

zv Branchenreport

ZENTRALVERBAND SPEDITION & LOGISTIK

2017



Wie die
DIGITALISIERUNG
den Warenverkehr
verändert.

Logistik 4.0

ZUKUNFT

Die neue Seidenstraße
als Chance für
Europa

E-LKW

Der Lastwagen
von morgen fährt
auf Strom

WETTBEWERB

Gesucht – der
Jungspediteur
2017



Liebe Freunde der Logistik,



Die Digitalisierung ist längst in der Logistik angekommen und wird zu enormen Transformationen führen.

Wolfram Senger-Weiss
Präsident des Zentralverbandes
Spedition & Logistik

im Logistik-Performance-Index (LPI) der Weltbank liegt Österreich unter 160 Ländern auf dem 7. Platz. In den Top 10 der Weltrangliste zu sein ist für ein Binnenland ein Spitzenwert und eine Würdigung der Leistung und Qualität der österreichischen Spedition und Logistik. Hervorragende Mitarbeiter und innovative Betriebe kompensieren die oft fehlenden wettbewerbsfähigen Rahmenbedingungen. Der LPI ist ein wichtiger internationaler Indikator für die Ansiedlung von Unternehmen bzw. für Logistik-Standortentscheidungen und damit relevant für den heimischen Wirtschaftsstandort. Das gute Abschneiden ist für den Zentralverband als die Interessensvertretung der Speditions- und Logistikwirtschaft in Österreich kein Grund, die Hände in den Schoß zu legen. Ganz im Gegenteil gilt es nun, die erfolgreiche Platzierung standortpolitisch bestmöglich zu nutzen. Alle heimischen Logistik-Stakeholder sind – gemeinsam mit dem Verkehrsministerium – angehalten, dazu ihre Kräfte zu bündeln.

Es muss eine Marke entstehen, „Logistik Made in Austria“, die breite Akzeptanz findet und auf die man stolz sein kann, weil sie österreichische Wertschöpfung fördert und damit Arbeitsplätze schafft. Dies gilt für die Logistikwirtschaft per se, aber beispielsweise auch für den E-Commerce. Denn Warenströme und Kundenwünsche können wir nicht verändern. Es gilt, Entscheidungsträger für Österreich zu begeistern, denn als Alternative bleibt uns Transit oder Zustellung auf der letzten Meile, nicht aber die intelligente logistische Wertschöpfungskette.

Die Digitalisierung ist längst in der Logistik angekommen und wird zu enormen Transformationen führen. Um Logistik 4.0 von einem „Hype-Thema“ für unsere Mitglieder besser verständlich und bearbeitbar zu machen, haben wir uns hier einen weiteren Schwerpunkt gegeben. Einerseits steht der Branchenreport heuer unter diesem Hauptthema, andererseits ist es uns im Ressort Supply Chain Management – gemeinsam mit Univ.-Prof. Kummer – gelungen, das erste Logistik 4.0 Management Certificate im deutschsprachigen Raum aufzusetzen.

Unabhängig und verkehrsträgerneutral fördert der Zentralverband die Interessen der heimischen Speditionsbranche auf lokaler, europäischer und internationaler Ebene. Dazu gehört unser Engagement im Arbeitsausschuss Logistik unter dem Schirm des bmvit genauso wie Lobbying- und Netzwerktermine in Brüssel oder gemeinsame standortpolitische Aktivitäten mit Handel und Industrie. Die hochwertige und oft komplexe inhaltliche Arbeit unseres Verbandes findet in neun Ressorts statt. Spezialisten in den Bereichen Land-, Luft-, Seeverkehr, KEP, Supply Chain Management, Gefahrgut, Zoll oder auch Green Logistics, Recht und Versicherung diskutieren fachliche Entwicklungen und Trends. Hieraus entstehen dann die Schwerpunkte für unsere Interessensvertretung und Lobbyarbeit.

Ich freue mich sehr, dass auch in dieser Ausgabe des ZV-Berichts wieder viele Spezialisten zu Wort kommen und jene Themen beleuchten, die uns als Logistiker und Spediteure 2017 besonders bewegen.

*Herzlichst, Ihr
Wolfram Senger-Weiss,
Präsident des Zentralverbandes Spedition & Logistik*



„Unsere besondere Stärke liegt in der aktiven Arbeit der 9 Ressorts und 7 Landesgruppen. Diese Fachinputs sind die Basis für eine professionelle Arbeit als Interessensvertreter. Ein Dankeschön den vielen ehrenamtlichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern.“

Mag. Oliver Wagner
Geschäftsführer Zentralverband Spedition & Logistik

INHALT Branchenreport 2017



08



34



46



74

- | | | |
|---|-----------|---|
| Zentralverband Spedition & Logistik Ihre Interessensvertretung | 06 | 55 Ressort KEP Interview Wolfgang Schwarz |
| Logistik 4.0 So verändert die Digitalisierung die Branche | 08 | 57 Ressort KEP Interview Alexander Friesz |
| Fortbildung Logistik 4.0 Management Certificate | 16 | 58 Ressort KEP E-Commerce-Studie |
| OBOR Die neue Seidenstraße | 18 | 60 Ressort Green Logistics E-Mobilität in der City-Logistik |
| Logistikbeauftragter Franz Schwammenhöfer im Interview | 28 | 64 Ressort Green Logistics Spritsparen mit „Side Wings“ |
| Wolfram Senger-Weiss Der ZV-Präsident im Interview | 24 | 65 Ressort Zoll Außenwirtschaftsrechtstag 2017 |
| Ressort Landverkehre Europa Multimodal-Hubs | 34 | 66 Ressort Zoll Neues vom Verfahren 4200 |
| Ressort Landverkehre Europa Lohndumping, Lang-Lkw | 39 | 68 Ressort Gefahrgut Gefahrgut 4.0 |
| Ressort Landverkehre Europa Int. Wolfgang Schneckenreither | 40 | 69 Ressort ADR Neues beim Umgang mit heikler Fracht |
| Ressort Landverkehre Europa Handelsplatz Österreich 4.0 | 42 | 70 Ressort Recht & Versicherung 90 Jahre FIATA |
| Ressort Luftfracht Luftfracht 4.0 | 46 | 71 Ressort Recht & Versicherung Interview mit Josef Traxler/FIATA |
| Ressort Luftfracht 3. Piste in Wien, Sicherheit | 49 | 72 Ressort Recht & Versicherung ZV ist seit 2015 CLECAT-Mitglied |
| Ressort Seefracht Seefracht 4.0 | 50 | 74 Ressort Supply Chain Management Autonomes Fahren |
| Ressort Seefracht Interview Franz Braunsberger | 52 | 76 Ressort Supply Chain Management Interview Peter Umundum |
| Ressort Seefracht Seehäfen und Hinterland-Hubs | 53 | 78 Jungspediteur 2017 Die Siegerinnen des Logistik-Nachwuchswettbewerbs |
| Ressort KEP Branchen-Turbo Onlinehandel | 54 | |

IMPRESSUM Herausgeber: Zentralverband Spedition & Logistik, Mag. Wolfram Senger-Weiss MBA (Präsident), Mag. Oliver Wagner (Geschäftsführer), 1050 Wien, Nikolsdorfer Gasse 7-11/1
Chefredaktion: Christian Neuhold (Multimedia Partner Neuhold OG, office@schreiberlinge.at), **Redaktion:** Harald Klöckl, Josef Müller **Creative Director:** Dieter Dalinger, Gabriele Nerwinski-Rosenzopf MSc **Info-Grafik:** René Gatti **Fotoredaktion:** Lydia Gribowitsch **Medieninhaber:** Verlagsgruppe NEWS Gesellschaft m.b.H., Taborstraße 1-3, 1020 Wien, Telefon: 01/213 12 0 **VGN Content Marketing & Corporate Editing** Mag. Erich Schönberg (Managing Director), Burcak Batur-Brachowicz (Projektleitung) **Reproduktion:** NMT GmbH, 1020 Wien **Hersteller:** Ueberreuter Print & Packaging, 2100 Korneuburg, Industriestraße 1



Zentralverband **SPEDITION & LOGISTIK** – die unabhängige Stimme der Branche

Der Zentralverband Spedition & Logistik ist die unabhängige und verkehrsmittelneutrale Interessensvertretung der Branche in Österreich. Wir arbeiten lokal, national und international für die Interessen aller österreichischen Logistikunternehmen.

Österreich ist der Logistikstandort für Zentral-, Südost- und Osteuropa. 11.000 Unternehmen beschäftigten unmittelbar 160.000 Personen und erzielen mit Logistikdienstleistungen laut einer Studie des Industriewissenschaftlichen Instituts (IWI) einen Umsatz von 33,6 Mrd. Euro pro Jahr. Jeder Beschäftigte der österreichischen Logistikwirtschaft sichert bis zu 3,5 Arbeitsplätze in der heimischen Volkswirtschaft. Jeder Euro an Wertschöpfung der Logistikbranche in Österreich sichert bis zu 4,11 Euro an Wertschöpfung in Österreichs Wirtschaft.

„Es ist daher wichtig, dass Österreichs Logistikwirtschaft mit dem Zentralverband Spedition & Logistik eine unabhängige und verkehrsmittelneutrale Interessensvertretung hat, die sich lokal, national und international für die Interessen der heimischen Logistiker einsetzt“, sagt Oliver Wagner, Geschäftsführer des Zentralverbandes Spedition & Logistik. Zu den Aufgaben des Zentralverbandes zählt unter anderem, gemeinsam mit dem Verkehrsministerium die Marke „Logistik Made in Austria“ aufzubauen und in der Bevölkerung zu verankern. „Dafür haben wir als Verband zur Hebung der Qualität und Steigerung der Wertschöpfung des heimischen Logistikstandorts intensiv Öffentlichkeitsarbeit und Lobbying betrieben“, sagt Wagner. „So wurde auf unser Drängen hin im Infrastrukturministerium ein Logistikbeauftragter ernannt und ein Stakeholderprozess in Gang gesetzt. Wir erwarten uns, dass der Verkehrsminister diese Chance im Sinne von Wirtschaftsstandort und Arbeitsplätzen mitträgt und unsere Branche auch in der Öffentlichkeit weiterhin unterstützt.“

Lokal und national für die Interessen der Logistikbranche

Die Aufgabe des Zentralverbandes ist es, die Interessen der Branche nachhaltig zu vertreten und da-

mit den Wirtschaftsstandort Österreich zu stärken. Der Zentralverband wurde 1897 gegründet und ist unabhängig, überparteilich und verkehrsmittelneutral. Er setzt sich aus ehrenamtlichen und hauptberuflichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zusammen, die, in sieben Landesgruppen aufgeteilt, in allen Bundesländern aktiv sind.

▲ **Landesgruppe Wien/NÖ/Bgld.**, geleitet von Jürgen Bauer (Gebrüder Weiss GmbH); **Landesgruppe Oberösterreich**, geleitet von Gerhard Füreder (Gebrüder Weiss GmbH); **Landesgruppe Steiermark**, geleitet von Alois Reif (Österreichische Post AG); **Landesgruppe Kärnten**, geleitet von Gerhard Traussnig (Traussnig Spedition GmbH); **Landesgruppe Salzburg**, geleitet von Christian Braunstein (Quehenberger Logistics); **Landesgruppe Tirol**, geleitet von Gerhard Kapeller (Kapeller Int. Spedition GmbH); **Landesgruppe Vorarlberg**, geleitet von Willibald Nigsch (Gebrüder Weiss GmbH); **der Vereinssitz** befindet sich in Wien. Geschäftsführer ist Mag. Oliver Wagner

Neben der lokalen Verankerung beschäftigt sich der Zentralverband in neun Ressorts mit folgenden Themen:

▲ **Landverkehre Europa**, geleitet von Walter Konzett (Gebrüder Weiss GmbH); **Luftfracht**, geleitet von Michael Schnitzler (Panalpina Welttransport Gesellschaft m.b.H.); **Seefracht**, geleitet von Franz Braunsberger (Kühne + Nagel GesmbH); **KEP** (Kurier-, Express- und Paketdienste), geleitet von Mag. Rainer Schwarz (DPD Direct Parcel Distribution Austria GmbH); **Supply Chain Management**, geleitet von DI Peter Umundum (Österreichische Post AG); **Green Logistics**, geleitet von Max Schachinger (Schachinger Logistik Holding GmbH); **Zoll**, geleitet von Karl Hannl (Hannl Customs Consulting GmbH); **Gefahrgut**, geleitet von Johann Irl (Lagermax Int. Spedition Gesellschaft m.b.H.); **Recht & Versicherung**, geleitet von Gerhard Kapeller (Kapeller Int. Spedition GmbH)

Ressortleiter und Mitarbeiter des Zentralverbandes sind in branchenrelevante Entscheidungsprozesse als Stakeholder eingebunden und vertreten die Speditions- und Logistikinteressen nachdrücklich.

International bestens vernetzt

Der Zentralverband ist aber auch international bestens vernetzt. Als Gründungsmitglied der FIATA (Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés oder International Federation of Freight Forwarders Associations) ist er heute ein fixes Mitglied dieser weltweiten Vereinigung der Interessensvertretungen der Logistikanbieter aus über 160 Ländern mit UN-Beraterstatus. Darüber hinaus ist der Zentralverband auch Mitglied bei CLECAT, der European Association für Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services, über die vor allem in Brüssel wertvolle Lobbyingarbeit für die heimische Logistikbranche betrieben wird. ■



Unser Ziel ist es, Österreich als Logistikstandort nachhaltig unter den Top 10 im Logistik-Performance-Index der Weltbank zu verankern und das auch professionell zu vermarkten.

Mag. Oliver Wagner
Geschäftsführer des Zentralverbandes Spedition & Logistik



Digitalisierung, Automatisierung, Supply Chain Management und Umwelt: Wie Österreichs Logistiksektor die lokalen und die globalen Herausforderungen bewältigen kann.

Logistik 4.0 kann mehr

ILLUSTRATIONEN: RENÉ GATTI, FOTO: ISTOCK



Multimodale Hubs: Moderne Logistik-Hubs sichern den Wirtschaftsstandort.

Österreich ist der Logistikstandort für Zentral-, Südost- und Osteuropa. 11.000 Unternehmen beschäftigen 160.000 Personen und erzielen einen Umsatz in Höhe von 33,6 Mrd. Euro. Darin enthalten ist eine direkte Wertschöpfung in Höhe von 8,6 Mrd. Jeder Beschäftigte der Logistikwirtschaft sichert bis zu 3,5 Arbeitsplätze in der Volkswirtschaft, jeder Euro an Wertschöpfung der Logistikbranche sichert bis zu 4,11 Euro an Wertschöpfung in Österreichs Wirtschaft. Die Weiterentwicklung etwa der Multimodalität (siehe Seite 34 bis 38) sowie der Infrastruktur ist aber eine gewaltige Aufgabe. Digitalisierung, E-Mobilität und urbane Logistik sind die neuen Herausforderungen, denen sich die gesamte Branche stellen muss. Kundenorientierte Mobilitätslösungen werden komplexer, doch die dafür erforderlichen Infrastrukturen haben teilweise kräftigen Aufholbedarf.

Das Land sprüht vor Ideen, Zukunftsthemen sind automatisiertes Fahren, Digitalisierung 4.0, die

stärkere Positionierung des öffentlichen Verkehrs oder Erleichterungen für die Luftfahrt. Dabei stellt sich immer deutlicher heraus, dass ein wesentlicher Erfolgsfaktor für die Logistik 4.0 die Zusammenarbeit aller betroffenen Institutionen und Stakeholder ist – und das über die Landesgrenzen hinweg. Zusätzlich braucht es Mut, Neues auszuprobieren und Start-ups eine Chance zu geben.

SCM statt „nur“ Logistik

Logistik(kompetenz) ist, wie anhand der genannten Zahlen gezeigt, ein bedeutender volkswirtschaftlicher Multiplikator für den Standort Österreich und auch ein zentraler Wettbewerbsfaktor für die Unternehmen. Aufgrund größerer Anforderungen an die Produktion (just in time/just in sequence/Industrie 4.0) und die Distribution, hier vor allem durch den Distanzhandel, ist das Zusammenspiel aller logistischen Komponenten und Netzwerkpartner gefragt. Logistik wird immer mehr zum Supply

Chain Management, wie in der Automotive-Industrie. Zum einen ist sie eine material- und warenflussbezogene Dienstleistung, zum anderen umfasst sie alle Transport-, Lager- und Umschlagsvorgänge in und zwischen Unternehmen. In jüngster Zeit zeigt sich deutlich, dass die Logistik einer der zentralen Unternehmensprozesse ist und somit immer mehr dem Konzept des Supply Chain Managements (SCM) entspricht. Dessen Ziel ist es, durch Koordination und Integration von Lieferanten, Produzenten und Handel den Bedarf des Kunden effizient zu befriedigen, also entlang der gesamten Wertschöpfungskette zu wirken.

Während also eine Logistikkette auf die interne wie externe horizontale Verzahnung von Unternehmensbereichen zielt, umfasst ein SCM komplette vertikale Netzwerke, alle Wertschöpfungsstufen von der Rohstoffherzeugung bis hin zum Endkunden, wobei alle dazwischenliegenden Stufen wie Lieferanten, Produzenten, Groß- und Einzelhändler mit einbezogen werden.

Die Dynamik und steigende Relevanz von Logistik und SCM ist zahlreichen gesamtwirtschaftlichen Entwicklungen der vergangenen Jahre zu verdanken, etwa der Globalisierung und Internationalisierung von Beschaffung, Absatz und Produktion sowie der zunehmenden globalen Vernetzung durch arbeitsteiliges Wirtschaften. Größere logistische Komplexität ist auch gefordert durch Produktdifferenzierungen und Individualisierung sowie durch steigende logistische Liefer- und Leistungsanforderungen der Industrie 4.0.

Logistik & Mobilität

Das Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik (IML) und das House of Logistics & Mobility (HOLM) haben in der Studie unter dem Titel „Logistik und Mobilität in Hessen 2035“ ein Zukunftsbild der Logistik- und Mobilitätswirtschaft entwickelt. Vieles davon ist auf Österreich übertragbar. Das Resümee: Die Veränderungen werden tiefgreifend sein, eine Prognose lautet, dass im Jahr 2035 die Warenströme nahezu vollständig transparent sein werden. Logistik und Mobilität werden noch effizienter, kundenfreundlicher und energieschonender eingesetzt. Neben der verstärkten Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel werden laut Studie rund die Hälfte aller Transportfahrzeuge im Jahr 2035 einen alternativen Antrieb nutzen. Der Klimawandel und der Umweltschutz werden ihre Relevanz behalten und an Bedeutung gewinnen. Dabei wird beim Kauf eines Produkts zukünftig die Um-

weltfreundlichkeit eine fast ebenso große Rolle spielen wie der Preis des Produkts. Produktetiketten werden dann auch Auskunft über die CO₂-Verursachung bei der Herstellung und beim Transport des Produkts geben.

Die Studie geht auch davon aus, dass zukünftig Roboter und autonome Systeme die Produktionsprozesse jedoch nicht vollständig übernehmen werden. Dafür werden die Beschäftigten aber gefordert sein, Mischqualifikationen zu erwerben. Duale Studiengänge werden damit, wie die Bildung generell, an Bedeutung gewinnen. Automatisiertes Fahren soll demnach 2035 einen mehr als 25-prozentigen Anteil am Gesamtverkehr ausmachen. Der 24-Stunden-Betrieb von autonom fahrenden Bussen soll dann auch im ländlichen Raum möglich sein.

Große Fortschritte soll es bei der Vernetzung und Autonomisierung in der Luftfahrt (Check-in, Baggage-Drop-off, Passkontrolle etc.) geben. Demnach wird die Digitalisierung dieser Prozesse weitgehend abgeschlossen sein, die Sicherheitsmaßnahmen für Passagiere und Fracht sind weitgehend unsichtbar und erhöhen damit den Komfort. Je umfassender autonome Verfahren eingeführt sind, desto wahrscheinlicher wird der Einsatz von Smart-Objects-Fracht, die ihren Weg vom Absender zum Empfänger selbst findet.

In Metropolenregionen (in der Studie: Frankfurt-Rhein-Main) werden die Stadt-Umland-Verkehre massiv anwachsen. 65 Prozent von ihnen gehen davon aus, dass im Jahr 2035 die bis dahin angestiegene Mobilitätsnachfrage weder vom Straßen- noch vom Bahnverkehr angemessen bedient werden kann. Beide Umstände können auch auf die Situation rund um Wien umgelegt werden. Ein Drittel der Fachleute geht daher davon aus, dass 2035 das Fahrrad das bevorzugte Verkehrsmittel in Großstädten sein oder durch die Integration mit anderen Verkehrsmitteln an Bedeutung gewinnen wird.

Die Studienautoren erwarten auch, dass neue Belieferungskonzepte auf der letzten Meile, wie unter anderem Drohnen, Hochbahnen, Lastenräder oder Kofferraumzustellung, die konventionelle Güterverteilung ergänzen werden.

Elektromobilität und automatisiertes Fahren

Das automatisierte Fahren ist ein großes Thema der nahen Zukunft und birgt viele Vorteile (erhöhte Sicherheit, umweltfreundliches Fahren, höheren Komfort und eine effiziente Nutzung der Transportinfrastruktur). Ein Aktionsplan des bmvt aus dem Vorjahr ermöglicht es der forschenden In- >>



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

Alexander Friesz
Vizepräsident des Zentralverbandes
Spedition & Logistik

Luftfracht: Leistungsstarke Air-Cargo-Hubs in Wien und Linz



dustrie, automatisiertes Fahren unter realen Bedingungen zu testen. So werden etwa 10 Mio. Euro für den Ausbau von Testumgebungen in Österreich zur Verfügung gestellt. Finnland, Schweden, die Niederlande, Deutschland und England haben bereits Teststrecken.

Bis das autonome Fahren zu einem Massenphänomen im Individualverkehr wird, wird es aber noch einige Jahre dauern.

Deutlich früher werden hingegen „automatisierte Lkw-Kolonnen“ über die Fernstraßen flitzen (Platooning). Dabei fahren miteinander vernetzte Lkw sehr knapp hintereinander, sie sind durch Spurhaltesysteme oder Abstandssysteme miteinander vernetzt, die Fahrer in den einzelnen Lkw können jederzeit eingreifen. Der geringe Abstand von 15 statt wie üblich 50 Metern soll laut einer Studie von PWC dank weniger Luftwiderstand die Betriebskosten der Flotte um bis zu 28 Prozent reduzieren. Das Potenzial des Kostenrückgangs aufgrund von Automatisierung bewegt sich laut Schätzung von BCW in einer Bandbreite von 50 bis 75 Prozent. Für vollständig automatisiertes Fahren fehlen aber noch weitgehend die gesetzlichen Grundlagen (die sogenannte Level-3-Klassifizierung). Für Klaus Dohrmann (DHL Customer Solutions & Innovation) steht fest: „Das Platooning für Lkw wird kommen. Lenkzeiten sind dann nahezu nicht mehr relevant und die Effizienz wird enorm gesteigert.“ Das automatisierte Kolonnenfahren von Lkw erhöht den Durchsatz von Fahrzeugen auf Autobahnen und reduziert den CO₂-Ausstoß der Trucks um bis zu zehn Prozent.

Transportwirtschaft als Vorreiter

„Spediteure sind darauf fokussiert, Fahrzeuge mit möglichst geringem Verbrauch einzusetzen“, meint Oliver Wagner, Geschäftsführer des Zentralverbandes Spedition & Logistik. Mehr als 20.000 Pkw, Lkw und Busse sind in Österreich mit alternativen Antrieben unterwegs, davon fährt jedes fünfte Fahrzeug im gewerblichen Sektor und die Effizienz von Pkw und Lkw steigt beachtlich an. Doch elektrische Fahrzeuge haben sich in Österreich bisher kaum durchgesetzt, meint Jürgen Halasz vom Bundesverband Elektromobilität Österreich. Mithilfe des österreichischen E-Mobility-Hub-Projekts ÖHUB soll die Elektromobilität für den Kunden attraktiver und zugänglicher werden. Im Rahmen des Projekts sollen 80 Prozent der in Österreich vorhandenen öffentlichen Ladeinfrastruktur vernetzt werden. Österreich ist aktuell Spitzenreiter in der EU bei den Neuzulassungen von elektrischen Fahrzeugen, das

FOTOS: GETTY IMAGES, BEIGESTELLT (2)

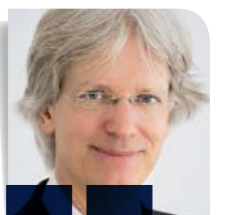


Ennshafen: An der Donau entsteht ein moderner Logistik-Hub.

Infrastrukturministerium investiert in den flächen-deckenden Ausbau von E-Ladestationen und in neue Batterietechnologien. Dadurch wird die Reichweite der E-Autos massiv erhöht. Eine Ankaufsförderung für private Nutzer ist Anreiz, um auf Elektrofahrzeuge umzusteigen, Städte und Gemeinden können Ausnahmen vom Park- und Halteverbot oder verbilligtes Parken ermöglichen. Das Verkehrsministerium investiert in den kommenden Jahren über 20 Mio. Euro in automatisiertes Fahren, speziell in Testumgebungen und weitere Technologieentwicklungen. Noch 2017 gibt es Tests, etwa ein selbstfahrender Minibus in Salzburg oder Spurwechsel-Autopiloten in der Steiermark. Was aber fehlt, ist eine klare Strategie für alternative Antriebe im Güterverkehr. Die Speditionsbranche fordert hier zu raschen Aktivitäten auf.

Österreich hat Top-Logistik

Nachdem Österreich 2014 beim Logistik-Performance-Index der Weltbank als Logistikstandort nur mehr auf Platz 22 landete, ist es 2016 gelungen, mit Platz 7 wieder unter die Top 10 zu kommen. „Ein wichtiger Achtungserfolg, der der Leistung und Qualität der österreichischen Logistikunternehmen gerecht wird. Als Interessensvertretung sind wir bemüht, die Stärken der österreichischen Logistikbranche aktiv zu positionieren und Allianzpartner zu finden“, so Wolfram Senger-Weiss, Präsident des Zentralverbandes Spedition & Logistik. Der Logistik-Performance-Index (LPI) 2016 der Weltbank >>



Die Branche befindet sich am Anfang einer komplexen Systemumstellung.

Sebastian Kummer
Inst. f. Transportwirtschaft, WU

vergleicht 160 Länder hinsichtlich ihrer Logistik-Performance. „Platz 7 in der Weltrangliste der Logistikstandorte ist ein sehr positives Signal, vor allem was die Würdigung von Leistung und Qualität der österreichischen Logistikunternehmen betrifft. Der LPI der Weltbank ist aber auch ein wichtiger Indikator für die Ansiedlung von internationalen Unternehmen und damit besonders relevant für den heimischen Wirtschaftsstandort“, betont Senger-Weiss. Für ihn ist diese Entwicklung aber kein Grund, die Hände in den Schoß zu legen. „Sieht man sich das Ranking näher an, sind viele der besten Logistikstandorte in unserer Nachbarschaft zu finden, und unser größter Mitbewerber in der Logistik und wichtigster Handelspartner, nämlich Deutschland, wurde wieder Weltmeister. Ziel muss es jetzt sein, die erfolgreiche Platzierung standortpolitisch bestmöglich zu nutzen. Die heimischen Logistik-Stakeholder, allen voran das Verkehrsministerium, müssen dazu ihre Kräfte bündeln. Eine Marke im Sinne von ‚Logistik Made in Austria‘ soll rasch etabliert und national wie international vermarktet werden.“

Oliver Wagner, Geschäftsführer des Zentralverbandes Spedition & Logistik, sieht die gute Platzierung als erstes Etappenziel: „Seit wir im Jahr 2014 im LPI auf den Platz 22 abgestürzt sind, haben wir als Verband, zur Qualität und Wertschöpfung des heimischen Logistikstandorts, intensiv Öffentlichkeitsarbeit und Lobbying betrieben. So wurde auf unser Drängen hin im Infrastrukturministerium ein Logistikbeauftragter ernannt und ein Stakeholderprozess in Gang gesetzt. Jetzt erwarten wir uns, dass Bundesminister Jörg Leichtfried diese Chance für einen New Deal, im Sinne von Wirtschaftsstandort und Arbeitsplätzen, erkennt und unsere Branche auch in der Öffentlichkeit als ‚Logistikminister‘ unterstützt.“

Einige wichtige Infrastrukturprojekte im Sektor Mobilität kommen nur schleppend voran. Überbordende Regulierungen und ausufernde Verfahren hemmen oft. Etwa die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP), die zwar grundsätzlich ein nützliches und notwendiges Instrument zum Schutz der Umwelt und der Anrainer ist, aber notwendige und mehrfach geprüfte Projekte oft verzögert oder überhaupt verhindert. Etwa die „dritte Piste“ des Flughafens Wien. Sie ist seit 1999 in Planung. Mittlerweile dauert das Verfahren mehr als zehn Jahre, erst jüngst hat das Bundesverwaltungsgericht einen Ausbaustopp verhängt, gegen den wiederum Rechtsmittel eingelegt wurden. Flughafen-Direktor



Graz-Werndorf: Eines der modernsten Terminals Österreichs

Günther Ofner: „Vor 2019/2020 ist daher mit keiner Rechtssicherheit zu rechnen.“

Start-ups und Innovationen

So gut Österreich mitsamt den hier aktiven Unternehmen aktuell als Logistikstandort auch aufgestellt ist: Ob seine (und Europas) Position langfristig halten wird, ist eine andere Frage. Ein Indikator dafür mag die Innovationskraft sein, etwa in Form von Start-ups – der Finanzierung innovativer Logistik- und Transportentwicklungen. Laut der Managementberatung Oliver Wyman flossen allein aus öffentlichen Budgettöpfen global in den vergangenen zehn Jahren 11 Mrd. Dollar in Logistik-Start-ups. Die zehn weltgrößten Logistik-Start-ups vereinen 5 Mrd. Dollar an Investments (getätigt zwischen 2007 und 2016) auf sich, doch Europa tätigte derzeit nur fünf Prozent der globalen Investitionen in (vor allem) die Digitalisierung der Supply Chain. In Österreich, Deutschland und der Schweiz gibt es laut Wyman gerade 42 Start-ups in dem Sektor. Es ist also höchst an der Zeit, hier Fahrt aufzunehmen.

Zum ersten Mal überhaupt hat die Internationale Wochenzeitung Verkehr im Vorjahr daher

diese pionierhaften Start-up-Unternehmen der heimischen Logistikszene vor den Vorhang geholt und einen Preis ausgelobt. Den Sieg holte sich die Cargometer GmbH für ein System der 3D-Vermessung von Ladegütern am fahrenden Gabelstapler (siehe auch Seite 34 bis 38).

Auf dem Siebertreppchen landete weiters die StoreMe GmbH, eine Onlineplattform für die Lagerplatzvermittlung. Auch Gleam Technologies mit einem Hybrid-Lastenrad für die Citylogistik, dessen Motor gemeinsam mit dem oberösterreichischen Automobilzulieferer Miba speziell für diese Anwendung gebaut wurde, konnte überzeugen. Zum Thema Logistik in der Stadt fand im Vorjahr in Wien übrigens auch die Fachkonferenz „Future City Logistics 4.0“ statt. „Großes Potenzial für den Einsatz elektrischer Fahrzeuge“, war der Tenor: Der Frachtverkehr macht rund 15 Prozent des Verkehrsaufkommens einer Stadt aus, 80 Prozent davon werden mit Kleinlastwagen abgewickelt, meist in unmittelbarer Umgebung und B2B.

Impulse setzten im Vorjahr auch einige von bmvit und FFG geförderte F&E-Projekte im Bereich Güterverkehr und Transportlogistik. Diese wurden

im Juni 2016 auf der Fachkonferenz „Erfolgreich durch Innovation – Neue Wege in der Logistik“ vorgestellt. Das Projekt KOLAMBRA (Kooperative Last-Mile-Branchenlogistik) etwa untersucht die Idee, Güterverkehre branchenspezifisch vor der Stadt zu bündeln und die Last Mile mit einem zertifizierten Stadtlogistiker abzudecken. Dadurch könnte der Güterverkehr in Städten verringert werden. RTM-O (Rail Transport Mobilitäts-Optimierung) wiederum ermöglicht die Optimierung der Auslastung der Zugsysteme eines Eisenbahnverkehrsunternehmens in direkter Abstimmung mit dem Industriekunden in einer unternehmensübergreifenden IT-Plattform und in kollaborativen Prozessen. Kundenversand- und Empfangsprozesse werden mit zentralen Produktionsprozessen vertikal und horizontal intelligent verzahnt und aufeinander abgestimmt. Gemeinsames Ziel ist die bessere Auslastung der bestehenden Bahnkapazität von der Raffinerie Schwechat bis zum jeweiligen Versandlager.

Der Bahn-Kupplungs-Roboter BAKURO automatisiert die Verwendung der im europäischen Güterverkehr standardmäßig verwendeten (und bisher manuell bedienten) Schraubkupplung. Next Generation European Inland Waterway Ship (NEWS) nennt sich ein Binnenschiff, das für Containertransport, Projektladung, Fahrzeuge, Massen- oder Schwergut optimiert ist. Durch einen aktiven Ballasttank kann der Tiefgang innerhalb von Minuten um 80 Zentimeter variiert werden. Das Binnenschiff kann dieselektisch oder mit Flüssigerdgas angetrieben werden. Weitere Resultate des Projekts sind ein Finanz- und Businessplan für Investoren sowie neue logistische Konzepte für Binnenhäfen.

Um das Einkaufen ohne Auto zu erleichtern, wurde auch eine „Einkaufswagenlösung“ für den Fuß- und Radverkehr entwickelt.

Die Entscheidung über die Qualität des Logistikstandorts Österreich wird jedenfalls nicht mehr auf der Fahrzeugseite, sondern durch intelligente, bestens mit Kunden und Konsumenten vernetzte IT-Systeme entschieden, die sämtliche Logistikprozesse digitalisieren. Das ist den heimischen Speditoren sehr wohl bewusst, doch befinden sich alle Unternehmen hier erst am Anfang einer komplexen Systemumstellung.



Jeder Euro Umsatz in der Logistik sichert 3,88 Euro Umsatz in der Volkswirtschaft.

Herwig Schneider
Geschäftsführer IWI

FOTOS: BEIGESTELLT (3)



Logistik 4.0 für FÜHRUNGSKRÄFTE

In zwei Blockveranstaltungen zeigen hochkarätige Vortragende die Vorteile von digitalisierten Logistikkonzepten.

Die Digitalisierung der Produktion und damit auch der Logistikdienstleistungen stellt die gesamte Branche vor große Herausforderungen. Klassische Logistiksysteme treten gegenüber vernetzten Systemen in den Hintergrund, die IT von Spedituren und Logistikern wird zum entscheidenden Asset im nationalen und internationalen Wettbewerb. Investitionen in die Datenverarbeitung und das Aufsetzen digitaler Geschäftsmodelle und Prozesse ist für Logistikunternehmen daher überlebenswichtig.

Wissen erweitern

Trotzdem gibt es in vielen Unternehmen noch eine gewisse Scheu vor der für viele Manager neuen Materie. Daher veranstaltet der Zentralverband Spedition & Logistik gemeinsam mit Univ.-Prof. Dr. Sebastian Kummer, Vorstand des Instituts für Transportwirtschaft und Logistik an der WU Wien, einen Kompaktkurs zum Thema Logistik 4.0.

„Der Kompaktkurs Logistik 4.0 Management Certificate bietet Führungskräften die Möglichkeit, sich intensiv mit wesentlichen Management-Fragestellungen zu befassen“, sagt Kummer. Hochkarätige Vortragende und praxisnahe Inhalte bieten optimalen Nutzen für die Entwicklung von eigenen Logistikkonzepten von morgen.

Auch Peter Umundum, Ressortleiter Supply Chain Management im Zentralverband Spedition & Logistik, sieht hier eine perfekte Möglichkeit für Topmanager, ihr Logistikwissen in speziellen Fachgebieten zu erweitern. Umundum: „Durch Best



„**Führungskräfte erhalten Einblick in wesentliche Logistikthemen.**“

Sebastian Kummer
Inst. f. Transportwirtschaft, WU

Practises und Tools unterstützt dieser Kompaktkurs die Teilnehmer bei der Überprüfung und gezielten Weiterentwicklung traditioneller Geschäftsmodelle sowie in Fragen der Organisations- und Personalentwicklung und der Implementierung im Unternehmen.“

Zu den Vortragenden zählen neben Kummer unter anderem Mag. Andreas Tschas von pioneers.io, Dirk Reich MSc von Log-Hub.com, Roman Leydolf MBA von ARC3, Prof. Dr. Reinhold Rapp von FutureBase, Dipl.-Ing. Rene Forsthuber von AON Risk Management, Dr. Ludwig Österreicher von Cargometer, Mag. Armin Musija von Store.me, Dipl.-Wirt.-Ing. Kai Derda von Chep, David Savasci BSc von Zuper, Dr. Werner Vogelauer von

Trigon, Mag. Doris Palz von Great Place to Work, Mag. Andrea Viehauser von LAB & Company und Mag. Claudia Suarez-Gapp MBA von Nielsen.

Der Kompaktkurs fand in zwei Blockveranstaltungen vom 20. bis 22. April und vom 19. bis 20. Mai 2017 am Flughafen Wien und an der Wirtschaftsuniversität Wien statt.

Peter Umundum: „Wer Erfolg haben und Entwicklungspotenziale nutzen möchte, muss jetzt Wissen aufbauen.“

Für das Wintersemester 2017 ist bei genügend Nachfrage bereits ein weiteres Logistik 4.0 Management Certificate geplant.

Aktuelle Informationen finden Sie unter www.spediture-logistik.at



Die NEUE SEIDENSTRASSE

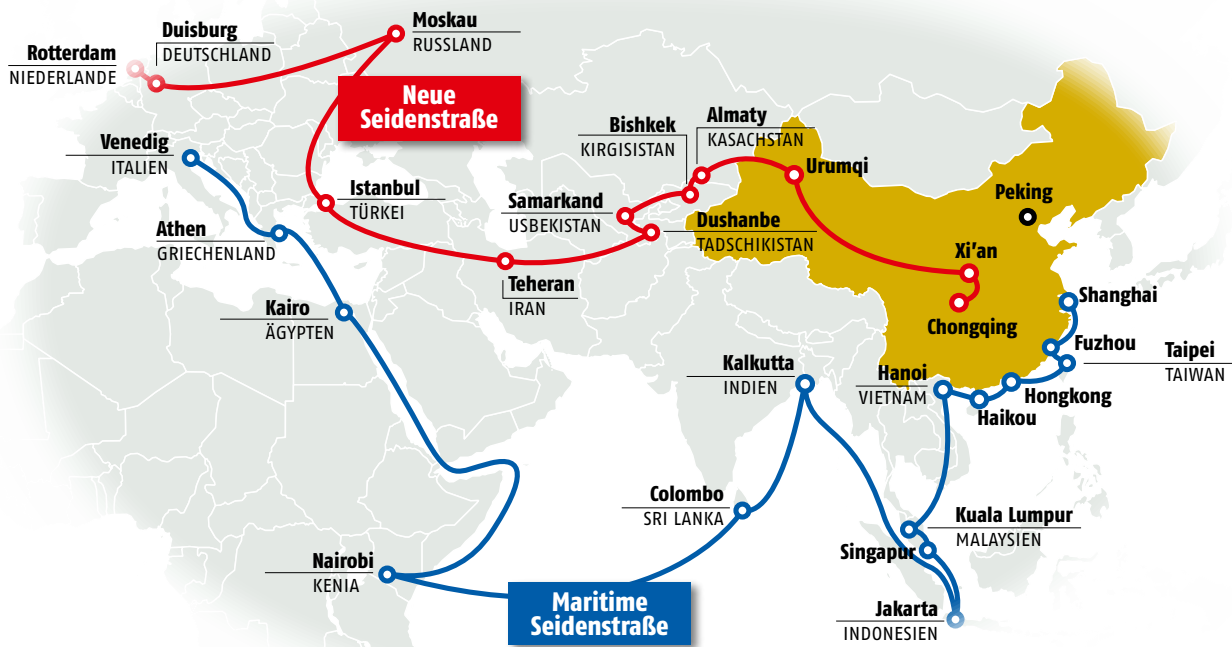
Eine neue Zugverbindung zwischen der zentralchinesischen Millionenmetropole Chongqing und dem Hafen Rotterdam befördert Güter zwischen China und Europa doppelt so schnell wie auf dem Seeweg. Wie Österreich von dieser neuen Route profitieren kann.

Spätestens seit der Aufkündigung des Transpazifischen Freihandelsabkommens (TPP) durch US-Präsident Donald Trump sieht die chinesische Führung in den Ländern der EU einen für seine Unternehmen weltweit wichtigen Absatzmarkt. Den will Chinas Präsident Xi Jinping jetzt mit einer neuen, rund 11.500 Kilometer langen Bahnlinie entlang der Route der antiken Seidenstraße noch enger an sich binden. Unglaubliche 100 Mrd. Dollar werden seitens der chinesischen Regierung in den Ausbau dieser „One Belt, One Road“ (OBOR) genannten Strecke investiert, die in weiten Teilen jener alten Handelsroute folgt, auf der schon der Venezianer Marco Polo ins Reich der Mitte gereist ist.

Bis zu 20 Frachtzüge täglich sollen künftig aus dem wichtigen zentralchinesischen Wirtschaftsraum mit den Millionenmetropolen Xi'an, Chongqing und Chengdu mit Containern voller Elek- »

Der erste Frachtzug, der aus China kommend in London eintraf, wurde euphorisch gefeiert.

Chinas neue Seidenstraße



tronikwaren, Textilien, Plastikwaren und anderer Konsumgüter Richtung Westen rollen. Die Zugfahrt dauert zwei Wochen. Sie ist damit deutlich schneller als der Seeweg von den ostchinesischen Häfen nach Rotterdam oder Hamburg. Und auch der Weg zählt als Ziel. China nutzt auch die Strecke selbst als neuen Warenumschatplatz und Ort der Wertschöpfung.

Für Europas Handelsbranche bedeutet das große Umwälzungen. Rainer Will, Geschäftsführer des Handelsverbandes und damit der Interessensvertreter der großen heimischen Handelskonzerne: „Wenn Alibaba in Zukunft über die Seidenstraße liefert, wartet der Kunde nur mehr zwei Wochen auf seine Lieferung. Das sorgt sicherlich für zusätzliche Dynamik am Markt.“ Das sieht auch Walter Konzett, Ressortleiter Landverkehre im Zentralverband Spedition & Logistik, so: „Die Erfahrung der letzten Jahre zeigt, dass sowohl die Qualität als auch die Quantität (Abfahrtsfrequenzen ost- und westgehend) der Verbindungen stetig zugenommen hat. Zudem finden diese intermodalen Verbindungen, als dritte Alternative im Asienhandel, mehr und mehr Zugang in die Supply Chains der Kundschaft, und das unabhängig von der Industriesparte. Der politische Wille zum weiteren Ausbau tut ein Übriges, um diesen Transportmodus für die Zukunft fest im Handel mit Asien zu etablieren.“

Einer der ersten konkreten Schritte für die Umsetzung war die Gründung der „Asiatischen Infrastrukturinvestmentbank“ (AIIB), die sich seit Jänner 2016 um die Finanzierung von Infrastrukturprojekten entlang der neuen Seidenstraße kümmert. 57 Länder und Regionen, durch die diese Bahnlinie führt oder die an die Linie angrenzen, haben sich an der AIIB beteiligt, darunter auch Österreich. 500 Mio. Dollar hat die Bundesregierung in die AIIB eingezahlt, um sich ein Mitspracherecht bei der Vergabe der Projekte zu sichern.

Milliardeninvestitionen

Der Balkan ist dabei eine jener zentralen Regionen, in denen die AIIB in Infrastrukturprojekte zur Verbesserung der Verkehrswege investieren will. 10 Mrd. Euro werden derzeit in entsprechende Bauvorhaben investiert, etwa in eine neue Hochgeschwindigkeitsverbindung zwischen Skopje und Saloniki sowie dem von chinesischen Investoren ausgebauten Hafen von Piräus oder die Verbesserung der Zugverbindung zwischen Budapest und Belgrad.

Ein anderer für Österreich wesentlicher Investitionsbereich ist der Ausbau der transkaspischen Route, bei der ein regelmäßiger Containerschiffsverkehr über das Kaspische Meer die Transportwege zwischen China und Europa deutlich verkür-

„
Österreich
könnte sich
als wichtiger
Hub an
dieser neuen
Seidenstraße
positionieren.“

Andreas Breinbauer
BFI University, Wien

zen soll. Dabei möchte sich vor allem das erdölreiche Aserbeidschan als Logistik-Hub etablieren. In Alyat, 65 Kilometer südlich der Hauptstadt Baku, wird gerade ein Tiefseehafen errichtet, der groß genug für Eisenbahnfähren ist, die ganze Frachtzüge aufnehmen können. Auch auf der anderen Seite des Binnenmeeres, im kasachischen Aktau, wird der Hafen entsprechend ausgebaut. Hier investiert eine Gruppe aus Dubai rund 1 Mrd. Dollar. Damit rücken auch die Märkte Zentralasiens näher an Europa.

Positive Effekte für Österreichs Wirtschaft

Noch führen die geplanten Handelswege nicht durch Österreich, trotzdem könnten alleine die bislang bestätigten Infrastrukturmaßnahmen eine Steigerung des heimischen Bruttoinlandsprodukts um rund 128 Mio. Euro, also rund 0,03 Prozent, bringen, wie Julia Grübler und Robert Stehrer vom Wiener Institut für Internationale Wirtschaftsvergleiche (wiiw) berechnet haben. Dieser Effekt würde sich, so die Autoren, alleine aus einer erhöhten Nachfrage in jenen ost- und südosteuropäischen Ländern ergeben, zu denen Österreich bereits heute gute Handelsbeziehungen pflegt. „Der Effekt ergibt sich nur durch gesteigerte österreichische Exporte als unmittelbare Auswirkung der bereits bestätigten chinesischen Investitionen auf dem Balkan“, sagt Julia Grübler. „Wichtiger als einmalige Investitionen sind aber mögliche mittelfristige Einkommenssteigerungen in den Balkanländern, zu denen Österreich gute Handelsbeziehungen hat. Das würde nämlich zu einer größeren Nachfrage nach österreichischen Produkten führen.“

Keine Einbahnstraße

Doch die neue Seidenstraße ist keine Einbahn. Auch wenn Österreich – noch – nicht direkt mit einem Hub an sie angeschlossen ist, wird die heimische Exportwirtschaft von der Reduktion der Transportkosten in den Nahen und Mittleren Osten sowie nach Zentral- und Südostasien profitieren. Kasachstan, Kirgistan, Turkmenistan und Usbekistan sind plötzlich zu konkurrenzfähigen Frachtpreisen von Mitteleuropa aus per Bahn erreichbar. Eine Abzweigung oder auch eine zweite Variante der Seidenstraße, da sind sich die Planer noch nicht einig, bindet auch die Türkei und den Iran ein.

Österreich erschließt sich dabei entlang dieser Verkehrsrouten Märkte mit mehr als 4,4 Mrd. Menschen in 65 Ländern. Eine große Chance für den Export, wie Andreas Breinbauer, Leiter des Univer-

sitätslehrgangs Logistik und Transportmanagement an der BFI University of Applied Sciences in Wien, meint. „Österreich könnte sich als wichtiger Hub an dieser neuen Seidenstraße positionieren“, sagt er. Wien sei schon heute ein wichtiger Standort für regionale Headquarters für die CEE-Länder, so der Wissenschaftler, der mit seinem Institut gerade an einer Studie über die Bedeutung Wiens als Standort für regionale Headquarters internationaler Konzerne arbeitet. Breinbauer: „Interviews in China haben gezeigt, dass Wien zwar als kulturelles Zentrum sehr bekannt ist, aber nicht im selben Ausmaß als internationales Handelszentrum wahrgenommen wird. Die Chinesen sind vor allem daran interessiert, in Regionen zu investieren, wo sie auch Zugang zu Know-how, innovativen Potenzialen und Produktentwicklung haben. Dabei sind sie immer wieder erstaunt, dass es in Europa wesentlich weniger Barrieren für Investitionen gibt als etwa in den USA oder Kanada.“

Auch wenn Österreichs Wirtschaftsleistung im Vergleich zur chinesischen winzig erscheint, ist das Land für China auch ein interessanter, weil potenter Markt. Mit Importen von rund 8 Mrd. Euro liegt China in der österreichischen Importstatistik an dritter Stelle. In der heimischen Exportwirtschaft liegt China derzeit mit einem Volumen von 3,3 Mrd. Euro an zehnter Stelle. Es gibt aber noch deutliches Potenzial nach oben. Von der neuen Verbindung würden etwa die heimische Stahlbau- und Maschinenindustrie oder die Nahrungsmittelindustrie profitieren. Insgesamt gehen derzeit 18 Prozent der heimischen Exporte in Länder entlang der neuen Seidenstraße. Wenn diese einmal angelaufen ist, wird die gesamte Region für die heimische Wirtschaft stark an Bedeutung gewinnen. Walter Konzett: „Grundsätzlich kann die österreichische Wirtschaft von schnellen Verbindungen von und nach Asien profitieren. Die Silk Road muss als Handelsroute für den gesamten eurasischen Kontinent betrachtet werden, und Österreich liegt im Herzen derselbigen. Österreich mit seiner Top-Infrastruktur kann hier als das logistische Drehkreuz für Zentral- und Osteuropa fungieren. Der Zugang zum Balkan und zu den Südhäfen stellt dabei auch einen wichtigen Vorteil dar. Die chinesische Regierung hat ja bereits diverse Projekte in Europa (siehe Griechenland, Makedonien, Bahnlinien, Häfen etc.) angeschoben, und nachdem ja auch Österreich an der AIIB (Asiatische Infrastrukturinvestmentbank, Kapital 100 Mrd. Dollar) direkt beteiligt ist, wird sich hier sicherlich die ein oder andere Chance bieten.“



Grundsätzlich kann die österreichische Wirtschaft von schnellen Verbindungen von und nach Asien profitieren.

Walter Konzett
Ressortleiter Landverkehre Europa
Gebrüder Weiss GmbH

„Österreichs Logistikwirtschaft kann sich sehen lassen“

Es soll in der breiten Öffentlichkeit noch deutlicher sichtbar werden, dass die Logistikbranche ein sehr wichtiger Wirtschaftsfaktor ist und „Logistik Made in Austria“ eine Marke ist, auf die das Land stolz sein kann.
WOLFRAM SENGER-WEISS, Präsident des Zentralverbandes Spedition & Logistik, zieht eine positive Bilanz und blickt optimistisch in die Zukunft.



Herr Senger-Weiss, das Jahr 2016 war für die heimische Speditions- und Logistikbranche ein herausforderndes, welche Bilanz ziehen Sie für Ihren Verband?

Es war für die Betriebe und den Verband ein durchaus erfolgreiches Jahr – bei relativ stabiler Konjunktur konnten wir wichtige Themen für die Branche umsetzen und sind im LPI wieder unter die Top 10 weltweit gekommen. Österreichs Logistikwirtschaft stellt einen wichtigen, aber oft wenig geschätzten Wirtschaftsfaktor dar. Daher setzen wir uns sehr engagiert für die Festigung des Logistikstandorts Österreich und die Schaffung einer Marke „Logistik Made in Austria“ ein.

Im Jahr 2014 haben wir mit dem Logistikpaket zwölf prioritäre Themenbereiche für unsere Arbeit definiert. Im Vorjahr konnten wir feststellen, dass viele dieser Punkte schon umgesetzt wurden oder aktuell bearbeitet werden. Ein Schwerpunkt ist auch die Mitarbeit und Mitgestaltung im Arbeitsausschuss Logistik unter dem Schirm des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit). Dieser Ausschuss ist gemeinsam mit dem Logistikbeauftragten ein wichtiges Steuerungsgremium von bundesweiten Logistikinteressen. Zu den neuen Themen des vergangenen Jahres zählten beispielsweise SOLAS, der Einsatz der Registrierkassa oder die Vorbereitung auf das ab heuer geltende Sozialdumping-Bekämpfungsgesetz.

Der Zentralverband hat sich in den vergangenen Jahren als relevante Interessensvertretung der Speditions- und Logistikwirtschaft positioniert und es geschafft, die Anliegen an die relevanten Stakeholder heranzutragen, um die Interessen seiner Mitglieder bestmöglich wahrzunehmen. Unser Verband ist eine unabhängige und verkehrsträgerneutrale Interessensvertretung mit dem Anspruch, auf lokaler, regionaler und europäischer Ebene die Interessen seiner Mitglieder professionell und substantiell zu vertreten. Hier sind wir 2016 wieder einen wichtigen Schritt weitergekommen.

Die Logistik-Welt erlebt derzeit einen tiefgreifenden Umbruch. Digitalisierung, Industrie 4.0 und Logistik 4.0 haben markante Auswirkungen auf den Güterverkehr. Wie bereitet sich die Logistikwirtschaft auf diesen Wandel vor?

Die Geschwindigkeit der Veränderung, mit der wir alle konfrontiert sind, hat rasant zugenommen. Zwar sehe ich die Themen nicht als kurzfristig disruptiv für unsere Branche, trotzdem sollte sich jeder mit den neuen Möglichkeiten beschäftigen und

sich der Veränderung der Rahmenbedingungen bewusst werden.

Neben der intensiven Beschäftigung mit den Auswirkungen von Industrie 4.0 auf die Logistikbranche speziell in unserem Ressort Supply Chain haben wir uns daher entschieden, gemeinsam mit Professor Kummer von der Wirtschaftsuniversität Wien die erste Managementausbildung für Logistik 4.0 in Österreich anzubieten. Hochkarätige Vortragende aus Lehre und Praxis vermitteln den Teilnehmern fundierte Informationen, um in diesem unsicheren Thema möglichst professionelle Entscheidungen treffen zu können. Es gilt, am Puls der Zeit zu sein, bestehende Geschäftsmodelle zu hinterfragen und neue zu entwickeln.

Denn eines ist klar: Wir befinden uns inmitten der vierten industriellen Revolution. Die tragende Säule dabei ist die Fusion der digitalen Technologiewelt mit der physischen. Logistiker übernehmen dabei immer stärker die Rolle der digitalen Schnittstelle in der Supply Chain. Erfolgreiche Spediteure und Logistikunternehmen punkten schon heute mit ihrem qualitativ hochwertigen Know-how und kreativen Lösungen, die tief in die Supply Chain ihrer Kunden hineinwirken. Durch die Herausforderungen von Industrie 4.0 wird sich diese Entwicklung noch massiv verstärken. Österreichische Betriebe definieren sich durch hervorragend ausgebildete und innovative Mitarbeiter und wir dürfen hier auf keinen Fall den Anschluss verlieren.

Inwieweit wird sich durch Logistik 4.0 der Aktionsradius der Logistikbranche verändern?

Kernthemen sind und bleiben flexible, individuelle und automatisierte Prozesse entlang der Supply Chain. Damit verbunden sind ein anspruchsvolles Qualitätsmanagement und vermehrt die Digitalisierung der Produktionsprozesse. In unserer Branche werden neue Tätigkeiten entstehen, bestehende werden sich verändern und es werden auch welche wegfallen. Das Internet der Dinge wird Systeme, Fahrzeuge, Unternehmen, Mitarbeiter und Kunden vernetzen und neue Möglichkeiten eröffnen. Wir sehen in unserem Tun gute Entwicklungschancen, wenn wir dem Kunden Lösungen anbieten können, seine Effizienz steigern. Das können auch Services in neuen Bereichen wie Big Data sein, wobei hier auch andere rechtliche Herausforderungen wie Datenschutzregeln vor uns liegen.

Immer mehr Menschen kaufen online ein, die gekauften Produkte werden immer öfter individuell für den einzelnen Auftrag produziert. Individu- >

Wolfram Senger-Weiss

Seine berufliche Karriere startete Wolfram Senger-Weiss nach dem Studium an der WU Wien in der Industrie als Vorstandsassistent der Berndorf AG und im Management eines Start-ups in den USA. 2003 übernahm er die Verantwortung im Bereich Corporate Controlling bei Gebrüder Weiss, seit 2005 zeichnet er im Vorstand für die Ressorts Finanzen, Legal, Einkauf, Immobilien, M&A sowie CSR und Nachhaltigkeit verantwortlich. Seit 2012 ist er Präsident des Zentralverbandes Spedition & Logistik.



eller werden damit auch die Zustellwünsche der Kunden. Die steigende Individualisierung bei Produktion und Logistik erfordert neue Transportlösungen, die wir Logistiker gemeinsam mit unseren Kunden entwickeln müssen.

Ich will bei all dem Glauben an neue Chancen aber auch den Hinweis auf neue Risiken nicht vergessen: Digitale Speditionen, neue Plattformen oder neue Marktteilnehmer werden entstehen und bestehende Marktverhältnisse verändern. Speziell mächtige Onlinehändler wie Amazon, Alibaba und Co oder Internet-Akteure wie Google und Uber entwickeln eine enorme Marktmacht. Hier müssen wir den fairen Wettbewerb im Auge behalten. Für alle Unternehmen müssen die gleichen rechtlichen Bedingungen gelten, für Genehmigungen, aber auch für Steuern und Abgaben. Hier gibt es massiven europaweiten Handlungsbedarf.

Vor zwei Jahren nahm der Arbeitsausschuss Logistik seine Tätigkeit auf. Wie sehen Sie seine Rolle und was wurde seither zugunsten der Speditionswirtschaft erreicht?

Das bmvit wurde in den vergangenen vier Jahren von vier verschiedenen Ministern geleitet. Diese Wechselhaftigkeit hat gewisse Verzögerungen bei der Umsetzung von logistikrelevanten Themen bewirkt. Der Arbeitsausschuss Logistik und das Commitment zur Abarbeitung der im Gesamtverkehrsplan für Güterverkehr und Logistik verankerten Maßnahmen brachten eine gewisse Kontinuität. Es wurde vieles erreicht. Die gemeinsame Pressekonferenz mit dem amtierenden Verkehrsminister Jörg Leichtfried im November und dessen deutliches Bekenntnis zum Logistikstandort haben wir als ein positives Zeichen der Zusammenarbeit zwischen der Politik und uns Logistikern verstanden. Das war ein guter Schritt in die richtige Richtung.

Was wir uns im Verband von der österreichischen Verkehrspolitik wünschen, ist mehr Dynamik im Sinne des Logistik- und Wirtschaftsstandorts Österreich. Wir haben eine ausgezeichnete Verkehrsinfrastruktur, wir punkten im kombinierten Verkehr Schiene und Straße, und wir haben gute Mitarbeiter in unseren Unternehmen. Was uns fehlt, ist eine logistische Vision für dieses Land, ein gemeinsames Ziel, an dem sich alle ausrichten können. Daher ist uns die Arbeit an einer Marke „Logistik Made in Austria“ so wichtig.

Seit dem Jahr 2015 gibt es im Verkehrsministerium einen Logistikbeauftragten. Kann Ihre Bran-

che über diese Schlüsselperson die Anliegen besser in die Mühlen der Bürokratie hineintragen?

Logistische Themen sind mitunter stark fragmentiert und komplex. Wir als Zentralverband haben daher nachdrücklich einen Logistikbeauftragten im bmvit in Form einer kompetenten Ansprechperson gefordert – und bekommen. Mit der Ernennung von Franz Schwammenhöfer in diese Funktion stellen wir fest, dass wir unsere Anliegen besser an das Ministerium, gepaart mit entsprechender Akzeptanz, herantragen können. Wir haben ein kompetentes

„Im Vordergrund steht

Gegenüber bekommen, das als Spezialist die Anforderungen der Logistik versteht und als Insider im Ministerium die Themen korrekt platzieren kann.

Die österreichische Logistikwirtschaft generiert pro Jahr einen Umsatz von rund 34 Mrd. Euro und eine Wertschöpfung von 9 Mrd. Euro. Logistik ist somit ein wichtiger Wirtschaftsfaktor, der 160.000 Arbeitsplätze sichert. Wird das von wirtschafts- und verkehrspolitischer Seite gewürdigt?

Leider nein. Andere wie etwa Deutschland haben dies erkannt und Logistik zu einem der Top-3-Wirtschaftszweige des Landes erklärt. Wie eine volkswirtschaftliche Studie zeigt, sichert jeder Beschäftigte in der Logistik bis zu 3,5 Arbeitsplätze ab und trägt jeder Euro Wertschöpfung in der Logistik (8,6 Mrd. Euro) bis zu 4,11 Euro an Wertschöpfung in Österreichs Gesamtwirtschaft bei.

Ich wiederhole mich, aber daher erscheint uns die Entwicklung der Marke „Logistik Made in Austria“ so wichtig. Wir reden über Wertschöpfung für und in Österreich und wir reden über interessante Arbeitsplätze in diesem Land. Mit der Markenbildung wollen wir das Image unserer Branche in die breite Öffentlichkeit rücken und so erreichen, dass Logistik positiv wahrgenommen wird. Wir wollen junge Menschen für eine berufliche Karriere in der Welt der Logistik begeistern.

Im Logistik-Performance-Index 2016 der Weltbank ist Österreich auf Platz 7 unter 160 Ländern weltweit platziert. Ist das ein respektables Aushängeschild für „Logistik Made in Austria“?

Österreich ist in der Tat von Platz 22 im Jahr 2014 auf Platz 7 im Jahr 2016 vorgerückt. Das ist eine

die Stärkung der Marke „Logistik Made in Austria“.

Wolfram Senger-Weiss, Präsident des Zentralverbandes Spedition & Logistik



schöne Würdigung für die heimische Logistikbranche und spiegelt deren Leistungsfähigkeit und Qualität wider. Nun gibt es keine objektiven Rankings, sondern es ist immer eine Kombination aus Fakten und Wahrnehmung. Als Verband arbeiten wir intensiv an den Rahmenbedingungen unserer Branche, aber auch an ihrem Image. Wir sind sehr bemüht, unsere Stärken zu kommunizieren und dafür Allianzpartner zu finden.

Trotz gewisser Schwächen hat ein solcher Index eine nicht zu unterschätzende Aussagekraft und internationale Wirkung. Platz 7 ist kein Grund, die Hände in den Schoß zu legen. Im Gegenteil: Wir in Österreich müssen nun die Platzierung bestmöglich standortpolitisch nutzen. Die Logistik-Stakeholder, allen voran das bmvit, sollten dafür ihre Kräfte bündeln. Und wieder betone ich hier: Die Marke „Logistik Made in Austria“ muss rasch etabliert und international vermarktet werden. Vom amtierenden Verkehrsminister Jörg Leichtfried erwarten wir uns, dass er die Chancen erkennt und unseren Wirtschaftszweig auch in der Öffentlichkeit als „Logistikminister“ tatkräftig unterstützt.

Der Zentralverband ist seit zwei Jahren Mitglied in der europäischen Interessensvertretung der Logistik (CLECAT). Lohnt sich diese Mitgliedschaft für die heimischen Spediteure?

Unser Verband ist seit 2015 Mitglied des Verbandes CLECAT, der auf europäischer Ebene agiert und die Anliegen unserer Branche in Richtung EU und anderer internationaler Institutionen lobbyiert und ausgezeichnete Beziehungen zur Kommission und

zum Europäischen Parlament unterhält. Das gibt uns und unseren Ressorts die Möglichkeit, über die CLECAT-Arbeitsgruppen unsere Themen einzubringen und damit die europäischen Rahmenbedingungen für die Logistikwirtschaft mitgestalten zu können.

Welche Vorhaben, Ziele, Wünsche stehen auf der Arbeitsagenda des Zentralverbandes für das Jahr 2017/18?

In diesem Jahr werden wir selbstverständlich das breit wirkende Lobbying in Österreich und auf internationaler Ebene (CLECAT, FIATA etc.) im Sinne unserer Mitgliedsunternehmen fortsetzen, an Themen mangelt es sicher nicht. Im Vordergrund steht die Marke „Logistik Made in Austria“, die ein klares Profil bekommen und das Verständnis für Logistik und die Anliegen unserer Branche in der breiten Öffentlichkeit verstärken soll. Wir werden auch in diesem Jahr wieder zahlreiche standortpolitische Schwerpunkte setzen, unsere Servicedienstleistungen im Verband weiterentwickeln und mit dem vorliegenden, zum zweiten Mal erscheinenden Branchenreport auf die wirtschaftliche Bedeutung der Spedition und Logistik für Österreich hinweisen.

In diesem Jahr veranstalten wir als Zentralverband zum dritten Mal in Zusammenarbeit mit der Johannes Kepler Universität in Linz den Außenwirtschaftsrechtstag, der diesmal dem Thema Zollwert gewidmet ist. Der Themenbereich Digitalisierung, Logistik 4.0 wird uns 2017 und in den Folgejahren intensiv begleiten. Wir wollen uns damit nicht nur als Schlagwort, sondern inhaltlich fundiert auseinandersetzen. ■

FOTOS: IAN EHM



„Wir kümmern uns um die Logistik“

Seit April 2015 ist FRANZ SCHWAMMENHÖFER der Logistikbeauftragte im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. Er agiert als Schlüsselperson zwischen der Logistikwirtschaft und der Bürokratie. „Logistik Made in Austria“ gewinnt an Profil, weil sich die Beteiligten dafür einsetzen. Eine Bilanz.

Herr Schwammenhöfer, so leidenschaftlich, wie Sie als Beamter über die Logistik sprechen, merkt man, dass Sie dieses Thema sehr interessiert. Wie bilanzieren Sie als Koordinator und Moderator in Sachen Logistik über das vergangene Jahr?

Die Jahre 2015 und 2016 waren zwei interessante Jahre für mich. Die Koordination der Logistik-Agenden sowohl nach außen mit der österreichischen Logistik- und Speditionsbranche als auch intern in unserem Haus funktioniert mit Unterstützung des Kabinetts und des Generalsekretärs sehr gut. Es geht dabei aber nicht nur um Koordination, sondern auch um das Publik machen der Logistik in der breiten Öffentlichkeit. Wir sind im vergangenen Jahr bei der konkreten Arbeit, auch im Arbeitsausschuss Logistik, mit allen Interessensvertretern gut weitergekommen. Ein wesentlicher Schwer-

punkt ist das Attraktiveren der Berufsbilder in der Transportwirtschaft und Logistik. Dazu haben wir mit dem Aufbau des Kompetenzzentrums RETrans begonnen und bei der Berufskraftfahrerausbildung und -weiterbildung doch entscheidend die Dinge vorangebracht. In den vier bis fünf Ausschusssitzungen pro Jahr gehen wir praxisorientiert an die Themen heran und nehmen selbstverständlich aktuelle Vorschläge der Interessensvertretungen auf die Agenda. Das funktioniert sehr gut, auch mit Unterstützung des Zentralverbandes Spedition & Logistik.

Wie steht es um den Markenbildungsprozess „Logistik Made in Austria“? Welche Schritte sind hier 2017 geplant? Worin sehen Sie die Vorteile einer solchen Marke?

Die Marke „Logistik Made in Austria“ zu bilden ist sinnvoll, weil damit Sichtbarkeit entsteht. Dass sich

dabei die Interessensvertretungen zusammenraufen im Sinne der Schaffung dieser gemeinsamen Marke, halte ich für erstrebenswert und gut. Denn es ist ein klares Bekenntnis zu diesem Wirtschaftszweig, ohne den eine Volkswirtschaft gar nicht funktionieren würde. Es geht auch darum, der Öffentlichkeit gemeinsam zu erzählen und vor Augen zu führen, welch hohes Qualitätsniveau Logistik in Österreich hat.

Ihr Ministerium hat im Vorjahr angekündigt ein neues Kennzahlensystem für den Logistiksektor zu erarbeiten. Wofür sind die Kennzahlen notwendig und was sollen sie ausdrücken?

Es gibt europa- und weltweit eine Reihe verschiedener Logistikindikatoren. Ihnen allen gleich ist, dass die Ergebnisse oft nicht wirklich belastbar sind. Das hängt von den Fragestellungen, den befragten Zielgruppen, Stichproben etc. ab. Wir wollen in Österreich ein einheitliches Kennzahlensystem zur Logistik in diesem Land und für dieses Land entwickeln, welches einen konkreten Mehrwert bietet. Gemeinsam mit dem Logistikum Steyr der Fachhochschule Oberösterreich haben wir eine Reihe von Parametern vorab definiert, die in der weiteren Folge mit statistischem Material einerseits und konkreten Befragungen sowohl in der Logistikbranche als auch in Verladerkreisen hinterlegt werden. Im Mittelpunkt steht dabei nicht Österreich als Ganzes, sondern Aussagen zur logistischen Leistungsfähigkeit der Bundesländer bis auf die Bezirksebene. Wir organisieren dazu gegenwärtig Veranstaltungen in den Bundesländern, binden Verlader, Spediteure

sowie die Logistikverantwortlichen in den Regionen ein und stimmen die vordefinierten Parameter und die Befragungsinhalte für das Kennzahlensystem mit der Fachöffentlichkeit ab. Wir wollen hören, welche Fragen für Logistikentscheider in der Wirtschaft, aber auch für die Spediteure und die Logistikwirtschaft wichtig sind für die Wahl eines Logistikstandorts. Dabei spielen Fragen der Raumordnung, Verkehrsorganisation oder Infrastruktur eine wichtige Rolle. Wir als Ministerium agieren als Moderator. Der österreichische Logistik-Index soll ganz konkrete bezirksspezifische Aussagekraft haben. Wir wollen einen Index vorlegen, mit dem man im Sinne eines Stärken- und Schwächenprofils konkret arbeiten kann und von dem Logistiker, potenziell ansiedlungswillige Unternehmen und die Wirtschaft insgesamt profitieren. Einen Index, der klare Aussagen als Basis für Maßnahmen präsentiert im Sinne der Absicherung des Wirtschafts- und Logistikstandorts Österreich und der aufgrund der zweijährigen Erhebungsintervalle auch die Veränderungen und Trends gut einfangen wird.

Gemeinsam mit dem Zentralverband Spedition & Logistik und den Sozialpartnern hat das Verkehrsministerium auf Basis des österreichischen Gesamtverkehrsplans einen 117 Punkte umfassenden Maßnahmenkatalog erarbeitet mit dem klaren Ziel, alle Maßnahmen in der Realität umzusetzen, damit Österreich als Logistikstandort zukunftsfit wird. Welche Maßnahmen wurden 2016 in die Praxis umgesetzt?

Franz Schwammenhöfer

Seit April 2015 ist Franz Schwammenhöfer Logistikbeauftragter im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. Im bmvit leitet er seit 2005 die Abteilung Gesamtverkehr und war unter anderem für die Erstellung des Gesamtverkehrsplans für Österreich zuständig.

FOTOS: THOMAS TOPF

Wir haben im Vorjahr das Paket Grundqualifikation und Weiterbildung für Berufskraftfahrer auf Schiene gebracht und auch das Thema SOLAS-Richtlinien zur Bestimmung der bestätigten Bruttomasse von Seecontainern erledigt. Mit der Anpassung der Grundqualifikations- und Weiterbildungsverordnung folgen wir großteils dem Vorschlag der Bundesländerarbeitsgruppe unter der Führung Oberösterreichs, konkretisieren die Ausbildungsinhalte und mindern bürokratische Hürden.

Im Mai dieses Jahres geht die Plattform RETrans an den Start. Zielsetzung der Plattform ist die Bereitstellung von Güterverkehrs- und logistikrelevanten Informations- und Schulungsmaterialien mit einem Schwerpunkt im Ausbildungsbereich. Das Ganze wird thematisch, schultypen- und fachbezogen strukturiert angeboten und wendet sich so an Lehrende und Lernende gleichermaßen und bietet auch Informationen für Menschen, die sich für den weiteren beruflichen Weg informieren und orientieren wollen und dafür auf dieser Internetseite umfassende Informationen rund um das Thema Logistik vorfinden. Mit RETrans vermitteln wir Wissen zum Thema Logistik, einem Wirtschaftszweig, der hierzulande Wachstum verzeichnet wie kaum ein anderer. Betreut wird diese Internetseite von unserem Ministerium gemeinsam mit der Fachhochschule des BFI Wien und dem Logistikum in Steyr.

Wie gestalten sich beim Abarbeiten des Maßnahmenkatalogs die Diskussionen in den Arbeitsgruppen? Wird im Fall von Dissens so lange verhandelt, bis unterm Strich ein Konsens erreicht wird?

Unsere Erfahrungen bei der praktischen Arbeit sind sehr gut, die Interessensvertretungen wie beispielsweise Arbeiterkammer und Wirtschaftskammer arbeiten überaus konstruktiv zusammen. Dort, wo es Dissens gibt, ist oft auch ein Teilkonsens und damit zumindest eine Teilumsetzung einer Maßnahme möglich.

Transport und Logistik ist im Zeitalter des Internets der Dinge sehr innovationsgetrieben. Wie kann das Verkehrsministerium die Branche zu mehr Innovationsfreudigkeit animieren bzw. sie dabei unterstützen?

Wir beobachten und berücksichtigen in unseren Forschungsprojekten die Entwicklungen in diese Richtung sehr genau. Gerade der Mobilitätsforschungsbereich im bmvit nimmt beispielsweise mit der Programmlinie „Mobilität der Zukunft“

auf Entwicklungen in Sachen Innovation in der Logistikbranche Bezug und stellt Fördermittel bereit. Die Breitbandmilliarde ist eine klare Ansage, wie sich Österreich auf künftige Entwicklungen einstellt und dafür die Kommunikationsinfrastruktur ausbaut. Wir unterstützen bei den Grundlagen und Rahmenbedingungen, darüber hinaus liegt der Ball bei den Unternehmen in der Wirtschaft.

Ein besonders brisantes Thema 2016 war SOLAS. Aus der Branche ist zu hören, dass Sie sich als Logistikbeauftragter sehr bemüht haben. Hat es sich gelohnt?

Ich habe den Eindruck, dass unsere Bemühungen in der Logistikwirtschaft im Rahmen der öffentlichen Diskussion gewürdigt wurden. Wir haben eine Reihe von Lösungen gefunden, die sich im Einklang mit vielen anderen Staaten befinden, praktikabel und mit überschaubaren Kosten verbunden sind und auch in der Abwicklung funktionieren. Die Prozesse der Containermasse-Ermittlung selbst haben sich eingeschlichen und das Thema ist im Wesentlichen durch.

Es gibt einen Regierungsbeschluss, die Breitspurverlängerung nach Ostösterreich zu forcieren. Ist das realistisch? Wenn ja, in welchem Zeitraum. Was könnte es bringen? Was könnte es kosten?

Die Breitspurbahn nach Wien ist für Österreich von Vorteil, wenn damit der asiatische Raum erschlossen wird. Der Bau dieser Strecke von der Ostslowakei bis nach Wien ist nicht allein Sache der Projektpartnerländer Russland, Ukraine, Slowakei und Österreich. Ein Projekt dieser Größenordnung lebt von der Leistungsfähigkeit und dem Warenaustausch der Wirtschaftsräume, welche es verbindet, hat also einen klaren Fokus im asiatischen Raum. In diesem Jahr sollen die derzeit noch laufenden Studien abgeschlossen und abgenommen werden, dann kennen wir die Details zu Streckenführung, Kosten und etwaigen Bauzeiten. Das sind die Grundlagen für die anschließende Diskussion hinsichtlich einer möglichen Realisierung.

Seit geraumer Zeit sind chinesische Investoren bemüht, die Seidenstraße neu zu beleben. Auch Österreich ist hier im Fokus? Wie schätzen Sie dieses Projekt ein? Könnte Österreich davon profitieren?

Die Seidenstraße ist ein schönes Schlagwort. Ich sehe auf dem Weg von China nach Europa und hier



„Ziel der Plattform RETrans ist die Bereitstellung von logistikrelevanten Schulungsmaterialien.“

Franz Schwammenhöfer, Logistikbeauftragter im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

nach Österreich viele Länder mit jeweils eigenen Interessen. Wer meines Erachtens verkehrsgeografisch in erster Linie profitieren würde, ist die Türkei, also ein Land, in dem die Themen Güterverkehr und Logistik auf der politischen Agenda recht weit oben stehen. Die Neubelebung der Seidenstraße findet aus meiner Sicht nicht wegen günstigerer Transportpreise statt, sondern hat andere Gründe. Der Güterverkehr Asien-Europa spielt sich derzeit primär auf dem Seeweg ab. Gleichzeitig fehlt den zentralasiatischen Staaten ein eigener leistungsfähiger Zugang zur Hochseeschifffahrt. Einige dieser Staaten orientieren sich überdies traditionell auch hin in Richtung Türkei.

Aus- und Weiterbildung sind gerade in der Logistikbranche essenziell. Was trägt das Verkehrsministerium dazu bei, um die Qualifikation der Mitarbeiter zu steigern?

Mit der neuen Plattform RETrans setzen wir, wie erwähnt, ein Zeichen in Richtung Ausbildung, doch unsere Möglichkeiten als Verkehrsministerium in diesem Bereich sind beschränkt.

Die Transportwirtschaft ist das Rückgrat einer florierenden Volkswirtschaft und benötigt verkehrspolitische Unterstützung. Besonders der Ausbau der Multimodalität spielt eine große Rolle. Welche Aktivitäten gibt es hier?

Unser Ministerium legt dazu derzeit so viele Forschungs- und Entwicklungsprogramme auf wie nie zuvor. Diese sind auch ein Zeichen dafür, wie intensiv wir die Entwicklung der Themen unterstützen. Die Multimodalität spielt dabei natürlich eine große

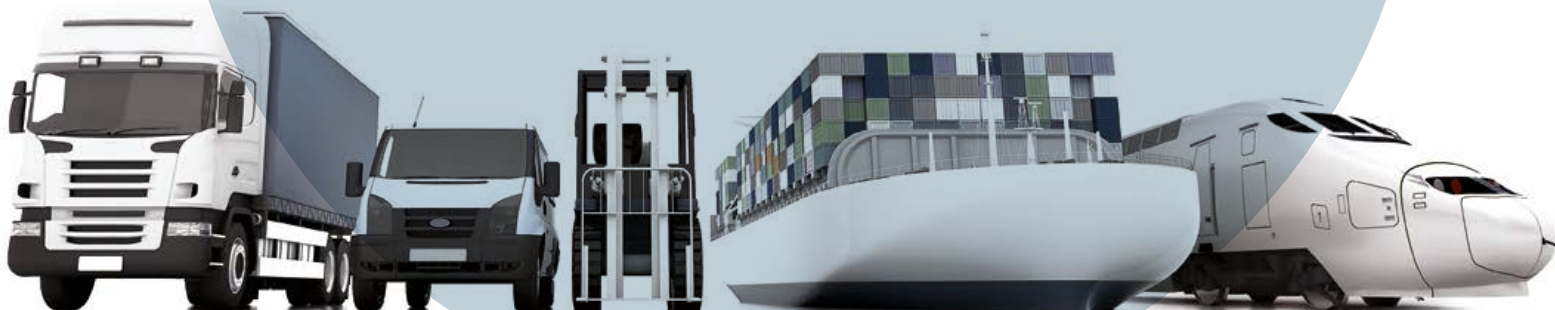
Rolle. So verlängern wir gegenwärtig eine Reihe unserer Förderprogramme für den Güterverkehr für die nächsten sechs Jahre bei der Kommission der Europäischen Union. Uns ist beispielsweise die Förderung von Anschlussbahnen wichtig, weil sie Güter auf die Schiene bringen. Wir unterstützen politisch und inhaltlich den Einsatz von Elektrofahrzeugen in der Logistik und nehmen dort auch – wo dies machbar ist – sinnhafte Anpassungen vor, Stichwort Nutzung batterieelektrischer Fahrzeuge bis zu einer maximalen Gesamtmasse von 4.250 Kilogramm mit dem Führerschein der Klasse B. In unserem Haus bereiten wir gerade für dieses Jahr eine Sonderrichtlinie für Logistikförderung vor, mit der wir Unternehmen und Verwaltung animieren wollen, innovative Logistikkonzepte umzusetzen. Solche Projekte werden von unserem Ministerium finanziell unterstützt und sollen dazu beitragen, die Wettbewerbsfähigkeit des österreichischen Güterverkehrs- und Logistiksektors zu stärken.

Endet Ihre Arbeit als Logistikbeauftragter dann, wenn Österreich als Logistikstandort weltweit unter den Top 3 liegt?

Ich denke nein. Es gibt so viele Projekte, die wir auf dem Radar haben. Wir werden in diesem Jahr zahlreiche Maßnahmen setzen, unsere Tätigkeit, wie im Ausschuss beschlossen, im Rahmen der Tätigkeitsberichte auch transparent darstellen und veröffentlichen. Die Themen gehen uns sicher nicht aus. Wenn Österreich weltweit eines Tages unter den Top 3 liegt, dann gibt es vor uns den zweiten und ersten Platz. Und damit für uns weiter viel Arbeit, uns nach vorn zu arbeiten. ■



Aktuelles aus den RESSORTS



Landverkehre Europa

Luftfracht

Seefracht

KEP

Green Logistics

Zoll

Gefahrgut

Recht & Versicherung

Supply Chain Management



Multimodalität. Mit mehrmodalen Hubs wie dem Hafen Wien und Terminals an den wichtigen TEN-Routen kann sich Österreich als Top-Logistiknation in der EU etablieren.



FOTOS: LBS REDL, WWW.PICTUREDESIGN.COM (3)

MULTIMODAL- HUBS und Raum für Ideen

Österreich hat im Landverkehr eine hervorragende Infrastruktur, doch es gibt noch Luft nach oben. Heimische Logistikunternehmen reagieren auf die Herausforderungen der Industrie 4.0 mit einer Unzahl von Innovationen.

Mit der Produktion und dem Handel von Gütern kam auch die Logistik in die Welt. Einst gab es die Bernstein- und die Salzstraße und auch entsprechende Lager und Umschlagplätze dazu. Moderne Volkswirtschaften, Liberalisierung des Handels und Globalisierung verlangen nach immer besseren Logistikkonzepten. Diese Entwicklungen bieten einem Land wie Österreich große Chancen, etwa als Link zwischen den alten und neuen Mitgliedern der Europäischen Union. Die Verkehrswege selbst, zu Land, zu Wasser und in der Luft, bedürfen aber zahlreicher intelligenter Knotenpunkte als inter- und multimodaler Hubs.

Österreich liegt im Zentrum von drei der wichtigsten europäischen Verkehrskorridore: der Brennerachse, der Donauachse und der Baltisch-Adriatischen Achse. In Österreich selbst gibt es sechs Hauptkorridore, die die österreichischen Zentralräume verbinden. Das österreichische Straßennetz hat eine Gesamtlänge von etwa 125.000 Kilometern. 2.200 Kilometer sind Schnellstraßen und Autobahnen, die Landesstraßen machen 33.600 Kilometer aus, die Gemeindestraßen sind 88.700 Kilometer lang. Rund 5.800 Kilometer (3.500 davon sind hochrangige Strecke) hat das heimische Schienennetz, die Donau mit rund 300 Kilometern zwischen Passau und Bratislava verbindet das Land über den Rhein, den Main und die Donau mit »

dem Atlantik sowie mit dem Schwarzen Meer. Und nicht zuletzt ist der Flughafen Wien das führende europäische Drehkreuz für die Region Osteuropa. Eingebettet ist diese Infrastruktur in das oben erwähnte europäische System der Transeuropäischen Netze (TEN-V).

Eigentlich eine perfekte Ausgangslage – wenn nur die Hubs zwischen diesen Netzen schon voll ausgebaut wären. „In Österreich gibt es wenige Standorte, die den Anforderungen der Multimodalität zumindest einigermaßen entsprechen. Aktuell gibt es keinen Hub in voller Ausprägung“, gibt Wolfgang Schneckenreither, Eigentümer der Spedition Schneckenreither und Vizepräsident des Zentralverbandes Spedition & Logistik, zu bedenken. „Allerdings gibt es geografisch gut gelegene Hub-Möglichkeiten, die es zu entwickeln gilt.“ Das Land verfügt über aktuell 26 intermodale Terminals. Weiters werden vier große Bahn-Terminals – Wolfurt, Wörgl, Wels und Wien – bis Ende 2017 um 390 Millionen Euro ausgebaut. Allein die Rail Cargo Austria (RCA) betreibt 17 Terminals für den intermodalen Transport und 14 Logistic-Center. Ihr National Intermodal Network Austria (NINA) verbindet ihre wichtigsten Terminals über ihren Hub in Wels.

Multimodaler Verkehr gefragt

Unter dem Begriff multimodaler Verkehr wird eine mehrgliedrige Transportkette verstanden, bei der der Transport eines Gutes mit zwei oder mehr unterschiedlichen Verkehrsträgern durchgeführt wird. Eine besondere Form des multimodalen Verkehrs ist der intermodale Verkehr, in dem die Güter in standardisierten Transporteinheiten bewegt werden, also etwa Containern, Wechselbehältern oder Sattelanhängern. Kombiniertes Verkehr (auch: kombinierter Ladungsverkehr) wird der intermodale Verkehr genannt, wenn der überwiegende Teil der Strecke zu Wasser oder auf der Schiene zurückgelegt und der Vor- und Nachlauf auf der Straße so kurz wie möglich gehalten wird.

Intermodale Transportketten sind wegen der notwendigen logistischen Planung deutlich aufwendiger als der Transport mit nur einem Verkehrsträger. Sie setzen eine spezifische Umschlagsinfrastruktur voraus, also Terminals. Der administrative und zeitliche Aufwand des Umschlages sowie die Kosten für Infrastruktur und Betrieb von Terminals machen den multimodalen Verkehr nur zweckmäßig, wenn unimodaler Transport nicht möglich ist, wenn der Hauptlauf der Güter auf der Bahn oder auf dem Schiff eine gewisse Min-



Villach Süd. Das ÖBB-Terminal im Süden erschließt die Häfen an der Adria.

destdistanz von rund 300 Kilometern erreicht, sodass der Warenumsatz zeitlich und kostenmäßig nicht ins Gewicht fällt. Und wenn eine regelmäßige Verkehrsleistung auf der betreffenden Wegstrecke nachgefragt wird, sodass sich die Investitionen in Umschlagsanlagen rentieren.

Terminals sind Knotenpunkte in inter- und multimodalen Transportsystemen. Im Sinne einer nachhaltigen und effizienten Logistik gewinnt die Multimodalität sowie die Verknüpfung von Verkehrsträgern insbesondere durch multimodale Knoten, die bestmöglich aufeinander abgestimmt und ausgebaut sind, an Bedeutung. „Im Zusammenhang mit Logistik-Hubs ist ein ganzheitliches Vorgehen sowie eine strategisch abgestimmte (Standort-)Planung zwischen Infrastruktur, Dienstleistern und Industrie notwendig. Förderung und Ausbau der Multimodalität, etwa multimodaler Ausbau von Güterterminals und bessere Anbindung des Schienenverkehrs an die Überseehäfen, gehört dabei zu wichtigen Infrastrukturmaßnahmen“, empfahl schon das Industriewissenschaftliche Institut (IWI) 2015 in seiner Studie „Logistik als volkswirtschaftlicher Multiplikator für den Wirtschaftsstandort Österreich“, die vom Zentralverband Spedition & Logistik in Auftrag gegeben worden war.

FOTOS: ROBERT DEOPITO

Das geschieht am Logistikstandort Österreich sukzessive. Das Infrastruktur-Rahmenprogramm der Bundesregierung sieht Investitionen von 13,2 Mrd. Euro von 2014 bis 2019 vor. Schon jetzt werden in Österreich 37 Prozent der Güter per Bahn transportiert (im EU-Schnitt sind es nur 19 Prozent), und diese Quote soll bald 40 Prozent erreichen. Der wichtigste Verkehrsträger ist aber die Straße, mit 59 Prozent der transportierten Güter. 120 Leitbetriebe Österreichs wickeln rund 80 Prozent ihres gesamten Transport- und Logistikaufkommens über die Straße ab, was rund 20,9 Mrd. Euro an Werten, in Umsatz ausgedrückt, entspricht. Vom gesamten auf die Straße entfallenen Transportaufkommen mit in Österreich registrierten Fahrzeugen entfallen 84,4 Prozent (253,4 Mio. Tonnen) auf eine Distanz von maximal 80 Kilometern. Auch zwischen 151 und 200 Kilometern dominierte die Straße (Straße: 9,3 Mio. Tonnen; Schiene: 4,2 Mio. Tonnen), erst zwischen 201 und 250 Kilometern kippt das Pendel in Richtung Schiene.

Hauptgrund für die intensive Nutzung der Straße (im Vergleich zur Schiene) ist die Flexibilität. Daher haben aus Sicht der heimischen Wirtschaft etwa Lkw-Maut und Fahrverbote einen besonders negativen Einfluss. Aber auch Bedingungen in anderen Bereichen stehen mit dem Erfolg der heimi-

schen Wirtschaft in Zusammenhang, wie etwa die Gegebenheiten im Bereich der inter- und multimodalen Verknüpfung von Verkehrsträgern, die gerade für stark international agierende Unternehmen relevant sind.

Innovative Ideen für die Logistik 4.0

Wenn also erst einmal die Hubs möglichst multimodal ausgestattet sind, können deren Möglichkeiten seitens der Unternehmen optimal genutzt werden. Vielerorts sind die Unternehmen schon weit in die Materie einer Logistik 4.0 eingedrungen: Die Spedition Quehenberger etwa hat seit März 2016 ein Pilotprojekt in Graz zur vollautomatischen Disposition laufen. Im Stückgutgeschäft erfolgt dabei die Disposition des Nahverkehrs bereits zu 95 Prozent automatisch. Mittels Geokoordinaten und digital hinterlegter Anweisungen werden Touren geplant, ein speziell entwickeltes Dispoool steuert die Flotte. Der einzelne Disponent muss nur eingreifen, wenn ihm etwas unlogisch erscheint oder eine Besonderheit nicht berücksichtigt wurde.

Noch 2017 soll das System an weiteren Standorten zum Einsatz kommen, denn, so Unternehmenschef Christian Fürstaller: „Die Erfahrungen sind ausgezeichnet.“ Das beunruhigt zwar die Belegschaft, doch davon dürften sich Speditionen nicht abschrecken lassen, sondern sie müssten die Mitarbeiter begleiten, gezielt schulen und sie zu Experten aufbauen. In diese Richtung deuten auch Ergebnisse einer Studie des Fraunhofer-Instituts für Materialfluss und Logistik (IML) und das House of Logistics & Mobility (HOLM). Unter dem Titel „Logistik und Mobilität in Hessen 2035“ hatte die Untersuchung festgestellt, dass zwar zukünftig Roboter und autonome Systeme die Produktionsprozesse nicht vollständig übernehmen werden. Dafür werden die Beschäftigten aber gefordert sein, Mischqualifikationen zu erwerben. Duale Studiengänge werden damit, wie die Bildung generell, an Bedeutung gewinnen.

„Die Digitalisierung verändert die Welt, das macht keinen Halt vor der Logistik“, so Fürstaller. Viele gewohnte Arbeitsweisen seien überholt und müssten angepasst werden. In der Logistik sind Datenmanager gefragt. Fürstaller hält IT-Standards und den kompetenten Umgang mit digitalen >>

„Aktuell gibt es in Österreich keinen Hub in voller Ausprägung.“
Wolfgang Schneckenreither
Vizepräsident ZV Spedition & Logistik

„Für den Güterverkehr werden leistungsfähige Terminals gebraucht.“
Wolfram Senger-Weiss
Präsident ZV Spedition & Logistik



Stadthafen Linz. Der Hub ist entscheidend für die Entwicklung der Exportwirtschaft in Oberösterreich.

Daten für entscheidend. Bessere Schnittstellen und ein höherer Grad an Automatisierung seien im ur-eigenen Interesse eines Logistikers. Er betont: „Es ist unser innerer Antrieb, moderne Technologien zu nutzen, um das Unternehmen so schlank wie möglich aufzustellen – wir wollen nicht warten, bis ein Kunde diese Veränderungen einfordert.“

Die steigende Transportmenge sowie die Verschiebung globaler Handelsströme und der beschleunigte Wandel zu umweltgerechten Transportketten lassen sich nur mehr mit einer intelligenten Digitalisierung bewältigen. Vollständig digitalisierte und global vernetzte Logistikprozesse sorgen auf diese Weise für transparente und damit für noch schnellere, sichere und zugleich günstigere Transporte. Die Investitionen orientieren sich an den Megatrends wie Digitalisierung, Urbanisierung, veränderte Wertschöpfungsarchitekturen und den spezifisch für die Logistik geltenden Trends. Weitere Schwerpunkte liegen im Bereich Technik/IT, insbesondere Internet der Dinge, 3D-Druck oder innovative Umschlagtechnologien für Straße und Schiene.

Das erst 2014 gegründete heimische Start-up Cargometer GmbH wiederum hat ein Tool entwickelt, um Frachträume beim Transport mit einem Lkw besser auszunützen: Das Volumen, das eine Palette einnimmt, ist eine ganz wesentliche Information, und laut gängiger Praxis werden dessen Abmessungen nur geschätzt oder aus den Frachtpapieren übernommen, aber nicht tatsächlich vermessen. Die Cargometer-Gründer Michael Baumgartner und Ludwig Österreicher gehen davon aus,

dass durch die Schätzung der Abmessungen derzeit mindestens 15 Prozent aller transportierten Paletten ein bis zwei Tarifgruppen zu niedrig eingeordnet werden. Cargometer misst direkt bei den Ladetoren, ein kostengünstiger Sensor sorgt dafür, dass die Gabelstapler für die Messung nicht einmal extra stehen bleiben müssen. Der Spediteur erhält über ein 3D-Modell die genauen Werte der Palette hinsichtlich Länge/Breite/Höhe und kann dadurch sowohl feststellen, ob er mit dieser Ladung tatsächlich Geld verdient, als auch die Auslastung der Lkw ermitteln. Deutschland und Europa sind aktuell die wichtigsten Zielregionen, aber auch auf den US-Markt könnte das Unternehmen mit einem lokalen Partner expandieren.

Mit „Mobilität der Zukunft“ dem strategischen Forschungs-, Technologie- und Innovationsprogramm des Bundesministeriums für Verkehr, Technologie und Innovation (bmvit) bis 2020, ruft das Ministerium zur Entwicklung neuer Ideen auf. Im Themenfeld Gütermobilität steht die „In-Wert-Setzung“ (das heißt gesellschaftliche Anwendung bzw. Anwendungsmöglichkeit) von Technologien und Innovationen im organisatorischen und sozialen Kontext des Mobilitätssystems im Vordergrund (systemische Innovationsfelder). Intermodale Knotenpunkte, wo Güter nur in standardisierten intermodalen Transporteinheiten umgeschlagen werden, sollen zu multimodalen Knoten ausgeweitet werden. Gesucht sind Konzepte und Projekte, die sich grundsätzlich mit Standorten, an welchen ein Verkehrsträgerwechsel stattfindet, beschäftigen. ■

„
Die Digitalisierung verändert die Welt, das betrifft insbesondere die Logistik.

Christian Fürstaller
CEO Quehenberger

MAGAZIN

» LANDVERKEHRE

Neues Melderegime

Änderung der Meldepflicht beim neuen Gesetz gegen Lohn- und Sozialdumping

VEREINFACHUNG

Das neue Gesetz gegen Lohn- und Sozialdumping hat in der Speditionsbranche für Verunsicherung gesorgt. Der Grund: Die Meldepflichten ausländischer Güterbeförderer, die im Auftrag österreichischer Speditionen unterwegs sind, sind extrem komplex und sehr zeitaufwendig.

Jetzt hat das Bundesministerium für Arbeit und Soziales erfreulicherweise die auch vom Zentralverband Spedition & Logistik geforderte Vereinfachung des Meldeprozesses aufgegriffen. Das künftige, ab Jahresmitte 2017 geltende Melderegime wird sich an jenes in Deutschland und Frankreich anlehnen. Details standen zu Redaktionsschluss noch nicht fest. Höchstwahrscheinlich werden Güterbeförderer einmal im Halbjahr verpflichtet, eine „Sammelmeldung“ darüber abzugeben, welcher Fahrer mit welchem Kennzeichen zum Einsatz kommt.

MAUT

Deutsche Lkw-Maut gilt auch auf Bundesstraßen

Ab Juli 2018 gilt die Lkw-Maut beim Nachbarn nicht nur auf Autobahnen, sondern auch auf den Fernstraßen.

Die Benützung von rund 40.000 Kilometern bestens ausgebauter Fernstraßen ist ab Juli 2018 in Deutschland kostenpflichtig. Die Lkw-Maut wird dann auch auf das Bundesstraßennetz ausgeweitet. Mit dieser Neuregelung will der deutsche Verkehrsminister jährlich bis zu 2 Mrd. Euro Mehreinnahmen erzielen.

Vom Gesetz her nicht betroffen sind derzeit kleine Lkw zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen sowie Fernbusse. Die deutsche Regierung will aber bis Ende des Jahres prüfen, ob die Mautpflicht auch auf diese Fahrzeuge ausgedehnt werden soll.



Achtung: Bis zum Inkrafttreten der Änderungen wird es weiterhin Kontrollen geben. Werden bei Überprüfungen Fehler festgestellt, die speziell mit den in der Transportwirtschaft vorhandenen rechtlichen und technischen Problemen zusammenhängen, soll keine Bestrafung stattfinden.



STUDIE

Lang-Lkw. Vorteile des Lang-Lkw evident.

Seit Jahresbeginn dürfen in Deutschland überlange Lkw regulär auf bestimmten Straßen, vorwiegend Autobahnen, unterwegs sein. Damit dürfen sie ein bis zu 11.600 Kilometer langes Straßennetz in Deutschland nutzen. Lang-Lkw können bis zu 25,25 Meter lang sein, das sind um 6,5 Meter mehr als die bisher erlaubte Fahrzeuglänge. Sie dürfen auch bis

zu 44 Tonnen schwer sein, so wie bislang die schwersten für den Straßenverkehr zugelassenen Lkw. Laut einem Bericht der deutschen Bundesanstalt für Straßenwesen können zwei Fahrten mit dem Lang-Lkw drei Fahrten mit herkömmlichen Lastwagen ersetzen. Damit werde, so die Studie, ein Viertel Kraftstoff und somit auch das Treibhausgas CO₂ eingespart. Der

Zentralverband Spedition & Logistik ist davon überzeugt, dass die Vorteile durch die niedrigere Zahl von Fahrten klar für die Einführung der Lang-Lkw im gesamten EU-Raum sprechen. Die Nutzung der Schiene sei erst ab 300 Kilometern sinnvoll, so auch einschlägige Studien. Lang-Lkw kann man jedoch schon auf kürzeren Strecken effizient und flexibel einsetzen.



„Der ideale Hub dient auch als GVZ für ein Ballungsgebiet“

WOLFGANG SCHNECKENREITHER,
Vizepräsident Zentralverband Spedition & Logistik, über Veränderungen, die durch die Digitalisierung auf Hubs zukommen.



Wie müssen Logistik-Hubs in Zukunft ausgestattet sein, um den Anforderungen der modernen, digitalisierten Logistik 4.0 zu entsprechen?

Hubs der Zukunft müssen an verkehrsgeografisch optimalen Plätzen liegen und mit verschiedenen Infrastrukturanbindungen ausgestattet sein. Dazu zählen ein hochrangiges Straßennetz, Bahnanschluss und wenn möglich auch ein Binnenschiff-fahrtzugang. Des Weiteren wäre auch eine unmittelbare Anbindung an einen Flughafen von Vorteil. Insbesondere sollte der Hub auch gleichzeitig als GVZ für ein Ballungsgebiet fungieren.

Gibt es in Österreich bereits Hubs, die diese Voraussetzungen erfüllen?

In Österreich gibt es wenige Standorte, die dem zumindest einigermaßen entsprechen. Aktuell gibt es keinen Hub in voller Ausprägung. Allerdings gibt es geografisch gut gelegene Hub-Möglichkeiten, die es zu entwickeln gilt.

Wie funktioniert eine Vernetzung von Hubs mit der EDV von Spediteuren und deren Kunden, also die Einbindung der Hubs in das Supply Chain Management?

Wichtig ist hier, den Gedanken des Physical Internet zu berücksichtigen, sodass sich die Sendung die optimale Route zu den optimalen Konditionen su-

chen kann. Somit ist die klassische Anbindung via Schnittstellen, sprich EDI oder XML, Geschichte, und der einzige zielführende Weg wird über Protokolle führen. Somit kann man die durchgängige SCM bei wechselnden

Partnern mit den notwendigen Informationen versorgen. Vereinfacht erklärt anhand des Beispiels „E-Mail-Versand“: Dieser ist ebenfalls unabhängig von B2B oder B2C, und dort ist es bereits selbstverständlich. Dies bedingt wiederum einheitliche KPIs, die es ermöglichen, via Algorithmen der Sendung die optimale Routung selbst durchführen zu lassen.

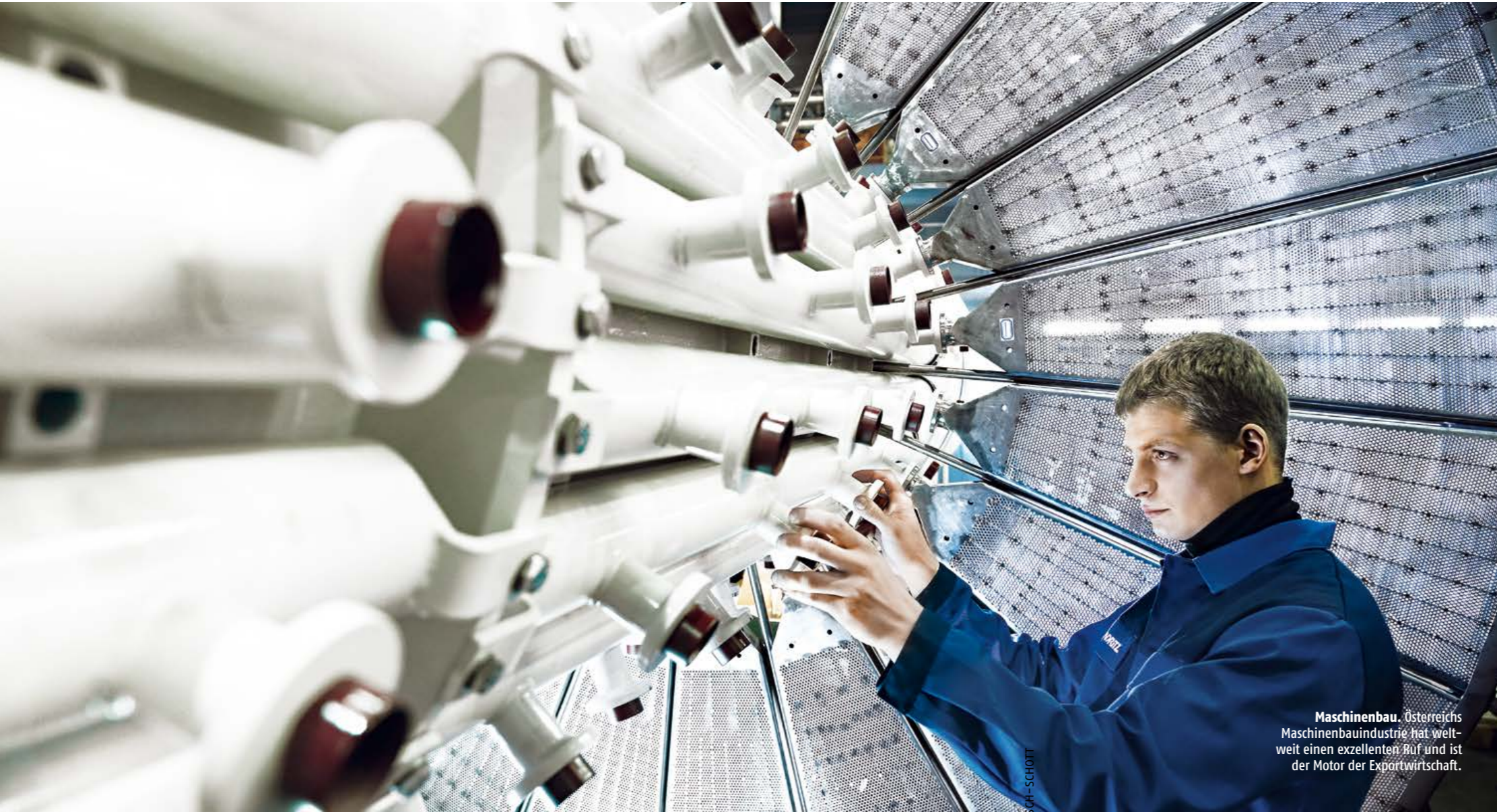
Wie stark wird die zunehmende Digitalisierung zu einer Automatisierung der Hubs führen?

Die Digitalisierung ist bereits in vielen Abläufen vorhanden. Grundsätzlich ist zu unterscheiden, ob es sich um ein formschlüssiges oder sperriges Gut handelt. Die Automatisierung der Hubs wird nicht in einem Schritt abgeschlossen werden können. Primär wird es an der IT-Lösung liegen und dann in weiterer Folge an den Arbeitsprozessen.

Wie wichtig sind autonome Fahrzeuge und autonom arbeitende Ladesysteme für die Entwicklung moderner Hubs?

Die Intralogistik der Hubs wird relativ rasch auf automatische oder teilautomatische Ladesysteme umgestellt werden können. Dies bedingt aber wiederum, dass die intelligente Sendung oder der Ladungsträger ohne Scanvorgang identifiziert und weiterverarbeitet, sprich geroutet werden kann. Hierdurch kann das Ladegut auch den entsprechenden nächsten Ladeträger erkennen und dadurch optimiert weiterverladen werden. ■

HANDELSPLATZ ÖSTERREICH: Ein Land mit viel Potenzial



Maschinenbau. Österreichs Maschinenbauindustrie hat weltweit einen exzellenten Ruf und ist der Motor der Exportwirtschaft.

FOTOS: ANDRITZ AG (3), MICHAEL RAUSCH-SCHOTT

Österreich ist eine führende Exportnation, Waren und Dienstleistungen „Made in Austria“ haben weltweit einen guten Ruf. Ein freier Waren- und Dienstleistungsverkehr sichert Wohlstand und wirtschaftliche Prosperität.

Österreich behauptet sich gut im wirtschaftlichen Weltkonzert. Ein Blick auf die österreichische Handelsbilanz bestätigt das. Vor dem Hintergrund der internationalen Konjunkturkrise und der europäischen Schuldenkrise erreichte Österreich zuletzt ein respektables Handelsniveau. Positiv fällt auf, dass Österreich in den vergangenen Jahren bei den Exporten kräftig zulegen

und sich der Wohlstand in diesem Land wesentlich auf seiner hohen Exportquote begründet – sechs von zehn Euro verdient das Land im Export. Das ist ein vorzeigbarer Wert, einer, der sich sehen lassen kann und zu dem die österreichische Spedition- und Logistikwirtschaft einen wichtigen Beitrag leistet. Denn ohne Transport ist der Export von Waren gar nicht möglich. Österreich hat im Jahr

2016 Waren im Wert von 131,2 Mrd. Euro exportiert und im Gegenzug Güter für 135,6 Mrd. Euro importiert. Zum Vergleich: Im Jahr 1995, als Österreich der EU beigetreten ist, lagen die Exporte bei einem Wert von 37 Mrd. Euro. Das ist für ein so kleines Land wie Österreich bemerkenswert und belegt sehr deutlich, wie sehr Produkte und Dienstleistungen „Made in Austria“ offenbar rund um den Globus gefragt sind. Addiert man die im Export erbrachten Dienstleistungen dazu, so kommt man auf einen Exportwert von 180 Mrd. Euro. Das entspricht dem Gesamtbudget von Bund, Ländern, Gemeinden und Sozialversicherungsträgern.

Für die kommenden Jahre gehen Prognosen davon aus, dass sich die österreichischen Exporte jährlich um fünf Prozent erhöhen werden. Das sind gute Aussichten sowohl für die im Export tätigen Unternehmen als auch für die Logistikwirtschaft, weil damit auch die Nachfrage nach deren qualitativ hochwertigen Dienstleistungen steigt. Sie ist es, die der Wirtschaft an die Hand geht und die verkehrstechnisch günstigsten und kostenoptimalen Transportwege findet, um Güter vom Produzenten zum Konsumenten zu bringen. Und das verkehrsträgerneutral und möglichst umweltverträglich.

Sieht man sich die einzelnen bilateralen Handelsströme genau an, fällt schnell auf, dass Deutschland der wichtigste Handelspartner der österreichischen Wirtschaft ist. Aus Deutschland wurden 2016 Waren im Wert von 50 Mrd. Euro importiert, die Exporte nach Deutschland erreichten einen Wert von 40 Mrd. Euro und verzeichneten ein Plus von 1,5 Prozent. Oder anders dargestellt: Rund 40 Prozent der österreichischen Importe kommen aus Deutschland und knapp mehr als 30 Prozent der österreichischen Exporte gehen zum großen Nachbarn. Österreichische Waren werden weltweit geschätzt. Selbst an den Heiligen Stuhl lieferte Österreich profane Waren im Wert von 770.000 Euro und bezog 2016 von dort auch Waren im Wert von 92.000 Euro.

Ostöffnung, EU-Mitgliedschaft und Euro sind Exporttreiber

Die Ostöffnung, der EU-Betritt und die Einführung des Euro waren bisher die großen Treiber für die heimische Wirtschaft und bewirkten markante »





Automobilherzeugung. Magna in Graz stellt heuer Tausende neue Mitarbeiter ein.

Entwicklungssprünge. Mit der Ostöffnung begann die Internationalisierung auf dem Handelsplatz Österreich, die bald eine große Breite erreichte. Nicht nur große Unternehmen profitieren vom freien Waren-, Kapital- und Dienstleistungsverkehr, sondern auch kleine und mittelständische Firmen. Dadurch ist die Welt „kleiner“ geworden und hat sich die Zahl der exportierenden österreichischen Unternehmen von 12.000 auf 53.000 erhöht. Wirtschaftliches Wachstum bedingt eine leistungsfähige Infrastruktur, und eine solche hat Österreich zu bieten. In dem im Vorjahr veröffentlichten EU-Verkehrsanzeiger schneidet Österreich bei der Beurteilung seiner Verkehrsinfrastruktur gut ab. Österreich liegt in diesem Anzeiger im grünen Bereich auf Rang drei, auf gleicher Ebene mit Deutschland. Die Ränge sagen aus, wie es um die emissionsarme Mobilität und die Verkehrsinfrastruktur in den 28 EU-Staaten bestellt ist. Und sie vermitteln ein Stimmungsbild, wie zufrieden die Menschen in den einzelnen Staaten mit den Verkehrsangeboten sind, sei es in der Luft, auf dem Wasser oder zu Lande, auf der Schiene oder Straße.

„Wie bereits in den vorangegangenen Jahren wird festgestellt, dass die österreichischen Straßen im EU-Vergleich zu den besten in der Gemeinschaft zählen“, liest man im Verkehrsanzeiger. Gute Noten gibt es auch für die Schienen- und Luftverkehrsinfrastruktur. Auf dem ultimativen Rang 1 unter allen EU-Ländern liegt Österreich, was die Kundenzufriedenheit mit dem städtischen Nahverkehr be-

trifft: „Sie ist unionsweit am höchsten“, lautet die Aussage. Österreichs Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur liegen bei 2.600 Euro pro Jahr und Einwohner. Für den Ausbau von TEN-V-Verkehrsprojekten flossen in den Jahren 2007 bis 2013 knapp mehr als 18 Mio. Euro an EU-Fördermitteln nach Österreich. Was den Anteil erneuerbarer Energien am Kraftstoffverbrauch im Verkehrssektor betrifft, so liegt hier Österreich an dritter Stelle unter allen 28 EU-Ländern.

**Logistikstandort Österreich:
Gut, aber besser wäre möglich**

Österreich besitzt für ausländische Investoren große Anziehungskraft und hat ansiedlungswilligen Unternehmen viel zu bieten. Die hohen Lohnkosten, politische „Regulierungswut“ und überbordende Bürokratie beim Infrastrukturausbau wirken sich allerdings dämpfend auf das Produkt Logistikstandort Österreich aus. Auch ein Thema sind die Arbeitszeitregelungen, diese machen die Umsetzung flexibler Arbeitsmodelle oft schwierig. Ein Plus ist hingegen die österreichische Verwaltung: Sie gilt als modern und effizient und die Beamten sind bereit, im Vorfeld von Ansiedlungen mit den potenziellen Ansiedlern offen zu reden und sie zu unterstützen. Über Betriebsansiedlungen wird meist aus der Vogelperspektive entschieden und der Blick geht direkt nach unten mit der Frage: Was kostet an einem Wahlstandort wie viel? Dank seiner volkswirtschaftlich guten Reputation kommt Öster-

reich für internationale Unternehmen als Logistikstandort infrage. Allein im vergangenen Jahr haben sich beinahe 300 internationale Firmen in Österreich niedergelassen. Tendenz steigend. Das bedeutet steigende Wertschöpfung in Österreich, wovon auch die Logistikwirtschaft profitiert.

Der Zentralverband Spedition & Logistik plädiert für „so viel Regeln wie notwendig, so viel wirtschaftliche Freiheit wie möglich“. Wenn man sich im österreichischen Bürokratiedschungel umsieht, entsteht der Eindruck, dass dieser von der Wirtschaft immer wieder ins Treffen geführte Wunsch weitgehend ungehört verhallt.

Überregulierung darf nicht zum Hemmschuh für Wachstum und Beschäftigung werden. Für Wettbewerbsfähigkeit, Wachstum und Beschäftigung spielt das geltende Regelungsumfeld eine entscheidende Rolle. Besonders kleine und mittelgroße Unternehmen leiden unverhältnismäßig stärker unter legislativen und administrativen Belastungen, weil sie über beschränkte Ressourcen und Kenntnisse verfügen, um das Bürokratiedickicht zu durchdringen. Wichtig ist, dass alle Institutionen sowohl auf EU-Ebene als auch auf nationaler Ebene an einem Strang ziehen. Gerade die österreichischen Betriebe haben immer wieder mit „goldplating“, also der Verschärfung von ohnehin strengen Regeln auf nationaler Ebene, zu kämpfen, die nicht selten in Brüssel produziert werden.

Ein typisches Beispiel, wie unübersichtlich bürokratische Hürden im Verkehrsbereich sein können, sind die ausufernden Lkw-Fahrverbote in Österreich. Davon gibt es unzählige, und für die Logistik- und Transportunternehmen ist es längst zu einer aufwendigen Recherche-Arbeit geworden herauszufinden, wo es gerade welches Lkw-Fahrverbot am Tag, in der Nacht oder regional gibt.

Mit welchen anachronistisch anmutenden Regeln Österreichs Frächter konfrontiert sind, zeigt die längst nicht mehr brauchbare Fahrbeschränkung für Lkw auf 60 km/h während der Nacht. Es ist nicht verwunderlich, dass die Transportbranche seit Jahren eine Anhebung auf 80 km/h fordert und der politische Wille dazu offenbar (noch) nicht ausreicht, um hier den Frächtern und Spediteuren entgegenzukommen.

Ein weiteres typisches Beispiel für bürokratische Hürden ist das seit Beginn dieses Jahres in Österreich geltende Lohn- und Sozialdumping-Bekämpfungsgesetz (LSD-BG). Nachdem es auf europäischer Ebene nicht gelungen ist, einheitliche und nachvollziehbare Regelungen in Sachen Lohn- und

Alleine 2016 haben sich knapp 300 internationale Firmen in Österreich niedergelassen, wovon auch die Logistikwirtschaft profitiert.

Oliver Wagner, Geschäftsführer Zentralverband Spedition & Logistik

Sozialdumping zu entwickeln, hat Deutschland vor zwei Jahren mit dem Mindestlohngesetz den Anfang zu nationalen Alleingängen gemacht. Frankreich, Italien und Österreich sind diesem Beispiel gefolgt, und im Fall Österreich wird das Dilemma offensichtlich. Die Meldepflichtungen sind im administrativen Aufwand absolut unzumutbar und über weite Strecken unklar.

Export braucht offene Grenzen

Österreich ist ein kleines Land und ist auf offene Märkte, offene Grenzen und freien Warenverkehr angewiesen. Jahrzehntlang haben Generationen dafür gekämpft, dass in Europa Güter unkompliziert über die Grenzen hinweg befördert werden können. Aus dem Wissen heraus, dass effiziente Produktion arbeitsteilig gestaltet wird und die Erzeugnisse dadurch auch für mehr Menschen erschwinglich werden. Gegenwärtig scheint sich der Horizont zu verdunkeln, nehmen weltweit Nationalisten, Protektionisten und Globalisierungsgegner Profil an und versuchen offenbar die Regierungen unter Druck zu setzen, um die bisher erreichten Freiheiten aufzuheben und durch neue, nationalistisch motivierte Strukturen zu ersetzen. Die österreichische Speditions- und Logistikwirtschaft beobachtet diese Entwicklung mit großer Sorge und appelliert an die politisch Verantwortlichen, den Abschottungstendenzen entschlossen entgegenzutreten.

Der Zentralverband Spedition & Logistik ist bereits seit mehreren Jahren mit der Etablierung einer Marke „Logistik Made in Austria“ beschäftigt. Eines der Ziele ist es, dabei den erfolgreichen Logistikstandort auch nach „außen“ stärker und einheitlich zu vermarkten. Ziel ist es, Unternehmen auch aufgrund der guten Logistik für Österreich begeistern zu können und die Tätigkeit als Logistiker für junge Menschen attraktiv zu machen. Darüber hinaus sollen auch in Österreich Entscheidungsträgern aus Politik, Medien und Wirtschaft die heimische Logistik und ihre Bedeutung nähergebracht werden.

Die österreichischen Straßen zählen im EU-Vergleich zu den besten.

Verkehrsanzeiger
Vergleich der Infrastruktur

FOTO: MAGNA STEYR



Air-Cargo Schwechat. Der Flughafen Wien ist Österreichs wichtigster Luftfracht-Hub, der derzeit massiv ausgebaut wird.

Außenhandel verleiht LUFTFRACHT Flügel

Die Luftfracht ist wichtiges Rückgrat für die Exportwirtschaft. Österreichs Flughäfen und die Logistikbranche sind für das Handling von Air-Cargo gut gerüstet.

Die Bedeutung der Luftfracht für den Außenhandel befindet sich weltweit im Steigflug. Beim Wert der beförderten Waren liegt Air-Cargo global gesehen vor allen anderen Transportarten: Sechs Billionen Euro sind die Güterwert, die jährlich per Luftfracht um den Erdball geflogen werden. Mit der Luftfracht wird jährlich weltweit ein Umsatz von mehr als 50 Mrd. Euro er-

wirtschaftet, Tendenz weiter steigend. In Österreich lässt sich die steigende Bedeutung der Luftfracht mit dem geflogenen Gewicht belegen. Rund 250.000 Tonnen Fracht werden jährlich im Import, Export und Transit von/nach und durch Österreich geflogen. Welcher Warenwert hinter dieser Tonnage steht, dazu gibt es hierzulande keine Zahlen, weil das nicht statistisch erhoben wird. Die Prognosen

FOTOS: CARGO SCHWECHAT / FLUGHAFEN WIEN, BEIGESTELLT

im World Cargo Forecast gehen bis 2034 von einem jährlichen globalen Wachstum von 4,7 Prozent aus. Österreich spielt im internationalen Luftfrachtgeschäft eine kleine, aber feine Rolle. Österreichs Flughäfen in Wien, Linz, Salzburg, Innsbruck und Graz verfügen über eine zeitgemäße Infrastruktur für den Cargo-Umschlag und investieren in deren Ausbau.

Auf Österreichs größtem Flughafen Wien-Schwechat (VIE) lief 2016 das Luftfrachtumschlagsgeschäft solide: Es hat um beinahe vier Prozent auf 283.000 Tonnen zugelegt. Der Airport ist derzeit dabei, sein Luftfrachtzentrum massiv auszubauen. Konkret werden die Handling-Flächen um ein Drittel vergrößert, 15.000 Quadratmeter mehr Platz geschaffen und dafür 16 Mio. Euro als Investment lockergemacht. Am Dach der neuen Halle entsteht übrigens Österreichs größte Photovoltaikanlage. Damit stärkt der Airport nachhaltig seine Rolle als internationale Drehscheibe. Wien ist nicht nur für die Bundeshauptstadt selbst ein wichtiger Hub, son-

dern auch für die angrenzenden Bundesländer Niederösterreich und Burgenland. So wird die Hälfte der Exporte aus Niederösterreich im Wert von rund 8 Mrd. Euro pro Jahr via VIE in alle Welt geflogen.

Airport stärkt Logistikkompetenz

Im Frachtbereich will man nicht nur die eigene Logistikkompetenz stärken, sondern auch für potenzielle Partner und Dienstleister attraktiv sein und Synergien teilen. Speditions- und Logistikunternehmen suchen die Nähe zum Airport, ausschlaggebend für die Ansiedlung ist die Nähe zu den Logistikeinrichtungen am Flughafen und die gute Infrastruktur durch die Cargo-City. Aus der Sicht des Zentralverbandes Spedition & Logistik wäre es wünschenswert, wenn der Flughafen Wien das Thema Luftfracht in seinen Werbekampagnen stärker hervorheben würde, zumal er von der Logistikbranche intensiv genutzt wird. Michael Schnitzler, Leiter des Ressorts Luftfracht im Zentralverband Spedition & Logistik, formuliert zentrale Anliegen der Logistikwirtschaft an den Flughafen: Es sollte mehr Flugverbindungen von/nach Wien geben. Auch wünschen sich die Logistikunternehmen eine ausreichend groß gestaltete Lkw-Vorhaltefläche in der Cargo-City Nord und das Aufstellen von Sanitärcontainern. Einem reibungslosen Luftfrachtumschlag zuträglich wären außerdem ein Umzäunen des Cargo-Areals, Personenzutrittskontrollen, Fastlane für Lkw sowie eine räumliche Trennung der Verkehrsströme. Das anzustrebende Ziel sollte sein, einen kundenfreundlichen Gesamteindruck zu vermitteln, betont Schnitzler. Zahlreiche Spediteure, Airlines und IT-Provider arbeiten im Rahmen der IATA-Initiative iQ zusammen und bemühen sich um einen standardisierten Datenaustausch bei Luftfrachttransporten. Der Wiener Flughafen ist neues Mitglied der Cargo iQ-Initiative. Spediteure, Airlines und Airport profitieren davon, weil gerade im Zeitalter der Digitalisierung die Dokumentation im Luftfrachtgeschäft elektronisch (E-Freight und E-Airway-Bill) abläuft und sich ein Flughafen von dieser Entwicklung nicht abkoppeln sollte.

Leider keine dritte Landebahn in Wien

Im Februar dieses Jahres erhielt die Expansionsstrategie des Wiener Flughafens im Luftfrachtbereich einen Dämpfer: Seit 16 Jahren läuft das Verfahren für den Bau einer dritten Landebahn und jetzt steht fest: Sie darf nicht gebaut werden. Das Bundesverwaltungsgericht hat den Bau untersagt mit der Begründung, dass der öffentliche Schutz vor Treibhausgasemissionen durch das zu erwartende >>



Für uns ist die Entscheidung über die 3. Piste in Schwechat enttäuschend

Michael Schnitzler
Ressortleiter Luftfracht Panalpina
Welttransport GmbH



Air-Cargo Linz. Der Flughafen Hörsching ist für Frachtflüge gefragt. 44.900 t Fracht werden hier umgeschlagen.

Mehr an Starts und Landungen höher zu bewerten sei als standort- und arbeitsmarktpolitische Interessen. Für die Logistikwirtschaft ist die Entscheidung enttäuschend, weil damit die Wachstums- und Entwicklungsmöglichkeiten für die Luftfracht beeinträchtigt werden und dadurch ein Wettbewerbsnachteil entsteht.

Neben dem Flughafen Wien sind in Österreich auch die Bundesländerflughäfen Linz, Salzburg, Innsbruck und Graz integraler Bestandteil für die Abfertigung von Luftfracht. Der Linzer Flughafen Hörsching hat 2016 rund 44.900 Tonnen Fracht umgeschlagen. Dieser Airport ist für Frachtflüge gefragt und verfügt über eine EU-zertifizierte Grenzveternärstelle. Damit verbunden ist ein exklusives Abfertigungsrecht beispielsweise für Pferde. Abgehoben hat Luftfracht auf dem Grazer Flughafen Thalerhof. 9.100 Tonnen Luftfracht wurden umgeschlagen, was vor allem der stark exportorientierten steirischen Wirtschaft zu verdanken ist. Um Luftfracht ordentlich in die Höhe zu bringen, hat der Airport mit dem Airport-Dienstleister Swissport ein Joint-Venture gegründet, um das Frachtgeschäft auszubauen. Auch in Salzburg befand sich die Luftfracht im Vorjahr im Höhenflug. Auf dem Innsbrucker Flughafen ist seit dem Vorjahr die Spedition Kapeller für das gesamte Cargo-Operating verantwortlich, die dafür die Infrastruktur des Flughafens nutzt.

Europas Flughäfen droht Ungemach aus dem Orient

Europas Flughäfen geraten beim Luftfrachtumschlag zunehmend unter Druck. Und dieser kommt

aus dem Orient. Die westeuropäischen Flughäfen drohen den Anschluss an die Konkurrenz aus der Türkei und den Golfstaaten zu verlieren. In Istanbul entsteht derzeit einer der größten Flughäfen der Welt. Nach einer stufenweisen Ausbauphase werden hier am Schwarzen Meer, 35 Kilometer von Istanbul entfernt, Luftfrachtkapazitäten für 2,5 Mio. Tonnen pro Jahr geschaffen. Sollte der Bedarf größer sein, so ist auch eine Expansion auf 5 Mio. Tonnen möglich. Der 40 Mrd. US-Dollar teure, weltweit größte Airport wird von der öffentlichen Hand und von privaten Investoren auf Basis eines über 25 Jahre laufenden Public-Private-Partnership-Modells finanziert. Mit Sorge blicken Europas Flughafenchefs auch auf die Airports in den Golfstaaten: Die Airlines aus dieser Region können nur mit Großraumflugzeugen europäische Destinationen anfliegen, doch sprechen Wirtschaftlichkeitsberechnungen oft gegen den Einsatz großer Jets. Von Istanbul sind europäische Destinationen schneller und mit kleinerem Fluggerät erreichbar, woraus sich ein ganz entscheidender Vorteil für den neuen Istanbul-Airport ergibt: mit kleineren Flugzeugen Luftfracht in Europa abholen, in Istanbul im Transfer auf die großen Maschinen umschlagen und von dort zu Zielen rund um den Erdball fliegen. Die österreichische Regierung und auch die EU erkennen die Zeichen und handeln: Die EU hat 2016 eine neue Luftfahrtstrategie beschlossen, die den Luftverkehrssektor in Europa gegen die internationale Konkurrenz langfristig absichern soll. ■

MAGAZIN

LUFTFRACHT

Keine dritte Startbahn auf VIE

FLUGHAFEN WIEN

Nach 17 Jahren Planungen und Vorarbeiten hat im Februar dieses Jahres das Bundesverwaltungsgericht entschieden: Auf dem Wiener Flughafen Schwechat darf keine dritte Start- und Landebahn gebaut werden. Für den Flughafen und die mit ihm verbundene Luftfrachtbranche ist das enttäuschend, weil damit der Airport als Luftfrachtdreh-scheibe an Attraktivität verliert. Luftfracht ist ein wichtiger Teil internationaler Transportketten und unverzichtbar für eine florierende Volkswirtschaft. Der Flughafenbetreiber erhebt gegen das Gerichtsurteil eine außerordentliche Revision und führt dagegen auch Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof. Über eines der größten Infrastrukturprojekte in Ostöster-

reich könne nicht ein Gericht, sondern müsse die Politik entscheiden, darin sind sich der Flughafen und die Transportwirtschaft einig.

Der Zentralverband Spedition & Logistik als Interessensvertretung der Logistikwirtschaft appelliert daher an die Politik, bei solch wichtigen Projekten die Abwägung von Interessen und die Entscheidung den politisch Verantwortlichen zu überlassen und nicht Gerichten. Mit Revision und Beschwerde wird sich das Projekt um weitere drei bis fünf Jahre verzögern. Mit einem Bedarf für eine dritte Start- und Landebahn ist ab dem Jahr 2025 zu rechnen.



DUBAI



Neue Flughäfen rund um den Globus

Laut CAPA (Centre for Aviation) werden weltweit derzeit 394 neue Flughäfen und damit verbunden Hunderte neue Start- und Landebahnen gebaut. Über 900 Mrd. US-Dollar werden in diese Flughafen-Bauprojekte investiert. Die zwei weltgrößten Flughäfen entstehen aktuell in Istanbul und Dubai mit jeweils vier bis sechs Start- und Landebahnen und Kapazitäten von jeweils bis zu 160 Mio. Passagiere. Das entspricht dem Wachstumstrend in der Luftfahrt, wonach das weltweite Frachtaufkommen bis 2040 jährlich um etwa vier Prozent wachsen wird.

FRACHT



Mehr Sicherheit für Luftfracht

Durch unautorisierte Öffnungen, ungekennzeichnete Gefahrenstoffe oder Manipulationen von Waren entsteht beim Luftfrachttransport jährlich ein Schaden von mehreren hundert Millionen Euro. Aufgrund von Verlust und Reparatur der ULD entsteht beispielsweise jährlich ein geschätzter Schaden von etwa 270 Mio. Euro. Beim „CairGoLution“ unter Leitung des Fraunhofer-Instituts für Integrierte Schaltungen (IIS) in Erlangen wurde eine technologiebasierte Sicherheitsdienstleistung für die Luftfrachtkette geschaffen, die einen sicheren Warentransport ermöglicht.

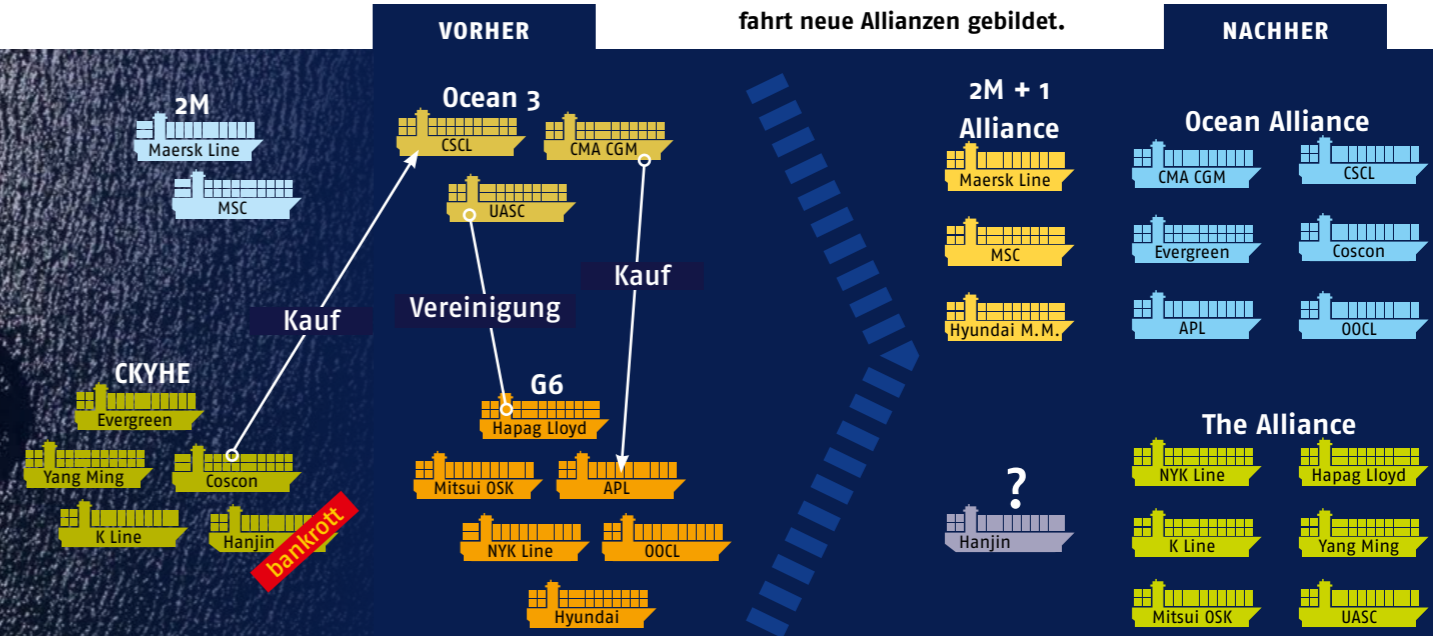
CONTAINER



Luftfracht-Business hebt ab

Die von der International Air Transport Association (IATA) veröffentlichten Daten für die globalen Luftfrachtmärkte zeigen, dass die Nachfrage, gemessen in Fracht-Tonnen-Kilometern (FTK), im vergangenen Jahr 2016 um beinahe vier Prozent gegenüber 2015 zugenommen hat. Das war fast das Doppelte der durchschnittlichen Wachstumsrate der Industrie mit zwei Prozent für die vergangenen fünf Jahre. Die Frachtkapazität, gemessen in verfügbaren Fracht-Tonnen-Kilometern (AFTK), ist 2016 um knapp mehr als fünf Prozent gestiegen.

Nach der Hanjin-Pleite haben sich am Weltmarkt der Containerschiffahrt neue Allianzen gebildet.



Stürmische See für die globale GÜTERSCHIFFFAHRT

Die weltweite Schifffahrtsbranche befindet sich seit neun Jahren in heftigen Turbulenzen. Die Gründe sind vielfältig: Es gibt auf den Weltmeeren zu viele Schiffe für den Gütertransport, die Frachtraten sinken und gleichzeitig schwächt der globale Welthandel. Vom stürmischen Wellengang besonders betroffen ist die Containerschiffahrt, die im vergangenen Jahr global massive Umbrüche erlebte. Über viele Jahre waren die Strukturen in der Containerschiffahrt zementiert, doch zuletzt wurde der Druck so groß, dass ihn selbst die Großen in der Branche nicht mehr aushielten und eine Konsolidierungswelle auslösten, die in der maritimen Wirtschaft als bisher beispiellos gesehen wird.

Aus den vier von großen Reedereien getragenen Allianzen wurden drei, und was zuvor als unvorstellbar galt, trat im Jahr 2016 ein: Über viele Jahre stolz nebeneinander agierende Reederei-Konglomerate fusionierten miteinander, um in ruhigere Fahrwasser zu kommen. So haben sich die chinesischen Reedereien Coscon und China Shipping zusammengeschlossen, startete die deutsche Traditionreederei Hapag Lloyd mit Übernahmeverhand-

lungen der arabischen UASC, nachdem sie sich zuvor das Containergeschäft der südamerikanischen Reederei CSAV einverleibt hatte. Und die drei großen japanischen Reedereien NYK, MOL und K Line sorgten weltweit für große Aufmerksamkeit, als sie ankündigten, künftig unter dem neuen Namen Japan Lines über die Weltmeere zu fahren.

Maersk kauft Hamburg Süd
Doch damit nicht genug, überraschte die Branche noch der Verkauf der deutschen Reederei Hamburg Süd an die weltweit größte Reederei Maersk. Für den Höhepunkt der Anspannung sorgte schließlich die Hiobsbotschaft, dass die südkoreanische Reederei Hanjin pleite ist und derzeit gerade dabei ist, von der maritimen Bildfläche zu verschwinden. 140 Schiffe hatte diese Reederei in ihrer Flotte, 41 davon waren Containerschiffe, mit denen pro Jahr 100 Mio. Tonnen Fracht über die Weltmeere transportiert wurden. Ein ähnliches Schicksal blieb der ebenfalls südkoreanischen Reederei Hyundai Merchant Marine gerade noch erspart, weil sie mithilfe von Banken und des Staates gerade noch das rettende Ufer erreichte.

Überkapazitäten, Ratenverfall und eine beispiellose Konsolidierungswelle prägen das weltweite Schifffahrtsgeschäft.

Dass es früher oder später zu einer Marktbereinigung unter den Reedern kommen würde, war zwar vorauszusehen, dass sie aber so schnell in Schwung kommt und das maritime Weltbild so radikal verändert, überraschte dann doch. Die Tendenz geht in die Richtung, dass es bis Mitte der 2020er Jahre von den einst 20 globalen Reedereien möglicherweise nur noch sechs große Player geben wird. Die Carrier profitieren zwar von den sinkenden Ölpreisen, doch reicht das in vielen Fällen nicht aus, um die sinkenden Raten zu kompensieren. Daher wird das Seefrachtgeschäft weiterhin ein volatiles sein und die See für Akteure stürmisch bleiben.

Der Seefrachttransport ist das Rückgrat des Welthandels. Rund 80 Prozent des weltweiten Handelsvolumens wird per Schiff rund um den Globus transportiert. Beim Wert der gehandelten Güter liegt der Wert bei 70 Prozent. Über viele Jahre hat die Branche trotz angespannter wirtschaftlicher Rahmenbedingungen vom steigenden Containertransport profitiert und dabei gleichzeitig in immer größere Containerschiffe investiert. Der niedrige Ölpreis hatte diesen Trend gestützt. Doch der Welt-

handel hält seit einigen Jahren nicht mehr Schritt mit dem vorhandenen Schiffsraum.

Einige der Reeder-Probleme sind auch hausgemacht: Über einige Jahre gab es einen Wettlauf der Reeder um die größten Containerschiffe. „Groß, größer, am größten“ war die Devise, deren Folgen sich in nun in Überkapazitäten und sinkenden Frachtraten widerspiegelt. Es gibt nicht zu viel Reeder, sondern es gibt schlichtweg zu viele Schiffe für zu wenig vorhandene Ladung. Dieser Neubauboom holt die Branche jetzt ein, die mit den Fusionen und strafferen Allianzen versucht gegenzusteuern. Damit will man die Schiffe besser auslasten, die Kosten senken und unterm Strich profitabel zu sein.

Welthandel braucht Container-Reederei
Egal wie man es dreht und wendet, der Welthandel braucht die Container-Reedereien als Verkehrsträger für die Versorgung der großen Konsummärkte auf den fünf wichtigen Kontinenten. Wer den Reedereien die Generierung von kostendeckenden Seefrachten vorenthält, wie das zuletzt der Fall war, der profitiert davon vielleicht kurzfristig. „Über eine längere Zeitspanne betrachtet ist diese Strategie aber zum Scheitern verurteilt“, ist Franz Braunsberger, Leiter des Ressorts Seefracht im Zentralverband Spedition & Logistik, überzeugt. Schließlich müsse jedes Glied in der Logistikkette Geld verdienen, um wirtschaftlich zu überleben. Wohin das führt, zeige die Entwicklung in der Linienschiffahrt im ver- >>

Neue Riesen

Aus den vier großen Blöcken in der internationalen Containerschiffahrt sind durch die Pleite von Hanjin drei neue Allianzen hervorgegangen. Zu „2M“ (Maersk und MSC) ist Hyundai M.M. gestoßen. Teile des ehemaligen G6- und CKYHE-Konsortiums haben sich zu „The Alliance“ vereinigt – auch durch den Zusammenschluss von Hapag Lloyd und UASC. Aus dem ehemaligen Ocean 3 wurde nach dem Kauf von CSCL durch Coscon und jenem von APL durch CMA CGM die „Ocean Alliance“.

FOTOS: ISTOCK, ILLUSTRATION: RENE GATTI



gangenen Jahr. Wenn die Seefrachtraten sinken, ist das aus Sicht der verladenden Wirtschaft zwar erfreulich, doch per saldo kann es nicht im Sinne einer global ausgerichteten Wirtschaft sein, dass Reeder unter die Räder kommen, weil gerade sie es sind, die als Transporteure gebraucht werden, um Waren aller Art zwischen den Produktions- und Konsummärkten zu befördern.

Als Alternative zum klassischen Seefrachttransport kommt die trockene Landbrücke zwischen Asien und Europa in Betracht. Verlader tendieren dazu, einen gewissen Anteil des Transportvolumens von Asien nach Europa und vice versa als Bahnfracht anstatt als Seefracht auf die Reise zu schicken.

Als Transportweg kommen dafür verschiedene transsibirische Routen zwischen China, Russland und Europa infrage. „Zwar sind diese Transporte teurer als die klassische Seefracht, jedoch können die kürzeren Laufzeiten als Problemlöser dienen“, gibt Braunsberger zu bedenken. Vor diesem Hintergrund sei es umso wichtiger, die Verlängerung der russischen Breitspurstrecke vom derzeitigen Endpunkt in Košice in der Slowakei bis nach Ostösterreich voranzutreiben, „weil das ein Impulsgeber für die Errichtung von neuen Logistikzentren wäre“. Ansonsten würde die damit verbundene Wertschöpfung an Österreich vorbeigehen und gleichzeitig der Transitverkehr weiter ansteigen. ■



Verkehre zu Adriahäfen haben Verbesserungspotenzial“

Franz Braunsberger, Ressortleiter Seefracht Kühne + Nagel GesmbH, über die neue Marktsituation.

In der globalen Containerschifffahrt findet eine massive Konzentration statt. Welche Auswirkungen hat der Zusammenschluss großer Reeder auf das Seefrachtgeschäft der Speditionswirtschaft?

Grundsätzlich waren schon seit jeher alle Zusammenschlüsse oder Allianzen kein Vorteil für Verlader, weil diese meist eine hohe Konzentration und ein statisches Umfeld zur Folge haben. Dennoch gibt es Verständnis für Konsolidierungen, weil diese wiederum zu mehr Stabilität in den Lieferketten führen, was letztendlich ein gemeinsames Ziel der Speditionswirtschaft ist.

Ist Österreich im Hinterlandverkehr ausreichend mit den europäischen Seehäfen verbunden oder gibt es noch infrastruktureseitigen Optimierungsbedarf?

Prinzipiell ist die Anbindung an das Hinterland für ein Binnenland wie Österreich das wichtigste Instrument, um

am europäischen Logistikmarkt wettbewerbsfähig zu sein. Die Anbindung an die sogenannten Nordhäfen ist sehr gut, die Systeme sind stabil und die gesamte Infrastruktur ist im europäischen Vergleich hervorragend entwickelt. Die Verkehre von und zu den Adriahäfen haben wiederum noch Verbesserungspotenzial. Das Bestreben liegt darin, auch diese Häfen mit der nötigen Frequenz und Qualität an Österreich anzubinden.

Wie lässt sich im Seefrachtgeschäft mehr logistische Wertschöpfung nach Österreich holen?

Die logistische Wertschöpfung im Seefrachtgeschäft kann nur über den zusätzlichen Ausbau der Infrastruktur in Form von neuen Logistikzentren oder Terminals geschaffen werden. Der Wettbewerb innerhalb Zentraleuropas ist sehr hoch, deshalb müssen die Supply Chains der Verlader aktiv mitgestaltet werden. Grundsätzlich ist Österreich in

puncto Produktivität und Stückkosten in der Logistik innerhalb Europas durchaus wettbewerbsfähig, jedoch muss das Thema progressiver nach außen tragen werden. Logistische Wertschöpfung ist wichtig und sollte daher branchenunabhängig beworben werden, um den Logistikstandort Österreich abzusichern und auch weiter ausbaufähig zu machen.

Gibt es in Österreich genug Umschlagterminals für den Umschlag von Seefracht?

Für das derzeitige Aufkommen sind die Kapazitäten wohl ausreichend, jedoch ist eine Modernisierung vieler Terminals aktuell und zukünftig sehr zu begrüßen. Ein negativer Faktor dabei ist allerdings, dass es durch die permanente Konzentrierung der Eigentümer zu nachhaltig weniger Wettbewerb kommen wird, was sich in weiterer Folge nicht positiv auf die Marktbedingungen auswirken wird.

Österreichs Hafentore zur weiten Welt

SEEHÄFEN

Österreich als Exportland par excellence ist auf leistungsfähige Überseehäfen angewiesen.

Um Güter nach Übersee zu exportieren bzw. von dort nach Österreich zu bringen, braucht es leistungsfähige Häfen. Im Überseeverkehr sind das naturgemäß die Hochseehäfen an den Rändern Europas, wobei für Österreich die Häfen an der Nordsee, der Adria und am Schwarzen Meer eine wichtige Rolle spielen und daher bei der heimischen Logistik- und Speditionsbranche im besonderen Fokus stehen. Österreichs Exportwirtschaft ist stark auf den Hamburger Hafen fixiert, dieser steht an erster Stelle, wenn es darum geht, Waren in Containern aus der Alpenrepublik in alle Welt zu versenden. Mehr als 1,6 Mio. Tonnen Waren aus Österreich werden pro Jahr via Hamburg exportiert. Damit rangiert Hamburg in der Gunst der österreichischen Verlager an dritter Stelle nach den Häfen Koper und Rotterdam.

Österreich ist wichtiges Hinterland

Der wichtigste Hafen für Österreich bei der Gesamtmenge an Exporten und Importen ist der Adriahafen Koper. Auf den Plätzen zwei und drei folgen Rotterdam und Hamburg. In Koper kommen rund 6 Mio. Tonnen pro Jahr und rund 18.000 TEU für und von Österreich über die Kaikanten. Koper setzt auf räumliche Expansion, von gegenwärtig 280 Hektar Hafenfläche ist eine Expansion auf mehr als 400 Hektar geplant. Gleichzeitig will sich der Hafen fit machen mit Blickrichtung 35 Mio. Tonnen Jahresumschlag. Die Fahrtiefe des wasserseitigen Zufahrtskanals zum Containerterminal beträgt 14,5 Meter, so können 10.000-TEU-Containerschiffe problemlos an den Kais anlegen. Koper investiert in den nächsten fünf Jahren 80 Mio. Euro in den Ausbau der Hafeninfrastruktur.

Koper, Rotterdam und Hamburg in Pole-Position

Europas größter Hafen Rotterdam steht in der Gunst der österreichischen Wirtschaft an zweiter Stelle. Rund 3,5 Mio. Tonnen österreichische Import- und Exportgüter

werden hier jährlich umgeschlagen, wobei die wichtigsten Transportträger in das Hinterland Schiene, Straße und Schiff sind. Nach Koper, Rotterdam und Hamburg spielen auch die Häfen Bremerhaven, Antwerpen, Triest, Rijeka, Konstanza oder die niedersächsischen Häfen eine wichtige Rolle bei der logistischen Abwicklung des österreichischen Außenhandels. Aus der Sicht von Franz Braunsberger, Leiter des Ressorts Seefracht im Zentralverband Spedition & Logistik, haben gerade die Häfen Koper und Triest in den vergangenen Jahren gegenüber Europas Nordhäfen Terrain gutgemacht.

Österreichische Ladung über die Adriahäfen zu disponieren hält er für sinnvoll, weil sich damit gerade auf den wichtigen Handelsrouten in den Mittleren und Fernen Osten ein Zeitvorteil ergibt. Österreichische Ladung ist über die Adriahäfen in der Regel um vier bis fünf Tage schneller unterwegs, weil kein Umweg um Europa herum zu den Nordhäfen gemacht werden muss. Allerdings hat Braunsberger Bedenken, ob die in der nördlichen Adria umgeschlagenen Güter mit Ausgangs- oder Zielort im zentral- und südosteuropäischen Hinterland für einen Hafen nicht zu viel und für zwei Häfen zu wenig sein könnten. Zudem erwartet die verladende Wirtschaft von den Logistikern durchgängige Transportlösungen mit hoher Zuverlässigkeit. Um das zu schaffen, müssen die Links zwischen den Seehäfen und dem Hinterland optimal zueinander passen, erklärt Braunsberger. Und er ergänzt: „Bremerhaven und Hamburg sind dank der gut ausgebauten Schienenverbindungen ein Vorbild hinsichtlich Zuverlässigkeit. Auch Rotterdam macht mit seinen trimodalen Terminals im Seehafenhinterlandverkehr eine gute Figur.“ Hingegen bleibe in den Südhäfen auf diesem Gebiet noch einiges zu tun. Die Region Friaul-Julisch-Venetien investiert 60 Mio. Euro in den Ausbau der Bahninfrastruktur in Richtung Österreich, und der Hafen Triest sieht sich – nicht zuletzt historisch inspiriert – als der „Haus- und Hofhafen“ für Österreich. ■



Hamburger Hafen:
Der Nordseehafen ist ein wichtiges Tor für Österreichs Exportwirtschaft.

Alle gegen die GLOBALEN RIESEN

Kurier-, Express- und Paketmarkt: Der Siegeszug des Onlinehandels eröffnet viele Chancen und birgt auch Risiken.



Neue Konkurrenz. KEP-Unternehmen erwachsen durch eigene Zustelleinheiten im Online- und Lebensmittelhandel neue Konkurrenten.

Von 7,5 Milliarden Menschen per September 2016 bezeichnen sich 3,6 Milliarden als aktive Internetnutzer, sogar 4,9 Milliarden benützen Handys. Und, so die Studie „Key Driver Internet, Smartphone Technology“ von Dan March, in 15 der größten Volkswirtschaften der Welt geben zwischen 50 und 80 Prozent der Konsumenten an, einmal oder öfter im Monat im Internet zu bestellen. Selbst in vergleichsweise gering entwickelten Ländern ist Onlineshopping ein Massenphänomen: Jeweils rund 44 Prozent der Brasilianer, der Thailänder oder der Chinesen kaufen zumindest einmal im Monat via Internet ein. Global wird für den Zu-

stellmarkt ein aktueller Jahresumsatz von rund 400 Mrd. Dollar geschätzt.

RegioPlan Consulting hat erhoben, dass aktuell in Österreich der Onlinehandel schon 11,5 Prozent des Einzelhandelsvolumens ausmacht – ein Spitzenwert in Europa. Das, obwohl der heimische Konsument im Lebensmittelhandel (einer der größten Bereiche des Handels) erst ein bis zwei Prozent des Kaufvolumens online tätigt. Laut RegioPlan verändert sich hier das Einkaufsverhalten nur langsam und es fehle oft an komfortablen Logistiklösungen. Erst bei einer Bestellung von 60 bis 70 Euro seien die Logistikkosten in Relation gering.

Trotz Aufholbedarfs im Lebensmittelhandel (wie auch im Möbelhandel): Als Folge des Onlinehandels sind in Österreich zuletzt die Verkaufsflächen in Quadratmeter pro Einwohner zurückgegangen. 2014 und 2015 betrug dieser Rückgang 0,5 Prozent, zum Vergleich: 2013 waren es noch +0,6 Prozent. Über 80 Prozent der Konsumenten (quer über alle Altersgruppen) shoppen zumindest einmal im Jahr online, die Hälfte davon sogar öfter als zehnmal im Jahr.

Dass der Trend ungebremst in diese Richtung weitergeht, glaubt auch Stephan Rüschen, Professor für Lebensmittelhandel an der Dualen Hochschule Baden-Württemberg in Heilbronn. Er erwartet für Deutschland, dass sich der Marktanteil des Onlinehandels von rund ein bis zwei Prozent im Jahr 2016 auf mehr als 30 Prozent im Jahr 2030 erhöhen wird. Die Hauptursache für diese dramatische Veränderung des Kaufverhaltens sieht Rüschen in der Bequemlichkeit und in der Zeitersparnis für den Konsumenten, der sich auf diese Weise dem Einkaufsstress im Supermarkt entziehen kann. „Onlineshopping entspricht einfach dem Zeitgeist.“

Der E-Commerce ist also längst eine Frage des globalen Handels (und der globalen Logistik), dessen Umsatz laut Prognose von Transport Intelligence im Jahr 2020 zwei Billionen, also 2.000 Milliarden Dollar ausmachen wird – zehnmal so viel wie noch 2015. Die Herausforderungen, so Studienautor Dan March, reichen dabei von der First Mile Efficiency bis zu Last Mile Delivery. Chancen eröffnen sich damit sowohl für die traditionellen Frächter wie auch für die Mikrologistik, der Kunde sucht auch immer mehr den One-Stop-Shop, der ein breites Spektrum an Aufgaben von grenzübergreifender Compliance bis zu Lieferung auf der letzten Meile erwartet. Die Logistik muss sich an den individuellen Anforderungen der Verbraucher orientieren. Etwa mit besseren Zeitfenstern, kür-

FOTOS: BEIGESTELLT (5)



Innovationen und neue Gesetze ermöglichen es der KEP-Branche, vom Wachstum des Onlinehandels zu profitieren. RAINER SCHWARZ, Ressortleiter KEP, DPD Direct Parcel Distribution Austria GmbH im Interview.

Neue Services, mehr Wettbewerbsfähigkeit

Der Onlinehandel verzeichnet seit Jahren ein starkes Wachstum. Wie wichtig ist er für die KEP-Branche? Das Wachstum des Onlinehandels ist für die KEP-Branche natürlich sehr wichtig, da große Zuwächse nur mehr in diesem Bereich möglich sind. Gleichzeitig stellt das Wachstum die Unternehmen aber vor große Herausforderungen. Es müssen Kapazitäten geschaffen werden, die aufgrund der Marktmacht großer Händler und dem damit einhergehenden Preisdruck nur mehr schwer zu finanzieren sind. Außerdem sind im Privatkundensegment Innovationen gefragt, um wettbewerbsfähig zu bleiben und die Kosten der letzten Meile zu senken.

Große Online-Warenhäuser wie Amazon wollen eigene Lieferdienste aufbauen, um die Warendistribution selbst durchführen zu können. Wie „gefährlich“ ist diese Entwicklung für die bestehenden KEP-Dienste? Sehr, wenn sich KEP-Unternehmen zu sehr auf das Wachstum großer Händler verlassen. Der Aufbau eigener Lieferdienste bedeutet dann, dass die Niederlassungen mit einem Schlag wieder leer sind, vor allem im städtischen Bereich, denn dort sind die Zustellungen aufgrund der geringeren Anfahrtswege und der größeren Dichte an Haushalten kostengünstiger durchzuführen. Dem kann man nur mit einem ausgewogenen Kundenportfolio und innovativen Services begegnen, die schwer zu kopieren sind.

Die KEP-Dienste wollen ihre Serviceleistungen laufend verbessern. Ein Schritt ist dabei die Kofferraumzustellung. Gibt es bereits Erfahrungen mit dieser Art der Warendistribution? Wenn ja, wie wird sie von der Bevölkerung angenommen? Recht gut, denn Empfänger erwarten, dass die Pakete zu ihnen gebracht werden und nicht umgekehrt. Daher werden Zustellungen nach Hause immer noch von 84 Prozent der Onlinekäufer bevorzugt. Koffer-



”

raumzustellungen setzen allerdings einige Dinge voraus. Es muss ein sicheres und kostengünstiges Schließsystem bei Fahrzeugen geben, denn niemand ist bereit, hohe Zusatzkosten zu akzeptieren. KEP-Unternehmen müssen in der Lage sein, den Standort des Fahrzeugs zu kennen und den Lieferprozess darauf abzustimmen.

Nicht zuletzt auf Initiative des Zentralverbandes Spedition & Logistik wurde die Gesetzeslage so geändert, dass Lieferfahrzeuge straffrei in zweiter Spur stehen bleiben können, wenn sie den Verkehr dadurch nicht zu stark behindern. Wie wichtig ist diese Änderung für die KEP-Dienste?

Das war ein längst fälliger Schritt. Davor war es nur der Post gestattet, dies zu tun. Die anderen Unternehmen mussten zwar eine Reihe von nachteiligen Regelungen im Rahmen des Postmarktgesetzes 2011 in Kauf nehmen, die Gleichstellung in diesem Bereich war ihnen aber verwehrt.

In der Seestadt Aspern werden von DPD neue, umweltschonende Zustellarten, unter anderem auch per Lastenfahrrad, getestet. Wie zufrieden sind Sie damit?

Das Projekt ist ein großer Erfolg. Wir haben dafür auch den Hermes Logistik-Preis 2017 bekommen. City-Hubs werden künftig auch in anderen Landeshauptstädten entstehen. Wir beweisen damit, dass Elektromobilität viele Vorteile für die Zustellung in der letzten Meile bringt, und zudem sind wir nun auch auf mögliche Zufahrtsbeschränkungen im städtischen Bereich – die es aus Umweltgesichtspunkten künftig eventuell geben wird – gut vorbereitet.

Ebenfalls auf Initiative des Zentralverbandes Spedition & Logistik wurde das höchstzulässige Gesamtgewicht von E-Lkw, die noch mit einem B-Führerschein gelenkt werden dürfen, von 3,5 Tonnen (bei normalen Fahrzeugen) auf 4,25 Tonnen erhöht. Erwarten Sie sich dadurch eine Zunahme der E-Lkw im Paketbereich?

Das war ein wichtiger Schritt in Richtung Ausbau der Elektromobilität. Einige EU-Länder waren uns, was die Förderung von E-Mobilität betrifft, leider voraus. Es dürfen den Unternehmen keine Nachteile aus dem Einsatz von Elektrofahrzeugen entstehen, ganz im Gegenteil, es wird künftig darauf ankommen, dass es nicht nur ökologische, sondern auch ökonomische Vorteile bringt. Nur so werden sich alternative Antriebskonzepte längerfristig durchsetzen.



Nice Shops startet durch. Der österreichische Onlinehändler aus der Steiermark zeigt, dass man mit guten Ideen auch als „Kleiner“ gegen Branchenriesen bestehen kann.

”

Elektromobilität bringt viele Vorteile in der letzten Meile.

Rainer Schwarz
DPD-Chef

zeren Versandlaufzeiten und alternativen Zustellmöglichkeiten. Und: Onlinehändler und Versandpartner müssen immer enger zusammenarbeiten.

Oder sie verschmelzen: Amazon etwa (zuletzt mit einem globalen Umsatz von 136 Mrd. Dollar) baut in diesen Monaten in den USA ein eigenes Imperium der Lieferlogistik auf, vor dem Shoppingriesen wie Walmart und Target zittern und das auch für die KEP-Dienstleister Änderungen bringen könnte. Im US-Bundesstaat Kentucky will man für US-\$ 1,5 Milliarden einen firmeneigenen Frachtflughafen bauen, 40 Flugzeuge sind schon jetzt exklusiv für Amazon im Einsatz. Amazons asiatisches Pendant Alibaba hat schon 200 eigene Flugzeuge sowie 400.000 Fahrzeuge zu Land im Einsatz. In Deutschland schöpft Amazon im E-Commerce über alle Kategorien hinweg allein ein Drittel des Umsatzes ab (Gesamtvolumen: 24,4 Mrd. Euro), Amazon, Otto.de und Zalando haben zusammen 45 Prozent Marktanteil. Eine Dominanz, die immer öfter die Brüsseler Wettbewerbshüter auf den Plan ruft.

In Österreich ist das nicht viel anders: Das E-Commerce-Volumen beträgt rund 7 Mrd. Euro, Amazon und andere ausländische Anbieter räumen davon geschätzte 60 bis 80 Prozent ab, genauere Zahlen darüber gibt es mangels Veröffentlichung durch den klaren Branchenprimus Amazon nicht. Mit verschiedenen Geschäftsmodellen und Dienstleistungen weit über den bloßen Shop hinaus haben zuletzt aber neben unzähligen Einzelkämpfern etwa die Post (mit shopping.at als Onlineplattform für heimische Händler und Produzenten) sowie niceshops.com aus der Steiermark den Markt betreten, um den internationalen Riesen kleine Scheibchen vom Kuchen streitig zu machen. ■



„Österreichs Spediteure sind nur bedingt auf die Digitalisierung vorbereitet“

ALEXANDER FRIESZ,
Vizepräsident des Zentralverbandes Spedition & Logistik, über die Herausforderungen der Digitalisierung für die heimischen Spediteure.

Welche Technologien werden die Speditiions- und Logistikbranche in den nächsten Jahren entscheidend verändern?

Geocodiert gesteuerte Zustellorganisation, Roboterunterstützung in bestimmten logistischen Prozessen, Internetplattformen für Transport- und Logistikprozesse, RFID und „Internet of Things“ sind die entscheidenden Zukunftstechnologien in unserer Branche.

Sind Österreichs Spediteure und Logistiker auf die durch die zunehmende Digitalisierung auf sie zukommenden Veränderungen vorbereitet?

Ich denke, dass dies im Moment nur bedingt der Fall ist. Logistiker haben in der Vergangenheit die Anforderungen der Industrie als Glied der Supply Chain hervorragend gemeistert und werden dies auch in Zukunft noch verstärkt tun. Die Entwicklung der Vergangenheit zeigt aber auch, dass sich Logistiker sehr oft bereits frühzeitig mit Zukunftsthemen beschäftigt haben und sehr schnell und innovativ reagierten. Es werden verstärkt IT-relevante Investitionen notwendig sein.

Wird die für die Unternehmen durchaus kostenintensive Digitalisierung zu einer Selektion in der heimischen Speditiions- und Logistik-

branche führen, wird sich hier die Spreu vom Weizen trennen?

Wie auch in der Vergangenheit werden sich Betriebe in diverse Richtungen entwickeln. Sicher wird es zu mehr Spezialisierung kommen und der äußerst intensive Investitionsprozess in IT-gestützte Lösungen dazu führen, dass sich einige Marktteilnehmer bewusst aus gewissen Segmenten am Markt zurückziehen werden. Generell wird im Bereich der Landverkehre eine deutliche Veränderung der Marktteilnehmer stattfinden. Buchungsplattformen unterschiedlichster Konfiguration werden dafür mitverantwortlich sein.

Wie stark werden Spediteure in Zukunft in die Produktionsabläufe ihrer Kunden eingebunden sein? Welche neuen Aufgaben werden dadurch auf die Spediteure zukommen?

Wir stellen bereits heute eine sehr starke Verzahnung zwischen Kundenabläufen und Logistikdienstleistungen fest. Dieser Trend wird sich intensivieren und verstärken. Der Logistiker ist heute schon die verlängerte Werkbank der produzierenden Industrie. In Zukunft wird sich die Verzahnung zwischen Auftraggeber und Logistiker noch wesentlich verstärken und die Transparenz der gegenseitigen Prozesse über Schnittstellen eklatant erhöht werden müssen. ■

E-COMMERCE lässt Handel wachsen

Laut einer aktuellen Studie von DHL Express soll der grenzüberschreitende Onlinehandel bis 2020 zweimal so schnell wachsen wie der E-Commerce im Inland.

Händler, die ihre Produkte international online anbieten, können sich auf enormes Wachstumspotenzial freuen. Das zeigt eine von DHL Express, einem weltweit tätigen Expressdienstleister, veröffentlichte Studie.

Diese zeigt auf, dass der grenzüberschreitende Handel stark steigende Wachstumsraten verzeichnet, die es in den meisten anderen Handelsmärkten so nicht gibt: Das Volumen des internationalen Onlinehandels soll bei einem durchschnittlichen Jahreswachstum von 25 Prozent zwischen 2015 und 2020 von 300 Mrd. US-Dollar auf 900 Mrd. US-Dollar doppelt so schnell ansteigen wie das des inländischen.

Premiumdienste lohnen sich

Onlinehändler können ihre Abverkäufe schon alleine dadurch um 10 bis 15 Prozent steigern, dass sie ihre Produkte international anbieten. Das Angebot von Premiumdiensten lässt die Verkäufe sogar noch weiter steigen. Händler und Hersteller, die in ihren Onlineshops eine Option für schnelleren Versand anbieten, wachsen 1,6-mal schneller als jene, die dies nicht tun.

„Der internationale Versand ist viel einfacher, als viele Händler glauben. Wir sehen jeden Tag, wie positiv sich der Verkauf in das internationale Ausland auf das Geschäft unserer Kunden auswirken kann“, sagt Ken Allen, CEO bei DHL Express. „Außerdem können wir beobachten, dass beinahe jede Produktparte auf Premiumebene angeboten wer-

den kann, etwa indem man eine hochwertigere Luxusedition des Produkts anbietet und gleichzeitig eine hervorragende Servicequalität sicherstellt, um vor allem die Bedürfnisse der Kunden zu erfüllen, die nicht so preissensibel sind.“

1.800 Händler befragt

Die Studie stützt sich auf Recherchen und Interviews, die bei mehr als 1.800 Händlern und Herstellern in sechs Ländern durchgeführt wurden. Darin wird der sich wandelnde E-Commerce näher beleuchtet. Dadurch dass Angebot und Nachfrage immer anspruchsvoller werden, nutzen Hersteller die Vorteile des E-Commerce aus, um Zugang zu direkten Einzelhandelsmodellen zu bekommen. Zwischenhändler werden übersprungen und Produkte direkt an den Endkunden vertrieben. Hersteller und Händler, die dieses Modell einsetzen, erzielen im internationalen E-Commerce ein um 30 Prozent schnelleres Wachstum als andere Einzelhandelsgruppen.

Der E-Commerce-Trend hat ein neues Ökosystem von Vermittlern und Standardlösungen, etwa Zahlungsdiensten und Programmen, die für den Kunden Käuferfahrungen zusammenfassen, erschaffen. Diese helfen den Händlern, ihre Angebote entsprechend anzupassen. Weltweite Logistikpartner können unterstützen, um den richtigen Kompromiss zwischen zentralisierter und lokaler Lagerung und Abwicklung zu finden. Schnelle, zuverlässige und flexible Lieferoptionen können dazu beitragen, spekulatives Interesse in eine dauerhafte Kundenbindung umzuwandeln.



FOTOS: SHUTTERSTOCK, ILLUSTRATIONEN: RENÉ GATTI



BOARDING DER INTERNATIONALEN E-COMMERCE-RAKETE

3X
Markt soll von **300** Mrd. USD 2015 auf **900** Mrd. USD 2020 wachsen

Grenzüberschreitender Handel wächst **2X SCHNELLER** als der nationale

71% der Einzelhändler gehen davon aus, dass der Gewinn aus internationalem Handel in Zukunft wächst

USA, UK und China versenden **60%** der gesamten internationalen E-Commerce-Lieferungen, machen aber nur **30%** der Nachfrage aus

WARUM INTERNATIONALER E-COMMERCE?

20% der länderübergreifenden Transaktionen haben einen Bestellwert von mehr als **200** USD

Einzelhändler mit einer Premiumversand-Option wachsen **1,6X** schneller als der Rest



5 SCHRITTE ZUM ERFOLG

Internationale Angebote fördern den Verkauf um durchschnittlich **10%**

WAS IST DEN KUNDEN WICHTIG?

„Warum haben Sie dieses Produkt online aus dem Ausland und nicht im Inland gekauft?“ Anteil der Befragten in Prozent



1) Service, Zahlungsbedingungen oder Preis, Quelle: Google Consumer Barometer

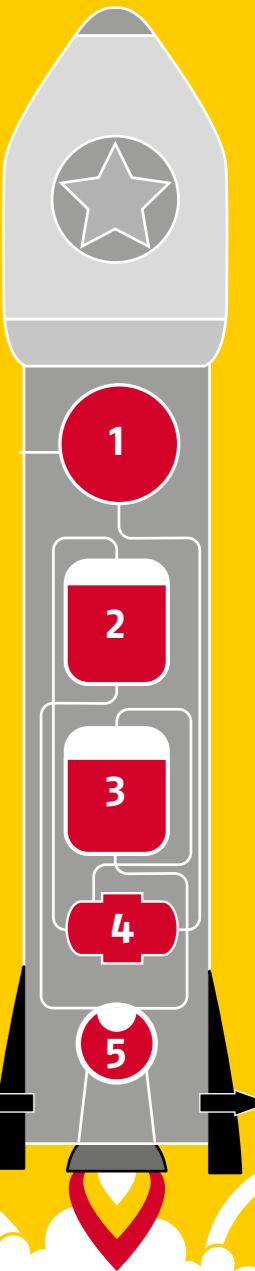
1 Zielgruppe, USP und Ressourcen definieren

2 Lokale Geschmäcker und Bestimmungen verstehen

3 Angebot an lokale Märkte anpassen

4 Den optimalen Abwicklungsprozess auswählen

5 Optionen für Premiumversand anbieten



GRÜNE LOGISTIK findet Stadt

Elektromobilität. E-Lkw werden von den Herstellern vor allem für die City-Logistik entwickelt, wie hier von Mercedes-Benz.



Der jüngste Klimaschutzvertrag hat ambitionierte Emissionsziele festgelegt, die bis 2050 erreicht werden müssen. Die Logistikbranche hat die Herausforderung angenommen und arbeitet fieberhaft an innovativen Lösungen – vor allem für die Städte.

Am 4. November 2015 ist der Klimaschutzvertrag von Paris in Kraft getreten. Der Verkehr verursacht fast ein Viertel der Treibhausgasemissionen in Europa und ist die Hauptursache für die Luftverschmutzung in den Städten. Das Ziel des Vertrags ist eine Senkung der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen bis 2050 um 60 Prozent (das Vergleichsjahr ist 1990) mit einer klaren Tendenz Richtung null. Außerdem müssen „die verkehrsbedingten Luftschadstoffemissionen, die unsere Gesundheit beeinträchtigen, (...) drastisch und unverzüglich reduziert werden“. Drei Hauptansatzpunkte gibt es dabei: ein effizienteres Verkehrssystem, emissionsarme alternative Energieträger im Verkehrssektor sowie emissionsarme/-freie Fahrzeuge.

FOTOS: HERSTELLER, MARTIN RUMERSDORFER

Der Zentralverband Spedition & Logistik hat mit zwei ausgewiesenen Experten, Helga Kromp-Kolb, o. Univ.-Prof., Zentrum für globalen Wandel und Nachhaltigkeit, BOKU Wien, und Werner Müller, Counselor für nachhaltige Logistik, über die Folgen dieser Übereinkünfte für die Logistik gesprochen. Letzterer sieht als Antwort auf diese Herausforderungen „einen unumkehrbaren Wandel hin zu einer bezüglich Kohlenstoff und Luftschadstoffen emissionsarmen Mobilität“. Konkret erwartet Müller Änderungen im Bereich der Maut, die darauf abzielen, die Effizienz des Verkehrssystems unter anderem durch faire und effiziente Preise im Verkehr zu erhöhen. Dafür sollten in der gesamten EU vermehrt entfernungsabhängige Mautsysteme zum Einsatz kommen und damit verstärkt dem Verursacher- und Benutzer-Prinzip (Polluter-pays-/User-pays-principle) Rechnung getragen werden. Ebenso werde eine nach CO₂-Ausstoß gestaffelte Lkw-Maut angedacht. Zudem werden die Abgasvorschriften für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge verschärft. „Auch die EU erkennt, dass die Zeit drängt, da Fahrzeuge, die 2020 auf den Markt kommen, rund zehn Jahre auf den Straßen fahren. Vor diesem Hintergrund werden die CO₂-Emissionsnormen für die Zeit nach 2020 überprüft“, so Müller.

Kromp-Kolb glaubt, dass es angesichts des Pariser Abkommens noch einiger Nachbesserungen bei bisherigen Papieren bedürfen werde. „Es werden Weichen im Bereich der Mobilität gestellt, an der kein EU-Mitgliedsstaat vorbeikann, denn es handelt sich um einen völkerrechtlich verbindlichen Vertrag.“ Dieser sei schnell in Kraft getreten, weil die starken Emittenten USA, China, Indien, Kanada und die EU überraschenderweise sehr rasch ratifiziert haben. „Ein Zeichen, dass der Klimaschutz international jetzt ernst genommen wird. Die ambitionierten Ziele sind aber nur durch einen radikalen Wandel erreichbar“, meint die renommierte Wissenschaftlerin. Als bedeutendste Aussage sieht Kromp-Kolb die explizite Nennung der „Städte als Problemlöser“.

Übergang zur E-Mobilität

Der Stadtverkehr verursacht 23 Prozent der Treibhausgasemissionen in der EU und trägt auch wesentlich zur Belastung der Stadtluft mit Schadstoffen bei. Die EU-Kommission wird innovative Städte unterstützen, fordert aber alle zum Handeln auf. Gerade Städte könnten durch den Übergang zu E-Mobilität wirklich profitieren. „Eine CO₂-freie Stadtlogistik wäre ein Quick Win, den Österreich

erlangen könnte“, so Kromp-Kolb. Der heimische Council für nachhaltige Logistik (CNL) etwa biete hierfür hervorragende Startbedingungen, die in Europa einzigartig seien. Diese 2014 auf Initiative von Max Schachinger geschaffene Einrichtung ist am Zentrum für globalen Wandel und Nachhaltigkeit (geleitet von Kromp-Kolb) an der Universität für Bodenkultur Wien verankert. Ihre Arbeitsschwerpunkte sind: E-Nutzfahrzeuge, nachhaltige Stadtlogistik und nachhaltige Lagerlogistik, wobei Projekte zur Umsetzung in die betriebliche Praxis im Vordergrund stehen. Der CNL ist Partnerschaften mit Unternehmen, etwa auch mit Fahrzeugherstellern, eingegangen, die stark in E-Nutzfahrzeuge und Infrastruktur investieren. Die österreichische Post AG ist eines davon.

Kromp-Kolb: „Wenn es jetzt noch gelingt, eine größere Allianz mit Bund, Ländern und Städten zu bilden, die für die notwendigen Rahmenbedingungen sorgen können, um gemeinsam dieses Ziel zu erreichen, kann Österreich international zum Vorreiter beim Thema CO₂-freie Stadtlogistik werden, mit entsprechenden Vorteilen für den Wirtschaftsstandort Österreich.“ Profitieren könnte zum Beispiel die E-Lkw-Zulieferindustrie, aber auch mit Know-how im Bereich Ladeinfrastruktur für Lkw sowie E-Lkw im Verbund mit der Automatisierung könnte man punkten.

Auch die als Folge des Pariser Klimaabkommens zur Reduzierung der Treibhausgase in Österreich gewährten steuerlichen Erleichterungen für Elektroautos (seit 2016 in Kraft) verleihen der zukunftsweisenden E-Mobilität zunehmend Rückenwind.

„Die Bundesregierung hat im Rahmen einer Führerscheinnovelle, nicht zuletzt durch Lobbying des Zentralverbandes, beschlossen, den Elektroantrieb zu fördern und die Berechtigung für den B-Führerschein zu erweitern“, so Max Schachinger, Ressortleiter Green Logistics. Mit dem B-Führerschein sollen sogar Kraftwagen bis 4.250 Kilo höchstzulässiges Gesamtgewicht gesteuert werden dürfen (bisher 3,5 Tonnen), sofern diese elektrisch betrieben und für den Gütertransport eingesetzt werden. Die Lenker müssen dafür nur eine zusätzliche Ausbildung im Ausmaß von fünf Unterrichtseinheiten absolvieren und erhalten dann den Code 120 in den Führerschein eingetragen.

Forschung und Entwicklung

Der Zentralverband Spedition & Logistik widmet sich im Ressort Green Logistics unter der Leitung von Max Schachinger seit vielen Jahren inten- >>



„Eine CO₂-freie Stadtlogistik wäre ein möglicher Quick Win für Österreich“

Max Schachinger
Ressortleiter Green Logistics
Schachinger Logistik

siv den Themensetzungen von Nachhaltigkeit und Umweltschutz. Hier reicht die Palette von aerodynamischen Verbesserungen von Lkw über neue Antriebstechnologien bis hin zu intelligenten Logistik-4.0-Lösungen, die zu substanziellen Reduktionen von Treibhausgasen führen sollen. Aufgrund aktueller Entwicklungen hat man sich aber auch um Themen wie die Flüchtlingsproblematik angenommen und versucht durch logistischen Support „Erste Hilfe“ zu leisten.

Österreichweit gibt es eine Reihe an Innovationsprojekten in diesem Bereich. Vieles davon wurde im Ressort Green Logistics der Branche nahegebracht oder gar mitinitiiert.

Neben zahllosen anderen Projekten bringt etwa SEAMLESS dank neuer Technologien Elektroautos in Österreichs Unternehmensflotten. Ziel ist es, das umweltfreundliche und effiziente E-Fuhrparkmanagement gemeinsam mit kombinierbaren, innovativen Mobilitätslösungen voranzutreiben. Dafür soll eine weitreichende Akzeptanz geschaffen werden. Weil Elektrofahrzeuge gerade im betrieblichen Umfeld einen immer höheren Stellenwert erhalten, setzt SEAMLESS genau hier an: Das AIT Austrian Institute of Technology erarbeitet gemeinsam mit Projektpartnern aus zahlreichen österreichischen Unternehmen intelligente und praxisnahe E-Flotten-Konzepte und setzt diese in Testbetrieben um.

SEAMLESS steht für „Sustainable, Efficient Austrian Mobility with Low Emission Shared Systems“ und ist ein wesentlicher Schritt zur Umsetzung der Mobilitätslösungen von morgen. Im Rahmen des Projekts wird eine Carsharing-Technologie entwickelt, die eine intelligente und bequeme Nutzung von Elektroautos im Flottenbetrieb bzw. in Carsharing- und Carpooling-Modellen forcieren soll. Nicht nur der CO₂-Ausstoß soll verringert werden, auch wirtschaftlich soll sich die grüne Flotte, vor allem in Verbindung mit alternativen Verkehrsmodi, rechnen. Entwickelt wird ein einfach zu verwendendes Buchungs- und Verrechnungssystem, das mit einer integrierten Routen-, Touren- und Ladeplanung die Fahrzeugzuteilung und -aufladung optimiert. Intelligent gesteuerte Pufferbatterien maximieren die Nutzung erneuerbarer Energien und reduzieren die Kosten für Leitungsinfrastruktur und die elektrischen Anschlüsse.

Die Lösungen werden anschließend bei einigen Firmenflotten (Post AG, iC consulents, TSystems/T-Mobile Austria, SMZ Süd Kaiser-Franz-Josef-Spital des Wiener KAV und Spectra Today) mit insgesamt knapp 100 Fahrzeugen (davon mindestens 55 Elektroautos) getestet. Ziele sind die Akzeptanz von



E-Bikes und E-Lastenräder sind zunehmend – wie hier der vegane Cateringdienst „Rita bringt's“ in Wien – im innerstädtischen Zustellverkehr im Einsatz.

Nutzern, eine 40-prozentige Reduktion der Treibhausgasemissionen sowie ein ökonomisch rentabler Betrieb.

Grüne Logistik für die Stadt

Zentrale Idee des Projekts City-Hub war es, städtische Verteilzentren zu entwickeln, die eine Zustellung in zwei Schritten ermöglichen. Zum einen die Zustellung zum City-Hub, zum anderen die Verteilung innerhalb der Stadt mit kleineren, elektrisch betriebenen Fahrzeugen. Mit vier Forschungspartnern (TU Wien – Institut für Fahrzeugantriebe und Automobiltechnik, Satiamo GmbH, tbw research GesmbH, Universität Wien – Institut für Betriebswirtschaftslehre) hatte die i-log von Oktober 2014 bis März 2016 mit weiteren Praxispartnern (unter anderem Schachinger techlog) an dieser Thematik gearbeitet. Das Ergebnis war ein Simulationsmodell, in dem man alternative Fuhrpark- und Tourenkombinationen vergleichen kann. Die Länge der Zustellfahrten wurde reduziert, ebenso – durch den Einsatz alternativer Antriebssysteme – der Emissionsausstoß wie auch der Energie- beziehungsweise Ressourcenverbrauch.

Einige andere Schrittmacher für grüne Logistiklösungen in der Stadt wurden im Vorjahr auch beim Ressort Green Logistics des Zentralverbandes Spedition & Logistik vorgestellt. Dieser hatte sich vor allem dem Zukunftsthema „Lebensmittelversorgung und Lebensmittelhandel in einem im Wandel begriffenen Umfeld“ gewidmet. Der „BioHof Adamah“ aus Wien etwa, repräsentiert von Logis-

tiker Christian Zoubek, verfügt über einen eigenen Fuhrpark, mit dem das bekannteste Produkt des Hofes, das „Biokistl“, direkt zum Kunden geliefert wird. 18 Lkw hat der Betrieb mittlerweile in Bewegung. Der hauseigene Fuhrpark liefert bis zu 1.500 dieser Biokistln täglich aus. Das Angebot besteht vor allem aus Gemüse und Obst aus dem eigenen, kontrolliert biologischen Anbau. Es wird EDV-unterstützt kommissioniert und an bestimmten Wochentagen in ganz Wien und im Großteil Niederösterreichs ausgeliefert.

Der seit 2009 bestehende Wiener Fahrradlieferdienst „Heavy Pedals“ verwendet für die Zustellung von größerem und schwererem Stückgut, das von normalen Fahrradbotendiensten nicht mehr befördert werden kann, im urbanen Raum ausschließlich Lastenfahräder – eine wichtige ökologische Alternative für Lieferungen im innerstädtischen Bereich. Auch für Rita Huber von „Rita bringt's“ sind Lastenfahräder ein unverzichtbarer Bestandteil ihres auf echter Nachhaltigkeit basierenden Unternehmenskonzepts. Das Unternehmen ist in Wien mittlerweile bekannt für seine täglich frisch gekochten vegetarischen Mittagsmenüs aus biologischen Zutaten, die per Fahrrad ausgeliefert werden.

Nachhaltige Ausbildung für die Praxis

Seit dem Vorjahr wird für Mitarbeiter, Führungskräfte und Unternehmer aller Branchen, die Nachhaltigkeit in ihrem Unternehmen auf professionelle Art fördern möchten, die neue Ausbildung „Sustainable Management“ angeboten. Arno Siegl, Ge-

schäftsführer der schmid & diamant development gmbh: „Dabei geht es um unternehmerische Nachhaltigkeit, das heißt langfristig wirtschaftlich erfolgreich zu sein mit gleichzeitiger Übernahme von sozialer und ökologischer Verantwortung.“ Unternehmerische Entscheidungen sollten mit Einbezug ihrer kurz-, mittel- und langfristigen Wirkungen auf die drei Säulen – Umwelt, Soziales und Wirtschaftlichkeit – getroffen werden. Gezeigt wird im Lehrgang die praxistaugliche Umsetzung von Nachhaltigkeit in Unternehmen. Der potenzielle Nutzen liegt in Einsparungsmöglichkeiten von Kosten durch Effizienzmaßnahmen und den bewussteren Umgang mit Ressourcen sowie der Steigerung der Arbeitsqualität und einer Verringerung von Ausfällen.

Siegl über die Relevanz der Ausbildung für die Logistikbranche: „Dort, wo Mobilität und Transport Kernthema ist, kann unter anderem mit treibstoffeffizientem Fahren, den richtigen Reifen, einer Routenoptimierung, angepassten Fahrzeugen und guter Wartung einiges an Sprit und Materialverschleiß eingespart werden.“ Nehme man neben der reinen Kostenseite auch die Seite des Wachstums, der Nutzung von Chancen und die Weiterentwicklung in die Rechnung mit auf, so könne Nachhaltigkeit wirklich Enormes leisten. Sowohl Energie, Effizienz und Mobilität als auch Design, neue Ideen und Möglichkeiten sind Bestandteile des Lehrgangs. Die 108 Lerneinheiten zu je 45 Minuten umfassende Ausbildung wird als Tages- und als Abendlehrgang angeboten und dauert sechs bzw. zwölf Wochen.



Die EU stellt Weichen Richtung E-Mobilität, an der künftig niemand vorbeikann.

Helga Kromp-Kolb
Klimaforscherin

FOTOS: LUKAS ILGNER, BEIGESTELLT, WILKE



Bis zu fünf Prozent weniger Verbrauch dank der „Flügel“

Wabco hat mit den OptiFlow SideWings ein einzigartiges aerodynamisches Konzept am Markt, das den Luftwiderstand des Anhängers verringert und somit Kraftstoffverbrauch und CO₂-Ausstoß im Fernverkehr reduziert.



AERODYNAMIK

Der Langstreckentransport ist für 57 Prozent der CO₂-Emissionen durch Lkw verantwortlich, bei hoher Geschwindigkeit entfallen 54 Prozent des Energieverbrauchs eines Lastzuges auf den Luftwiderstand. Und die Hälfte des Luftwiderstands eines Lastzuges wird durch den Anhänger verursacht. Grund genug für Wabco, den weltweit führenden Anbieter von Technologien und Regelsystemen für Sicherheit und Effizienz von Nutzfahrzeugen, innovative Technologie aus der Luftfahrt für die Entwicklung einzusetzen.

Das patentierte Tragflächenprofil des Stirnelements der OptiFlow SideWings sorgt maßgeblich für Kraftstoffeinsparungen, das PDCPD-Material ist äußerst widerstandsfähig gegenüber Stößen, einfach zu lackieren und umweltfreundlich. Die einzelnen Elemente lassen sich dank eines speziell entworfenen Verriegelungsmechanismus sehr leicht öffnen. Das modulare System ist für die Serienfertigung von Anhängerfahrzeugen geeignet und das praxisgerechte Be-

festigungssystem gewährleistet kurze Installationszeiten.

Kraftstoffeinsparungen von bis zu fünf Prozent (konkret 1,5 Liter auf 100 Kilometer bei hoher Geschwindigkeit) sind belegt, eine CO₂-Reduzierung von bis zu 3,8 Tonnen pro Sattelzugmaschine pro Jahr ist möglich. Zudem reduzieren die „Flügel“ das Spritzwasser bei nassen Straßen und helfen auch zu verhindern, dass Zweiradfahrer, Fußgänger und Kleinkraftradfahrer bei Abbiegeunfällen unter das Fahrzeug geraten.

Wabco mit Sitz in Brüssel, vor über 140 Jahren gegründet, ist federführend in der Entwicklung von elektronischen, mechanischen und mechatronischen Technologien für Brems-, Stabilitäts- und automatische Antriebssysteme für die führenden Lkw-, Anhänger- und Bushersteller weltweit. Durch die Ausstattung eines Trucks mit allen umweltfreundlichen Technologien von Wabco können bis zu zehn Prozent Kraftstoff gespart werden. ■



Information für Österreichs **EXPORTEURE**

3. Außenwirtschaftsrechtstag am 12. und 13. Oktober 2017
an der Johannes Kepler Universität Linz – „Der Wert bei
Drittstaatslieferungen“ (Zollwert).

Heuer findet bereits zum dritten Mal der Außenwirtschaftsrechtstag des Zentralverbandes Spedition & Logistik in Kooperation mit dem Forschungsinstitut für Zoll- und Außenwirtschaftsrecht (www.zaw-linz.at) der Johannes Kepler Universität Linz statt. Der Fokus liegt auf aktuellen außenwirtschaftsrechtlichen und an der Praxis orientierten Fragen, die von einem breiten Kreis von Expertinnen und Experten aufbereitet werden, wie zum Beispiel 2013 die Einfuhr mit anschließender innergemeinschaftlicher Lieferung (Verfahren 42) oder 2015 die Ausfuhr. Ziel dieser Veranstaltung ist es, nicht nur Top-Expertinnen und -Experten zu Wort kommen zu lassen, sondern auch den Dialog mit Unternehmen zu führen, die im internationalen Handel tätig sind.

Der Außenwirtschaftsrechtstag 2017, der am 12. und 13. Oktober 2017 an der Johannes Kepler Universität Linz stattfinden wird, steht unter dem Generalthema: „Der Wert bei Drittstaatslieferungen“ (Zollwert); eine Thematik, die in der Bedeutung zuweilen unterschätzt wird. So wurde jüngst Großbritannien aufgefordert, der EU einen Betrag von 2 Mrd. Euro zu überweisen: Mit „fiktiven und falschen Rechnungen“ sowie „inkorrekten Zollwert-erklärungen“ seien zwischen 2013 und 2016 chinesische Textilien und Schuhe über das Vereinigte Königreich importiert worden, wurde mitgeteilt. Die Betrüger seien „organisierte Verbrecherguppen“, die über „kriminelle Netzwerke“ in der EU aktiv seien, hieß es. Diese Fälle gab es freilich auch in Österreich. Wie die zollrechtliche Frage zwischen der



„
Die Bedeutung des Werts bei Drittstaatslieferungen wird oft unterschätzt.

Walter Summersberger
Institut für Finanzrecht, JKU

EU und Großbritannien nach dem Brexit gelöst wird, ist zwar noch offen; folgenlos wird der Austritt aus der EU aber jedenfalls nicht bleiben: Alle an einer Lieferkette Beteiligten sind von Zollwertfragen betroffen.

Neben den sogenannten Unterfakturierungen gibt es auch eine Reihe von juristisch höchst sensiblen Bereichen, die eine entsprechende Fachkenntnis verlangen, will man umfangreiche Nachzahlungen oder die Einleitung eines Finanzstrafverfahrens vermeiden. Über Kaufpreis, Schätzung, Lizenzgebühren, Beistellungen, besondere Verfahren, Preisminderung und dergleichen. Behandelt wird nicht nur das Zoll-, sondern auch das Umsatzsteuer-, Verbrauchsteuer- und Finanzstrafrecht.

Knapp 20 Expertinnen und Experten stehen Rede und Antwort: Erich Kirchler, Hans-Michael Wolfgang, Stefan Vonderbank, Ewald Komarek, Johann Kraler, Herbert Schober, Esther Freitag, Ulrich Schrömbges, Gerhild Christine Bednar, Peter Witte, Peter Csoklich, Reinhard Schelch, Michael Lux, Rainer Brandl, Thomas Bieber und Stefanie Judmaier und als Moderatoren zum Beispiel Gottfried Schellmann, Bettina Vogl-Lang und Walter Summersberger.

> Die Tagungsteilnahme ist aus Kapazitätsgründen allerdings beschränkt; reservieren Sie rechtzeitig unter 0043/1/512 35 38-0.

> Anmeldungen bitte unter 0043/1/512 35 38-0 oder per Mail: zv@spediteure-logistik.at ■

ZOLLVERFAHREN 4200: Zusammenhang mit

Unterschiedliche Rechtsprechung. Bei der Einfuhrumsatzsteuer gibt es Differenzen zwischen EU- und österreichischem Recht.



Für Karl Hannl, Ressortleiter Zoll, ist die Sache klar, er argumentiert mit Urteilen anderer Gerichte. „Auch wenn es die nationale Behörde (noch) nicht so sehen will, scheint die Rechtsprechung europäischer Finanzgerichte unserer Dogmatik zu folgen.“ Diese, so Hannl, lautet: Für eine Drittlandsware, die nicht in den Wirtschaftskreislauf des Einfuhrmitgliedstaats gelangt, darf, von wenigen Ausnahmefällen abgesehen, keine Einfuhrumsatzsteuer erhoben werden.

Bereits in der verbundenen Rechtssache EuGH, Urteil vom 2. Juni 2016, C-226/14 Eurogate II, C-228/14 DHL komme klar zum Ausdruck, dass für Nichtunionsware, die nicht in den Wirtschaftskreislauf der EU gelangt ist, entgegen der bisher herrschenden Meinung der Zollbehörde, keine EUSt-Schuld entsteht. Das Hessische Finanzgericht legte in einem Urteil vom 27. September 2016 nach und kam zum Schluss, dass diese Rechtsvorschrift natürlich auch dann anzuwenden ist, wenn die Nichtunionsware erwiesenermaßen in einen anderen Mitgliedstaat gelangt ist.

Die Ausgangslage des letztgenannten Falles: Eine für Polen bestimmte Nichtunionsware kommt am

Frankfurter Flughafen an, gelangt dort in die vorübergehende Verwahrung und wird von dort aus ohne Eröffnung eines externen Unionsversands (hier T1) mit einem CMR-Frachtbrief nach Polen transportiert, um dort zum zollrechtlich freien Verkehr überlassen zu werden. Das Hauptzollamt Frankfurt, Zollamt Fracht, teilte dem Pflichteninhaber die Zollschuld mit, bestehend aus Zoll und deutscher EUSt in Höhe von 19 Prozent, und berief sich auf Artikel 79 Abs. 1 Buchstabe a der VO (EU) Nr. 952/2013 (vorher gemäß Artikel 203 Abs. 1 der VO (EWG) Nr. 2913/1992).

Wer darf Steuern kassieren?

Darf aber Deutschland in diesem Fall wirklich die EUSt erheben? Das Hessische Finanzgericht sagte nein und begründete dies so: „... gemäß Artikel 71 Abs. 1 UA 1 i. V. m. Art. 156 Abs. 1 Buchstabe a MwStSystRL treten Steuertatbestand und Steueranspruch nicht ein, solange die Waren der Regelung der vorübergehenden Verwahrung oder dem externen Versandverfahren unterliegen. ... Denn obwohl die Beförderung in einem solchen Fall lediglich mit einem CMR Frachtbrief und damit nicht unter zollamtlicher

Die Rechtsprechung im der EUSt gibt Hoffnung

Das sogenannte „Zollverfahren 4200“ regelt die Abfertigung zum zoll- und steuerrechtlich freien Verkehr mit anschließender steuerbefreiender innergemeinschaftlicher Lieferung. An der Frage, ob dabei die Einfuhrumsatzsteuer (EUSt) erhoben werden darf, entzündeten sich in Österreich aber die Diskussionen.

Überwachung stattfand, kann nicht aufgrund eines Fehlverhaltens, durch das der Zollschuldentstehungstatbestand erfüllt wurde, angenommen werden, dass die Ware im deutschen Steuergebiet in den Wirtschaftskreislauf gelangt ist (vgl. EuGH, Urt. vom 02.06.2014 C-226/14 (Eurogate Distribution II), ZfZ 2016, 193, Rn. 65, besprochen von Schrömbges/Lux/Hannl, AW Prax 2016, 328).“

Spätestens jetzt, so Hannl, ist entgegen der Meinung der österreichischen Behörden die Parallele zum Zollverfahren 4200 offensichtlich, wird doch auch dort die Ware ohne zollamtliche Überwachung vom Eingangsmittelsstaat zum Mitgliedsstaat des Abnehmers (also von einem Mitgliedsstaat zu einem anderen Mitgliedsstaat) transportiert, welche durch die Unterwegsverzollung zu Unionsware geworden ist. Hannl: „Dieser Unterschied ist belanglos, stellt doch der EuGH in seinem Profitube-Urteil vom 8. November 2012, C-165/11, Rn. 60 fest, dass der zollrechtliche Status einer Ware dem Mehrwertsteuerrecht egal ist.“

Darf die EUSt in einem solchen Fall im Zollverfahren 4200 (wie dies in Österreich der Fall ist) nacherhoben werden, wenn der Buch- und Belegnachweis gescheitert oder der wirkliche Empfänger nicht identifizierbar oder auffindbar ist? Nein, ist Hannl überzeugt. Das entspreche auch der Feststellung des Generalanwalts Campos Sánchez-Bordona in seinen Schlussanträgen vom 13. Dezember 2016 in der Rechtssache C-571/15 (Wallenborn, Rn. 67, Seite 1): „Entscheidend für den Eintritt des Tatbestands der Einfuhrumsatzsteuer ist, dass die Gegenstände, auf die sie erhoben wird, in den Wirtschaftskreislauf der Union gelangen und damit einem Verbrauch zugeführt werden können.“

Verbindet man also die Rechtsprechung des

EuGH, die Feststellung des Generalanwalts und das Urteil des Hessischen Finanzgerichts, sollte klar werden, dass die unionsrechtliche auf die nationalrechtliche Komponente umzulegen ist. Hannls Resümee: „Keine EUSt, wenn die Unionswaren im Zuge der igAL in einen anderen Mitgliedstaat gelangen!“

Univ.-Prof. Walter Summersberger, Vorstand des Forschungsinstituts für Zoll- und Außenwirtschaftsrecht an der Johannes Kepler Universität Linz, betont, dass der EuGH deswegen in Eurogate II eine Einfuhr verneint habe, weil sich die Ware durchgehend in einem Verfahren befunden habe und ausgeführt wurde. Dass Wallenborn den Gedanken eines Wirtschaftskreislaufs erweitert, hält er nicht für unmöglich, wenn man die Stellungnahme des Generalanwalts näher in den Blick nimmt, der es vor allem als Beweisfrage ansieht, ob Waren in den Wirtschaftskreislauf gelangen oder nicht.

Schwierige Entscheidung

Wenn der EuGH dieser Rechtsansicht folgte, würde dies einen Paradigmenwechsel bedeuten: Eine formelle Betrachtungsweise würde einer wirtschaftlichen Prüfung folgen. Mit allen Vor- und Nachteilen für die Betroffenen, weil: Die EUSt wäre dann vermutlich genauso entstanden, nur eben in einem anderen Unionsstaat; der Unternehmer müsste folglich auch die Mehrwertsteuersysteme anderer Unionsstaaten beachten, nicht nur das des zollrechtlichen Einfuhrstaats. Ob daraus allerdings für das Verfahren 4200 etwas gewonnen wäre, bezweifelt Summersberger, weil die Steuer im Einfuhrstaat durch die Abgabe einer Zollanmeldung bereits entstanden sei und nur die Höhe einer Steuer (frei oder nicht) strittig wäre.



Keine EUSt, wenn Unionswaren im Zuge der igAL in anderen Mitgliedstaat gelangen.

Karl Hannl
Ressortleiter Zoll
Hannl Customs Consulting GmbH



„Dass Wallenborn den Gedanken eines Wirtschaftskreislaufs erweitert, halte ich nicht für unmöglich.“

Walter Summersberger
Universität Linz

FOTOS: WWW.PICTUREDESK.COM, RENE PROHASKA / TREND, BEIGESTELLT



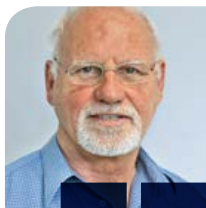
GEFAHRGUTRECHT 4.0



Der Zentralverband konnte die in der Praxis äußerst unbefriedigende Pflicht zur Kontrolle verplombter Ladung durch die Spediteure dank intensiver Verhandlungen beseitigen.

Die Arbeitsgruppe Gefahrgut & Safety des Zentralverbandes widmet sich dem Thema Sicherheit bei der Transportdurchführung und Lagerung sowie den arbeitsschutz- und gewerberechtigten Voraussetzungen für den Betrieb von Speditionsanlagen. ZV-Ressortleiter Johann Irl: „Die Teilnahme an unterschiedlichen Arbeitskreisen mit Behörden und Wirtschaftsvertretern sichert aktuelles Know-how für die Branche und ermöglicht uns, unsere Anliegen entsprechend zu vertreten.“ Es ist dem ZV somit gelungen, einen Gefahrgut-Dialog ins Leben zu rufen, der erstmals eine Gesprächsplattform aller Stakeholder unter Einbeziehung der Spediteure mit den Ministeriumsvertretern ermöglicht.

Die Weiterentwicklung des Gefahrgutrechts hatte für den ZV das Ziel, eine verursachergerechte Verantwortung bei Verstößen gegen Gefahrgutbestimmungen zu erreichen, erklärt Irl. „Mehrfachbestrafungen des Spediteurs für ein und dasselbe Delikt sind nicht zielführend, da ein Spediteur darauf vertrauen muss, dass die weiteren Beteiligten der Gefahrgut-Supply-Chain-Kette ihren Pflichten nachkommen, weil er selbst keinerlei fachspezifische Produktkenntnisse besitzen kann.“ Lenker und Beförderer standen zuletzt vor der unbefriedigenden Situation einer Pflicht zur Ladungskontrolle bei – etwa durch Firmenplomben – verschlossenen Fahrzeugen und Containern.

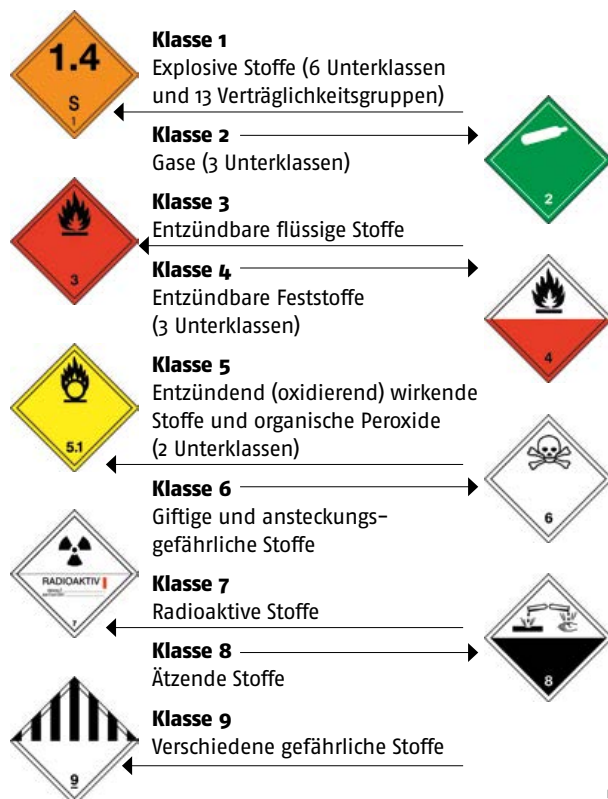


Bei verplombten Lieferungen gibt es keine Haftung mehr für Spediteure.

Johann Irl
Ressortleiter Gefahrgut
Lagermax Int. Spedition GmbH

Was ist Gefahrgut?

Gefahrgut sind Gegenstände oder Stoffe, welche in der Lage sind, ein Gesundheitsrisiko, ein Sicherheitsrisiko, ein Risiko für Eigentum oder die Umwelt darzustellen und welche im Gefahrgutverzeichnis der Technical Instructions zu finden sind oder gemäß den Technical Instructions klassifiziert werden. Diese Güter werden in neun UN-Gefahrhauptklassen (und teilweise einige Unterklassen) eingeteilt. Für all diese gibt es Gefahrenkennzeichen, die vom Versender an der Außenseite des Packstücks angebracht werden müssen (siehe unten). Nationale rechtliche Grundlagen dafür sind das Gefahrgutbeförderungsgesetz (GGBG), die Gefahrgutbestimmungsverordnung und das Luftfahrtgesetz sowie Erlässe.



Diese unbefriedigende Lage hat der Zentralverband aufgrund einer Initiative von Johann Irl zuletzt aber nach intensiven Verhandlungen beseitigen können: Beförderer und Spediteure können bei verplombten Lieferungen unter bestimmten Voraussetzungen nicht mehr für die Mängel verantwortlich gemacht werden. Wenn der Versender die Sendung falsch deklariert, haben bislang die Spediteure gehaftet. ■



Neues beim UMGANG MIT HEIKLER FRACHT

Am 1. Jänner 2017 sind die Änderungen zum ADR in Kraft getreten. Diese neuen Vorschriften für den Landverkehr sind seither sowohl für innerstaatliche als auch für internationale Gefahrguttransporte gültig. Während der allgemeinen Übergangsvorschrift bis 30. Juni 2017 können auch noch die Vorschriften des ADR 2015 angewendet werden.

Die neuen Vorschriften umfassen 150 Seiten. Sie gelten teilweise auch für das RID (Transport mit Bahn) und das ADN (Binnenschiff). Obwohl die Gesetzestexte für alle drei Vorschriften beinahe ident sind, muss im Einzelfall dennoch die konkrete Bestimmung für den Transport mit Bahn oder Binnenschiff geprüft werden.

Was steht also in den ADR 2017? Es wurden zum Beispiel verschiedene Begriffsbestimmungen vereinheitlicht, es wurde die Möglichkeit der elektronischen Prüfung für Gefahrgutbeauftragte geschaffen, die grundsätzliche Freistellung für Fahrzeuge fällt weg (neue Sondervorschriften bringen Erleichterungen), es gibt neue UN-Nummern (Polyesterharz, Verbrennungsmotor, polymerisierender Stoff) sowie geänderte und neue Sondervorschriften. Die Buchstabenhöhe muss bei „Umverpackung“ generell 12 Millimeter betragen, ein neuer Gefahrzettel Nr. 9A für Lithiumbatterien wurde eingeführt (daher auch eine Änderung der schriftlichen Weisungen), ebenso wie ein neues Kennzeichen für kleine Lithiumbatterien (SV 188).

Und vieles mehr.

Überprüfen Sie unbedingt alle Änderungen im ADR betreffend jene UN-Nummern, mit denen Sie grundsätzlich zu tun haben. Die neuen Vorschriftentexte zum ADR/RID/ADN 2017 findet man auch auf der Gefahrgut-Website der Bundessparte Transport und Verkehr, ebenso die neue Online-Gefahrgutdatenbank.

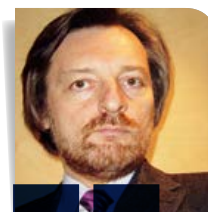
Spezialfall Lithiumbatterien

Besonderes Augenmerk verdienen diese genannten neuen Vorschriften etwa zum Transport von Lithiumbatterien:



Es wird unter anderem ein neuer Gefahrzettel 9A sowie ein neues Kennzeichen für Lithiumbatterien mit einer Leistung von kleiner 100 Wh in Verbindung mit der Sondervorschrift 188 eingeführt. Seit 1. April 2016 dürfen zudem Lithium-Ionen-Batterien als Luftfracht nur mehr mit einem Ladezustand von höchstens 30 Prozent von ihrer Auslegungskapazität zur Beförderung übergeben werden – bei mehr als 30 Prozent ist eine Genehmigung des bmvit erforderlich. Othmar Krammer, Abteilungsleiter für rechtliche Angelegenheiten bei Gefahrgut im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, klärt auf: „In Zeiten der E-Mobility wird die Problematik der Lithium-Batterien immer wichtiger, die Vorschriften dabei ändern sich genauso dynamisch, wie die technische Entwicklung voranschreitet.“

Immer größere Speicherkapazitäten machen die Batterien zu einer heiklen Fracht, und es finden sich Meldungen von Unfällen in den Medien, von explodierten Handys bis zu schweren Zwischenfällen in Flugzeugen, die bis zum Absturz führen können. Vor allem in der Luftfahrt sind die Herausforderungen und Gefahren groß, sonst aber doch überschaubar. „Ein Lkw, bei dem die Ladung zu qualmen beginnt, bleibt stehen und holt die Feuerwehr, im Flieger ist so ein Zwischenfall hingegen sehr heikel.“ Jedenfalls werde die Lithiumbatterie sukzessive alle anderen Arten der Batterien verdrängen und selbst immer leistungsfähiger (soll auch heißen: gefährlicher), und daher müssen die Sicherheitsvorkehrungen laufend angepasst werden. Die schwierige Balance zwischen der Ermöglichung des Transports solcher Güter und der wirtschaftlichen Notwendigkeit und Praktikabilität desselbigen ist wohl eine alles andere als leichte Aufgabe. ■



Die Lithiumbatterie wird alle anderen Batterien verdrängen.

Othmar Krammer
bmvit

90 Jahre FIATA

Seit 90 Jahren sorgt die FIATA mit ihren Dokumenten für einen reibungslos ablaufenden internationalen Warenverkehr. Der Zentralverband stellt seinen Mitgliedern diese Dokumente unbürokratisch zur Verfügung.



FIATA-Papiere. Sie erleichtern die Abwicklung grenzüberschreitender Speditionsgeschäfte.

Vor 90 Jahren wurde die FIATA (Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés oder International Federation of Freight Forwarders Associations) in Wien gegründet. Im Oktober 2016 wurde der Zentralverband Spedition & Logistik als Gründungsmitglied daher bei der FIATA-Generalversammlung in Dublin geehrt. Für den Zentralverband Spedition & Logistik nahmen Präsident Wolfram Senger-Weiss und Geschäftsführer Oliver Wagner die Auszeichnung entgegen.

FIATA-Präsident Huxiang Zhao bekräftigte die wichtige Rolle der FIATA als Repräsentant und Wahrer der Interessen der rund 40.000 Mitgliedsbetriebe in 150 Ländern und lobte als Beispiel dafür das von der FIATA gemeinsam mit IATA entwickelte IATA-FIATA Air Cargo Program (IFACAP), welches im kommenden Jahr in Kraft treten wird.



Vor allem durch ihre Dokumente, die Speditoren, Banken, Geschäftspartnern und Regierungen Sicherheit geben, ist die FIATA heute eine unverzichtbare Organisation für die internationale Frachtbranche geworden. Der Zentralverband Spedition & Logistik stellt seinen Mitgliedern den unbürokratischen Zugang zu den

FIATA-Dokumenten sicher. Über den ZV erhalten Mitglieder folgende Dokumente:

FIATA FBL (Negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading)

FIATA FCT (Forwarders Certificate of Transport)

FIATA FCR (Forwarders Certificate of Receipt)

FWR (FIATA Warehouse Receipt)

FIATA SDT (Shippers Declaration for the Transport of Dangerous Goods)

Nähere Details zu den einzelnen Dokumenten finden Mitglieder auf der Homepage des Zentralverbandes (www.spediteure-logistik.at).

FOTOS: GETTY IMAGES, BEIGESTELLT (2)



„Wir sind seit 70 Jahren ein verlässlicher Partner des Transportwesens“

JOSEF TRAXLER, Geschäftsführer des Versicherungsunternehmens FIALA, zum 70-jährigen Firmenjubiläum.

Transportversicherungssparte, jedoch, wie der Name schon sagt, inhaltlich geprägt von Belangen einer „Haftungsversicherung“. Dies erfordert Spezialwissen – die Verkehrshaftungsversicherung ist wohl kein „Mitnahmeprodukt“ am Versicherungsmarkt. Fachkompetenz ist insbesondere bei den speziellen Haftungsbestimmungen der Transportbranche gefragt und notwendig.

Das Versicherungsbüro FIALA feiert heuer ein Jubiläum. Wie hat sich das Unternehmen entwickelt? Was sind die Ziele für die kommenden Jahre?

FIALA als anerkannte „Institution“ im österreichischen Transportwesen kann sich stolz auf diese langjährige Tradition seit dem Gründungsjahr 1947 berufen. Die Spezialisierung auf die Versicherung der Haftungen von Speditoren und Frachtführern hat sich bewährt und zum Erfolg von FIALA geführt. Die Vorteile für den Kunden, für die Transportwirtschaft generell, liegen neben einer rein österreichischen Risikoträgerschaft darin, dass ausschließlich Fachexperten befasst sind – sowohl hinsichtlich komplizierter Haftungsbestimmungen in Logistikverträgen als auch im Zusammenhang einer kompetenten, aber auch prompten Schadenabwicklung. Das Ziel für die nächsten Jahre ist, weiterhin der österreichische Marktführer für Verkehrshaftung zu bleiben.

Sie sind seit vielen Jahren ein verlässlicher Partner der Speditionsbranche. Warum hat sich FIALA auf diesen Bereich spezialisiert?

Die Spezialisierung ist ein entscheidendes Kriterium für FIALA. Es zeigt von gut überlegter Marktstrategie, ein „Kompetenz-Center“ für einen derart diffizilen Versicherungsbereich aufzubauen. Die Verkehrshaftungsversicherung ist zwar Teil der

Das Versicherungsbüro FIALA verbindet auch eine lange gemeinsame Geschichte mit dem Zentralverband Spedition & Logistik. Welche Highlights der bisherigen Zusammenarbeit möchten Sie besonders hervorheben?

Erwähnenswert ist die „gemeinsame Geburtsstunde“ der AÖSp mit dem standardisierten FIALA-SVS (Speditionsversicherungsschein). Dies mit der Konsequenz, dass mittlerweile zwar Mitbewerber den SVS anbieten können, jedoch zumindest den Deckungsumfang des standardisierten FIALA-SVS gewährleisten müssen. Auf die Besonderheit dieses Versicherungstyps, der den Spediteur von seiner Haftung befreit, braucht hier nicht weiter eingegangen werden. Die Begriffe SVS und LVS (Speditionsversicherungsschein, Lagerversicherungsschein) kennt wohl jeder in der Branche, sie sind in enger Zusammenarbeit zwischen dem Zentralverband und FIALA entstanden. FIALA ist hier Partner des Zentralverbandes – sei es in Fachfragen, bei gemeinsamen Schulungen, zum Beispiel in den Landesgremien, insbesondere auch in der Mitwirkung im Ressort Recht und Versicherung.

Seit über einem Jahr BESTENS VERNETZT



Für die Lobbyingarbeit des ZV und die notwendige Vernetzung mit EU-Schwesterorganisationen bietet die CLECAT eine wichtige Plattform.

Der Zentralverband Spedition & Logistik hat sich als unabhängige und verkehrsmittelneutrale Interessensvertretung und Lobbyinginstitution auf lokaler, nationaler, europäischer und internationaler Ebene mit einer starken Mitgliederservicekomponente positioniert. Seit 2015 ist der ZV auch Mitglied der CLECAT, um die Brancheninteressen der heimischen Logistik in der EU bestmöglich zu positionieren. Im Vorjahr waren ZV-Präsident Wolfram Senger-Weiss und ZV-Geschäftsführer Oliver Wagner sowie der Luftfrachtoperte Uwe Glaser auch bei mehreren Treffen der CLECAT in Rotterdam und Brüssel im Interesse der heimischen Logistikbranche aktiv.

Lobbying in Brüssel

Die CLECAT in Brüssel vertritt die Interessen der Speditionen und spezieller Dienstleister in Transport- und Zollangelegenheiten. Am 15. und 16. November zum Beispiel fand in Brüssel die zweite General Assembly 2016 der CLECAT statt. Die CLECAT veranstaltete rund um die Generalversammlung hochkarätige Lobbyingveranstaltungen, bei denen beginnend mit EU-Verkehrskommissarin Violeta Bulc relevante Key-Player für die Logistikbranche teilnahmen. Schwerpunktveranstaltungen gab es zur „Zukunft der Logistik“, hier ging es vor allem um Herausforderungen und Chancen für die Branche (Stichworte: Big Data, Collaboration) und Air-Freight: Wie entwickelt sich diese Branche, welche gesetzlichen Bestimmungen sind notwendig und welche kommen auf uns zu, waren die Themen.

2015 wurde der Zentralverband Spedition & Logistik Mitglied der CLECAT, um die Branche noch besser international vertreten zu können.

CLECAT als größte Organisation ihrer Art vertritt über 19.000 Unternehmen mit mehr als einer Million Mitarbeitern in Logistik, Frachttransport und Zollservice – kleine und mittelgroße wie auch multinationale Unternehmen. Sie hat mehr als 20 Mitgliedsorganisationen in Europa und verleiht ihnen eine Stimme, wenn die EU Regeln vorschlägt oder prüft, um ein einheitliches und reibungsloses Umfeld zu schaffen, wo sich die Ware frei, sicher und nachhaltig bewegen kann.

Die Positionen der CLECAT

Im Februar 2017 appellierte die CLECAT an die Unionsmitglieder, die Rolle des internationalen Straßentransports als Rückgrat der EU-Wirtschaft anzuerkennen. Auch unterstützt man einen Vorstoß der Europaparlamentarier, die Emissionen des Seetransports zu bewältigen, sowie „Maritime Climate Fund“, um für Seeverkehrsemissionen zu entschädigen, Energieeffizienz zu erhöhen und Investitionen in innovative Techniken zur CO₂-Reduktion zu erleichtern. Die CLECAT-Generaldirektorin Nicolette van der Jagt begrüßt generell den „umfassenden Zugang der Europäischen Kommission zur Dekarbonisierung der Transportketten unter Einbeziehung von kohlenstoffarmen Energiequellen, erhöhter Effizienz und intelligentem Transportmanagementsystemen“. Das sei wichtig, um keine Interessenskonflikte zwischen Kosten- und Umweltargumenten zu erzeugen, damit der klimatische Fußabdruck des Transports reduziert wird, ohne die Frachtindustrie zu gefährden. Bezüglich der Vorschläge einiger EU-Minister für eine „Road Alliance“, die im Rahmen eines einzigen Transportmarkts soziale Rechte und effizientere Kontrollen vorsieht, warnt die CLECAT-Generaldirektorin aber: Manche der Vorschläge seien kontraproduktiv für die Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Transportsektors und würden die Absichten, den Schadstoffausstoß zu reduzieren, vereiteln. ■

MAGAZIN

RECHT & VERSICHERUNG



Änderungen beim deutschen Mindestlohn

MILOG

Bereits 2015 hat das deutsche Mindestlohngesetz einige Änderungen gebracht, die auch heimische Transportunternehmen betreffen. Arbeitgeber sind verpflichtet, ihren in Deutschland beschäftigten Arbeitnehmern ein Arbeitsentgelt von derzeit 8,84 Euro pro Stunde zu bezahlen.

Der deutsche Mindestlohn gilt auch für Arbeitnehmer, die bei nichtdeutschen Unternehmen angestellt sind, ihre Arbeit aber in Deutschland verrichten. Arbeitgeber sind verpflichtet, diese unter Abgabe der Einsatzplanung beim deutschen Zoll zu melden. Was bislang nur per Fax und schriftlich möglich war, geht seit 1. Jänner auch elektronisch über das neue Online-Meldeportal www.meldeportal-mindestlohn.de. Ab 1. Juli 2017 werden in Deutschland ausschließlich Online-

portal-Meldungen akzeptiert. Nicht beendet wurde der seit Inkrafttreten des deutschen Mindestlohngesetzes (MiLOG) bestehende Streit darüber, ob die gesetzlichen Pflichten tatsächlich alle nichtdeutschen Unternehmer treffen, die Arbeitnehmer in Deutschland einsetzen. Vor allem im Bereich der Transitverkehre ist das heftig umstritten, da ein Arbeitnehmer Deutschland ja nur auf seiner Fahrt vom Start- zum Zielort quert, aber in Deutschland keine eigentliche Arbeit verrichtet. Und bei Nichteinhaltung müssen Spediteure mit hohen Bußgeldern zwischen 50.000 und 500.000 Euro rechnen. Es empfiehlt sich für österreichische Unternehmen daher bei Kabotagebeförderung und dem grenzüberschreitenden Verkehr mit Arbeiten in Deutschland den sich aus dem MiLOG ergebenden Pflichten nachzukommen.

SOLAS

SOLAS-Richtlinien zur Bestimmung der bestätigten Bruttomasse von Containern

Der Zentralverband Spedition & Logistik hat in den vergangenen eineinhalb Jahren massiv um eine speditiions- und damit auch außenhandelsfreundliche Lösung bei der Bestimmung der Bruttomasse bei Containern gekämpft. „Nach langen und oftmals zähen Verhandlungen gibt es jetzt endlich eine anwendbare nationale Lösung“, so Gerhard Kapeller, Leiter des Ressorts Recht und Versicherung im Zentralverband. Auch habe sich in dieser Frage die Bedeutung des Logistikbeauftragten im bmvit, DI Schwammenhöfer, besonders gut gezeigt. Kapeller: „Herr Schwammenhöfer hat das Thema auch gegen interne Unwägbarkeiten im Ministerium zum Ziel getragen, dafür gebührt

ihm auch ein Dankeschön.“ Das internationale Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (International Convention for the Safety of Life at Sea – SOLAS) schreibt vor, dass die Bruttomasse von Containern vor ihrer Stauung an Bord eines Seeschiffes durch den Befrachter zu bestätigen (bestätigte Bruttomasse, Verified Gross Mass – VGM) und der Reederei zeitgerecht bekannt zu geben ist.

Die Regelung trat mit 1. Juli 2016 in Kraft und betrifft grundsätzlich all jene Akteure der österreichischen Wirtschaft, die im internationalen Handel tätig sind und dabei Container zur Versendung auf Überseeschiffen nutzen, den „Befrachter“, also

jene Person/jenes Unternehmen, die/das die Containerbeladung mit der Versiegelung des Containers abschließt, die VGM durch die Anwendung der zugelassenen Methoden feststellt und die VGM-Meldung in vereinbarter Art und Weise an die Reederei übermittelt.

Folgende Methoden zur Ermittlung der VGM-Bruttomasse sind in Österreich zugelassen:

Container-Verwiegung (Liste der Terminalstandorte für die Container-Verwiegung unter www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/logistik/vgm.html).

Berechnung (das öffentlich einsehbare SOLAS-Verzeichnis für die Anwendung dieser Methode ist unter <http://rinf.schig.com:443> abrufbar).



Nach langen Verhandlungen gibt es jetzt eine anwendbare nationale Lösung.

Gerhard Kapeller
Ressortleiter Recht & Versicherung
Kapeller Int. Spedition GmbH



Kanzler-Test. Bundeskanzler Christian Kern testete persönlich bei MAN E-Lkw und autonomes Fahren.

Auf den ersten Blick unterscheidet sich das Cockpit des Future Trucks 2025 von Mercedes Benz durch nichts von einem klassischen Lkw. Die Revolution verbirgt sich hinter der Konsole. Highway Pilot nennt sich der Autopilot für Lkw, der dank intelligenter Kamera- und Radartechnik das Verkehrsgeschehen stets im Blick hat. Das System wird nie müde und reagiert schneller als der Mensch. Systeme wie der Highway Pilot sind die Basis für selbstfahrende Lkw, die in den kommenden Jahren auf Überlandstrecken sukzessive jene mit Fahrer ersetzen sollen.

Davon ist zumindest Gerhard Nowak, Geschäftsführer der Strategieberatung „Strategy &“ von PricewaterhouseCoopers (PwC) überzeugt. „Unter bestimmten Bedingungen werden in zehn Jahren keine Lkw-Fahrer mehr für Langstrecken benötigt werden“, schreibt er gemeinsam mit seinen Co-Autoren in der Studie „Die Ära des digitalisierten

Lkw-Transports“. Sofern es der Gesetzgeber zulässt, kommen, so Nowak, menschliche Fahrer nur noch im urbanen Bereich oder bei lokaler Auslieferung zum Einsatz. „Es wird weitere fünf Jahre dauern, bis in den Industrienationen flächendeckend auch im Stadtverkehr vollständig autonom fahrende Lkw eingesetzt werden können“, so die PwC-Studie.

Autonomes Fahren als Disruption

Doch bis dorthin, so Peter Umundum, Vorstand Paket & Logistik der Österreichischen Post AG und Ressortleiter Supply Chain Management im Zentralverband Spedition & Logistik, muss noch einiges an Technik und beim regulatorischen Rahmen verbessert werden. Umundum: „Für die Logistikbranche kann autonomes Fahren eine echte Disruption werden. Autonomes Fahren wird sich aber erst beweisen müssen. Erst wenn auch echte Kostenvorteile für die Logistiker entstehen, wird es sich durchsetzen.“

FOTOS: APA/BKA/ANDY WENZEL

DIE MUTATION vom Lkw-Fahrer zum Logistiker

Die Logistikbranche steht vor dem Umbruch. Der Lkw der Zukunft ist vernetzt und steuert autonom durch den Verkehr. Auch in Österreich sollen erste Testläufe die Technologie straßenverkehrstauglich machen.

Technisch sind die wichtigsten Voraussetzungen für die Lastwagen-Revolution bereits in Sichtweite. Hier sind die Nutzfahrzeughersteller in der Entwicklung bereits wesentlich weiter als der Pkw-Bereich. Teilautomatisierte Systeme wie Einparkhilfen, Spurhalteassistenten, Tote-Winkel-Kameras oder Abstandsregler sind längst Standard in modernen Fahrzeugen. Radargeräte, die die nähere und weitere Umgebung des Lastkraftwagens analysieren, Kameras, Sensoren und die Erkennung von Oberflächen durch Projektion gibt es ebenfalls schon. Dazu kommt eine laufend dichter werdende Vernetzung der Trucks untereinander und mit der Zentrale, die den Fahrer schon bald überflüssig macht. Die nächste große Hürde, die die Hersteller meistern müssen, ist die störungsfreie Verarbeitung der großen Datenmenge und das Beherrschen von Extremsituationen und spontanen Ereignissen.

Ab heuer können Autopilotensysteme dank einer Novelle des KFG auch in Österreich auf ausgewählten Teststrecken, etwa auf Autobahnen rund um Graz, im Echtbetrieb getestet werden. Diese Systeme warnen den mitfahrenden, aber sonst nicht eingreifenden Fahrer bei Gefahrensituationen mit genügend Vorlaufzeit, damit dieser rechtzeitig eingreifen kann, so das notwendig werden sollte.

Platooning ist wichtiger Teil

Ein besonderer Schwerpunkt dieser Tests ist auch das Platooning. Dabei werden Lkw mit möglichst geringem Abstand von 10 bis 15 Metern an eine „elektronische Deichsel“ gehängt. Dabei orientieren sich alle nachfahrenden Lkw am Leitfahrzeug. Das System bietet eine effizientere Auslastung der Straßen und eine deutliche Reduktion des Spritverbrauchs und damit des CO₂-Ausstoßes. In Oberösterreich soll dafür mit „Digi-Trans“ ab Juni 2017 eine Testregion im Bereich Linz-Wels-Steyr in Betrieb gehen. Hier wollen Lkw-Hersteller wie MAN das Platooning-Prinzip perfektionieren.

Bei einem weiteren Projekt in Wien geht es vorwiegend um mehr Autonomie bei der urbanen Mobilität, etwa die Entwicklung selbstfahrender Busse, wie Christian Chimani, Leiter der Mobilitätsabteilung des AIT Austrian Institute of Technology betont. Allerdings ist gerade bei autonom gesteuerten öffentlichen Verkehrsmitteln noch jede Menge Überzeugungsarbeit bei der Bevölkerung notwendig, wie Peter Umundum betont: „Selbstfahrenden Autos steht die Mehrheit der Österreicher noch überwiegend skeptisch gegenüber. Nur jeder Zweite würde als Passagier in einem autonomen Fahrzeug mitfahren.“

Weniger Skepsis gibt es bezüglich autonomer Fahrzeuge im Werksverkehr oder im Bergbau. In Nordschweden werden im Bergwerk Boliden in Kristineberg 1.000 Meter unter Tag selbstfahrende Lkw des Herstellers Volvo zum Transport von Erzen und Abraummateriale eingesetzt. Dadurch kann die Logistik im Bergwerk wesentlich effizienter genutzt werden. Musste bislang mit menschlichen Fahrern nach Sprengungen so lange gewartet werden, bis die Stollen wieder belüftet waren, können die fahrerlosen Lkw gleich losfahren. Damit können pro Schicht mehr Fahrten erledigt werden. Da die autonomen Fahrzeuge einen reibungslosen Transportablauf und konstante Geschwindigkeiten ermöglichen, gibt es auch geringeren Kraftstoffverbrauch, weniger CO₂-Emissionen und weniger Verschleiß bei den Fahrzeugen.

Werksverkehre sind auch für Peter Umundum die Türöffner für das autonome Fahren: „Anfangs werden sich die kommerziellen Einsatzgebiete eher im nichtöffentlichen Bereich abspielen, etwa in geschlossenen Betriebsgeländen, Lagern oder in der Agrarwirtschaft.“

Um die Technologie von dort sicher auf die Straße zu bringen, wird das bmvit autonomes Fahren übrigens bis 2019 mit 20 Mio. Euro fördern. Welche Projekte dabei Fördermittel erhalten, wird im Juni 2017 entschieden.

„**Wenn die Technik fehlerfrei funktioniert, erwarte ich, dass mit automatisiertem Fahren die Zahl der Unfälle beträchtlich sinkt.**“

Peter Umundum
Ressortleiter Supply Chain Management im Zentralverband Spedition & Logistik



„Autonomes Fahren kommt – aber wann?“

**Interview mit
PETER UMUNDUM,
Ressortleiter Supply
Chain Management,
Vorstand Paket &
Logistik der
Österreichischen
Post AG.**



Solange die rechtlichen und ethischen Fragestellungen noch nicht eindeutig geklärt sind, werden sich die kommerziellen Einsatzgebiete eher im nichtöffentlichen Bereich abspielen, etwa in geschlossenen Betriebsgeländen oder in Bereichen, wo die Unfallgefahr mit Dritten geringer ist. Beispiele dazu sind Lager oder auch die Agrarwirtschaft.

In Österreich haben die ersten Tests mit autonom fahrenden Fahrzeugen auf ausgewählten Straßenabschnitten begonnen. Welche Erkenntnisse erwarten Sie sich von diesen Testfahrten?

Ganz wesentlich sind Tests, um Fahrassistenzsysteme zu entwickeln, die helfen, Unfallzahlen im Straßenverkehr zu senken und auch neue Technologien zu testen und zu erforschen. Für die Post wird es zukünftig spannend bei Nutz- und Sonderfahrzeugen, die entweder die Linienverkehre zwischen den großen Verteilzentren betreffen oder unsere Zusteller zum Beispiel auf der letzten Meile unterstützen.

Wie wichtig ist das Thema autonomes Fahren für Österreichs Speditions- und Logistikbranche?

Für die Logistikbranche kann autonomes Fahren eine echte Disruption werden. Autonomes Fahren wird sich aber erst beweisen müssen, das heißt, erst wenn auch echte Kostenvorteile für die Logistiker entstehen, wird es sich durchsetzen. Eine mögliche Ausprägung könnte Lkw-Platooning sein. Erwarten würde ich mir davon weniger fahrerbezogene Unfälle und eine Reduktion der Fahrerbelastung bei Verbesserung der betrieblichen Effizienz. Technisch wäre dies aber schon möglich und mehrere Hersteller haben bereits Tests angekündigt. Aber auch hier wird es noch ein paar Jahre dauern, bis dies auf unseren Straßen kommerziell Einzug findet.

Wo sehen Sie für autonom fahrende Nutzfahrzeuge das wichtigste Einsatzgebiet, im Überland- oder im Stadtverkehr?

Wo sehen Sie Hürden bei der Einführung von autonom fahrenden Nutzfahrzeugen in Österreich?

Zu klären sind etwa Haftungsfragen, aber auch, wohin das Fahrzeug lenken soll, wenn ein Hindernis auftaucht und rechts eine Schlucht und links eine Schülergruppe zur Auswahl stehen. In Deutschland hat das Bundeskabinett Ende Jänner einen Gesetzentwurf zum autonomen Fahren verabschiedet. Er soll ermöglichen, dass „automatisierte Systeme im Auto die Fahraufgabe komplett übernehmen“ dürfen. Allerdings sieht das Gesetz vor, dass auch beim Einsatz des Computers die letzte Verantwortung grundsätzlich beim Menschen bleibt.

Welche Vorteile bieten autonom fahrende Fahrzeuge Spediteuren?

Wenn die Technik fehlerfrei funktioniert, erwarte ich, dass mit automatisiertem Fahren die Zahl der Unfälle beträchtlich sinkt. Es sind in Bezug auf Produktivitätssteigerungen verschiedene Szenarien denkbar. So könnten Fahrer und Fahrzeug sich beispielsweise erst nach der Beladung an einer anderen Stelle treffen. Das Fahrzeug könnte noch einen Parkplatz suchen, während der Fahrer schon mit der Paketzustellung begonnen hat. Oder autonome Mini-Transporter könnten dem Paketzusteller in Fußgängerzonen im Schrittempo folgen. Eine vollständige Automatisierung auf der letzten Meile erwarte ich aber nicht. ■

Imperial Rahmen. Die Auszeichnung „Jungspediteur 2016“ wurde heuer in besonders festlichem Rahmen anlässlich der „Hermes“-Gala in der Wiener Hofburg verliehen. ZV-Präsident Wolfram Senger-Weiss und die Preisträgerinnen Denise Beil, Evelyn Kreuzhuber, Sophie Züchner mit ZV-Geschäftsführer Oliver Wagner (v. r. n. l.).



Die JUNG-SPEDITEURIN des Jahres

Sophie Züchner aus Hall in Tirol wurde bei der „Hermes“-Galanacht zur „Jungspediteurin des Jahres“ gewählt. Auch auf dem 2. und 3. Platz landeten Logistikerinnen mit ökologisch besonders nachhaltigen Konzepten.

Seit Jahren veranstaltet der Zentralverband Spedition & Logistik den Wettbewerb „Jungspediteur des Jahres“. Dabei wählt eine Fachjury aus den Einsendungen von Speditionsmitarbeiterinnen und -mitarbeitern unter 30 Jahren jene aus, die mit innovativen Ideen über den Tellerrand der eigenen Aufgaben oder des eigenen Unternehmens blicken und neue Lösungsansätze aufzeigen, welche die Qualität der Dienstleistungen in der Logistikbranche insgesamt steigern können. Die Größe des Unternehmens, bei dem die Jungspediteurin oder der Jungspediteur des Jahres angestellt ist, spielt dabei keine Rolle. Was zählt, ist ausschließlich die Idee.

Als Preis für die beste Jungspediteurin oder den besten Jungspediteur lockt übrigens eine Europareise im Wert von 3.000 Euro. Die Preisträgerinnen – heuer belegten drei junge Damen die ersten drei Plätze – wurden im Rahmen der „Hermes“-Galanacht der heimischen Verkehrs- und Logistikbranche vor den Vorhang geholt und prämiert. »



Die Siegerin kommt aus Tirol

Der Sieg geht heuer an die 22-jährige **Sophie Züchner** aus Hall in Tirol. Die Mitarbeiterin von Dachser Austria konnte die Jury mit ihrem Konzept FULD (Future Unit Load Device) überzeugen. Dabei geht es um eine Verbesserung der seit 1961 in Gebrauch befindlichen Europalette und der seit 1968 üblichen Gitterbox. Züchner vereint die Vorteile beider Transporthilfen. FULD ist eine nach innen klapp- und faltbare Box, besteht aus Aluminium oder Eisen und entspricht den Maßen der genormten Europalette.

Die Vorteile liegen auf der Hand: FULD ist klappbar und beansprucht somit wenig Platz im Lager und bei der Rückführung von leeren Lademitteln, vor allem im Vergleich zur Gitterbox. Aufgrund des extrem haltbaren Materials hat FULD kein „Ablaufdatum“ und ist nahezu ewig verwendbar. Zwar ist die Herstellung teurer als jene von derzeit üblichen Europaletten und Gitterboxen, doch rechnet sich die Investition auf einen längeren Zeitraum garantiert. Da FULD nicht nur ein Lademittel,



sondern auch eine äußere Verpackung ist, benötigt der Kunde keinen zusätzlichen Schutz der Ware und kann mit FULD Kosten sparen. Für den Spediteur bietet FULD ebenfalls eine Reihe von Vorteilen. So gibt es keinen Ärger mit dem Pal-/GIX-Tausch, sondern eine automatische Rücknahme bei Anlieferung. Denn die Ware wird vor Ort beim Kunden aus der Box gegeben. Diese kann auf der Unterseite geöffnet werden. Das Lagermittel wird sofort rückgeführt. Trotzdem bietet

das System die gleiche einfache Handhabung mit Staplern oder Hubwagen wie bisher bei Europaletten oder Gitterboxen.

FULD besteht aus zu 100 Prozent recycelbaren Materialien und ist damit komplett wiederverwertbar. Mit Thermohauben, die über FULD gestülpt werden können, können auch temperaturgeführte Transporte durchgeführt werden. Und: Eine geschlossene Box kann jederzeit bei einem Privatkunden angeliefert werden, ohne dass jemand vor Ort ist. Die Box ist wetterunempfindlich und verschlossen. Ein mit einem Zahlencode gesichertes Schloss verhindert unerlaubte Zugriffe. ■

Platz 2 geht nach Oberösterreich

Mit ihrem webbasierten Softwareprogramm „Truck Management“ hat **Denise Beil** aus Ansfelden den 2. Platz beim Jungspediteur-Wettbewerb 2016 errungen. Die Angestellte der Internationalen Spedition Schneckenreither hat ein Programm entwickelt, das die Leerfahrten reduziert und die Kapazitäten der Lkw verbessert. Dabei ermöglicht das Programm, firmenübergreifend Lkw-Ladepkapazitäten



anzubieten und leeren Laderaum abzufragen. Ohne Einsatz von Mail-Programmen kann direkt zwischen Anbieter und Nachfrager innerhalb der webbasierten Software kommuniziert werden.

Bei der Laderaumsuche wird gleichzeitig die Information hinsichtlich der zu fahrenden Leerkilometer ausgewiesen. Auf einer digitalen Landkarte wird der Standort der Lkw angezeigt, damit der Nutzer das Laderaumangebot geografisch besser orten kann. »



Platz 3 geht nach Salzburg

Den 3. Platz errang **Evelyn Kreuzhuber** aus Salzburg mit ihrer Idee der Cityzustellung mit einer elektrobetriebenen Piaggio Ape. Damit will sie einem der größten Probleme einer Zeitbeschränkung der Zustellung im dicht besiedelten Raum entgegenwirken. Denn die ist in vielen Gemeinden Österreichs gesetzlich verboten. So auch in der Stadt Salzburg, wo Lieferungen derzeit nur bis 11 Uhr zugestellt werden dürfen. Dann fahren fix installierte Poller in der Innenstadt hoch und



verhindern Lieferfahrten. Mit der kleinen, elektrisch betriebenen und damit völlig leisen Ape kann das Problem der Zeiteinschränkung gelöst werden, denn E-Fahrzeuge dürfen in Salzburg auch nach 11 Uhr die Innenstadt befahren. Spediteure bietet sich hier die Möglichkeit, Kosten durch eine geringere Lagerdauer einzusparen. Für das Steuern der Ape ist kein Lkw-Führerschein notwendig. Der Stromantrieb ist sparsam und umweltschonend und die Kunden wissen eine schnelle Zustellung zu schätzen. ■

Die Sieger der Vorjahre

2015 gewann **Sandra Schulz**, Mitarbeiterin der Quehenberger Logistics GmbH, den Jungspediteur-Wettbewerb mit einem von ihr entwickeltem System der „virtuellen Aktenbearbeitung“. Dabei erhält der Fahrer ein Smartphone und ein EAN-Druckgerät (Etikettendrucker) als Grundausstattung. Mittels Firmen-App kann er die Informationen live ins System schalten. Umgekehrt „füttert“ ihn der Disponent via App mit dem Auftragsakt. Das spart jede Menge Telefonate und Zeit.

Ex aequo wurden auch die Arbeiten von **Alexander Wolf**, Mitarbeiter der Gebrüder Weiss, und **Tim Wäger**, ebenfalls Mitarbeiter von Gebrüder Weiss, ausgezeichnet. Wolf hat einen „document uploader“, eine Dokumentenübermittlungssoftware, entwickelt, welche die Abläufe im Speditionsalltag entscheidend beschleunigt. Wäger vereinfacht den Speditionsalltag durch die Implementierung einer Multifunktions-App am Handy.

Die Siegerin 2014, **Sophie Züchner**, die übrigens auch 2016 gewonnen hat, erfand damals eine rasche Identifizierung des jeweiligen Fahrers und Fahrzeugs mittels firmeneigener ID-Karte.

Nina Prochaska, Siegerin des Jahres 2013, entwickelte ein innovatives, flexibles Zustellsystem für Kurier-, Express- und Paketdienste (KEP), bei dem Zustellfahrzeuge nach dem car2go-Prinzip als „rollende Lager“ für Konsumenten dienen. ■

JUNGSPEDITEUR 2017

So schnell können junge Talente aus der Logistikbranche eine Europareise gewinnen.

Ausgezeichnet werden die drei besten Ideen für innovative oder ökonomische Branchenlösungen für die Logistik und Speditionswirtschaft. Teilnahmeberechtigt sind alle weiblichen und männlichen Speditionsangestellten aus ganz Österreich mit Geburtsjahrgang 1989 oder jünger. Prämiert werden die besten drei Vorschläge. Junge Talente müssen ihre Vorschläge schriftlich auf maximal fünf bis sieben Seiten formulieren und bis zum 15. Oktober 2017 via Mail beim Zentralverband Spedition & Logistik einreichen (Mailadresse: zv@spedition-logistik.at). Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

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

www.spediteure-logistik.at/jungspediteur-wettbewerb