

zv Branchenreport **2025**

ZENTRALVERBAND SPEDITION & LOGISTIK



***Wir liefern
Stabilität
und Wohlstand!***

DRUCK STEIGT

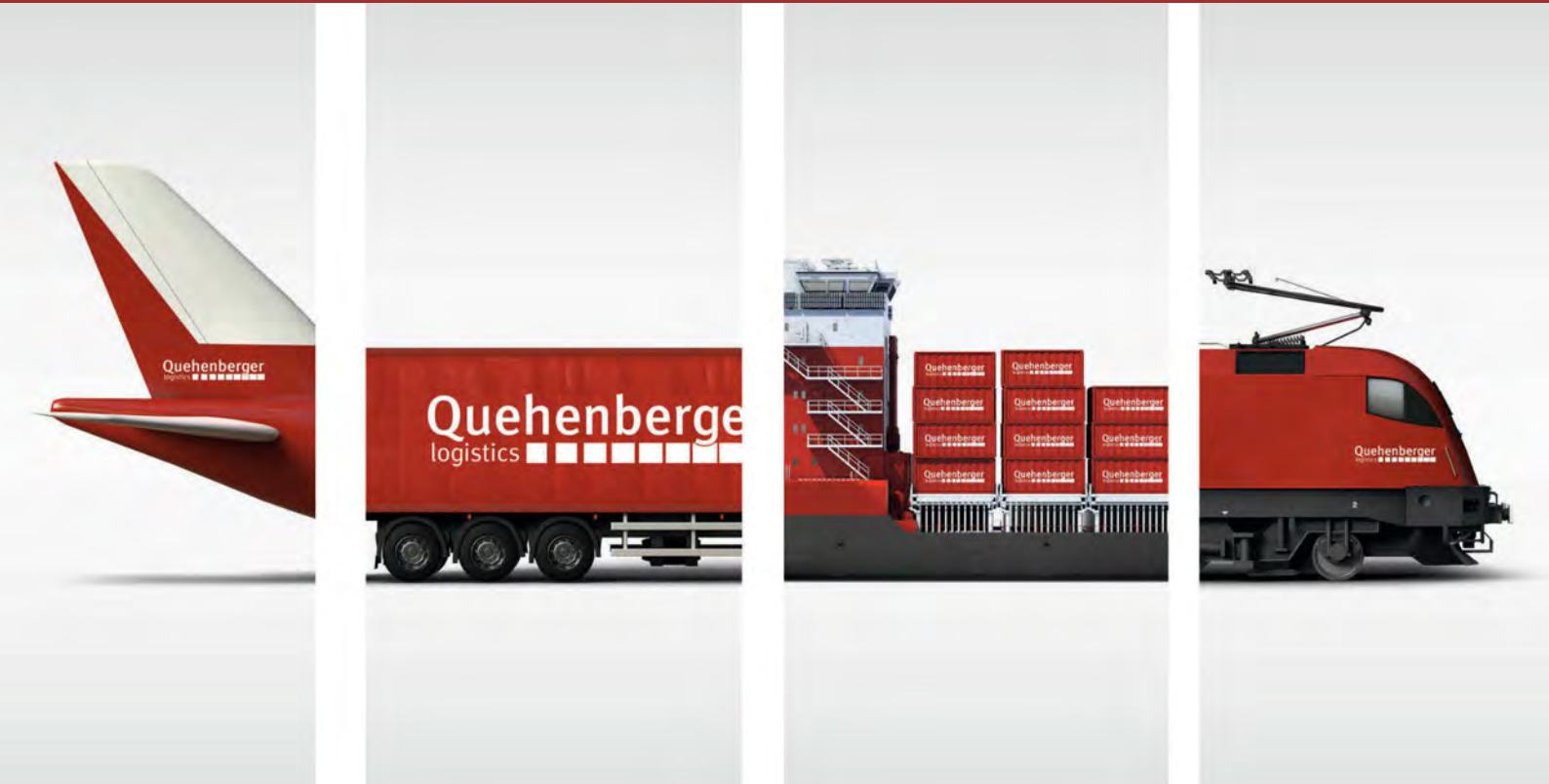
Um den Wirtschaftsstandort Österreich wieder nach vorne zu bringen, braucht es Handeln. Jetzt.

LOGISTIK PUNKTET

Versorgungssicherheit, Wertschöpfung, Arbeitsplätze: Logistik ist ein zentraler Wirtschaftsfaktor.

ZOLL SCHADET

Trumps chaotische Zollpolitik gefährdet den Welthandel.



WE FOCUS ON YOUR SOLUTION

Close to your business.



Wer Versorgungssicherheit für morgen will, muss die Logistik heute stärken, nicht weiter bürokratisieren. Wer einen attraktiven Wirtschaftsstandort anstrebt, muss die Rahmenbedingungen dafür schaffen, nicht verschlechtern.

Liebe Freunde und Partner der Logistik,

es liegt mir fern, Dinge zu dramatisieren. Als Unternehmer ist man es gewohnt, Herausforderungen anzunehmen und lösungsorientiert zu handeln – am besten ruhig und sachlich. Doch aktuell fällt es schwer, dieser Linie treu zu bleiben. Nicht nur die Logistikbranche, auch der Industrie- und Wirtschaftsstandort insgesamt, ja unser ganzes Land steht vor enormen Herausforderungen: geopolitische Verwerfungen, zunehmender internationaler Wettbewerbsdruck, steigende Kosten und zugleich bürokratische Belastungen, die uns ausbremsen. Die Lage ist ernst. Österreich droht, bei einem „Weiter wie bisher“ seine Wettbewerbsfähigkeit und damit den hart erarbeiteten Wohlstand zu verlieren. Die vergangenen Jahre waren von politischem Stillstand und ideologischen Grabenkämpfen geprägt. Österreich ist in wichtigen Standortrankings zurückgefallen und zählt inzwischen zu den Schlusslichtern Europas. Statt Wachstum verzeichnen wir wirtschaftlichen Rückgang. Die Situation erfordert entschlossenes und zielgerichtetes Handeln.

Mit einer Bruttowertschöpfung von knapp 21 Milliarden Euro und einem Anteil von sechs Prozent am BIP ist die Logistik der sechstwichtigste Wirtschaftszweig unseres Landes. Diese zentrale Bedeutung wurde mittlerweile auch von Wirtschaftsforschung und Politik erkannt. Es ist uns gelungen, dass die Weiterentwicklung des Logistikstandorts Eingang ins aktuelle Regierungsprogramm gefunden hat. Das ist erfreulich. Doch Lippenbekenntnisse reichen nicht mehr aus. Jetzt braucht es konkrete Maßnahmen – denn die Zeit drängt, der internationale Wettbewerb kennt keine Pausetaste. Wer Versorgungssicherheit für morgen will, muss heute die Logistik stärken, nicht weiter bürokratisieren. Wer einen attraktiven Wirtschaftsstandort anstrebt, muss die Rahmenbedingungen dafür schaffen, nicht verschlechtern.

Als verkehrsträgerneutrale Interessenvertretung der Branche drängen wir daher mit Nachdruck auf die rasche Umsetzung der im Regierungsprogramm angekündigten Standortstrategie Logistik. Dazu gehört in erster Linie die Etablierung eines strukturierten Stakeholderprozesses unter Einbindung aller relevanten Akteure, ÖBB, Asfinag, Flughäfen, Energieversorger, und natürlich der Logistik selbst. Denn die Herausforderungen, vor denen Österreich steht, lassen sich nur gemeinsam bewältigen. Das nötige Know-how ist vorhanden. Aber nur mit einem klaren, koordinierten Prozess und konkreten Umsetzungsschritten gelingt die Transformation hin zu resilienten Lieferketten. Nur so lässt sich der Balanceakt zwischen Klimazielen, Versorgungssicherheit und wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit meistern. Es geht um Versorgung, internationale Wettbewerbsfähigkeit und um den Erhalt von Arbeitsplätzen. Wenn wir unseren Wohlstand bewahren wollen, müssen wir jetzt handeln.

Wir als Interessenvertretung der Logistikbranche sind bereit, diesen Weg aktiv mitzugestalten.

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



Als engagierte Interessenvertretung finden wir bei der Regierung offene Ohren. Aber Verständnis reicht nicht. Es muss gehandelt werden. Die Zeit drängt.

Oliver Wagner
Geschäftsführer Zentralverband Spedition & Logistik



Branchenreport 2025

Vorwort: Wird jetzt nicht gehandelt, ist unser Wohlstand bedroht	3
Zentralverband Spedition & Logistik: Engagierte Interessenvertretung	6
Milliarden-Branche: Die Logistik ist ein zentraler Wirtschaftsfaktor	8
Brennpunkt Logistik: Was jetzt notwendig ist, um den Standort zu sichern	10
Interview Alexander Friesz: Stoppen wir gemeinsam den Stillstand!	14
Infrastrukturminister Hanke: Bekenne mich zum Logistikstandort	18
App & Smart: Neuer Ideenwettbewerb der Next Generation Logistik	20

Ressort Green Logistics

Lieferkettengesetz: Trotz Verschiebung bleibt der bürokratische Aufwand	26
Klima: Reduzierte Förderungen bremsen die Mobilitätswende	28

Ressort Landverkehre

Maut-Falle: Nirgendwo in der EU sind die Tarife höher als in Österreich	31
Baustellen-Chaos: Schiene und Straße droht eine Zerreißprobe	32
Dekarbonisierung: Ohne Technologieoffenheit nicht zu schaffen	34

INHALT

14



18





Verständnis ist da, jetzt muss auch **GEHANDELT** werden

Als Interessenvertreter stießen wir bei Regierungsmitgliedern mit unseren Anliegen auf Verständnis. Es ist gelungen, die Entwicklung einer Strategie für den Logistikstandort im Regierungsprogramm zu verankern. Jetzt braucht es konkrete Maßnahmen.



Noch stehen wir nicht mit dem Rücken zur Wand. Aber die Zeit drängt, endlich ins Handeln zu kommen.

Oliver Wagner
Geschäftsführer Zentralverband
Spedition & Logistik

Wir spüren es alle: Viele Dinge sind im Umbruch. Was jahrzehntelang Gewissheit war, gilt plötzlich nicht mehr. Die Folgen: Unsicherheit und Druck steigen.

Noch stehen wir nicht mit dem Rücken zur Wand. Österreich verliert aber an Attraktivität, andere Länder ziehen vorbei. Die Zeit drängt, endlich ins Handeln zu kommen.

Es gibt aber auch Positives zu vermelden. Der Zentralverband hat als verkehrsmittelneutrale Interessenvertretung der Spediteure und Logistiker in den vergangenen Monaten intensive Gespräche mit Regierungsmitgliedern und Spitzenbeamten geführt, darunter Infrastrukturminister Peter Hanke (siehe auch Interview Seiten 18/19) und Entbürokratisierungsstaatssekretär Sepp Schellhorn. Dabei konnten wir unsere Anliegen und Lösungsvorschläge darlegen und feststellen: Unsere Themen stoßen durchwegs auf offene Ohren, und es wird auch verstanden, wo der Schuh drückt.

Das alleine bringt noch keine Verbesserung, ist aber ein wichtiges Signal am Beginn einer neuen Legislaturperiode.

Als Branchenverband werden wir mit aller Kraft auf einen koordinierten Logistik-Stakeholderprozess drängen. Denn eines ist klar: Die großen Herausforderungen lassen sich nur mit allen Beteiligten lösen. In Österreich braucht es eine bessere Koordination zwischen Bund, Ländern und Gemeinden, aber auch zwischen den Verkehrsträgern. Das gilt bei Fahrverboten genauso wie bei Flächenwidmung oder dem immer dramatischeren Baustellenchaos. Wir freuen uns auch, Unternehmen wie Rail Cargo Logistics Austria, einen wichtigen Player im Schienengüterverkehr, aber auch Fördermitglieder wie Koban Südvers, ein führendes Unternehmen im Bereich Risikomanagement und IT-Security, in unseren Reihen zu begrüßen. Damit verstärken wir nicht nur unser Know-how und unsere Rolle als Interessenvertretung, sondern unterstreichen auch unseren Anspruch, breit aufgestellt pragmatische Lösungen zu erarbeiten.

Diesem Grundsatz werden wir treu bleiben – und auch von der Politik werden wir nachdrücklich faktenbasierte und praxisnahe Lösungen einfordern um unseren Standort zu sichern und den Wohlstand zu erhalten.

Ressorts

- **Landverkehre Europa** – Nico Puhl, DSV Road GmbH
- **Luftfracht** – Rudolf Soucek, DHL Global Forwarding (Austria) GmbH
- **Seefracht** – Michael Hoffmann, Kühne + Nagel Ges.m.b.H.
- **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** – Andrea Pilz-Kapfinger, Österreichische Post AG
- **Kärnten** – Philipp Traußnig, TRAUSNIG Spedition GmbH
- **Salzburg** – Michael Macheiner, Lagermax Logistics Austria GmbH
- **Tirol** – derzeit offen
- **Vorarlberg** – Stefan Oberhauser, Gebrüder Weiss GmbH

Der **Vereinssitz** befindet sich in Wien.
Geschäftsführung: Oliver Wagner.



WIR FÜR SIE!



Scan me



www.traussnig.eu



TRAUSSNIG
TRANSPORT & LOGISTICS



Wirtschaftsfaktor **LOGISTIK**

Unterschätzter Riese: Die Logistikbranche ist nicht nur die Lebensader der Gesellschaft, sondern auch einer der wichtigsten Wirtschaftszweige Österreichs. Das belegen Zahlen.

21 Milliarden Euro

trägt die Logistikbranche zur Brutto-Wertschöpfung in Österreich bei. Das entspricht sechs Prozent der Gesamtwirtschaft. Der Betrag ergibt sich aus der Summe von direkten Effekten der Logistikbranche, indirekten Effekten durch Zulieferer und Dienstleister und induzierten Effekten, die durch die Einkommen der Beschäftigten ausgelöst werden.



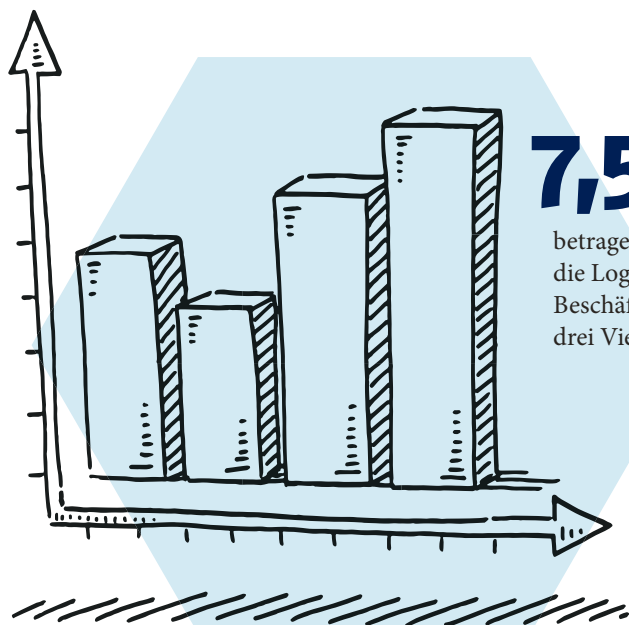
250.000 Beschäftigte

und deren Familien hängen direkt und indirekt an der Logistikbranche.

Top 6

ist die Logistik im Ranking der wichtigsten Branchen Österreichs.



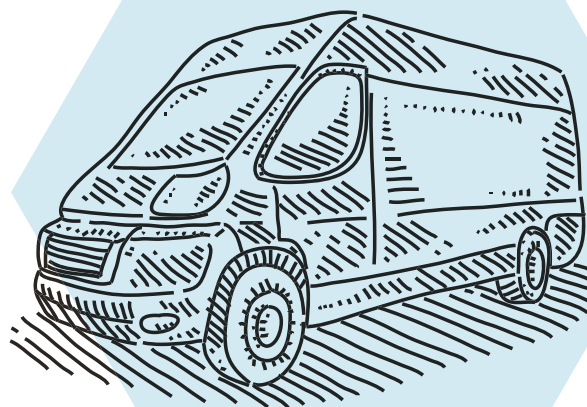


7,5 Milliarden Euro

betragen die Steuer- und Abgabeneinnahmen Österreichs durch die Logistikbranche, deren Zulieferer und die Einkommen der Beschäftigten. Zum Vergleich: Diese Summe entspricht rund drei Vierteln des Aufkommens der Körperschaftsteuer.

Mindestens 60 Prozent

aller Güter und Waren werden auch in Zukunft über die Straße transportiert werden. Gründe: Der Warenverkehr wird stärker steigen als die Kapazitäten der Bahn. Außerdem explodiert durch den Onlinehandel die Menge an kleinen Paketen bei gleichzeitiger Verkürzung der Zustellzeiten.



Rang 7 weltweit

erreicht Österreich im Logistics Performance Index (LPI) der Weltbank. Bewertet werden dabei 139 Staaten. Damit liegen die heimischen Logistiker gleichauf mit dem globalen Handelszentrum Hongkong und vor Staaten wie Taiwan und Südkorea.

QUELLEN:
WIRTSCHAFTSFORSCHUNGSINSTITUT ECONOMICA (2021),
WELTBANK LOGISTIK-INDEX, INSTITUT FÜR TRANSPORT-
WIRTSCHAFT & LOGISTIK, WIRTSCHAFTSUNIVERSITÄT WIEN

Stoppt den **STILLSTAND!**

Viele Unsicherheiten, wenig Aktivitäten: Der Wirtschaftsstandort befindet sich im Tief, die Logistikbranche in der Warteschleife. Dabei verfügt Österreich über sehr gute Voraussetzungen, seine Stellung in der internationalen Wirtschaft zu halten. Die Logistik kann dazu einen wichtigen Beitrag leisten. Aber dafür braucht es ein gemeinsames Handeln unter Einbeziehung aller Stakeholder.



Nach 55 Jahren „Dienst“ als Teil der Brenner Autobahn muss die Luegbrücke generalisiert werden. Seit Ende März gilt daher eine einspurige Verkehrsführung in beide Fahrtrichtungen. Das an sich ist schon ein Problem, weil der Brenner als wichtigste Nord-Süd-Achse ohnehin chronisch überlastet ist und Autofahrer und Anrainer dort staugeplagt sind. Zusätzlich verschärft wird die Situation dadurch, dass gleichzeitig die Sanierung der Tauernautobahn A10 und der A8 Salzburg-München mit teilweise überlappenden Sperrungen anstehen. Absprache und Koordination der Baumaßnahmen, landes- und verkehrsträgerübergreifend? Leider nein.

Wer Versorgungssicherheit mit resilienten Lieferketten und, der Umwelt zuliebe, kurze Transportwege möchte, braucht regionale Logistik- und Lagerflächen. Nur gibt es die leider nicht, weil die Gemeinden dafür zuständig sind und entsprechende Widmungsansuchen oft ablehnen. Und ein bundesweiter Flächenwidmungsplan, der die Logistik berücksichtigt? Fehlanzeige.

Die CO₂-Emissionen im Straßengüterverkehr sollen gesenkt werden – so viel steht fest. Wie man dieses Ziel erreicht, steht noch in den Sternen. Statt Anreize zu schaffen und neue Technologien zu fördern, arbeitet die Politik immer noch am liebsten mit Strafen wie Steuer- und Mauterhöhungen und

lässt viel weniger an Innovation zu, als möglich wäre. Etwa durch den Einsatz aerodynamischerer oder längerer Lkw. Doch vieles wird, besonders in Österreich, nicht zugelassen, selbst wenn es in der EU erlaubt wäre. Und bei den alternativen Antrieben hat die Politik bisher einseitig auf E-Mobilität gesetzt, allerdings ohne die dafür notwendige Infrastruktur von Hochleistungs-Ladestationen und ausreichenden Netzkapazitäten zur Verfügung zu stellen.

Ein Beispiel, das illustriert, wo es derzeit beim Wirtschaftsstandort Österreich klemmt: formale Bekenntnisse zur Weiterentwicklung der Logistik, aber kaum konkrete Taten. Dabei ist jedem bewusst, welche Bedeutung die Logistik für den Wirtschaftsstandort Österreich hat: Sie ist die Lebensader des Landes, hält den Blutkreislauf der Wirtschaft in Gange und sichert die Versorgung, wie sich unter anderem in der Corona-Krise gezeigt hat.

Viel Bedeutung, wenig Beachtung

Doch dem Maximum an Bedeutung steht ein Minimum an Beachtung gegenüber. Viel zu selten wurde in den letzten Jahren die Branche in die Suche nach Lösungen einbezogen, stattdessen beherrschen Ideologie, ein Übermaß an Bürokratie und mangelnde Technologieoffenheit die Entscheidungsprozesse. „Wir müssen endlich aus dem Stadium der Bekenntnisse zu konkreten Maßnahmen kommen“, fordert daher auch Alexander Friesz, Präsident des Zentralverbandes Spedition & Logistik. „Nur mit einem strukturierten Stakeholder-Prozess lässt sich der Balanceakt zwischen Klimazielen, Versorgung und Wirtschaft meistern“ (siehe auch Interview Seite 14).

Der Handlungsdruck steigt jedenfalls. „Viele Unternehmen spüren den zunehmenden internationalen Wettbewerbsdruck und leiden unter steigenden Kosten und bürokratische Belastungen – das ist eine gefährliche Kombination für einen Wirtschaftsstandort“, so Friesz. Hohe Lohnkosten, teure Energie, bürokratische Hemmnisse – schon zeigt sich, dass Industriebetriebe ins Ausland abwandern, von den steigenden Insolvenzen ganz zu schweigen.

Dabei steht Österreich grundsätzlich nicht schlecht da. Unternehmen, nicht nur der Logistikbranche, sind innovativ und flexibel, die Qualifikation der Beschäftigten ist hoch. Im Vergleich zum Nachbarland Deutschland mit seinen maroden Straßen, Brücken und Schienen verfügt Österreich über eine weitgehend intakte und leistungsfähige Infrastruktur. Es ist also alles angerichtet für eine

Fortsetzung der Erfolgsgeschichte, nur müsste gehandelt werden. „Wir hätten die Chance, uns jetzt gegenüber Deutschland Wettbewerbsvorteile zu verschaffen“, betont auch Friesz.

Doch statt die sich bietenden Chancen zu nutzen, gab es in den letzten Jahren zu wenig politischen Veränderungswillen – mit gravierenden Folgen. Beim Wirtschaftswachstum gehört Österreich europaweit zu den Schlusslichtern, in wichtigen internationalen Rankings fällt das Land zurück. So ist Österreich im IMD Competitiveness Report innerhalb von fünf Jahren um zehn Plätze abgerutscht und belegt nur noch Rang 26.

Statt wissenschaftlich zu handeln, ist man in der Politik allzu gerne ideologisch. Dazu gehört auch der Stehsatz, dass man den Güterverkehr auf die Schiene verlagern könne. Aktuell liegt der Modalsplit Schiene-Straße bei rund 30 zu 70 Prozent, was für die Bahn im Europa-Vergleich ein Spitzenwert ist. Doch das politisch formulierte Ziel, den Anteil der Bahn am Gütertransport auf 35 bis 40 Prozent zu steigern, „ist derzeit völlig unrealistisch“, urteilt Prof. Sebastian Kummer, Vorstand des Instituts für Transportwirtschaft und Logistik an der Wirtschaftsuniversität Wien, „die politischen Prognosen und die Realität driften auseinander.“ Trotz aller Bemühungen, den Anteil der Schiene am Gütertransport zu steigern, so das Ergebnis einer von Kummer erstellten Studie, „wird die Straße auf absehbare Zeit der wichtigste Verkehrsträger bleiben“.

Paketflut aus China

Dabei stehen wir auch global vor großen Herausforderungen. Weil der US-Markt von politischen Unsicherheiten und geprägt ist und Präsident Trump an der Zollschraube dreht, versuchen chinesische Firmen, diese Waren in Europa zu verkaufen. Onlinehändler wie Temu und Shein verschickten vergangenes Jahr rund 4,2 Milliarden Pakete in die EU – eine Verdopplung gegenüber 2023, also in nur einem Jahr. In absehbarer Zeit dürfte die Schwelle von fünf Milliarden Sendungen geknackt werden. Wenn dann noch Europas Wirtschaft wieder anspringt, wird das auch logistisch eine Herkulesaufgabe.

„Wenn die Bundesregierung Versorgungssicherheit und Wettbewerbsfähigkeit im Einklang mit den Klimazielen gewährleisten will, muss sie sofort Maßnahmen setzen“, betont auch Alexander Friesz. Dafür bedarf es den Willen, zu handeln. Ideen und Ansätze für Lösungen gibt es (siehe folgende Seiten). ■



Schnelle und wirksame Dekarbonisierung

Der erste Schritt, um die CO₂-Emissionen schnell und wirkungsvoll zu senken, besteht darin, ohne ideologische Scheuklappen die Realitäten anzuerkennen. Und diese Realität heißt: Die Straße wird auch in Zukunft weiterhin der dominierende Verkehrsträger bleiben – selbst wenn es gelänge, den Anteil von Gütertransporten auf der Bahn zu steigern. Derzeit ist dieser allerdings rückläufig. Aufgrund der schlechten Konjunktur, der Konkurrenz des Personenverkehrs, hoher Kosten, wesentlich längerer Transportzeiten sowie fehlender Systemharmonisierungen und in weiten Teile Europas schlechter Schieneninfrastruktur stellt es eine große Herausforderung dar, den Schienengüteranteil überhaupt zu halten. In der Konsequenz bedeutet das: Der Straßengüterverkehr ist und bleibt der entscheidende Hebel, um die Dekarbonisierung voranzutreiben. Ein zentraler Schritt dafür wäre die Erarbeitung einer verbindlichen Roadmap, die realistische Ziele, einen rechtlichen Rahmen sowie entsprechende Förderungen definiert – und das in Zusammenarbeit mit allen Stakeholdern. Neben dem Plan für den Aufbau einer flächendeckenden europäischen Lkw-Lade- und -Tankinfrastruktur muss auch Technologieoffenheit in Bezug auf alternative Antriebe ein Teil dieser Roadmap sein. Ein Beispiel dafür sind HVO-Treibstoffe. Diese „Hydro-treated Vegetable Oils“ werden aus Altspeiseöl und -fetten sowie pflanzlichen Reststoffen hergestellt, können ohne Umrüstung der Motoren getankt und genutzt werden und bringen gegenüber herkömmlichem Diesel eine CO₂-Einsparung von 80 Prozent.

Weitere Elemente einer gezielten Dekarbonisierung sollte die Zulassung aerodynamisch optimierter und damit energieeffizienterer Fahrzeuge sein sowie die zweckgebundene Verwendung von Lkw-Maut, MÖSt etc. zur Abfederung der notwendigen Investitionskosten.

Ja, die **HERAUSFORDERUNGEN** sind groß. Aber es gibt Lösungen.

Entlastung durch mehr lokale Logistikflächen

Kürzere Transportwege zur Schonung der Umwelt und zur Entlastung des Verkehrs? Keine Hexerei. Resilientere Lieferketten? Durchaus möglich. Der Schlüssel zur Erreichung beider Ziele sind entsprechende regionale Logistikflächen als Zwischenlager. Doch dafür braucht es auch die entsprechenden Flächenwidmungen, die oft leider an den Entscheidungsträgern vor Ort scheitern. Die Lösung: ein bundesweit einheitlicher Flächenwidmungsplan, der die Logistik berücksichtigt, sowie flexiblere und effizientere Genehmigungsverfahren für Infrastrukturprojekte. Das erfordert die Verankerung einer Rahmenkompetenz des Bundes oder einer §-15a-Vereinbarung zwischen Bund und Ländern in der Raumordnung. Wesentlich ist dabei die rechtliche Absicherung von geeigneten Standorten, Trassen, Flächen und Korridoren für Logistikflächen und Infrastruktur.



Koordinierte Baustellen

Viele Straßen, Brücken und Bahnstrecken sind in die Jahre gekommen und müssen saniert werden. Aber muss das bei wichtigen Verkehrsrouten gleichzeitig geschehen? Offensichtlich ja, weil es an der entsprechenden Koordination der beteiligten Stellen mangelt. Die Folge: Am Brennerkorridor, der wichtigsten Nord-Süd-Verbindung, droht in den kommenden Jahren ein Transport- und Versorgungsengpass. Denn bei der Luegbrücke am Brenner, der Tauernautobahn und der A8 Salzburg-München kommt es gleichzeitig zu Sanierungsarbeiten und teilweise überlappenden Sperrungen – ein Verkehrschaos ist also vorprogrammiert, und auch die Versorgungssicherheit wird aufs Spiel gesetzt. Und das nur, weil die Verantwortlichen keine koordinierte Planung hinbekommen. Als kurzfristige Entlastungsmaßnahme wäre es sinnvoll, während der Bauphasen die Lkw-Nachtfahrverbote aufzuheben. Das würde den Verkehr besser verteilen, Staus reduzieren und so die Belastung für Wirtschaft, Umwelt, Tourismus und Anrainer spürbar mindern.



Man muss sie nur angehen. Und zwar **JETZT**.



Bessere Bahn

Die Logistikbranche sagt Ja zur Schiene – allerdings müssen dafür entsprechende Voraussetzungen geschaffen werden, damit die Bahn konkurrenzfähig ist. Derzeit mangelt es an Kapazitäten, auch bedingt durch den Vorrang des Personenverkehrs, es fehlt an Verteilzentren und mangelt an der Harmonisierung technischer und rechtlicher Standards im europäischen Schienengüterverkehr. Das Einzige, das es im Überfluss gibt, sind bürokratische Hürden. Sollen in Zukunft mehr Güter über die Schiene transportiert werden, sind eine verstärkte Marktorientierung und höhere Verlässlichkeit der Bahnunternehmen im länderübergreifenden Güterverkehr unerlässlich.



Alexander Friesz

ist seit sieben 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.



„Die nächsten zwei bis drei Jahre entscheiden“

*Zu viel Bürokratie, zu wenig Strategie und Entschlossenheit: Österreich ist dabei, seine Position als attraktiver Wirtschaftsstandort zu verspielen, warnt **Alexander Friesz**, Präsident des Zentralverbandes Spedition & Logistik. Um Versorgungssicherheit und Wohlstand zu erhalten, müssen alle Beteiligten an einen Tisch geholt und konkrete Maßnahmen erarbeitet werden – und diese dann auch umgesetzt werden.*

Drittes Jahr Rezession, aber immerhin leichte Aufwärtstendenzen, wenn man den Wirtschaftsforschern glauben darf. Wie erleben Sie die Stimmung in der Wirtschaft?

Alexander Friesz: Die Situation ist wirklich heikel, die Stimmung ist angespannt. Viele Unternehmen spüren den zunehmenden internationalen Wettbewerbsdruck, leiden unter steigenden Kosten und bürokratischen Belastungen – das ist eine gefährliche Kombination für einen Wirtschaftsstandort. Die Logistikbranche sieht sich mit massiv gestiegenen Kosten konfrontiert: Hohe Energiepreise, Lohnnebenkosten, eine Vielzahl an Abgaben wie Mineralölsteuer und CO₂-Zuschlägen sowie bereits heute sehr hohe Mautsätze machen Investitionen zunehmend schwierig. Wenn in dieser Situation die Förderkulisse geschwächt und gleichzeitig weitere Belastungen eingeführt werden, dann verschlechtert das die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts Österreich und verlangsamt zwangsläufig die Dekarbonisierung.

Was erwarten Sie von der neuen Bundesregierung?

Mit einer Wirtschaftsleistung von fast sechs Prozent des BIP gehört die Logistik zu den großen und wichtigen Branchen in Österreich. Wir sind sozusagen der „Blutkreislauf“ der Wirtschaft. Realität ist aber, dass Österreich droht, bei zentralen Infrastruktur- und Digitalisierungsprojekten den Anschluss zu verlieren. Es gibt zwar Bekenntnisse zum Logistikstandort Österreich, auch im Regierungsprogramm. Das ist positiv, aber jetzt müssen auch Maßnahmen folgen, die wirksam sind. Da ist „Druck auf der Leitung“. Die nächsten zwei bis drei Jahre entscheiden über den Wirtschaftsstandort und die Zukunft Österreichs.

Was fordert die Branche konkret?

In der Pandemie hat sich gezeigt, welche wichtige Rolle die Logistik als stabilisierender Faktor der Wirtschaft und für die Versorgungssicherheit hat. Und diese Bedeutung muss sich in der Stand- ➔

”

Starker internationaler Wettbewerbsdruck, steigende Kosten, bürokratische Belastungen – das ist eine gefährliche Kombination für einen Wirtschaftsstandort.



ortpolitik widerspiegeln. Dazu gehört ganz konkret die Einrichtung eines Stakeholder-Gremiums zur Weiterentwicklung des Standorts, in dem unter Einbindung von ÖBB, Asfinag und anderen wichtigen Akteuren wie der Energiewirtschaft konkrete Maßnahmen erarbeitet und umgesetzt werden, die den Logistikstandort stärken. Wir müssen endlich aus dem Stadium der Bekenntnisse zu konkreten Maßnahmen kommen. Nur mit einem strukturierten Stakeholder-Prozess lässt sich der Balanceakt zwischen Klimazielen, Versorgung und Wirtschaft meistern. Wir stehen bereit, gemeinsam mit dem Ministerium tragfähige Lösungen zu erarbeiten – für eine klimafitte, wirtschaftlich gesunde und versorgungssichere Logistik.

Warum ist ein solches Gremium wichtig?

Wir stehen vor großen Herausforderungen: Stärkung des Wirtschaftsstandortes, Erreichung der Klimaziele, Sicherstellung der Versorgung, Digitalisierung, ganz abgesehen von den geopolitischen Verwerfungen. Um diese Herausforderungen zu bewältigen, braucht es koordinierte, punktuell auch ressortübergreifende Planung – mit Schrebergartendenken kommen wir da nicht weiter. Aktuell stehen wir darüber hinaus auch vor einem selbst gemachten Verkehrskollaps, da in den kommenden Jahren eine zeitgleiche bzw. überlappende Sperrung oder massive Einschränkung des Verkehrs aufgrund von Sanierungsarbeiten am Brenner, an der Tauernautobahn und an der A8 Salzburg nach München geben wird, also an einer der wichtigsten Verkehrsverbindungen Europas. Da geht es nicht

nur um einigen zusätzliche Staus, sondern um die Aufrechterhaltung der Versorgung. Ein anderes wichtiges Thema: Wenn wir Wertschöpfung im Land halten wollen und nicht nur den Transitverkehr, brauchen wir regionale Logistikzentren. Aber entsprechende Projekte scheitern an überlangen Genehmigungsverfahren und fehlender Flächen-sicherung. Wir fordern deshalb eine bundesweite Rahmenkompetenz zur Raumordnung, damit Infrastrukturmaßnahmen rasch umgesetzt werden können. Aber auch Faktoren wie die Zollabwicklung, die in Nachbarländern wie Ungarn oder Slowenien wirtschaftsfreundlicher ist, müssen wieder wettbewerbsfähiger werden.

Ist die Bürokratie wirklich ein so großes Hindernis für Unternehmen?

Ich gebe ihnen ein Beispiel: Ich habe kürzlich eine Firmensitzbestätigung benötigt. Das entsprechende Formular gibt es zwar online, es kann aber dort nicht ausgefüllt werden. Man muss es ausdrucken, ausfüllen und per Post zur Behörde schicken. Dort wird überprüft, ob die Angaben mit dem Firmenbuch übereinstimmen. Wenn ja, gibt es einen Stempel, und es wird ans Unternehmen zurückgeschickt. Das Verfahren dauert insgesamt drei Wochen – obwohl ein elektronischer Abgleich mit dem Firmenbuch möglich wäre. So werden wir im internationalen Wettbewerb nicht bestehen können.

Eines der ganz großen Themen, nicht nur für die Logistikbranche, ist die Dekarbonisierung. Gibt es da Fortschritte?

Im Moment gibt es eher Rückschritte und Verunsicherung. Es braucht endlich eine verbindliche Maßnahmen-Roadmap zur Dekarbonisierung, insbesondere der Straße, technologieoffene Förderungen und Investitionen in Lade- und Tankinfrastruktur. Rahmenbedingungen dafür müssen im europäischen Gleichklang entstehen, mit Rechts- und Planungssicherheit über die nationalen Grenzen hinaus.

Die Förderung emissionsfreier Nutzfahrzeuge und Infrastruktur (ENIN) ist immerhin gerade verlängert worden.

Diese Förderung ist ein erster nationaler Hebel, um klimafreundliche Technologien im Straßen-güterverkehr zu etablieren. Dass sie fortgeführt wird, ist ein positives Signal an die Branche. Gleichzeitig ist es kritisch, dass die Förderquote für emis-



Österreich droht, bei zentralen Infrastruktur- und Digitalisierungsprojekten den Anschluss zu verlieren.





sionsfreie Nutzfahrzeuge von 80 auf 60 Prozent der Mehrkosten gesenkt wurde – denn der Preisunterschied zwischen einem konventionellen Diesel-Lkw und einem emissionsfreien Fahrzeug ist nach wie vor enorm. Ein batterieelektrischer Lkw kostet derzeit etwa das Doppelte, ein Wasserstofffahrzeug sogar bis zu dreimal so viel. Da machen 20 Prozentpunkte weniger Förderung einen entscheidenden Unterschied – gerade für eine Branche mit geringen Margen und Betrieben, die ohnehin wirtschaftlich unter Druck stehen. Besonders relevant ist die Technologieoffenheit: Während der Ausbau der Ladeinfrastruktur für batterieelektrische Fahrzeuge voranschreitet, fehlen weiterhin konkrete Maßnahmen zur Förderung der Wasserstofftechnologie im Schwerverkehr. Gerade auf der Langstrecke bietet Wasserstoff Potenzial. Doch ohne Versorgungs- und Tanknetz bleibt diese Option reine Theorie. Die EU-Kommission hat klare Vorgaben für ein Wasserstofftankstellennetz gemacht. Die Politik und die Straßeninfrastrukturbetreiber sollten das im Sinne der Dekarbonisierung des Schwerverkehrs ebenfalls in Angriff nehmen.

Wie schätzen Sie die Entwicklung bei der Maut ein?

Österreich zählt heute bereits zu den Ländern mit den höchsten Lkw-Mautkosten in Europa. Laut einer aktuellen Studie des IRU und der EU-Kommission liegt Österreich im EU-Vergleich bei den kilometerabhängigen Gebühren im Spitzenfeld. Allein in den letzten Jahren wurde die Maut in mehreren Stufen deutlich angehoben – zuletzt 2024 im Zuge der CO₂-Komponente. Eine weitere Erhöhung in der aktuellen wirtschaftlichen Lage wäre eine

massive Belastung für den Industrie- und Außenhandelsstandort Österreich. Als Branchenverband fordern wir daher ein klares politisches Bekenntnis, dass weitere Mauterhöhungen vorerst ausgesetzt werden und die von der EU-Kommission unterstützte Mautbefreiung für emissionsfreie Lkw in Österreich umgesetzt wird. Darüber hinaus ist es dringend erforderlich, dass die Mautsätze für das Folgejahr künftig spätestens bis Ende September veröffentlicht werden. Das kostet das Ministerium nichts, schafft aber Planungssicherheit für die betroffenen Unternehmen.

Eine große Hoffnung ist, mehr Güter auf die Bahn zu verlagern. Ist das realistisch?

Leider nein. Wir würden gerne mehr mit der Bahn transportieren, aber es fehlen dafür die Kapazitäten. Österreich erreicht einen Schienenanteil beim Güterverkehr von rund 30 Prozent, was im internationalen Vergleich sehr hoch ist. Diesen auf 40 Prozent ausdehnen zu wollen, ist völlig unrealistisch und verkennt die Tatsachen. Zahlreiche Studien belegen, dass langfristig über 60 Prozent des Güteraufkommens auf der Straße transportiert werden. Nur ein Beispiel: Koper ist mittlerweile vom Frachtaufkommen her der größte Hafen Europas. Die Eigentümer wollen dort in den kommenden Jahren acht Milliarden Euro in den weiteren Ausbau investieren. Aber es gibt erhebliche Engpässe bei der Bahnanbindung sowohl in Slowenien als auch in Österreich. Und jetzt will die ÖBB gerade dort auch noch sparen und den geplanten Ausbau wieder stoppen! Hinzu kommen die EU-weiten Themen von unterschiedlichen Spurbreiten bis zum vorgeschriebenen Wechsel des Lokführers an der Grenze, wenn er die Landessprache nicht spricht. Es ist eine Mär, zu glauben, dass sich der Bahnanteil wesentlich erhöhen lässt. Wer es mit der Dekarbonisierung ernst meint, muss den Fokus also auf den Straßengüterverkehr legen.

Wie stehen die Chancen, dass Österreich als Wirtschaftsstandort attraktiv bleibt?

Wir haben sehr gute Voraussetzungen. Im Vergleich mit unserem Nachbarn Deutschland ist ja die Infrastruktur bei uns im Großen und Ganzen in einem akzeptablen Zustand. Wir haben auch sehr gut qualifizierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und innovative Unternehmen. Aber es geht um mehr: Wir müssen darauf schauen, Wertschöpfung im Land zu halten. Und dafür ist ein attraktiver Logistikstandort eine Voraussetzung. ■



Wir stehen bereit, gemeinsam mit dem Ministerium tragfähige Lösungen zu erarbeiten – für eine klimafitte, wirtschaftlich gesunde und versorgungssichere Logistik.



„Bekenne mich zur Stärkung des Logistiksektors“

Viel Wille, aber noch wenig Konkretes: Bundesminister Peter Hanke betont die Wichtigkeit der Logistik, verspricht eine bessere Koordination von Baumaßnahmen, bleibt bei einer stärkeren Einbeziehung der Branche aber vage.

Wird es den im Rahmen der im Regierungsprogramm festgeschriebenen Entwicklung einer Strategie für den Logistikstandort Österreich vorgesehenen Stakeholder-Prozess geben?

Peter Hanke: Das Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI) verfügt über eine Reihe von Strategien und Masterplänen, die nicht zuletzt aufgrund der Fülle an thematischen Zuständigkeiten des ehemaligen BMK breit aufgestellt wurden – denken Sie nur an die Themen Mobilität und Energie. Mit der Neuausrichtung des Ministeriums und den Kompetenzveränderungen ordnen wir diese Themenlage neu. Dies betrifft auch die thematischen Schnittstellen von Mobilität, Güterverkehr, aber auch Logistik in artverwandte Politikfelder. Die Ergebnisse dieses Prozesses werden Fragen nach allfälligen Adaptierungen, Veränderungen oder auch Ergänzungen in bestehenden Strategiedokumenten wie dem Mobilitätsmasterplan bzw. dem Masterplan Güterverkehr ebenso beantworten wie die geplante Gestaltungsbreite bei der Logistikstandortstrategie als Aufgabe des Regierungsprogramms. Daraus leitet sich dann wiederum der eingeschlagene Weg und der gewählte Prozess für eine Logistikstandortstrategie ab. Wenn wir die hausinternen Arbeiten abgeschlossen ha-

ben, werden wir die Ergebnisse und den von uns eingeschlagenen Weg zur Umsetzung des Regierungsprogrammes jedenfalls der Branche in Österreich kommunizieren.

Welchen Stellenwert hat die Logistik generell für den Wirtschaftsstandort Österreich?

Die Bedeutung der Logistik für den Wirtschaftsstandort kann gar nicht hoch genug geschätzt werden. Logistik sichert – direkt wie indirekt – eine Fülle an Arbeitsplätzen. Infolge der herausfordernden Lage als Berg- und Binnenland sind es unsere Beschäftigten im Logistiksektor seit vielen Jahren gewohnt, alltäglich Spitzenleistungen zu erbringen, um im europäischen und globalen Wettbewerb zu bestehen. Um diese Stellung beizubehalten, bekennt sich die neue Bundesregierung zur Stärkung des für den österreichischen Wirtschaftsstandort so bedeutenden Logistiksektors. Ohne Logistik keine Versorgung der Bevölkerung und keine wirtschaftliche Entwicklung.

Ein großes Thema ist die Dekarbonisierung. Wichtige Förderungen wie das ENIN-Programm sind allerdings gekürzt worden. Wie sehen Sie diese Entwicklung?

”

Ohne Logistik keine Versorgung der Bevölkerung und keine wirtschaftliche Entwicklung.

Ich sehe die Entwicklung sehr positiv. In den letzten Jahren hat sich sehr viel getan. Darauf bauen wir weiter auf. Mit der neuen Initiative „eMove Austria“ bündeln wir all unsere Maßnahmen zur Förderung und Forcierung der E-Mobilität und der dazugehörigen Infrastruktur. Der Bereich „eTruck“ umfasst Maßnahmen zum Umstieg von konventionellen auf emissionsfreie Antriebe bei Lkw und schweren Nutzfahrzeugen, wobei ein Schwerpunkt auf der Ladeinfrastruktur liegt. Mit den bisherigen elf Calls haben wir fast 300 Projekte unterstützt, die insgesamt über 5.000 emissionsfreie Nutzfahrzeuge auf die Straße bringen werden. Gleichzeitig beobachten wir eine massive Investitionsbereitschaft der Energiewirtschaft im Hinblick auf die Ladeinfrastruktur. Insbesondere die Schnellladeinfrastruktur soll umfassender ausgebaut werden. Mit unserer neuen Plattform STELE möchten wir die Transportbranche und die Energiewirtschaft näher zusammenbringen, damit der notwendige Netzausbau möglichst rasch erfolgen kann.

Die neuen Steuern auf E-Autos treffen ganz massiv die KEP-Branche, die die meisten E-Autos fährt. Bestraft man hier nicht die Vorreiter, die ihre Flotten umgestellt haben?

Nein, wir wollen damit niemand bestrafen, ganz im Gegenteil. Ich bin davon überzeugt – und das belegen die TCO-Vergleiche weiterhin sehr eindrücklich –, dass diejenigen belohnt werden, die frühzeitig auf E-Mobilität umgestiegen sind. Wir haben diese Branche intensiv mit unseren Förderangeboten begleitet und werden auch in Zukunft Angebote machen.

Ministerin Gewessler hatte sich sehr stark auf die E-Mobilität festgelegt. Könnten für Sie auch Wasserstoff, E-Fuels und HVO Alternativen bzw. Ergänzungen sein?

Ich glaube, wir müssen am Erwartungsmanagement arbeiten, denn es ist wichtig, pragmatische Rahmenbedingungen zu setzen und gleichzeitig die vorhandenen Bundesmittel effizient und effektiv einzusetzen. Zum einen ist es so, dass in den Förderprogrammen wie ENIN oder auch EBIN die Technologien batterieelektrischer Antrieb und Wasserstoffantrieb gleichwertig gefördert werden. Ich habe mir von meinen Expert:innen im Ministerium noch einmal versichern lassen, dass hier in der Vergangenheit der Zugang für beide Technologien offen stand, das möchte ich in Zukunft auch so beibehalten. Im Bereich der angesprochenen



Minister Peter Hanke kündigt einen Masterplan für den Güterverkehr an.

flüssigen erneuerbaren Kraftstoffe kann die bestehende Tankinfrastruktur genutzt werden. Hier ist die Umsetzung der RED-III-Richtlinie für den Verkehrsbereich entscheidend. Mein Team arbeitet intensiv daran, wir werden hierfür in den nächsten Monaten erste Vorschläge machen können.

Eine Dauerbaustelle im wahren Sinne des Wortes ist die mangelnde Koordination der Baumaßnahmen von Asfinag und ÖBB sowie mit den Nachbarländern Deutschland und Italien. Am Brenner und auf der Tauernautobahn A10 führt das zu erheblichen Belastungen. Gibt es in diesem Bereich Hoffnung auf Besserung?

Ich verstehe sehr gut, dass parallele Bauarbeiten auf Straße und Schiene in sensiblen Regionen wie dem Brennerkorridor oder entlang der A10 für Frustration sorgen. Wir stehen hier vor der schwierigen Aufgabe, dringend nötige Erhaltungsmaßnahmen mit dem Anspruch auf möglichst reibungslose Mobilität zu verbinden. In Österreich haben wir deshalb bereits gute Strukturen geschaffen: Asfinag und ÖBB stimmen ihre Baustellen eng aufeinander ab, etwa im Bereich der Tauernachse. Diese Zusammenarbeit funktioniert – aber wir wissen auch: Bei Großprojekten mit internationalem Bezug reicht die rein nationale Perspektive nicht aus. Wir setzen uns daher aktiv dafür ein, diese Koordination auf die Nachbarländer auszuweiten. Mit der Schweiz sind wir schon einen wichtigen Schritt weitergekommen, und auch mit Deutschland und Italien arbeiten wir an einer engeren Abstimmung. Unser Ziel ist eine europaweit besser koordinierte Infrastrukturplanung, damit Bauvorhaben künftig nicht gegeneinander laufen, sondern intelligent aufeinander abgestimmt sind. ■



FRAUENPOWER bei den Jungspediteuren

Die nächste Generation denkt digital: Beim Wettbewerb „Jungspediteur des Jahres 2024“ demonstrieren drei junge Frauen mit ihren Ideen, wie die Logistikbranche von morgen aussehen kann.

Zum 15. Mal zeichnete der österreichische Zentralverband Spedition & Logistik engagierte junge Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den österreichischen Speditionsunternehmen für deren innovative Vorschläge mit dem Jungspediteur-Preis für besonders gute neue Denkansätze aus. Die jährlich ausgezeichneten jungen Leute werden für ihre Lösungsvorschläge mit drei Preisen im Wert von 1.000 bis 3.000 Euro belohnt. Ökologische und/oder ökonomische Kunden- oder Branchenlösungen waren das Thema der Ausschreibung, und die Antworten der Preisträger waren durchwegs digital – und sie waren weiblich: Drei junge Frauen belegten die Siegerplätze.

PLATZ 1:

Ausbildungs-App „SkillNet“

Im Rahmen der Lehrlingsausbildung wird heute oft noch mit Unterlagen in Papierform gearbeitet, der Austausch zwischen Schule und Arbeitsalltag gelingt damit nur bedingt. Die Lösung für die Zukunft von Laura Hunner, Spediteurin bei Gebrüder Weiss in Maria Saal: Lehrlinge, Lehrer, Eltern und Arbeitgeber erhalten die App „SkillNet“, die als Informationsplattform dient und auf der alle Schulungsunterlagen digital abrufbar sind sowie Prüfungen simuliert werden können. Das hört sich nach einer kleinen Revolution an, weil mit Hilfe dieser App Prüfungen via „Teams“ und Co. online geschrieben werden können und Kommunikation in allen Richtungen schnell digital vonstatten geht. Das bringt Theorie und Praxis auf effiziente Art zusammen, weil praktische Arbeitsfälle in der Berufsschule theoretisch bearbeitet werden können. Der Arbeitgeber bekommt einen laufenden Überblick über die Leistung des Lehrlings, Schwachstellen können erkannt und die Ausbildung optimiert werden. In

„SkillNet“ ist eine digitale Bibliothek integriert, in der alle Schulunterlagen digital verfügbar sind. Lehrlinge können in der integrierten Dokumentenablage alle ihre persönlichen Daten ablegen, bearbeiten und verwalten. Hunner ist überzeugt, dass ihr Lösungsansatz ein neues Kapitel im Bildungs- und Weiterbildungsbereich der Logistikbranche aufschlägt. Sie liefert auch einen Kostenvoranschlag für die Entwicklungskosten von „SkillNet“ dazu: Rund 50.000 Euro müssten investiert werden, um diese zukunftsweisende App zu entwickeln.

PLATZ 2:

Power-Plattform für die Optimierung

Anna Schininger, Spediteurin bei Gebrüder Weiss in Wels, hat sich gefragt, wie im Speditions- und Logistikalltag mit Automatisierung verschiedene Tätigkeiten optimierter ablaufen könnten. Sie schlägt drei Möglichkeiten vor, nämlich eine Power-Plattform, Dokumentenarchivierung und automatische Generierung von Abholern. Über die Power-Plattform erteilt ein Disponent einen Auftrag an einen Lkw-Fahrer, eine Sendung abzuholen. Dieser Auftrag erscheint auf dem Tablet des Fahrers, und von dort kommt die Rückmeldung, ob der Auftrag erledigt wurde. Taucht ein Problem auf, wird das gleich an andere involvierte Abteilungen kommuniziert, und es können so weitere Arbeitsschritte besser koordiniert werden. Auf diese Power-Plattform können alle mit der Erledigung von Transportaufträgen befassten Abteilung zugreifen, was Zeit und Kosten spart. Ein weiterer Schritt ist die lückenlos Dokumentenarchivierung, die ebenfalls im Hintergrund automatisch abläuft und für eine lückenlose Dokumentation der Geschäftsfälle sorgt. Schininger schlägt auch vor, Abholer automatisch zu verständigen. Erledigt wird das von



Ausgezeichnete Ideen. ZV-Präsident Alexander Friesz mit den Gewinnerinnen des Ideenwettbewerbs, Anna Schininger, Milica Radojkovicova und Laura Hunner (von links). Im Fokus der drei ausgezeichneten Siegerinnenprojekte: Nutzung von Apps und Onlineplattformen, um Zugänge zu erleichtern und Prozesse effizienter zu gestalten.

einem Bot mittels UI Path, der die entsprechenden Informationen an die Rollfuhr-Abteilung generiert.

PLATZ 3:

Mit WANT zum Versand über Grenzen

Nicht jeder Internethändler liefert an kauffreudige Kunden in Österreich. Konsumenten könnten die Versandblockade mit der neu zu gründenden Onlineplattform WANT umgehen, so die Idee von Milica Radojkovicova, Angestellte bei der Österreichischen Post. In einem ersten Schritt sollte diese Plattform in Deutschland aufgesetzt werden, wobei der Versandhändler nicht in Deutschland sitzen muss, sondern nur nach Deutschland liefert. Um das Thema Zoll auszusparen, wäre ein Sitz im EU-Raum sinnvoll. Für die potenziellen Nutzer würde die Plattform als reiner Onlineservice fungieren. Nach erfolgreicher Registrierung erhalten die Nutzer eine deutsche Adresse inklusive Türnummer.

Bei Straße, Hausnummer, Postleitzahl und Stadt handelt es sich um die tatsächliche Anschrift des Logistikpartners in Deutschland, der an der deutsch-österreichischen Grenze angesiedelt ist. Nachdem die bestellte Sendung beim deutschen Logistikpartner eingelangt ist, wird sie mit der österreichischen Zustelladresse neu belabelt.

Durch das Nutzen bestehender Logistikinfrastrukturen würde nur auf der technischen Seite ein Aufwand entstehen. Eine Webseite und eine Applikation bzw. System hinter dem Service müssten aufgesetzt werden. Die Anmeldung für WANT samt der persönlichen deutschen Zweitadresse ist kostenlos. Gezahlt wird je nach Bedarf, sprich: pro Sendung. Damit das System einfach und intuitiv genutzt werden kann, wird ein gewichts- und größenunabhängiger Pauschalpreis definiert. Als Alternative kann auch ein Abomodell aufgesetzt werden. ■



Jetzt kommt **YOLA!**

Neuer Rahmen für neue Ideen: Mit dem Young Logistics Award
– YOLA – stellt der Zentralverband Spedition & Logistik seinen
Ideen- und Nachwuchswettbewerb neu auf.

DEINE IDEE DEIN MOVE

JETZT BEWERBEN!



young-logistics.at

NIMM BIS 17.08.2025 TEIL
UND GEWINNE BIS ZU

3.000€



Wir wollen noch
mehr junge Talente
animieren, mit ihren
Ideen und Lösungs-
vorschlägen die Zu-
kunft unserer Bran-
che mitzugestalten.

Oliver Wagner
ZV-Geschäftsführer

**young
logistics
award** Ideen,
die bewegen.

powered by  **ZV**
Zentralverband
Spedition & Logistik

Nach 15 Jahren Jungspediteure-Wettbewerb mit zahlreichen Gewinnerinnen und Gewinnern und noch mehr guten Ideen, hat sich der Zentralverband Spedition & Logistik entschlossen, dem erfolgreichen Nachwuchs- und Ideen-Wettbewerb einen frischen Auftritt zu verpassen. Basis dafür waren Anregungen von bisherigen Teilnehmenden. Mit dem neuen Namen und Design auf der Website www.young-logistics.at „wollen wir noch mehr junge Talente animieren, mit ihren Ideen und Lösungsvorschlägen die Zukunft unserer Branche mitzugestalten“, betont Oliver Wagner, Geschäftsführer des Zentralverbandes.

Einzeln oder als Team

Auf dieser Website finden sich alle relevanten Informationen rund um den YOLA-Award. Teilnahmeberechtigt sind junge Menschen bis zum 30. Lebensjahr, wobei Einreichungen als Einzelperson

aber auch zu zweit oder zu dritt möglich sind. Begutachtet und ausgewählt werden die eingereichten Ideen für zukunftsorientierte Lösungen von einer Fachjury, den Siegern winken Geldpreise von 1.000 bis 3.000 Euro.

Sehr hilfreich und willkommen beim Aufspüren der guten Ideen ist die Unterstützung der Unternehmen, die der Zentralverband ausdrücklich ersucht, im Firmenumfeld auf den YOLA hinzuweisen, den Wettbewerb noch stärker als bisher sichtbar zu machen. Möglichkeiten dazu gibt es zahlreiche, wie beispielsweise das Verlinken der YOLA-Website mit der Firmen-Website, Präsenz auf den firmeninternen sozialen Medienformen, in Newslettern oder in der Platzierung von YOLA-Postern an verschiedenen Orten im Unternehmensbereich. Alle dafür notwendigen Vorlagen und Materialien finden sich unter der Rubrik „Unternehmen“ auf

www.young-logistics.at



**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.



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.



Aktuelles aus den RESSORTS





Lieferketten und Nachhaltigkeit: **MEHR ZEIT, ABER AUCH MEHR UNSICHERHEIT**

Die Verschiebung der neuen EU-Regeln für Lieferketten- und Nachhaltigkeitsberichterstattung bringt der Logistikbranche nur bedingte Erleichterung. Bürokratischer Aufwand und Rechtsunsicherheit bleiben.

Das EU-Parlament hat im Mai dieses Jahres beschlossen, die Anwendung der Nachhaltigkeitsberichtspflicht (CSRD) um zwei Jahre und die Einführung der EU-Lieferkettenrichtlinie (CSDDD) um ein Jahr nach hinten zu verschieben. Mit dieser sogenannten „Omnibus-Verordnung“ soll der Wirtschaft mehr Zeit zur Vorbereitung auf die administrativen Herausforderungen gegeben werden. Für die Speditionsbranche bedeutet das im Umgang mit dem neuen Lieferkettengesetz jedoch nur eine bedingte Erleichterung.

Der Druck auf die EU in Sachen Einführung der Lieferkettensicherheit nahm zuletzt stark zu, wodurch sich Brüssel zu Veränderungen gezwungen sah. Hauptkritikpunkte dabei sind der bürokratische Aufwand und die damit verbundenen Kosten. Denn die Lieferkettensicherheitsrichtlinie, die nach der Umsetzung in nationales Recht ab 2027 stufenweise angewendet wird, soll in der EU ansässige Unternehmen ab noch zu definierenden Mitarbeiter- und Umsatzgrenzen in ihrem eigenen Geschäftsbereich sowie dem ihrer direkten Geschäftspartner verpflichten, Verstöße gegen das Menschenrecht abzustellen und verschiedene Risiken für Umwelt und Arbeitnehmer zu ermitteln, Präventions- und Abhilfemaßnahmen zu setzen und darüber zu berichten. Weiters sollen Unternehmen Risikomanagementkonzepte erarbeiten, wirksame Beschwerdeverfahren einrichten und regelmäßig Wirksamkeitskontrollen durchführen. Großunternehmen sind verpflichtet, in einem Übergangsplan

sicherzustellen, dass ihr Geschäftsmodell und ihre Strategie mit der Einhaltung der Pariser Klimaziele vereinbar sind.

Aber auch Unternehmen, deren Sitz in einem Drittstaat liegt, sind ab einer noch zu definierenden Umsatzgrenze innerhalb der EU von der Richtlinie betroffen. Bei Verstößen könnte unter anderem eine finanzielle Strafe in empfindlicher Höhe ausgesprochen werden. Die Logistikbranche, die innerhalb der Lieferketten eine zentrale Rolle spielt, wird durch die neuen EU-Vorgaben vor enorme Herausforderungen gestellt.

Reduktion um Faktor 10

Der EU-Parlamentsbeschluss bezieht sich auf die sogenannten „Stop the Clock“-Richtlinie 2025/794 und ist der erste Teil des sogenannten Omnibus-Pakets, mit dem der Bürokratieaufwand für Unternehmen reduziert und die Wettbewerbsfähigkeit der EU langfristig gesteigert werden soll. „Große Unternehmen müssen derzeit bis zu 1.200 Datenpunkte für die Nachhaltigkeitsberichterstattung erfassen, das ist einfach zu viel. Wenn wir diese Zahl um den Faktor zehn reduzieren, haben wir immer noch über 100 relevante Datenpunkte, mit denen wir auf operativer Ebene tatsächlich etwas bewegen können“, wie Peter Umundum, Vizepräsident des Zentralverbandes Spedition & Logistik, festhält.

Die kurzfristigen Änderungen und Verschiebungen stellen für die Wirtschaftsbeteiligten ein Problem dar, da die Verlässlichkeit des Rechtssystems



Es braucht den Fokus auf Tier 1, also die direkten Zulieferer. Alles andere kann weder administrativ noch praktisch sinnvoll bearbeitet werden.

Peter Umundum
Vizepräsident des ZV



nicht gegeben ist. Die Spediteure befassen sich bereits mit den Vorbereitungen auf CSRD und CSDDD und bereiten Mitarbeiter auf die neuen Rahmenbedingungen vor, die zum großen Teil noch nicht wirklich bekannt sind.

Auch KMU betroffen

Auch wenn das Lieferkettengesetz in erster Linie auf große Unternehmen abzielt, sind letztlich alle Beteiligten davon betroffen, also auch kleine und mittelgroße Firmen, da diese für große Unternehmen tätig sind. Damit Letztere ihren Berichtspflichten nachkommen können, werden auch die KMU in die Pflicht genommen. Bei Ausschreibungen seitens der verladenden Wirtschaft werden Speditionsunternehmen bereits aufgefordert, ihren Berichtspflichten nachzukommen. In der Praxis bedeutet das: Jeder Spediteur ist direkt oder indirekt von neuen Lieferkettensicherheitsrichtlinie betroffen. Letztendlich macht es keinen Unterschied, ob der Gesetzgeber oder der Auftraggeber eines Transports idente Verpflichtungen einfordert. Für Spediteure wäre es praktikabler, wie von der EU-Kommission vorgeschlagen nur den direkten Geschäftspartner zu überprüfen und nicht sämtliche Lieferanten entlang der gesamten Lieferkette.

Erhebliche Rechtsunsicherheit

Im Zentralverband gibt es im Ressort Green Logistics bereits eine Arbeitsgruppe, die sich gemeinsam mit dem Ressort Recht & Versicherung mit dem Thema Nachhaltigkeitsberichterstattung beschäftigt. Peter Umundum: „Es herrscht Rechtsunsicherheit, da sowohl die österreichische Umsetzung der alten Regelung als auch die rechtsverbindlichen Vorgaben der neuen EU-Regelung fehlen.“

Derzeit laufen die Verhandlungen, und mit der Verschiebung der Einführung eröffnet sich ein zeitlicher Spielraum, um entsprechende Anpassungen vorzunehmen. Die Transportwirtschaft hat ein großes Bewusstsein für Nachhaltigkeit und Lieferkettensicherheit. „Es braucht trotzdem den Fokus auf Tier 1, also die direkten Zulieferer. Andernfalls eröffnet sich der Logistik eine nie enden wollende Aufgabe, die weder administrativ noch praktisch sinnvoll bearbeitet werden kann“, stellt Peter Umundum klar.

In der Speditionswirtschaft ist die Bereitschaft zur Entwicklung von grünen, nachhaltigen Logistikkonzepten nach wie vor sehr groß. Bei der Umsetzung diverser Maßnahmen und Vorgaben braucht es jedoch realistische Vorgaben, die von den Unternehmen auch in der Praxis umgesetzt werden können. ■



Reduzierte Förderungen bremsen **MOBILITÄTSWENDE**

Emissionsfreie Lkw werden zwar weiterhin staatlich gefördert, jedoch mit deutlich reduzierten Fördersätzen. Sinnvoll wäre eine Mautbefreiung für CO₂-freie Nutzfahrzeuge

Rund 70 Prozent aller Güter in Österreich werden mit Lkw transportiert. Um die Logistikwirtschaft zu animieren, mehr CO₂-freie Nutzfahrzeuge zu beschaffen, wurde von der Vorgängerregierung im Jahr 2023 das Förderprogramm ENIN aufgelegt. In der Verkehrswirtschaft stieß die Förderung bisher auf großes Interesse, mehr als 420 Projektanträge wurden seit Beginn des Programms eingereicht und dadurch 5.412 neue Lkw beschafft. Das belegt, wie gut das ENIN-Programm funktioniert.

Mit der Fortführung wird auch eine Förderung der Logistikbranche erfüllt. „Allerdings werden die Fördersätze reduziert, was für die Lkw-Flottenbetreiber spürbar schmerzhaft ist“, betont Matthias Hofmann, Leiter Arbeitsgruppe Green Logistics im Zentralverband Spedition & Logistik (ZV), „wir Logistiker sind bereit, unseren Teil zur Mobilitätswende beizutragen, benötigen aber weiterhin Unterstützung, um mit den Mehrkosten umgehen zu können.“

Hier ein komprimierter Überblick über die derzeit aktuelle Fördersituation:

- Für N1-Lkw stehen Gesamtfördermittel von fünf Millionen Euro zur Verfügung, wobei die maximale Förderung bei zwei Millionen Euro liegt. Kritisch gesehen wird von den Logistikern der Umstand, dass hier gegenüber 2024 der Fördersatz von 36 auf 14 Prozent der Anschaffungskosten reduziert wurde.



Wir Logistiker sind bereit, unseren Teil zur Mobilitätswende beizutragen, benötigen aber weiterhin Unterstützung, um mit den Mehrkosten umgehen zu können.“

Matthias Hofmann
Leiter ZV-Arbeitsgruppe Green Logistics

- Bei Lkw der Klassen N2 und N3 stellt die öffentliche Hand 57 Millionen Euro zur Verfügung. Auch hier wurde der Fördersatz von ursprünglich 80 auf 60 Prozent der Mehrkosten für CO₂-freie Lkw verringert.
- Ebenfalls gesenkt wurden die Förderungen für Sonderfahrzeuge der Klassen N2 und N3. Hier liegt das neue Fördervolumen bei 18 Millionen Euro und die maximale Förderung bei sieben Millionen Euro. Das entspricht einer Reduktion des Fördersatzes von 80 auf 60 Prozent.
- Bei allen genannten Fahrzeugkategorien wird die dazugehörige Lade- bzw. Betankungsinfrastruktur mit jeweils 40 Prozent gefördert.

Um in Zukunft noch mehr CO₂-freie Lkw auf österreichische Straßen zu bringen, braucht es weiterhin tatkräftige Anschubfinanzierungen durch das ENIN-Förderprogramm. Der Anschaffungspreis eines Elektro-Lkw ist um das Drei- bis Fünffache höher als der eines herkömmlichen Diesel-Lkw. Eine indirekte Fördermöglichkeit wäre etwa, CO₂-freie Nutzfahrzeuge von der Lkw-Maut zu befreien. Auch die Wegkostenrichtlinie könnte adaptiert werden. „Das wäre ein weiterer wichtiger Impuls in Richtung umweltfreundlicher Straßengüterverkehr“, so Hoffmann. Zum Vergleich: Die neue deutsche Bundesregierung hat steuerliche Erleichterungen für E-Lkw und Fördermaßnahmen für eine Wasserstoff-Infrastruktur in ihr Regierungsprogramm aufgenommen. ■

360°-Logistik



**alles aus
einer Hand!**

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

Together in motion.

MAGAZIN

» NEWS LANDVERKEHRE

MAUT-RICHTLINIE

EU will E-Lkw attraktiver machen

Die EU-Kommission schlägt eine Verlängerung der Lkw-Maut-Ausnahmen bis Mitte 2031 vor. EU-Länder mit Lkw-Mautsystemen dürfen demnach den Teil-Mautsatz Infrastruktur für Null-Emissions-Fahrzeuge bis zum 30. Juni 2031 stark ermäßigen oder überhaupt vollständig erlassen. Einen entsprechenden Gesetzesvorschlag zur Änderung der Wegekostenrichtlinie (Eurovignetten-Richtlinie) hat die EU-Kommission vorgelegt. Die bisherige Regelung sieht vor, dass die Ausnahmen Ende dieses Jahres auslaufen sollen. Dem neuen Gesetzesvorschlag müssen EU-Parlament und EU-Ministerrat noch zustimmen.



DRAGHI-REPORT

Funktionierende Verkehrsnetze als Wettbewerbsfaktor

Er umfasst 328 DIN-A4-Druckseiten und analysiert, wie die EU in Zukunft ihre Wettbewerbsfähigkeit gegenüber den großen Wirtschaftsmächten USA und China behaupten kann: Der Draghi-Report schlug bei seiner Präsentation reichlich Wellen. Auf den Seiten 205 bis 218 ist im Detail nach-



zulesen, welche verkehrspolitischen Schwerpunkte die EU-Kommission bis 2029 setzen sollte. Den Verkehrssektor benennt Draghi als vorrangigen Sektor für den Übergang der EU zu einer Netto-Null-Wirtschaft, ist er doch verantwortlich für ein Viertel aller CO₂-Emissionen der EU. „Der Verkehr ermöglicht den Wohlstand in anderen Wirtschaftszweigen“, heißt es in dem Bericht, „gut funktionierende Verkehrsnetze und mit ihr verbundene Industrien sind entscheidend für die Wettbewerbsfähigkeit der EU.“

ERSPARNIS

Wirtschaftlich Fahren lohnt sich

Lkw-Fahren ist nicht gleich Lkw-Fahren: Das oberste Ziel ist eine wirtschaftliche Fahrweise, die mit dem sogenannten Wirtschaftlichkeitsfaktor ermittelt wird. Soll heißen: Fahrgeschwindigkeit, dividiert durch den Spritverbrauch, ergibt diesen Faktor. Wird ein Lkw mit durchschnittlich 51 km/h gefahren und werden dabei 46 Liter Diesel pro 100 km verbraucht, ergibt das einen nicht sehr günstigen Faktor von 1,10. Ganz wichtig beim wirtschaftlichen Lkw-Fahren ist der Reifendruck: Mindestens einmal im Monat sollte dieser geprüft werden. Hier liegt das Geld auf der Straße: Ist er zu gering, steigt der Treibstoffverbrauch massiv. Ist der Reifendruck bei einem 40-Tonnen-Lkw mit fünf Achsen und zwölf Reifen nur um zwei bar zu gering, werden auf einer 100 Kilometer langen Fahrt 1,5 Liter zusätzlicher Diesel verbraucht. Bei einem Fuhrpark von beispielsweise 30 Lkw sind das 135 Liter mehr Spritbedarf. Auf das Jahr umgelegt würde das die Treibstoffkosten um genau 50.355 Euro in die Höhe treiben.



Österreich ist **EU-SPITZENREITER** bei Lkw-Maut

Höchste Mauttarife, größte Erhöhung 2025: Nirgendwo in der EU ist die Lkw-Maut teurer als in Österreich. Der Zentralverband fordert eine Befreiung für E-Lkw und rechtzeitige Ankündigung von Erhöhungen.

Österreich „glänzt“ in der EU nicht nur mit den bisher schon höchsten Lkw-Mautsätzen, es hat 2025 die Lkw-Maut gleich noch einmal um 12,4 Prozent erhöht. Das ist die höchste Anhebung aller EU-Länder, wie die europäische Straßentransportunion IRU in einem Monitoring festgestellt hat.

Zum Vergleich: In Schweden lag die Anhebung der Lkw-Maut bei bescheidenen zwei Prozent, in Lettland wurde sie Anfang dieses Jahres sogar um 1,5 Prozent reduziert.

Für die heimische Logistikbranche ist die abermalige Erhöhung zu Beginn dieses Jahres herausfordernd, auch wenn die Maut in der Regel an den Markt weitergereicht wird. Die Logistiker sehen die hohe Lkw-Maut als wettbewerbsbehindernd und appellieren regelmäßig an die Adresse des Verkehrsministeriums: Die Mauterhöhung sollte spätestens bis September für das nächstfolgende Jahr

kommuniziert werden, nicht erst einige Tage vor Jahresende, wie das in der Vergangenheit immer wieder geschehen ist.

Die Mauttarife wurden in Österreich mit Ausnahme des Jahres 2024 in den vergangenen Jahren jährlich zumindest um die durchschnittliche Inflation erhöht. Eine reelle Notwendigkeit gibt es dafür nicht, diese automatisierten jährlichen Erhöhungen sind aber im Bundesstraßen-Mautgesetz vorgesehen. Faktum ist: Neben der Mauterhöhung ist zu Beginn dieses Jahres auch der CO₂-Preis auf 55 Euro pro Tonne gestiegen, wodurch sich die Treibstoffpreise für Lkw weiter verteuert haben.

Aus dem Zentralverband Spedition & Logistik gibt es eine klare Ansage: „Wir werden in diesem Land am meisten belastet.“ Daher fordert Nico Puhl, Leiter Arbeitsgruppe Landverkehre Europa, schon jetzt: „Bis 2031 sollte die Maut für Elektro-Lkw auf null reduziert werden.“



Bis 2031 sollte die Maut für Elektro-Lkw auf null reduziert werden.

Nico Puhl
Leiter ZV-Arbeitsgruppe
Landverkehre Europa



Schiene und Straße droht eine **ZERREISSPROBE**

Am Brenner und an der Tauern-Autobahn haben umfangreiche Straßen-sanierungsarbeiten begonnen. Das schränkt den Güterverkehr erheblich ein. Über Jahre anhaltende Behinderungen sind zu befürchten.

Genau 48 Stahlbetonpfeiler sind es, auf denen der europäische Straßenverkehr ruht: Mit Höhen zwischen 15 und 55 Metern tragen sie die sogenannte Luegbrücke südlich des beschaulichen Tiroler Dorfs Gries am Brenner. Wenige Kilometer von der italienischen Grenze entfernt schafft die Brücke der Brennerautobahn A13 eine für ganz Europa wichtige straßenseitige Infrastrukturverbindung zwischen Nord und Süd. Eben diese Betonpfeiler sind in die Jahre gekommen und nicht mehr reparierbar, daher müssen neue Pfeiler her,

eine Sanierung im großen und kostspieligen Stil steht an.

Nicht nur die Brenner-Route ist für Europa wichtig, sondern auch die Tauern-Achse, wo ebenfalls dringende Sanierungsarbeiten im Tauern-Straßentunnel notwendig sind. Da die Sanierung der Luegbrücke nicht mehr möglich ist, muss sie abgetragen und durch eine neue ersetzt werden. Bauzeit voraussichtlich zwei bis drei Jahre, Kostenpunkt rund 300 Millionen Euro.

Das besondere Problem am Brenner: Die Autobahn ist während der Bauzeit nur einspurig befahrbar – für den Lkw-Verkehr bedeutet das Ungemach. Der Brenner ist die Alpenroute für den europäischen Lkw-Verkehr schlechthin, und Tausende mit wichtigen Versorgungsgütern beladene Lkw queren jährlich Tirol. 2,4 Millionen Lkw waren es im Vorjahr über die Brenner-Autobahn, auf der Tauern-Route waren es rund 1,3 Millionen.

Behinderungen in Bayern

Dazu kommt, dass auch in Deutschland auf dem wichtigen Autobahnteilstück Rosenheim-Salzburg die Baumaschinen auffahren und den Abschnitt auf drei Spuren ausbauen werden. Während der Bau-phase steht hier nur eine Fahrspur zur Verfügung. Der Beginn des Straßenbauvorhabens in Bayern ist noch offen. Ein weiteres Nadelöhr, das den Lkw-Verkehr massiv einzuschränken droht.

„Auf die Logistikbranche kommen harte Zeiten zu“, befürchtet Nico Puhl, Leiter der Arbeitsgruppe Landverkehre im Zentralverband Spedition & Logistik (ZV). Transportzeiten werden sich verlängern und die Transportkosten für die Logistiker und deren Kunden schmerzhaft erhöhen. Zudem könnte es auch zu Engpässen beim verfügbaren Laderaum kommen.



Die Logistikbranche fordert daher im Interesse der Versorgungssicherheit eine Koordination der Baustellenplanung zwischen Asfinag, ÖBB und den Nachbarländern von Österreich. Gleichzeitig zeigt man sich zufrieden darüber, wie sehr sich die Infrastrukturbetreiber um die Instandhaltung der hochwertigen Verkehrsinfrastruktur bemühen. Um Versorgungsengpässe und Chaos zu vermeiden, fordert der ZV während der Bauphasen eine Aufhebung des Nachtfahrverbots für Lkw zwischen 22 und fünf Uhr. Kritisch sieht man beim ZV auch die von der Asfinag teilweise geplanten Lkw-Fahrverbote, weil sie die Versorgungssicherheit einschränken. Puhl: „Eine zeitgleiche bzw. überlappende Sperrung oder Einschränkung des Lkw-Verkehrs würde die schon jetzt angespannte Situation sowohl auf der Brenner- als auch Tauern-Achse massiv verschärfen.“

Gebremste Bahn

Sowohl in Österreich als auch in Deutschland wird im Bahnbereich umfangreich ausgebaut. So werden im kommenden Jahr einige Eisenbahnbrücken abgerissen und neu gebaut. Konkret betrifft es die

Bahnstrecken Nürnberg-Regensburg, Obertraubling-Passau, München-Rosenheim und Rosenheim-Salzburg sowie die Verbindung über das Deutsche Eck.

Die Streckensperren bedingen teilweise weite Umleitungsverkehre, beispielsweise über Prag nach Wien. Das sind zusätzliche 900 Kilometer und zehn Stunden Fahrzeit mehr. Das schlägt sich auf die Kosten und Transportqualität nieder und belastet die Logistikbranche einmal mehr. Die Rail Cargo Group, der Güterkonzern der österreichischen Bundesbahnen ÖBB, schätzt, dass sie ab 2026 im Güterverkehr infolge der zahlreichen Bauarbeiten in Deutschland nur 80 Prozent ihrer Güterzüge planmäßig in Europa abfahren kann. Puhl: „Weniger Güterzüge können bedeuten, dass Warentransporte auf die Straße verlagert werden und möglicherweise nach Ende der Bauarbeiten nicht mehr im gleichen Umfang auf die Schiene zurückkommen.“ Gleichzeitig entsteht mehr Lkw-Verkehr auf dem bestehenden Straßennetz mit der Folge, dass auf den Straßen ebenfalls Engpässe drohen.



**Auf die
Logistikbranche
kommen harte
Zeiten zu.**

Nico Puhl, Leiter ZV-Arbeitsgruppe
Landverkehre Europa

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



Dringend: Alternative LADEINFRASTRUKTUR braucht das Land

Die Dekarbonisierung kann nur gelingen, wenn sie technologieoffen und realistisch vorangetrieben wird. Dazu braucht es die entsprechende Infrastruktur für alternative Treibstoffe.

Beinahe drei Viertel des gesamten Güterverkehrs werden mit dem Lkw abgewickelt. Daran wird sich so schnell nichts ändern. Um die grüne Transformation des Lkw-Verkehrs voranzubringen, braucht es neben verschiedenen öffentlichen Fördermaßnahmen auch eine ausreichende Ladeinfrastruktur für alternative Treibstoffe. Die EU hat dazu schon 2023 die sogenannte AFIR-Verordnung (Alternative Fuels Infrastructure Regulation) verabschiedet, in der festgeschrieben ist, was in diesem Bereich EU-weit passieren soll, damit der Pkw- und der Lkw-Verkehr dekarbonisiert werden können.

In der AFIR-Verordnung ist etwa vorgesehen, dass bis 2025 Ladestationen für schwere Nutzfahrzeuge mit einer Ladeleistung von mindestens 350 kW alle 60 Kilometer entlang dem TEN-V-Kernnetz und alle 100 Kilometer entlang dem TEN-V-Gesamtnetz errichtet werden sollen. Bis 2030 soll

eine vollständige Netzabdeckung erreicht werden. Bis 2030 sollen zudem Wasserstofftankstellen, die sowohl Pkw als auch schwere Lkw versorgen, in allen städtischen Knoten und alle 200 Kilometer entlang des TEN-V-Kernnetzes errichtet werden.

Es braucht eine flächendeckende Lade- und Tankinfrastruktur. „Die EU-Vorgaben erscheinen uns Logistikern viel zu wenig ambitioniert“, spricht Nico Puhl, Leiter Arbeitsgruppe Landverkehr im Zentralverband Spedition & Logistik, Klartext. In Österreich verfolgt die Asfinag bereits konsequent ein Ausbaukonzept im Sinne der AFIR-Verordnung mit Zeithorizont 2035. Bis 2030 soll es auf den Autobahnen und Schnellstraßennetzen 1.300 Ladepunkte geben, 3.000 bis 2035. An diesen Zapfsäulen soll zu 100 Prozent Strom aus erneuerbaren Energiequellen kommen, und der Zugang wird für alle Konsumenten offen sein, verspricht die Asfinag.

Bis 2030 soll es auf allen Rastplätzen Lkw-Ladestationen mit Schnelllademöglichkeit von mindestens 350 kW bis 1 MW geben. Über-Nacht-Laden soll mit mindestens 100 kW gesichert sein, ein Ladepplatz kann im Voraus reserviert werden. Es ist gut, was in Österreich passiert, doch nicht weniger wichtig ist, was in den Nachbarländern in ganz Europa geschieht. Puhl: „Ohne ein dichtes Netz von Ladestationen für Lkw – Stichwort Megawatt Charging – ist eine Investition in einen batteriebetriebenen Schwer-Lkw nicht darstellbar.“

Nicht klar ist derzeit, wie sich die Infrastruktur in den östlichen EU-Ländern entwickelt und ob dort bis 2030 ausreichend Ladestationen vorhanden sein werden. Aus Sicht des ZV ist es wichtig, dass nicht auf Wasserstoff als Treibstoff vergessen wird, denn die Lkw-Betankung damit bringt einige Vorteile mit sich. ■





Transatlantic Express: Ihr direktes Tor in die USA

Nutzen Sie unsere neuen Direkt-LCL-Dienste nach New York und Charleston.

Der LCL-Service richtet sich speziell an Sendungen, die keine volle Containerladung erfordern. Vertrauen Sie auf unsere Expertise und erleben Sie, wie nahtloser Transport Grenzen überwindet und neue Möglichkeiten schafft.

Kontaktieren Sie unsere LCL Export Experten, unter knat.ex@kuehne-nagel.com.

RANKING

Führungswechsel: Istanbul ist Europas neuer Aircargo-Hub Nummer eins

Frankfurt war viele Jahre das wichtigste Luftfrachtdrehkreuz in Europa. Doch 2024 hat sich Istanbul auf Platz eins geschoben, Frankfurt und Paris rangieren auf dem zweiten bzw. dem dritten Platz. Auf dem Flughafen Istanbul wurden im Vorjahr beinahe zwei Millionen Luftfrachttonnen umgeschlagen. Das geht aus der Statistik der europäischen Luftfrachtverbands ACI Europe hervor, der jährlich ein Ranking der wichtigsten Aircargo-Airports in Europa durchführt. Istanbul hat 2024 bei Luftfracht um 24 Prozent zugelegt, Frankfurt um rund sieben und Paris rund drei Prozent. Wien hat es dank Plus von 21 Prozent gegenüber dem Vorjahr gerade noch unter die top 20 geschafft. Den stärksten Zuwachs mit 66 Prozent verzeichnete Budapest (Rang 19). In Budapest wurde in den vergangenen Jahren viel frachtseitig investiert, zudem profitiert der Airport von der wachsenden Automobilindustrie im Land.

MODERNISIERUNG

Lufthansa Cargo baut Drehkreuz Frankfurt im großen Stil aus

Mit einem Investment von rund 600 Millionen Euro modernisiert Lufthansa Cargo sein Frachtdrehkreuz LCC am Frankfurter Flughafen. LCC läuft seit der Inbetriebnahme 1982 ununterbrochen im 24-Stunden-Betrieb an sieben Tagen in der Woche. Die Modernisierung umfasst die schrittweise Erneuerung aller zentralen Funktionen bis 2030. Dazu gehören Frachtabfertigungshallen, Lager- und Fördertechnik, Gebäudetechnik, Verwaltungsgebäude und IT-Anlagen. Mit einer Gesamtfläche von rund 330.000 Quadratmetern, was etwa 46 Fußballfeldern entspricht, ist es einer der größten Luftfracht-Hubs in Europa. Lufthansa Cargo führt das Ausbauprojekt im laufenden Betrieb durch, die Bauarbeiten finden abschnittsweise statt, sodass die täglichen Abläufe ungestört weitergeführt werden können.



INITIATIVE

Neues Gremium lobbyiert IATA- und FIATA-Interessen

Die IATA und die Spediteurverbände von Österreich, Deutschland, der Schweiz und Luxemburg haben Anfang dieses Jahres mit dem IATA Local Consultative Council (LCC) ein neues Gremium geschaffen, über das sie ihre nationalen Interessen auf IATA- und FIATA-Ebene kommunizieren wollen. Dem LCC gehören 22 paritätisch ausgewählte Vertreter aus diesen vier Ländern an, und seitens des Zentralverbandes Spedition & Logistik zeigt man sich zufrieden mit dieser Initiative, weil damit eine Ad-hoc-Taskforce vorhanden ist, die die Bedürfnisse der Luftfrachtspediteure in den vier Ländern unterstützt.



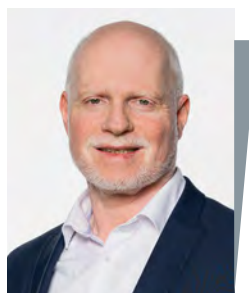


Air Cargo: Flughäfen **WIEN** und **LINZ** heben ab

Auf und Ab am Himmel: Der Flughafen Wien profitiert vom Boom asiatischer Onlinehändler, Graz leidet unter der Flaute der Automobilindustrie.

Auf den heimischen Flughäfen hat sich das Luftfrachtgeschäft im Vorjahr unterschiedlich entwickelt. In Wien und in Linz stiegen die Frachtmengen deutlich, Graz befand sich leicht im Sinkflug. In Salzburg hielt man auf dem Niveau von 2023. Der große Gewinner des vergangenen Jahres ist die Wiener-Flughafen-Gruppe mit insgesamt knapp mehr als 322.000 umgeschlagenen Luftfrachttonnen. Davon entfielen auf den Standort Wien 297.000 Tonnen, auf Malta Airport 22.000 Tonnen.

Die Rückkehr großer Airlines aus Asien, mit denen die Belly-Kapazitäten von und nach Wien erhöht wurden, brachten den Zuwachs. Volumenbringer war aber auch das ständig steigende E-Commerce-Geschäft, konkret die massiv steigenden Importe von fernöstlichen Onlinehändlern. Gut angenommen wird das Pharma-Handling-Center, das allen Airlines am Wiener Flughafen zur Verfügung steht. Die hier disponierten Mengen erhöhten sich 2024 mit 4.000 Tonnen um mehr als 15 Prozent gegenüber 2023. VIE ist einer der wenigen Airports in der CEE-Region, die eigene Kompetenzzentren für Pharma- und Medizinfracht anbieten. Rund 70 Prozent der Wiener Fracht wurden geflogen, der Rest entfiel auf Road-Feeder-Services. VIE ist für Nurfachter-Dienste attraktiv: Cargolux, UPS, Fedex, Korean Air Cargo



Die Luftfrachtmengen in Wien und in Linz stiegen im Jahr 2024 deutlich.

Franz Braunsberger
ZV-Präsidiumsmitglied

und Asiana Airlines kommen mit reinen Frachtmaschinen nach Wien, was den Standort aufwertet.

Linz mit 20 Prozent Plus

Frachtseitig gut abgeschnitten hat der Linzer Flughafen Hörsching, wo beinahe 53.000 Tonnen umgeschlagen wurden – um 20 Prozent mehr als im Jahr zuvor. Und dass trotz geopolitischer Unwägbarkeiten und schwieriger wirtschaftlicher Rahmenbedingungen wie etwa hoher Lagerbestände, steigender Inflation und Zinsen. Vom gesamten Frachtvolumen entfielen 15.000 Tonnen auf geflogene Fracht (+25 Prozent) und 38.000 Tonnen auf Road Feeder Services RFS (+17 Prozent).

Graz im Minus

Auf dem Grazer Flughafen Thalerhof GRZ kam Fracht nicht so recht vom Fleck, das Volumen fiel mit 18,6 Tonnen um vier Prozent gegenüber dem Jahr zuvor zurück. Hauptgrund: der Rückgang in der für die Steiermark wichtigen Automobilbranche. Luftfracht von und nach Graz spielt sich derzeit nur im Rahmen von RFS ab, und das Geschäft wickeln Swissport und die Cargo Community verschiedener Spediteure als Partner des Flughafens ab. ■

Starke Konkurrenz: **EUROPA** fällt am Himmel zurück

Europa und auch Österreich müssen sich im Luftfrachtgeschäft gegenüber außereuropäischen Mitbewerbern behaupten.

Die Dimension ist beeindruckend: Jeden Tag fliegen Waren im Wert von 18 Milliarden US-Dollar per Luftfracht rund um den Globus. Luftfracht ist also essenziell bei der Versorgung mit wichtigen Gütern. Die Mehrheit der Fracht fliegt in den Laderäumen von Passagierflugzeugen. Über 55 Prozent waren Anfang dieses Jahres, dieser Anteil ist seit 2024 gegenüber dem Jahr zuvor nochmal um 1,3 Prozent gewachsen.

Paket-Boom

Das Wachstum in der Luftfracht resultiert in erster Linie aus dem Paketfrachtgeschäft, E-Commerce ist der große globale Treiber. Bis 2027 werden weltweit Pakete im Wert von 8.000 Milliarden US-Dollar (!) pro Jahr transportiert werden, besagen aktuelle Prognosen. Allerdings: Der Weltmarktanteil Europas bei der Luftfracht beträgt vergleichsweise bescheidene 21 Prozent. Im Luftfrachtbereich fällt Europa mit einem Kapazitätswachstum von nur 3,5 Prozent im weltweiten Vergleich deutlich zurück. So auch in Österreich, wie aus Zahlen der Statistik Austria hervorgeht. Die düstere Prognose: Europa verliert an Boden – und Österreich besonders.

Die Gründe dafür liegen in sinkenden Exporten und geringerer Kaufkraft in Europa. Dazu kommt,



Luftfracht ist weit mehr als Logistik – sie ist ein globaler Wirtschaftsmotor, der Europa antreibt und gleichzeitig herausfordert.

Rudolf Soucek
Leiter Arbeitsgruppe Luftfracht

dass ein großer Teil der Luftfracht von nicht-europäischen Fluggesellschaften von und nach Europa transportiert wird. Unter den international Top-14-Cargo-Airlines finden sich mit Cargolux und Lufthansa Cargo nur mehr zwei europäische Fluggesellschaften. Dafür sind mit Emirates, Qatar Airways und Turkish Airlines gleich drei starke Mitbewerber im Ranking vertreten, die global kräftig Flagge zeigen.

Ungleicher Wettbewerb

Das liegt auch daran, dass Europa den Luftverkehr zunehmend einseitig belastet und diese Belastungen für Nicht-EU-Fluggesellschaften, wenn überhaupt, oft in deutlich niedrigerem Ausmaß kostenwirksam werden. Nur EU-Fluggesellschaften müssen CO₂-Emissionszertifikate kaufen. Und selbst wenn es der EU ausnahmsweise gelingen sollte, Nicht-EU-Fluggesellschaften am Tankering zu hindern und zum Kauf von Kerosin mit SAF-Quote zu bringen, wird das nur bis zum ersten Umsteige-/Umladeflughafen möglich sein. Fazit aus Sicht der heimischen Luftfrachtbranche: Luftfracht ist eine wichtige Lifeline für Europa. Und diese sollte nicht in die Hände außereuropäischer Fluggesellschaften gelegt werden. Daher ist EU-politischer Handlungsbedarf gegeben. ■

Wohin geht die Reise für Europa?



News

Wir haben da noch
eine Frage.

TREND

Werden Verlader Seefrachtspediteuren abtrünnig?

Die Zeiten, in denen Reeder Fracht jeglicher Art mit ihren Schiffen einfach von Hafen zu Hafen beförderten, sind vorbei. Seit Jahren verstärkt sich der Trend, dass Reedereien längst nicht mehr nur Schifffahrt betreiben, sondern die gesamte Supply Chain im Auge haben und die Regie in der Transportkette bis zu den Kunden im Hinterland übernehmen wollen. Dieser Trend könnte sich verstärken, weil Verlader heute den direkten Kontakt mit den Reedereien häufiger suchen als in vergangenen Zeiten, weiß man im Kreis der österreichischen Reederei-Agenten. Doch dabei gilt es, klarzustellen: Nicht die Reeder gehen aktiv auf potenzielle Verlader im Hinterland zu, es sind letztere, die initiativ werden und mit ihren Wünschen nach Direktkontakten auf Reeder zugehen. Gleichzeitig sind aber auch Reeder auf Einkaufstouren unterwegs, kaufen sich bei Speditionen, Bahngesellschaften und Warehouse-Kapazitäten im Hinterland ein und bauen so ihre Netzwerke aus. In Österreich ist dieser Trend aber noch nicht so stark spürbar wie in anderen europäischen Ländern, zumal sich hierzulande die Spediteure im Seefrachtgeschäft gut behaupten können, wie seitens der Reeder wohlwollend angemerkt wird.

WELTMARKT

Neue Allianzen im Seefrachtgeschäft

Eine Branche im Umbruch: Neue internationale maritime Allianzen entstehen zu einem Zeitpunkt, der für eine Branche, die von anhaltenden geopolitischen Spannungen erschüttert wird, kritisch ist. Laut Branchenportal „Alphaliner“ werden ca. 80 Prozent der weltweiten Containertransportkapazität derzeit von vier großen Reederei-Allianzen dominiert. So haben die Containerreedereien Hapag-Lloyd und Maersk in der Gemini Cooperation eine neue Zusammenarbeit angekündigt und betreiben einen Teil ihrer Flotten gemeinsam. Die weltgrößte Reederei, MSC, geht allein eigene Wege, lässt aber Kooperationen mit anderen Reedern offen. Noch kräftig Flagge auf den Weltmeeren zeigen die Premier Alliance mit den Carriern HMM, One und Yang Ming und die Ocean Alliance mit den Reedereien CMA CGM, Cosco Shipping, OOCL und Evergreen.

INTERNATIONAL

Mehr US-Einfluss am Panamakanal

Die USA dürfen nach einer Vereinbarung mit Panama Soldaten und ziviles Personal im Einzugsbereich des für die Schifffahrt so wichtigen Panamakanals stationieren.

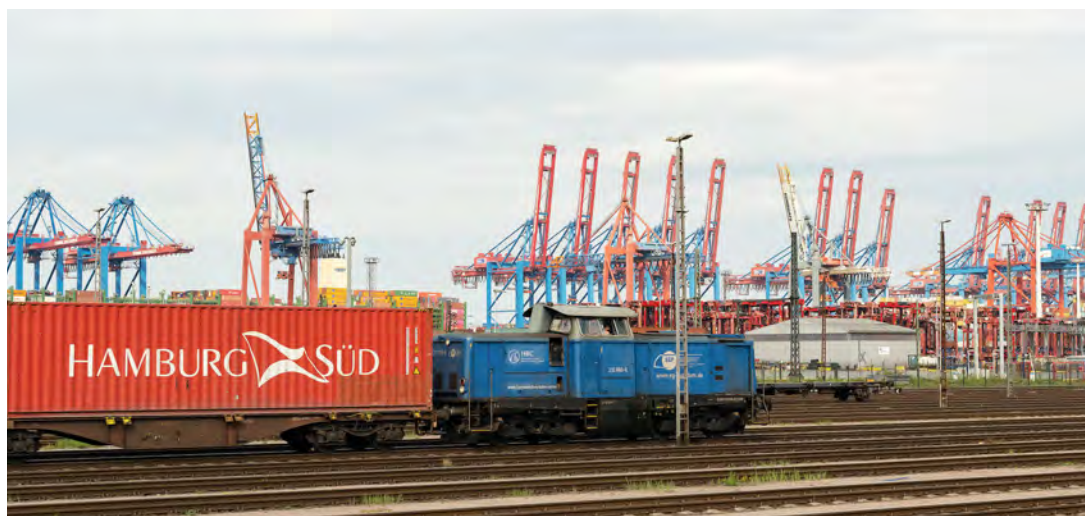
Damit erhält US-Präsident Donald Trump ein wichtiges Zugeständnis für seine Forderung nach mehr Einfluss der USA auf die wichtige Wasserstraße, die aus amerikanischer Sicht zu sehr unter chinesischem Einfluss steht, weil die beiden Häfen am Kanal vom chinesischen Hafenbetreiber CK Hutchison betrieben werden, was Trump ein Dorn im Auge ist. Amerika hatte den Kanal Ende des 19. Jahrhunderts erbaut und zunächst betrieben, seit 1999 ist Panama für den Kanal verantwortlich.





Seehäfen leiden unter **KONSUMFLAUTE** und **ZOLLSTREIT**

Über die für Österreich wichtigen Überseehäfen kam im Vorjahr weniger österreichische Ladung. Die Südhäfen verloren stärker als die Nordhäfen.



Inflation, verhaltene Konsumnachfrage und die unberechenbare US-Handelspolitik haben Auswirkungen auf die heimische Export- und Importwirtschaft: Die Frachtmengen sinken. Vor allem die Südhäfen mussten Rückgänge verzeichnen. Über sie kam 2024 um zwölf Prozent weniger Österreich-Ladung, über die Nordhäfen um sechs Prozent weniger. Verlierer des Jahres ist der Schwarzmeehafen Constanța, wo die Importe nach Österreich auf null gefallen sind und die Exporte gerade einmal 2.447 Tonnen erreichten.

Der Hafen Koper stand dagegen in der Gunst österreichischer Verladener mit mehr als sieben Millionen Tonnen ganz oben. Die Importe via Koper waren um 4,7 Prozent auf 4,9 Millionen Tonnen rückläufig, die Exporte hingegen legten um mehr als 16 Prozent auf 2,3 Millionen Tonnen zu. Beim Container-Handling gab es ein Plus von vier Prozent auf 240.000 TEU (Zwanzig-Fuß-Standardcontainer).

Plus in Hamburg

Der Hafen Hamburg kann sich seit Langem rüh-

men, der wichtigste Containerhafen für Österreich zu sein. Mehr als 308.000 TEU wurden im Vorjahr über die Kaikanten abgefertigt, um beinahe fünf Prozent mehr als im Jahr zuvor (Exporte plus fünf Prozent, Importe minus zehn Prozent). Der Elbehafen ist ein Eisenbahnhafen, sprich, das Gros der Güter wird auf der Schiene von und nach Hamburg transportiert. Wöchentlich verkehren mehr als 100 Güterzüge zwischen Hamburg und Österreich.

Im Rotterdamer Hafen wurden im Vorjahr 1,8 Millionen Tonnen österreichische Güter umgeschlagen, um 10,7 Prozent weniger als im Jahr zuvor. Auch beim Container-Umschlag setzte sich der Rückgang nach 2023 auch 2024 fort, und zwar um elf Prozent auf knapp 65.000 TEU.

Gut lief es für den Hafen Triest. Mit einem Österreich-Aufkommen von 836.000 Tonnen wurde ein Plus von 13 Prozent gegenüber 2023 erreicht. Die Importe erhöhten sich um beinahe 15 Prozent und die Exporte um beinahe zehn Prozent. Auch das Container-Handling stieg um sieben Prozent auf mehr als 60.000 TEU.



Wöchentlich verkehren mehr als 100 Güterzüge zwischen Hamburg und Österreich – und vice versa.

Alexander Winter
ZV-Präsidiumsmitglied

GEFÄHRLICHER KANAL und leere Boxen belasten die Logistik



Auch wenn der Handel zwischen Asien und Europa im Fokus steht, darf der Trade von und nach Amerika nicht außer Acht gelassen werden.

Michael Hoffmann
Leiter Arbeitsgruppe Seefracht
ZV Spedition & Logistik

Unsichere Zeiten: Die Schifffahrt durch den Suez-Kanal ist derzeit tabu. Reeder müssen den viel längeren Weg um Afrika nehmen, was Zeit und Geld kostet. Zusätzlich müssen leere Container von West nach Ost transportiert werden, weil der Handel aus dem Gleichgewicht ist.

Für die Reeder herrschen derzeit unsichere Zeiten. Da ist nicht nur der neue amerikanische Protektionismus, der viele Reeder herausfordert, sondern auch die Unsicherheiten in einzelnen Fahrtgebieten. Der Suez-Kanal als wichtiges Nadelöhr für die Weltschifffahrt zwischen Asien und Europa ist derzeit beeinträchtigt, weil die Sicherheit für die Schiffe am Roten Meer nicht gewährleistet ist. Reedereien disponieren die meisten Schiffe um Afrika herum, was eine deutlich längere

Fahrzeit mit sich bringt, Lieferketten durcheinander wirbelt und zudem zusätzliche Kosten verursacht. Das längere Routing verlängert die Fahrtzeiten etwa von Asien zu Europas Nordhäfen um drei Wochen. Ein Faktum, mit dem sich Verlagerer und Logistiker wohl oder übel abfinden müssen.

Für Ägypten als Infrastrukturbetreiber des Suez-Kanals ist der Umwegverkehr ein ökonomischer Albtraum: 400.000 bis 500.000 US-Dollar pro Schiff kostet die Passage eines Schiffes, täglich passieren

in ruhigen Zeiten den Kanal 40 bis 45 Schiffe, das ergibt somit derzeit einen Einnahmefall von bis zu 20 Millionen US-Dollar pro Tag.

Exportflaute von West nach Ost

An Schiffen für die längere Fahrzeiten mangelt es nicht, die Reeder bekommen jede Menge neue Pötte in ihre Flotten. Diese ersetzen häufig ältere Modelle, da die Schifffahrt generell im Zeichen der Modernisierung steht und zunehmend auf umweltverträglichere Antriebsformen setzt. LNG, Methanol, aber auch vollelektrische Schiffe sind im Kommen. So hat die chinesische Reederei Cosco unlängst ihr erstes hochseetaugliches 700-TEU-E-Schiff vorgestellt.

Bleibt dennoch zu hoffen, dass auf die neuen Schiffe genug Ladung kommt, denn im Asien-Europa-Trade ist man von einer Paarigkeit des Geschäfts weit entfernt. Es gibt so wenig Exporte von Europa nach Fernost wie schon lange nicht mehr, und das bedeutet: Die Frachtraten nach Fernost sind extrem niedrig und liegen derzeit bei rund 100 US-Dollar pro 40-Fuß-Container. Wobei bemerkenswerter-

weise die Raten ab Europas Nordrange niedriger sind als von Europas Südhäfen wie etwa Koper oder anderen Adria-Häfen.

Gut gebucht ist Frachtraum allerdings in die umgekehrte Richtung, von Asien nach Europa. Hier liegen die Frachtraten stabil bei 3.000 bis 4.000 US-Dollar pro 40-Fuß-Container. Dieses Ungleichgewicht führt dazu, dass in Asien die Exportcontainer fehlen und die Reeder leere Boxen für wenig Geld um Afrika herum nach Osten schippen müssen.

Amerika bitte nicht vergessen

Auch wenn der Handel zwischen Asien und Europa immer wieder im Fokus steht, darf auch der transatlantische Trade von und nach Amerika nicht außer Acht gelassen werden. In diesem Bereich hält sich das maritime Geschäft mit seiner aktuellen Ratenentwicklung stabil, wenngleich nicht abschätzbar ist, welche handelspolitischen Auswirkungen der von US-Präsident Donald Trump ausgerufene Protektionismus auf Europa noch haben wird. ■



at.globalforwarding@dhl.com



DHL GLOBAL FORWARDING

CEIV-ZERTIFIZIERTER LUFTFRACHTPARTNER FÜR LITHIUM-BATTERIEN

DHL Global Forwarding Österreich hat als erste Luftfracht-Spedition des Landes die begehrte IATA CEIV Lithium-Batterien Zertifizierung erhalten. Damit setzen wir neue Standards in der sicheren und regelkonformen Abwicklung von Lithium-Batterien – einem der dynamischsten Segmente der globalen Logistik.

- Geprüfte Sicherheit durch geschulte Fachkräfte und moderne Infrastruktur
- Rechtssicherheit & Compliance nach internationalen Vorschriften (IATA DGR, ICAO-TI etc.)
- Wettbewerbsvorteil durch unabhängige Validierung
- Vertrauensvorsprung für Kunden aus sensiblen Branchen wie E-Mobilität, Elektronik und Medizintechnik

DHL Global Forwarding – Excellence. Simply delivered.

NACHHALTIGKEIT

Mehr Pakete, trotzdem weniger Emissionen

Die deutsche Paketbranche zeigt, dass Wachstum und Klimaschutz kein Widerspruch sein müssen. Laut der aktuellen Nachhaltigkeitsstudie des Bundesverbands Paket- und Expresslogistik (BPEX) ist es der KEP-Branche gelungen, die Emissionen je Sendung seit 2016 um 22 Prozent zu senken – und das bei einem Sendungswachstum von über 35 Prozent. Ein wesentlicher Erfolgsfaktor ist der zunehmende Einsatz elektrischer Fahrzeuge. Lag deren Anteil 2016 noch bei drei Prozent, sind heute bereits 21 Prozent der genutzten Transporter elektrisch unterwegs. Neben effizienteren Transportketten trägt auch das sinkende durchschnittliche Paketgewicht von derzeit 4,6 Kilogramm zur besseren CO₂-Bilanz bei. Die größten Hebel für weitere Einsparungen liegen laut Studie im Hauptlauf sowie auf der ersten und der letzten Meile, also dort, wo Fahrzeuge auf kurzen, innerstädtischen Strecken besonders häufig zum Einsatz kommen.



TECHNOLOGIE

Personen plus Pakete: modulare Fahrzeuge als Zukunftsmodell

Das deutsche Projekt IMoGer kombiniert erstmals den öffentlichen Personennahverkehr mit der KEP-Logistik zu einem ganzheitlichen Mobilitätsansatz auf der letzten Meile (siehe Foto). Es setzt auf einen automatisierten, digitalisierten Verkehr für mehr Nachhaltigkeit und Effizienz. Im Mittelpunkt steht ein modulares Elektrofahrzeug in einem vernetzten Flottenverbund. Indem das autonom fahrende Fahrzeug für ÖPNV- und KEP-Transportbedarfe eingesetzt wird, sollen Verkehrsbelastungen reduziert, Routen effizienter geplant und bedarfsgerechte Angebote geschaffen werden. Das Projekt ist damit ein Vorreiter für automatisierte, modulare Mobilitätsangebote und schafft die Grundlage für innovative Verkehrssysteme.



ONLINE-HANDEL

Paket-Boom geht weiter

In Wien werden pro Werktag 540.000 Pakete ausgeliefert, pro Jahr ergibt sich ein Volumen von 133 Millionen Paketen. Zehn Jahre zuvor betrug das Volumen gerade einmal 53 Millionen Pakete. Das macht deutlich, welche zentrale Rolle KEP-Dienstleister im städtischen Umfeld spielen. Demnach erhält jeder Wiener Haushalt statistisch gesehen 112 Pakete pro Jahr, Firmen sogar 150 Pakete. Die Paketmenge wird in den kommenden zehn Jahren auf bis zu 250 Millionen Sendungen ansteigen – fast eine Verdopplung. Kleintransporteure sind Grundversorger: Ohne sie würden Apotheken Medikamente fehlen, den Supermärkten Lebensmittel, den Firmen eilige Dokumente und Privathaushalten bestellte Waren. Daher unterstützt die Wirtschaftskammer Wien die Arbeit der KEP-Dienstleister mit einer Reihe von Projekten und Maßnahmen für eine moderne Stadtlogistik.

„Wer nicht **DIGITALISIERT**, verliert“

Mehr Effizienz, mehr Kundenzufriedenheit, mehr Wachstum: Die digitale Transformation ist Schlüssel für die Zukunft der KEP-Branche – aber für kleinere und mittlere Betriebe auch eine Herausforderung.

Die Paketlogistikbranche durchläuft derzeit eine bedeutende Umbruchsphase, die stark durch das Vorantreiben digitaler Technologien geprägt ist. Die zunehmende Automatisierung logistischer Prozesse, die Integration von KI-gestützten Systemen und der Ausbau digitaler Kommunikationsstrukturen sind keine optionalen Weiterentwicklungen mehr, sondern eine Grundvoraussetzung für Wettbewerbsfähigkeit und erfolgreiches Agieren am Markt.

Digitale Systeme stehen daher bei den KEP-Logistikern im Fokus und sind zur Antwort auf die steigenden Marktanforderungen geworden. Sie verbessern nicht nur Transparenz und Kundenzufriedenheit, sondern gestalten auch die Abläufe effizienter. In einer Zeit, in der Fachkräfte knapp sind und die Betriebskosten laufend steigen, ist die Digitalisierung die entscheidende Stellschraube für Stabilität und Wachstum.

Themen wie beispielsweise Live-Tracking, automatisierte Sortierprozesse oder eine vollständig digitalisierte Interaktion mit den Empfängern sind längst zu Branchenstandards mutiert und beweisen ihre Vorteile. Nach dem Motto „Wer nicht digitalisiert, verliert“ akzeptiert der Logistikmarkt beinahe keine analogen Prozesse mehr. Viele kleine und



KEP-Akteure, die sich konsequent transformieren, sichern sich nicht nur operative Vorteile, sondern schaffen die Grundlage für langfristigen Erfolg.

Wolfram Senger-Weiss
ZV-Vizepräsident

mittlere Betriebe stehen daher unter Druck, nicht den Anschluss an die technologische Entwicklung zu verlieren.

Dem gegenüber eröffnen sich für digital affine Paketlogistiker jede Menge neuer Potenziale, die sich durch verbesserte Auftragslage oder durch Einsparungen bei den Prozessanläufen ergeben. „Diejenigen KEP-Akteure, die sich konsequent transformieren, sichern sich nicht nur operative Vorteile, sondern schaffen die Grundlage für langfristigen Erfolg in einem zunehmend datengetriebenen Marktumfeld“, ist Wolfram Senger-Weiss, Vizepräsident des Zentralverbandes Spedition & Logistik, überzeugt.

Verbesserte Planbarkeit

Ein zentrales Zukunftsthema der KEP-Branche ist der Einsatz von KI zur Optimierung der Logistikplanung und bei den Serviceprozessen. Entsprechende Tools verbessern beispielsweise die Planbarkeit und Steuerung von Paketflüssen erheblich oder beschleunigen den Kundenservice. Senger-Weiss: „Der technologische Wandel in der KEP-Branche ist kein Trend mehr, sondern eine strukturelle Notwendigkeit. Ohne digitale Prozesse, vernetzte Systeme und technologische Offenheit wird eine wirtschaftlich tragfähige Zukunft kaum möglich sein.“

PAKETLOGISTIKER zwischen steigenden Erwartungen und bürokratischen Hürden



Immer schneller, immer einfacher: Die Erwartungen der Onlineshopper steigen ständig. Um sie zu erfüllen, braucht es verbesserte Rahmenbedingungen, etwa im Zollbereich und bei der Genehmigung von Logistikflächen.



Es braucht gezielte Maßnahmen, um den steigenden Erwartungen der Konsumenten sowie den Herausforderungen des internationalen Versandhandels gerecht zu werden.

Rainer Schwarz
Leiter der ZV-Arbeitsgruppe KEP

In der Welt der Onlineshopper spielt es keine Rolle, wo sich der Verkäufer befindet und woher die Ware kommt: Für sie ist der länderübergreifende Versand längst selbstverständlich. Der überwiegende Teil der Onlinebestellungen in Österreich wird mittlerweile bei internationalen Plattformen getätigt, deren Logistikzentren häufig im benachbarten Ausland angesiedelt sind. Schnelle Lieferzeiten, internationale Sendungsverfolgung, einfache Rücksendungen und niedrige Versandkosten werden heute bei den Kunden bei grenzüberschreitenden Bestellungen als selbstverständlich erachtet. Die Paketlogistikbranche steht somit vor der Aufgabe, diese Erwartungen trotz nationaler Regelwerke, logistischer Komplexität und zunehmender

Nachhaltigkeitsanforderungen zu erfüllen. Das ist in der täglichen Praxis kein einfacher Job.

Besonders für Österreich als Importland im Onlinehandel ist eine leistungsfähige internationale Paketlogistik entscheidend. Sie gewinnt – sowohl für die Konsumenten als auch für den Wirtschaftsstandort Österreich – immer mehr an Relevanz, da der anhaltende Boom im E-Commerce zu einem deutlichen Anstieg des internationalen Versandvolumens geführt hat. Das sich noch weiter erhöhen wird, wie Prognosen bescheinigen. Vor allem der Einkauf auf chinesischen Plattformen spielt eine immer wichtigere Rolle.

„Aus österreichischer Perspektive braucht es gezielte Maßnahmen, um den steigenden Erwartun-

gen der Konsumenten sowie den Herausforderungen des internationalen Versandhandels gerecht zu werden“, betont Rainer Schwarz, Leiter der Arbeitsgruppe KEP im Zentralverband Spedition & Logistik. Eine durchgängige IT-Integration zwischen nationalen und internationalen Partnern ist essenziell. Einheitliche Datenformate und automatisierte Zollprozesse müssen zum Standard werden. Automatisierte Zollabwicklung und KI-gestützte Routenoptimierung werden künftig noch wichtiger, um Geschwindigkeit und Effizienz im internationalen Versand zu erhöhen. Regulatorische Rahmenbedingungen wie etwa im Zollbereich oder bei der Nachhaltigkeit müssen vereinheitlicht und vereinfacht werden. Der Dialog mit der EU und mit angrenzenden Staaten ist dabei zentral.

Mehr heimische Logistik-Flächen

Um Lieferzeiten zu verkürzen und lokale KMU zu unterstützen, sollten Lager- und Versanddienstleistungen verstärkt in Österreich angesiedelt werden. Der grenzüberschreitende Warenverkehr muss zudem klimafreundlicher gestaltet werden. Dazu

zählen CO₂-reduzierte Transportmittel, gebündelte Sendungen, alternative Zustellkonzepte und transparente Emissionsmessungen. Auf der sogenannten letzten Meile, sprich, der Paketzustellung an die Endkundschaft in Österreich, stoßen Paketlogistikunternehmen angesichts von Verkehrsbelastung, Zustellhindernissen und Personalmangel zunehmend an ihre Grenzen. Schwarz: „Damit die letzte Meile nicht zum Nadelöhr wird, braucht es seitens der öffentlichen Hand klare Impulse für den Ausbau und die Modernisierung der logistischen Infrastruktur.“

Paketboxen schlagen Paketshops

Künftig werden die Paketshop- und Paketbox-Netzwerke eine immer zentralere Rolle spielen, insbesondere im urbanen Bereich. Hier kommt es nicht nur darauf an, diese flächendeckend in ganz Österreich anbieten zu können, sondern ein Netzwerk in ganz Europa mit einheitlichen Schnittstellen und einem standardisierten Angebot zur Verfügung zu stellen. Interessanter Aspekt: Konsumenten mögen lieber Paketboxen als Paketshops. ■

LOGISTIKPROFI Für Ihr Business sind wir im Einsatz.



post.at/businesspaket

Partnerin von:



AUSTRIAN
LOGISTICS

**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. 2024 haben wir 224 Millionen Pakete transportiert – und täglich werden es mehr. Unsere starke Infrastruktur macht uns zu Ihrer starken Versandpartnerin.



ax. 50 k





ZOLLPOLITIK zwischen Steuerung und Störung

Zölle erleben aktuell eine Renaissance. Leider – denn sie sind weit mehr als nur fiskalische Instrumente. Sie beeinflussen unmittelbar die Wettbewerbsfähigkeit von Volkswirtschaften und das Gleichgewicht des internationalen Handels. Die Verunsicherung ist groß.



Die Zollpolitik ist eine sensible Gratwanderung zwischen wirtschaftlicher Steuerung und handelspolitischer Störung.

Klaus Hrazdira
ZV-Präsidiumsmitglied

In den vergangenen Jahren hat sich die Zollpolitik zunehmend von einem rein nationalen industriepolitischen Werkzeug zu einem hochsensiblen Steuerungsmechanismus innerhalb der globalen Wirtschaft entwickelt. Während multilaterale Institutionen wie die Welthandelsorganisation (WTO) auf den Abbau tarifärer Handelshemmnisse drängen, zeigen jüngste Entwicklungen in den USA die Kehrseite protektionistischer Strategien.

Der eskalierte Handelskonflikt zwischen den USA und China steht exemplarisch für eine neue Ära wirtschaftspolitischer Machtdemonstration: Nationale Interessen werden zunehmend über das Prinzip der freien Märkte gestellt – mit weitreichenden Folgen für globale Lieferketten, Investitionsentscheidungen und den internationalen Ordnungsrahmen.

Die Zollpolitik ist eine sensible Gratwanderung zwischen wirtschaftlicher Steuerung und handels-

politischer Störung. Eine Zollpolitik gilt dann als verfehlt, wenn sie nationalistische, kurzfristig orientierte Maßnahmen verfolgt, die dem übergeordneten Ziel einer global kooperativen Handelsordnung entgegenstehen. Typische Merkmale sind etwa überhöhte oder abrupt eingeführte Schutzzölle, politisch motivierte Zollerhöhungen ohne wirtschaftliche Rechtfertigung, Nichtbeachtung multilateraler Handelsverpflichtungen (z. B. WTO-Regeln) oder Instrumentalisierung von Zöllen in geopolitischen Konflikten.

Negative Folgen

Zollerhöhungen führen zu einer Reduktion des internationalen Warenaustausches, Importe werden massiv verteuert, Investitionsentscheidungen verlagert. Der Rückgang des Handelsvolumens wirkt dämpfend auf Produktivität und auf Innovation. Was daraus folgt, sind Störungen in globalen Lieferketten, geopolitische Instabilität und nicht zuletzt Misstrauen zwischen Handelsblöcken. Das globale Wachstum kommt massiv unter Druck. Zölle sind Inflationstreiber und bringen deutliche Konsumverluste, weil sie Produktionsprozesse entlang der gesamten Wertschöpfungskette verteuern.

Multinationale Unternehmen reagieren auf instabile Zollregime mit Investitionszurückhaltung bzw. -stopps, Reallokation von Produktionsstätten oder Deglobalisierungstendenzen, was langfristig Produktivitätsverluste nach sich zieht. Eine verfehlte Zollpolitik reduziert schleichend den gesellschaftlichen Wohlstand: Höhere Konsumpreise, stagnierende Einkommen und unter Druck geratene Branchen destabilisieren die soziale Balance. Damit einher gehen Kaufkraftverluste aufgrund steigender Preise für Importgüter, weniger Auswahl und Qualität auf Binnenmärkten und ein Rückgang des Realeinkommens, vor allem bei den unteren Einkommensschichten.

Welthandel minus 20 Prozent

Der zwischen 2018 und 2020 eskalierte Handelskonflikt zwischen den USA und China macht die Folgen protektionistischer Eskalation deutlich. Die Zahlen sprechen für sich: Zölle betreffen ein Warenvolumen von 700 Milliarden US-Dollar. Der bilaterale Handel ist um mehr als 20 Prozent zurückgefallen, in der Folge kam zu Produktionsverlagerungen an kostengünstigere Standorte in Südostasien. Gleichzeitig ist das Vertrauen in die WTO-Schiedsmechanismen gesunken, und es ergeben

Zölle: Sinn und Soll

Zölle sind indirekte Abgaben auf den grenzüberschreitenden Warenverkehr. Sie werden primär beim Import, in speziellen Fällen auch beim Export erhoben. Je nach Funktion lassen sich Zölle unterteilen in:

- **Schutzzölle** zum Schutz heimischer Industrien
- **Fiskalzölle** zur Generierung staatlicher Einnahmen
- **Anti-Dumping-Zölle** zur Abwehr unlauterer Handelspraktiken
- **Ausfuhrzölle** zur Kontrolle des Exports kritischer Ressourcen

Zölle dienen sowohl ökonomischen als auch strategischen Zielsetzungen. Dazu gehören der Schutz junger oder gefährdeter Industrien, die Sicherung von Arbeitsplätzen, die Steuerung der Zahlungsbilanz, die Aufrechterhaltung der nationalen Sicherheit sowie der Einsatz als handelspolitisches Druckmittel.

sich indirekte Effekte auf Drittstaaten und die gesamte Weltwirtschaft.

Die WTO, aber auch neue und reformierte Freihandelsabkommen bilden das Fundament einer offenen Weltwirtschaft. Entscheidend ist jedoch, dass solche Abkommen nicht nur effizient, sondern auch fair und inklusiv ausgestaltet werden. Die politischen Leitlinien sollten daher lauten: Keine Berufsgruppe darf durch Marktöffnungen – wie zum Beispiel Mercosur – strukturell benachteiligt werden, insbesondere nicht sensible Sektoren wie Landwirtschaft, Textilindustrie oder Kleinbetriebe. Sozialverträgliche Begleitmaßnahmen und Übergangsregelungen müssen integraler Bestandteil jedes Abkommens sein. Handelspolitik braucht Transparenz und demokratische Legitimation, um nicht nur ökonomisch, sondern auch gesellschaftlich tragfähig zu sein.

Politische Antworten

Zollpolitik darf kein Spielball geopolitischer Machtinteressen oder innenpolitischer Symbolik sein. Verfehlte, kurzfristig gedachte Maßnahmen schaden nicht nur dem internationalen Handel, sondern führen zu realen Wohlstandsverlusten. Die Politik ist aufgefordert, dem neuen Protektionismus aktiv durch ein Besinnen auf multilaterale Zusammenarbeit und mit Abschluss neuer Freihandelsabkommen entgegenzuwirken.



Zollpolitik darf kein Spielball geopolitischer Machtinteressen oder innenpolitischer Symbolik sein.

Karl Hanni
Leiter Arbeitsgruppe Zoll



Wohin geht die Reise des „OMNIBUSSES“?

Als „Omnibus“ bezeichnet die EU-Kommission Rechtsakte, die mehrere verschiedene Themenbereiche betreffen, also „Sammel-Rechtsakte“. Der EU-Omnibus betreffend Erleichterungen für Unternehmen wird aber nicht so schnell fahren wie anfänglich gedacht. Weitere Kurskorrekturen erscheinen nämlich notwendig.



Gefragt werden darf schon, warum zunächst überbordende, die EU-Unternehmen massiv belastende und in ihrer Wettbewerbsfähigkeit einschränkende Vorschriften erlassen werden, die dann erst spät abgeschwächt werden.

Peter Csoklich
ZV-Vertrauensanwalt

Als kurz nach Antritt der neuen EU-Kommission deren Präsidentin Ursula von der Leyen einen ersten „Omnibus“ ankündigte, wurde noch recht vage von Verwaltungsvereinfachungen, Entbürokratisierung und Kosteneinsparungen für europäische Unternehmen in Höhe von mehreren Milliarden Euro pro Jahr gesprochen. Mittlerweile hat die EU-Kommission Vorschläge für mehrere „Omnibusse“ vorgelegt, und jüngst brachte auch der zuständige Rechtsausschuss des EU-Parlaments Änderungsvorschläge ein, sodass eine erste Zwischenbilanz des derzeitigen Diskussionsstands gezogen werden kann.

Demnach sollen künftig nur mehr Unternehmen mit mehr als 3.000 Mitarbeitern und mehr als 450 Millionen Euro Jahres-Nettoumsatz verpflichtet sein, Nachhaltigkeitsberichte (sogenannte CSR-Reports) vorzulegen. Konzerngesellschaften sollen generell davon befreit sein, wenn die EU-Muttergesellschaft einen entsprechenden Nachhaltigkeitsbericht erstellt. Auch die Lieferketten-Sorgfaltspflichtverordnung CSDDD soll nur auf solche größeren Unternehmen anwendbar und deren Geltungsbeginn auf das Jahr 2028 verschoben werden. Die Sorgfaltspflichten sollen nur die Prüfung der unmittelbaren Vertragspartner, nicht mehr der ganzen Lieferkette erfordern.

Mehr Schutz für KMU

Weiters soll keine EU-weit vereinheitlichte zivilrechtliche Haftung bei Verstößen gegen die Sorgfaltspflichten eingeführt werden. Das bedeutet, dass den nationalen Rechtsordnungen vorbehalten

bleibt, ob beziehungsweise in welchem Umfang eine zivilrechtliche Haftung geregelt wird. Ergänzende Regelungen sollen kleine und mittelständische Unternehmen (KMU) davor schützen, von ihren „großen“ Vertragspartnern, die den Berichts- und Sorgfaltspflichten unterliegen, gezwungen zu werden, die von diesen benötigten Informationen und Daten zu liefern: Das „Passing-on“ der Verpflichtungen auf KMU soll also eingeschränkt werden.

Erleichterungen soll der Omnibus auch bei den Berichtspflichten nach der EU-Taxonomie bringen: Diese sollen wie von der EU-Kommission angekündigt „um 70 Prozent“ verringert werden. Die Verpflichtung zur Abgabe eines CBAM-Berichts (CBAM ist ein Klimaschutzinstrument der EU) soll auf Unternehmen, die mehr als 50 Tonnen pro Jahr einführen, begrenzt und die Pflicht zum Erwerb von CBAM-Zertifikaten („CO₂-Grenzausgleich“) auf das Jahr 2027 verschoben werden. Weiters sollen auch künftig Standardwerte für die „grauen Emissionen“ verwendet werden dürfen.

Vorsicht Falle

Für die Logistikunternehmen sind diese Vorschläge aber mehr als problematisch. Wird nämlich die 50-Tonnen-Grenze überschritten, tritt die Verpflichtung zur CBAM-Berichterstattung rückwirkend in Kraft. Was bedeutet: Erst am Jahresende kann daher definitiv geklärt sein, ob ein solcher Bericht zu erstatten ist – und dies selbst dann möglicherweise nicht für den Zolldienstleister, weil alle Importe eines Jahres zusammenzuzählen sind, daher auch solche, die über andere Zolldienstleister



eingeführt wurden. Wie hier ein verlässlicher und rechtzeitiger Informationsaustausch sicherzustellen ist, muss allerdings noch geklärt werden.

Nachkauf droht

Die Verschiebung der Pflicht zum Erwerb von CBAM-Zertifikaten auf das Jahr 2027 ist insofern irreführend, als 2027 dann auch die Zertifikate für 2026 quasi „nachzukaufen“ sind. Die im Jahr 2026 beginnende „Bepreisungsphase“ selbst soll nämlich nicht verschoben werden. Bedenkt man, dass nach wie vor vorgesehen ist, dass Drittstaatenunternehmen betreffend des CO₂-Grenzausgleichs nur indirekt vertreten werden können, trifft Logistikunternehmen, die Zollanmeldungen für CBAM-pflichtige Waren durchführen, daher das volle Risiko für den Erwerb von CBAM-Zertifikaten für zwei Jahre.

Auch wenn derzeit noch nicht klar ist, wie die Regelungen künftig wirklich ausgestattet sein werden, kann man aktuell bilanzieren: Die derzeit diskutierten Vorschläge gehen durchaus in die richtige Richtung. Gefragt werden darf aber schon, warum zunächst überbordende, die EU-Unternehmen massiv wirtschaftlich belastende und in ihrer globalen Wettbewerbsfähigkeit einschränkende Vorschriften erlassen werden und sie erst spät, wenn schon viele Unternehmen viele finanziellen und personellen Ressourcen in Vorbereitung auf diese Vorschriften aufgewendet haben, abgeschwächt werden. Das fördert weder die Wettbewerbsfähigkeit noch das Vertrauen in die europäischen Institutionen. Hinzu kommt, dass gerade beim CBAM aus der Sicht der Logistikbranche dringend weitere Verbesserungen erforderlich sind. ■



FIATA-Dokumente werden **DIGITALISIERT**

Die internationale Föderation der Spediteurorganisationen FIATA setzt den nächsten Schritt und startet die Digitalisierung von Dokumenten.



Die Digitalisierung des FIATA-FBLs führt bei den Spediteuren zu einer Effizienzsteigerung, denn die Automatisierung von Prozessen spart Zeit und Kosten und verringert Fehlerquellen.

Markus Walke
ZV-Präsidiumsmitglied

Vor 99 Jahren in Wien gegründet, hat sich die FIATA zu einer international bedeutsamen und anerkannten Institution für die globale Speditionswirtschaft mit Sitz in Genf entwickelt. Sie wurde mit dem klaren Ziel ins Leben gerufen, die Interessen der weltweiten Speditionswirtschaft zu fördern. Sie hat zahlreiche für die tägliche Arbeit hilfreiche Transportdokumente entwickelt, die dank Standardisierung der Dokumentation globale Transportketten deutlich erleichtern.

Weltweit anerkannter Partner

Die FIATA wird von vielen Regierungsorganisationen, Regierungsbehörden und Organisationen als prominenter Vertreter der Speditionsbranche respektiert und repräsentiert die Interessen von nicht weniger 40.000 Speditions- und Logistikunternehmen mit rund zehn Millionen Mitarbeitenden in 150 Ländern weltweit.

Der Zentralverband Spedition & Logistik in Österreich wie auch zahlreiche anderer Mitgliederverbände der FIATA weltweit haben sich wiederholt gewünscht, dass das in der täglichen Praxis so wich-

tige FIATA Bill of Lading (FBL) auch digital erstellt werden kann. Dieser Wunsch wird erfüllt, der Zentralverband Spedition & Logistik hat kürzlich mit der FIATA vertraglich vereinbart, dass die Automatisierung/Digitalisierung beim FBL-Prozess künftig möglich ist. „Die Digitalisierung des FIATA-FBLs führt bei den Spediteuren zu einer Effizienzsteigerung, denn die Automatisierung von Prozessen spart Zeit und Kosten und verringert Fehlerquellen“, betont Markus Walke, Präsidiumsmitglied des Zentralverbandes Spedition & Logistik.

Berechtigung einfach anfordern

Der große Vorteil: Daten aus dem eigenen ERP-System können ohne zusätzliche Manipulation übernommen werden. Die Digitalisierung des FBLs ist ein Pilotprojekt, und die Digitalisierung weiterer FIATA-Dokumente ist geplant. Interessierte Unternehmen bekommen von der FIATA eine digitale Identität zugewiesen und können so eine entsprechende Softwareanbindung aufbauen und in weiterer Folge Berechtigungen zum Ausstellen digitaler FBLs anfordern. ■

REGELWERK

Neues bei den ADR-Gefahrgutbestimmungen

Im Zwei-Jahres-Rhythmus werden die internationalen Gefahrgutvorschriften für die Binnenverkehrsträger Straße (ADR), Schiene (RID) und Binnenwasserstraßen (ADN) aktualisiert. Seit Anfang 2025 gelten verschiedene neue Bestimmungen, Übergangsfristen von sechs Monaten erlauben es den Anwendern, ihre Prozesse darauf einzustellen. Änderungen werden erforderlich, wenn sich die Technik weiterentwickelt. So enthält das ADR 2025 beispielsweise neue Regelungen zu Natrium-Ionen-Batterien. Weiterhin können sich Lehren aus Unfällen in neuen Regelungen niederschlagen. So gab ein schwerer Unfall bei der Beförderung von geschmolzenem Aluminium (UN 3257) den Anstoß, die Vorschriften für die Beförderung in Tiegeln und deren Zulassung gründlich zu überarbeiten. Ein weiterer Teil von Änderungen sind Klarstellungen. Denn immer wieder zeigt sich in der Praxis, dass Formulierungen nicht eindeutig genug sind. So wird jetzt zum Beispiel mit einer Sondervorschrift für bestimmte organische Peroxide eine aufrechte Verladung der Versandstücke gefordert, was aber in der Praxis meist ohnehin so gehandhabt wird.



SEEFracht

Heikler Batterietransport: Logistiker unterstützen

Lithiumbatterien gehören seit 15 Jahren zu den gefährlichen Gütern im IMDG-Code und in anderen Verkehrsträgervorschriften. Diese müssen jedoch noch in großen Stückzahlen über den Seeweg in Containern importiert und befördert werden. Hinzu kommen jede Menge an bereits verbauten Batterien, die ebenfalls vorschriftenkonform befördert werden müssen. Beim Seetransport sind zahlreiche Klassifizierungsregeln, Verpackungsmodi, Kennzeichnungen und Sondervorschriften, insbesondere die Neuordnung der batteriebetriebenen Fahrzeuge und die neuen Natrium-Ionen-Batterien, zu beachten, über die Logistiker ausführliche Beratungen anbieten.



SERVICE

Neues Onlinebuchungssystem für gefährliche Güter

Bei Lufthansa können seit Anfang dieses Jahres gefährliche Güter (DGR) online über die Lufthansa Cargo E-Booking-Plattform gebucht werden, ohne dass vorherige Anfragen an den Vertrieb erforderlich sind. Verlader können ihre Buchungen online inklusive aller erforderlichen Dokumente wie der Gefahrgutdeklaration (DGD) vornehmen und eine vorläufige Bestätigung erhalten. Nach Abschluss aller Überprüfungen wird die endgültige Buchungsbestätigung ausgestellt. Diese neue Möglichkeit gilt für gefährliche Güter nur für Frachtflugzeuge (CAO). Für alle anderen Buchungen, die regulatorischen Beschränkungen unterliegen, müssen weiterhin Buchungsanfragen über das Lufthansa-DGR-Buchungsfeld auf der Website oder durch über das Lufthansa-Vertriebsteam erfolgen.



ADR mit neuen Regeln

Neue Schulungspflichten und strengere Regeln für spezielle Abfälle:
Seit Anfang Juli sind zahlreiche neue Regelungen für die Transport-
und Logistikbranche europaweit verpflichtend.



**Die Einhaltung
der neuen
Vorschriften
sichert eine
ordnungsgemäße
Durchführung
der Gefahrgut-
transporte.**

Philipp Traußnig
Präsidiumsmitglied



Von Änderungen im Gefahrgutrecht über neue Null-Emissions-Zonen in den Niederlanden bis hin zu Kontrollbehörden und Gebühren reichen die neuen Regeln beim Gefahrguttransport. Die ADR-Änderungen sind zwar bereits Anfang dieses Jahres in Kraft getreten, doch sind sie erst nach der sechsmonatigen Übergangsfrist seit Anfang Juli verpflichtend. „Es ist wichtig,

dass alle Beteiligten einschließlich Verlader, Beförderer und Empfänger die neuen Vorschriften einhalten, um sicherzustellen, dass die Gefahrguttransporte ordnungsgemäß und sicher durchgeführt werden“, betont ZV-Präsidiumsmitglied Philipp Traußnig.

Die wichtigsten Änderungen im Überblick:

- **Dokumentation im Fahrerhaus:** ADR-Papiere dürfen sich nur noch im Führerhaus befinden und nicht mehr an anderer Stelle der Transporteinheit. Das betrifft vor allem Verlader und Spediteure mit eigenen Gefahrgutprozessen. Alle Dokumente, die vor dem 1. Juli 2025 erstellt wurden und noch gültig sind, können bis zum Ablaufdatum verwendet werden. Für neue Dokumente seit dem 1. Juli 2025 muss das ADR 2025 berücksichtigt werden.
- **Schulungspflicht auch für LQ-Transporte:** Fahrer, die gefährliche Güter in begrenzten Mengen (LQ) wie Farben oder Aerosole transportieren, unterliegen ab sofort einer Schulungspflicht nach ADR, bisher war dies nicht erforderlich. Die Schulungen und Weiterbildungen für Gefahrgutbeauftragte und andere beteiligte Personen müssen auf das ADR 2025 aktualisiert werden. Dies stellt sicher, dass alle Beteiligten über die neuen Vorschriften informiert sind.
- **Neue UN-Nummern:** Für Natrium-Ionen-Batterien, Elektrofahrzeuge und spezielle Löschmittel gelten neue Klassifizierungen mit zusätzlichen Verpackungs- und Kennzeichnungsvorgaben.
- **Strengere Regeln für Abfälle und Asbest:** Der Transport gefährlicher Abfälle wie Asbest ist ebenfalls neu geregelt. Dazu zählen aktualisierte Vorschriften für Verpackung, Schüttguttransporte und geeignete Behälter.

Neuerungen gibt es in einzelnen Bereichen auch bezüglich technischer Umsetzungen. So können für bestimmte technische Regelungen, insbesondere für fest verbundene Tanks, Tankcontainer und ortsbewegliche Tanks, längere Übergangsfristen gelten. „Zusammenfassend war die Übergangsfrist eine wichtige Zeit für die Umstellung auf das ADR 2025“, betont Gerhard Niederleitner, Leiter Arbeitsgruppe Gefahrgut im Zentralverband Spedition & Logistik. „Es war notwendig, die neuen Vorschriften sorgfältig zu prüfen und sicherzustellen, dass alle Beteiligten entsprechend geschult und vorbereitet sind, um einen reibungslosen Übergang zu gewährleisten.“



FOTOS: GETTY IMAGES, BEIGESTELLT



Diese Übergangsfrist ist wichtig, um einen reibungslosen Übergang zu gewährleisten.

Gerhard Niederleitner
Leiter Arbeitsgruppe Gefahrgut

MAGAZIN

» NEWS SUPPLY CHAIN

TRANSFORMATION

Logistik 4.0: Digitalisierung verändert die Branche

Die Digitalisierung in der Logistik hat in den letzten Jahren große Fortschritte gemacht. Den größten Wachstumsschub bewirkten künstliche Intelligenz (KI) und die daraus entwickelten Technologien wie unter anderem Logistik 4.0, Logistikroboter, Tracking and Tracing oder 3D-Druck. Möglich wird das, indem bisher isolierte und geschlossene Lieferketten von fix definierten Teilnehmern geöffnet werden. Denn dadurch ergibt sich die Möglichkeit von offenen Netzwerken. Entscheidender Erfolgsfaktor ist, wichtige Knotenpunkte in der Wertschöpfungskette zu besetzen und so zur wichtigen Schnittstelle in einem digitalen Transportnetzwerk zu werden. Zum entscheidenden Schlüsselfaktor wird dabei die IT.



EXPANSION

CTP investiert in österreichische Logistikstandorte

Europas größter börsennotierter Eigentümer und Betreiber von Industrie- und Logistikimmobilien, CTP, plant bis 2026 Investitionen in Höhe von rund 100 Millionen Euro in den österreichischen Markt. Der Schwerpunkt konzentriert sich auf den Ausbau nachhaltiger, ESG-konformer Businessparks an den vier Standorten St. Pölten, Wien, Kittsee und Baden bei Wien. Es entstehen moderne Flächen mit Fokus auf Logistik und Light Industry. So wird der CTPark Kittsee an der Grenze zur Slowakei als Schnittstelle für grenzüberschreitende Logistik entwickelt, und der CTPark Baden soll flexibel mit relativ kleinen Flächen kleine und mittelständische Unternehmen ansprechen.



STRATEGIE

Paradigmenwechsel bei Logistik-Immobilien

Starker Druck durch ESG-Themen (Environmental, Social, Governance) führt in Österreich zu einem Paradigmenwechsel bei der Entwicklung von Logistikimmobilien. Gleichzeitig führen Flächenknappheit und EU-Taxonomie verstärkt zu „Brownfield-Entwicklungen“. Auf Investoren warten somit trotz gut gefüllter Pipeline am Investmentmarkt sinkende Renditen. Der österreichische Logistikimmobilienmarkt befindet sich in einer Phase der Neuorientierung. Flexibilität, Nachhaltigkeit und Regulatorik definieren die Spielregeln neu. Die österreichische Wirtschaft befindet sich nach zwei Jahren der Rezession in einer Seitwärtsbewegung, das Tal dürfte durchschritten sein. Diese ambivalente Situation spiegelt sich auch am österreichischen Logistikimmobilienmarkt wider. Die Nachfrage nach Logistikflächen ist aktuell gedämpft, nicht zuletzt aufgrund der Unsicherheiten in der Industrie- und in der Produktionsbranche.



GÜTERVERKEHR der Zukunft ist digital

Die EU-Verordnung zu elektronischen Frachtbeförderungsinformationen (eFTI) soll behördliche Kontrollprozesse optimieren und Kosten wie Verwaltungsaufwand senken.

Die im August 2020 in Kraft getretene EU-Verordnung zu elektronischen Frachtbeförderungsinformationen (Electronic Freight Transport Information, eFTI) verpflichtet zahlreiche Behörden der EU-Mitgliedsstaaten dazu, im Kontrollfall gesetzlich vorgeschriebene Informationen bei der Güterbeförderung in elektronischer Form zu akzeptieren, wenn Unternehmen diese im dafür vorgesehenen Format und über zertifizierte Plattformen zur Verfügung stellen. Davon erfasst sind alle Transportmodi, also Straßen- und Schienengüterverkehr, Binnenschifffahrt und Luftfrachttransporte. Aus Sicht der Speditionswirtschaft ist eFTI eine gute Sache, „weil eFTI eine Zeit- und Kostenersparnis für den Spediteur bringt und Prozessschritte optimiert“, so Alfred Schneckenreither, ZV-Präsidiumsmitglied.



eFTI bringt Zeit- und Kostenersparnis für den Spediteur, Prozessschritte werden optimiert.

Alfred Schneckenreither
ZV-Präsidiumsmitglied

portinformationen prüfen können. Bis September dieses Jahres plant die EU-Kommission, die ausstehenden eFTI-Durchführungsspezifikationen zu verabschieden. Diese werden detaillierte funktionale und technische Anforderungen an die von den Unternehmen zu nutzenden IT-Systeme und -Dienste (eFTI-Plattformen und -Diensteanbieter) und Regeln für deren Zertifizierung enthalten. Ab Juli 2027 wird die eFTI-Verordnung in vollem Umfang gelten.

Die Behörden der Mitgliedsstaaten müssen die von den Betreibern über zertifizierte eFTI-Plattformen elektronisch übermittelten Informationen akzeptieren. Die Wirtschaftsbeteiligten (Frachteigentümer, Spediteure, Frachtführer) haben die Möglichkeit, die gesetzlich geforderten Informationen digital über zertifizierte Plattformen bereitzustellen, können aber vorerst weiterhin Frachtdokumente im analogen Format verwenden.

eFTI arbeitet mit strukturierten Datensätzen, die in der Verordnung festgelegt sind, und nicht mit vollständigen Dokumenten. Damit ist sichergestellt, dass die zuständigen Behörden nur auf jene Informationen zugreifen können, die sie benötigen und zu deren Kontrolle sie auch befugt sind. ■

Startschuss für IT-Systeme

Seit Anfang dieses Jahres können die Mitgliedstaaten auf der Grundlage der in diesen ersten eFTI-Durchführungs- und delegierten Rechtsakten enthaltenen Umsetzungsspezifikationen mit der Entwicklung der IT-Systeme beginnen, die erforderlich sind, damit die Behörden eFTI-konforme Trans-



Elektronischer Frachtbrief: **VORTEILE AUF VIELEN EBENEN**

Digital statt Papier: Der elektronische Frachtbrief eCMR bringt viele Vereinfachungen von der Umsatzsteuer bis zur Archivierung.



Durch die österreichische Ratifizierung des Zusatzprotokolls zum CMR wurde der elektronische Frachtbrief dem Frachtbrief in Papierform gleichgestellt.

Wolfgang Einer
Leiter Arbeitsgruppe SCM

Seit 2024 ist in Österreich das Zusatzprotokoll zum CMR (eCMR) anwendbar. Dadurch ist es möglich, anstelle eines CMR-Frachtbriefs in Papierform einen elektronischen Frachtbrief als Transportnachweis zu verwenden. Dies gilt in Österreich sowohl im grenzüberschreitenden Verkehr als auch im Inland. Aktuell haben bereits 38 Staaten dieses Zusatzprotokoll ratifiziert.

Nach dem Umsatzsteuergesetz ist die Führung eines Buchnachweises inklusive Transportnachweis eine zwingende Voraussetzung für die Steuerfreiheit einer innergemeinschaftlichen Lieferung und einer Ausfuhrlieferung. Dazu gehört u. a. der Frachtbrief. Werden im Zuge einer Betriebsprüfung die entsprechenden Frachtbriefe in Papierform nicht in angeforderter Weise vorgelegt, kann die Steuerfreiheit der Lieferung versagt werden. Durch die Ratifizierung des Zusatzprotokolls zum CMR kann nun anstelle eines CMR-Frachtbriefes in Papierform ein elektronischer Frachtbrief ausgestellt werden.

Direkte Hinterlegung im System

Somit werden unter anderem eine elektronische Ausstellung und Signatur sowie eine direkte Hinter-

legung des Frachtbriefs im ERP-System ermöglicht, welche die umsatzsteuerlichen Aufbewahrungs- und Nachweisrisiken bei Frachtbriefen in Papierform für die Unternehmer vermindert. Aufgrund der Gleichstellung des digitalen Frachtbriefes mit dem CMR-Frachtbrief in Papierform gelten dieselben rechtlichen Regelungen.

„Um die Rechtswirkung wie bei einem CMR-Frachtbrief in Papierform herbeizuführen, muss der eCMR-Frachtbrief dieselben Angaben enthalten und mit einer zuverlässigen elektronischen Signatur unterzeichnet werden. Die verwendeten Verfahren und deren Umsetzungen sind zwischen den beteiligten Parteien zu vereinbaren“, erklärt Wolfgang Einer, Leiter der ZV-Arbeitsgruppe SCM. Durch die Verwendung des eCMR erhalten alle am Beförderungsvertrag beteiligten Parteien über den gesamten Prozess Informationen zur Lieferung. Ein weiterer Vorteil des eCMR ist die einfachere elektronische Archivierung der Dokumente. Durch die österreichische Ratifizierung des Zusatzprotokolls zum CMR können Unternehmer zwischen eCMR oder papiergebundenen CMR als Transportnachweis wählen. ■

WER HILFT?

Jedes fünfte Kind weltweit lebt
in einer Konfliktregion.

ICH

BIST DU DABEI?

Mit deiner Spende an UNICEF
stehen wir gemeinsam an der
Seite der Kinder.



ICH #FÜRJEDESKIND
unicef.at/wir

Bitte spenden Sie jetzt!
Helfen Sie Kindern in Not!

IHRE **SUPPLY CHAIN** NEU GEDACHT.

Mit persönlichem Service zu mehr Resilienz,
Effizienz und Transparenz in Ihrer Supply Chain.

KOSTENLOSEN
SUPPLY CHAIN
CHECK
SICHERN



Harry Stiasny

Head of Corporate Logistics



Gebrüder Weiss
Transport und Logistik