** – Klaus Bannwarth, Gebrüder Weiss GmbH
- **Steiermark** – derzeit offen
- **Kärnten** – Philipp Traußnig, TRAUSSNIG Spedition GmbH
- **Salzburg** – Michael Macheiner, Lagermax Logistics Austria GmbH
- **Tirol** – derzeit offen
- **Vorarlberg** – Stefan Oberhauser, Gebrüder Weiss GmbH.
- Der **Vereinsitz** befindet sich in Wien
Geschäftsführer: Oliver Wagner



Unsere Paketlogistik- Lösungen bringen Ihr Business voran.

Mehr als 35 Jahre Erfahrung machen uns zum leistungsfähigsten Paketdienstleister im B2B-Bereich. Wir liefern Ihre Pakete schnell und sicher an ihr Ziel – innerhalb Österreichs und in 49 Länder weltweit.





Lkw-Verkehr bleibt **GRÖSSTER HEBEL** für weniger Emissionen



FOTO: ISTOCKPHOTO, LUKAS ILGNER / VGN

Selbst wenn die Bahn zulegt: Der Güterverkehr über die Straße wird auch in den nächsten Jahren weiter zunehmen und wichtiger Verkehrsträger bleiben. Alles andere ist Wunschdenken. Das belegt eine Studie des WU-Professors Sebastian Kummer. Jetzt ist die Politik gefordert, diese Realität anzuerkennen und durch Technologieoffenheit eine rasche und wirkungsvolle CO₂-Reduktion des Lkw-Verkehrs zu ermöglichen.



Die CO₂-Reduktionsziele können mit nur einer Technologie – Batterien – im Straßengüterverkehr in absehbarer Zeit nicht erreicht werden.

Prof. Sebastian Kummer
Institut für Logistik WU Wien





Wunsch und Wirklichkeit, das ist oft ein komplexes Verhältnis. Oder um es direkter zu sagen: Nur selten ergeben beide ein harmonisches Paar. Das gilt leider auch für den Gütertransport und das Ziel der Bundesregierung, diesen bis 2040 CO₂-neutral zu gestalten. Eine vom Verkehrsministerium getätigte Annahme dafür ist, dass der Anteil der Bahn am Gütertransport auf 35 bis 40 Prozent steigt. „Doch das ist völlig unrealistisch“, sagt Professor Sebastian Kummer, Leiter des Instituts für Transportwirtschaft und Logistik an der WU Wien, „die politischen Prognosen und die Realität driften auseinander.“

Eindrücklichstes Beispiel: Entgegen den Annahmen des Verkehrsministeriums ist das Volumen des Güterverkehrs in den vergangenen Jahren gestiegen – und der Anteil der Bahn gesunken. Gründe dafür sind die veränderte Marktnachfrage zu kleineren, individuelleren Sendungen und höherer Flexibilität, technologische Nachteile der Schiene durch europaweit unterschiedliche Stromstandards, Spurweiten und Zugsicherungssysteme sowie generelle Kapazitätsengpässe durch den Vorrang für den Personenverkehr. Vereinfacht gesagt: Amazon-Pakete statt Erze – das spielt Bahn und

Donauschifffahrt nicht gerade in die Hände. „Anhand der Fakten wird deutlich, dass die Prognosen, auf deren Grundlagen Klimaschutzministerium und Regierung planen und entscheiden, eher deren Wunschenken als der Realität entsprechen“, so Kummer.

Der Experte hat gemeinsam mit seinem Mitarbeiter Alexander Geske eine 2020/2021 erstellte Studie zur Dekarbonisierung und zum Modal-Split im Güterverkehr überarbeitet und aktualisiert. Sein Fazit: „Trotz aller Bemühungen, den Anteil der Schiene am Gütertransport zu steigern, wird die Straße auf absehbare Zeit der wichtigste Verkehrsträger bleiben. Der Straßengüterverkehr ist daher auch der wichtigste Hebel, um eine Dekarbonisierung voranzutreiben.“ Die Konsequenz daraus: Ohne Maßnahmenplan zur CO₂-Reduktion im Straßengüterverkehr sind die Klimaziele Österreichs nicht zu erreichen.

Güterverkehr wächst weiter

Für die Studie haben Kummer und sein Team drei Szenarien zur Einschätzung des Wachstums von Straße und Schiene bis 2030 und 2040 berechnet. Für die unterschiedlichen Szenarien wurde von ei-



Stau auf den Gleisen: Beim Güterverkehr stößt die Bahn schon jetzt an ihre Kapazitätsgrenzen. Eine Zunahme des Transportvolumens wird sie nicht abdecken können.

nem Halten des Modal-Splits, von einem anteiligen Wachstum der Schiene von 2,2 Prozent jährlich und von dem angestrebten Modal-Split-Anteil der Schiene von 40 Prozent im Jahr 2040 ausgegangen (Details siehe Kasten). Auf Basis von OECD-Prognosen liegt allen Berechnungen die Annahme zugrunde, dass der Güterverkehr in Österreich bis 2040 um 38 Prozent wachsen wird, sofern Europa nicht in eine tiefe Rezession fällt.

Quer über alle Szenarien ergibt sich eine deutliche Erkenntnis: Die Straße wird auch in Zukunft weiterhin der dominierende Verkehrsträger bleiben. Um das Ziel eines 40-Prozent-Anteils der Bahn in einem wachsenden Logistikmarkt zu erreichen, müsste sich das Volumen des Schienengüterverkehrs bis 2040 verdoppeln – kein besonders realistisches Szenario angesichts jetzt schon begrenzter Kapazitäten. „Und selbst unter der unrealistischen Annahme, dass bis 2040 ein Schienenanteil von 40 Prozent erreicht wird, würde der Straßentransport um 17 Prozent wachsen“, so Kummer.

Konkrete Maßnahmen notwendig

Die logische Konsequenz daraus: „Ohne konkreten Maßnahmenplan zur CO₂-Reduktion im Straßengüterverkehr sind die Klimaziele nicht erreichbar“, betont Alexander Friesz, Präsident des Zentralverbandes Spedition & Logistik. Denn: „Der Straßengüterverkehr bietet den größten Hebel für eine rasche und wirkungsvolle Reduktion von CO₂-Emissionen.“

Sebastian Kummer bestätigt das: „Wer die vorliegenden Fakten und Szenarien auch nur annähernd ernst nimmt, dem ist klar: Man muss jetzt handeln. Das bedeutet, trotz begrenzter Möglichkeiten alles aus der Schiene herauszuholen, vor allem aber den Straßengüterverkehr als größten CO₂-Hebel mit allen Mitteln zu dekarbonisieren.“

Die WU-Experten haben auch dafür zeitlich gestaffelte Szenarien und Vorschläge für diese Dekarbonisierung erstellt:

- Bis 2030 liegen die größten CO₂-Einsparungsmöglichkeiten beim Nahverkehr in der Batterieelektrik (18 Prozent Einsparungspotenzial) und auf der Langstrecke beim Einsatz von HVO (hydriertem Pflanzenöl, zehn Prozent). Wasserstoff (Brennstoffzelle) wird mit einem CO₂-Einsparungspotenzial von fünf Prozent kurzfristig noch eine eher untergeordnete Rolle spielen.
- Im Zeitraum bis 2040 werden die Einsparpotenziale der Batterieelektrik massiv ansteigen, Wasserstoff wird mit den ebenfalls steigenden Ein-

Szenarien für den Güterverkehr bis zum Jahr 2040

Prof. Sebastian Kummer und sein Team haben für die Analyse drei Szenarien durchgespielt. Ausgangspunkt der Berechnungen ist der aktuelle Modal-Split von rund 30 Prozent Schiene und 70 Prozent Straße.

Szenario 1: Die jetzige Modal-Split bleibt unverändert

Aufgrund des prognostizierten Wachstums des Gütertransports wird die bisherige Transporthöchstmenge der Bahn von 21,7 Milliarden Tonnenkilometern (tkm) bereits 2029 überschritten. Muss das zusätzliche Frachtvolumen dann mangels Schienenkapazität auf die Straße verlagert werden, bedeutet das eine Zunahme des Straßengüterverkehrs um rund 44 Prozent.

Szenario 2: Die Schiene wächst um jährlich 2,2 Prozent

Auch bei diesem Szenario sind die Ergebnisse ähnlich. Die bisherige maximale Transportleistung der Bahn wird um 28 Prozent übertroffen. Trotz der Zunahme des Schienentransports würde der Straßentransport überproportional zunehmen (+45 Prozent).

Szenario 3: Die Schiene erreicht den geplanten Modal-Split von 40 Prozent

Um dieses Ziel zu erreichen, müsste die Bahn aufgrund des insgesamt steigenden Transportvolumens ihre Kapazität verdoppeln. Und selbst dann würde der Straßengüterverkehr noch um 17 Prozent gegenüber 2019 zulegen.

sparpotenzialen von HVO gleichziehen. Maßnahmen wie die Zulassung höherer Lkw-Kapazitäten, die Anpassung von Fahrverboten und die Forcierung von Leichtbau und Aerodynamik werden im Vergleich geringere Einspareffekte bringen, aber in jedem Fall unverzichtbar sein. Allerdings: Auch 2040 würden bei Realisierung aller Potenziale noch sieben bis 14 Prozentpunkte auf die Erreichung des österreichischen Netto-null-Emissions-Zieles fehlen.

- Bis 2050 könnte bei erfolgreicher Ausschöpfung aller Potenziale ein klimaneutraler Straßengüterverkehr gelingen. Getragen würde dies zu 41 Prozent durch batterieelektrische Technologien, zu 25 Prozent durch den Einsatz von Wasserstoff, zu 22 Prozent durch HVO sowie zu 15 bis 25 Prozent durch den Einsatz von E-Fuels. Batterieelektrische und wasserstoffbasierte Technologien sind damit die größten Hebel zur CO₂-Einsparung. ➔

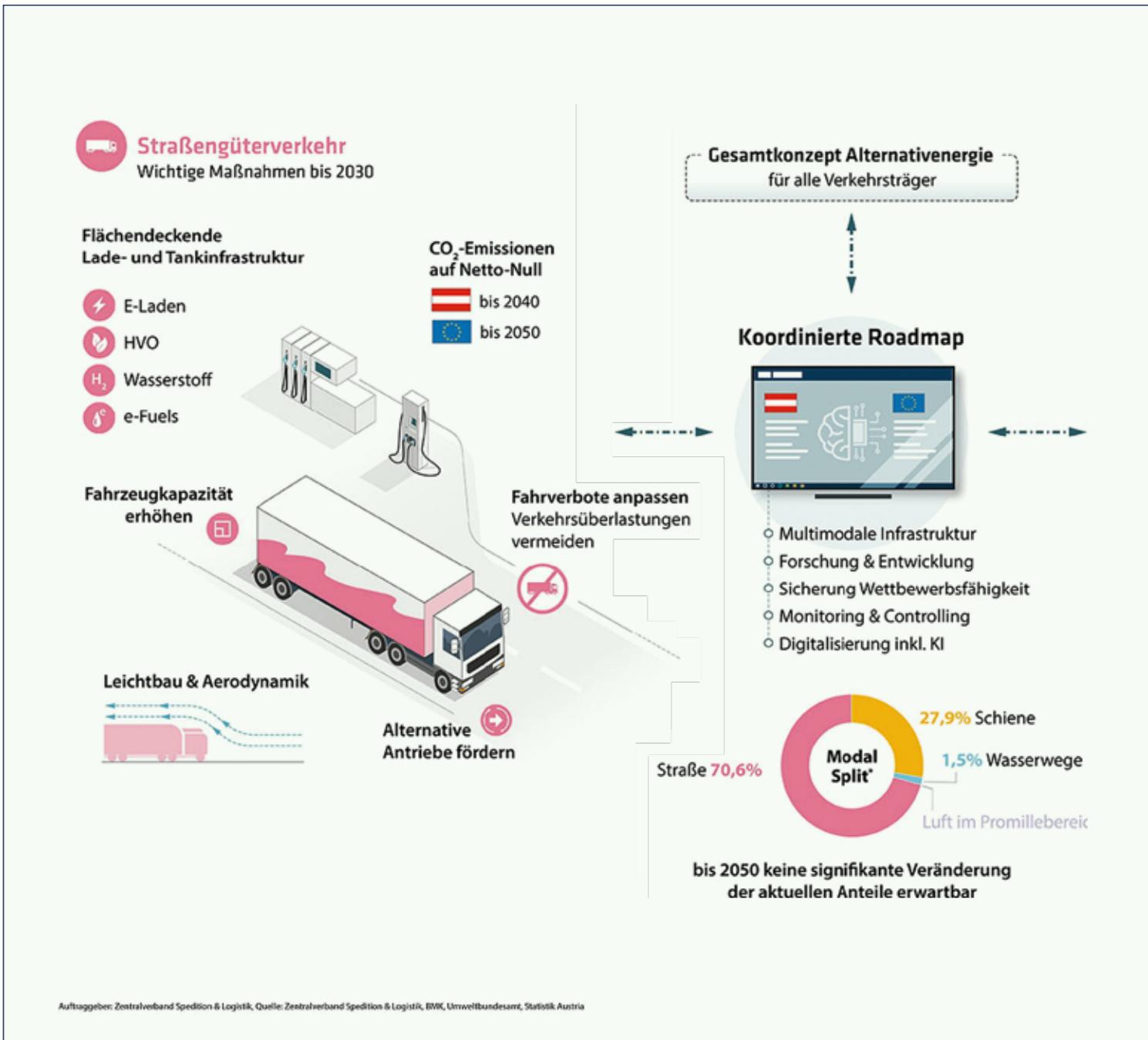


Der Straßengüterverkehr bietet den größten Hebel für eine rasche und wirkungsvolle Reduktion von CO₂-Emissionen.

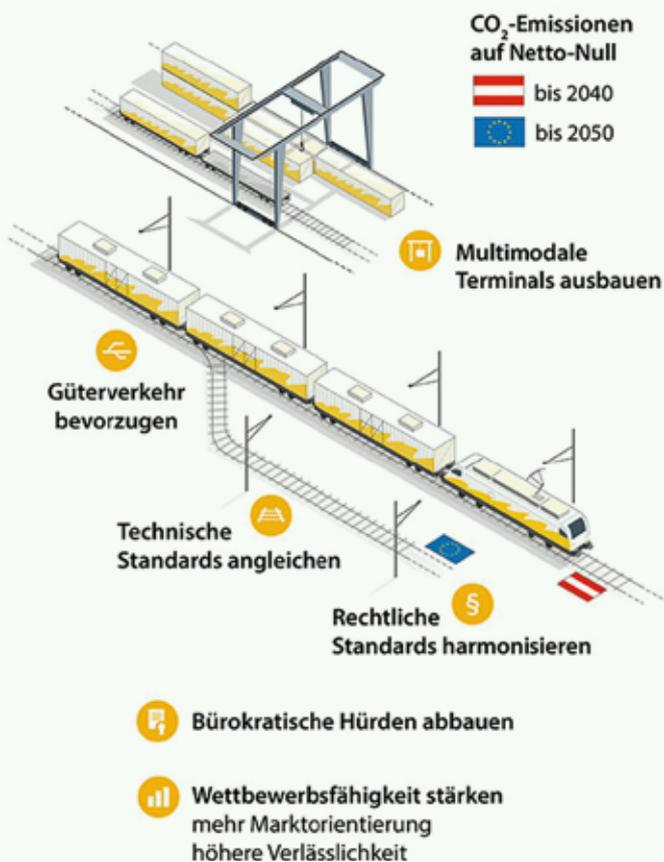
Alexander Friesz
Präsident des Zentralverbandes
Spedition & Logistik



Intelligentes **GESAMTKONZEPT** für klimagerechten Güterverkehr



Schienengüterverkehr



© Infostandart gmbh | www.infostandart.at

Es gibt viele Ideen und noch mehr hochgesteckte Ziele, aber kein schlüssiges Gesamtkonzept, wie ein klimagerechter Gütertransport der Zukunft aussehen könnte. Hier ist es – auf einen Blick und übersichtlich dargestellt, was jetzt notwendig wäre, um den Güterverkehr möglichst schnell und wirkungsvoll zu dekarbonisieren.

„Leider gibt es von Seiten der Politik bisher immer noch keine konkrete Roadmap, wie die Klimaziele bei gleichzeitiger Stärkung und Sicherung der Lieferketten erreicht werden sollen“, sagt Alexander Friesz, „denn um Beschäftigung und Wachstum in Inland zu erhalten, muss Österreichs Position als markanter Logistikstandort für Zentral-, Süd- und Osteuropa ausgebaut werden.“

Der Zentralverband als verkehrsmittelneutrale Interessenvertretung der Logistikbranche hat daher die jetzt notwendigen Maßnahmen in ein integriertes Gesamtkonzept „gegossen“ und grafisch dargestellt. Neben dem Ausbau der multimodalen Infrastruktur – Stichwort Terminals – und verstärkten Forschungsbemühungen im Bereich alternativer Antriebstechnologien geht es im Bezug auf die Bahn vor allem um die Bevorzugung des Güterverkehrs sowie eine europaweite Angleichung der technischen und rechtlichen Standards.

Beim Straßengüterverkehr sind vor allem Förderungen alternativer Antrieb sowie ein deutlicher Ausbau der Tank- und Ladeinfrastruktur – und zwar auch für HVO, Wasserstoff und E-Fuels – vorrangig. Begleitend dazu wäre es wichtig, die zulässige Fahrzeugkapazität zu erhöhen, Fahrverbote anzupassen, um Verkehrsüberlastungen zu vermeiden, sowie moderne Erkenntnisse der Aerodynamik und des Fahrzeug-Leichtbaus bei Zulassungen zu berücksichtigen.



Um diese CO₂-Reduktionen tatsächlich zu erreichen, bedarf es allerdings eines technologieoffenen, integrierten Ansatzes über alle Verkehrsträger und Antriebstechnologien hinweg, so ZV-Präsident Friesz. Unterstützt werden müsste dieser Ansatz durch ein Bündel weiterer Maßnahmen von ver-



Hoch hinaus: Der Warentransport wird auch in den kommenden Jahren weiter zunehmen. Die OECD prognostiziert ein Wachstum des Güterverkehrs in Österreich um rund 38 Prozent.

stärkter Forschung an alternativen Antriebssystemen und dem Aufbau einer flächendeckenden europäischen Lkw-Lade- und Tankinfrastruktur über bessere Möglichkeiten für regionale Logistikflächen bis zur Zulassung längerer Lkw für bestimmte Güter – einzeln betrachtet keine Gamechanger, in Summe aber doch mit erheblichem Potenzial zur CO₂-Reduktion.

Fazit von WU-Professor Kummer: „Österreich ist besonders gefordert, realistische Modal-Split-Ziele zu formulieren und dann auch zu verfolgen. Die EU muss mit der Entwicklung eines nachhaltigen Gesamtenergiekonzeptes für Industrie, Straße, Schiene, Wasserstraße und Luftfahrt die Grundlage für alle weiteren Maßnahmen sowohl auf nationaler als auch auf EU-Ebene schaffen.“

ZV-Präsident Alexander Friesz fordert daher von einer zukünftigen Bundesregierung, „sich in ihrem Programm zu einem resilienten und wettbewerbsfähigen Logistikstandort Österreich zu bekennen, untermauert durch eine konkrete Roadmap zur nachhaltigen Sicherung und Stärkung der Lieferketten“. Nur so könne die Versorgungssicherheit in Österreich aufrecht erhalten werden. ■

WU-Professor Sebastian Kummer über ...



... Trends am Logistikmarkt:

Der Anteil der Bahn ist unter Druck. Gründe dafür sind die geänderte Kundennachfrage hin zu kleinen, individuellen Sendungen („Amazonisierung“), die eine höhere Flexibilität verlangen, sowie der Rückgang bei schienenaffinen Massengütern wie Rohstoffe, Stahl etc. Dazu kommen technologische Nachteile wie europaweit unterschiedliche Spurbreiten, Stromstandards und Zugsicherungssysteme. Zudem verstärkt der Vorrang für den Personenverkehr die bestehenden Kapazitätsengpässe. Das politische Ziel, den Anteil der Bahn auf Gütertransport von derzeit unter 30 auf 40 Prozent zu steigern, ist daher völlig unrealistisch.

... die Chancen für alternative Treibstoffe:

HVO und E-Fuels sind bereits heute gut für Langstreckenverkehr mit schweren Lkw einsetzbar, da sie alle getankt werden können und

keine oder nur geringe Fahrzeuganpassungen notwendig sind. Mittelfristig bietet auch die Brennstoffzelle großes Potenzial. Derzeit ist grüner Wasserstoff nur sehr begrenzt vorhanden. Es fehlt an Tankstellen, und auch die Kosten für Fahrzeuge und Treibstoff sind noch nicht wettbewerbsfähig.

... Forderungen an die Politik:

Die CO₂-Reduktionsziele können mit nur einer Technologie – Batterien – im Straßengüterverkehr in absehbarer Zeit nicht erreicht werden. Deswegen sollte die Verkehrspolitik auf ein Technologieportfolio und Technologieoffenheit setzen. Notwendig ist es, trotz begrenzter Möglichkeiten auch den Schienengüterverkehr zu attraktivieren. Dazu müssen Güterterminals geschaffen und revitalisiert und auch eine rechtliche Gleichstellung von Personen- und Güterverkehr geschaffen werden.



Global



vernetzt.

Die Lagermax Gruppe ist Ihr verlässlicher Partner für Logistik und Spedition. Mit innovativen Lösungen, einer persönlichen Betreuung und einem internationalen Partnernetzwerk gestaltet Lagermax die Zukunft der Logistik – für Ihren Erfolg.

Together in motion.



Alexander Friesz

ist seit sechs Jahren
Präsident des
Zentralverbandes
Spedition & Logistik.

Er ist Vorstands-
mitglied und Gesell-
schafter des Logistik-
unternehmens
Lagermax und
engagiert sich seit
mehr als zwei Jahr-
zehnten im Zentral-
verband und in
verschiedenen
Leitungsfunktionen
für die Interessen
der Branche.



Lasst uns bitte machen!

Die Abwanderung von Wertschöpfung stoppen und die Ökologisierung vorantreiben: Die Logistiker haben dafür praktikable Lösungen, sagt Alexander Friesz, Präsident des Zentralverbandes Spedition & Logistik. Die Umsetzung wird jedoch durch mangelnde Technologieoffenheit, ein Übermaß an Ideologie und Bürokratie sowie eine fehlende Einbeziehung der Branche behindert.

Es gibt von vielen Seiten Sorgen, dass der Wirtschaftsstandort Österreich an Attraktivität verliert. Sind diese Bedenken berechtigt?

Alexander Friesz: Der Standort Österreich kann nur dann langfristig erhalten und attraktiv bleiben, wenn die Rahmenbedingungen passen. Dazu gehört eine gute Infrastruktur von der Straße über die Schiene bis zu Lagermöglichkeiten, aber auch wettbewerbsfähige Löhne und Lohnnebenkosten. Um alle drei Faktoren müssen wir derzeit ringen.

Wieso kämpfen?

Weil wir leider verstärkt eine Abwanderung von Wertschöpfung in andere Länder beobachten. Und diese gilt es zu stoppen, wenn wir unseren Wohlstand erhalten wollen. Denn eine funktionierende Einbindung in das internationale Wirtschaftssystem ist die Grundlage unseres Wohlstands. Und die Logistikbranche schafft dafür die Voraussetzungen. Das versuchen wir ja auch immer wieder den politischen Entscheidungsträgern deutlich zu machen: Wenn die Rahmenbedingungen nicht passen, wan-

dert die Wertschöpfung ab, aber der Verkehr bleibt. Österreich wird dann immer mehr zum Transitland. Da sehe ich eine große Gefahr.

Jetzt schneidet Österreich im internationalen Logistik-Ranking der Weltbank sehr gut ab. So dramatisch kann die Lage also nicht sein ...

Wir haben uns in den vergangenen Jahren im Weltbank-Ranking von Platz 23 auf Platz sieben vorgearbeitet. Dieser Erfolg beruht auf der Serviceorientierung, der Qualität und dem Know-how der heimischen Logistikbranche. Jetzt gilt es das Niveau zu halten. Und da kommen einige Herausforderungen auf uns zu. So steuern wir am Brennerkorridor, der wichtigsten Nord-Süd-Verbindung, in den kommenden Jahren auf einen Transport- und Versorgungsengpass zu, weil es bei der Luegbrücke, der Tauernautobahn und der A8 Salzburg-München gleichzeitig zu Sanierungsarbeiten und teilweise überlappenden Sperrungen kommt. Das bedeutet, dass über Jahre keine dieser wichtigen Handelsrouten störungsfrei →



Wenn die Rahmenbedingungen nicht passen, wandert die Wertschöpfung ab, aber der Verkehr bleibt.



zu benutzen ist. Der Brenner-Korridor ist aber die Hauptlebensader Mitteleuropas. Nur wegen mangelnder Koordination setzt man hier die Versorgungssicherheit aufs Spiel, das ist wirklich bedenklich.

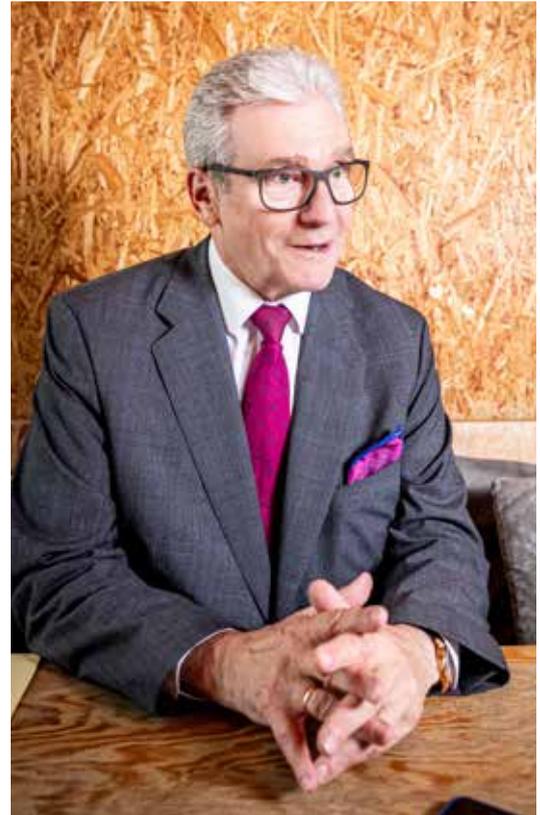
Ein Ausweichen auf die Bahn ...

... wäre wünschenswert, allerdings ist eine substanzielle Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene aufgrund fehlender Kapazitäten leider keine Option. Da sind wir ja gleich beim nächsten Thema: den Schwachstellen der Bahn, vor allem im europäischen Kontext. Der Hafen Koper ist einer der größten Containerhäfen Südeuropas, von dem führt gerade mal eine eingleisige Bahnstrecke nach Österreich. Fährt ein Zug von Österreich nach Ungarn, muss an der Grenze ein ungarischer Zugführer zusteigen, weil die gesamte Bahnkommunikation nur auf Ungarisch geführt wird. Die Bahn-Infrastruktur und -technik ist weitgehend veraltet, das muss man leider deutlich sagen, und ist deshalb auch nur bedingt eine Alternative zum Warentransport über die Straße. Hinzu kommt die „Just-in-Time-Politik“ der Industrie, die über die Bahn ohnehin nicht zu bedienen ist und die man im Zusammenhang mit stabilen Lieferketten durchaus kritisch hinterfragen kann.

Bedeutet das, dass eine spürbare Verlagerung des Güterverkehrs auf die Bahn in naher Zukunft unrealistisch ist?

Ja, das bestätigt auch die aktuelle Studie von Professor Kummer. Wir erreichen in Österreich beim Modalsplit einen Bahngüteranteil von rund 30 Prozent, was international betrachtet ein sehr guter Wert ist. Aber weil das Transportvolumen weiter zunehmen wird und gleichzeitig die Bahnkapazitäten begrenzt sind, werden wir in den kommenden Jahrzehnten nicht über 34 oder 35 Prozent kommen – zumal ja auch der Personenverkehr gefördert werden soll. Aber mehr Personenzüge bedeuten weniger Platz für Güterzüge. Der Güterverkehr nimmt ja weiter zu. Um bei einem wachsenden Transportvolumen das von der Regierung erklärte Ziel von 40 Prozent zu erreichen, müsste die Bahn ihre Kapazität verdoppeln. Wie soll das funktionieren? Und selbst dann würde der Anteil der Straße weiter steigen. Tatsächlich ist der Anteil der Bahn am Güterverkehr zuletzt sogar zurückgegangen. Das ist die Realität!

Ein anderes großes Thema der Branche ist die



Dekarbonisierung. Gibt es da Fortschritte?

Dort, wo wir als Branche etwas bewegen können, geht viel weiter. Im Bereich der Nahversorgung, den Paket- und Expressdiensten, ist die Umstellung auf Elektromobilität weitgehend gelungen. Und zwar vor allem aufgrund von Eigeninitiativen. Darauf können wir stolz sein! Im Bereich des Mittel- und Langstreckenverkehrs stößt die E-Mobilität allerdings an ihre Grenzen. Das hängt mit dem Gewicht der Batterien zusammen und vor allem auch mit der mangelnden Infrastruktur. Das beginnt bei den fehlenden Hochleistungs-Ladestationen. Und wenn es die gäbe, sind das nächste Problem die völlig unzureichenden Netzkapazitäten. Könnten zehn Lkw bei Schnellchargern gleichzeitig aufgeladen werden, gehen im angrenzenden Ort die Lichter aus, so sieht die Realität aus. Wir Logistiker rüsten viele unserer Standorte mit PV-Anlagen aus. Aber die Energieversorger stehen oft auf der Bremse, was die Annahme des Grünstroms betrifft. Hier müssen noch massive Netzausbauten stattfinden.

Was müsste die Politik tun?

Offen gegenüber Technologien und Maßnahmen sein, die den Einsatz von fossilen Treibstoffen



Wir steuern am Brennerkorridor, der wichtigsten Nord-Süd-Verbindung, in den kommenden Jahren auf einen Transport- und Versorgungsengpass zu.

reduzieren, statt populistisch und ohne Lenkungseffekt die Straße durch höhere Maut zu bestrafen. Viele unserer Unternehmen setzen derzeit beim Schwerverkehr freiwillig auf HVO100, einen synthetischen Kraftstoff aus pflanzlichen und tierischen Reststoffen, etwa aus der Lebensmittelindustrie, der herkömmlichen Diesel ersetzt und 80 Prozent CO₂-Emissionen einspart. Also lasst uns bitte machen, die Branche hat ja Lösungen! Nur nebenbei: In Deutschland sind Wasserstoff-Lkw von der Mauterhöhung befreit, und dort sitzen ja auch Grüne in der Regierung.

Sind die Investitionskosten das Hindernis?

Mit ca. 20 Wasserstofftankstellen entlang den Autobahnen wäre schon ein Start zu machen. Und das ist jetzt wirklich eine überschaubare Anzahl. Aber dann entsteht das nächste Problem: Gibt es ein solches Netz auch im Ausland, oder muss ich meinen Lkw an der ungarischen Grenze stehen lassen und die Fracht auf einen Diesel-LKW umladen, weil es in Ungarn keine Wasserstofftankstellen gibt? Deshalb betonen wir ja immer wieder, wie wichtig eine Abstimmung innerhalb der EU ist. Es gibt innerhalb Europas unterschiedliche Spurbreiten, unterschiedliche Stromsysteme und zu wenige Terminals. Zukunftssichere Rahmenbedingungen für die Logistikbranche müssen im europäischen Einklang entstehen, sonst bleibt das Flickwerk.

Was wäre konkret notwendig, um die Dekarbonisierung voranzutreiben?

Eine klare Roadmap mit konkreten Schritten, evidenzbasiert und wissenschaftlich untermauert, nicht ideologiegetrieben. Technologieoffenheit ist dabei ein zentrales Stichwort. Und es bedarf der Einbeziehung der Logistikbranche. Wir unterstützen die Ökologisierung des Verkehrs, und wir wissen auch, was möglich wäre – aber man muss uns machen lassen und nicht mit immer neuen bürokratischen Auflagen behindern. Es zeigt sich doch ganz deutlich, dass sich eine Ökologisierung nicht erzwingen lässt, es braucht stattdessen entsprechende Rahmenbedingungen. Zur Ideologiefreiheit gehört auch, zur Kenntnis zu nehmen, dass die Bahn das steigende Transportvolumen nicht aufnehmen kann. Wir sind als Branche keine Gegner der Bahn, wir nutzen deren Möglichkeiten gerne dort, wo es zweckmäßig ist. Aber die Bahn muss flexibel und wettbewerbsfähig sein. Und wenn man die E-Mobilität forcieren will, kann man es doch wie in der Schweiz machen: Dort werden die rund fünf Ton-

nen, die die Batterien eines E-Lkw wiegen, zum zulässigen Gesamtgewicht hinzugerechnet, bei uns in Österreich reduzieren sie das Ladegewicht. So fördert man E-Mobilität nicht!

Corona und bewaffnete Konflikte zeigen immer häufiger die Verletzlichkeit internationaler Lieferketten. Wie reagiert die Logistikbranche darauf?

Die Pandemie hat für jeden deutlich gemacht, welche zentrale Rolle Logistik für die Versorgungssicherheit eines Landes spielt. Und sie hat auch gezeigt, wie flexibel die Branche ist und zu welchen Leistungen sie gemeinsam mit der Industrie fähig ist. Aber natürlich braucht es die entsprechenden Rahmenbedingungen, damit wir diese Leistungen auch wirtschaftlich sinnvoll erbringen können. Wenn man aus Verkehrs- und Umweltgründen kürzere Transportwege will, was ja sinnvoll wäre, sind entsprechende regionale Logistikflächen als Zwischenlager notwendig. Doch dafür braucht es auch die entsprechenden Widmungen, die oft leider an den Entscheidungsträgern vor Ort scheitern. Deshalb fordern wir schon lange, die Widmung von Logistikflächen bundesweit einheitlich zu regeln. Wir brauchen einen bundesweiten Flächenwidmungsplan, der die Logistik berücksichtigt. Sonst kommen wir auch bei den Themen Versorgungssicherheit mit der Regionalisierung von Produktionsstätten nicht weiter. Stattdessen werden wir weiter deindustrialisieren und Arbeitsplätze und Wohlstand verlieren.

Wie wird sich die Logistikbranche in den kommenden Jahren weiterentwickeln?

Die Dekarbonisierung wird weitergehen, davon bin ich überzeugt – wenn es eine entsprechende Technologieoffenheit gibt und diese auch gefördert werden. Die Digitalisierung wird eines der ganz, ganz großen Kernthemen der nächsten Jahre sein. Die Automatisierung der Abläufe wird weitergehen, damit sinken auch die Stückkosten. Bei der Automatisierung der Logistikabläufe spielt auch Künstliche Intelligenz zunehmend eine Rolle. Da wird jetzt schon einiges ausprobiert in Bezug auf die Optimierung der Verkehrsflüsse. Der Güter- und Warenverkehr wird weiter zunehmen, eine funktionierende Logistik ist und bleibt die Lebensader der Wirtschaft und Basis unseres Wohlstands. Auch wenn die Rahmenbedingungen nicht einfacher werden, hat die Logistik viel Potenzial und wird an Bedeutung gewinnen. ■



Die Politik sollte offen gegenüber Technologien und Maßnahmen sein, die den Einsatz von fossilen Treibstoffen reduzieren, statt populistisch und ohne Lenkungseffekt die Straße durch höhere Maut zu bestrafen.



Die Bahn-Infrastruktur und -technik ist weitgehend veraltet. Deshalb ist die Bahn auch nur bedingt eine Alternative zum Warentransport über die Straße.



GRÜNE LOGISTIK auf der Überholspur

Strom, Wasserstoff und gerne auch alte Speiseöle: Die Logistikbranche verfolgt innovative Wege, um die Dekarbonisierung des Lkw -Verkehrs voranzutreiben. Dafür ist Technologieoffenheit erforderlich.

In Graz, in Salzburg und in Innsbruck hat die Zukunft bereits begonnen: Dort werden bereits Briefe, Pakete, Zeitungen und Werbepost emissionsfrei mit E-Fahrzeugen ausgeliefert. Die Logistiker setzen schon seit Jahren auf alternative Antriebstechnologien und stellen als Branche die größte E-Fahrzeugflotte des Landes. Und jedes Jahr kommen in Österreich Tausende E-Fahrzeuge im Kurier-, Express- und Paketdienstbereich dazu. Und wo es Sinn macht, werden auch schwerere E-Lkw eingesetzt: So pendeln zwischen dem neuen Post-Logistikzentrum in Wien-Inzersdorf und dem Flughafen Wien seit Anfang Mai E-Lkw, um internationale Sendungen abzuholen oder anzuliefern.

Doch es muss nicht immer Strom sein: Der Möbelriese Ikea hat zusätzlich zu den bereits 60 E-Lieferwagen Ende vergangenen Jahres den ersten Wasserstoff-Lkw in Betrieb genommen. Vier weitere sollen folgen. „Österreich ist damit Vorreiter im Konzern“, betont Melanie Eltzner, Logistik-Chefin von Ikea Österreich. Und: „Die Lkw werden ausschließlich mit grünem Wasserstoff betrieben.“ Gefördert wird das Projekt aus Mitteln des vom Klimaministeriums aufgelegten Förderprogramms „ENIN – Emissionsfreie Nutzfahrzeuge und Infrastruktur“.

men plant, den gesamten Fuhrpark in den kommenden Jahren sukzessive auf Brennstoffzellen-Lkw umzustellen.

„Die Vorteile von H₂ im Güterverkehr sind nicht von der Hand zu weisen“, betont auch Christoph Obermair, Nachhaltigkeitsexperte bei Deloitte Österreich, „insbesondere die kurze Tankzeit ist in einer Branche, in der Stehzeiten erfolgskritisch sind, von Vorteil. Aber auch die lokale Emissionsfreiheit sticht positiv hervor.“ Das Beratungsunternehmen hat bereits 2021 eine Studie zum Einsatz von Wasserstoff im Schwerverkehr erstellt. Zwar seien erhebliche Investitionskosten nötig, um Wasserstoff „auf die Straße“ zu bringen, umgekehrt würden Wasserstoffproduktion und der Aufbau der Tankstelleninfrastruktur dem Standort Österreich eine zusätzliche Wertschöpfung von 475 Millionen Euro bringen. Zudem würden 2.000 H₂-Lkw eine Einsparung von 70 Millionen Tonnen Dieselmotorkraftstoff bedeuten.

Nicht zuletzt durch öffentliche Kritik des Zentralverbandes-Spedition und Logistik wird über ENIN auch H₂ im Güterverkehr gefördert. Allerdings: Es mangelt an der entsprechenden Infrastruktur. „Aktuell ist das Fehlen eines sinnvollen Tankstellennetzes ein wesentliches Hindernis“, so Obermair. So existieren in Österreich derzeit fünf entsprechende Anlagen – in ganz Europa 265. Obermair ist dennoch überzeugt, dass sich „durch sinkende Kosten in der Produktion, ein steigendes Angebot an grünem Wasserstoff sowie leistbares Flottenmaterial und ein sinnstiftendes Tankstellennetz Wasserstoff als relevante Alternative in der Transportwirtschaft positionieren wird“.

Allerdings sieht die Wasserstoff-Strategie der österreichischen Bundesregierung vor, dass grüner Wasserstoff zunächst primär der Industrie zur Verfügung gestellt wird. Nur was übrig bleibt, steht dem



In Zukunft wird sich die Verzahnung zwischen Auftraggeber und Logistiker noch wesentlich verstärken.

Christoph Obermaier
Deloitte

450 Kilometer mit Wasserstoff

Der Tiroler Lebensmittelhändler MPreis hat bereits seit März 2023 einen Wasserstoff-Lkw im Einsatz. Der dafür notwendige Wasserstoff wird in einer eigenen Single-Stack-Elektroanlage auf dem Gelände der Firmenzentrale in Völs hergestellt. Das Fahrzeug, das ohne Auflieger 19 Tonnen wiegt, schafft eine Reichweite von etwa 450 Kilometern. Mit dem ersten H₂-Lkw können die Treibhausgas-Emissionen um etwa 65.000 Kilogramm CO₂ pro Jahr reduziert werden, heißt es bei MPreis. Das Unterneh-



Verkehrt zur Verfügung. Die Bundesregierung muss den Verkehr bei der Wasserstoffstrategie priorisieren, um die Energiewende zu schaffen, fordert deshalb der Zentralverband Spedition & Logistik.

Altes Speiseöl in den Tank

Bei ihren Dekarbonisierungs-Initiativen leben die Logistikunternehmen vor, was sie von der Politik fordern: Technologieoffenheit. Ein aktueller Trend in diesem Zusammenhang sind HVO-Treibstoffe. Diese „Hydrotreated Vegetable Oils“ werden aus Alt Speiseöl und -fetten sowie pflanzlichen Reststoffen hergestellt.

Der große Vorteil dieser biobasierten Diesel-Alternativen: Sie können ohne Umrüstung der Motoren getankt und genutzt werden. Ein weiteres Plus: Da HVO aus alten Speiseölen hergestellt wird, besteht anders als bei bisherigen Bio-Treibstoffen

keine Konkurrenz zwischen Teller und Tank. Viele Speditionen stellen für die Übergangszeit zur E-Mobilität einen Teil ihrer Lkw-Flotten in Österreich auf HVO um, weil sie darin eine sinnvolle Brückentechnologie sehen, die dafür geeignet ist, schnell eine deutliche CO₂-Reduktion im Straßengütertransport zu erzielen (siehe auch Seite 32).

Technologieoffenheit notwendig

Allerdings: „Eine erfolgreiche Umstellung auf erneuerbare Kraftstoffe und alternative Antriebe setzt eine adäquate und technologieoffene Erhöhung der Fördermittel voraus sowie einen europaweit koordinierten Ausbau der Lade- und Tankinfrastruktur“, betont ZV-Präsident Alexander Friesz. Das Beispiel HVO zeige ja, wie schnell und wirksam sich CO₂ vermeiden ließe. ■



Nachwuchs hat KI UND ÖKOLOGIE drauf

Beim Wettbewerb „Jungspediteur des Jahres 2024“ zeigten junge Mitarbeitende in der Logistik-Branche, was sie können und wie mit neuen Denkansätzen die tägliche Arbeit optimiert werden kann.



Zum 14. Mal zeichnete der österreichische Zentralverband Spedition & Logistik engagierte junge Mitarbeitende der österreichischen Speditionsunternehmen für deren innovative Vorschläge mit dem Jungspediteur:in-Preis für besonders gute neue Denkansätze aus. Die jährlich ausgezeichneten Jungspediteur:innen werden für ihre Lösungsvorschläge mit drei Preisen im Wert von 1.000 bis 3.000 Euro belohnt. Thema der diesjährigen Ausschreibung waren ökologische und/oder ökonomische Kunden- oder Branchenlösungen, und die Ergebnisse waren beeindruckend. Gleich vier junge Menschen machten das Rennen um die begehrten Preise, wobei Frauen dominierten.

Abwärme aus Rechenzentren als neue Ressource nutzen

Viele logistische Prozesse werden heute digital unterstützt, was komplexe und leistungsfähige Rechenzentren in den Unternehmen bedingt. Diese wiederum müssen permanent gekühlt werden, die entstehende Abwärme wird noch viel zu selten genutzt. Das zu ändern, schlägt Anja Kohler von der Spedition Gebrüder Weiss mit ihrem Siegerkonzept vor. Ihr Vorschlag: Weil die durchschnittlich

35 °C Abwärme-Temperatur eines luftgekühlten Rechenzentrums für ein herkömmliches Wärmeversorgungssystem nicht ausreicht, sollten Rechenzentren mit Wasser gekühlt und das erwärmte Wasser in Folge direkt in ein vorhandenes Heizungssystem eingespeist werden. In einem gut gedämmten Bürogebäude kann mit einer Vorlauftemperatur der Fußbodenheizung von 30–35 °C ein optimales Raumklima erreicht werden. Bei Neu- und Umbauten von Logistikunternehmen sollte eine Kombination aus Lager-/Bürogebäude und Rechenzentren geplant werden. Werden bestehende Anlagen bereits mit Luft gekühlt und ist eine Umrüstung auf Wasserkühlung nicht rentabel, bietet sich eine Kombination mit Wärmepumpen für den Wärmeaustausch zwischen dem Rechenzentrum und dem zu beheizenden Gebäude an.

Mit Robotern gegen den Arbeitskräftemangel in der KEP-Branche

Die KEP-Branche erlebte in den vergangenen Jahren einen enormen Boom. Das Paketvolumen stieg massiv, doch es fehlt immer mehr an Arbeitskräften in diesem Bereich. Fazit: längere Lieferzeiten, Qualitätsverluste und evidenter Mitarbeitermangel.

Eva-Maria Petschnigg von der Österreichischen Post AG hat sich die Frage gestellt, wie KEP-Dienstleister den Personalmangel durch Automatisierung sich wiederholender Arbeitsschritte zumindest zum Teil ausgleichen können. Zu berücksichtigen war dabei, dass die Automatisierung zwar Investitionen und gut ausgebildete Fachkräfte erfordert, sich langfristig aber Personalbedarf und Kosten reduzieren lassen. Ihr Lösungsvorschlag „Robotic Parcel Induction“ ist eine robotische Paketvereinzelung und -auflage für Paketlogistikunternehmen. Der Induction-Roboter übernimmt vollständig manuelle Routinetätigkeiten: Pakete und Beutel aus einem zugeführten Strom lose aufgeschütteter Sendungen werden herausgegriffen und einzeln in die Sortieranlage eingeschleust. Mithilfe von 2D-, 3D- und KI-Algorithmen werden einzelne Sendungen erkannt und nach den Kriterien „maschinenfähig“, „nicht maschinenfähig“ und „unpickable“ kategorisiert. Die maschinenfähigen Pakete werden dann von einem mit Vakuum-Saugnapfen ausgestatteten Roboterarm im richtigen Winkel auf die Einschleusung der Sortieranlage gelegt, alle anderen aussortiert. Routinearbeiten übernimmt so der Roboter, die Mitarbeiter werden körperlich entlastet und die Sicherheit am Arbeitsplatz wird erhöht.

Stellplatz auf dem Lkw mit KI optimal verteilen

Mit KI lassen sich im Lkw-Güterverkehr Prozesse vielfach optimieren. Welche Potenziale die Speditionswirtschaft mit KI heben kann, zeigt die Idee für eine automatisierte Stellplatzverteilung auf Lkw oder im Lager von Helene Holubar und Danilo Cecco von Gebrüder Weiss, die den dritten Preis ge-



Stolze Gewinner, verdiente Auszeichnung: ZV-Präsident Alexander Friesz mit den Preisträgern Eva-Maria Petschnigg, Anja Kohler, Helene Holuba und Danilo Cecco (von links).

wannen. In ihrem Konzept erhält ein KI-System alle notwendigen Informationen über die Ware, kann mit diesen Daten 3D-Bilder der Ware generieren und an die auf dem Lkw vorhandenen Gegebenheiten anpassen. Damit kann sowohl die Beladung eines Lkw geplant als auch die Stellplatzkapazität eines Lagers optimal genutzt werden. Die Vorteile liegen auf der Hand: Disponenten können andere Tätigkeiten erledigen, während die KI alles plant, Mitarbeiter im Lager müssen bei Fragen nur die Ware einscannen, die Informationen sind gut auslesbar. Auch ist bildlich darstellbar, wohin die Ware geliefert wird. ■

Jetzt anmelden und dabei sein

Start für die neue Runde im Wettbewerb „Jungspediteur des Jahres“

2025

Ausgezeichnet werden von einer Fachjury die drei besten ökologischen und/oder ökonomischen Kunden- oder Branchenlösungen für die Logistik- und Speditionswirtschaft. Teilnahmeberechtigt sind alle weiblichen und männlichen Speditionsangestellten aus ganz Österreich mit Geburtsjahrgang 1991 oder jünger. Prämiert werden die besten drei Vorschläge. Junge Talente müssen ihre Vorschläge schriftlich auf maximal fünf bis sieben DIN-A4-Seiten präsentieren und per E-Mail beim Zentralverband Spedition & Logistik einreichen. E-Mail: zv@spedition-logistik.at

1. **Preis:** eine Europareise im Wert von 3.000 Euro
2. **Preis:** ein Wochenende in Österreich im Wert von 2.000 Euro
3. **Preis:** eine Reise im Wert von 1.000 Euro

www.spediteure-logistik.at/jungspediteur-wettbewerb



WIR FÜR SIE!



Scan me



www.traussnig.eu





Aktuelles aus den RESSORTS





Mehr Realismus für nachhaltige **BESCHAFFUNG**



Ohne ausreichende technologieoffene Förderung wird die Umstellung der Lkw-Flotten im Land nicht gelingen.

Peter Umundum
Vizepräsident Zentralverband
Spedition & Logistik

Technologieoffenheit hat gute Gründe – das ENIN-Programm des Verkehrsministeriums nimmt darauf Rücksicht. Doch die Klimaziele für den Straßengüterverkehr und die Höhe der Fördermittel klaffen weit auseinander.

Österreich hat sich bereit erklärt, die von der EU ausgerufenen ambitionierten Klimaziele mit Zeithorizont 2050 mitzutragen. Emissionsfreie Lkw sollen dazu einen essenziellen Beitrag leisten. Für schwere Lkw bedarf es daher künftig strengerer Emissionsstandards. Bis 2030 sollen Schwerfahrzeuge um 45 Prozent weniger verursachen als noch 2019, bis 2035 bzw. 2040 sollen es 65 Prozent bzw. 90 Prozent weniger Ausstoß sein.

Konsequenterweise braucht es für die Logistikbranche auch finanzielle Anreize, die Klima- und

Mobilitätswende aktiv mitzutragen. Umso wichtiger ist es, Mittel für Umrüstung und Beschaffung unabhängig von Technologien bereitzustellen. Rund um die Diskussionen zum Ende des Verbrennungsmotors wird gerne der Eindruck erweckt, die Forderung nach Technologieoffenheit sei ein Vorwand von Verhinderern ohne Interesse an nachhaltigen Lösungen. Dieser Vorwurf ist entschieden zurückzuweisen, vielmehr müssen Industrie und Wirtschaft in politische Entscheidungen bestmöglich miteinbezogen werden. Hier braucht es Expertise und Pragmatismus, damit die Unternehmen auch weiterhin erfolgreich am Markt bestehen können.

Die Logistikwirtschaft verlangt unterschiedliche Lösungen für vielfältige Anforderungen: Transportwege in der Stadt oder am Land? Hohe Stoppdichte oder Verbringung von A nach B? Nutzfahrzeuge oder Schwertransport? Eine technologieoffene Ausrichtung bringt jedenfalls Kostensenkung durch Innovation und Wettbewerb, reduziert Abhängigkeiten von einzelnen Ressourcen und Infrastrukturen, bewahrt Flexibilität und Anpassungsfähigkeit und minimiert Risiken.

Seitens des Klimaschutzministeriums (BMK) werden mit dem Förderprogramm ENIN Investitionen in Elektro-Lkw oder wasserstoffbetriebene Fahrzeuge finanziell unterstützt. Darüber hinaus stehen Mittel zur Beschaffung von Lade- und Betankungsinfrastruktur bereit. Ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung!

Preis mal drei

Jedoch reicht das Budget bei Weitem nicht aus, den aktuellen Lkw-Bestand tatsächlich in naher Zukunft durch CO₂-freie Flotten zu ersetzen. Ein Elektro- oder Wasserstoff-Lkw kostet noch immer das Dreifache eines Dieselfahrzeugs. Die hohen Anschaffungskosten können viele Logistikunternehmen nicht aus eigener Kraft stemmen. Daher braucht es auch in der Förderlandschaft mehr Realismus und weniger Idealismus.

In Österreich sind aktuell rund 550.000 Lkw der Klassen N1, N2 und N3 auf den Straßen unterwegs und versorgen Betriebe und Bevölkerung mit Gütern aller Art. Bei einem Fördertopf von 178 Millionen Euro im Vorjahr profitierten rund 1.750 Lkw von einer Förderung. Laut Forschungsförderungsgesellschaft (FFG) stehen diesmal 365 Millionen Euro zur Verfügung. Das wäre zwar eine Verdoppelung, aber große Sprünge gemessen an den ambitionierten Zielen werden kaum möglich sein. ■

Alternative ANTRIEBE im Check



Das Forschungsinstitut Joanneum Research in Graz hat alternative Antriebstechnologien auf ihre Klimaneutralität und Kreislauffähigkeit unter die Lupe genommen. Das Ergebnis: E-Lkw, wasserstoff- und E-Fuel-betriebene Lkw weisen Wege in die Zukunft.

Viel ist die Rede von der Technologieoffenheit bei den Antriebstechnologien im Lkw-Verkehr von morgen. Joanneum Research in Graz ist im Rahmen einer groß angelegten Studie unter der Schirmherrschaft der Internationalen Energieagentur (IEA) der Frage nachgegangen, wie es um die Klimaneutralität und Kreislauffähigkeit mit der Methode der dynamischen Lebenszyklusanalyse für Nutzfahrzeuge der Kategorien N1, N2 und N3 bestellt ist. Dabei wurde untersucht, wie sich der Einsatz von E-Lkw, Wasserstoff-Lkw und E-Fuel-Lkw im Vergleich zu herkömmlichen Diesel-Lkw punkto Klimaverträglichkeit auswirken könnte.

Bei diesem Forschungsprojekt waren nicht weniger als zwölf Staaten involviert, die Fäden liefen bei Gerfried Jungmeier, einem erfahrenen Maschinenbauer und Forscher am Institut für Klima-, Energiesysteme und Gesellschaft (LIFE), am Joanneum Research in Graz zusammen.

Zentrale Prüfaspekte

Vier Bewertungspunkte standen dabei im Fokus:

- Wie viel Energie braucht es von der Produktion bis zum Recycling von E-Lkw sowie Wasserstoff- und E-Fuel-Lkw?
- Mit welchen Treibhausgas-Emissionen ist bei diesen drei Fahrzeugvarianten zu kalkulieren?
- Welches Potenzial für die Klimaneutralität weisen diese drei Varianten auf?

- Wie steht es um die Kreislauffähigkeit von N1-, N2- und N3-Fahrzeugen?

„Punkto Energieeffizienz stehen E-Lkw am besten da“, fasst Gerfried Jungmeier das Ergebnis zusammen. Das hat vor allem für den urbanen oder regionalen Verteilerverkehr Bedeutung „Mit einem N3-Lkw wird man batteriebetrieben nur eingeschränkte Strecken fahren können“, ergänzt der Experte. Eine Alternative darstellen könnte ein Oberleitungs-Lkw-Verkehr. Doch das ist, realistisch betrachtet, wohl eher Zukunftsmusik, auch wenn ein entsprechender Versuch in Deutschland auf einer Teststrecke zwischen Darmstadt und Frankfurt läuft. Realistischer ist da schon die Wasserstoff-Technologie als nächster Schritt nach dem E-Lkw – und letztlich als dritte Option E-Fuel-betriebene Fahrzeuge.

Schrittweiser Einstieg

Jungmeier rät Transportunternehmen, sich offen zu zeigen für neue Antriebstechnologien, beispielsweise mit einem Lkw mit alternativem Antrieb zu beginnen und Erfahrungen zu sammeln, wie der Einsatz in der Praxis funktioniert. Ob sich die Beschaffung umweltfreundlicher bzw. gänzlich CO₂-freier Lkw betriebswirtschaftlich darstellen lässt, ist freilich eine nicht weniger wichtige Frage, die allerdings nicht Gegenstand dieses Forschungsprojekts war, wie Jungmeier einräumt. ■



Mit einem N3-Lkw wird man batteriebetrieben nur eingeschränkte Strecken fahren können.

Gerfried Jungmeier
Joanneum Research Graz



NACHHALTIGKEIT ja, aber bitte keine Überregulierung

In diesem Jahr werden die neuen ESG-Vorgaben schlagend.

Sie werden im Finanzbereich eine wichtige Rolle spielen, bedeuten aber auch gewaltige administrative Mehrarbeit.

In Nachhaltigkeitsberichten müssen Unternehmen ab diesem Jahr Zeugnis darüber ablegen, was sie in ihrem Geschäftsbereich dafür tun, um nachhaltiger zu wirtschaften, etwa wie sie Risiken wie dem Klimawandel begegnen. Nachhaltig heißt, dass Unternehmen möglichst schonend mit der Ressource Natur umgehen und eine verantwortungsvolle Unternehmensführung im Sinne der Versorgungssicherheit im Auge haben. Ein solcher Bericht macht Chancen und Risiken im Bereich ESG (Environment, Social und Governance) transparent und gewinnt für Investoren und Kunden in rechtlicher, ethischer und ökologischer Hinsicht an Bedeutung. Durch einen solchen Nachhaltigkeitsreport ist es für Außenstehende möglich, sich abseits der Finanzkennzahlen ein Bild davon zu machen, wie ein Unternehmen agiert. Allerdings: Ein ESG-Reporting erfordert eine Menge zusätzlicher Arbeit in den Unternehmen, weil praktisch das gesamte geschäftliche Agieren auf seine Nachhaltigkeit abgeklopft werden muss.

Über 1.100 Datenpunkte

Die ESG-Reportings haben eine nicht zu unterschätzende Auswirkung für Unternehmen, etwa im Umgang mit Banken bei Kreditfinanzierungen. Banken müssen diese Transformation zur Erfüllung der EU-Klimaziele mittragen und werden von ihren Kunden ESG-Transparenz einfordern müssen, um Risiken und Bonität der potenziellen Schuldner einordnen zu können.



Reporting zur Nachhaltigkeit schafft Transparenz. Für einen starken europäischen Wirtschaftsstandort ist Smart Regulation dringendes Gebot.

Matthias Hofmann
Leiter Arbeitsgruppe Green Logistics

Dennoch ist der Aufwand an Berichtspflichten zur Nachhaltigkeit für Unternehmen mittlerweile enorm, ja vielfach überschießend. Die neuen European Sustainability Reporting Standards (ESRS) erfordern ein Reporting von bis zu rund 1.140 Datenpunkten jährlich.

Zu strikter Ansatz

Taxonomiefähiger Umsatz wird nach schwammigem Regelwerk ermittelt und steht in keiner Relation zu den tatsächlichen CO₂-Emissionen eines Unternehmens. Sinnvoll wäre eine 80-20-Vorgehensweise statt eines 100-Prozent-Ansatzes, damit ambitionierte Unternehmen nicht an technischen Nebenkriterien scheitern und ein Ausschluss aus der gesamten Taxonomiekonformität droht. Auch Verstöße gegen das Lieferketten-Sorgfaltsgesetz können zu zivilrechtlichen Haftungen und Ausschlüssen von Vergabeverfahren führen. Bleibt zu hoffen, dass mit der nationalen Umsetzung kein Goldplating erfolgt und die Anwendung auf direkte Zulieferer eingegrenzt wird, die auch dem direkten Einfluss des Unternehmens unterliegen.

Grundsätzlich sollten wachsende Berichtspflichten für Unternehmen auf ein Minimum an Kennzahlen beschränkt werden, deren Definition konsistent sein muss. Für eine wettbewerbsfähige europäische Wirtschaft braucht es sogenannte Smart Regulation, die stets einem höheren Zweck dient, Systemgrenzen berücksichtigt und ein Level Playing Field aller Marktteilnehmer ermöglicht. ■

Ihre Sendung in den besten Händen. Überzeugen auch Sie sich von Österreichs Branchen Champion.



Echt g'schickt mit Hermes.

www.myhermes.at

*Die ÖGVS – Gesellschaft für Verbraucherstudien erstellt jährlich ein umfassendes Ranking zu Unternehmen in Österreich, basierend auf Kundenzufriedenheit, Kundenservice und Preis-Leistungs-Verhältnis. Der „ÖGVS-Branchenmonitor 2024“ beinhaltet die Meinungen von mehr als 450.000 Verbraucher:innen zu 1.986 Anbietern aus 181 Branchen.

 **Hermes**

MAGAZIN

NEWS LANDVERKEHRE



STRASSE & SCHIENE

Kombinierter Verkehr hat Potenzial

Geopolitische Überraschungen, klimabedingten Störungen des Welthandels und zahlreiche Baumaßnahmen bei der Eisenbahninfrastruktur wirkten sich in der Vergangenheit negativ auf die Qualitätsleistung des Kombinierten Verkehrs aus. Die Operateure waren gezwungen, Energiezuschläge zu verlangen. Dennoch: Kapazitäten sind vorhanden, und die Produktivität wurde gesteigert. Die UIRR, Dachgesellschaft der Kombi-Operateure in Europa, betont, dass der kombinierte Haus-zu-Haus-Verkehr in Europa im Prinzip gut aufgestellt ist. Die jährliche intermodale Verkehrsleistung in Europa liegt bei rund zwei Millionen TEU, und die Netto-Neuinvestitionen der letzten Jahre haben zu mehr Kapazitäten beigetragen. Auch der Rechtsrahmen wird sich verbessern, wenn die in den letzten Jahren verabschiedeten EU-Rechtsvorschriften wie das Mobilitätspaket, die Änderung der Eurovignetten-Richtlinie, die TEN-V-Verordnung und die eFTI-Verordnung umgesetzt werden.

BAHNVERKEHR

Keine leichten Zeiten für die Bahnen

Das volatile Marktumfeld, die noch spürbare Rezession, steigende Kosten und sinkende Volumina macht den Bahngesellschaften in Österreich zu schaffen. Unternehmen wie der ÖBB-Güterverkehrskonzern Rail Cargo Group oder Deutsche Bahn betreiben kostenintensive Einzelwagengüterverkehre, sammeln also einzelne Waggons bei ihren Kunden auf Anschlussbahngleisen ein und fahren sie in großen Zugverbänden auf langen Strecken. Diese Produktion kostet Geld, unterm Strich werden rote Zahlen geschrieben. Die Deutsche Bahn bekommt für diese Verkehre ebenso wie die Rail Cargo Group staatliche Zuschüsse. Würden in Deutschland Einzelwagenverkehre eingestellt, wären täglich 40.000 Lkw mehr auf den Straßen unterwegs.

CO₂-EMISSIONEN

EU setzt sich strengere Klimaziele

Das EU-Parlament hat ein Gesetz für strengere Klimaziele beschlossen. Bis 2040 müssen Lkw ihre CO₂-Emissionen um 90 Prozent und bis 2050 gänzlich auf null reduzieren. Deutschlands Verkehrsminister Volker Vissing hatte nachträglich als „Hintertür“ eine Zusatzvereinbarung für die Verwendung von synthetischen Treibstoffen, sprich: E-Fuels bzw. Biokraftstoffe, ausgehandelt. Für Lkw, die mit CO₂-neutralen Treibstoffen fahren, plant die EU-Kommission eine Ausnahmegenehmigung. Auch wenn die Logistikbranche im Lkw-Bereich Technologieoffenheit fordert, scheint man sich politisch noch nicht wirklich einig zu sein, wohin der Weg bei Lkw-Antrieben führt. Fakt ist: Nicht der Motor ist das Problem, sondern der Treibstoff, mit dem er betrieben wird.





Mehr GRÜNER DIESEL heißt weniger CO₂

Lkw mit HVO100 zu betanken, schont die Umwelt. Der Zentralverband Spedition & Logistik plädiert deshalb für Technologieoffenheit und eine heimische HVO100-Produktion.



Mit alternativen Treibstoffen Lkw-Flotten zu betreiben, ist in der Speditionsbranche derzeit ein zentrales Thema. Dabei spielt HVO100 als alternativer Dieseltreibstoff eine wichtige Rolle. Jürgen Bauer, Mitglied des erweiterten Präsidiums Zentralverbandes Spedition und Logistik ZV, sieht darin eine sehr gute Brückentechnologie, die „bestens dafür geeignet ist, schnell eine deutliche CO₂-Reduktion im Straßengütertransport zu erzielen“. In welchem Umfang die österreichische Logistikbranche HVO100 einsetzen wird bzw. kann, hängt nicht zuletzt von der weiteren Marktentwicklung und Rohstoffverfügbarkeit ab. Aktuell ist die Verfügbarkeit gegeben. Dass das auch in Zukunft so bleibt, ist derzeit noch nicht sicher. HVO100 bietet den großen Vorteil, dass er sofort einsetzbar ist, wobei die Lkw freilich technisch in der Lage sein müssen, den Kraftstoff zu nutzen, ohne dass erhebliche Fahrzeugumrüstungen nötig sind.

HVO100 ist gesetzlich als Kraftstoff zugelassen und erfüllt alle entsprechenden Normen und Stan-

dards. Entscheidend ist, dass mit HVO100 die CO₂-Emissionen um bis zu 90 Prozent gesenkt werden können, was seitens der Hersteller durch die ISCC-Zertifizierung (International Sustainability and Carbon Certification) abgesichert ist. Die ISCC-Zertifizierung garantiert, dass der Kraftstoff nach strengen Nachhaltigkeitskriterien produziert wird und die Emissionsreduktionen verifiziert sind. Zudem ist HVO100 derzeit wesentlich kostengünstiger als alle anderen alternativen Antriebsarten. Bauer: „Unsere Branche ist entschlossen, im Transportsektor die Umweltbelastungen signifikant zu reduzieren. Dafür benötigen wir allerdings eine gezielte Unterstützung durch die Politik.“ Daher der Appell an die Entscheidungsträger, nicht ausschließlich auf Elektromobilität zu setzen, sondern ein breites Spektrum an nachhaltigen Lösungen zu fördern. Ein wichtiger Bestandteil dabei ist die Förderung der Produktion von HVO100 in Österreich. „Damit können wir nicht nur umweltfreundlicher agieren, sondern auch die energiepolitische Unabhängigkeit stärken“, betont Jürgen Bauer. ■



HVO100 ist bestens dafür geeignet, schnell eine deutliche CO₂-Reduktion im Straßengütertransport zu erzielen.

Jürgen Bauer
Vorsitzender Landesgruppe Wien,
Niederösterreich und Burgenland



HOHER BEDARF trifft auf Ladestellenmangel

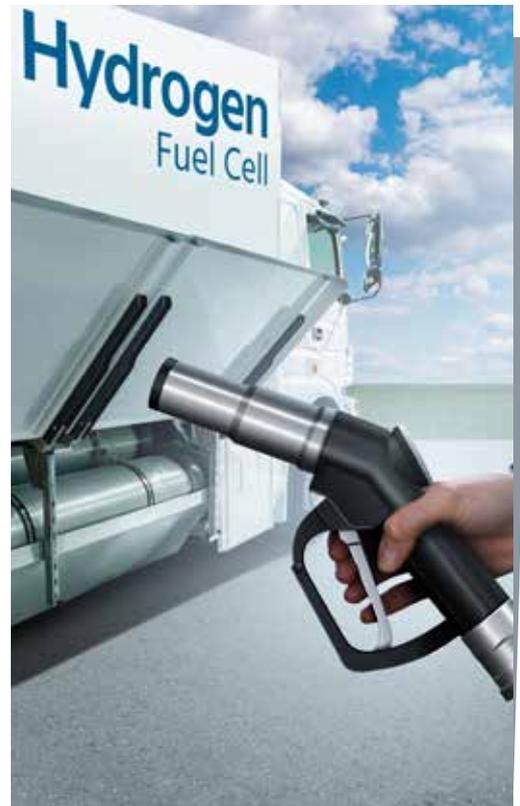
Das EU-Parlament hat die Verordnung über den Ausbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR) beschlossen. Logistiker wollen rasch mehr Ladestellen mit hohen Ladekapazitäten.

Die AFIR-Verordnung trat Mitte April dieses Jahres in Kraft und gilt für alle EU-Staaten. Hintergrund ist die ungleichmäßige Entwicklung der Ladeinfrastruktur in der Europäischen Union. Fehlende Ladeinfrastruktur in Verbindung mit mangelhafter Interoperabilität bestehender Ladenetzwerke und das Fehlen einheitlicher Standards und Praktiken in den einzelnen Mitgliedstaaten fördern Intransparenz und Durcheinander beim Laden von E-Fahrzeugen. Die AFIR-Verordnung ist integraler Bestandteil des „Fit für 55“-Pakets, mit dem die EU die CO₂-Emissionen bis 2030 um mindestens 55 Prozent reduzieren will.

Die AFIR-Verordnung bietet den Rahmen für die Einführung und Entwicklung der öffentlich zugänglichen Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in Europa, bestätigt das Verkaufsverbot von Neufahrzeugen mit Verbrennungsmotor (ICE) ab 2035 und fordert den Ausbau von Ladeinfrastrukturen in Städten und entlang von Autobahnen in der gesamten EU.

Zu geringe Ladekapazitäten

In der heimischen Logistikbranche sieht man die Verordnung mit Blick auf die Versorgungssicherheit mit großer Skepsis, denn damit hänge man dem eigentlichen Bedarf an Tankstellen für alternative Kraftstoffe weit hinterher. Denn Faktum ist: Es gibt schon jetzt einen hohen Bedarf und zu wenige Ladestellen für alternative Kraftstoffe. Dazu kommt, dass die geplanten Abstände zwischen den einzelnen Ladestellen viel zu groß ist und zu wenig Ladekapazität an den Ladestellen in Aussicht steht, kritisiert der Zentralverband Spedition & Logistik (ZV). Für die Verkehrswirtschaft ist AFIR eine Themenverfehlung, weil die Vorgaben ambitionslos sind. Für die Logistiker ist die Infrastruktur essen-



ziell, weil sonst keine Investitionen in emissionsfreie Lkw getätigt werden.

Die Wasserstoff-Strategie der österreichischen Bundesregierung sieht vor, dass grüner Wasserstoff zunächst primär der Industrie zur Verfügung gestellt wird. Sollte nach Abdeckung des Industriebedarfs grüner Wasserstoff verfügbar sein, wird dieser für den Verkehr bereitgestellt. Die Bundesregierung muss den Verkehr bei der Wasserstoffstrategie priorisieren, um die Energiewende zu schaffen, fordert der Zentralverband.



Für die Verkehrswirtschaft ist AFIR eine Themenverfehlung, weil die Vorgaben ambitionslos sind.

Walter Konzett
Präsidiumsmitglied und Leiter
Arbeitsgruppe Landverkehre Europa

Öffentlich zugängliche Stromladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb

Bis 31. 12. 2025	„Entlang mindestens 15 Prozent der Länge des TEN-V-Straßennetzes“	Ladestandort mindestens 1.400 kW	Mindestens 1 Ladepunkt mit 350 kW
Bis 31. 12. 2027	„Entlang mindestens 50 Prozent der Länge des TEN-V-Kernstraßennetzes“	Ladestandort mindestens 2.800 kW	Mindestens 2 Ladepunkte mit 350 kW
Bis 31. 12. 2027	„Entlang mindestens 50 Prozent der Länge des TEN-V-Gesamtstraßennetzes“	Ladestandort mindestens 1.400 kW	Mindestens 1 Ladepunkt mit 350 kW
Bis 31. 12. 2030	„Entlang des TEN-V-Kernstraßennetzes Entfernung 60 km“	Ladestandort mindestens 3.600 kW	Mindestens 2 Ladepunkte mit 350 kW
Bis 31. 12. 2030	„Entlang des TEN-V-Gesamtstraßennetzes Entfernung 100 km“	Ladestandort mindestens 1.500 kW	Mindestens 1 Ladepunkt mit 350 kW
Bis 31. 12. 2027	Sicherer und gesicherter Parkplatz	2 Ladestationen	Mindestens 1 Ladepunkt 100 kW
Bis 31. 12. 2030	Sicherer und gesicherter Parkplatz	4 Ladestationen	Mindestens 1 Ladepunkt 100 kW
Bis 31. 12. 2025	Städtische Knoten	Ladestandort mindestens 900 kW	Ladepunkte – mindestens 150 kW
Bis 31. 12. 2030	Städtische Knoten	Ladestandort mindestens 1.800 kW	Ladepunkte – mindestens 150 kW

Öffentlich zugängliche Wasserstoffbetankungsinfrastruktur

Bis 31. 12. 2030	„TEN-V-Kernnetz Entfernung max. 200 km oder städtische Knoten“	Kumulative Kapazität von 1 t/Tag	Mindestens eine 700-bar-Zapfsäule
------------------	--	----------------------------------	-----------------------------------

**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-Infrastruktur
- Werkstätten Rolling Stock
- Werkstätten Schwer- und Sonderfahrzeuge
- Fuhrparkmanagement
- Werksinterne Logistik
- Verkehrsakademie
- Private Eisenbahntraktion via **CargoServ**

Logistik in Bewegung.



Gleichzeitige **SPERREN** **GEFÄHRDEN** die Versorgungssicherheit

Die wichtigsten Nord-Süd-Verbindungen werden saniert – leider fast gleichzeitig. Es drohen Verkehrschaos und Versorgungsengpässe.

Der Brenner- und Tauernkorridor und die Autobahn A8 von München nach Salzburg gehören zu den wichtigsten Routen im europäischen Straßengüterverkehr. Und auf diesen Routen sind umfangreiche Sanierungsarbeiten notwendig, wobei die Sanierung der Lueg-Brücke auf der Brennerautobahn A13 den Höhepunkt darstellt. Diese Brücke stammt aus den 60er-Jahren und muss dringend generalsaniert werden, wie die Asfinag

verlautbart, die für Bau und Instandhaltung der hochwertigen Straßeninfrastruktur in Österreich verantwortlich zeichnet.

Die Sanierung des Tragwerks ist bautechnisch nicht mehr möglich, es muss abgetragen und durch ein neues ersetzt werden. Die Bauzeit beträgt voraussichtlich zwei Jahre. Insgesamt kosten die anstehenden Sanierungsarbeiten in Österreich 300 Millionen Euro.



Laufen seit April dieses Jahres schon Sanierungsarbeiten auf der Brennerautobahn im Bereich der Anschlussstelle Patsch, Innsbruck-Kranebitten und Wörgl-West, droht ab Ende des Jahres, wenn mit der Sanierung der Lueg-Brücke begonnen wird, ein Verkehrschaos – wenn hier nicht ein professionelles Baustellenmanagement zwischen Bund, Land, Gemeinden und betroffenen Organisationen erfolgt.

Nicht nur am Brenner wird saniert, sondern auch am Arlberg. Der knapp 14 Kilometer lange Arlbergstraßentunnel zwischen St. Anton in Tirol und Langen in Vorarlberg ist nicht nur der längste einröhrige Straßentunnel Österreichs. Er ist am hochrangigen Straßennetz auch die einzige winter-sichere Ost-West-Verbindung zwischen Tirol und Vorarlberg. Nach 46 Jahren Betriebszeit werden derzeit die Fahrbahn, die Entwässerung und die Tunnelbeschichtung erneuert. Wegen der Arbeiten ist der Tunnel seit Mitte April dieses Jahres gesperrt – und wird das noch bis 22. November bleiben. Lkw müssen daher längere Fahrtzeiten kalkulieren, was die Versorgungssicherheit mit Gütern vor große Herausforderungen stellt.

In der österreichischen Logistik- und Transportwirtschaft beobachtet man die laufenden und bevorstehenden Arbeiten mit Sorge, weil auf den betroffenen Streckenabschnitten Engpässe drohen, da die Autobahnen teilweise nur einspurig befahrbar sind. Am Brenner ist das schon jetzt besonders problematisch, weil eine Autobahnspur de facto mit dem Lkw-Güterverkehr gut ausgelastet ist.

Fahrverbote drohen

Die Asfinag kündigt zwar ein ausgeklügeltes System von Verkehrsführungen über die Lueg-Brücke an, doch wird es ohne temporäre Lkw-Fahrverbote nicht gehen. Diese werden in Abstimmung zwischen dem Verkehrsministerium und dem Land Tirol erlassen, heißt es von behördlicher Seite. Geplant ist ein adaptierter Lkw-Fahrverbotskalender während der Bauzeit. So soll für die Transportbranche Planungssicherheit gewährleistet werden, verspricht die Asfinag.

Seitens des Zentralverbands Spedition und Logistik (ZV) sieht man Lkw-Fahrverbote sehr kritisch, weil sie die Versorgungssicherheit einschränken. Eine zeitgleiche bzw. überlappende Sperrung oder Einschränkung des Verkehrs aufgrund der Bauarbeiten auf der Lueg-Brücke sowie im Bereich des Tauern-Tunnels oder der A8 Autobahn München-Salzburg wird die schon jetzt sehr angespannte Verkehrssituation weiter verschärfen und erheb-

liche Engpässe provozieren, argumentiert der ZV als Interessenvertretung der österreichischen Logistik-Wirtschaft. Denn Faktum ist: Eine substanz-zielle Verlagerung von Gütertransporten auf die Schiene ist aufgrund fehlender Kapazitäten keine Option.

Während die Bauarbeiten auf der Lueg-Brücke 2025 voll anlaufen werden, beginnen die Bauarbeiten im Tauern-Tunnel etwas später, womit eine zweite wichtige Transitroute beeinträchtigt ist. Doch die Logistikbranche braucht eine leistungsfähige Straßeninfrastruktur. Daher fordert sie, dass alle beteiligten Akteure wie Bund, Länder und Straßenerhalter koordiniert handeln, damit trotz der notwendigen Bauarbeiten der Güterverkehr ungehindert fließen kann und die Versorgungssicherheit in Österreich und Europa sichergestellt ist.

Lkw-Nachtfahrverbote und -Blockabfertigungen sollten während der Bauphase aufgehoben werden, damit Lieferketten funktionieren. Die anstehenden Bauarbeiten zeigen aber auch, wie wichtig koordinierte Baustellenlösungen sind, wobei der Transportsektor nicht außen vor, sondern aktiv in das Baustellenmanagement eingebunden werden sollte.

Klagen drohen

Wird der Lkw-Güterverkehr eingeschränkt, drohen mögliche rechtliche Konsequenzen. So hat Italien bereits eine Klage vor dem Europäischen Gerichtshof wegen der österreichischen Transitverkehrspolitik eingeleitet. Die Warnungen der EU-Verkehrskommissarin vor einer Einschränkung des freien Warenverkehrs und mögliche Vertragsverletzungsverfahren gegen Österreich sind aus Sicht der Logistikwirtschaft sehr ernst zu nehmen.

Die Versorgungssicherheit bedrohen auch die bahnseitigen Streckensperren über das Deutsche Eck auf deutscher Seite. Die Deutsche Bahn saniert von 2024 bis 2030 deutschlandweit 40 Korridore mit einer Länge von 4.000 Kilometern. Im Fall Deutsches Eck tangiert das auch Österreich, da 2027 die 140 Kilometer lange Strecke zwischen München und Salzburg an der Reihe ist, zwischen Rosenheim und Salzburg droht sogar eine Total-sperre.

Bei der Generalsanierung werden Weichen, Gleise und Oberleitungen modernisiert sowie die Leit- und Sicherungstechnik erneuert. Für den Güterverkehr bedeutet das, dass es ein halbes Jahr Umleitungen geben wird, zeitliche Verzögerungen sind vorprogrammiert und höhere Transportkosten ebenso. ■

MAGAZIN

» NEWS LUFTFRACHT



INNOVATION

Logistikdrohnen heben ab

Die erste deutsche Drohnen-Airline hat den Linienflugverkehr aufgenommen. Mit dem in Deutschland gestarteten ersten kommerziellen Linienflugbetrieb und der eigens entwickelten Transportdrohne „Auriol“ werde der Weg für eine schnelle und umweltfreundliche Alltagslogistik aus der Luft frei, sind der Drohnenhersteller Third Element Aviation (3EA), die Lüdenscheider Koerschulte Group und der Software-Entwickler HHLA Sky überzeugt. Die Drohnen werden nicht einzeln gesteuert, sondern von einer Leitstelle überwacht. Weitere Transportdrohnen und längere Flugrouten in Deutschland und Europa sind bereits in Planung. Die Integration von Drohnentechnologie in den urbanen Luftraum verspricht bedeutende Vorteile: Sie ermöglicht eine Entlastung des Bodenverkehrs und steigert die Effizienz in der Logistik.

PLATTFORM

Cargo.one will Booking.com für die Luftfracht werden

Es ist erst wenige Jahre her, da mussten Spediteure auf der Suche nach Luftfrachtkapazitäten noch die Fluggesellschaften einzeln abtelefonieren.



Heute vernetzt die digitale Plattform Cargo.one mehr als 5.700 Spediteure mit über 50 Airlines. Cargo.one wurde 2017 in Berlin gegründet. Damals war die Luftfrachtbranche kaum digitalisiert. Entwickelt wurde eine Plattform, über die Spediteure Frachtkapazitäten direkt bei Airlines buchen können, die diese dort wiederum auch anbieten. Cargo.one hat sich die weltgrößte Reisebuchungsplattform, Booking.com, als Vorbild genommen: Speditionelle Verlager können direkt die Preise und Leistungen verschiedener Anbieter vergleichen. Der weltweite Luftfrachtmarkt macht einen jährlichen Umsatz von 143 Milliarden US-Dollar.

NEUREGELUNG

Reform für einen einheitlichen Luftraums in Sicht

Die EU hat sich auf eine Reform zum einheitlichen europäischen Luftraum verständigt. Damit sollen Kapazitäten erhöht, Kosten gesenkt und die Anpassungsfähigkeit des Systems gestärkt und gleichzeitig die Auswirkungen des Luftverkehrs auf Umwelt und Klima verringert werden. Bei dem Gesetzgebungspaket handelt es sich um einen geänderten Vorschlag für die Neufassung der Verordnung zum einheitlichen europäischen Luftraum (SES 2+) und einen Vorschlag für eine Verordnung zur Änderung der Grundverordnung für die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (EASA), das den Mitgliedstaaten auch mehr Instrumente an die Hand geben soll, um durch die Luftfahrt verursachte Beeinträchtigungen einzugrenzen.



LUFTFRACHT hebt nicht so recht ab

Das Geschäft mit der Luftfracht hat sich auf Österreichs Airports im Vorjahr gegenläufig entwickelt: Graz erlebte einen Höhenflug, in Linz, in Salzburg und in Wien war die Entwicklung eher verhalten.

Auf den österreichischen Flughäfen hat sich das Luftfrachtgeschäft im vergangenen Jahr sehr unterschiedlich entwickelt. Während Graz-Thalerhof deutlich zugelegt, hat gingen die Mengen in Wien, in Salzburg und in Linz zurück. Klagenfurt und Innsbruck spielen im Luftfracht-Umschlag keine Rolle, Fracht ist dort seit einigen Jahren kein Thema mehr.

Plus in Graz

19.400 Tonnen Fracht wurden auf Graz-Thalerhof (GRZ) im Vorjahr umgeschlagen, um 17 Prozent mehr als im Jahr zuvor. Wachstumstreiber waren die Road-Feeder-Services, also Transporte auf der Straße von und zu größeren Flughäfen. Sie legten um mehr als 31 Prozent zu, wobei der Export das Geschäft mit einem Plus von 19 Prozent dominierte. Neben dem täglichen Road-Feeder-Service nach Wien gibt es solche auch zu anderen wichtigen Airports wie Frankfurt, Amsterdam, Paris, Brüssel, Linz oder Ljubljana.

Rückgänge in Linz

Auf dem größten Bundesländer-Frachtflughafen, Linz (LNZ), blieb Aircargo im Vorjahr im Vergleich zu 2022 eher bodenständig. Mit knapp mehr als 44.000 Tonnen (2022: 55.000 Tonnen) waren minus 21 Prozent zu verzeichnen, wobei die geflogene Fracht davon einen Anteil von 27 Prozent hatte und die Road-Feeder-Services mit 73 Prozent eine große Rolle spielten. Der Rückgang erklärt sich mit dem Wegfall der hohen Frachtaufkommen während der Corona-Jahre 2021 und 2022. LNZ kann sich im Frachtbereich sehen lassen: Fünf Frachtterminals stehen zur Verfügung. Der Carrier Turkish Cargo kommt mit Nurflechter nach Linz und hat die Frequenzen zuletzt weiter aufgestockt.

Frachtentwicklung auf Österreichs Flughäfen 2023

	Veränderung ggü. Vorjahr	Frachtvolumen
Graz	+17 %	19.400 Tonnen
Salzburg	-2 %	9.500 Tonnen
Wien	-2,2 %	245.000 Tonnen
Linz	-21 %	44.300 Tonnen

Auf dem punkto Luftfracht kleinsten Airport, Salzburg (SZG), wurden im Vorjahr 9.500 Tonnen Fracht (2022: 9.900 Tonnen) Fracht umgeschlagen, unterm Strich wird ein Minus von zwei Prozent gegenüber 2022 ausgewiesen. Das Gros davon entfiel auf Road-Feeder-Services, der geflogene Frachtanteil war marginal. Das Aufkommen besteht primär aus regionaler Fracht, Frachtbringer sind Spediteure und Verloader aus Salzburg und aus dem südbayerischen Einzugsbereich. Ambitioniert geht der Flughafen das Thema Schadstoffe an: Bis 2040 soll der gesamte Flughafen CO₂-neutral sein.

Leicht rückläufig war im Vorjahr auch das Cargo-Geschäft auf Österreichs größten Flughafen, Wien (VIE). Mit 245.000 Tonnen wurde ein Minus von 2,2 Prozent verzeichnet. Geschuldet ist diese Entwicklung dem volatilen wirtschaftlichen Umfeld. Seit Anfang dieses Jahres hebt Luftfracht auf VIE wieder stark ab.



Wien spielt als größter Frachtflughafen Österreichs eine wichtige Rolle als Drehkreuz von und nach Südosteuropa.

Franz Braunsberger
Präsidiumsmitglied



Klein begonnen und heute **GANZ GROSS**

Der Wiener Flughafen VIE feiert in diesem Jahr sein 70-jähriges Bestehen. Luftfracht spielt eine wichtige Rolle auf Österreichs größtem Airport.

Der Flughafen in Schwechat bei Wien erlebte seine Geburt noch während der Besatzungszeit nach dem Zweiten Weltkrieg. Gerade einmal 40 Mitarbeiter fertigten im Gründungsjahr 1954 rund 64.000 Passagiere ab. 70 Jahre später arbeiten mehr als 23.000 Menschen im Einzugsbereich des Flughafens, und es sind jährlich rund 30 Millionen Passagiere, die von dort aus in die Luft abheben.

Das erste zivile Flugzeug, das auf VIE im Jahr 1954 landete, war eine Dakota der British European Airways. Heute wird VIE von mehr als 60 Airlines angefliegen, von Wien aus werden 190 Destinationen in 67 Staaten weltweit angefliegen. Stetes Wachstum hat VIE zu dem gemacht, was er heute ist: eine international bedeutsame Drehscheibe. Aufgrund des aktuellen Börsenkurses erreicht VIE mit einer Marktkapitalisierung von rund 4,2 Milliarden Euro fast die Dimension des knapp doppelt so großen Frankfurter Airports (4,7 Milliarden Euro). VIE hält auch Beteiligungen an Airports in Kosice in der Slowakei und am maltesischen Hauptstadtflughafen Malta.

Wichtige Rolle Cargo

Luftfracht spielt in Wien-Schwechat neben der Passagiere eine nicht weniger tragende Rolle. 245.000 Tonnen Fracht wurden im Vorjahr umgeschlagen. Dazu kommen noch die Luftfrachtmengen von

Kosice und Malta, zwei Flughäfen, auf denen Luftfracht um 52 bzw. 18 Prozent abgehoben hat. VIE organisiert das gesamte Cargo-Handling in Schwechat von der Entladung bis in Lagerhallen in Eigenregie. „Wir punkten mit unseren raschen Transferzeiten und Zollabfertigungsmodalitäten, die von den Kunden geschätzt werden“, betont Michael Zach, Leiter Abfertigungsdienste auf dem Wiener Flughafen.

Die Carrier-Kapazitäten haben sich im Sommer dieses Jahres weiter erhöht, nachdem Austrian Airlines ihre beiden von Boeing gelieferten Dreamliner in Betrieb nahm und damit zusätzliche Belly-Kapazitäten von und nach Wien anbietet (Belly bedeutet Frachtladung im Gepäckraum von Passagierflugzeugen). Belly allein genügt freilich nicht für die Zugkraft im Cargo-Geschäft, Nurfrachter spielen eine wichtige Rolle, und solche sind auf VIE von Korean Air, Asiana sowie von Cargolux und Silkway vertreten. Dazu kommen noch die Integratoren UPS, DHL Express und FedEx mit ihren Cargo-Maschinen nach Wien, sie nutzen den Standort als Drehscheibe für Transfers in die Nachbarländer. Ein Asset auf VIE ist das Pharma-Handling-Center, dessen Investment sich gelohnt hat und dessen Auslastung von 2019 bis zuletzt um 175 Prozent gestiegen ist. Der Airport als Unternehmen ist ein starker Investor, 2024 werden rund 200 Millionen Euro in die weitere Expansion investiert. ■



**Ein Asset am
Flughafen Wien
ist das Pharma-
Handling-Center.**

Rudolf Soucek
Leiter Arbeitsgruppe Luftfracht

VGN

MAGAZIN

NEWS SEEFRACHT

ALL
THE
WAY
TO ZERO



AHC MAERSK
KAPITÄN

INNOVATION

Methanol-Containerschiff „Ane Maersk“ zeigt in Hamburg Flagge

Die Containerschiffahrt ist auf der Suche nach klimaverträglichen Treibstoffen. Ein Hoffnungsträger dafür ist grünes Methanol. Ende März hat das weltweit erste große Methanol-Containerschiff „Ane Maersk“ der Reederei Maersk am Eurogate-Containerterminal im Hamburger Hafen angelegt. Das Schiff wird mit grünem Methanol betrieben und kann 16.000 Standardcontainer (TEU) an Bord nehmen. In den kommenden beiden Jahren will Maersk 17 weitere Methanol-Containerschiffe dieser Größe in Betrieb nehmen. Grünes Methanol ist nahezu CO₂-neutral und gilt als aussichtsreiche Alternative zu fossilen Treibstoffen wie Schiffsdiesel oder Schweröl. Die Produktion benötigt allerdings viel Strom aus erneuerbaren Quellen, weshalb dieser Treibstoff noch knapp ist. Künftig soll die „Ane“ zwischen Asien und Europa verkehren. Die Schiffe der neuen Serie fallen auf, weil die Brücke ganz vorn platziert ist. Das ermöglicht höhere Ladekapazität und brennstoffeffizienteren Betrieb. Durch die Verwendung von Methanol als Treibstoff spart die „Ane Maersk“ im Vergleich zu herkömmlichen mit fossilem Treibstoff betriebenen Schiffen täglich bis zu 280 Tonnen CO₂ ein.

AUSSCHREIBUNG

Gesucht: emissionsfreie Containerschiffe

Tschibo, Amazon und noch zahlreiche weitere Verladere aus unterschiedlichen Branchen haben den Transport von 600.000 Containern auf emissionsfreien Containerschiffen ausgeschrieben.

Die Ausschreibung läuft über die Organization ZEMBA (Zero Emission Maritime Buyers Alliance), eine Einkaufsgemeinschaft im maritimen Sektor. ZEMBA wurde 2023 gegründet, die beteiligten Unternehmen haben große maritime Transportvolumina zu vergeben und wollen diese ausschließlich auf emissionsfreien Schiffen transportiert wissen. Bei dieser Ausschreibung beteiligt sind so bekannte Namen wie Ikea, Levi Strauss, Meta, Philips, Bauhaus und Electrolux Group. Gesucht werden Transportangebote von Reedereien oder Konsortien, die beim Transport mindestens 90 Prozent weniger CO₂ ausstoßen. Schon ab 2025 wollen die Auftraggeber grüne Transporte abwickeln und sind dazu auch bereit, einen grünen Aufpreis zu bezahlen.



RANKING

Deutschland Nummer eins bei Containerflotten

Deutschland ist weltweit die Nummer eins in der globalen Containerschiffahrt, noch vor China. Der deutsche Anteil an der weltweiten Containerflotte liegt laut Angaben des Verbandes Deutscher Reeder (VDR) bei knapp zwölf Prozent nach elf Prozent im Jahr zuvor. Die immensen Steuervorteile für deutsche Reeder, unter anderem durch die Tonnagesteuer, sorgen dafür, dass die Branche auch in wirtschaftlich unsicheren Zeiten die Flotte immer weiter ausbaut. Das birgt allerdings die Gefahr von Überkapazitäten: Nach einem beispiellosen Boom in den Jahren 2020 bis 2022 sind die Frachtraten inzwischen wieder deutlich gesunken. In Bezug auf die gesamte Handelsflotte liegt Deutschland weltweit auf Platz sieben. Die weltgrößten Schifffahrtsnationen sind Griechenland, China und Japan.



Mangel an CONTAINERN und hohe Kosten

Die Folgen der Huthi-Angriffe auf Schiffe im Suez-Kanal sind gravierend: Weil viele Reedereien auf die Umfahrung Afrikas ausweichen, steigen die Frachtraten und verlängern sich Lieferzeiten.

Reedereien durchleben unruhige Zeiten, und die gegenwärtige Entwicklung in der Hochseeschifffahrt stellt Lieferketten auf einen harten Prüfstand. Es gibt einige große Herausforderungen, die massive Auswirkungen auf die Versorgungssicherheit mit Waren mit besonderem Fokus Europa haben. Im vergangenen Jahr haben die Reeder nicht weniger als 350 neue Schiffe in ihre Flotten aufgenommen, so viele wie nie zuvor. Das bedeutet viel zusätzlichen Laderaum, dem eine verhalten performende Weltwirtschaft gegenübersteht. Der Konsum sinkt, nicht nur in Europa. Bis Ende 2023 befanden sich die Seefrachtraten infolge der weltwirtschaftlichen Stagnation im freien Fall und sorgten für Freude bei den Verladern und Bängen bei den Reedern.

Seit Beginn dieses Jahres steigen die Preise für Containertransporte zur See wieder stark, was auch mit der gefährlichen Situation am Suez-Kanal zusammenhängt. Dort werden Hochseeschiffe immer wieder von den Huthi-Rebellen aus dem Jemen attackiert, was viele Reeder dazu veranlasst, ihre Schiffe rund um Afrika zu routen, was einen Um-

weg von rund 11.000 Kilometer bedeutet und eine massive Mehrkostenbelastung mit sich bringt.

Mangel an Leercontainern

Die Kap-Umfahrung ist nicht nur teurer, sondern verlängert auch die Lieferzeit um zwei bis drei Wochen und bringt Lieferketten durcheinander. Die längere Laufzeit nach Europa führt zu einem aufkommenden Mangel an Leercontainern für Exporte aus Europa. Dazu kommt, dass die um Afrika herumfahrenden Schiffe nicht mehr in östlichen Mittelmeerhäfen anlegen, sondern in westlichen wie beispielsweise Tanger, Valencia, Algeciras und Barcelona. In diesen Häfen drohen Containerstaus, was wiederum die Transporte in das Hinterland vor neue Probleme stellt. Die genannten Häfen müssen Schiffe abweisen, weil sie keinen Platz für noch mehr Ladung haben. Gleichzeitig haben die Häfen im östlichen Mittelmeer mehr als 30 Prozent an Ladung verloren. Wie lange die Passage durch diese für den globalen Welthandel so wichtige Wasserstraße gefährlich bleibt, hängt von der Befriedung dieses Konflikts ab. ■



Die Kap-Umfahrung ist nicht nur teurer, sondern verlängert auch die Lieferzeit um zwei bis drei Wochen.

Alexander Winter
Präsidiumsmitglied





Volle Lagerhäuser und Zurückhaltung beim Konsum: Der Güterumschlag der österreichischen Verlagerer ging bei den meisten Seehäfen zurück. Ausnahme: Konstanz profitiert vom Plus bei Massengütern.

Österreichs SEEHAFENTORE zur weiten Welt

Österreichs Exportwirtschaft zeigt mehr als je zuvor weltweit kräftig Flagge. Diese erfreuliche Entwicklung spiegelt sich in den Zahlen der Handelsbilanz 2023, sank doch das Handelsbilanzdefizit von 21 Milliarden Euro im Jahr 2022 auf eine Milliarde im vergangenen Jahr. Eine wichtige Rolle für den österreichischen Außenhandel spielen die Überseehäfen Hamburg, Rotterdam, Antwerpen-Brügge, Bremische Häfen, Niedersächsische Häfen an den Nordküsten Europas sowie im Süden die Häfen Triest, Koper, Rijeka und Konstanz in Rumänien.



Der Hamburger Hafen gilt seit jeher als das wichtigste Tor zur Welt, wenn es um den Umschlag heimischer Containerladungen geht.

Bernd Labugger
Leiter Arbeitsgruppe Seefracht

Koper weiter Nummer eins

Der Adria-Hafen Koper steht bei heimischen Verladern hoch im Kurs und ist jenes Tor nach Übersee, durch das am meisten österreichische Güter umgeschlagen werden. Mehr als sieben Millionen Tonnen Fracht wurden 2023 im Import und Export manipuliert, somit knapp mehr als im Jahr zuvor. Beim Containerhandling erhöhte sich das Volumen um 3.000 TEU auf 230.000 TEU.

Der Hamburger Hafen gilt seit jeher als das wichtigste Tor zur Welt, wenn es um den Umschlag heimischer Containerladungen geht. 293.000 TEU wurden 2023 via Hamburg importiert und exportiert, ein Minus von knapp mehr als neun Prozent gegenüber dem Jahr zuvor. Der österreichische

Gesamtumschlag im Elbe-Hafen lag 2023 bei mehr als fünf Millionen Tonnen, um 13 Prozent weniger als 2022. Das Minus erklärt sich damit, dass ab Ende der Coronapandemie im Jahr 2022 die Lagerhäuser in Europa voll ausgelastet waren, gleichzeitig der Konsum aber aufgrund mangelnder Kaufkraft zurückging. Hamburg ist ein Eisenbahnhafen mit wöchentlich rund 100 Ganzzügen von und nach Österreich.

Minus in Rotterdam und Triest

Mehr als zwei Millionen Tonnen österreichische Fracht wurden im Vorjahr in Europas größtem Hafen, Rotterdam, umgeschlagen, was einem Rückgang von knapp mehr als zehn Prozent gegenüber 2022 entspricht. Rückläufig entwickelt hat sich auch das Österreich-Umschlagsgeschäft im Hafen Triest, wo 2023 knapp 900.000 Tonnen mit Österreich-Bezug über die Kais kamen – gegenüber dem Vorjahr ein Minus von 17 Prozent.

Überraschend gewonnen an Österreich-Volumen hat der Schwarzmeerhafen Konstanz. Hier kamen mehr als 1,3 Millionen Österreich-Waren über die Kaikanten, was mit stark gestiegenen Mengen an Massengütern begründet wird. Über die Bremischen Häfen wurden 2023 sind 110.000 TEU für und von Österreich umgeschlagen. Das war um zehn Prozent weniger als im Jahr zuvor. ■

KUEHNE+NAGEL



Logistiklösungen von Kühne+Nagel

Ob Wien oder Shanghai: Rund um den Globus sind unsere 80.000 Transport- und Logistikexperten tagtäglich für Sie im Einsatz - damit Ihre Waren noch schneller ans Ziel kommen.



MAGAZIN

» NEWS KEP



LETZTE MEILE

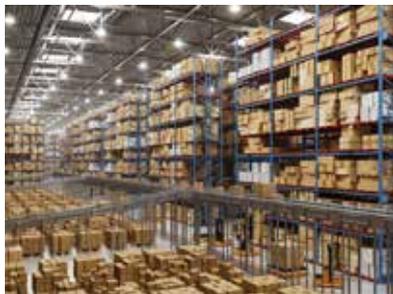
Roboter liefert Paket an die Haustür

Was wie ein Szenario aus der fernen Zukunft klingt, ist im Rahmen eines europäischen Forschungsprojekts schon ein Stück weit Wirklichkeit geworden. Denn Wissenschaftler der Technischen Universität (TU) Braunschweig erprobten zwei Jahre lang den Einsatz von zwei miteinander vernetzten, autonomen Fahrzeugen. Bei einer Vorführung war zu sehen, wie ein großes Fahrzeug, das als mobiles Zwischenlager fungiert, auf dem Gelände der TU heranrollte und zwei Pakete transportierte. Im nächsten Schritt brachte ein kleiner Lieferroboter die beiden Sendungen etwa hundert Meter weit um die Ecke, wo ein Mensch die Pakete entgegennahm. Die testweise Zustellung gelang also ohne einen menschlichen Paketboten. Das große Fahrzeug hat den Angaben zufolge ein Ladevolumen von bis zu neun Kubikmetern und damit so viel wie ein mittelgroßer Transporter. In das kleinere Zustellfahrzeug passen bis zu 30 Pakete. Ein Regelbetrieb könnte im Zeithorizont von fünf Jahren starten, so die Einschätzung der Wissenschaftler.

INTERNET

Chinas Onlinehändler sorgen für KEP-Rekord

Der österreichische KEP-Markt ist 2023 unerwartet schnell auf 368 Millionen Pakete im B2C- und im C2C-Bereich gewachsen – ein Plus von knapp sechs Prozent gegenüber dem Vorjahr. Verantwortlich für diesen Schub waren die Einkäufe heimischer Konsumenten bei chinesischen Onlinehändlern, wie die Daten des Marktforschungsinstituts Branchenradar zeigen. B2C erlebte im Vorjahr einen Zuwachs von beinahe zehn Prozent auf 260 Millionen Pakete an private Empfänger. Hingegen gingen die Einkäufe bei österreichischen Onlinehändlern im Vorjahr um fünf Prozent zurück.



UMFRAGE

Kunden wollen Bestellungen in Echtzeit verfolgen

Die Zuwächse im E-Commerce-Bereich locken neue Anbieter auf den Markt: In den USA war es der Mobilitätsanbieter Uber, der im September 2023 gemeinsam mit dem Cloudanbieter Oracle den Einstieg in die Paketzustellung ankündigte. Gleichzeitig steigen die Erwartungen der Konsumenten. Das zeigt eine aktuelle Befragung durch Bettermile, Anbieter einer KI-basierten Software für die Paketzustellung auf der letzten Meile. Demnach legen mehr als die Hälfte der Empfänger bei der Auswahl der Versandart Wert darauf, dass die Echtzeitverfolgung ihrer Bestellung verfügbar ist. Das entspricht einer Steigerung von zwölf Prozent gegenüber 2023. Auch ist für 69 Prozent der Befragten das persönliche In-Empfang-Nehmen des Pakets ein wichtiger Aspekt.

In der Logistik warten MODERNE JOBS

Viel besser als das öffentliche Image: Die KEP-Branche bietet attraktive Arbeitsplätze – und hat trotzdem Probleme, Fachkräfte zu bekommen.

Der Mangel an qualifizierten Arbeitskräften betrifft zahlreiche Branchen. Die KEP-Branche stellt keine Ausnahme dar. Dabei erhöht sich durch E-Commerce und die Anforderungen der arbeitsteiligen globalen Wirtschaft die Nachfrage nach logistischen Dienstleistungen laufend. Das Problem: Einer steigenden Nachfrage stehen zu wenige Arbeitskräfte gegenüber. Gerade im KEP-Bereich sind für die manuellen Prozesse Mitarbeiter gefragt, die physisch ihren Job machen. Die Folgen der demografischen Entwicklung treffen die KEP-Logistiker mit voller Wucht. Da schon jetzt in Österreich rund 10.000 Lkw-Fahrer fehlen, wird sich die Situation künftig dramatisch zuspitzen, zumal auch in anderen europäischen Ländern die Lage auf dem Arbeitskräftemarkt nicht besser aussieht. Experten gehen davon aus, dass in den nächsten zehn Jahren rund zwanzig Prozent der aktuellen Fahrer in Österreich in Ruhestand gehen werden.

Viel mehr als Packerlschupfen

„Die wohl größte Herausforderung im Recruiting von Personal in der Logistikwirtschaft ist die vermeintlich mangelnde Attraktivität der Branche. In der Gesellschaft und verstärkt durch die Politik wird gerne ein negatives Bild unserer Tätigkeit

gezeichnet“, bedauert Wolfram Senger-Weiss, Vizepräsident des Zentralverbands Spedition & Logistik, „dabei sind wir die Branche, die die Wirtschaft und unser vernetztes Leben erst ermöglicht und am Laufen hält.“ Körperliche Anstrengung oder unregelmäßige Arbeitszeiten werden dabei oft mit negativem Unterton benannt. Kein Wunder also, dass sich junge Menschen häufig für andere Karrierewege entscheiden. Die Logistikbranche entwickelt sich technologisch weiter und benötigt zunehmend qualifizierte Arbeitskräfte, die mit modernen Tools und komplexen Prozessen umgehen können.

Lösungsansätze sind beispielsweise aktives Employer-Branding, neue Beschäftigungskonzepte sowie der Einsatz von modernen Technologien wie KI oder Robotik. Senger-Weiss: „Vor allem ist es wichtig, die Attraktivität unserer Branche zu erhöhen. Die Paketlogistik ist ein sehr dynamischer Teil unseres Tuns, der immer wieder beeindruckend beweist, wie konstant leistungsfähig er ist.“ Fakt ist freilich: Der Arbeitskräftemangel in der Logistikwirtschaft ist ein Problem. Es erfordert koordinierte Anstrengungen von Unternehmen, Bildungseinrichtungen und der Politik, um nachhaltige Lösungen zu finden und als Wirtschaftsstandort attraktiv zu bleiben. ■



Die Paketlogistik ist ein sehr dynamischer Teil unseres Tuns, der immer wieder beeindruckend beweist, wie konstant leistungsfähig er ist.

Wolfram Senger-Weiss
Vizepräsident Zentralverband
Spedition & Logistik





OUT OF HOME: Vorteile für Kunden und Zusteller

Mehr Flexibilität und Convenience, weniger vergebliche Zustellversuche, besser für die Umwelt: Der Trend zu Out-of-Home-Abholstationen bringt viele Vorteile.

Die Lebensgewohnheiten der Menschen haben sich in den vergangenen Jahren verändert: Menschen sind heute mobiler denn je und wollen die Wahl haben, Pakete an einem für sie bequem erreichbaren Port zu übernehmen. Die Digitalisierung spielt dabei eine zentrale Rolle, mobile Apps und Onlinebestellplattformen haben den Zugang zu sogenannten „To Go“-Angeboten deutlich vereinfacht, was Auswirkungen auf Paketlieferketten hat.

Essen, Kleidung, Kleinmöbel und viele anderen kleinere Dinge mehr werden online gekauft, weil das so einfach geht wie nie zuvor. Damit verstärkt

sich der Trend hin zu Out-of-Home-(OOH-)Zustellungen, was einen nächsten Schritt nach vorn in der KEP-Logistik bedeutet.

Pakete werden nicht direkt an die Haustür des Empfängers geliefert, sondern an alternative Abholorte wie Paketstationen oder Paketshops. „Ein wesentlicher Treiber dieser Entwicklung ist der weiterhin wachsende E-Commerce-Sektor. Mit dem Anstieg der Onlinebestellungen nimmt auch die Anzahl der Paketsendungen zu, was die Paketlogistiker vor logistische Herausforderungen stellt“, betont Rainer Schwarz, Leiter der Arbeitsgruppe KEP im Zentralverband Spedition & Logistik.

Mehr Effizienz

OOH-Zustellungen sind eine effiziente Lösung für beide Seiten, Versender und Empfänger. Sie ermöglichen einerseits eine zentrale Zustellung mehrerer Pakete an einen Abholort, was die Anzahl der notwendigen Fahrten und Zustellversuche reduziert, und bieten andererseits den Empfängern eine flexible und bequeme Möglichkeit, ihre Pakete zu empfangen. Sie sind nicht mehr an bestimmte Lieferzei-



ten und Empfangszeitfenster gebunden und können ihre Sendungen abholen, wann es ihnen am besten passt. Schwarz: „Dies führt nicht nur zu mehr Convenience für die Paketempfänger, sondern auch zu Effizienzsteigerungen bei den Logistikunternehmen.“

Tatsächlich ist die Zustellung zur Haustür ein erheblicher Zeit- und Kostenfaktor. „Mit über 50 Prozent der Lieferkosten ist die letzte Meile bis zur Haustür des Kunden mit Abstand der teuerste Teil und die Hauszustellung die am wenigsten effiziente Zustellart“, sagt Sven Rutkowsky, Partner bei der Unternehmensberatung Kearney und Leiter der europäischen Transportation Practice, die dazu eine Studie erstellt hat.

Besonders wichtig: Vom Out-of-Home-Trend profitiert auch die Umwelt. Denn weniger Zustellversuche bedeutet weniger gefahrene Kilometer. „OOH-Zustellungen reduzierten grosso modo das KEP-Zustellvolumen und kommen letztlich auch der Umwelt zugute, weil weniger Treibhausgase emittiert werden“, betont Rainer Schwarz. ■



Out of Home ist eine innovative und nachhaltige Lösung in der modernen Paketlogistik.

Rainer Schwarz
Leiter der Arbeitsgruppe KEP

WWW.SCHNECKENREITHER.COM



ANSFELDEN | BERGHEIM | INNSBRUCK
KLAGENFURT | SEIERSBERG | WELS
WIENER NEUDORF

FAMILIÄR. UNABHÄNGIG. INNOVATIV.



FIRMENGRUPPE SCHNECKENREITHER

INTERNATIONALE SPEDITION SCHNECKENREITHER GESELLSCHAFT M.B.H.:

TRAUNUFERSTRASSE 113 | A-4052 ANSFELDEN | +43 50 861 0 | OFFICE@SCHNECKENREITHER.COM



UNSERE QUALITÄT

MAGAZIN

NEWS GEFAHRGUT



SCHIFFSBRAND

Reeder verklagt Porsche

Nach dem Untergang des Autotransporterschiffs „Felicity Ace“ Anfang März 2022 wegen eines Brands auf dem Schiff haben jetzt der japanische Reeder und mehrere Versicherungen den Autohersteller Porsche und eine weitere Volkswagen-Gesellschaft auf knapp 30 Millionen Euro Schadenersatz verklagt. Der Schiffseigner macht geltend, dass das Feuer von einem Porsche ausgegangen sei, dessen Lithium-Ionen-Batterie angeblich entflammt ist. Unter anderem wird angeführt, dass Porsche nicht auf die Gefährlichkeit und notwendige Vorsichtsmaßnahmen beim Transport seiner Elektrofahrzeuge mit Hochleistungsbatterien hingewiesen habe. Ursprünglich war der Frachter, beladen mit fast 4.000 Fahrzeugen verschiedener Marken des Volkswagen-Konzerns, auf dem Weg von Emden in die USA gewesen. Die Klage wurde bei einem deutschen Gericht eingereicht, weil der Beförderungsvertrag nach deutschem Recht (HGB) abgeschlossen wurde und nicht nach den Haager Regeln.

INNOVATION

Lithium-Ionen-Batterien sicher einlagern

Wegen ihrer hohen Energiedichte bergen Lithium-Ionen-Akkus ein enormes Brandpotenzial. Der Anbieter Asecos hat daher einen neuen geprüften, GS-zertifizierten und unterfahrbaren Sicherheitsschrank auf den Markt gebracht, der im Brandfall 90 Minuten doppelten Schutz bietet: von innen nach außen und umgekehrt. Selbst bei im Brandfall automatisch geschlossenen Zu- oder Abluftöffnungen ermöglicht eine Druckentlastungsklappe im Kopfteil einen definierten Druckabbau und eine sichere Rauchableitung, wie der Hersteller angibt. So lassen sich die Akkus dank einer Zehn-Sekunden-Türoffenhaltung und einer automatischen Türschließung komfortabler ein- und auslagern. Für das Gefahrenpotenzial von Li-Ion-Akkus wurde der GS-Prüfgrundsatz EK5/AK4 22-01 erarbeitet. Sicherheits-schranken, die eine Komplettprüfung und anschließende Zertifizierung nach diesen Grundsätzen durchlaufen haben, sind für die Lagerung von neuen oder gebrauchten Batterien geeignet und werden mit dem GS-Siegel gekennzeichnet.

NEUE REGELN

US-Gefahrgutvorschriften HMR überarbeitet

Die US-amerikanische Behörde PHMSA (Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration) hat die Gefahrgutvorschriften HMR (Hazardous Materials Regulations) (49 CFR Parts 107, 171, 172, 173, 178, 180) überarbeitet. Damit hat sie auf 18 Petitionen reagiert, die zwischen Mai 2018 und Oktober 2020 eingereicht wurden. Ziel ist es, das bestehende Sicherheitsniveau zu erhalten oder zu verbessern und gleichzeitig für Klarheit und regulatorische Flexibilität bei der Beförderung von Gefahrgütern in Amerika zu sorgen. Mit den neuen Regeln wird beispielsweise Klarheit über die Befüllungsanforderungen für bestimmte Gasflaschen, die für den Transport von Wasserstoff und Wasserstoffgemischen verwendet werden, sowie eine Harmonisierung der HMR mit internationalen Vorschriften erreicht, um den Versand von geringfügigen Mengen giftiger Stoffe zu ermöglichen.





Alle ZWEI JAHRE wieder ...

... kommen auf Verlagerung und Logistiker Änderungen bei Lagerung und Transport von Gefahrgütern zu. Sie betreffen unter anderen Übergangsfristen sowie neue Sondervorschriften bezüglich Batterien und sind sowohl für Spediteure als auch für Kunden relevant.

Diese Veränderungen betreffen nicht nur Spediteure, sondern auch deren Kunden, weswegen durch gute Zusammenarbeit mit und Beratung der Kunden viele Probleme schon im Vorfeld vermieden werden können. Achtsamkeit ist daher das Gebot der Stunde, denn die Strafen können exorbitant hoch ausfallen. Anfang 2025 treten die neuen Bestimmungen des ADR/RID/ADN in Kraft und müssen längstens bis spätestens Ende Juni 2025 umgesetzt werden.

Hier einige Beispiele, welche Neuerungen auf Logistiker und verladende Wirtschaft zukommen:

1.6 Übergangsvorschriften: Hier gibt es einige Änderungen (Ablauf von Übergangsfristen) und als Folge der Änderungen in den Teilen 2 bis 6 ergeben sich 14 komplett neue Übergangsvorschriften, vier werden gestrichen, eine wird geändert.

3.3 Sondervorschriften: Es kommen einige neue Sondervorschriften dazu (z. B. SV 401 bis SV 408), und es gibt einige Anpassungen der bestehenden Sondervorschriften (z. B. Natrium-Ionen-Batterien oder Gallium).

Zentraltabelle 3.2: Hier kommen die neuen UN-Nummern und damit zusammenhängende Sondervorschriften und Verpackungsanweisungen, aber auch Anpassungen an den Stand der Technik zu tragen.

Besondere Aufmerksamkeit verdienen neue UN-Nummern, die da sind:

UN 3551: Natrium-Ionen-Batterien. Das ist eine neue Batterietechnologie, die auch tiefenentladen befördert werden kann und thermisch stabiler ist, was mehr Transportsicherheit bedeutet.

UN 3552: Natrium-Ionen-Batterien in Ausrüstungen oder UN 3552: Natrium-Ionen-Batterien mit Ausrüstungen verpackt.

UN 3553: Disilan ist auf Grund der Gefährlichkeit im Luftverkehr bereits verboten (siehe ID 8001).

UN 3554: Gallium in hergestellten Geräten, das immer häufiger Quecksilber ersetzt.

UN 3555: Trifluormethyltetrazol-Natriumsalz als Vorprodukt für ein neues Insektizid.

UN 3556: Fahrzeuge mit Antrieb durch Lithium-Ionen-Batterien.

UN 3557: Fahrzeuge mit Antrieb durch Lithium-Metall-Batterien.

UN 3558: Fahrzeuge mit Antrieb durch Natrium-Ionen-Batterien.

UN 3559/UN 0514, Feuerlöschmittel-Dispergiervorrichtungen. Beide UN-Nummern tragen die gleich richtige Versandbezeichnung, und beide sind neu.

UN 3560: Tetramethylammoniumhydroxid (Zuordnung erst ab 25 Prozent oder mehr).

Mit der Einführung der neuen UN-Nummern sind neue Verpackungsanweisungen, neue Sondervorschriften und Änderungen bestehender Einträge zu berücksichtigen oder werden Geltungsbereiche angepasst. Im Bereich der Verpackungen sind künftig generell Recyclingkunststoffe zur Herstellung von Gefahrgutverpackungen zugelassen, wobei jedoch strenge Vorgaben zu beachten sind. Für die Entsorgung von Abfällen in zusammengesetzten Verpackungen kommt eine Erleichterung durch Einführung eines neuen Absatzes in 4.1.1.5.3. Für die Beförderung von asbesthaltigen Abfällen (**UN 2212 und UN 2509**) in loser Schüttung wird eine neue Sondervorschrift **AP 12** in Zusammenhang mit der neuen SV **CV 38** eingeführt.

Dies stellt nur einen Auszug aus den Gesamtänderungen im ADR 2025 dar, Gefahrgutberater stehen für weitere Auskünfte zu ihrer Verfügung. ■



Die Veränderungen betreffen nicht nur Spediteure, sondern auch deren Kunden, weswegen gute Zusammenarbeit und Beratung der Klientel schon die halbe Miete sind.

Philipp Traubnig
Präsidiumsmitglied



Anfang 2025 treten die neuen Bestimmungen des ADR/RID/ADN in Kraft und müssen bis spätestens Ende Juni 2025 umgesetzt werden.

Gerhard Niederleitner
Leiter der Arbeitsgruppe Gefahrgut



EU will ZOLLVERFAHREN vereinfachen

Mehr Digitalisierung und ein gemeinsamer europäischer Datenhub: Mit diesen Instrumenten will die EU Zollverfahren effizienter gestalten. Allerdings müssen Spediteure dafür ihre Prozesse entsprechend anpassen, was einen erheblichen Aufwand bedeutet.

Mit der Reform des Unionszollkodex soll erreicht werden, die Digitalisierung der Zollverfahren voranzutreiben. Anstatt bisher mehr als 100 unterschiedliche IT-Systeme sollen EU-Wirtschaftsbeteiligte den European Data Hub, eine zentrale Plattform, nutzen, in der alle Daten zur Verfügung stehen und in der auch mit an-

deren Behörden kommuniziert werden kann. Dadurch erwarten sich die EU-Verantwortlichen eine Vereinfachung der Zollverfahren.

Der derzeitige Zeitplan sieht – von wenigen Ausnahmen abgesehen, Stichwort E-Commerce – vor, dass Wirtschaftsbeteiligte ab dem Jahr 2032 auf freiwilliger Basis den Data Hub nutzen können, im Jahr

2038 ist er laut Vorschlag verpflichtend zu nutzen. Bis dahin sollen die neuen Regeln, basierend auf Erfahrungswerten im Bereich E-Commerce, feststehen.

Für die heimische Logistikbranche stellt diese Entwicklung eine enorme Herausforderung dar, müssen sich die Branchenvertreter schon jetzt darüber den Kopf zerbrechen, die Geschäftsprozesse anzupassen und neu zu überdenken. Der Zentralverband Spedition & Logistik hat deshalb bereits im April 2024 in einem ersten Workshop begonnen, mit den Mitgliedern zu diskutieren, um Wünsche, Bedenken, Sorgen und Anmerkungen zur geplanten Reform zu sammeln. Die Bedenken sind enorm und müssen in einem Dialog der Branche mit der Kommission besprochen werden.

KI zur Beschleunigung

Die Wise Persons Group hat dazu bereits umfassende Vorschläge erarbeitet und der EU-Kommission vorlegt. Die einzelnen Mitgliedsstaaten, auch Österreich, sind in eine Konsultation eingebunden, die einer sorgfältigen Analyse bedarf und mit Schwesterorganisationen des Zentralverbands ausführlich diskutiert werden muss. Die Reform soll durch den Einsatz von KI die digitalen Kontrollmechanismen beschleunigen und dadurch komplexe Zollverfahren vereinfachen. Ein datengesteuerter Ansatz dieses Systems soll die bisherige Einfuhrüberwachung ersetzen.

Eine neue EU-Zollbehörde, die die nationalen Zollbehörden nicht ersetzen, sondern für eine einheitliche Rechtsauslegung sorgen soll, wird diese EU-Zolldatenplattform überwachen, die als Motor des neuen Systems fungieren wird. Gleichzeitig werden den nationalen Zollbehörden alle notwendigen Instrumente zur Verfügung gestellt, um Einfuhren, die eine echte Gefahr für Gesundheit, Umwelt, Sicherheit usw. darstellen, angemessen zu bewerten, diese zu stoppen und die Handelnden zu sanktionieren.

Aus für Zollfreigrenze geplant

Auf Empfehlung der Wise Persons Group plant die Kommission die Abschaffung derzeit geltender Schwellenwerte. Die Zollfreigrenze von 150 Euro soll abgeschafft werden, wodurch sich der Unionsgesetzgeber eine Betrugseindämmung erhofft. Die Kommission erwartet, dass bei Abschaffung dieser Zollfreigrenze der Betrug deutlich reduziert wird, werden doch aktuell mehr als 65 Prozent aller Einfuhren im e-Commerce Bereich mit deutlich nied-

rigen Werten angemeldet. Das führt zur Schädigung der europäischen Wirtschaft, vor allem des EU-Handels. Durch die Abschaffung der Wertschwelle erhofft sich der Unionsgesetzgeber auch zusätzliche Einnahmen für das EU-Budget. „Die Reform wurde mit dem Ziel geschaffen, den EU-Binnenhandel zu begünstigen und es den Wirtschaftsbeteiligten zu erleichtern, innerhalb und außerhalb der EU tätig zu werden“, gibt man sich in Brüssel zuversichtlich.

Aus Sicht der heimischen Logistikwirtschaft mag die Reform sinnvoll erscheinen, doch unterm Strich bringt sie gerade für kleine und mittelgroße Logistikunternehmen, aber auch für klein- und mittelständische Handels- und Herstellungsbetriebe jede Menge mehr Arbeit, die kaum zu meistern sein wird. Dabei soll mit der Reform sollen die Zollmeldepflichten von Wirtschaftsbeteiligten vereinfacht und gestrafft werden. Einfuhrverfahren sollen weniger zeitaufwendig sein, die zentrale EU-Datenschnittstelle dazu dienen, bereits erfasste Daten wieder verwenden zu können.

Überblick über Lieferketten

Das vorgeschlagene neue System soll den Zollbehörden einen umfassenden Überblick über Lieferketten und Produktionsprozesse aller in die EU eingeführten, aber auch aus der EU ausgeführten Waren geben. Alle Mitgliedstaaten werden dadurch Zugang zu Echtzeitdaten haben und in der Lage sein, Informationen zu bündeln, um schneller, einheitlicher und effektiver auf Risiken reagieren zu können. Künstliche Intelligenz soll künftig genutzt werden, um Daten bereits vor dem Verbringen in die EU zu analysieren, um den Warenverkehr besser überwachen und Gefahren rechtzeitig vor Eintreffen der Güter in das Zollgebiet erkennen zu können.

Auf diese Weise können die EU-Zollbehörden ihre Anstrengungen und Ressourcen auf jene Bereiche konzentrieren, in denen sie am dringendsten benötigt werden. Dazu gehören die Unterbindung der Einfuhr unsicherer oder illegaler Waren in die Union und die Durchsetzung der zunehmenden Zahl an EU-Rechtsvorschriften, mit denen bestimmte Waren verboten werden, die den gemeinsamen Werten der EU zuwiderlaufen, etwa in den Bereichen Klimawandel, Entwaldung und Zwangsarbeit. Gleichzeitig trägt dieser neue Ansatz zur ordnungsgemäßen Erhebung von Zöllen und Steuern zum Nutzen der nationalen Haushalte und des EU-Haushalts bei.



Ein ZV-Forderungspapier zum neuen Zollkodex zeigt die Probleme der Zollspediteure auf. Insbesondere die Abschaffung des AEO-Status benachteiligt redlich agierende Zollspediteure.

Karl Hannl
Leiter Arbeitsgruppe Zoll

CBAM-REPORTINGPFLICHT: Jetzt ist Handeln angesagt

Das neue EU-Regelwerk soll Carbon Leakage, also die Verschiebung von Treibhausgasemissionen aus der Europäischen Union in andere Länder, verhindern – ist aber in der Praxis kaum umsetzbar.

Mit dem Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM) hat die EU im Oktober 2023 ein Regelwerk eingeführt, das Importeure diverser zentraler Rohstoffe und Vorprodukte zum Handeln zwingt. Dieser Grenzausgleichsmechanismus sieht seit dem vierten Quartal 2023 eine Reportingpflicht für Unternehmen vor, die Waren mit einem hohen CO₂-Fußabdruck aus dem Nicht-EU-Ausland importieren.

Das CBAM-Regelwerk der EU hat das Ziel, im Rahmen des European Green Deals ein Gleichgewicht zwischen Unternehmen innerhalb und außerhalb der Europäischen Union herzustellen, indem er die sogenannte Carbon Leakage, also die Verschiebung von Treibhausgasemissionen aus der Europäischen Union in andere Länder, verhindert. CBAM soll helfen, die Emissionen aus der Produktion von importierten Waren zu reduzieren. Zudem soll CBAM die europäischen Unternehmen gegenüber den ausländischen Konkurrenten schützen, die bisher von günstigeren Energiepreisen profitiert haben.

Suche nach Echt-Werten

Seit dem Start der Übergangsphase Anfang Oktober 2023 sind Unternehmen dazu verpflichtet, der Berichtspflicht nachzukommen. Für den Zeitraum von Oktober bis Dezember 2023 war der erste Bericht bis Ende Jänner 2024 vorzulegen.

Ende vergangenen Jahres hat die EU die Default-Werte veröffentlicht, die bis Ende des zweiten Quartals 2024 zu verwenden waren. Danach müssen die Echtwerte in das Reporting einfließen. In



Ab 2026 müssen für den Import bestimmter Waren CBAM-Zertifikate erworben werden.

Klaus Hrazdira
Präsidiumsmitglied

der Praxis bedeutet das, dass der Zollspediteur, wenn er für einen Kunden im Rahmen der Zollabfertigung auftritt, die Rolle des indirekten Stellvertreters übernimmt, weil der Auftraggeber (Vertretene) in der EU nicht ansässig ist und der Zollspediteur daher wie ein Importeur für die Richtigkeit der Angaben haftet.

Das Problem dabei: Wie kommt ein Spediteur zu den Echtwerten? Praktisch ist CBAM daher kaum umsetzbar, weil völlig unklar ist, wie die angegebenen CO₂-Emissionen bei der Produktion in den unterschiedlichen Herstellungsländern überprüft werden können. Am Beispiel Stromgewinnung wird deutlich, welcher Schwankung die Emissionswerte unterliegen. Es macht einen wesentlichen Unterschied, ob Strom aus Wasserkraft, aus Sonnenenergie, aus Windkraft oder beispielsweise aus Gaskraft oder Braunkohle hergestellt wird.

Ab dem Jahr 2026 müssen beim Import bestimmter Waren, bei deren Produktion in Drittländern Treibhausgase (THG) ausgestoßen wurden, CBAM-Zertifikate erworben werden. Die Menge der zu erwerbenden CBAM-Zertifikate richtet sich nach der bei der Produktion entstandenen Menge an THG-Emissionen. Der Preis der CBAM-Zertifikate bemisst sich nach dem Preis der EU-ETS-Zertifikate im Zeitpunkt des Imports der Waren. Die durch CBAM auf Importe auferlegten Kosten entsprechen damit jenen, die bei Produktion innerhalb der EU durch den Ausstoß von THG und dem damit einhergehenden Erwerb von EU-ETS-Zertifikaten entstanden wären. ■



FIATA-DOKUMENTE helfen, Logistikketten zu optimieren



Der Zentralverband Spedition & Logistik ist Mitglied der internationalen Föderation der Spediteurorganisationen FIATA. Diese hat zahlreiche Standarddokumente entwickelt, mit denen Supply Chains effizient dokumentiert werden können.

Sie wurde vor 98 Jahren in Wien aus der Taufe gehoben und ist seitdem eine wichtig international anerkannte Institution für die globale Speditionswirtschaft: die Internationale Föderation der Spediteurorganisationen, kurz FIATA genannt. Sie wurde mit dem klaren Ziel gegründet, die Interessen der Speditionswirtschaft weltweit zu fördern. „Sie hat zahlreiche für die tägliche Arbeit hilfreiche Transportdokumente entwickelt, die dank Standardisierung der Dokumentation globale Transportketten deutlich erleichtern“, betont Markus Walke, Mitglied im Präsidium des Zentralverbandes Spedition und Logistik.

Die FIATA wird von vielen Regierungsorganisationen, Regierungsbehörden und Organisationen als prominenter Vertreter der Speditionsbranche anerkannt und vertritt die Interessen von rund 40.000 Speditions- und Logistikunternehmen in 160 Ländern weltweit mit rund zehn Millionen Mitarbeitern.

Ein weltweit bekanntes und häufig verwendetes Dokument ist das FIATA FBL (Negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading), ein Frachtführerdokument für die Benutzung durch Spediteure, die als Multimodal Transport Operators (MTO) tätig sind. Das FBL kann auch als Seekonnossement ausgestellt werden. Das Dokument ist begebbar, sofern es nicht dem Aufdruck „non-negotiable“ versehen ist.

Weitere Beispiele für hilfreiche FIATA-Dokumente finden sich nebenstehend. ■

Hilfreiche Dokumente

- Mit dem Ausstellen des FIATA FCT (Forwarders Certificate of Transport) an den Versender übernimmt der Spediteur die Verpflichtung, die Güter am Bestimmungsort über einen durch ihn beauftragten Empfangsspediteur herauszugeben. Der Spediteur kann dem Versender das FIATA FCT sofort nach Übernahme der Güter zum Versand aushändigen.
- Das FWR (FIATA Warehouse Receipt) ist ein Lagerschein, der in Lageregeschäften der Spediteure verwendet wird. Es ist ein Standarddokument, das hauptsächlich auf nationaler Ebene benutzt wird.
- Das FIATA FCR (Forwarders Certificate of Receipt) gibt dem Spediteur die Möglichkeit, dem Versender ein spezielles Dokument als offizielle Bestätigung, dass er die Verantwortung über die Ware übernommen hat, zur Verfügung zu stellen.
- Das FIATA SDT (Shippers Declaration for the Transport of Dangerous Goods) ist für den Fall konzipiert, dass sich ein Spediteur mit dem Transport gefährlicher Güter befasst. Es erlaubt dem Spediteur, Gefahrgut zu identifizieren und die Frage der Verantwortlichkeit im Falle eines Unfalls oder Schadens zu klären



Die FIATA hat zahlreiche für die tägliche Arbeit hilfreiche Transportdokumente entwickelt, die dank Standardisierung der Dokumentation globale Transportketten deutlich erleichtern.

Markus Walke
Präsidiumsmitglied



Die wichtigsten Fragen zu den **SORGFALTSPFLICHTEN** bei Lieferketten

Von Rechtsanwalt Peter Csoklich

Im Frühjahr 2024 ist die EU-Richtlinie über die Sorgfaltspflichten von Unternehmen im Hinblick auf die Nachhaltigkeit (Nr. 2024/1760), besser bekannt als „Lieferkettensorgfaltspflichten-Richtlinie“ bzw. „CSDDD“, beschlossen worden, die gegenüber dem Entwurf der EU-Kommission doch noch gewisse Abmilderungen erfahren hat. Die Richtlinie legt Unternehmen die Pflicht zur Prüfung der Auswirkungen ihrer Tätigkeit auf Menschenrechte, Arbeitsbedingungen und Umwelt sowie die Haftung für Verstöße gegen diese Pflichten (Art 1) auf.

1. Welche Sorgfaltspflichten sind einzuhalten?

Zu den Sorgfaltspflichten zählt zunächst, dass Unternehmen entlang ihrer gesamten Wertschöpfungskette („Aktivitätskette“), zu der auch Lagerung, Transport und Lieferung von Gütern zählen, sowohl im Beschaffungsbereich als auch im Vertrieb, im Rahmen einer Risikoanalyse die tatsächlichen und potenziellen Auswirkungen auf Menschenrechte und Umwelt zu ermitteln und zu bewerten (Art 8). Beurteilungsmaßstab sind dabei die im Anhang zu dieser Richtlinie aufgezählten grundlegenden Rechte wie unter anderen das Verbot der Kinderarbeit, der Zwangsarbeit und der Ungleichbehandlung in der Beschäftigung, das Recht auf gerechte und günstige Arbeitsbedingungen einschließlich eines gerechten, angemessenen und existenzsichernden Lohns sowie sicherer und gesunder Arbeitsbedingungen und einer angemessenen Begrenzung der Arbeitszeit, des Rechts auf Gedanken- und Gewissensfreiheit und der Versammlungsfreiheit. Betreffend Umweltschutz gilt u. a. das Verbot messbarer Umweltschädigungen sowie die Verpflichtung, negative Auswirkungen auf die biologische Vielfalt zu vermeiden oder zu minimieren. Die im Zuge der Analyse ermittelten potenziellen

negativen Risiken sind zu verhindern oder zumindest angemessen zu minimieren (Art 9), tatsächliche negative Auswirkungen sind abzustellen (Art 10).

Zu den dabei von Unternehmen zu setzenden Maßnahmen zählt ein Präventionsaktionsplan mit klar festgelegtem Zeitplan zur Umsetzung sowie Einholung vertraglicher Zusicherungen der unmittelbaren Geschäftspartner des Unternehmens. Diese Sorgfaltspflichten sind in alle Bereiche der Unternehmenspolitik und der Risikosysteme einzubeziehen (Art 7).

Über die Einhaltung der Sorgfaltspflichten ist jährlich Bericht zu erstatten und der Bericht zu veröffentlichen (Art 16). Die Einhaltung der Sorgfaltspflichten ist behördlich zu überprüfen, bei Verstößen sind über das Unternehmen Strafen zu verhängen. Verletzt ein Unternehmen vorsätzlich oder fahrlässig die Verpflichtung zur Verhinderung potenziell negativer Auswirkungen oder zur Behebung tatsächlich negativer Auswirkungen, wird es dadurch geschädigten Personen zivilrechtlich haftbar, wobei keine Haftung besteht, wenn das Fehlverhalten nur von einem Geschäftspartner in dessen Aktivitätskette verursacht wurde: Eine Haftung für Fehlverhalten mittelbarer Geschäftspartner soll daher nicht bestehen (Art 27).

2. Für wen und ab wann gelten diese Verpflichtungen?

Ab 26. 7. 2027 gelten diese Vorschriften für Unternehmen bzw. Unternehmensgruppen mit mehr als 5.000 Beschäftigten und mehr als 1,5 Milliarden Euro Nettoumsatz. In den Folgejahren werden diese Grenzen sukzessive herabgesetzt, bis dann ab 26. 7. 2029 alle Unternehmen mit mehr als 1.000 Beschäftigten und mehr als 450 Millionen Euro Nettoumsatz erfasst sind.



Mit der Umsetzung der Lieferketten-Sorgfaltspflichten sollten Logistikunternehmen sofort beginnen.

Peter Csoklich
ZV-Vertrauensanwalt



3. Wie geht es jetzt weiter?

Vieles ist noch offen. So haben die Mitgliedstaaten bis 26. 7. 2026 die Regelungen dieser EU-Richtlinie in das nationale Recht umzusetzen. Weiters soll die EU-Kommission Leitlinien zur Unterstützung der Unternehmen bei der Erfüllung der Sorgfaltspflichten (Art 22), Mustervertragsklauseln für die Überbindung der Sorgfaltspflichten auf Vertragspartner (Art 18) herausgeben und ein zentrales europäisches Zugangsportal für die jährlichen Unternehmensberichte schaffen (Art 17). Die Mitgliedstaaten sollen spezielle Websites, insbesondere zur Unterstützung von KMU, schaffen, auf denen einschlägige Informationen aktualisiert abrufbar sein sollen (Art 20). Zu hoffen ist, dass damit wirklich Erleichterungen für Unternehmen geschaffen werden.

4. Was bedeutet die CSDDD für Logistikunternehmen?

Die Richtlinie bezieht sich grundsätzlich auf alle Unternehmenstätigkeiten, sodass auch Logistikunternehmen erfasst sind, und zwar unmittelbar, wenn sie die Größenkriterien überschreiten, mittelbar, wenn sie selbst zwar die Größenkriterien nicht überschreiten, aber Dienstleistungen für der CSDDD unterliegende Unternehmen bzw. Unternehmensgruppen erbringen. In diesem Fall werden sie entsprechende Verpflichtungserklärungen abzugeben und möglicherweise auch entsprechende Überprüfungen der Einhaltung der Verpflichtungen zuzulassen haben. Insoweit wird ein Großteil der österreichischen Logistikunternehmen zumindest mittelbar von dieser neuen Rechtslage betrof-

fen sein. Da die Verpflichtungen sich auf die ganze Aktivitätskette beziehen, ist nicht nur im eigenen Unternehmen auf die Einhaltung der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften (insbesondere betreffend Mindestlohn, Arbeitszeit und Gleichbehandlung) zu achten und Maßnahmen zur Erreichung der Klimaziele zu implementieren, sondern des Weiteren bei der Auswahl von Subunternehmern wie Subfrächtern, Reedereien oder Umschlagsunternehmen darauf zu achten, dass auch bei diesen die Einhaltung der geschützten Mindestrechte gewährleistet ist. Von Subunternehmern sind entsprechende vertragliche Zusicherungen einzuholen.

Darüber hinaus werden kontinuierlich Berichte über die Arbeitsbedingungen in den betroffenen Bereichen (Containerschiffe, Hafenumschlag, Arbeitsbedingungen für Fernfahrer etc.) zu verfolgen sowie erforderlichenfalls Konsequenzen betreffend Auswahl der Subunternehmen und/oder der Transportrouten zu ziehen sein. Denn es ist damit zu rechnen, dass die unmittelbar von der CSDDD betroffenen Unternehmen künftig bei der Auswahl ihrer Logistikpartner nur Unternehmen wählen werden, die Gewähr für die Einhaltung der Menschenrechte, fairer und angemessener Arbeitsbedingungen und des Umweltschutzes bieten. Erfahrungen mit dem deutschen Lieferketten-Sorgfaltspflichtgesetz zeigten, dass die Vorbereitungsarbeiten für die Umsetzung der Lieferketten-sorgfaltspflichten durchaus arbeitsintensiv und zeitaufwendig ist – mit der Umsetzung sollten daher auch Logistikunternehmen unverzüglich beginnen. ■

MAGAZIN

NEWS SUPPLY CHAIN



TRENDS

Lieferketten: maximale Flexibilität gefragt

In einer zunehmend unberechenbaren Welt, in der Ressourcen immer knapper, die Klimadebatten heftiger werden und geopolitische Unsicherheiten zunehmen, müssen Bedarf und Lieferketten vorausschauend, effizient und vor allem flexibel gemanagt werden. Darauf müssen sich Logistiker derzeit einstellen, zumal deren Kunden immer kleinere Losmengen bestellen und von Logistikern erwarten, dass sie flexibel agieren. Dabei gilt es zudem regulatorische und wirtschaftliche Rahmenbedingungen zu berücksichtigen. 2024 zeichnen sich acht Trends ab, die bei der Gestaltung von Lieferketten Bedeutung haben. Es sind dies Digitalisierung, KI und Advanced Analytics, Echtzeittracking und Resilienz, Nachhaltigkeit, kollaborative Plattformen, Cost and Cash Management, Dezentralisierung und Regionalisierung, Customer Centricity und technologieorientierte Lager- und Inventarverwaltung. Diese müssen als Einheit bedacht werden, um flexibel Lieferketten managen zu können, sind sich Experten einig.

STRATEGIE I

Resilienz trotz enormen Kostendrucks

Beim Lieferkettenmanagement ändert sich derzeit vieles. Vor allem steigt die Komplexität, weil trotz Fachkräftemangel und Kostendruck neue Resilienz- und Nachhaltigkeitsstrategien aufgebaut werden. Weil sich die Rahmenbedingungen für die Wirtschaft stark verändert haben, verschieben sich auch die Prioritäten von Supply-Chain-Managern. Galt es früher vor allem, die Kosten zu senken, gewinnen heute Warenverfügbarkeit und Resilienz immer mehr an Bedeutung. Grundsätzlich führt eine Diversifikation innerhalb der Lieferkette zu einer besseren Resilienz. Für ein robustes Supply Chain Management (SCM) bauen führende Unternehmen daher für sensible Produkte, Materialien und Komponenten ein breites Portfolio an Zulieferern sowie verschiedene Transportwege auf. Das Thema „Kostensenkung“ spielt aber nach wie vor eine große Rolle: Die Besten der Besten nutzen im Lieferkettenmanagement schon Open-Source-Software und künstliche Intelligenz (KI).



STRATEGIE II

Nearshoring gewinnt an Bedeutung

Wie Lieferketten beherrschbar halten in geopolitisch unsicheren Zeiten? Das ist die große Frage für viele Unternehmen, aber auch für eine funktionierende Volkswirtschaft als Ganzes. Faktum ist: Je weiter geografisch entfernt sich der Lieferant oder die Produktionsstätte befindet, desto unwägbarer die Zuverlässigkeit der Lieferkette. Ereignisse wie Coronapandemie, Ukrainekrieg und die engere Kooperation zwischen Russland und China haben das bisherige Lieferketten-Denken völlig auf den Kopf gestellt. Das Neudenken über Nearshoring setzte nach Ausbruch der Coronapandemie ein und beherrscht seither die Debatten über dessen Vor- und Nachteile. Als Haupthindernis für die Einführung von Nearshoring werden oft die hohen Anfangsinvestitionskosten ins Treffen geführt, die mit dem Aufbau einer neuen Produktionsstätte verbunden sind. Andererseits gewinnen Fragen wie Nachhaltigkeit, kurze Transportwege, geringere Transportkosten und bessere Kontrolle über die Produktionsprozesse an Gewicht und relativieren so höhere Startkosten für einen neuen Produktionsstandort. Besonders beliebt ist Nearshoring mittlerweile in den Branchen Automobil- und Elektronikindustrie sowie Textil- und Möbelproduktion – in Branchen also, die entweder mit hohen Produktions- und Logistikkosten oder mit komplexen internationalen Lieferketten konfrontiert sind.



ZETTELWIRTSCHAFT ab 4.11.2024 Geschichte

Der Einsatz des elektronischen Frachtbriefs bringt enorme Vorteile in Logistikprozessen, weil sich der Transportablauf live mitverfolgen lässt. Rechtliche Rahmenbedingungen wurden angepasst.

Ein Tool, viele Vorteile: Durch die Verwendung des elektronischen Frachtbriefs (eCMR) können Frachtführer, Verlader, Empfänger und Versicherungen ohne Verzögerung den aktuellen Fortschritt eines Transports verfolgen. So werden Irrtümer und Betrugshandlungen im Zusammenhang mit dem Frachtbrief vermieden. Darüber hinaus entfällt bei Transportunternehmen ein enormer Verwaltungsaufwand, mit Ausstellung, Übermittlung und Archivierung der „Zettelwirtschaft“.

Ein Dorn im Auge sind der Logistikbranche allerdings oft Vereinbarungen mit dem Auftraggeber, denen zufolge ausschließlich Originalpapiere akzeptiert werden bzw. die Fracht erst nach Übermittlung sämtlicher Originalpapiere fällig ist. In der Praxis haben solche Vereinbarungen meistens große Verzögerungen bei der Bezahlung der Fracht zur Folge, was dann wiederum leicht zu Streitigkeiten führt.

Direkter Dokumenten-Zugang

Mit einem elektronischen Frachtbrief hätten sämtliche in den Transport involvierten Parteien einen direkten Zugang zum originalen digitalen Frachtbrief, es gäbe somit keine Probleme mehr mit der Aufbewahrung und Übermittlung von Originaldokumenten. Und die Bezahlung des Frachttentgelts würde nicht mehr von der Vorlage von Originalpapieren abhängen. Die Vorteile des elektronischen Frachtbriefs sind eindeutig positiv.



Die Digitalisierung des Frachtbriefs beschleunigt die Verfolgbarkeit der Warensendung und verringert den Verwaltungsaufwand.

Alfred Schneckenreither
Präsidiumsmitglied

E-Signatur als Unterschrift

Bereits 2008 trat das Zusatzprotokoll zur CMR betreffend den elektronischen Frachtbrief (eCMR) in Kraft. Der wesentliche Zweck dieses Zusatzprotokolls ist die Gleichstellung elektronischer Frachtbriefe mit jenen in Papierform. Insbesondere soll einem elektronischen Frachtbrief dieselbe Beweiswirkung zukommen. Art. 5 CMR enthält ein Schriftformerfordernis, der Frachtbrief ist somit erst dann wirksam, wenn er vom Absender und Frachtführer unterzeichnet wurde. Mit dem eCMR soll es möglich sein, diese handschriftliche Unterschrift durch eine elektronische Signatur zu ersetzen. Eine in der Praxis weit verbreitete Methode zur Unterfertigung des elektronischen Frachtbriefs ist die Unterschrift auf einem elektronischen Tablet. Hierbei unterschreibt der Fahrer auf einem Touchpad, und diese Signatur wird in weiterer Folge elektronisch in den Frachtbrief eingesetzt.

Erfreulich ist, dass Österreich im August 2024 die Urkunde zum Beitritt zum eCMR-Zusatzprotokoll hinterlegt hat. Das Zusatzprotokoll tritt für Österreich am 4. November 2024 in Kraft, was Konkretisierungen im Hinblick auf die Umsetzung des elektronischen Frachtbriefs mit sich bringt. Das Zusatzprotokoll zielt darauf ab, die CMR um die Möglichkeit der Ausstellung eines elektronischen Frachtbriefs zu ergänzen. Bei einer Unterwegskontrolle ist dieser elektronische Frachtbrief von den Behörden zu akzeptieren. ■



Transparenz schafft VORSPRUNG

Internationale Standards und neue Technologien wie etwa 2D-Codes sorgen für mehr Transparenz entlang der Supply Chain.

Vor mehr als vierzehn Jahren hat die Standardisierungsorganisation GS1 Austria die hohe Relevanz der Verpackungsindustrie als Teil der Wertschöpfungskette erkannt und beschäftigt sich seither intensiv damit, wie Stammdaten in die einzelnen Systeme der Hersteller und des Handels einfließen können. Gemeinsam mit der Lebensmittelindustrie wurde in den vergangenen Jahren damit begonnen, auch bei den Rohmaterial- und Verpackungslieferanten GS1 Standards einzuführen und umfänglich zu nutzen.

Der Vorteil für die Wertschöpfungskette besteht darin, dass alle die gleichen Standards nutzen und die eindeutige Identifikation mit der GTIN (Global Trade Item Number) auf Artekelebene durchgängig funktioniert. Diese bietet im Rahmen der Datenanlage den Vorteil, dass sie eindeutig einem Lieferanten zugeordnet ist und dieser im Falle eines Schadens auch gleich kontaktiert werden kann. Für den Verpackungslieferanten bedeutet die Nutzung der GTIN wiederum, dass er mit seinem Kunden über den aktuellen Artikel kommuniziert. Daraus ergibt sich die Möglichkeit, über Inventurreports einen Lagerbestand abzugleichen, die Planung zu optimieren und sich von der Methode der Rahmenverträge zu lösen.

Standardisierung angestrebt

Auch 2D-Codes wie der GS1 DataMatrix oder der

QR-Code lassen im Zuge der Rückverfolgbarkeit von Artikeln künftig immer mehr Rückschlüsse auf die Verpackung zu. Derzeit sind die Daten im 2D-Code noch nicht standardisiert, was sich jedoch in naher Zukunft ändern wird: Ziel ist es, dass auch ein GS1 DataMatrix mit den GS1 Datenbezeichnern (GS1 Application Identifier) verwendet wird und somit die genutzte Verpackung auch eindeutig einem Lieferanten zugeordnet werden kann.

Investitionen notwendig

Wichtig ist, dass der GS1 DataMatrix und der QR-Code nur mit einer Kamera ausgelesen werden können und viele ERP-, WMS- oder Kassensysteme mit der Vielzahl an Informationen im Code derzeit noch nicht umgehen können. Bevor der 2D-Code zum Einsatz kommt, wird es künftig notwendig sein, alle Systeme entlang der Lieferkette auf Tauglichkeit zu überprüfen und gegebenenfalls ein Budget für Investitionen bereitzustellen.

Diese Investition in die 2D-Technologie wird die Logistikdienstleister, Frächter und Spediteure treffen, da sie noch überwiegend den 1D-Code nutzen und viele Lesegeräte mit nur einem Laser keine 2D Codes lesen können. Dennoch sollten alle Akteure entlang der Wertschöpfungskette darauf achten schon bald 2D-fähig zu sein. Dies betrifft sowohl Hardware-Anschaffungen als auch Erneuerungen in der Software. ■



GS1-Standards sorgen dafür, dass die Wertschöpfungskette an allen Punkten effizienter und transparenter wird.

Wolfgang Einer
Leiter Arbeitsgruppe
Supply Chain Management

LOGISTIKPROFI Für Ihr Business sind wir im Einsatz.

Partnerin von:



AUSTRIAN
LOGISTICS



post.at/businesspaket



Post Paket Solutions

Wer in Österreich Paketlogistik sagt, sagt Post. In unserem dichten österreichweiten Logistiknetz sorgen neben unserem großen Post-Team auch modernste Technologie und intelligente Prozesse dafür, dass Ihre Pakete rasch und zuverlässig ankommen. 2023 haben wir 200 Millionen Pakete transportiert – und täglich werden es mehr. Unsere starke Infrastruktur macht uns zu Ihrer starken Versandpartnerin.



Waldkraiburg Warszaw Wien

We are where you are

