

zv Branchenreport

ZENTRALVERBAND SPEDITION & LOGISTIK

2019



DIE ZUKUNFT IST DIGITAL

Was der Standort jetzt braucht, um fit für morgen zu werden

FLÄCHEN GESUCHT

Logistik von morgen ist dezentral.
Dafür werden Flächen benötigt.



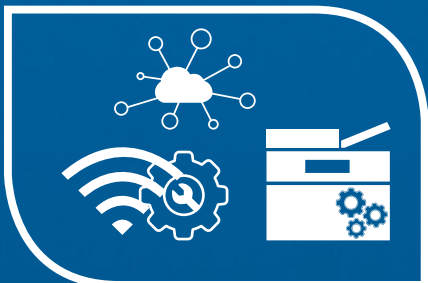
**AUSTRIAN
LOGISTICS**

ONE BELT, ONE ROAD

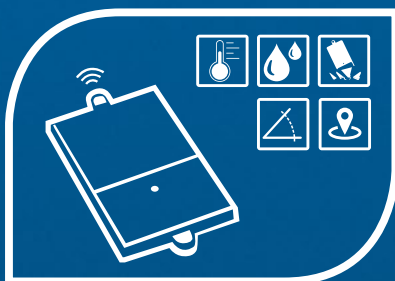
Seidenstraße: Wie Österreich
zur Logistikkreuzung wird.

Komplettlösungen zur Optimierung Ihrer Logistik

Aus einer Hand



SERVICES



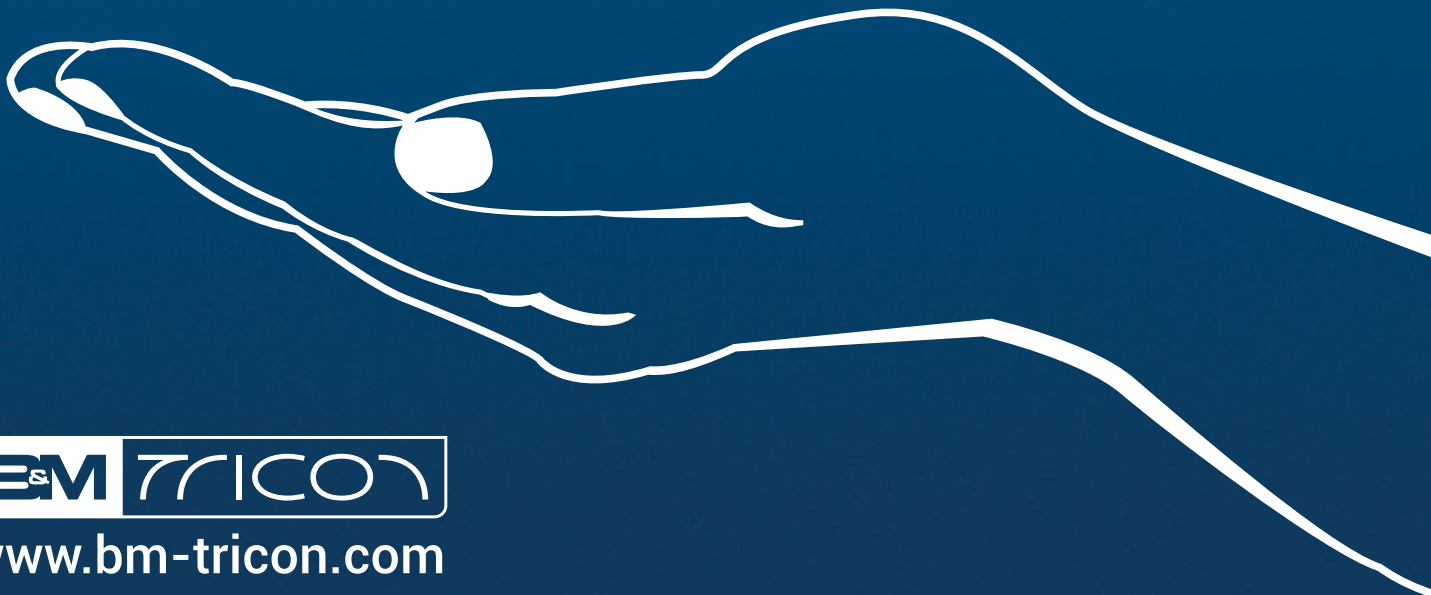
SENSORIK



HARDWARE



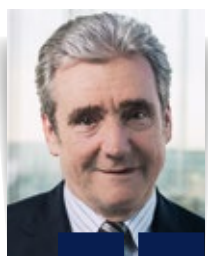
WMS-SOFTWARE



www.bm-tricon.com



Liebe Freunde und Partner der Logistik,



„
Eine funktionierende Logistik ist Voraussetzung für die Zukunft des Wirtschaftsstandortes Österreich.

Alexander Friesz
Präsident des Zentralverbandes
Spedition & Logistik

Sagen wir doch, wie es ist: Eine gut funktionierende Logistik ist die Basis für den Wohlstand in unserem Land. Sie hält die Räder der Wirtschaft in Schwung, sie ermöglicht E-Commerce, sie ist das zentrale Nervensystem der Wirtschaft. Sie schafft für 160.000 Beschäftigte direkte Arbeitsplätze, an denen indirekt über eine halbe Million Jobs hängen. Jeder Euro Wertschöpfung in der Logistikbranche bringt bis zu vier Euro Wertschöpfung für Österreich. Besonders wichtig: Eine funktionierende Logistik ist letztlich Voraussetzung für die Zukunft des Wirtschaftsstandortes Österreich.

Der Zentralverband Spedition & Logistik, dessen Präsident ich seit Ende vergangenen Jahres sein darf, ist ein wichtiger Treibriemen für die Branche. Permanent kurbelt er die öffentliche Diskussion über relevante Logistikthemen an und bringt diese Themen auf den Radarschirm politischer Entscheidungsträger auf allen Ebenen. Mein Vorgänger Wolfram Senger-Weiss und sein Team haben hier hervorragende Arbeit geleistet und den Weg geebnet, damit die Logistikwirtschaft endlich den Stellenwert bekommt, der ihr gebührt.

Im renommierten Weltbank-Ranking wurde Österreich zum viertbesten Logistik-Standort der Welt gekürt. Diese Auszeichnung ist eine Anerkennung für die Arbeit der Logistik-Unternehmen in diesem Land. Darauf können wir zu Recht stolz sein – doch darauf ausruhen sollten wir uns nicht. Die neue Marke „Austrian Logistics“ bietet eine gute Möglichkeit, diese Exzellenz der heimischen Logistik im In- und Ausland verstärkt zu bewerben. Logistikaffine Unternehmen können auch direkt „Markenpartner“ werden und so vom guten Image, zu dem Sie ja maßgeblich beitragen, profitieren.

Es stehen wichtige Themen an, von der Schaffung einer digitalen Infrastruktur wie 5G über die Vereinheitlichung von Logistikrahmenbedingungen innerhalb der EU bis zum Verbesserungsbedarf bei der heimischen Flächenwidmung und der damit einhergehenden besseren Wertschöpfung im E-Commerce. Eine ganz wichtige Rolle für den Standort spielt dabei auch die neue Seidenstraße, die eine Jahrhundertchance für Österreich ist.

Der Zentralverband hat diese Themen in den vergangenen Jahren massiv vorangetrieben und im „Masterplan Logistik 2025“ den Weg zu einem zukunftssträchtigen Logistikstandort vorgezeichnet. Die Politik hat dankenswerterweise einiges davon aufgegriffen. Doch jetzt müssen die Verantwortlichen vom Reden zum Handeln kommen.

Dieses einzufordern wird auch eine wesentliche Aufgabe des Zentralverbandes in den kommenden Monaten sein. In engem Austausch mit den Mitgliedsunternehmen wird der Zentralverband den eingeschlagenen Weg mit Hartnäckigkeit und Zielstrebigkeit weitergehen. Durch den Masterplan liegen konstruktive Lösungen auf dem Tisch. Jetzt werden wir als sachlicher und offener Gesprächspartner für die Politik die Umsetzung des Masterplanes einfordern und vorantreiben. Denn schließlich verbindet uns ein gemeinsames Ziel: Dass Österreich im Ranking der Top-Logistikstandorte auch weiterhin einen Spitzenplatz einnimmt.

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



Werden nicht lockerlassen, bis die Maßnahmen des Masterplanes umgesetzt sind.

II Oliver Wagner
Geschäftsführer Zentralverband Spedition & Logistik

Branchenreport 2019 INHALT

20



41



12



Vorwort Funktionierende Logistik als Basis des Standortes 03
Zentralverband Spedition & Logistik Ihre Interessensvertretung 06

Titelgeschichte Masterplan Logistik 2025 08

Logistik-Flächen Einfachere Genehmigungen erforderlich 11

Interview Infrastrukturminister Norbert Hofer 12

Seidenstraße Europas Antwort 15

Onlinehandel Wertschöpfung geht an Österreich vorbei 16

Dachmarke Starker Auftritt 18

Interview ZV-Präsident Alexander Friesz 20

Ausblick Herausforderungen für die Branche 24

Ausbildung Seminar Supply Chain Management 26

Event Blick in die Zukunft beim Logistikforum 27

Wettbewerb Die besten Ideen der Jungspediteure 28

Außenwirtschaft Beim Rechtstag geht es ums Lagern 30

Gesundheit Angebote für Mitarbeiter 32

Ressort Landverkehre 36

Elektro-Lkw: Maut-Befreiung als Förderung 38

Platooning Weniger Energieverbrauch durch Fahren im Verband 40

Ressort Green Logistics 41

Umwelt Alternative Antriebe als Chance 41

Mobilitätswende Ohne Steuererleichterungen nicht zu schaffen 42

43 Ressort Luftfracht

44 **Aircargo** Luftfracht befindet sich im Steigflug

45 Ressort Seefracht

46 **Hafen Koper** Nummer eins bei Österreichs Logistikern

47 **Wettbewerbsrecht** Ausnahmen für Reeder aussetzen

48 **Emissionen** Teure Umrüstung von Schiffen

50 **Hafen Rotterdam** Der Big Player baut seine Kapazitäten aus

53 Ressort KEP

54 **Liberalisierung** Mehr Wahlfreiheit für Konsumenten

55 **Onlinehandel** Starke Zunahme des Paketvolumens

56 Ressort Gefahrgut

57 **Neue Klassifizierung** Mehr Unternehmen betroffen

58 Ressort Supply Chain Management

58 **Digitalisierung** Wie die Blockchain die Logistik verändert

59 **Datenaustausch** Schnittstellen als Problemzonen

60 **Künstliche Intelligenz** Chatbot hilft bei Kundenanfragen

61 **Trends** Nachhaltigkeit und Technologie als große Themen

63 Ressort Zoll Gesetzliche Schwachstellen nicht akzeptieren

64 Ressort Recht & Versicherung

64 **FIATA** Richtige Dokumente erleichtern Warenverkehr

65 **Arbeitskräfte** Fallen beim grenzüberschreitenden Arbeiten



IMPRESSUM Herausgeber: Zentralverband Spedition & Logistik, Alexander Friesz (Präsident), Mag. Oliver Wagner (Geschäftsführer), Nikolsdorfer Gasse 7-11/1, 1050 Wien;
Chefredaktion: Mag. Arne Johannsen; **Redaktion:** Josef Müller, Mag. Robert Prazak; **Art Director:** Ronald Lind; **Fotoredaktion:** Susanne Gröger; **Korrektur:** Mag. Pia Praska;
Medieninhaber: VGN Medien Holding GmbH, Taborstraße 1-3, 1020 Wien; **Projektleitung:** Mag. Sabine Fanfule; **Head of Sales:** Tara Sukhta; **Hersteller:** sandlerprint&packaging, Johann Sandler GesmbH & Co KG, Druckereiweg 1, 3671 Marbach



NEU



The driving force for your business!

DB Schenker liefert schnell und sicher an Ihren Standort und den Standort Ihrer Kunden und verfügt dabei über mehr als 700 eigene Terminals in 38 Ländern, die Europa miteinander verbinden.

Verlassen Sie sich auf Europas umfangreichstes Landtransport-Netzwerk und stellen Sie Ihre Systemfracht mit **DB SCHENKERsystem** und **DB SCHENKERsystem premium** zu.

**Das schnellste
Transportnetzwerk
Europas!**

Jetzt **online** Laufzeiten im
Europa-Scheduler abfragen:
eschenker.dbschenker.com

Buchen Sie jetzt!

DB SCHENKERsystem

-  **SCHNELLE LIEFERUNG**
-  **HOHE ZUVERLÄSSIGKEIT**
-  **FLEXIBILITÄT**
-  **GROSSES ANGEBOT AN ZUSATZLEISTUNGEN**

DB SCHENKERsystem premium

**BIS ZU 2 TAGE
SCHNELLER**

**GARANTIERTE
LEISTUNG***



Jetzt informieren:

DB Schenker Österreich
Stella-Klein-Löw-Weg 11
1020 Wien

Tel.: +43 (0) 5 7686-21090
Web: www.dbschenker.at



*Für die im Rahmen des Produkts DB SCHENKERsystem premium vereinbarten Laufzeiten gilt: Wird die Sendung nicht innerhalb der vereinbarten Lead Time abgeliefert, gewährt DB Schenker das vom Kunden für die konkrete Sendung an DB Schenker bezahlte Nettoentgelt ohne Zuschläge zurück. Dies gilt nicht, wenn die Gründe für die verspätete Ablieferung nicht von DB Schenker zu vertreten sind sowie im Falle höherer Gewalt. Keinesfalls geht die Vergütung über die Haftungsgrenzen der CMR hinaus.



Erfolgreich im Einsatz für die **LOGISTIKBRANCHE**

Mit Hartnäckigkeit und Konsequenz hat der Zentralverband Spedition & Logistik die Branche auf den Radarschirm von Politik und Öffentlichkeit gebracht. Das Erfolgsrezept: unabhängig, verkehrsmittelneutral und international bestens vernetzt.

Die Spannung war groß, die Freude noch größer: Im renommierten Ranking der Weltbank als vierbester Logistikstandort bewertet zu werden, das ist schon eine echte Auszeichnung! Damit sind die Leistungen der heimischen Logistikunternehmen auch wieder stärker in den Fokus der Öffentlichkeit gerutscht – ein Anliegen, um das sich der Zentralverband Spedition & Logistik seit Jahren intensiv bemüht. „Die Logistikbranche hat für den Wirtschaftsstandort Österreich eine lebenswichtige Bedeutung“, sagt Oliver Wagner, Geschäftsführer des Zentralverbandes, „und damit die Anliegen der Unternehmen Gehör finden, braucht es eine unabhängige und verkehrsmittelneutrale Interessenvertretung, die auch international bestens vernetzt ist.“

Der ZV erfüllt diese Ansprüche, da er nicht nur in Österreich bestens vernetzt, sondern auch Gründungsmitglied der FIATA ist (International Federation of Freight Forwarders Association), in der

Logistiker aus 160 Ländern vertreten sind und die UN-Beraterstatus hat. Zudem ist der Zentralverband auch Mitglied der European Association für Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services (CLECAT), die vor allem in Brüssel wirkungsvoll lobbyiert.

„Interessenvertretung bedeutet das Bohren dicker Bretter“, weiß Wagner aus der täglichen Arbeit, „aber mit Hartnäckigkeit haben wir viel geschafft. Neben der Einführung der Dachmarke ‚Austrian Logistics‘ ist uns mit dem ‚Masterplan Logistik 2025‘ ein wichtiger Meilenstein gelungen. Gemeinsam entwickelt von Präsidium, unseren Ressorts und den Landesgruppen des Zentralverbandes, haben wir einen konkreten Maßnahmenkatalog vorgelegt, der den Logistik- und Wirtschaftsstandort Österreich für die Zukunft absichern soll. Jetzt kommt es darauf an, dass diese Maßnahmen umgesetzt werden. Und auch da werden wir nicht lockerlassen!“



Mit dem Masterplan Logistik ist ein wichtiger Meilenstein gesetzt. Jetzt gilt es, die Umsetzung voranzutreiben.

Oliver Wagner
Geschäftsführer des
Zentralverbandes Spedition & Logistik

Ressorts

- **Landverkehre Europa** geleitet von Walter Konzett, Gebrüder Weiss GmbH
- **Luftfracht** geleitet von Franz Braunsberger, Kühne + Nagel GmbH
- **Seefracht** geleitet von Mag. Alexander Winter, Schenker & CO AG
- **KEP** geleitet von Mag. Rainer Schwarz, DPD Direct Parcel Distribution Austria GmbH
- **SCM** 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 Martin Neuwirth, Schenker & CO AG
- **Recht & Versicherung** geleitet von Jan Kalmring, Panalpina Welttransport Gesellschaft m.b.H.

Landesgruppen

- **Wien, NÖ, Bgld.** geleitet von Jürgen Bauer, Gebrüder Weiss GmbH
- **Oberösterreich** geleitet von Klaus Bannwarth, Gebrüder Weiss GmbH
- **Steiermark** geleitet von Alois Reif, Österreichische Post AG
- **Kärnten** geleitet von Gerhard Traußnig, TRAUSSNIG Spedition GmbH
- **Salzburg** geleitet von Dr. Ralf Affenzeller, Spedition Contop GmbH
- **Tirol** geleitet von Mag. Rebekka Durst, Kühne + Nagel GmbH
- **Vorarlberg** geleitet von Willibald Nigsch, Gebrüder Weiss GmbH
- Der **Vereinsitz** befindet sich in Wien. Geschäftsführer ist Mag. Oliver Wagner

LOGISTIK EINFACH MACHEN

Durch persönliche Betreuung, modernstes technisches Equipment, und die Einhaltung höchster Qualitätstandards machen wir es Ihnen ganz einfach uns zu vertrauen. An unseren Standorten sorgen wir mit individueller Lagerlogistik und maßgeschneiderten Transportlösungen für Ihre Zufriedenheit und die Sicherheit Ihrer Güter.

SYSTEM · CARGO · PHARMA · THERMO · WAREHOUSE · SEAFREIGHT

www.traussnig.eu





Unsere Logistiker sind **WELTWEIT SPITZE**



Österreich liegt im Weltbank-Logistik-Index 2018 weltweit auf Platz vier. Doch die Unternehmen wollen sich auf diesen Lorbeeren nicht ausruhen. Der „Masterplan 2025“ zeigt auf, was notwendig ist, damit die Branche ihre Top-Position halten kann. Gefragt ist auch die Politik.

Es war eine erfreuliche Botschaft, die im Juli des vergangenen Jahres die österreichische Logistikbranche aus Washington erreichte: Die Weltbank hatte ihren alle zwei Jahre erscheinenden „Logistics-Performance-Index“ (LPI) veröffentlicht – und Österreich auf den sehr prominenten Platz vier in der Weltrangliste gereiht. Damit glänzt Österreich nach Deutschland, Holland und Japan in der internationalen Logistik-Welt. Bewertet werden sechs Schlüsselfaktoren: Zollabfertigung, Infrastruktur, Dienstleistungsqualität, Preis inter-

nationaler Sendungen, Möglichkeiten zur Sendungsverfolgung sowie Häufigkeit, mit der Waren pünktlich ihr Ziel erreichen.

Für den österreichischen Zentralverband Spedition & Logistik (ZV) ist diese Top-Platzierung besonders bemerkenswert, lag Österreich doch noch im Jahr 2014 auf Platz 22. Jetzt zählt die österreichische Logistik ganz klar zur Weltspitze. Das ist nicht zuletzt der Leistung und Qualität der heimischen Logistikunternehmen zuzuschreiben und ein starkes Signal für den österreichischen Logistik- und Wirtschaftsstandort. Denn der LPI der Weltbank ist ein wichtiger Indikator für die Ansiedlung von internationalen Unternehmen und damit besonders relevant für den heimischen Wirtschaftsstandort. Für den ZV ist klar: Jetzt gilt es, dieses Ergebnis positiv zu nutzen und sowohl national als auch international die hervorragende heimische Logistik-Dienstleistungsqualität zu vermarkten.

Mit dem guten Abschneiden beim LPI verknüpft der ZV gleich klare Forderungen an die heimische Verkehrspolitik, weiterhin gemeinsam mit der

JETZT HANDELN, damit sie es auch bleiben!



Branche zielgerichtete Initiativen zu realisieren, um diesen Platz vier zu verteidigen. Österreich ist wichtiger Logistikstandort für Zentral-, Südost- und Osteuropa. 11.000 Unternehmen beschäftigen hierzulande unmittelbar 160.000 Personen und erzielen einen Umsatz von 34 Milliarden Euro. Darin enthalten ist eine direkte Wertschöpfung in Höhe von annähernd 9 Milliarden Euro. Jeder Beschäftigte der österreichischen Logistikwirtschaft sichert bis zu 3,5 Arbeitsplätze in Österreich. Weiter gerechnet bedeutet das: Jeder Euro an Wertschöpfung der Logistikbranche sichert wiederum rund 4 Euro an Wertschöpfung in Österreichs Wirtschaft.

Masterplan 2025 als Standortstärkung

Der Logistik-Standort Österreich hat – trotz der guten Platzierung im Ranking – aus Sicht des ZV aber noch einige Baustellen, auf die die Politik mehr Aufmerksamkeit richten sollte. Worum es sich konkret handelt, hat der ZV in einem umfangreichen „Masterplan Logistik 2025 – Eine Strategie zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes Österreich“ nieder-

geschrieben und den politischen Verantwortlichen als dringliche Handlungsagenda auf den Tisch gelegt. Der ZV und seine Mitglieder wollen die Vision im Einklang mit den Interessen von Wirtschaft, Bevölkerung und Umwelt verwirklicht sehen. Erste politische Ansätze, die Empfehlungen des Masterplans zu realisieren, sind erkennbar und werden von der Branche positiv aufgenommen. Im Masterplan spiegeln sich die großen aktuellen Themen der Gegenwart: Digitalisierung, Infrastrukturverfügbarkeit, Ökologie, Ökonomie, Verkehrsmanagement, Innovationen und die Notwendigkeit von politischer Seite, für die Herausforderungen der Zukunft optimale Rahmenbedingungen zu schaffen.

Seidenstraße als Jahrhundertchance

Eines der großen Themen, von denen viel für den Logistikstandort Österreich abhängt: Die chinesische Seidenstraßen-Initiative. Eine wichtige Rolle spielt dabei der Bau einer Breitspurbahn-Magistrale von Kosice in der Slowakei in den Raum Wien – Niederösterreich – Burgenland. Die Vorarbei- »



Hier ist der Lkw am Zug:
Das Angebot der Rollenden Landstraße (RoLa) muss im Interesse der Umwelt erweitert werden.

ten für dieses Projekt laufen bereits auf Hochtouren und aus österreichischer Sicht könnte die Strecke ab dem Jahr 2033 in Betrieb gehen. Für die Branche ist es erfreulich, dass die Bundesregierung dieses Projekt in ihr Regierungsprogramm 2017 bis 2022 aufgenommen hat. Denn es ist eine Jahrhundertchance für Österreich, sich in Europa als Logistik-Drehscheibe positionieren zu können.

Mehr Wahlfreiheit für Konsumenten

Zu den politischen Handlungsfeldern, die Österreich und die EU betreffen, wird im Masterplan eine zügige Umsetzung einer gerechten Liberalisierung des Marktes für Kurier, Express- und Paketdienstleistungen (KEP) gefordert. Wenn Konsumenten im Internet Waren einkaufen, muss ihnen die freie Wahl des KEP-Dienstleisters für den grenzüberschreitenden Transport zugestanden werden – was in den gesetzlichen Rahmenbedingungen sichergestellt werden muss. Zusätzlich sind Kostentransparenz und faire Preise notwendig, um die Reputation der KEP-Dienstleister zu schützen.

Mehr Breitband, mehr Flächen

Bei der Infrastruktur schlägt die Logistik-Branche in ihrem Masterplan vor, dass bundesweit einheitliche Regelungen für die Widmung von Logistikflächen geschaffen werden. Infrastrukturvorhaben müssen flexibler, effizienter und schneller abgewickelt werden, um unnötige Kostenbelastungen und Unsicherheiten bei Investoren zu vermeiden. Entlang der Straßen fordert der Masterplan mehr geeignete Park- und Abstellmöglichkeiten für Lkw. Und ein ebenso wichtiges Infrastrukturthema ist

die Förderung und der Ausbau des Breitbandinternets und 5G-Netzes in ganz Österreich.

RoLa und Lang-Lkw nutzen

Umweltfreundliche Logistik und Innovationen sollten öffentlich stärker gefördert werden. Bei der Wahl der Transportmodi ist die Verknüpfung der Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasser zu forcieren, und es braucht sinnvolle multimodale Verkehrslösungen. Ein Beispiel dafür ist die Rollende Landstraße (RoLa). Das RoLa-System muss für die Nutzer ausgebaut und attraktiver werden.

Mehr Offenheit sollte beim Thema Lang-Lkw herrschen. Mit längeren Lkw lassen sich en bloc mehr Güter transportieren als mit konventionellen Fahrzeugen, sprich mit zwei Lang-Lkw kann die gleiche Gütermenge befördert werden wie mit drei konventionellen Lkw. Beim Autotransport per Lkw bedarf es einheitlicher rechtlicher Vorgaben bei der zugelassenen Länge, damit die technischen Möglichkeiten optimal genutzt werden können. Aus Sicht des ZV ist eine zulässige Fahrzeuglänge von 20,75 Meter dringend wünschenswert.

Logistikbeauftragte für Bundesländer

Gleich sechs wichtige Themen im Masterplan tangieren die rechtlichen und politischen Rahmenbedingungen. Auf Bundesebene gibt es einen Logistikbeauftragten im Verkehrsministerium, der als Ansprechpartner fungiert. Solche Beauftragten sollten auch auf Länderebene ernannt werden. Der E-Commerce-Sektor in Österreich sollte ausgebaut werden, verbessert gehören ebenso die zolltechnischen Prozesse. E-Commerce wird von Jahr zu Jahr bedeutender, Ziel muss es daher sein, mehr logistische Wertschöpfung nach Österreich zu holen.

Abschaffung der Nacht-Beschränkung

Von der Politik unterstützt wird die Forderung nach einer Abschaffung der 60 km/h-Fahrbeschränkung für Lkw in der Nacht. Ab Sommer dieses Jahres wird dieses Limit auf 70 km/h angehoben. Ein Schritt in die richtige Richtung, auch wenn er nicht der eigentlichen Forderung nach einem 80 km/h-Limit entspricht. Auch sind die politisch Verantwortlichen in diesem Land aufgerufen – vor allem das Verkehrsministerium – die Dachmarke Austrian Logistics national und international zu präsentieren und so die Exzellenz „Logistik Made in Austria“ in den Vordergrund zu rücken.

Hintergründe zu den zentralen Themenfeldern finden Sie auf den kommenden Seiten. ■

Mehr **LOGISTIK-FLÄCHEN** braucht das Land

Dringend erforderlich: Ein One-Stop-Shop mit bundesweit einheitlichen Regeln, um Widmungsverfahren für benötigte Logistikflächen zu beschleunigen. Im Interesse des Wirtschaftsstandortes Österreich.

**2025
MASTERPLAN
LOGISTIK**

Die Genehmigungsverfahren und Widmung von Logistik-Flächen in Österreich sollten künftig einheitlich und transparent geregelt werden. Dafür spricht sich der Zentralverband Spedition & Logistik im Interesse seiner Mitglieder aus und hat dieses so wichtige Anliegen auch in seinem Masterplan Logistik 2025 deutlich formuliert.

Umweltverträglichkeitsprüfungen (UVP) beispielsweise nehmen häufig Jahre in Anspruch, bevor behördliche Entscheidungen getroffen werden. Hier ist eine raschere Abwicklung ebenso dringend notwendig wie bei Widmungen von Logistik-Flächen. Bei diesen sollten schlanke administrative Prozesse mit möglichst wenigen Kontaktstellen im Vordergrund stehen. One-Stop-Shopping wäre hier ein wünschenswerter Ansatz, um die Behördenwege rasch und effizient begehen zu können.

Wichtig ist für die Logistikwirtschaft eine Verankerung der Rahmenkompetenz des Bundes oder eine § 15a-Vereinbarung zwischen Bund und Ländern bei der Raumordnung, um verstärkte wechselseitige Informations-, Koordinations- und Kooperationsverpflichtungen für Maßnahmen der Raumplanung zu regeln.

Da Raumordnung eine Querschnittsmaterie ist, sollten alle involvierten Behörden dem Effizienzgedanken folgen, da sie auf diese Weise wesentlich zur Attraktivierung des Wirtschaftsstandortes Österreich beitragen. Unternehmen, die sich hierzulande niederlassen wollen, haben einen scharfen Blick auf das administrative Umfeld und beziehen das in ihre Standortentscheidung ein – nicht immer mit einem guten Ergebnis für Österreich

Rechtliche Absicherung gefordert

Raumordnung ist zweifellos ein sensibles Thema

und tangiert die Interessen sowohl der Bürger als auch der Wirtschaft in hohem Maße. Daher sollten in Frage kommende Logistik-Standorte, aber auch für die Infrastruktur relevante Trassen, Flächen und Korridore rechtlich eindeutig abgesichert werden, was wiederum der Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Österreich zuträglich wäre.

Der Zentralverband Logistik & Spedition plädiert in seinem Masterplan auch für eine dezidierte Stärkung der Österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK), indem ihr die Koordination und Vereinheitlichung der neun unterschiedlichen landesspezifischen Raumordnungsgesetze zugeordnet wird. Österreichs Logistikwirtschaft baut darauf, dass die Regierung die Erarbeitung eines strategischen Infrastruktur- und Raumordnungskonzepts in Zusammenarbeit mit den Ländern und Gemeinden - wie im Regierungsprogramm niedergeschrieben - auch praktisch umsetzt. ■



Entscheidend für den Wirtschaftsstandort:
Logistikflächen als Drehscheiben der Wirtschaft



2025
MASTERPLAN
LOGISTIK

Das Image der Logistik-Branche aufpolieren

NORBERT HOFER, Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, will die Logistikbranche in die Entwicklung des Standorts einbinden. Die verkehrspolitischen Aktivitäten der Regierung für die Branche erläutert der Minister im Gespräch mit dem Branchenreport.



Unter der Schirmherrschaft Ihres Ministeriums wurde die Marke Austrian Logistics entwickelt, mit der die österreichische Logistik-Kompetenz international vermarktet wird. Welche nächsten Schritte planen Sie bei der Verbreitung dieser Marke?

Norbert Hofer: Die Dachmarke Austrian Logistics (www.austrianlogistics.at) ist eine Wort- und Bildmarke als gemeinsame Entwicklung von Interessensvertretern und Verbänden der Logistikwirtschaft mit dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT), bei der wir die Koordination übernommen haben. Mit der Dachmarke wollen wir die Leistungsfähigkeit der Logistikbranche in Öffentlichkeit, Politik und Gesellschaft sowohl national als auch international deutlicher sichtbar machen und nachhaltig vermitteln, wofür Logistik steht. Wir stellen fest, dass unsere Initiative in der heimischen Logistikwirtschaft angekommen ist. Um auch international höhere Aufmerksamkeit für die exzellenten Leistungen der Disziplin Logistik Österreichs zu erreichen, werden wir die Dachmarke beispielsweise bei der internationalen Leitmesse Transport Logistic Anfang Juni in München präsentieren. Einerseits durch das BMVIT am Gemeinschaftsstand der Außenwirtschaft der Wirtschaftskammer, andererseits durch die

Markenpartner und -multiplikatoren, die wir für unsere gemeinsamen Ziele begeistern konnten.

Welche Bedeutung hat die Logistik und damit der gesamte Bereich Güterverkehr in Ihrem politischen Agieren zur Absicherung von Österreich als attraktiver Wirtschaftsstandort?

Die Logistik ist der Blutkreislauf der Wirtschaft und dementsprechend wichtig für unsere Gesellschaft. Ich kann Ihnen versprechen, dass ich mir dieser Bedeutung der Disziplin Logistik für unsere heimische Wertschöpfung und für die Sicherung wertvoller Arbeitsplätze vollends bewusst bin. Ich sehe meine Aufgabe darin, über den Weg der Infrastrukturplanung ebenso wie über den ordnungspolitischen Bereich die Stärken der einzelnen Verkehrsträger in einem multimodalen Ansatz zu fördern. Gleichzeitig muss die Belastung der Bevölkerung durch die negativen Auswirkungen des Verkehrs wie Lärm und Schadstoffemissionen verringert werden. Ziel ist es daher, über eine Anhebung der Verkehrsqualität eine Erhöhung der Lebensqualität zu erreichen. Dafür haben wir auch beispielsweise in diesem Jahr eine neue Förderlinie unter dem Titel „Logistikförderung“ ins Leben gerufen. Eine vollständige Aufzählung der Initiativen und Programme, die ich in diesem Zusam-



menhang setze, sprengt den Rahmen, aber sie erstrecken sich über sämtliche Bereiche der modernen Verkehrspolitik, von Infrastrukturausbau, Logistik, Telematik, Verkehrssicherheit bis zu modernen Finanzierungsmethoden und internationaler Kooperation.

Im Regierungsprogramm 2017 bis 2022 hat die Regierung die Logistik als wichtiges Handlungsfeld definiert. Welche Punkte wurden bis heute politisch realisiert und welche Themen stehen in diesem Jahr zur Umsetzung an?

Es ist für die gesamte Branche erfreulich, wie prominent der Themenbereich Logistik im gegenwärtigen Regierungsprogramm verankert ist. In den meisten bisherigen Programmen, zumindest auf Bundesebene, fand die Logistik bisher kaum Erwähnung. Das zeigt die Bedeutung dieses Sektors,

der sich nicht allein auf den Güterverkehr beschränkt, sondern auch wichtige Bereiche wie Raumordnung und Wirtschaftsstandort Österreich einschließt, für diese Bundesregierung. Hier sind wir schon bei dem brennenden Thema, das wir intensiv mit unserem Logistikbeauftragten bearbeiten: Aktuell finden die Anliegen der Logistikbranche bei der Raumordnung noch wenig bis keine Beachtung. Gleichzeitig ist festzuhalten, dass es den einen, standardisierten „Typus Logistikstandort“ nicht gibt. Unterschiedliche Nutzungsformen ziehen unterschiedliche Auswirkungen, aber auch Anforderungen nach sich. Dies wurde im Rahmen der Erstellung des Regierungsprogramms erkannt und ist einer der Gestaltungsschwerpunkte. Wir arbeiten gerade an einer Positivplanung für Logistikstandorte, die einen Beitrag zur Stärkung des Logistik-Standorts Österreich leisten soll. Danach »

„
Die Logistik ist der Blutkreislauf der Wirtschaft und wichtig für unsere Gesellschaft.



könnten in Zusammenarbeit mit den Bundesländern in der Raumordnungsplanung entsprechende Entwicklungszonen festgelegt werden, ebenso das vorrangige öffentliche Interesse dafür.

Der Zentralverband Spedition & Logistik hat den „Masterplan Logistik 2025“ ausgearbeitet, in dem politische Forderungen an Sie adressiert werden. Wie werden Sie den darin formulierten Handlungsbedarf berücksichtigen?

Die Inhalte des Masterplans spiegeln sich in weiten Bereichen auch in den Zielen der Dachmarke Austrian Logistics. Ich möchte hier nur die Frage der Flächenwidmung erwähnen. Österreich ist im Bereich der Logistik international in führender Position. Je mehr Menschen daran arbeiten, um diese Position Österreichs zu stärken und zu verbessern, desto besser.

Breitband-Internet und 5G-Netz sind Voraussetzung für einen florierenden Logistikstandort. Welche nächsten Schritte setzen Sie hier?

Österreich ist das erste europäische Land, in dem 5G gestartet ist. Mit dem Bundeskanzler und der Digitalisierungsministerin waren wir dabei, als T-Mobile 5G aktiviert hat. Wir haben die erste 5G-Frequenzauktion gut über die Bühne gebracht und den frühen Start in die neue Mobilfunktechnologie ermöglicht. Bis 2020 sollen alle Landeshauptstädte mit 5G versorgt sein, zwei Jahre später soll 5G entlang der Hauptverkehrsrouten verfügbar sein. Die landesweite Abdeckung erwarten wir für 2025.

Planungssicherheit, unbürokratische Genehmigungsverfahren bei Infrastrukturprojekten und

Technologie: Norbert Hofer sieht 5G als wichtige Voraussetzung für die Festigung des Standorts.



ein positives Image des Gütertransports sind für einen Logistikstandort Österreich essenziell. Was kann die Politik dazu beitragen?

Maßnahmen zum Abbau übermäßiger bzw. unklarer bürokratischer Regulierungen sowie Verfahrensbeschleunigungen sind definitiv gewünscht und auch so im Regierungsprogramm verankert. In allen Ministerien werden die vorhandenen Rechtsmaterien und Gesetzeswerke auf den Prüfstand gestellt. Dies betrifft Grundsätzliches ebenso wie Inhalte im Detail. Dementsprechend werden die Materien dahingehend geprüft, ob sie beispielsweise deutlich über EU-Vorgaben bzw. den intendierten Regelungszweck hinausgehen. Die Fäden laufen hierbei beim Bundesministerium für Verfassung, Reformen, Deregulierung und Justiz zusammen. Trotz ihrer enormen Bedeutung für Wirtschaft und Gesellschaft hat die Logistik-Branche leider ein Wahrnehmungs- und Imageproblem. Dem wollen wir mit Aktivitäten wie der eingangs angesprochenen Dachmarke begegnen sowie mit Aus- und Weiterbildungsinhalten wie unserer Webplattform RE-Trans (www.retrans.at).

Sie befürworten und setzen sich für den Bau der Breitspurbahn-Magistrale von Kosice in den Raum Wien/Bratislava ein. Was sind die nächsten politischen Schritte bei diesem Projekt?

Wir haben die strategische Prüfung gestartet, die Breitspur-Planungsgesellschaft ist hier gefordert, das Projekt gesamtheitlich vorzubereiten und einen geeigneten Standort zu finden. Wir sprechen hier von einem großen Güterterminal, in dessen Umfeld – gemeinsam mit den Unternehmen, die sich rundherum ansiedeln werden – bis zu 10.000 neue Arbeitsplätze entstehen werden.

Wo soll Österreich aus ihrer Sicht als Logistikstandort am Ende der laufenden Legislaturperiode stehen?

Am besten mindestens genauso gut wie wir derzeit in einem der weltweit bekanntesten internationalen Leistungsvergleiche im Bereich Logistik stehen: Im „Logistics Performance Index“ (LPI) der Weltbank liegt Österreich derzeit weltweit auf dem herausragenden 4. Platz. Seit 2014 haben wir uns somit um 18 Plätze verbessert. Das ist Bestätigung und Auftrag für die Zukunft. Der Erfolg unserer diversen Logistikinitiativen hängt aber letztendlich von der Unterstützung aller Stakeholder ab. Daher lade ich die Logistikwirtschaft gerne ein, uns auf unserem Weg weiter zu begleiten. ■

Eine SEIDENSTRASSE, zwei Konzepte

2025
MASTERPLAN
LOGISTIK

Seidenstraße ja, aber nicht nach Chinas Regeln: Um die freie Fahrt Chinas nach Europa zu stoppen, bietet die EU den Ländern Asiens eine Alternative. Österreich muss dafür sorgen, dass Handelsströme nicht vorbeifließen.

Konnektivitäts-Strategie – so lautet die etwas sperrige Antwort der EU auf Chinas vor fünf Jahren gestartete Seidenstraße-Initiative. Mitte Oktober 2018 hat die EU-Außenbeauftragte Federica Mogherini das Konzept für eine europäische Seidenstraße nach Asien vorgelegt. Es sieht vor, die Luft-, Land- und Seewege zwischen Europa und Asien besser zu verbinden und zugleich die wirtschaftlichen Beziehungen zu vertiefen.

Die europäische Seidenstraße unterscheidet sich von der chinesischen Initiative insofern markant, als sie auf EU-Standards basiert, also den Prinzipien des freien Handels und der Transparenz in allen Ausschreibungs- und Finanzierungsprozessen folgt. Hintergrund: Die Brüsseler Strategie will den Staaten an der EU-Peripherie und in Zentralasien Alternativen zu den finanziellen Angeboten der Chinesen bieten. Europa will so seinen Einfluss in jenen Regionen ausbauen, in denen Chinas Investitionspolitik die Europäer zu verdrängen droht.

Zentralverband sieht Jahrhundert-Chance

Für den Zentralverband Spedition & Logistik ist es erfreulich, dass sich die EU der Seidenstraße annimmt, doch in der EU-Strategie wird das geplante und für Österreich wichtige Breitspurbahn-Projekt von Kosice in den Raum Wien/Bratislava mit keinem Wort erwähnt. Österreichs Regierung sollte daher dieses Projekt dringend in die EU-Strategie hineinreklamieren, damit sich Österreich zu einem Logistik-Knotenpunkt in Zentral- und Osteuropa entwickeln kann. Neben der Breitspurbahn sei auch die Schaffung eines Logistikzentrums im Großraum Wien – Niederösterreich – Burgenland und die bessere Anbindung an Südhäfen wichtig. Dass sich die EU des Projekts Seidenstraße annimmt, ist erfreulich – nun ist es aber wichtig, das Thema rasch in die Mitgliedsstaaten zu tragen. Die österreichische

Regierung müsse dafür Sorge tragen, dass Handelsströme und Wertschöpfung nicht an Österreich vorbeifließen.

Künftige Infrastrukturnetze sollen kohärent, interoperabel sowie finanziell und ökologisch nachhaltig sein; Ausschreibungen sollen offen und transparent sein, um „Good Governance“ und gleiche Wettbewerbsbedingungen zu fördern. Violeta Bulc, EU-Kommissarin für Verkehr, sieht Verkehrsinfrastruktur als Träger des Personen- und Warenverkehrs. Digitalisierung und Dekarbonisierung spielen eine zentrale Rolle. Laut EU benötigt Asien 1,3 Billionen Euro, um die Infrastruktur zu modernisieren. Von diesen potenziellen Investitionen wollen sich Europa und seine Unternehmen ein Stück abschneiden und China die Stirn bieten. 123 Milliarden Euro stellt die EU im Budgetplan 2021 bis 2027 bereit, um die Verbindung mit Asien zu verbessern. Bei Projekten stehen Arbeitsrechte im Vordergrund, werden keine politischen oder finanziellen Abhängigkeiten geschaffen und faire und transparente Wettbewerbsbedingungen garantiert. ■

Auf Seidenstraßen-Mission: Bundespräsident Alexander van der Bellen mit ÖBB-Chef Andreas Matthä und Wirtschaftsministerin Margarete Schramböck vergangenes Jahr in China.





Der **ONLINEHANDEL** boomt – leider an Österreich vorbei

Österreich profitiert zu wenig vom Aufschwung des E-Commerce. Das ließe sich leicht ändern: Mit einfacheren Zollgesetzen und dem Ausbau des 5G-Breitbandnetzes bliebe mehr Wertschöpfung im Land.

Die jährlichen Steigerungsraten belegen es: Der Online-Handel boomt. Immer mehr Österreicher kaufen auf den virtuellen Handelsplätzen auf der ganzen Welt ein. Das hat auch Auswirkungen auf die Logistik-Branche: Der Onlinehandel bewirkt einen ständig steigenden Transportbedarf. Verbunden ist damit auch eine steigende Wertschöpfung, denn entlang der gesamten Transportkette vom Versand bis zum Empfang der bestellten Ware sind zahlreiche Handgriffe notwendig, damit die Ware am richtigen Ort zur richtigen Zeit eintrifft.

Doch an Österreich geht diese Wertschöpfung weitgehend vorbei. Denn die größten Internethändler befinden sich in anderen Ländern Europas, in Amerika oder in Fernost. Das bedeutet, dass dort ein hohes Maß an Wertschöpfung generiert wird. Österreich partizipiert davon weniger, als es könnte.

Damit Österreich seine Rolle als Logistikstandort festigen kann, müssen hierzulande mehr E-Commerce-affine Betriebe angesiedelt und damit Wertschöpfung ins Land geholt werden. Der Zentralverband Spedition & Logistik (ZV) hat in seinem Masterplan Logistik 2025 klar formuliert, worauf es ankommt: Einige gesetzliche Rahmenbedingungen gehören dringend geändert. Der Weg zu einem attraktiven E-Commerce-Standort führt über eine sofortige

Vereinfachung der Zollabwicklung und die Zulassung der direkten Stellvertretung für das Zollverfahren 4200 in Österreich.

Spediteur darf nicht für Kunden haften

Bereits seit 16 Jahren schwelt zwischen der österreichischen Speditionswirtschaft und der Zoll- und Steuerverwaltung ein Konflikt über die Anwendung dieser Vorschriften. Es geht um die unmittelbar im Anschluss an die Einfuhr zur Ausführung von in-nergemeinschaftlichen Lieferungen verwendeten, steuerfrei eingeführten Gegenstände. Das heißt: Begeht der Kunde eines Spediteurs im Ausland eine Steuerschuld, wird der Spediteur in Österreich dafür in persönliche Haftung genommen, obwohl er von den Ungereimtheiten des Kunden im Ausland keine Kenntnis hatte. Diese Rechtslage kann für ein Speditionsunternehmen existenzbedrohend sein.

Was der ZV daher dringend fordert, ist der Wegfall der persönlichen Haftung für Zollspediteure und deren Mitarbeiter bei Abgabenschulden von Auftraggebern. Denn Faktum ist: Die Kriminalisierung von Zolldeklaranten macht es immer schwieriger, qualifizierten Nachwuchs für diese Tätigkeit zu finden.

5G muss schnell kommen

Das E-Commerce-Business benötigt auch eine tadellose Infrastruktur. Der Ausbau der Breitband-Versorgung in ganz Österreich sollte von der Politik als wichtiges Anliegen gesehen werden. Absolut notwendig ist es, innerhalb der nächsten fünf Jahre im ganzen Land ein leistungsfähiges 5G-Breitbandnetz aufzubauen – denn dieses ist die Basis für einen florierenden E-Commerce-Sektor. ■





Kühne + Nagel – Innovative Logistik für Ihren Erfolg!

Im Mittelpunkt unseres Handelns stehen die Bedürfnisse unserer Kunden. Um einen relevanten Beitrag zu ihrem Erfolg leisten zu können, machen wir ihnen das Arbeiten mit Kühne + Nagel so einfach wie möglich. Technologische Entwicklungen und Innovationen sind ein zentraler Pfeiler unserer Strategie.

Mit über 82.000 Mitarbeitern an mehr als 1.300 Standorten in über 100 Ländern zählt Kühne + Nagel zu den global führenden Logistikdienstleistern. Schwerpunkte liegen in den Bereichen See- und Luftfracht, Kontraktlogistik und Landverkehr mit klarer Ausrichtung auf wertschöpfungsintensive Bereiche wie informatikgestützte integrierte Logistik-Angebote.

Die Wirtschaft und damit auch die Logistikbranche befinden sich in einem dynamischen Transformationsprozess. Der Digitalisierungstrend und die damit einhergehende ständige Verfügbarkeit und Nutzung des Internets verändert das tägliche Leben von uns allen und damit auch die Möglichkeiten jedes Einzelnen - aber auch die aktuellen und zukünftigen Geschäftsmodelle von Unternehmen. Diese Veränderungen beeinflussen auch die Logistikprozesse maßgeblich sowie die damit verbundenen Warenströme und globalen Lieferketten.

Mit laufenden Digitalisierungsprojekten gestaltet Kühne + Nagel die Transformation aktiv mit und verfolgt das Ziel, für Kunden ein strategischer Partner mit hocheffizienten Logistiklösungen in der Umgestaltung ihrer eigenen Geschäftsmodelle zu sein.

Mit der Einführung von **myKN** Ende 2018 wurde die stärkste integrierte digitale Plattform in der Logistikindustrie etabliert. **myKN** bietet Unternehmen alle Online-Services für die Planung

und das Handling von Transporten an einem Ort. Auf **myKN** können Kühne + Nagel Kunden notwendige Informationen für Transporte recherchieren, Angebote einholen, buchen sowie Lieferungen verfolgen und steuern. Registrierte Kunden bekommen vollständige Transparenz über alle Details der Lieferungen wie zum Beispiel Finanzdaten oder vertrauliche Dokumente. Das Dashboard kann individuell nach den Bedürfnissen der Nutzer angepasst werden.

Die Plattform **myKN** ist auch mittels einer eigenen App über mobile Geräte wie Handy oder Tablet jederzeit für den Kunden verfügbar.

Kühne + Nagel Österreich

Regionszugehörigkeit:	Europa
Standorte:	12+
Hauptsitz:	Flughafen Wien
Niederlassungen:	in allen Bundesländern
Mitarbeiteranzahl:	500+
Mitarbeiterstruktur:	43 % Frauenanteil
In Österreich tätig:	seit 1970

Unsere Leistungen auf einen Blick:

See-, Luftfracht, Landverkehre, Kontraktlogistik, Projektlogistik, Messe- und Eventlogistik, KNEurasia Express für FCL & LCL Bahntransporte zwischen Europa und China

Weiterführende Informationen zu den innovativen Lösungen von Kühne + Nagel finden Sie auf unserer Website: www.kuehne-nagel.at



**2025
MASTERPLAN
LOGISTIK**

LOGISTIK-BRANCHE zeigt kräftig Flagge

Mit **Austrian Logistics** gibt es erstmals eine Dachmarke der Logistikbranche. Sie steht für Exzellenz und holt die Leistungen der Branche auf die öffentliche Bühne. Der ZV Spedition & Logistik unterstützt seine Mitglieder dabei, diese Marke effizient zu nutzen.

Es war ein lang ersehnter Durchbruch: Im vergangenen Jahr wurde unter der Schirmherrschaft des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) die prominente Dachmarke **Austrian Logistics** präsentiert. Bei der Entwicklung der Marke war der Zentralverband Spedition & Logistik maßgeblich beteiligt. Er ist auch starker Partner dieser Marke, mit der ein international sichtbares Zeichen gesetzt wird, welche große Bedeutung die Logistik in Österreich hat und wie wichtig sie als Rückgrat für eine prosperierende Volkswirtschaft ist.

Austrian Logistics ist der gemeinsame Markenauftritt der österreichischen Logistikbranche nach außen. Durch die Marke werden die Vorzüge der Logistik Österreichs als innovative, hocheffiziente, Wohlstand schaffende und ressourcenschonende Disziplin bei allen Stakeholdern kommuniziert. Sie hebt die exzellenten Leistungen österreichischer Logistik hervor und richtet den Blick auf Unternehmen, die mit Engagement und Innovationskraft erfolgreich neue Wege gehen. Ein wichtiger Schwerpunkt von Austrian Logistics ist die fachgerechte und zukunftsorientierte Ausbildung.

Internationale Wahrnehmung

Jetzt geht es darum, die Marke intensiv zu nutzen. Der Zentralverband unterstützt seine Mitglieder auf dem Weg zu einer Markenpartnerschaft. Je mehr Unternehmen sich zu einer Partnerschaft mit der Logistikbranche bekennen, umso besser kann der Wirtschaftsstandort Österreich international wahrgenommen werden. Partner von Austrian Logistics profitieren vom Imagetransfer der Marke auf ihr Unternehmen. Sie zählen damit zum Netzwerk der Besten ihrer Disziplin und stärken die Reputation bei den Kunden. Durch Kontakt und Informationsaustausch besteht die Möglichkeit, zu lernen und das Unternehmen laufend weiterzuentwickeln. Gleichzeitig setzen die Partnerunternehmen ein Zeichen für ihre Bereitschaft, Verantwortung für wegweisende, ressourcenschonende und hochwertige Logistikleistungen zu übernehmen.

Auszeichnung für Exzellenz

Für die Markenpartnerschaft fallen keine Kosten an. Sie gilt für einen Zeitraum von drei Jahren, wobei eine Verlängerung grundsätzlich möglich ist. Die Salzburger Lagermax-Unternehmensgruppe ist einer der neuen Partner. Mit der Verleihung der Partnerschaft haben die Markenträger mit dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) an der Spitze dem traditionsreichen Speditionsunternehmen eine hervorragende Logistik-Qualität bestätigt.

Mit Zähigkeit erkämpft, mit Stolz präsentiert:

Verkehrsminister Norbert Hofer, der damalige ZV-Präsident Wolfram Senger-Weiss und ZV-Geschäftsführer Oliver Wagner (von links).



Was die Marke **Austrian Logistics** bewirkt:

Erhöhung der nationalen und internationalen Sichtbarkeit der österreichischen Logistik bei Entscheidungsträgern aus Politik, Industrie, Handel sowie in der Öffentlichkeit

Stärkung der Zusammenarbeit, Austausch von Wissen zwischen den Stakeholdern

Bewusstseinsbildung für wichtige Themen der Disziplin Logistik

Attraktivierung der Berufsbilder und Unterstützung zukunftsgerichteter Aus- und Weiterbildung

Detailinformationen gibt es auf der Website:

www.austrianlogistics.at

**DIESE FRAU IST
KEINE PILOTIN.
Aber sie tut alles,
damit Ihre Sendung
überall gut landet.**



post.at/geschaeftlich



**Effiziente
BUSINESS-
LÖSUNGEN
der Post**

Mit der Post sichern Sie Ihren internationalen Sendungen den optimalen Start in 220 Länder weltweit. Dafür sorgen unsere kompetenten Tochterunternehmen vor Ort und beste Vernetzung mit nationalen Postdiensten. Profitieren auch Sie von einem Partner mit starkem Netzwerk und bestem Know-how!





„Logistik muss dezentraler werden“

ALEXANDER FRIESZ, Präsident des Zentralverbandes Spedition & Logistik, über Nacht-70er, fehlende Flächen und warum Lkw in anderen EU Ländern mehr Sprit sparen dürfen.



Die Logistikbranche ist das zentrale Nervensystem



Herr Friesz, als neuer Präsident des Zentralverbandes Spedition & Logistik: Wie wird sich der Zentralverband weiter entwickeln?

Alexander Friesz: Der Zentralverband hat sich in den vergangenen Jahren sehr erfolgreich entwickelt, mein Vorgänger Wolfram Senger-Weiss hat ihn auf neue Beine gestellt. Mit dem Masterplan 2025, der Installierung eines Logistikbeauftragten im BMVIT und der Marke Austrian Logistics sind uns Meilensteine gelungen. Jetzt geht es darum, den eingeschlagenen Weg konsequent fortzusetzen und den Logistikstandort Österreich zukunftsfit zu machen. Flächendeckendes Internet und ein leistungsfähiges 5G-Mobilfunknetz sind Mindestvoraussetzung für ein modernes Infrastruktur-Management, um nur einen Aspekt zu nennen.

Das vergangene Jahr war für die Branche sehr positiv, die gute Konjunktur hat für volle Auftragsbücher gesorgt. Wie sieht es heuer aus?

Die Entwicklung im Jahr 2018 war tatsächlich sehr positiv. Für heuer ist die Einschätzung nicht mehr ganz so optimistisch. Die Logistikbranche ist ja ein Frühindikator für die wirtschaftliche Entwicklung, und da zeigt sich, dass die Auftragseingänge langsam zurückgehen. Generell ist die Margensituation in der Branche sehr angespannt.

Woran liegt das?

Hauptsächlich an der immer schwieriger werdenden Personalsituation – denn gute Fachkräfte sind rar. Und der Bedarf an Fachkräften wird ja immer größer, da inzwischen auch Lagerarbeiter eine gute Qualifizierung brauchen, weil in einem modernen Logistikzentrum vieles digital mit dem Tablet und Scannern gesteuert wird. Das bedeutet andererseits, dass die Löhne in unserer Branche steigen, was die Margen unter Druck bringt. Aber zu jammern ist nicht unsere Art, wir gehen die Dinge aktiv an. Unser Ziel ist es, vom Transit-Land zum führenden Logistik-Hub in CEE zu werden und mehr Wertschöpfung nach Österreich zu holen.

Hat die Logistik-Branche in Österreich in der politischen und öffentlichen Wahrnehmung einen zu geringen Stellenwert?

Da hat sich in den vergangenen Jahren viel getan, auch dank unserer Initiativen. Inzwischen haben sowohl Industrie als auch Politik erkannt, dass die Logistikbranche das zentrale Nervensystem für Österreichs Wirtschaft ist und ein funktionierendes System die Voraussetzung für die Zukunft des Wirtschaftsstandortes. Österreich ist 2018 zum weltweit viertbesten Logistikstandort gekürt worden. Dahinter steckt eine Leistung, auf die wir wirklich stolz sein können, aber wir dürfen uns darauf nicht ausruhen. Um diese Spitzenposition zu halten, brauchen wir auch die Unterstützung der Politik.

Im Regierungsprogramm hat Logistik erstmals einen größeren Stellenwert. Ein Durchbruch?

Wir hatten in den vergangenen fünf Jahren vier Verkehrsminister, das war nicht besonders hilfreich. Insofern bin ich sehr froh, dass wir jetzt einen Minister haben, der das Thema Logistik ernster zu nehmen scheint. Die Umsetzung von wichtigen Logistikschwerpunkten ist aber noch ausständig. Als Unternehmer bin ich gewohnt, Daten und nicht Absichten zu messen. Der Zentralverband hat mit dem Masterplan 2025 eine sehr gute Grundlage für notwendige Maßnahmen geschaffen, diese werden wir weiter intensiv lobbyieren.

Welches sind die größten Baustellen, bei denen Sie Unterstützung der Politik brauchen?

Ein ganz wichtiges Thema ist die Flächenwidmung. Wir brauchen dringend eine bundesweit einheitliche Regelung für die Widmung von Logistikflächen sowie eine Beschleunigung der Genehmigungsverfahren. Derzeit sind die administrativen Prozesse viel zu kompliziert, es gibt zu viele Stellen, die mitreden und mitentscheiden.

Ist das Grundproblem, dass kein Bürgermeister Lkw-Verkehr in seiner Gemeinde haben will?

Ja, das ist der Kernpunkt. Aber es gibt ja in fast jeder Gemeinde auch Grünflächen, die etwas abseits liegen und wo niemand gestört wird. Um diese geht es. Und eines muss ich deutlich sagen: Wenn man an die Zunahme von Paketen durch den Online-Handel denkt und man die Bevölkerung gut und umweltfreundlich versorgen will, wird es notwendig sein, kleinere regionale Logistikzentren zu schaffen – auch im Interesse der Wertschöpfung im Land. Ich gebe Ihnen ein Beispiel: Es gibt in Norddeutschland einen sehr großen Versender von Hunde- und Katzenfutter. Derzeit wird die bestellte Ware in Einzellieferungen durch ganz Deutsch- »

Alexander Friesz

ist seit Ende 2018 neuer Präsident des Zentralverbandes Spedition & Logistik. Der 63-Jährige ist Miteigentümer und Vorstandsmitglied des Logistikunternehmens Lagermax. Friesz ist seit über 20 Jahren im Zentralverband engagiert und hat auch einige Leitungsfunktionen in der WKÖ.



Klare Ansage: Alexander Friesz im Gespräch mit Wirtschaftsjournalist Arne Johannsen

land nach Österreich gebracht, was unter dem Aspekt der Verkehrs- und Umweltbelastung verrückt ist. Optimal wäre es, ein Sub-Lager in Österreich zu haben und von dort dezentral auszuliefern.

Geht die Entwicklung in diese Richtung?

Ja, davon bin ich überzeugt. Wir haben seit 20 Jahren den Trend zu großen Zentrallagern, von denen aus ganz Europa versorgt wird. Nachdem Studien sagen, dass das Verkehrsaufkommen bis 2030 um 50 Prozent steigen wird, kann das nicht gutgehen. Wenn man die Logistik nicht rechtzeitig dezentralisiert, werden wir dann alle nur noch im Stau stehen. Aber dafür brauchen wir Flächen.

Wie ist die Zustellung in den Städten zu lösen?

Auch hier brauchen wir die Unterstützung der Politik, um in den Städten City Hubs einzurichten. Die Menge an Paketen steigt durch den Online-Handel so eklatant, das wird anders nicht zu bewältigen sein. Noch werden die Pakete von der Peripherie her ausgeliefert, da fahren dann täglich unnötig viele Transportfahrzeuge hin und her. Auf lange Sicht wird das nicht funktionieren. Von City Hubs aus kann die Belieferung dann auch durch Unterstützung von Fahrrädern und E-Fahrzeugen erfolgen, das wird die Zukunft sein.

Sie fordern im Masterplan 2025 auch die Liberalisierung des Marktes für Kurier- und Expressdienste. Was steckt dahinter?

Das geplante EU-Gesetz für grenzüberschreitende Paket-Dienstleistungen zur Förderung des E-

Commerce muss es dem Kunden ermöglichen, den Zustelldienst frei zu wählen. Nur so sind faire Preise und Kostentransparenz möglich. Und dabei geht es auch um die Reputation der Zustelldienste.

Egal, wie lange ich zuhause bin, der Paketbote kommt immer dann, wenn ich gerade weg bin. Warum ist das so?

Also da kann ich Sie beruhigen, da wird sich in den nächsten zwei, drei Jahren sicher einiges ändern, zum Beispiel durch eine genauere mobile Abstimmung von Zusteller und Empfänger. Aber dafür benötigen wir auch ein perfekt funktionierendes 5G-Netz in Österreich und den raschen Ausbau des Breitband-Internets.

Warum sind 5G-Netz und Breitband-Internet so wichtig?

Wir haben in der Logistik immer mehr Daten zu verarbeiten, darunter auch Geodaten. Diese helfen uns, in Echtzeit die Verkehrs- und Wettersituation zu erfassen und entsprechend zu reagieren, also zum Beispiel Lkw auf andere Routen umzuleiten oder Waren auf andere Verkehrsträger wie Schiene und Schiff zu verlagern. Außerdem ist eine zeitgemäße digitale Infrastruktur die Basis für das Internet der Dinge und auch möglichst unterbrechungsfreie Verkehrsströme.

Die Branche setzt sich stark für die neue Seidenstraße ein. Wie steht es um dieses Projekt?

Die Seidenstraße ist eine Jahrhundertchance, die wir nutzen müssen, und zwar im Interesse der österreichischen Volkswirtschaft. Es ist daher erfreulich, dass sich immer mehr europäische Politiker positiv für dieses Projekt aussprechen. Wichtig ist es, den Umschlagplatz von der Breitspur- auf die Normalspurbahn nach Österreich zu bekommen. Denn dann kann Österreich wirklich zusätzliche Wertschöpfung generieren. Sonst bleibt uns nur der Transitverkehr, und das kann nicht das Ziel sein.

Ist die Zukunft der Mobilität elektrisch?

Aus meiner Sicht ist Elektromobilität nicht der Weisheit letzter Schluss. Es wird einen Mix aus verschiedenen Antriebsformen geben müssen, darunter Wasserstoff, den ich bezogen auf große Lkw für

Weniger Restriktionen

Plädiert für einheitliche Regeln:
Alexander Friesz



die intelligenteste Antriebslösung halte. Für die Citylogistik sind E-Mobile eine sinnvolle Sache, im Schwertransport schon weniger.

Weil die halbe Ladefläche blockiert wäre?

Das Problem ist nicht das Volumen, das Gewicht ist der limitierende Faktor. Da ließe sich dann fast nichts anderes mehr transportieren. Entscheidend ist, neue Ideen und deren Umsetzungen zu erleichtern. Das beginnt bei einem mehrjährigen Förderprogramm für den Erwerb von E-Fahrzeugen bis zur verkürzten Abschreibungsdauer für E-Lkw von vier Jahren. In Deutschland sind Lkw mit Alternativantrieb gänzlich von der Maut befreit, das wäre auch in Österreich ein sinnvoller Ansatz.

Tut die Branche genug für den Umweltschutz?

Wir verfolgen dieses Thema sehr intensiv. Der Anteil der modernen Euro-6-Lkw ist beachtlich hoch. Und das ist wirklich ein großer Fortschritt: Ein einziger Schwerlast-Lkw der neunziger Jahre hat so viel Abgase ausgestoßen wie jetzt 20 dieser modernen Euro-6-Fahrzeuge zusammen! Aber es geht nicht nur um technische Fragen, wir quälen uns beim Thema besserer Umweltschutz auch mit einigen wenig sinnvollen Gesetzen.

Zum Beispiel?

Notwendig ist eine Harmonisierung zulässiger Maße und Gewichte. So gibt es zum Beispiel unterschiedliche rechtliche Vorgaben für die Länge von Autotransportern. In Österreich ist das im Vergleich mit anderen Ländern eher restriktiv geregelt. Das bedeutet, dass Autotransporter aus dem Ausland nicht voll beladen werden können. Bei einer Länge von 20,75 Meter könnten ein bis zwei zusätzliche Autos pro Fahrt transportiert werden. In Summe würde das pro Jahr 100.000 Ladungen einsparen, das sind 600 Lkw weniger auf Europas Straßen und eine CO₂-Einsparung von 63.000 Tonnen. Ähnlich ist es bei der Verbesserung der Aerodynamik der Lkw. In vielen Ländern sind die Vorschriften nicht so eng gefasst, was Länge und Form betrifft. Möglich sind bis zu 30 Prozent Energieeinsparung zusätzlich bei einem ohnehin schon optimierten Euro-6-Motor. 30 Prozent Einsparung, das müssen Sie sich mal vorstellen! Das schafft derzeit keine technische Lösung.

Gelockert wurde immerhin die Tempo-Begrenzung von 60 km/h für Lkw in der Nacht auf der Autobahn. Sie sind damit zufrieden?

Die Abschaffung dieses „Nacht-60ers“ ist eine lange Forderung des Zentralverbandes Spedition & Logistik. Insofern freut es uns, dass Minister Hofer sich bei diesem Thema bewegt. Allerdings wäre eine Erhöhung auf Tempo 80 im Sinne der Feinstaubbelastung und des Unfallrisikos zielführender gewesen. Eine Studie der TU Wien kommt überraschend klar zu dem Ergebnis, dass moderne Lkw bei Tempo 80 signifikant weniger Schadstoffe emittieren als bei Tempo 60.

Und welche Prioritäten stehen jetzt beim Zentralverband an oberster Stelle?

Die Regierung muss jetzt vom Reden ins Tun kommen. Und wir als Verband werden darauf schauen, dass das auch geschieht. Das bedeutet: Die oberste Aufgabe des Zentralverbandes wird wie bisher das hartnäckige Vorantreiben der Interessen unserer Mitglieder und der gesamten Branche sein, auch im Interesse Österreichs. Denn die Logistik ist das zentrale Nervensystem der Wirtschaft. Da werden uns die Themen nicht so schnell ausgehen. ■

FOTOS: MATT OBSERVE (2)

könnten helfen, tausende Tonnen von CO₂ zu sparen.



Die **GROSSEN THEMEN** der Logistik-Branche

Die Umsetzung des Masterplans und die Chancen der Digitalisierung sind für Wolfram Senger-Weiss und Peter Umundum, Vizepräsidenten des Zentralverbandes, zentrale Themen für die Branche – und für Österreich.

Eine funktionierende Logistikindustrie ist ein Standortvorteil und bringt Wertschöpfung nach Österreich. Das sichert den Wohlstand in Österreich und platziert das Land mit einem BIP von rund 54.000 US-Dollar pro Kopf (2018) auf den vierten Rang in Europa. Gleichzeitig steigen die Herausforderungen für die Verkehrswirtschaft, weil die voranschreitende Digitalisierung nicht nur das wirtschaftliche, sondern das gesellschaftliche Verhalten einem Veränderungsprozess unterwirft. Diese Veränderungen bedeuten Chancen und Risiken und die Stimmung in der österreichischen Logistik-Wirtschaft wird eher von den sich bietenden neuen Chancen getragen, davon ist Wolfram Senger-Weiss, Vizepräsident des Zentralverbandes Spedition und Logistik und Ressortleiter KEP, überzeugt.

Er hat die vergangenen Jahre bis Ende 2018 als Präsident des Zentralverbandes das Bild der österreichischen Logistik-Branche stark geprägt und wesentlich zum Entstehen des Masterplans Logistik 2025 beigetragen. Dieser Plan an die Adresse der politisch Verantwortlichen und der in die Logistik involvierten Stakeholder versteht sich als roter Faden für zukunftsgerichtete Entscheidungen. „Unsere Branche wertet es als positives Signal, dass die jetzige Bundesregierung das Thema Logistik in ihre Handlungsagenda aufgenommen hat“, betont Senger-Weiss und ergänzt: „Eine funktionierende Volkswirtschaft braucht nicht nur unternehmerfreundliche Rahmenbedingungen, sondern auch eine gute Verkehrsinfrastruktur in einem wettbewerbsfähigen Setting, die es ermöglicht, Logistik mit hohem Qualitätsanspruch zu erbringen.“

Erfolgreiche Logistik punktet mit Know-how
Spediteure und Logistiker werden als Architekten des Transports umso stärker gefordert, je größer der Bedarf nach anspruchsvollen Logistik-Lösungen

wird. Durch das „Internet der Dinge“ wird die Wertschöpfung der Logistiker in der Produktionskette eines Produkts immer tiefer, die Werkbank wird durch die Logistik verlängert, und das ist durchaus im Sinne der heimischen Logistik-Wirtschaft, so Peter Umundum, Vizepräsident und Leiter des Ressort Supply Chain Management im Zentralverband Spedition & Logistik. Logistiker sind Strippenzieher, und die Fourth Party Logistics (4PL) ist ihre Königsdisziplin. Mit profunder Marktkenntnis und einem lückenlos verwobenen Netzwerk lässt sich die Welt bewegen.

Vor zwei Jahrzehnten wurde dieses Geschäftsmodell noch belächelt, dabei waren die Anbieter damals ihrer Zeit voraus. Die digitale Infrastruktur und innovative Softwareprodukte verhelfen dem



FOTOS: WOLFGANG WOLAK, APA / HOCHMUTH

„
Eine funktionierende Volkswirtschaft braucht eine gute Verkehrsinfrastruktur.

Wolfram Senger-Weiss
Vizepräsident des Zentralverbandes
Spedition & Logistik



4PL-Geschäftsmodell heute zum endgültigen Durchbruch. Eine entsprechende Online-Infrastruktur und eine IT-Plattform sind die Voraussetzung, um alle Informationen und Prozesse zusammen zu führen, die zur Steuerung von Logistiknetzwerken benötigt werden. Funktionen zur Integration von Netzwerkpartnern, standardisierte Prozesse zur Steuerung von Lieferketten sowie Instrumente zur Kontrolle und Sicherung der Supply

Chain sind die Werkzeuge eines 4PL-Providers. Diese Anforderungen sind jetzt einfach per Mausklick verfügbar.

Das Umschlagzentrum für Daten und Informationen des 4PL-Dienstleisters ist die Cloud. Peter Umundum: „Sie liefert die zentrale Infrastruktur für eine nie zuvor gekannte Netzwerk- und Logistik-Performance.“ Das unternehmerseitige Risiko für die neuen 4PL-Dienstleister sinkt, da sie das Feld mit den Mitteln moderner IT aufrollen können. Software zum Managen der verschiedenen Stakeholder, die bisher eine Hürde war, ist heute keine mehr: Registrieren, individualisieren, loslegen. End-to-End-Visibility inklusive. Dazu kommt, dass sendungsbegleitende Informationen über cloud-basierte IT-Plattformen komplett digitalisiert werden können. Einschließlich des Managements komplexer Prozesse, die beispielsweise mit Zollabfertigung oder Gefahrguthandling zusammenhängen. Dabei koordiniert der 4PL-Dienstleister nicht nur Sachwerte in Form von Verkehrsträgern, sondern auch Datenströme. ■



Die Cloud liefert die zentrale Infrastruktur für eine nie zuvor gekannte Netzwerk- und Logistik-Performance.

Peter Umundum
Vizepräsident des Zentralverbandes
Spedition & Logistik

**KONZENTRIEREN SIE SICH AUF DAS WESENTLICHE.
MIT LOGISTIK-OUTSOURCING VON LOGSERV.**

Wir verbinden, was zusammen gehört. Wirtschaftliche Abläufe und effiziente Transporte sind heute wichtiger denn je. Als Full-Service-Spezialist für industrielle Logistik sind Ihre Herausforderungen bei uns bestens aufgehoben.

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

Logistik in Bewegung.



Manager trainieren digitales **SUPPLY CHAIN MANAGEMENT**

An drei anspruchsvollen Ausbildungstagen können Führungskräfte
in der Logistikbranche ein exklusives Training für Digital Leadership absolvieren.

Für Manager in der Logistikbranche gilt heute mehr denn je: Sie müssen mit ihrem Wissen auf der Höhe der Zeit sein, müssen ihr Know-how der sich verändernden Logistik-Welt anpassen. Blockchain, künstliche Intelligenz, Industrie 4.0 und digitales Agieren sind die großen Herausforderungen.

Längst geht es nicht mehr allein darum, Güter zur richtigen Zeit zum richtigen Ziel zu bringen – Logistiker müssen auch ein zweites Geschäft beherrschen: die Informationslogistik. Speditionsunternehmen brauchen im Hintergrund eine hoch-effiziente IT, um die physischen Prozesse professionell abwickeln zu können. Neue Geschäftsmodelle zu implementieren, stellt das Management vor große Anforderungen. Führungskräfte müssen nicht nur fachlich fit sein, sie müssen auch Empathie aufbringen und die Mitarbeiter begeistern und motivieren, den Wandel mitzutragen und mitzugestalten. Um die Chancen zu erkennen und wahrzunehmen, bedarf es der Bereitschaft zum Lernen – und Angeboten an qualifizierter Weiterbildung.

Drei Tage für die Zukunft

Hier setzt der Zentralverband Spedition & Logistik an. Gemeinsam mit Univ.-Prof. Dr. Sebastian Kummer, Vorstand des Instituts für Transportwirtschaft und Logistik an der Wirtschaftsuniversität Wien, bietet der ZV ein exklusives Training für Digital Leadership. Das Thema lautet in diesem Jahr „Digitales Supply Chain Management“. Das Programm umfasst drei Ausbildungstage von 12. bis 14. Sep-



**Das exklusive
Training bietet
optimalen
Nutzen, um Lo-
gistikkonzepte
von morgen zu
entwickeln.**

Prof. Sebastian Kummer
Vorstand des Instituts für Transport-
wirtschaft und Logistik der WU Wien

tember 2019 in Wien. „Hochkarätige Vortragende und praxisnahe Lehrinhalte bieten optimalen Nutzen für die Entwicklung von Logistikkonzepten für morgen im eigenen Unternehmen“, betont Prof. Kummer. Das Digitale Supply Chain Management Certificate vermittelt Managern die Möglichkeit, sich intensiv mit Fragen der Digitalisierung zu befassen. Durch Best Practices und Tools unterstützt Kummer sie bei der Überprüfung und gezielten Weiterentwicklung traditioneller Geschäftsmodelle, der Identifizierung und Bewertung von unterstützenden Technologien sowie bei Fragen der Organisations- und Personalentwicklung und der Implementierung.

Peter Umundum, Ressortverantwortlicher Supply Chain Management sowie Vizepräsident des Zentralverbandes Spedition & Logistik und zugleich Vorstand Logistik bei der Österreichischen Post AG: „Wir befinden uns am Beginn der vierten industriellen Revolution, dem Internet der Dinge. Logistikunternehmen werden zur verlängerten Werkbank ihrer Kunden. Erfolgreiche Logistiker punkten schon heute mit Know-how und kreativen Lösungen, die tief in die Wertschöpfung ihrer Kunden bzw. die Supply Chain hineinreichen. Dieses Blockseminar für visionäre Logistikmanager hat zum Ziel, innovative Geschäftsmodelle anzustoßen.“

■

**Nähere Informationen zur Anmeldung finden
Sie unter www.spediteure-logistik.at
ZV-Mitglieder erhalten eine reduzierte
Teilnahmegebühr.**



Wenn die **DATEN** die Zeit überholen

Thema Logistik:
IV-Vize-Generalsekretär
Peter Koren, Moderatorin
Birgit Fenderl, ZV-Präsidentin
Alexander Friesz (von links)

Beim Logistikforum 2019 wurde in die Zukunft geschaut. Dort zu sehen: Logistik wird zur Boom-Branche und die Digitalisierung verändert die Spielregeln.

Österreich ist ein Land der Hidden Champions, und davon gibt es auch in der Logistikbranche einige.“ Mit diesen Worten eröffnete Peter Koren, Vize-Generalsekretär der Industriellenvereinigung, das „Logistikforum 2019“. In enger Kooperation mit der IV hatte der Zentralverband Spedition & Logistik zu diesem Branchentreff im Haus der Industrie am Schwarzenbergplatz in Wien geladen – und für ein spannendes Programm gesorgt.

Denn Keynote-Speaker Sven Gábor Jánoszy, Deutschlands derzeit gefragtester Trendforscher, sparte nicht mit interessanten und teilweise provokanten Visionen. „Die Logistik wird eine künftige Boom-Branche sein und im Spannungsfeld von Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft stehen“, so Jánoszy, „und die Digitalisierung wird das Spiel komplett verändern.“ Seine Hauptthese: „Die exponentiell steigende Rechenleistung von Quantencomputern ermöglicht es, mit immer mehr Daten immer schnellere Simulationen durchzuführen und so einen Blick in die Zukunft zu werfen.“ Das sei nicht nur für die Vermeidung von Verkehrsstaus relevant, sondern würde auch die Art des Wirtschaftens verändern: „So werden Einzelhändler einen künftigen Bedarf an Produkten genau prognostizieren können und Hersteller mit der Produktion beginnen, bevor die Waren überhaupt bestellt sind.“ Für die Logistikbranche bedeute das: Keine großen Zentrallager mehr, sondern kleine, regionale, flexible Logistikstandorte.

Intelligent, effizient, ökologisch

Alexander Friesz, Präsident des Zentralverbandes Spedition & Logistik, brachte die Konsequenzen



daraus auf den Punkt: „Durch den weltweit zunehmenden Handel und E-Commerce wird der Warentransport weiter massiv ansteigen – und das auf allen Verkehrsträgern. Unsere Aufgabe ist es, diesen Warenverkehr intelligent zu optimieren, also effizient und damit auch so ökologisch wie möglich zu gestalten. E-Commerce, 3D-Druck und 5G sind deshalb Entwicklungen, bei denen wir vorne dabei sein müssen.“

Bei einer prominent besetzten Diskussionsrunde mit Blaguss Reisen-Geschäftsführer Paul Blaguss, Speedinvest-CEO Oliver Holle, ÖBB-CEO Andreas Matthä, AIT-Logistik-Experte Matthias Prandstetter, BMVIT-Sektionschef Gerhard Gürtlich, Flughafen Wien-Manager Wolfgang Scheibenpflug sowie Gebrüder Weiss-CEO Wolfram Senger-Weiss herrschte Übereinstimmung darüber, dass die Digitalisierung für Österreich eine gute Chance sei, mehr Wertschöpfung nach Österreich zu holen.

Die große Zukunftsvision aus Sicht der Branche: Die Logistik muss sich längerfristig von der Multimodalität über die Intermodalität zur Synchronmodalität entwickeln – also zur Möglichkeit, in Echtzeit zu entscheiden, welches Güter-Verkehrsmittel zum jeweils aktuellen Zeitpunkt das am besten geeignete ist.



„
Die steigende Rechenleistung von Quantencomputern ermöglicht mit immer mehr Daten immer schnellere Simulationen.

Sven Gábor Jánoszy
Trendforscher



JUNGE IDEEN auf dem Siegerpodest

Der Jungspediteur des Jahres 2018 heißt Antonio Steiner. Seine prämierte Idee: Ein Chatbot auf Basis künstlicher Intelligenz, um die Kommunikation mit dem Kunden zu verbessern.

Seit acht Jahren zeichnet der Zentralverband Spedition & Logistik engagierte junge Leute in den heimischen Speditionsunternehmen mit dem „Jungspediteur“-Preis für besonders herausragende Ideen bzw. Verbesserungsvorschläge aus. Die Preise sind auch Ausdruck einer besonderen Wertschätzung für den hoffnungsvollen Nachwuchs in der Branche, die auf kreatives Agieren und Innovationen angewiesen ist.

Die Größe der Unternehmen, bei denen die jungen Menschen arbeiten, spielt bei dem Wettbewerb keine Rolle. Was zählt, sind neue Ideen und Lösungen, damit die heimischen Transport- und Logistik-Unternehmen ihre Dienstleistungen im Sinne von „Qualität schafft Vorsprung“ verbessern können. Gekürt werden die Sieger im Rahmen der Generalversammlung des Zentralverbandes in Wien. Der Preis ist mit 3.000 Euro dotiert.

Mit KI-Chatbot zum ersten Preis

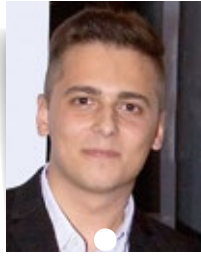
Zum Sieger und damit zum Jungspediteur des Jahres 2018 wurde der Salzburger Antonio Steiner ge-

kürt. Der Preisträger arbeitet beim Traditionsunternehmen Lagermax und überzeugte die Fachjury mit seinem „KI-Chatbot“. Sein Denkansatz fokussiert die Kommunikation und Korrespondenz mit den Kunden mit Hilfe künstlicher Intelligenz. Die Situation heute: Die Mitarbeiter in der Spedition bekommen täglich viele E-Mails, die Antwort verzögert sich, weil der Mitarbeiter vielleicht gerade nicht anwesend ist oder es muss erst der richtige Ansprechpartner eruiert werden. Das hinterlässt beim Kunden oft keinen guten Eindruck.

Der Chatbot funktioniert wie eine Datenbank, ist eigenständig, selbstlernend und auf der Firmenwebsite integriert. Das Prinzip hört sich einfach an: Ein Chat-Interface auf der Firmenwebsite bzw. in der firmeneigenen Messenger-App begrüßt den Kunden oder Partner, sobald dieser das System öffnet. Die künstliche Intelligenz kann zu jeder Zeit auf programmierte Datenbanken zugreifen und selbständig Informationen aus dem Internet abrufen. Damit erhält der Kunde oder Partner innerhalb weniger Sekunden seine Antwort und kann auch

Strahlende Sieger mit stolzem Präsidenten: Antonio Steiner, Carina Mohr, Sophie Züchner, Stefan Scharf und Wolfram Senger-Weiss (von links) bei der Auszeichnung zum „Jungspediteur des Jahres“.





Sieger: Antonio Steiner (Lagermax) überzeugte mit einem Chatbot auf Basis künstlicher Intelligenz.



Platz 2: Carina Mohr (Kühne + Nagel) präsentierte innovative Ideen für die „Airfreight-Rates-Exchange“

seinerseits Aufträge erteilen oder Informationen, Reklamationen und Fragen deponieren. Den Grundgedanken hinter dem Chatbot erklärt Steiner so: „Kunden und Partner können leicht und schnell Informationen über Sendungsstatus, Palettenkonten, offene Rechnungen und viele andere Themen erhalten.“ Wie die Chatbot-Zukunft aussehen könnte, können Sie auf Seite 62 nachlesen.

Der zweite Preis beim Jungspediteur-Wettbewerb ging an Carina Mohr, die beim Speditionsunternehmen Kühne + Nagel, Innsbruck, beschäftigt ist. Ihr Thema: Innovative Ideen für „Air-R-Ex“ – Airfreight-Rates-Exchange“. Dahinter verbirgt sich eine Art Börse im Bereich Luftfracht.

Fokus auf Digitalisierung

Rang drei teilen sich Sophie Züchner von Schenker, Innsbruck, und Stefan Scharf von Gebrüder Weiss in Maria Lanzendorf. Züchner zeigte vor, wie man durch Einsatz künstlicher Intelligenz einen neuen Kommunikationskanal zum Kunden aufbauen könnte. Scharf machte sich Gedanken über die Digitalisierung von Prozess- und Dokumentenmanagement für kleine bis mittelständische Transport-

unternehmen mit eigenem Fuhrpark. Auch der Sieger des Vorjahres, Raphael Kibler von Quehenberger Logistics in Salzburg, hatte die Digitalisierung in den Mittelpunkt gestellt. Mit dem von ihm erdachten Online Palettenkonto würde der Papierkram beim Tausch von Paletten obsolet, weil das Tauschverfahren online abläuft und somit viel mehr Transparenz bei den einzelnen Transaktionen möglich wird. Praktisch bewerkstelligt wird das mit einem handlichen Handheld, mit dem der Lkw-Fahrer ausgestattet wird, der alle Tauschvorgänge in Realtime abwickelt. Auf Platz zwei im Jahr 2017 behauptete sich Evelyn Kreuzhuber mit ihren Überlegungen über Digitalisierung im Sammelgutverkehr. Auf dem dritten Platz stand 2017 Marcel Sturm mit seinen zukunftsgerichteten Gedanken über E-Pricing.

Die Auszeichnung der besten Ideen ist keineswegs das Ende des Wettbewerbs: Die Arbeiten der Preisträger werden am Institut für Logistik und Transportwirtschaft an der Wirtschaftsuniversität Wien (Leitung: Prof. Sebastian Kummer) weiterverfolgt und fließen in die wissenschaftliche Forschung über die Logistik ein. ■

Jetzt anmelden und dabei sein

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

2020

Ausgezeichnet werden von einer Fachjury die drei besten ökologischen und/oder ökonomischen Kunden- oder Branchenlösungen für die Logistik- und Speditionswirtschaft. Teilnahmeberechtigt sind alle weiblichen und männlichen Speditionsangestellten aus ganz Österreich mit Geburtsjahrgang 1989 oder jünger. Prämiert werden die besten drei Vorschläge. Junge Talente müssen ihre Vorschläge schriftlich auf maximal fünf bis sieben DIN A4-Seiten präsentieren und bis zum 15. Juli 2019 per E-Mail beim Zentralverband Spedition & Logistik einreichen. E-Mail: zv@spedition-logistik.at

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

www.spediteure-logistik.at/jungspediteur-wettbewerb



Achtung: Die Fallen beim **LAGERN** und **VERWAHREN**

Klingt einfach, ist es aber nicht: Auch die Lagerung und Verwahrung hat abgabenrechtliche Aspekte. Der diesjährige Außenwirtschaftstag beschäftigt sich genau damit.

Lagerung und Verwahrung gehört in der Logistikbranche zum Tagesgeschäft, aber auch sich in dieser Materie auszukennen und vor allem über die damit zusammenhängenden rechtlichen Rahmenbedingungen Bescheid zu wissen. Das Forschungsinstitut für Zoll- und Außenwirtschaft an der Johannes Kepler-Universität in Linz veranstaltet am 17. und 18. Oktober 2019 in Linz unter dem Thema „Lagerung und Verwahrung im Abgabenrecht“ eine Fachveranstaltung, für deren inhaltliche Ausrichtung Univ.-Prof. Walter Summersberger verantwortlich zeichnet.

Zusätzlich findet am 5. Juni dieses Jahres eine Fachveranstaltung zum Thema „Zollamt Österreich“ statt. Zentrale Themen: Die jüngste Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) zum viel diskutierten Zollverfahren 42 sowie zu aktuellen Tendenzen im Finanzstrafrecht.

Das Forschungsinstitut für Zoll- und Außenwirtschaft hat in der Vergangenheit einige qualifizierte Veranstaltungen zu aktuellen Themen für die Logistikwirtschaft organisiert, die stets großen Anklang bei den Mitgliedern im Zentralverband Spedition & Logistik fanden. CETA, Brexit, die österreichische EU-Präsidentschaft oder JEFTA (Freihandelsabkommen mit Japan) standen dabei im Mittelpunkt.

Von CETA bis Brexit

Im Jahr 2017 gab es bereits die Veranstaltung zum Thema „Ursprung und Präferenzen in CETA“. Johann Alberer vom Finanzministerium, Fachbereich

Zoll- und Verbrauchsteuern, und Manfred Mehringer vom Zollamt Linz-Wels waren die Vortragenden. CETA hat als umfassendes Wirtschafts- und Handelsabkommen die Praxis der Präferenznachweise deutlich verändert. Bei der Veranstaltung wurde unter anderem das System des „Registrierten Ausführers“ im Detail vorgetragen und diskutiert.

Neue Zollschranken

Das seit Monaten topaktuelle Thema ist der Brexit. Eines steht aber schon fest: Die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen dem Königreich und den verbleibenden 27 EU-Ländern werden auf eine harte Probe gestellt. Für die Logistiker ist die Scheidung eine Herausforderung, weil wieder Zollschranken hochgezogen werden und die eingespielten Annehmlichkeiten in den logistischen Prozessketten in

einem einheitlichen Binnenmarkt Richtung Großbritannien wegfallen. Hinter dem scheinbar simplen Gütertransport von A nach B stehen viel Planung, viel Know-how und die Verantwortung, Leistungsversprechen der Spediteure gegenüber ihren Kunden einzuhalten.

Die Auswirkungen des Brexit auf die Verkehrswirtschaft wurden im Vorjahr bereits auf Initiative des Zentralverbandes diskutiert. Fachleute und Rechtsanwälte standen den Mitgliedsunternehmen Rede und Antwort. Die Österreichische Präsidentschaft sowie das neue Freihandelsabkommen mit Japan waren im Wintersemester 2018/2019 an der Johannes Kepler-Universität in Linz ein zentrales Thema. ■



Dabei sein ist alles

Wer an den Veranstaltungen des Forschungsinstitutes teilnehmen möchte, wendet sich am besten per Mail an die Adresse steuerrecht@jku.at und kommt dann auf die Verteilerliste der Veranstaltungen.



EUROPÄISCHER VERKEHRSKNOTEN & ONE STOP SHOP für

- Kombiverkehre,
- Logistik und
- maßgeschneiderte Immobilienlösungen



CARGO
CENTER
GRAZ

Das Cargo Center Graz (CCG) ist seit 2003 erfolgreich als Güterverkehrszentrum und als Public-Private-Partnership (PPP) Projekt im Infrastruktur- und Verkehrsbereich mit internationaler Ausstrahlung tätig.

CCG hat auf über 1 Mio. m² Gesamtfläche mehr als 300.000 m² hochwertige Logistikhallen, Büros und Dienstleistungsimmobilien errichtet und an Top-Logistikkonzerne vermietet. CCG bietet allen Kunden ein One-Stop-Shop Konzept für Immobilien und Kombinierten Verkehr an. Insbesondere die Neutrale Logistik-Plattform ermöglicht es den Kunden die wachsenden Angebote im umweltfreundlichen Kombinierten Verkehr zu nutzen.



Logistiker hinken nach bei **GESUNDHEITSFÖRDERUNG**

Bei der betrieblichen Gesundheitsvorsorge ist die Logistikbranche schon aktiv, bei der Gesundheitsförderung gibt es noch Aufholbedarf.



Die Förderung der Gesundheit der Mitarbeiter schafft vielfache Vorteile für das Unternehmen.

Gesundheit ist eines der wichtigsten Themen für die Gesellschaft, aber auch für die Wirtschaft. Vor diesem Hintergrund spielt die betriebliche Gesundheitsförderung eine immer größere Rolle. Darunter werden alle Maßnahmen von Arbeitnehmern und Arbeitgebern zur Verbesserung und Erhaltung von Gesundheit und Wohlbefinden zusammengefasst. Denn gesunde, zufriedene, motivierte und produktive Mitarbeiter sind das Erfolgsrezept eines jeden Unternehmens, wenn es darum geht, aktuelle und künftige Herausforderungen zu bewältigen. Betriebliche Gesundheitsförderung bzw. betriebliches Gesundheitsmanagement im ganzheitlichen Sinne als Unternehmensstrategie hat genau das zum Ziel. Immer mehr Unternehmen erkennen heute die Bedeutung dieses Themas.

Das betrifft dann logischerweise auch die Logistikbranche. In vielen Logistik-Unternehmen wird betriebliche Gesundheitsförderung dementsprechend bereits ganz selbstverständlich praktiziert. In vielen kleinen und mittleren Betrieben (KMU) gibt es jedoch bei der Gesundheitsvorsorge noch einigen Aufholbedarf. Dabei wird der Aufwand, der dafür notwendig ist, bisweilen krass überschätzt. Oft reichen nämlich schon kleine Änderungen in Bezug auf Ernährung, Bewegung und Entspannung, die sich nachhaltig auf die Arbeitsbedingungen und das Betriebsklima auswirken.

Viel Vorsorge, wenig Förderung

„Ist heute die betriebliche Gesundheitsvorsorge mit allen gesetzlichen Vorschriften bereits flächende-

ckend anzutreffen, so ist es mit der betrieblichen Gesundheitsförderung in unseren, dem Transport zuzurechnenden Unternehmen, noch nicht weit her“, lautet der klare Befund von Martin Neuwirth, Experte für betriebliche Gesundheitsförderung im Zentralverband Spedition & Logistik. Unterschiedliche Betriebsgrößen oder Strukturen in den Unternehmen machen einen einheitlichen und branchengerechten Zugang scheinbar schwierig. Obwohl die Rekrutierung von qualifiziertem Personal immer schwieriger wird, schenken Firmen in der Logistikwirtschaft der Gesundheitsförderung für ihr Personal noch viel zu wenig Aufmerksamkeit, warnt Neuwirth. Auf diese Weise werden Chancen nicht genutzt.

Geld sparen durch Maßnahmen

Begründet wird der immer noch distanzierte Zugang zu diesem Thema mit dem Argument, dass der Return of Invest (ROI) bei gesundheitsfördernden Maßnahmen nicht zu messen sei. Doch Studien belegen eindeutig genau das Gegenteil dieses Vorurteils: Unternehmen können Geld einsparen, wenn

sie sich professionell um das Wohl ihrer Mitarbeiter kümmern. Die Mitarbeiterzufriedenheit kann nicht nüchtern mit einem ROI gemessen werden, doch wenn Mitarbeiter vielfach als wichtigstes Gut in einem Unternehmen gesehen werden, dann muss dieses „wichtigste Gut“ auch entsprechend gut betreut werden, rät Martin Neuwirth. Sein Vorschlag lautet daher, einen intensiveren Erfahrungs- und Meinungsaustausch innerhalb der Logistikbranche zu forcieren und zudem gemeinsame Standards zu entwickeln.

Ein weiterer wichtiger Punkt, der ebenfalls vielfach unterschätzt bzw. vernachlässigt wird: Viele gesundheitsfördernde Maßnahmen im Unternehmen sind steuerlich absetzbar, wenn diese der ganzen Belegschaft des Unternehmens zugutekommen. Zusätzlich können staatlich geförderte Beratungsleistungen über diverse NGO-Organisationen angezapft werden. Diese sollten die Unternehmen motivieren, besser heute als morgen ein Programm zur Gesundheitsförderung zu starten – schließlich geht es um das wichtigste Gut im Unternehmen: die Mitarbeiter.



„Sind Mitarbeiter wirklich das wichtigste Gut eines Unternehmens, muss dieses Gut auch gut betreut werden.“

Martin Neuwirth
Experte für betriebliche Gesundheitsförderung im Zentralverband


Lagermax



**Die ganze Welt
von Lagermax.**

SPIELEND EINFACH ANS ZIEL.

Gemeinsam in Bewegung: Egal ob Transport, Lagerung oder komplexe Logistikkonzepte – weltweit bieten wir maßgeschneiderte Branchenlösungen in den Bereichen B2B sowie B2C und überzeugen durch ein starkes Netzwerk an internationalen Partnern. Mit uns kommen Sie spielend einfach ans Ziel – darauf können Sie vertrauen.

welt.lagermax.com



Das beste Paketservice für Ihr Business.

Stark.
Verlässlich.
Schnell.

Über 30 Jahre Erfahrung machen uns zum leistungsfähigsten Paketdienstleister im Business-Bereich. 1.700 Logistik-ExpertInnen sorgen täglich dafür, dass Ihre Pakete schnell und sicher ans Ziel gelangen. Seien Sie immer einen Schritt voraus – mit unseren kurzen Laufzeiten im stärksten Straßennetzwerk Europas.

Mehr Info auf dpd.at



Aktuelles aus den RESSORTS



MAGAZIN

» LANDVERKEHRE EUROPA



DIEBSTAHLSCHUTZ

Wenn die Plane Alarm schlägt

Warendiebstähle von Lkw sind in Europa leider weit verbreitet, nüchterne Zahlen belegen das: Europaweit liegt der jährliche volkswirtschaftliche Schaden bei 8,2 Mrd. Euro, weil Kriminelle die Planen aufschlitzen und „hoch organisiert und professionell“ ans Werk gehen. Das deutsche Unternehmen Theftex hat eine nachrüstbare Alarmplane entwickelt, die Planenschlitzen das Handwerk legen soll. Die Plane besteht aus einem PVC-Gewebe, auf das in unterschiedlichen Rastern ein Leitungsdraht aufgebracht ist. Dieser Leitungsdraht wird mit einer Stickmaschine auf das Material aufgebracht und mit einem Kevlar-Garn verstickt. Das ergibt eine große Schnitffestigkeit. Sollte das Schlitzen dennoch gelingen, ist ein möglicher Schnitt in der Plane klein, weil das Raster der Drähte das verhindert. Sobald die Plane beschädigt wird, ertönt eine Sirene mit 110dB-Lautstärke. Bei diesem Lärm ergreifen die Diebe hoffentlich die Flucht.

ABBIEGEASSISTENT

Lkw-Verkehr sicherer gestalten



Das österreichische Transportgewerbe unterstützt das Vorhaben von Verkehrsminister Norbert Hofer, Lkw künftig verpflichtend mit einem Abbiegeassistenten-System auszustatten, um die Unfallgefahr von Lkw mit anderen Straßenteilnehmern zu minimieren. In einem von Hofer einberufenen Gipfel im Februar dieses Jahres wurden die Weichen gestellt für ein geeignetes Assistenzsystem. Die Transportwirtschaft ist bereit, die Lkw umzurüsten, erwartet sich aber von der öffentlichen Hand eine Unterstützung, zumal die Ausstattung mit einem vierstelligen Euro-Betrag pro Lkw zu Buche schlägt.

Das österreichische Transportgewerbe unterstützt das Vorhaben von Verkehrsminister Norbert Hofer, Lkw künftig verpflichtend mit einem Abbiegeassistenten-System auszustatten, um die Unfallgefahr von Lkw mit anderen Straßenteilnehmern zu minimieren. In einem von Hofer einberufenen Gipfel im Februar dieses Jahres wurden die Weichen gestellt für ein geeignetes Assistenzsystem. Die Transportwirtschaft ist bereit, die Lkw umzurüsten, erwartet sich aber von der öffentlichen Hand eine Unterstützung, zumal die Ausstattung mit einem vierstelligen Euro-Betrag pro Lkw zu Buche schlägt.

SEIDENSTRASSE

Wichtige Unterstützung durch die Bundesregierung

Absolut wertvoll und alternativlos – so bewertet der Zentralverband Spedition & Logistik die Haltung der Bundesregierung zum Projekt Seidenstraße. „Die ‚One Belt One Road‘ Initiative ist das größte Handelsprojekt unserer Zeit“, betont Alexander Friesz, Präsident des Zentralverbandes. „Österreich muss diese historische Chance nutzen, um seine Rolle als Wirtschaftsplattform in Zentral- und Osteuropa zu festigen und auszubauen.“ Deshalb ist die Teilnahme von Bundeskanzler Sebastian Kurz am „One Belt One Road Forum“ in Peking und seine Unterstützung einer gemeinsamen europäischen Verhandlungsposition gegenüber China so wichtig. Gerade jetzt brauche es die richtige Mischung aus Weitsicht, Engagement und Kooperationsbereitschaft, so Friesz weiter. Wichtige Themen seien daher auch die Verlängerung der Breitspurbahn aus der Slowakei sowie die Etablierung eines Güterverkehrszentrums im Großraum Wien.



FIRMENGRUPPE SCHNECKENREITHER

INNOVATIV - NACHHALTIG
ZUKUNFTSWEISEND



LOGISTIK DIE BEWEGT

INTERNATIONALE SPEDITION
SCHNECKENREITHER GESELLSCHAFT M.B.H.
TRAUNUFERSTRASSE 113 | 4052 ANSFELDEN
+43 (50) 861-0



ANSFELDEN | BERGHEIM | INNSBRUCK | KLAGENFURT | SEIERSBERG | WELS | WR. NEUDORF

Logistik total, das ist unser Versprechen an unsere Kunden.

Lagerung, Kommissionierung inklusive Mehrwert-Dienstleistungen und Transport für mehr Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit. Kundenorientierung total: **einfach alles - alles einfach**

Schneckenreither **all wels**. Eine Drehscheibe mit unzähligen Möglichkeiten. Unser Logistikpark bietet optimale Bedingungen im Spannungsfeld von Ökologie und Ökonomie im Auftrag unserer Kunden.

Logistikzentrum nach Maß. Verschubregale, Breitganglager, Kleinteilelager und Blocklager, 5 Temperaturzonen (von TK bis +20 °C in verschiedenen Hallen), viele Zusatzleistungen (z.B. Co-Packing-Service). Das perfekte Umfeld für Lebensmittel und Pharmaprodukte sowie für Handelsgüter aller Art.

Unsere Zertifizierungen:

ISO 9001:2015 | ISO 14001:2015

HACCP – Codex Alimentarius

GDP (Good Distribution Practice)

IFS (International Featured Standards)

BIO (Lagerung und Transport)



Wir stehen für Qualität, Lebensmittelsicherheit, Arbeitssicherheit und Umweltfreundlichkeit

www.schneckenreither.com
office@schneckenreither.com

www.all-wels.com
office@all-wels.com



ELEKTRO-LKW von der Maut befreien

In Deutschland sind umweltfreundliche E-Lkw seit
Jahresbeginn 2019 von der Lkw-Maut befreit. Das sollte
auch in Österreich so sein.

Österreich sollte sich Deutschland zum Vorbild nehmen: Dort hat sich Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer auf die Fahnen geheftet, energieeffiziente bzw. CO₂-arme Lkw im großen Stil mit öffentlichem Geld zu fördern. Und noch besser: Elektro-Lkw sind seit Jahresbeginn 2019 gänzlich von der Lkw-Maut befreit. Davon profitieren 11.800 Elektro-Nutzfahrzeuge, die aktuell in Deutschland mit deutschen Kennzeichen unterwegs sind.

Für die Transportunternehmen ist das ein erfreuliches politisches Signal, weil sie sich pro Jahr rund 5.000 Euro für jedes Nutzfahrzeug ab 7,5 t Gesamtgewicht ersparen. „Wir wollen Speditionen dabei unterstützen, auf umweltfreundliche Lkw umzusteigen. Von dem Umstieg profitieren alle, nämlich Speditionen, Umwelt sowie Anrainer besonders belasteter Straßen“, begründet Scheuer die politische Entscheidung zur Unterstützung der Logistik-Branche.

Stärkung des Standortes

Der Zentralverband Spedition & Logistik fordert von der österreichischen Verkehrspolitik ein gleiches politisches Signal, nämlich umweltfreundliche bzw. Elektro-Lkw von der Lkw-Maut zu befreien, weil hierzulande, gleich wie in Deutschland, Unternehmen, Bevölkerung und Umwelt davon letztlich profitieren.

„Mit der Befreiung würde man nicht nur die heimische Logistikwirtschaft mit ihren 160.000 Beschäftigten und volkswirtschaftlicher Wertschöp-



„
**Befreiung von
der Maut würde
den Logistik-
Standort Öster-
reich nachhal-
tig stärken.**

Walter Konzett
Leiter des Ressorts Landverkehr
Europa und Präsidiumsmitglied

fung von mehr als acht Milliarden Euro, sondern den Logistik-Standort Österreich insgesamt nachhaltig stärken“, betont Walter Konzett, Leiter des Ressorts Landverkehr im Zentralverband und Mitglied des ZV-Präsidiums.

Rechtzeitige Tarif-Information

Das Thema Lkw-Maut ist für die heimische Logistikbranche ein sensibles, und der Zentralverband fordert deshalb mehr Entgegenkommen seitens der Politik ein, indem die Lkw-Mautsätze im Falle einer Erhöhung der Branche schon ein halbes Jahr vor der amtlichen Kundmachung bzw. Erhöhung mitgeteilt werden. „Da wir bei der Lkw-Maut ohnehin die Steuereintreiber für den Staat sind, wollen wir die Information über neue Maut-Tarife zeitlich sechs Monate vor Inkrafttreten wissen, weil wir sie in unseren Kalkulationen und Kundengesprächen, die oft schon im Herbst beginnen, berücksichtigen müssen“, so Konzett.

Anfang dieses Jahres wurde die Lkw-Maut in Österreich inflationsbedingt um 2,2 Prozent auf den Infrastruktur-Grundkilometertarif angehoben. Euro-6-Fahrzeuge sind weiterhin mit einem Bonus unterwegs. Da immer mehr dieser emissionsärmeren Fahrzeuge unterwegs sind, bewegt sich der Bonus bei 1,7 Prozent. Das Mautsystem begünstigt damit umweltfreundliche Lkw. Die Tarife hätten 2019 für Euro-6-Lkw ursprünglich um durchschnittlich rund 6,2 Prozent erhöht werden sollen. Dagegen hatte sich die Verkehrswirtschaft erfolgreich gewehrt. ■



AOG · RFS · OBC · SDL
Notfall-Logistik · Automotive Logistik



powered by
www.cleverlogistics.at





Wenn Lkw im **WINDSCHATTEN** fahren



Zukunftsmodell „Platooning“: Ein Fahrer, dahinter mehrere autonom fahrende Lkw in einem Verband.

Beim sogenannten „Platooning“ sind mehrere Lkw in Verbänden unterwegs, diese fahren im gleichen Abstand nacheinander und sind digital miteinander gekoppelt. Lediglich der vorderste Lkw wird von einer Person gelenkt, die anderen Laster folgen quasi ferngesteuert, trotz Fahrern. Die Fahrt in solch einem Konvoi ist mit nur zwölf Metern Abstand zum nächsten Lkw möglich.

Die ersten Praxisversuche in Deutschland und Österreich wurden bereits durchgeführt, getestet wird auf einem Flughafengelände in Berlin. Auf öffentlichen Straßen sind „Platoons“ zum jetzigen Zeitpunkt verboten. Davon ausgenommen ist die einzige Teststrecke weltweit zwischen München und Nürnberg. Die Lkw werden mit Radar-Geräten, Kameras, Brems-, Abstands- und Spurassistenten ausgestattet und kommunizieren über WLAN. Voraussichtlich ist die Serienproduktion ab dem Jahr 2022 möglich. Allerdings: Noch schreibt das Gesetz vor, dass die Hände aller Fahrer am Lenkrad sein müssen.



„Auf Langstrecken bietet Platooning einen großen Vorteil.“

Wolfgang Schneckenreither
Präsidiumsmitglied

Die Vorteile: Für das Fahren in der Lkw-Reihe braucht es nur einen Lkw-Lenker, durch den engen Fahrzeugabstand können nachfolgende Fahrzeuge den Windschatten nützen, was laut Berechnungen von Experten 10 Prozent Treibstoffersparnis bewirkt. Gleichzeitig wird die CO₂-Emissionsbilanz verbessert und die Umwelt geschont. Die Kraftstoffeinsparung resultiert aus der Abnahme des Stirnwiderstands bei den Folgefahrzeugen im Windschatten des vorausfahrenden Lkw sowie aus dem Schub, den der hintere Lkw auf den vorderen durch eine Erhöhung des Basisdrucks auf der Rückseite des Anhängers ausübt, wenn der Abstand gering genug ist.

Beispiel für Digitalisierung

Platooning ist ein Beispiel, wie die Digitalisierung die Transportwirtschaft verändern könnte. Mit Platooning könnten mehr Lkw auf dem knappen Gut Straße unterwegs sein, Staus würden sich verringern. Vollautomatisiertes bzw. autonomes Fahren könnten den Flottenbetreibern wesentliche Einsparungen bei den Betriebskosten bringen. Dem gegenüber stehen freilich höhere Anschaffungskosten für die Lkw, weil diese mit viel mehr High-Tech ausgestattet sein müssen.

Fraglich ist, ob für die Lkw-Fahrer die „Windschattenfahrt“ als Lenkzeit gilt, dann wäre Platooning für die Lkw-Fuhrparkbetreiber kein großer Vorteil, bei Bereitschaftszeit würde der gesetzlich vorgegebene Lenkzeitrahmen ausgeweitet werden. Im Zentralverband Spedition & Logistik steht man dem Lkw-Fahren im Windschatten unter den jetzigen Gegebenheiten aufgeschlossen gegenüber, gerade auch in Zeiten eines akuten Fahrer-mangels.

„Platooning bringt bei innerbetrieblichen Verkehren kaum Vorteile, da selten zwei Lkw zum gleichen Zeitpunkt vom gleichen Standort zum gleichen Zielort fahren“, erklärt Wolfgang Schneckenreither, Präsidiumsmitglied im Zentralverband Spedition & Logistik, „doch auf Langstrecken, insbesondere auf Autobahnen, wäre dies ein großer Vorteil.“



Einsatz von „GRÜNEN FAHRZEUGEN“ fördern

Die EU will mit einer Mobilitätswende den ambitionierten Pariser Klima-Zielen näherkommen. Unter Österreichs EU-Präsidentschaft wurden die Weichen für den Einsatz alternativ betriebener Fahrzeuge gestellt.

Die Herausforderung ist eine große und keine leichte: Einerseits gilt das Prinzip „Freie Fahrt für freie Bürger“ und andererseits lassen sich mit der heutigen Antriebstechnologie in den Fahrzeugen die ehrgeizigen Klima-Ziele nicht erreichen. Faktum ist: Der Verkehr und selbstredend auch der Güterverkehr müssen umweltfreundlicher werden, die heutigen Antriebstechnologien haben ein Ablaufdatum. Ein verkehrs- und umweltpolitischer Lichtblick war die informelle Zusammenkunft der EU-Verkehrs- und Umweltminister unter der österreichischen EU-Präsidentschaft in Graz im Oktober vergangenen Jahres. Dabei wurden bedeutende Weichenstellungen getroffen, die in der sogenannten „Grazer Erklärung“ ihren Niederschlag fanden. Darin werden die EU-Mitgliedstaaten und die EU-Kommission aufgefordert ihre Anstrengungen zur Umsetzung von Maßnahmen für eine saubere Mobilität zu verstärken.

Die europäischen Klima-Ziele mit Fokus 2030 und in der langfristigen Perspektive bis 2050 lassen sich nur realisieren, wenn sie politisch flankierend mit nachhaltig wirkenden Aktionen unterstützt werden. Das war der Tenor des Treffens in Graz. Mit der Grazer Erklärung wurde eine neue Ära für saubere, sichere und leistbare Mobilität in Europa eingeleitet. Die Kernpunkte in der Erklärung sind: möglichst rasche Einführung von emissionsfreien Fahrzeugen im Personen- und Gütertransport, Entwicklung neuer Strategien für nachhaltiges Mobilitätsmanagement und Verkehrsplanung sowie noch stärkere Herausbildung der Multimodalität zwischen den einzelnen Verkehrsträgern und Schaffung einer leistungsfähigen Infrastruktur.

Für Max Schachinger, Leiter der Arbeitsgruppe Green Logistics im Zentralverband Spedition & Logistik, ist die Grazer Erklärung ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung, nämlich die richtigen drängenden Ziele in langfristige Rahmenbedingungen mit

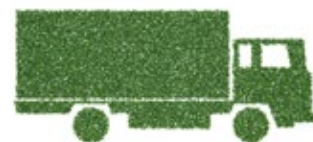
Investitionssicherheit zu gießen, begleitet von finanziellen Anreizen für alternativ betriebene Fahrzeuge.

„Die gezielte Förderung von emissionsfreien Antriebstechnologien ist notwendig, um einen Lenkungseffekt in Richtung CO₂-Reduktion zu beschleunigen und den österreichischen und EU-Umweltzielen näher zu kommen“, betont Schachinger.

Der Zentralverband fordert eine Orientierung am Beispiel Deutschland. Dort sind alternativ betriebene Lkw seit Beginn dieses Jahres gänzlich von der Lkw-Maut befreit. Schachinger appelliert daher an die österreichische Bundesregierung, dem deutschen Beispiel zu folgen: „Wir fordern auch für Österreich Lkw mit alternativen Antriebstechnologien von der fahrleistungsabhängigen Maut auszunehmen und so einen Lenkungseffekt im Sinne einer Ökologisierung des Straßengüterverkehrs anzustoßen.“

In Österreich ist ein europaweit einzigartiger Verbund (CNL) entstanden, in dem die meisten der großen Logistikbetreiber aus Spedition und Handel u. a. die ersten großen Vorserien-E-Lkw Europas erwirkt und in den Praxiseinsatz gebracht haben. Langfristig produziert in Österreich. „Ausgerechnet im eigenen Land würden diese Hoffnungsträger für eine zukunftsfähige nachhaltige Gütermobilität auf den Autobahnen besteuert werden“, argumentiert Schachinger. Nicht zu vergessen ist dabei, dass sich mit neuem Design bei Nutzfahrzeugen, sprich Veränderungen bei Längen, Volumen und aerodynamisch gestalteten Lkw-Aufbauten der CO₂-Ausstoß signifikant minimieren lässt.

Positive europäische Beispiele sind der von den Niederlanden seit Jahren gewünschte CO₂-freie Güterverkehrskorridor von Rotterdam nach Wien und die in Großbritannien, Irland, Schweden, Dänemark, Finnland, Frankreich, Japan, der Schweiz und Teilen der USA und Kanada geltende CO₂-Steuer. Die Mehrheit der europäischen Staaten lässt Österreich mit seiner negativen THG-Entwicklung hinter sich. ■





Österreich forciert die **MOBILITÄTSWENDE**

Österreich hinkt seit Kyoto den vereinbarten Emissionseinsparungszielen weit hinterher. Auch wenn wir die Budgets jedes Jahr erfüllen, würden wir in einem geschlossenem System weit über 2 Grad hinausschießen.

Österreich ist bei CO₂ im Verkehr wie auch bei der gesamten Ausrichtung auf die von allen UNO-Mitgliedern beschlossenen nachhaltigen Entwicklungsziele unter den letzten der EU. Mit der Industrialisierung und Massenmotorisierung ist der Energieverbrauch und damit der Treibhausgasausstoß in den vergangenen Jahrzehnten enorm gestiegen. Die daraus resultierende Erderwärmung lässt die Alarmglocken schrillen, es herrscht dringender Handlungsbedarf zur Reduktion der Treibhausgas-Emissionen. Unser Land hat sich der Mobilitätswende verschrieben und in der Klima- und Energiestrategie mit Zeithorizont 2030 die Marschrichtung skizziert. Das Ziel ist ehrgeizig: Bis 2030 sollen die Emissionen im Verkehrsbereich um 7,2 Millionen Tonnen CO₂ oder 36 Prozent auf Basis 2016 gesenkt werden. Erreicht werden soll das durch den Einsatz von erneuerbaren Energiequellen und mehr Effizienz in der operativen Verkehrsabwicklung. Der Anteil der erneuerbaren Energieressourcen soll um 32 Prozent erhöht werden, die Effizienz im Verkehr soll im gleichen Prozentbereich besser werden. Österreich ist EU-rechtlich verpflichtet, den Anteil erneuerbarer Energie am Bruttoenergieverbrauch bis zum Jahr 2020 auf einen Wert von 34 Prozent zu steigern. Dieser Wert wurde bis heute annähernd erreicht.

Die Treibhausgas-Emissionen aus dem österreichischen Verkehrssektor beliefen sich im Jahr 2016 auf 22,9 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalent. Knapp mehr als zwei Drittel davon gingen auf das Konto des individuellen Personenverkehrs, auf den Güterverkehr entfiel weniger als ein Drittel. Maßnahmen zur CO₂-Reduktion setzen auf verschiedenen Ebenen an. Während auf Ebene des Bundes die über-

regionale Infrastrukturentwicklung, die Erstellung von Rahmenplänen, das verkehrsbezogene Steuerwesen oder Finanzierungsfragen im Vordergrund stehen, sind Länder und Gemeinden für attraktive Angebote im regionalen Verkehr, für Raumordnung und Anbieten von Logistikflächen zuständig. Die Klima- und Energiestrategie besagt, dass mit Anreizen Gütertransporte auf der Straße ökologischer werden sollen.

Der Zentralverband Spedition & Logistik ist überzeugt, dass mit der Förderung von innovativen und umweltfreundlichen Lösungen die Logistikbranche einen entscheidenden Beitrag zur Mobilitätswende leisten kann. „Das zunehmende Verkehrsaufkommen macht eine Reduktion der Umweltauswirkungen unumgänglich“, betont Max Schachinger, Leiter des Ressorts Green Logistics im Zentralverband Spedition & Logistik. Notwendig sind eine Modernisierung der Infrastruktur und gesetzliche und steuerliche Anreize für die Nutzung umweltfreundlicher Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechnologien, ob in der City-Logistik oder im Fernverkehr. Im Masterplan Logistik 2025 fordert der Zentralverband Spedition & Logistik eine rasche Festsetzung der Abschreibungsdauer für Elektro-Lkw auf vier Jahre sowie ein mehrjähriges Programm zur Förderung beim Kauf von Elektro-Fahrzeugen. Ebenso rasch notwendig wäre der flächendeckende Ausbau eines Tankstellennetzes für alternative Treibstoffe wie Strom oder Wasserstoff.

„Wir haben in Österreich durch technische Kompetenz, Exportorientierung und eine leistungsfähige Wirtschaft Chancen, die wir durch eine aktive Strategie und Umsetzung gut nutzen können“, argumentiert Schachinger. ■



Zunehmendes Verkehrsaufkommen macht eine Reduktion der Umweltauswirkungen unumgänglich.

Max Schachinger
Leiter des Ressorts Green Logistics

MAGAZIN

LUFTFRACHT



UMSCHLAGZENTRUM

Pharma-Logistik-Center auf Wiener Flughafen

Auf dem Wiener Flughafen gibt es seit Ende 2018 ein Umschlagzentrum für temperatursensible Pharma-Produkte. Damit ging ein langjähriger Wunsch der heimischen Logistik-Branche in Erfüllung. Das Vienna Pharma Handling Center (VPHC) ist als Teil des Aircargo-Centers sowohl von der Straße als auch vom Vorfeld aus zugänglich. In der Halle befinden sich zwei voneinander getrennte Temperaturbereiche, ein 1.500 m² großer Bereich für die Abfertigung von Arzneiwaren bei 15 bis 25 Grad Celsius und weitere 153 m² für die Kühlung auf 2 bis 8 Grad Celsius. In der Anlage werden ausschließlich pharmazeutische Produkte umgeschlagen. Mit dem VPHC positioniert sich der Flughafen Wien als bedeutender Pharmahub in Mitteleuropa und ermöglicht so den raschen Transport von temperaturempfindlichen Arzneiwaren binnen eineinhalb Tagen in bis zu 23 Länder. Gerade in der Pharmabranche ist die exakte Einhaltung von bestimmten Temperaturen sowie die rasche Zurverfügungstellung von Medikamenten essenziell und eine große logistische Herausforderung. Dementsprechend hoch und restriktiv sind die Anforderungen an eine adäquate Abfertigung.

WETTBEWERB

Neue EU-Regeln für Fairness am Himmel

Die EU will zukünftig den Luftverkehrssektor mit einem neuen Mechanismus vor unfairem Wettbewerb mit Luftfahrtunternehmen aus Drittländern schützen. Im EU-Parlament hat man sich auf eine entsprechende Reform geeinigt, die entscheidend ist für einen Sektor, der zunehmend von globalem Wettbewerb geprägt ist und dem bislang ein wirksames Instrument fehlte, um gegen unfaire Geschäftspraktiken vorzugehen. Nach den neuen Bestimmungen gilt künftig sowohl bei umfassenden EU-Abkommen als auch bei bilateralen Luftverkehrsabkommen zwischen einzelnen EU-Staaten und Drittländern ein einheitliches Verfahren für die Einleitung von Untersuchungen und Entscheidungen über Abhilfemaßnahmen. Die Kommission erhält die Befugnis, Untersuchungen einzuleiten und über Abhilfemaßnahmen zu entscheiden, wenn eine wettbewerbsverzerrende Praxis einem EU-Luftfahrtunternehmen Schaden zugefügt hat oder eindeutig eine Schädigung droht.

ABSCHIED

Flughafen Innsbruck hat Frachtumschlag eingestellt

Ende Jänner dieses Jahres hat der Innsbrucker Flughafen die Abfertigung von Luftfracht eingestellt, nachdem sich in den vergangenen Jahren dieser Geschäftszweig negativ entwickelte und zuletzt nur noch 200 Kilogramm Fracht pro Tag angefallen sind. Die verladende Wirtschaft Tirols verschickt ihre Luftfracht vornehmlich über die Airports Wien, Zürich, Frankfurt/Main oder München, mit denen Innsbruck beim Handling preislich nicht mithalten kann.



Luftfracht befindet sich im **STEIGFLUG**

Güter mit dem Flugzeug zu transportieren, ist in der globalen Logistik nicht wegzudenken. Österreichs Flughäfen sind als Drehscheiben für den Frachtumschlag gut gerüstet.

Sensible Pharma-Produkte, Uhren, Geld, Juwelen, Blumen, High-Tech-Produkte oder Autos. Das alles findet sich im Frachtraum von Flugzeugen. Wenn wertvolle, zeitkritische Fracht schnell auf langen Distanzen zu befördern ist, ist das Flugzeug das geeignete Transportmittel. Damit die Fracht in die Luft kommt, braucht es am Boden leistungsfähige Flughäfen, die das Cargo-Handling professionell abwickeln. In Österreich sind es die Flughäfen Wien, Linz, Salzburg und Graz, auf denen Luftfracht umgeschlagen wird und unterflur in Passagierflugzeugen oder in Nurfrachtern, also exklusiven Frachtflugzeugen, geflogen wird.

Das Luftfrachtgeschäft auf den österreichischen Flughäfen hat sich im vergangenen Jahr unterschiedlich entwickelt. Gewinner waren die Flughäfen Wien und Graz, während Linz und Salzburg Volumina verloren. Auf dem Innsbrucker Flughafen wurde im Februar der Frachtumschlag eingestellt, weil keine ausreichende Nachfrage vorhanden war. Auf Österreichs größtem Flughafen, Wien Schwechat (VIE), entwickelte sich im vergangenen Jahr das Luftfrachtumschlagsgeschäft positiv: Es hat um beinahe drei Prozent auf 295.400 Tonnen zugelegt. Das Gros der Wiener Luftfracht mit mehr als 216.000 t (+4,4 %) wurde geflogen, die Road-Feeder-Services (RFS) waren mit rund 79.000 Tonnen knapp zwei Prozent rückläufig. Das Jahr 2018 stand in Wien im Zeichen der räumlichen Expansion im Frachtbereich: Wurde 2017 das neue Air Cargo Center Ost auf einer Fläche von 13.000 Quadratmetern in Betrieb genommen, so kam im Vorjahr das neue moderne Pharma-Logistik-Center dazu. Auf einer Fläche von 2.000 Quadratmetern befinden sich u.a. Kühllager für das Handling von Pharma-Produkten im Temperaturbereich zwischen 2 bis 8 bzw. 15 bis 27 Grad. Gearbeitet wird im neuen Pharma-Lager mit einem „Box-in-Box System“, mit dem sich unterschiedliche Temperaturbereiche si-

herstellen lassen. 1,8 Millionen Euro wurden in das neue Pharma-Center investiert. Sowohl Passage als auch Luftfracht entwickeln sich nach oben und bedingen den Bau einer dritten Start- und Landepiste. Aus der Sicht des Zentralverbandes darf der wirtschaftliche Erfolg des Wiener Flughafens nicht durch eine Einschränkung bei diesem wichtigen Projekt behindert werden. Daher der Appell an die politisch Verantwortlichen: Mit dem Bau der dritten Piste muss sofort nach deren Genehmigung begonnen werden. „Denn die dritte Piste auf dem Flughafen Wien ist die Voraussetzung für die Bewältigung des weiter steigenden Aircargo-Volumens“, betont Franz Braunsberger, Ressortleiter Luftfracht im Zentralverband Spedition & Logistik.

Weniger Fracht via Linz

Der Linzer Flughafen Hörsching spielt eine wichtige Rolle für die oberösterreichische Wirtschaft und blickt auf ein verhaltenes Jahr 2018 zurück. Bei den RFS (44.000 t) blieb das Aufkommen auf 2017er Niveau, bei den geflogenen Tonnen (8.300 t) gab es ein Minus von 19 Prozent. Der Grund: Die Frachtflugverbindung Ljubljana-Linz-Leipzig fiel weg und bedeutete den Wegfall der Transitfracht. Um als Regionalflughafen seinen Platz zu behaupten, sei es wichtig, auf Qualität, Flexibilität und Service zu setzen. Der Flughafen Linz ist übrigens der einzige Flughafen im europäischen Zentralraum, auf dem alle Arten von Huftieren importiert werden können. Auf dem Flughafen Graz-Thalerhof legte die Luftfracht im Vorjahr um beinahe zwei Prozent auf 19.200 t zu. Auf dem Flughafen Salzburg Airport W. A. Mozart ist Cargo eher ein Nischenprodukt, hat aber dennoch Profil; das Handling-Geschäft war um rund zehn Prozent auf 11.200 t rückläufig. Bei der geflogenen Fracht steht Salzburg in starker Konkurrenz mit Linz und München, aber auch mit Wien. ■



Die dritte Piste in Wien ist Voraussetzung für die Bewältigung des steigenden Aircargo-Volumens.

Franz Braunsberger
Leiter des Ressorts Luftfracht
Präsidiumsmitglied

MAGAZIN

» SEEFRACHT



ROUTING

„The Alliance“ legt in Hamburg an

Die globale Reederei-Kooperation „The Alliance“ legt mit ihren im Transatlantik-Dienst fahrenden Schiffen seit Beginn dieses Jahres im Hamburger Hafen an. Die vier für Hamburg neuen Liniendienste AL-1 bis AL-4 werden seit Jahresbeginn gemeinsam mit dem bereits bestehenden AL-5 Dienst am HHLA-Containerterminal in Altenwerder abgefertigt. In diesem Verbund fahren Containerschiffe von 3.200 bis 5.600 TEU der Reeder Hapag Lloyd, Yang Ming und One. Durch das neue Routing kommen schätzungsweise 500.000 TEU zusätzlich über die Hamburger Kai-Kanten. Für die Verloader, Spediteure und Operateure bringt die Umstellung auf Hamburg mit sich, dass sich die Laufzeit für Importe und Exporte aus den Märkten USA und Mexiko in das europäische Hinterland verkürzt. Mit der Reederei-Kooperation „The Alliance“ bietet Hamburg aktuell zehn Linienverkehre mit der nordamerikanischen Ostküste und dem Golf von Mexiko an. Neben sieben Containerdiensten werden ein kombinierter Dienst für Container und rollende Ladung sowie zwei Mehrzweckdienste abgefertigt. Letztere kommen vor allem für Projektladungen und konventionelle Stückgüter in Frage.

WACHSTUM

Triest profitiert vom steigenden Intermodal-Verkehr

Der Triester Marine Terminal TMT verzeichnete 2018 einen Zuwachs im Intermodal-Verkehr. So ist die Ab-



fertigung der Intermodal-Züge im Bereich des Terminals Molo VII um 50 Prozent auf mehr als 3.000 Züge gestiegen. Begründet wird das Wachstum mit deutlich mehr Zügen von und in die Hinterlandmärkte Österreich, Tschechien, Slowakei und ganz besonders Ungarn. Das Wachstum spiegelt sich auch im seeseitigen Containerumschlag, der 2018 um 15 Prozent auf 626.000 TEU stieg. Entscheidend dafür sind die größeren, bis zu 14.000 TEU großen Schiffe der Reederei-Allianzen 2M und Ocean Alliance.

WELTHANDEL

Containerschifffahrt prägt Globalisierung

Kaum etwas beflügelt die Globalisierung so sehr wie die Container-Hochseeschifffahrt. Der Siegeszug des Containers begann im Jahr 1968, als das erste Containerschiff aus Amerika



Container nach Europa brachte. Seither ist die Box in der globalen Logistik nicht mehr wegzudenken. Mit rund 40.000 Handelsschiffen werden heute etwa 90 Prozent des weltweiten Warentransports abgewickelt. Auch etwa 90 Prozent des EU-Außenhandels und über 40 Prozent des EU-Binnenhandels erfolgen auf dem Seeweg. Weltweit betrachtet liegt bei etwa einem Drittel der Schiffsbewegungen der Ziel- oder Abfahrtschiffen in der EU. Der Anteil der Containerschiffe im gesamten weltweiten Flottenbestand liegt bei 5.100 Schiffen.



HAFEN KOPER – Österreichs Tor zur Welt

Der Adriahafen Koper spielt für den österreichischen Außenhandel eine wichtige Rolle.

Im Hafen Koper, dem für Österreich wichtigsten Hafentor zur weiten Welt, stehen die Zeichen auf Expansion. Im vergangenen Jahr kamen 24 Mio. t über die Kaikanten, um drei Prozent mehr als im Jahr zuvor. Das Containergeschäft zog um acht Prozent auf 988.500 TEU an. Diese Bilanz kann sich sehen lassen und „wir sind sehr zufrieden“, betont Miha Kalcic, Market Manager des Hafens in Österreich. In der Gunst der österreichischen verladenden Wirtschaft, aber auch der Logistikbranche liegt Koper im Vergleich zu anderen Häfen an Europas Küsten seit Jahren prominent auf Platz eins. 7,1 Mio. Tonnen Cargo und 225.000 Container wurden im Vorjahr via Koper für den österreichischen Markt umgeschlagen.

Koper liegt an der Adria und das bedeutet, dass Fracht beispielsweise aus Fernost fünf bis sieben Tage früher in den Hafen kommt, weil der Seeweg für die Schiffe um 2.000 Seemeilen kürzer ist als wenn sie um Europa herum zu einem nordeuropäischen Hafen fahren müssen. Das bedeutet aber auch, dass die Ladung die wichtigen Wirtschaftszentren in Österreich innerhalb von 24 Stunden erreicht. Ausgezeichnete Hinterlandverbindungen auf Schiene und Straße nicht nur nach Österreich, son-

dern auch in Richtung Polen, Slowakei, Ungarn, Tschechien und Deutschland machen das möglich. Beim Modal-Split im Hinterlandverkehr hält die Bahn einen Anteil von 59 Prozent. Seit kurzem gibt es eine neue Zugverbindung vom Hafen Enns via Salzburg nach Koper. Der Hafen ist zudem an das europaweit verzweigte Netz an leistungsfähigen Intermodal-Verbindungen eingebunden. Diese Vorteile bringen dem Verloader Zeit- und Kostenvorteile und haben den Hafen zu dem gemacht, was er heute ist: Ein Universalhafen mit einem klaren Bekenntnis zur weiteren Expansion, wie Kalcic betont.

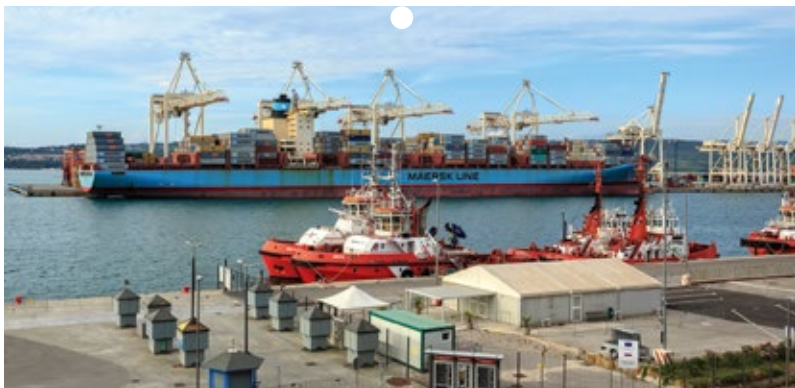
Mehr Kai und weitere Einfahrt

In diesem Jahr begannen im Containerterminal die Arbeiten für die Verlängerung des Kais um 100 Meter. Derzeit liegt die Containerkapazität bei einer Mio. TEU pro Jahr, durch die Verlängerung erhöht sich der Platz auf bis zu 1,5 Mio. TEU im Jahr. Mit der Verlängerung stehen dann vier Super-Panamax Kräne für das Handling von 20.000 TEU-Schiffen sowie 4 Post-Panamax-Kräne für 14.000 TEU-Schiffe zur Verfügung. „Wenn die erste Ausbaustufe abgeschlossen ist können wir zwei Schiffe gleichzeitig am Terminal abfertigen“, so Kalcic. Auf einem Areal von 240 ha erstreckt sich derzeit der gesamte Hafen, bei Bedarf kann bis zu 420 ha erweitert werden.

Im April dieses Jahr eröffnet wurde ein zweiter Hafeneinfahrtsbereich. Ein dritter ist in Richtung des Containerterminals geplant. Die Investitionen bewegen sich in beachtlichen Dimensionen: Von 2015 bis 2021 werden 300 Mio. Euro in den Hafen investiert. Davon entfallen 235 Mio. Euro auf den Containerterminal, 40 Mio. Euro für einen neuen Auto-Terminal, 15 Mio. Euro für den General Cargo-Bereich und 12 Mio. in den Flüssiggutterminal.

Koper ist nach Barcelona der zweitgrößte Autohafen im Mittelmeer und der achtgrößte in Europa. Koper kann auf „direct calls“ der Allianz „2M“ verweisen, sprich die Reeder Maersk und MSC kommen aus Fernost mit ihren Schiffen direkt nach Koper. Die zweite Allianz „Ocean Alliance“ kommt mit bis zu 7.000 TEU-Schiffen nach Koper. Beide Anläufe gibt es einmal pro Woche. ■

Hafen Koper: Mit 7,1 Millionen Tonnen Österreichs mengenmäßig wichtigster Umschlagplatz.



SPEDITEURE wollen frei wählen können

So bitte nicht: Logistiker und verladende Wirtschaft stemmen sich gegen eine Verlängerung der Sonder-Wettbewerbsregeln in der weltweiten Handelsschifffahrt.

Die weltweite Speditionswirtschaft sowie weitere in die Logistik involvierte Akteure und Interessensverbände der verladenden Wirtschaft fordern die EU-Wettbewerbsbehörden auf, die Ausnahmen vom Wettbewerbsrecht für die Reedereien auszusetzen. Zehn Interessensverbände, darunter auch der europäische Speditionsverband Clecat – dem auch der Zentralverband Spedition & Logistik angehört – haben sich in aller Deutlichkeit gegen eine Verlängerung der Sonder-Wettbewerbsregeln für die Reedereien ausgesprochen. Diese erlauben Kooperationen der Reedereien, um Kapazitäten besser auszulasten.

Bedenken in Brüssel deponiert

Die EU-Kommission hatte eine Befragung über die so genannte Gruppenfreistellungsverordnung initiiert und Interessensvertretungen eingeladen, ihre Meinung über die „Block Exemption Regulation“ (BER), sprich über die seit 2009 geltenden Sonderregeln, zu äußern. Dieser Einladung sind zehn Verbände gefolgt und haben in Brüssel ihre Bedenken gegen eine Verlängerung deponiert. Alle sind sich darin einig, dass es die Marktentwicklung in den vergangenen fünf Jahren in der weltweiten Handelsschifffahrt rechtfertigt, die geltenden Ausnahmeregelungen kritisch auf den Prüfstand zu stellen. „Seit zehn Jahren werden diese Sonderregelungen sowohl von Logistikern als auch von der verladenden Wirtschaft rund um den Globus kritisch beobachtet und heute als nicht mehr zeitgemäß wahrgenommen“, erklärt Alexan-



„**Seit sich die Reeder zu Allianzen zusammenschließen, entsteht eine Wettbewerbsverzerrung.**“

Alexander Winter
Leiter des Ressorts Seefracht
Präsidiumsmitglied

der Winter, Leiter des Ressorts Seefracht im Zentralverband Spedition & Logistik.

Allianzen auf Kosten der Kunden

Die Verbände halten die Sonderregeln für obsolet, weil die meisten Reedereien sich zu Allianzen zusammengeschlossen haben und die Konzentration in der Schifffahrt im Widerspruch zum freien Spiel des Marktes steht. Sowohl die Verkehrswirtschaft als auch Handel und Industrie plädieren gerade in der Containerschifffahrt für ein breites, frei wählbares Angebot an Schiffsraum.

Zwei der Hauptargumente für die Einführung der Sonderregeln vor zehn Jahren treffen nach Meinung der Verbände heute nicht mehr zu, nämlich, dass mit ihnen Service und Produktivität in der Schifffahrt steigen würden. „Das ist nicht passiert“, sagt Alexander Winter, „sondern das Gegenteil ist schlagend geworden: Seit sich die Reeder zu Allianzen zusammenschließen, entsteht – zum Nachteil der Reedereikunden – eine Wettbewerbsverzerrung.“

Wenn schon solche Allianzen geschmiedet werden, dann müssten deren Vorteile schließlich auch den Kunden der Reeder zugutekommen, lautet der Tenor.

Begründet wird die Kritik mit einem Bericht des Internationalen Transportforums (ITF) im Rahmen der OECD, wonach der Effekt von Reederei-Allianzen in der Containerschifffahrt insgesamt negativ gesehen wird. Die Verbände hoffen jetzt, dass die EU-Kommission die kritischen Rückmeldungen in ihrer Entscheidung, ob die Sonderregelung wirklich verlängert werden soll, berücksichtigt. ■



SCHIFFFAHRT kommt in stürmische Gewässer

Schleppender Welthandel, strengere Emissionsnormen, Überkapazitäten und steigende Treibstoffpreise sorgen in der globalen Schifffahrt für raue See.

Die globale Handelsschifffahrt befindet sich im Umbruch. Die Gründe dafür sind vielfältig und reichen vom abflauenden Welthandel über neue strenge Emissionsnormen für Schiffe bis zu Überkapazitäten und steigenden Energiepreisen. Die internationale Schifffahrtsorganisation IMO hatte 2016 beschlossen, den maximalen Grenzwert für Schwefel im Treibstoff ab 2020 weltweit auf 0,5 Prozent zu senken. Ab Anfang 2020 gelten die neuen Schwefelwerte – und das bedingt große Umrüstungen auf den Schiffen. Bislang durften die Schiffe auf hoher See Schweröl mit einem Grenzwert von 3,5 Prozent Schwefel verfeuern. In besonders schützenswerten Gebieten wie der Nord- und Ostsee darf der Treibstoff schon seit Langem nicht mehr als 0,1 Prozent Schwefel enthalten. Die Verschärfung der Grenzwerte ist gut für die Umwelt, hat aber massive Auswirkungen auf die internationale Schifffahrt.

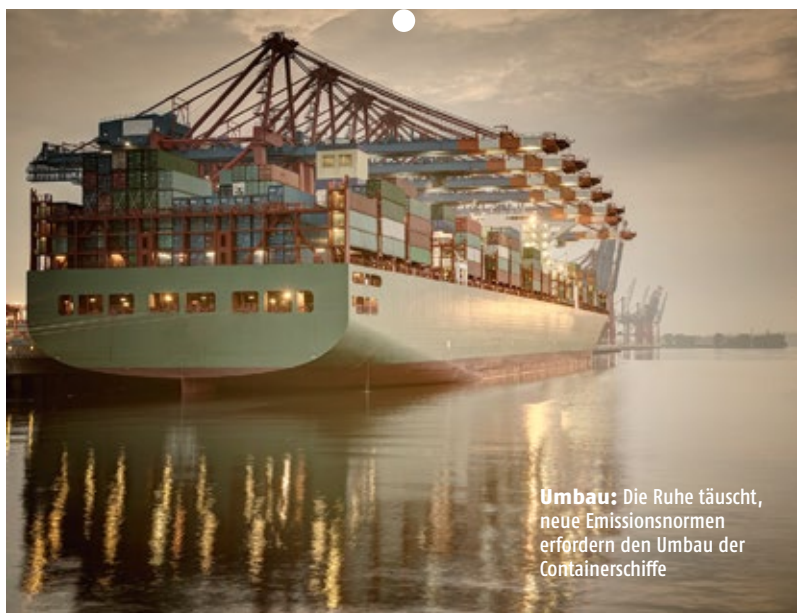
Von der Umrüstung auf die neuen strengen Emissionsnormen sind weltweit an die 70.000 Schiffe betroffen, die künftig kein Schweröl mehr bunkern, sprich tanken dürfen. Darunter befinden sich mehr als 5.000 Containerschiffe, die Verbrauchs- und Industriegüter zwischen den Kontinenten transportieren und aus der globalen Logistik nicht wegzudenken sind.

Erdgas, Diesel oder Scrubber?

Die Reeder haben drei Optionen für die Umrüstung: Sie wechseln von Schweröl auf Schiffsdiesel, bauen in die Schiffe eine Reinigungsanlage ein – einen sogenannten Scrubber – oder sie rüsten das gesamte Schiff auf verflüssigtes Erdgas LNG als Treibstoff um. Der Wechsel auf Schiffsdiesel ist am einfachsten und wird zunächst einmal auf mehr als 90 Prozent der Schiffe umgesetzt. Die französische Reederei CMA CGM hat erst kürzlich zehn 15.000-TEU-Schiffe in Auftrag gegeben, wovon die Hälfte mit LNG-Antrieb ausgestattet sein wird. Damit ist diese Reederei nach eigenen Angaben die erste weltweit, die in LNG angetriebene Containerschiffe investiert.

Mit jedem Umstieg verbunden ist allerdings das Risiko der Preisentwicklung: Die Nachfrage nach Schiffsdiesel zeigt schon steigende Tendenz und es lässt sich nicht vorhersagen, wie die Verfügbarkeit und der Preis sich ab 2020 entwickeln werden. Gerechnet wird mit Mehrkosten von 150 bis 250 US-Dollar pro Tonne im Vergleich zum Schweröl.

Fazit: Auf die Reeder kommen zusätzliche Kosten von 60 Milliarden US-Dollar zu. Das wiederum verteuert den Transport eines Containers, weshalb aus Reederei-Kreisen bereits verlautet, dass die Frachtraten pro Container beispielsweise auf der Route von Fernost nach Europa um 200 bis 250 US-Dollar steigen werden. Doch der Konsument wird es kaum merken, weil die Transportkosten heute



Umbau: Die Ruhe täuscht, neue Emissionsnormen erfordern den Umbau der Containerschiffe

nur einen sehr geringen Teil des Verkaufspreises ausmachen.

Umrüstung reduziert Kapazitäten

Die technisch fortschrittlichste und am wenigsten umweltschädliche, aber auch teuerste Lösung ist der Schiffsantrieb mit verflüssigtem Erdgas LNG. Die Umrüstung eines großen Containerschiffs kostet um die 25 Millionen Dollar, und das Schiff verliert dabei 400 Containerstellplätze. In der Containerschiffahrt könnte es in diesem Jahr zu einem interessanten Nebeneffekt kommen: Weil einige Schiffe umgerüstet werden und zeitweise nicht fahren, wird das Angebot an Schiffsraum knapper. Das könnte sich bei einer wachsenden Nachfrage als ein „warmer Regen“ für die gebeutelte Branche erweisen und die Frachtraten und damit die Einnahmen in die Höhe treiben.

Wirtschaftlich unwägbar für die Schifffahrt ist die Entwicklung im Handelskrieg zwischen den USA und China. Die zwischen diesen beiden Wirtschaftsmächten herrschende Spannung hat im Vorjahr ein stark steigendes Transportvolumen be-

wirkt, weil Unternehmen rund um den Globus Aufträge vorgezogen haben, um den zu erwartenden Zöllen zuvorzukommen. Das könnte dazu führen, dass in diesem Jahr die Auslastung und Nachfrage nach Schiffskapazitäten sinken wird.

„Irrationaler Preiswettbewerb“

Analysten sehen in der globalen Schifffahrt als Hauptrisiko das „irrationale Verhalten im Preiswettbewerb“. Der Londoner Schiffsmakler Braemar ACM schätzt, dass die Nachfrage nach Containerschiffen in den nächsten vier Jahren zwischen zwei bis drei Prozent pro Jahr steigt, während die Flotten mit einer jährlichen Rate von fünf Prozent wachsen werden. Etwa ein Drittel der zusätzlichen Tonnage werden extrem große Kähne ausmachen, die bis zu 22.000 Container befördern können. Mehr Boxen auf die Schiffe zu bringen, soll die Kosten drücken und die Margen erhöhen, so die Rechnung der Reeder. Doch diese Rechnung droht, nicht aufzugehen. Denn die volle Auslastung solcher Riesen-Schiffe bei tendenziell sinkendem Transportvolumen zu erreichen, ist ein echter Balanceakt. ■

„
Analysten sehen als Hauptrisiko für die Schifffahrt das irrationale Verhalten im Preiswettbewerb.



SIE BEWEGEN, *wir versichern*

Sicher aus Tradition

Seit dem Gründungsjahr 1947 ist das Versicherungsbüro Dr. Ignaz FIALA GmbH ein traditionsreicher und erfahrener Partner der Spediteure und Frachtführer in der Verkehrswirtschaft und schon seit damals steht unser Versicherungsbüro den Spediteuren und Frachtführern als kompetenter Partner „in guten wie in schlechten Zeiten“ stets zur Seite.

Sicher durch Stärke

Durch unsere langjährige Marktpräsenz sind wir seit Jahren weiter der Marktführer und Experte im Bereich Speditions- und Frachtführerhaftungsversicherungen. Unser Versicherungsbüro ist als Mitversicherungsgemeinschaft (Pool) der größten österreichischen Versicherungsgesellschaften und damit österreichischer Risikoträger und der Garant im Schadenfall.



Sicher im Transportwesen

Das Versicherungsbüro Dr. Ignaz FIALA GmbH ist das Kompetenzzentrum für Speditions-, Logistik-, Fracht- und Transportunternehmen sowie für deren betreuende Versicherungsberater und Makler. Wir bieten eine breite Palette an speziell für die Transportbranche unverzichtbaren Produkten, welche ständig geprüft und erweitert werden.

Sicherer Partner

Unser Team besteht aus erfahrenen und zuverlässigen Experten mit einem internationalen Netzwerk von Fachanwälten und Sachverständigen und stehen unseren Kunden mit Know-how stets zur Seite. Aufbauend auf unsere langjährige Tradition wollen wir auch Ihnen gerne unser Know-how hinsichtlich einer professionellen bedarfsgerechten und maßgeschneiderten Versicherungslösungen anbieten.

sicher aus Überzeugung
Ein Vergleich mit Vorteilen



Wurmbrasse 42/2, A-1120 Wien
T: +43 (1) 533 68 17-0, M: office@fiala.at



ROTTERDAM ist Europas größtes Hafentor zur Welt

Mit einer Erweiterung des Hafens und guten Bahnverbindungen will Rotterdam seine starke Stellung weiter ausbauen.



Big Player: 469 Millionen Tonnen Güter wurden 2018 in Rotterdam umgeschlagen.

Der Hafen Rotterdam ist einer der größten Seehäfen der Welt und der mit Abstand größte Tiefwasserhafen Europas. In dem im Rhein-Maas-Delta an der Rheinmündung gelegene Hafen wurden im Vorjahr 469 Mio. Tonnen Güter umgeschlagen. Rotterdam ist ein Universalhafen, in dem nicht nur Güter umgeschlagen, sondern häufig auch gleich industriell verarbeitet werden. Das Hafengebiet reicht knapp 40 Kilometer von der Rotterdamer Innenstadt bis an den Hoek von Holland und nimmt etwa 100 km² Fläche ein.

Im Hafen und in den dort angesiedelten Unternehmen haben mehr als 320.000 Menschen einen Arbeitsplatz. Damit ist der Hafen der größte Arbeitgeber der Niederlande und steuert rund sieben Prozent zum niederländischen Bruttoinlandsprodukt bei. 29.475 Seeschiffe wurden 2018 abgefertigt, dazu kamen noch 120.000 Binnenschiffe, die neben der Bahn und dem Lkw die Güter auf den Binnenwasserstraßen in das Hinterland transportierten.

Rund 3,6 Mio. Tonnen Fracht für und aus Österreich werden jährlich via Rotterdam umgeschlagen. Damit rangiert dieses Überseehafentor im Vergleich zu anderen Häfen wie beispielsweise Hamburg, Bremerhaven oder Antwerpen auf Platz zwei in der Gunst der österreichischen Export- und Importwirtschaft. Zwischen Österreich und Rotterdam gibt es verschiedene Zugsysteme, mit denen die Ladungen in den Hafen bzw. von dort nach Österreich gebracht werden. Österreich ist für Rotterdam ein zunehmend wichtiger Hinterlandmarkt, auf den die niederländische Regierung mit einer neu gestarteten Initiative ihr besonderes Auge wirft. Durch den Bau den neuen Hafenteils Maasvlakte II haben sich die Hafenskapazitäten um 30 Prozent erhöht, die nun ausgelastet werden wollen. Daher bemüht man sich gemeinsam mit Bahn-Operateuren mit neuen Zugangeboten mehr österreichische Ladung nach Rotterdam zu bringen bzw. vice versa zu routen.

14 Millionen Container

Der Container spielt heute in der maritimen Logistik eine herausragende Rolle und in Rotterdam wurden im Vorjahr mehr als 14 Mio. Container (TEU) verladen und gelöscht. Das Containergeschäft macht rund 30 Prozent des Volumens aus, 46 Prozent entfallen auf flüssige Massengüter, 17 Prozent auf trockene Massengüter und sieben Prozent auf Breakbulk-Ladung. In Rotterdam können die größten Containerschiffe der Welt festmachen, wurde speziell für diese die Maasvlakte II als neues Hafengebiet und Industriegebiet entwickelt. Dieser neue Hafengebiet wurde der Nordsee abgerungen, sprich er wurde künstlich geschaffen, in dem in das offene Meer hinaus gebaut wurde, um neue Flächen zu schaffen. Die Kosten für dieses ehrgeizige Ausbauprojekt beliefen sich auf rund drei Milliarden Euro.

Um die vielen Container möglichst rasch in das Hinterland zu bringen, braucht es eine leistungsfähige Bahn-, Schiff- und Straßeninfrastruktur. Von Rotterdam gibt es eine eigene Güterbahnstrecke, die sogenannte Betuwe-Route vom Hafen bis zur deutschen Grenze und mit weiterer Anbindung an das deutsche Bahnnetz. ■



Breites Netzwerk für Bahndienstleistungen in Mittel- und Osteuropa



Mehr als 23.000 Ankünfte/ Abfahrten jährlich



Modal Split:
59 % Schiene
41 % Straße



365/7

Täglich Container-Ganzzugleistungen mit Logistik- und Industriezentren in Österreich



OnTrack

Rail Logistics Optimisation

Rotterdam is the port of choice for cargo flowing to and from Europe. Rail transport is a vital component of our extensive network of hinterland connections. It is a reliable and cost effective modality that puts nearby distribution centres and other destinations within reach. It has the added benefit of having a modest carbon footprint.

In a perfect rail chain, all parties would have access to the same accurate real-time information: such as capacity, scheduling and status information. This is currently not the case. OnTrack (formerly known as HaROLD) provides insight in the expected time of arrival (ETA) and terminal handling of trains by providing a shared view of accurate rail and cargo information across the entire chain.

What are key benefits of OnTrack?

- **OnTrack increases efficiency**
Offering all users the same accurate information greatly reduces miscommunications, slack and terminal stay.
- **OnTrack benefits the entire rail chain**
Sharing information helps all rail operators, traction providers, deep sea and inland terminals make better operational decisions.
- **OnTrack provides valuable insights**
Combining the most accurate information available from different sources provides valuable insights into the reliability and performance of the rail network and help utilise all available capacity, personnel and assets much more effectively.

MAGAZIN

» KEP



STADT HUBS

Neue Ansätze für die KEP-Logistik in Wien

Die Wiener Stadtverwaltung hat die Steuerung der Logistik als besonders wichtiges Thema erkannt und zeigt sich aufgeschlossen für die Entwicklung innovativer Lösungsansätze, wie sie etwa im thinkport Vienna, einer Denkfabrik von Wiener Hafen, Stadt Wien und Universität für Bodenkultur, entwickelt werden. So werden in definierten Zielgebieten innerhalb der Stadt Hubs geschaffen, von wo aus die Zustellung zu den Empfängern beispielsweise mit Lastenrädern oder umweltfreundlichen Elektro-Fahrzeugen erfolgt. Interessierte Unternehmen können sich im thinkport mit ihren Ideen einklinken und werden in Fragen wie potenzielle Förderungen, Vernetzung mit Partnern, Institutionen und anderen Akteuren unterstützt. Neue Lösungsansätze nennen sich beispielsweise Güterhof, Hafenbrücke, Cargo-Parkhaus, Inner-City-Hub, Paketraum, digitale Zustelladresse oder digitaler Führerschein. Das Unternehmen Rocknrolla in Klosterneuburg beispielsweise hat zwei E-Lastenfahräder entwickelt, mit denen KEP-Sendungen bis zu 230 Kilogramm im Stadtgebiet transportiert werden können.

MICRO HUB

„Hubert“ bringt Pakete vom Wiener Hafen in die Innenstadt

Im Wiener Hafen wurde ein Micro-Hub eingerichtet, in dem seit März dieses Jahres Pakete für Empfänger in der Wiener City gebündelt und mit einem umweltfreundlichen Fahrzeug



zugestellt werden. Dieser neue Service nennt sich „Hubert“, wird unter der Regie des Wiener Hafens gemanagt und richtet sich primär an B2B-Empfänger in der Wiener Innenstadt. Der Sinn der Sache: Es sollen weniger Lkw einzeln in die City fahren, um Pakete zuzustellen. Die für Geschäfte in der Innenstadt bestimmten Sendungen kommen zuerst in den Wiener Hafen und werden von Hubert gebündelt ausgeliefert, was die Umwelt entlastet und die Zahl der Zustellfahrzeuge in der Innenstadt reduziert.

UMWELT

KEP-Logistiker fokussieren alternative Antriebstechnologien

Die Luftreinhaltung in Städten ist für die KEP-Logistiker ein wichtiges Anliegen. Mit Lösungen in den Bereichen alternative Antriebstechnologien und innovative Zustellkonzepte – darunter die Zustellung mit Elektrofahrzeugen sowie E-Lastenfahrern – fördern sie kontinuierlich eine nachhaltige Stadtlogistik.

Damit die steigende Nachfrage in der KEP-Logistik auch künftig zuverlässig bedient werden kann, steigern KEP-Dienste mit digitalen Innovationen und automatisierten Prozessen ihre Effizienz entlang der gesamten Logistikkette.

Eine große Rolle werden in Zukunft autonome fahrende Zustellfahrzeuge spielen: Sie werden in urbanen Ballungsräumen den Zusteller von Routinetätigkeiten entlasten und die Effizienz steigern, damit er sich ausschließlich der Kundenbelieferung widmen kann. In Kombination mit Tourenplanungssoftware können autonome Fahrzeuge optimale Zustellrouten fahren, was zu verkehrlicher Entlastung und zu Emissionsminderungen führen kann.

KEP-Dienstleistungen RASCH LIBERALISIEREN

Einkufen in der virtuellen Welt wird für viele Österreicher immer attraktiver. Das fordert die KEP-Branche heraus, weil mehr Pakete zu transportieren sind. Konsumenten haben aber keinen Einfluss auf die Wahl des KEP-Dienstleisters.

Die Entwicklung des Paketvolumens gilt als zuverlässiger Indikator für die Entwicklung des gesamten E-Commerce-Geschäfts: 228 Millionen Pakete wurden 2018 in den Geschäftsfeldern B2B (Geschäftskundensegment) sowie B2C und C2C (Internet-Händler an Konsumenten bzw. von privat zu privat) verschickt. Das entspricht gegenüber dem Jahr zuvor einem Zuwachs von 19 Millionen Paketen. Während der B2B-Sektor um knapp mehr als zwei Prozent zulegte, hob der B2C- und C2C-Sektor um 15 Prozent ab. Rein rechnerisch kamen im Vorjahr auf jeden Bürger dieses Landes 15 Pakete, die von den verschiedenen Kurrier-, Express- und Paketlogistikunternehmen (KEP-Dienstleister) transportiert wurden. Die Österreicher haben im Vorjahr Waren im Wert von mehr als sieben Milliarden Euro virtuell eingekauft. Das belegt, welche Leistungsbereitschaft seitens der KEP-Dienstleister nötig ist, damit jedes Paket wunschgerecht eintrifft. Weil es hierzulande keine

so global operierenden Akteure gibt, werden 57 Prozent aller online gekauften Produkte bei ausländischen Internet-Händlern eingekauft.

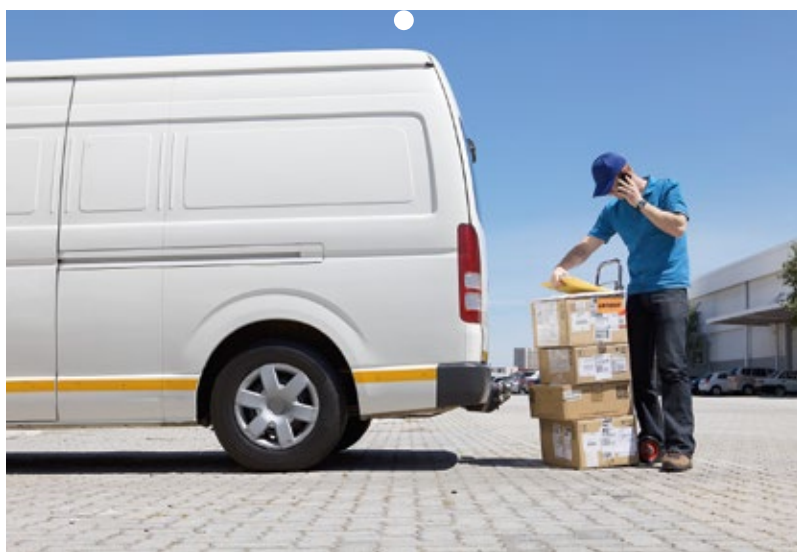
Mehr Teillieferungen

Für den Zuwachs im B2C- und C2C-Markt war unter anderem die steigende Zahl von Teillieferungen verantwortlich. Um die Logistikkosten zu optimieren, straffen Online-Händler ihre Lagerkapazitäten. Weniger gängige Artikel werden just in time vom Lieferanten geordert oder von anderen Logistikzentren verschickt. Mitunter bieten die Internet-Händler ihren Kunden an, die Lieferung zu teilen; verfügbare Produkte werden sofort versandt und der Rest wird nachgeliefert.

Die Kundenerwartungen möglichst optimal zu erfüllen, ist der Anspruch der im KEP-Segment tätigen Dienstleister. Die Empfänger der Waren haben allerdings nicht die Möglichkeit, den KEP-Dienstleister selbst zu wählen, die Auswahl trifft in der Regel der Versender.

Der Zentralverband Spedition & Logistik fordert daher eine zügige Umsetzung einer echten Liberalisierung des Marktes. Die geplante EU-Gesetzgebung für grenzüberschreitende Paket-Dienstleistungen muss den Konsumenten die freie Wahl des KEP-Dienstleisters ermöglichen, fordert der Zentralverband in seinem Masterplan Logistik 2025. Online-Händler bieten oft preisgünstige Waren an und holen sich ihre Marge über Transportpreisaufschläge. Die tatsächlich wesentlich geringeren Transportpreise erwirken sie über Rahmentransportvereinbarungen mit KEP-Dienstleistern, die ohne dieses keine Aufträge bekommen würden. Daher der Appell an die politisch Verantwortlichen: Eine konsequente Liberalisierung muss zu Kostentransparenz und fairen Preisen führen und zudem die Reputation der KEP-Dienstleister schützen. ■

Keine Wahl: Die Auswahl des KEP-Dienstleisters bleibt derzeit den Versendern überlassen.



KEP-Dienstleister spielen im **E-COMMERCE** wichtige Rolle

Der Online-Handel fordert die KEP-Dienstleister heraus. Immer mehr Pakete gilt es zu transportieren und die Branche fragt sich: Wie geht es weiter?

Das vorige Jahr hat den KEP-Dienstleistern wieder ein ansehnliches Paketmengenwachstum beschert. Grund ist der boomende E-Commerce-Sektor. Laut einer Studie des Consultants Kreuzer, Fischer und Partner wurden im Vorjahr 228 Millionen Pakete befördert, um neun Prozent mehr als im Jahr zuvor. Trotz massiver Investitionen in den Ausbau der Netzwerke stellt sich nun für die Branche die Frage: Wie soll es weitergehen? Zum Problem der sinkenden Tarife – Österreich und Deutschland haben im europäischen Vergleich die niedrigsten Schnittpreise pro Paket – wird ein weiteres Problem schlagend: „Es wird für die KEP-Dienstleister immer schwieriger, Personal, insbesondere Fahrer, zu rekrutieren“, stellt Rainer Schwarz, Leiter des Ressorts KEP im Zentralverband Spedition & Logistik fest. In Deutschland war dieses Thema im Vorjahr bereits in den Schlagzeilen, „jetzt ist das Thema auch in Österreich mit etwas Verspätung angekommen“, so Schwarz.

Zahlreiche Maßnahmen wurden bereits von den Unternehmen gesetzt. Trotzdem ist es notwendig, auch über andere Fragestellungen nachzudenken, will man das steigende Paketvolumen weiter mit gutem Service bewältigen. Da wäre für Schwarz beispielsweise die Frage, wie die letzte Meile gemanagt werden soll. Befragungen über das Kaufverhalten im E-Shopper-Bereich zeigen, dass in Österreich fast 90 Prozent der Empfänger die Zustellung an die Wohnadresse bevorzugen und damit die für KEP-Dienstleister aufwendigste und teuerste Zustelloption wählen. Hier müsse man neue Standards setzen, ist Schwarz überzeugt. In Frankreich, Norwegen oder Dänemark beispielsweise



Es wird für KEP-Dienstleister immer schwieriger, Personal, vor allem Fahrer, zu rekrutieren.

Rainer Schwarz
Leiter des Ressorts KEP

werden die Pakete schon zu 40 Prozent an Paketshops zugestellt und in den Baltischen Staaten ist die Paket-Box die präferierte Zustelloption.

Lieferung gegen Aufpreis

Die Diskussion über die Gestaltung der letzten Meile hat in Deutschland bereits begonnen. Einige Paketdienste haben angekündigt, dass man künftig nur gegen Aufpreis an die Haustüre liefern will. Eine Zustellung am Paketshop oder in eine Paket-Box soll der Regelfall werden. Für Schwarz drängt sich eine weitere Frage auf: Wie wird die KEP-Branche in Zukunft aussehen? Zwei Entwicklungen zeichnen sich ab: Entweder gibt es eine weitere Konzentration am Markt oder die Online-Riesen bauen ihre Logistik-Aktivitäten weiter aus. Fazit: „Wer Kunde war, wird zum großen Konkurrenten. Schon jetzt müssen KEP-Unternehmen diese schwierige Kundenbeziehung meistern.“

Wichtig ist auch das Entstehen von Anbietern, die sich auf die letzte Meile konzentrieren. Für jeden KEP-Dienstleister ist die letzte Meile die wichtigste Schnittstelle zum Kunden und Visitenkarte für Qualität und Service. Schwarz: „Anderen Anbietern die letzte Meile zu überlassen, reduziert die Paketlogistik auf den reinen Transport und hier ist der Dienstleister jederzeit austauschbar.“ Der Preis wird dann zum wichtigsten Kriterium. Trotzdem gibt es keinen Grund, die Rolle der KEP-Dienstleister pessimistisch zu betrachten. Innovationen sowie die Fähigkeit, sich schnell auf geänderte Rahmenbedingungen einzustellen, haben gezeigt, dass die genannten Herausforderungen gut bewältigt werden können. ■

MAGAZIN

» GEFÄHRGUT



STRASSE & SCHIENE

Änderungen und Neuerungen im Gefahrgutrecht 2019

Zu Beginn 2019 sind einige Änderungen beim Gefahrgutrecht ADR in Kraft getreten. Die Anwendung der neuen Vorschriften für den Landverkehr (Straße, Schiene, Binnenwasserstraße) ist ab diesem Zeitpunkt sowohl für innerstaatliche als auch internationale Gefahrguttransporte möglich. Während der allgemeinen Übergangsvorschrift bis 30. Juni 2019 können auch noch die Vorschriften des ADR 2017 angewendet werden. Beförderer können künftig bei der Sichtprüfung auf die Angaben im Container-/Fahrzeugpackzertifikat vertrauen. Im Beförderungspapier darf nur mehr die am besten geeignete Benennung der UN-Nummer verwendet werden. Die neuen Vorschriften basieren auf der Weiterentwicklung der UN-Modellvorschriften für den Transport gefährlicher Güter, des UN-Handbuchs für den Transport gefährlicher Güter sowie des UN-Handbuchs „Tests und Kriterien“ für die Klassifizierung des global harmonisierten Systems der Klassifizierung und Kennzeichnung von Chemikalien (GHS).

LUFTFRACHT

Papierlose Abfertigung von Gefahrgutsendungen nach eDGD-Standard

Gefahrgüter per Luftfracht abzufertigen, verlangt Know-how und die richtige Vorgehensweise. eDGD ist der digitale Ansatz für die Gefahrgutdeklaration (DGD) der IATA. Es handelt sich um einen bedeutenden Schritt in Richtung papierlose Luftfracht und ermöglicht Verladern, Spediteuren und Airlines die Abwicklung von Gefahrguttransporten ohne Papierdokumentation. Gemeinsam mit Lufthansa Cargo, Air France, Swiss WorldCargo und Cargologic wurde unter Koordination der IATA der eDGD-Standard erarbeitet und abgestimmt. Das Projekt ging Ende 2018 als Pilotprojekt in Frankfurt, Paris und Zürich an den Start. In Frankfurt hat Plattformbetreiber Dakosy in enger Zusammenarbeit mit Lufthansa Cargo eine eDGD-Plattform namens „Infr8-eDGD“ realisiert, die als Kooperationsplattform für Verlader und Spediteure dient. Sie bildet die Basis für den von Lufthansa Cargo unterstützten eDGD-Prozess. eDGD basiert auf einem modernen Ansatz für Data Sharing unter Einsatz sogenannter Community-Plattformen für die Supply Chain und steht in Einklang mit den aktuellen Gefahrgutvorschriften der IATA. eDGD fördert die Zusammenarbeit zwischen allen Beteiligten innerhalb der Lieferkette mit höherer Transparenz und besserer Nachverfolgbarkeit. Klar strukturierte Datenverwaltung und eine verbesserte Datenqualität entlang der Lieferkette für Gefahrgüter werden für mehr Prozesseffizienz sorgen und sowohl Fehler als auch Verzögerungen reduzieren.

SEIDENSTRASSE

Gefahrgutbestimmungen RID auch in China und Russland anwendbar?

Im Zuge der neuen Seidenstraße rollen immer mehr Güter auf der Schiene von China nach Europa. Dabei stellt sich die Frage, wie es um die Sicherheit gefährlicher Güter beim Transport auf dieser Route bestellt ist. Bei der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) macht man sich Gedanken darüber, wie das Gefahrgutrecht für den Bahntransport China-Europa vereinheitlicht werden kann. Dazu kam es schon zu ersten hochrangigen Treffen zwischen China, Russland und dem OTIF, um abzuklären, inwieweit das chinesische und russische Gefahrgutrecht mit dem derzeit geltenden RID harmonisiert werden kann. Im RID haben sich 49 Staaten inklusive aller EU-Staaten zur einheitlichen Anwendung der RID-Bestimmungen verpflichtet.



Die **BÜCHSE DER PANDORA** ist geöffnet

Mit der Aufnahme von zwölf neuen UN-Nummern in das ADR wurden zu Jahresbeginn 2019 neue Gefahrgutvorschriften beim Gefahrguttransport schlagend. Unternehmen müssen sich damit beschäftigen, auch wenn sie bisher nicht mit dem Thema Gefahrgut in Berührung kamen.

Was auf den ersten Blick wie eine einfache Harmonisierung oder eine Konkretisierung aussieht, stellt die verladende Wirtschaft vor erhebliche Probleme. Für Kenner des ADR dürften die neuen Klassifizierungsvorschriften noch lesbar sein, für Unternehmen, die sich bis dato aber nicht der chemischen Industrie zugerechnet fühlten, dürfte die Änderung im ADR 2019 doch eine Herausforderung darstellen. „Konkret geht es um UN-Nummern 3537 bis UN 3548, die neu im ADR als Gefahrguteinträge dazugekommen sind und die gleich zahlreiche Sondervorschriften enthalten“, resümiert Martin Neuwirth, Leiter der Arbeitsgruppe Gefahrguttransport im Zentralverband Spedition & Logistik. Für diese UN-Nummern gibt es bis Ende 2022 eine Übergangsfrist.

Zum einen setzt die Klassifizierung umfangreiches Wissen der Gefahrgutvorschriften voraus und zum anderen verfügen die meisten dieser Unter-

nehmen gerade nicht über diese Kenntnisse. War man bisher im ADR in einer Freistellung (1.1.3.1. b) – und damit nicht verpflichtet, einen Gefahrgutbeauftragten zu beschäftigen –, ist das jetzt zum Teil erforderlich und sind die entsprechenden und zu dokumentierenden Mitarbeiterunterweisungen hinsichtlich Verpackung, Kennzeichnung und Dokumentation notwendig.

Zweifel an Übergangsfrist

Nachdem die Vorschriften aber auch je nach Verkehrsträger unterschiedlich ausfallen können, sind zusätzlich entsprechende Kenntnisse im Seeverkehr bzw. Luftverkehr vonnöten. Das führt dazu, dass mit den neuen Regeln viele Branchen betroffen sind, die noch nie etwas mit Gefahrgut zu tun hatten, geschweige denn von den Änderungen gehört haben. „Wir haben es heute täglich mit Anfragen bzw. Lieferungen zu tun, bei denen die Vorschriften vom Auftraggeber unter heutigen Voraussetzungen nicht erfüllt werden können. Ob das bis zum Ende der Übergangsfrist geleistet werden kann, wage ich zu bezweifeln“, erläutert Neuwirth.

„Seitens des Zentralverbandes ist man bereit, Auftraggeber zu beraten, doch ist auch die verladende Wirtschaft gefordert, sich mit geänderten Rahmenbedingungen auseinanderzusetzen und das notwendige Fachwissen anzueignen“, rät Rebekka Durst, Gefahrgut-Ressortverantwortliche. Die Frage nach der Zweckmäßigkeit bleibt, zumal die Regelungen auch für einen Einmalversand gelten. Brauchten bisher in der verladenden Wirtschaft vor allem Unternehmen der chemischen Industrie eine entsprechende Gefahrgut-Infrastruktur, so wird das künftig alle Unternehmen betreffen, die Gefahrstoffe in Maschinen und Geräte einfüllen. ■



Die verladende Wirtschaft muss sich das nötige Fachwissen aneignen.

Rebekka Durst
Gefahrgut-Ressortverantwortliche
Präsidiumsmitglied



Zahlreiche Sondervorschriften sind zu berücksichtigen.

Martin Neuwirth
Gefahrgut-Arbeitsgruppenleiter





Traumpaar der Zukunft: BLOCKCHAIN UND LOGISTIK

Digitalisierungs-Strategien
prognostizieren der Logistik-
Branche große Veränderungen
durch die Blockchain-Technologie.



Blockchain kann man sich wie ein digitales Geschäftsbuch vorstellen, das sämtliche Transaktionen aufzeichnet.

Wolfgang Einer
SCM-Arbeitsgruppenleiter

Wird die Blockchain-Technologie logistische Prozesse in Zukunft grundlegend verändern? Energiekonzerne, Finanzdienstleister und Unternehmen anderer Branchen experimentieren schon mit Blockchain und die bisherigen Erfahrungen lassen erkennen: Wer diese Technologie sinnvoll nutzt, hat beachtliche Geschäfts- und Prozessvorteile. Logistik und Blockchain scheinen das Traumpaar der Zukunft zu sein: Blockchain kann für ein besseres Daten-Handling und einen höheren Grad der Prozessautomatisierung sorgen; das macht erhebliche Effizienzgewinne möglich. Damit würde die Blockchain gleichsam zum Katalysator, der Logistik 4.0-Anwendungen zum Durchbruch verhilft.

„Blockchain kann man sich wie ein digitales Geschäftsbuch vorstellen, das sämtliche Transaktionen in einem Protokoll, sprich mit der Blockchain, aufzeichnet“, erklärt Wolfgang Einer, Leiter der Ar-

beitsgruppe Supply Chain Management im Zentralverband Spedition & Logistik. Dieses Geschäftsbuch ermöglicht es allen Vertragspartnern, im Sinne eines Peer-to-Peer-Netzwerks direkt miteinander zu interagieren. Jede einzelne Transaktion erhält dabei einen Zeitstempel und wird mit der vorangegangenen verknüpft. Damit entsteht letztlich eine zusammenhängende Kette aller durchgeführten Geschäftsvorfälle. Weil es in der Kette keine dazwischen geschalteten Akteure mehr braucht, sinken die Transaktionskosten radikal. Zudem sind Manipulationen praktisch unmöglich.

Wie groß das Potenzial für Blockchain in der Logistik-Branche ist, zeigt sich am Beispiel Bill of Lading (B/L) in der Schifffahrt. Es ist ein Dokument, das den Wert der verschifften Güter abbildet, und anstelle der eigentlichen Ware gekauft, verkauft oder verpfändet werden kann. Am Prinzip des B/L hat sich seit vielen Jahren wenig geändert. Noch immer existiert das Dokument in den allermeisten Fällen in Papierform. Im Verlauf jedes Warentransports wird das B/L oftmals per Kurier hin- und her gesendet, manchmal rund um die Welt zwischen Versender, Empfänger, Spediteur, Carrier, Banken, Versicherungen. Dadurch entstehen hohe Kosten.

Logistik profitiert von Blockchain

Experten sind sicher: Die Logistikbranche wäre prädestiniert für die Blockchain-Technologie. So könnten bei der Ankunft eines Containerschiffs im Hafen weitere Akteure durch Smart Contracts automatisiert mit dem Entladen beauftragt werden. Europas größter Hafen Rotterdam hat mit der Stadt Rotterdam ein „BlockLab“ ins Leben gerufen, in dem Anwendungen entwickelt werden. Der Hafen sieht mit Blockchain eine Revolution auf die Güterströme zukommen. Große Reedereien sind Kooperationen eingegangen, um den Platz auf ihren Containerschiffen zu teilen. Eine Blockchain-Plattform, auf die alle Marktteilnehmer Zugriff haben, um Dokumente prüfen zu können, würde Abschriften unnötig machen und Fehler vermeiden.



Netzwerk: Blockchain macht direkte, sichere Transaktionen zwischen Partnern möglich.

Schnittstellen in **LOGISTIK-PROZESSEN** standardisieren

Supply Chain Management (SCM) hat den gesamten Warenfluss vom Produzenten bis zum Konsumenten im Auge. Der lückenlose Übergang an den Schnittstellen ist eine große Herausforderung.

Eine Form des Supply Chain Managements ist das „Efficient Replenishment“. Dabei wird der Warennachschub durch die tatsächliche Nachfrage des Kunden am Point of Sale gesteuert. Hier gibt GS1 als Vertreter des weltweit eindeutigen Identifikationssystems Empfehlungen für Standorte, Artikel und Versandeinheiten. Das GS1-System ist Grundlage für den elektronischen Datenaustausch zwischen Unternehmen entlang der Wertschöpfungskette. GS1-Standards sorgen dafür, dass Verpackungseinheiten überall die gleichen Grundmaße besitzen und so optimal gepackt, umgepackt und verstaut werden können. Zur Integration der Logistikdienstleister in den Informationsfluss zwischen Industrie und Handel bietet GS1 Lösungen für den optimierten Austausch von Geschäftsdaten zwischen den Akteuren.

Eindeutige Zuordnung möglich

Jedes Produkt, jeder Artikel hat seine weltweit eindeutige GTIN (Global Trade Item Number), die Filialen und Lagerorte sind mit GLN (Global Location Number) gekennzeichnet und sowohl der elektronische Datenaustausch über Eancom als auch die Stammdatenübermittlung über das GS1 Sync Portal funktionieren sehr gut. Im Bereich der Vorlieferanten an die Industrie ist ein starker Zuspruch zu den GS-Standards und deren Anwendungsmöglichkeiten bemerkbar.

„Die Nutzung der Standards entlang der Produktions- und Lieferkette ist so wichtig, weil die Prozesse und IT-Systeme ineinandergreifen können und sich der Aufwand bei den Partnern in Grenzen



Durch die Standardisierung entlang der Transportkette ergeben sich operative Vorteile.

Klaus Hrazdira
Präsidiumsmitglied

hält beziehungsweise jederzeit neue Partner in das System eingebunden werden können“, unterstreicht Wolfgang Einer, Arbeitsgruppenleiter Supply Chain im Zentralverband Spedition & Logistik. Im Bereich der Logistik wäre es sehr gut, wenn bereits die Kunden der Spediteure und Logistiker die GS1-Standards voll nutzen würden, da dies die Arbeit am Wareneingang und im gesamten Verlauf vereinfachen würde.

Erweiterung der Partnerschaften

Die Vorteile der GS1-Standards liegen in der Erweiterung der Partnerschaften ohne großen Aufwand, der Nutzung von etablierten Strukturen und Prozessen, klar definierten Schnittstellen und sehr kompetenten Partnern am Markt bei der Einführung bzw. Nutzung der Standards. Je mehr der Spediteur oder Logistiker die Standards nutzt, umso reibungsloser lassen sich die Prozesse gestalten. Ein Beispiel dafür ist das „GS1-Transportetikett“. Wenn dieses auf jeder Palette korrekt angebracht wäre, könnte der Spediteur dieses sofort in der Praxis nutzen.

GS1 unterstützt den Zentralverband Spedition & Logistik seit vielen Jahren mit Know-how und Schulungen für die Mitglieder des Zentralverbands. Der Grund dafür liegt auf der Hand „Durch die Standardisierung entlang der Transportkette ergeben sich signifikante operative Vorteile bei der Abwicklung von Transporten, und es wird gleichzeitig Zeit und Geld gespart“, stellt Klaus Hrazdira, Mitglied im Präsidium des Zentralverbands Spedition & Logistik fest. ■



Der **VIRTUELLE** Angestellte

Der Jungspediteur-Preisträger 2018 Antonio Steiner hat einen KI-Chatbot erdacht, mit dem die Kommunikation mit Kunden und Partnern dank künstlicher Intelligenz optimiert wird.

Wer kennt das nicht: Ein Kunde ruft bei der Spedition X an und benötigt eine Information zum Sendungsstatus, hat eine Offertanfrage oder eine Frage an die Buchhaltung. Entweder passiert das per E-Mail oder telefonisch. Die Antwort auf das Mail dauert eine gewisse Zeit, der richtige Ansprechpartner ist nicht gleich am Telefon. Doch der Kunde möchte möglichst rasch eine Antwort auf seine Fragen. Die Speditiionsangestellten bekommen täglich viele E-Mails, auf die sie in kürzester Zeit reagieren sollten. Das Abarbeiten von E-Mails braucht Zeit und dadurch kann es zu Verzögerungen kommen, weil der zuständige Mitarbeiter vielleicht gerade nicht am Platz ist oder das Mail zum zuständigen Sachbearbeiter weitergeleitet werden muss. Der Mehraufwand für die Mitarbeiter, die längeren Wartezeiten für Kunden, Partner oder Frachtführer oder die falsche Kontaktperson können in der täglichen Arbeit zu einem Problem werden.



Kollege Computer: Ein Chatbot könnte in der Zukunft Kundenanfragen rasch beantworten

Mit dem KI-Chatbot sieht die Welt anders aus, weil sich interne und externe Kommunikationsprozesse automatisieren und ökonomisch optimieren lassen. Hier setzt der Chatbot an: Alle die vorhin genannten Problembereiche lassen sich mit einem automatischen Chatbot mit künstlicher Intelligenz lösen. Davon ist Antonio Steiner jedenfalls überzeugt, und für seinen Denkansatz wurde er auch zum Jungspediteur 2018 gekürt.

Datenbank im Hintergrund

Künstliche Intelligenz basiert auf neuronalen Netzen und arbeitet ähnlich wie das menschliche Gehirn. Der Chatbot funktioniert mit einer Datenbank im Hintergrund, agiert eigenständig und selbstlernend und ist in die Firmen-Website sowie in eine firmeneigene Messenger-App integriert. Kunden und Partner bekommen schnell, was sie an Informationen benötigen, indem sie ihre Anfragen, Aufträge und Reklamationen eingeben und in Sekundenschnelle eine Antwort erhalten. Das Funktionsprinzip hört sich simpel an: Ein Chat-Interface auf der Website bzw. in der App begrüßt den Kunden oder Partner freundlich, sobald dieser das System öffnet. Die künstliche Intelligenz kann jederzeit auf programmierte Daten zugreifen und selbständig Informationen aus dem Internet abrufen. Die Antworten kommen sofort und tangieren praktisch alle Bereiche eines Geschäftsfalles. Wird dem Bot eine Angelegenheit zu kompliziert, dann gibt er eine Rückmeldung, dass die Anfrage an den zuständigen Speditiionsangestellten per E-Mail zur Erledigung weitergeleitet wird.

Die Vorteile des Chatbot liegen auf der Hand. Die Speditiionsangestellten werden entlastet, das Unternehmen ist flexibler in seinem Aktionsradius und rund um die Uhr für den Kunden erreichbar. Kunden erhalten in Sekundenschnelle Antwort und die Fehlerquote verringert sich, weil das System nichts vergisst. Alle Schriftverkehre und Chatverläufe sowie Daten werden gespeichert und sind jederzeit abrufbar. In seiner Bewerbung um den Jungspediteur-Preis schrieb Steiner selbstbewusst: „Bei der Erstellung meines Konzeptes lag bei mir an erster Stelle, eine moderne, zeitgemäße, innovative und ökonomische Branchenlösung zu finden, die auch realisierbar ist.“ Das ist ihm gut gelungen. ■

Der Blick in die ZUKUNFT

Mensch, Kundenorientierung, Nachhaltigkeit und Technologie bestimmen die Zukunft der Logistik

Es gibt im Leben nur eine Konstante und das ist die Veränderung. Gerade die Logistik steht für Veränderung, Innovation und Mut zu Neuem. Was sind die Schlüsseltrends, die die Branche in den kommenden fünf bis zehn Jahren verändern werden? Auf diese Frage liefert die vierte Auflage des von der Deutschen Post publizierten „Logistics Trend Radar 2018/2019“ Antworten. Das 55 Seiten umfassende Werk beruht auf der Analyse von Mega- und Mikrotrends und dem Input eines großen Wissensnetzwerks von Start-ups und verladender Wirtschaft.

Um es gleich vorwegzunehmen: Der Mensch ist und bleibt das Herzstück der Logistik, auch wenn Trends wie Robotik, Automatisierung und Software-Automation die Struktur des Logistikpersonals neu definieren werden. Hochrepetitive, körperlich anspruchsvolle Tätigkeiten werden durch Technologien unterstützt. Mitarbeiter können sinnstiftende Aufgaben zu übernehmen. Darüber hinaus werden digitale Arbeitskonzepte gebraucht, um kompetente Millennials dauerhaft an den Logistiksektor zu binden und vorhandenen, älter werdenden Logistikmitarbeitern die Arbeit zu erleichtern. Nach dem Faktor Mensch kommen Kundenorientierung, Nachhaltigkeit und Technologie.

Omnichannel-Lösungen gefragt

Kundenorientierung spielt in der Zukunft eine noch größere Rolle, um die Wünsche der Kunden nach einer schnelleren und komfortableren Logistik zu erfüllen. Die Zahl der online zu beziehenden Produkte wächst, insbesondere im B2B-Markt. Daher werden Omnichannel-Logistiklösungen in diesem Segment benötigt. Auch im Bereich der direkt an Verbraucher erfolgenden Lieferungen von zeit- und temperaturkritischen Waren treibt die Nachfrage das Wachstum voran. Die Frischekette wird Innovationen hinsichtlich Verpackung, Lagerung und Zustellung von Produkten wie Lebensmittel und Medikamente erfordern. Ein Feld für Innovationen auf der letzten Meile wird die Integration von Logistikdienstleistungen in Smart-Home-Umgebungen sein.



Nachhaltigkeit wird in Zukunft zur Grundvoraussetzung für die Branche, wenn Regierungen, Städte und Logistiker sich im Rahmen weitreichender Vereinbarungen zur Senkung ihrer CO₂-Emissionen verpflichten. Die grüne Logistik – die Elektrifizierung von Logistikflotten und -einrichtungen – bietet Potenzial für die umweltfreundlichere Gestaltung von Logistikprozessen.

Neue Technologien werden sich in der Logistik auf breiter Basis durchsetzen, da Schlüsseltrends wie das Internet der Dinge und künstliche Intelligenz positiv für das Preis-Leistungs-Verhältnis sind. Wichtig ist dafür die Verbreitung der nächsten Generation von Drahtlosnetzwerken, die Wirtschaftlichkeit und Nutzen von Konnektivität in der Lieferkette steigern werden. Ein weiterer Trend ist die Blockchain-Technologie. Hype und Hoffnungen rund um diese Technologie sind groß, doch die mangelnde Akzeptanz in der Branche könnte sich als Einführungshürde erweisen. Nicht alle Trends werden sich durchsetzen und Innovationen verlaufen nicht linear. Aber von der Kultur, Kompetenz und unternehmerischen Weitsicht hängt es letztlich ab, ob Trends praktisch durchschlagen. ■

Digitalisierung: Neue Technologien wie VR-Brillen können Prozesse schlanker und günstiger machen.

Digitalisierung und E-Commerce verändern die Branche

**Quehenberger Logistics stellt jetzt die Weichen für die Zukunft:
Alle Geschäftsprozesse werden digitalisiert.**

Es ist ein großes Projekt, das bei Quehenberger Logistics seit einem Jahr auf Hochtouren läuft: Zukunftsorientiert werden im Unternehmen seit einem Jahr im großen Stil alle geschäftsbezogenen Abläufe digitalisiert, um so für die Herausforderungen von morgen gewappnet zu sein. Denn eines ist klar: Digitalisierung und der globale E-Commerce-Sektor beeinflussen nicht nur das Geschäftsmodell von Quehenberger Logistics nachhaltig, sondern die gesamte Logistikbranche.

„Die operative Spezialisierung hängt eng mit der Digitalisierungsstrategie unseres Unternehmens zusammen“, erklärt Christian Fürstaller, CEO von Quehenberger Logistics. Es wird gezielt und ausschließlich in Bereiche mit nachhaltigen Perspektiven investiert. Seit Herbst des Vorjahres werden gemeinsam mit dem Beratungsunternehmen Gartner die Transportabläufe in den Hauptgeschäftsfeldern systematisch digitalisiert, was praktisch heißt: Alle Geschäftsprozesse werden mit digitalen Tools abgebildet und so weit wie möglich automatisiert. Fürstaller: „Unser Ziel ist eine Erhöhung der Produktivität durch Verschlinkung und durchgängige Messbarkeit von Prozessen.“

Von der workflowgetriebenen, automatisierten und papierlosen internen und externen Administration und Kommunikation profitieren die Kunden. Sie erwartet eine verbesserte Dienstleistung, wie zum Beispiel volle Transparenz bei der Auftragsabwicklung oder ein direkter Zugang zum umfangreichen Datenbestand im Rahmen der



Geschäftsbeziehung zwischen Kunden und Quehenberger Logistics. Das bewirkt in weiterer Folge ein verbessertes Kundenerlebnis, „was für uns als modernes Unternehmen eine wichtige Rolle spielt und gleichzeitig einen wichtigen wettbewerbsentscheidenden Faktor darstellt“, resümiert Fürstaller und ergänzt: „Mit dem klaren Fokus auf kundenorientierte Lösungen rücken wir vom Projektdenken hin zum ganzheitlichen Produktdenken.“ Über allem steht das Bemühen, mit Qualität und Effizienz den Kundennutzen zu erhöhen. An allen Standorten herrschen die gleichen Prozessabläufe auf einem hohen Niveau.

Quehenberger Logistics setzt im Rahmen seiner Digitalisierungsstrategie auf modernste Software-Systeme und eine einheitliche IT-Architektur an allen Standorten. Diese umfasst State-of-the-Art-Softwarelösungen in den Bereichen Warehousing, Umschlag und Transport sowie modernste Telematik bei Fuhrpark und Disposition, einschließlich Lkw-Fahrer- und Frächter-Apps, sowie ein flexibles und modernes Schnittstellenmanagement für administrative und operative Prozesse.

Quehenberger Logistics will mit der Digitalisierung auch als guter Arbeitgeber punkten. Denn viele Jobprofile gewinnen mit digitalisierten Abläufen deutlich an Attraktivität. Digitalisieren und Automatisieren bringt mit sich, dass sich die Mitarbeiter im Unternehmen künftig noch mehr auf ihre Kernkompetenzen gegenüber dem Kunden konzentrieren können, nämlich professionelle Beratung, Planung und Dienstleistung zu erbringen. ■



ZOLLVORSCHRIFTEN kritisch hinterfragen

Beispiele in der Praxis zeigen, dass sich Spediteure als Wirtschaftsbe- teiligte gegen gesetzliche Schwach- stellen im Zollrecht wehren sollten.

Seit Anfang Mai 2016 gilt das neue Zollrecht des Unionszollkodex (UZK) und es brachte jede Menge Veränderungen mit sich, die für die Logistikwirtschaft und besonders für die Spediteure als Wirtschaftsbeitrteigte in der Supply Chain von hoher Relevanz sind. Wesentlich ist, dass Verfahrensverstöße nicht mehr (so sehr) mit Zolsschulden bestraft, sondern als das behandelt werden sollen, was sie in Wirklichkeit sind: Ordnungswidrigkeiten, die mit einer Geldbuße zu ahnden sind. „Künftig sehr positiv sind die Rahmenbedingungen vereinfachter und zentraler Zollanmeldungen zu sehen, wird es doch möglich sein, Zollanmeldungen bei einer anderen als der Gestellungszollstelle abzugeben“, erklärt Karl Hannl, Leiter der Arbeitsgruppe Zoll im Zentralverband Spedition & Logistik.

Während der Zolllkodex vorwiegend Abgaben im Zusammenhang mit dem Zahlungsaufschub und Versandverfahren voll besichert hat, werden nunmehr Nicht-Unionwaren und Waren, für die eine Ermäßigung bei der Endverwendung in Anspruch genommen wird, bis zur Neutralisierung, also bis zur Überlassung zum zollrechtlich freien Verkehr bzw. bis zum Wegfall der Verwendungsaufgaben, voll besichert. Darüber hinaus bedarf jede Nicht-Unionware während der vorübergehenden Verwahrung einer Besicherung und sei es auch nur für sehr kurze Zeit. Ein Aufwand, der aus Sicht des Zentralverbandes Spedition & Logistik durch nichts zu rechtfertigen ist.

Andererseits gewährt der Unionsgesetzgeber besonders vertrauenswürdigen Wirtschaftsbeitrteigten, also AEO-zertifizierten Unternehmen, einen Vertrauensvorschuss: Denn beim AEO kann die Gesamtsicherheit bei entstandenen Zolsschulden (Zahlungsaufschub) bis auf 30 Prozent, bei allen übrigen Gesamtsicherheiten für möglicherweise entstehende Zolsschulden, wie beispielsweise Zollverfahren mit



wirtschaftlicher Bedeutung, Verwahrung im Zolllager sogar bis auf null reduziert werden.

Allerdings muss auch hier kritisch gesehen werden, dass besonders Wirtschaftsbeitrteigte, die dieser wirtschaftlichen Hilfe am dringendsten bedürften (Start up, KMU) kaum bis gar nicht in den Genuss dieser Reduktion kommen, weil sie kaum in der Lage sein dürften allen möglichen Zolsschuldverpflichtungen, so sie überhaupt zum Tragen kämen, nachzukommen. Das ist eine versäumte Chance, den Wirtschaftsstandort „EU“ nachhaltig zu stärken. Allerdings ist mit dem Unionszollkodex das Erfordernis einer steuerrechtlichen Zuverlässigkeit dazugekommen. Die Europäische Kommission begrenzt dieses neue Erfordernis in Art. 39 lit. a) UZK auf Steuern in unmittelbarem Zusammenhang mit der Wirtschaftstätigkeit des AEO.

Künftig sehr positiv sind die Rahmendbedingungen vereinfachter und zentraler Zollanmeldungen zu sehen, wird es doch möglich sein, Zollanmeldungen bei einer anderen als der Gestellungszollstelle abzugeben. Allerdings, und das zeigt sich in der täglichen Praxis, wurde im Gesetzgebungsprozess geschlampt. Ein misslungener Ausführerbegriff ist ein Beispiel dafür. Hat ein drittländischer Käufer die Verbringungsbefugnis (z. B. bei EXW oder FCA) i. S. d. Ausführerdefinition des Art. 1 Nr. 19 UZK-DA, gibt es keinen Ausführer. Nach Auffassung der Europäischen Kommission bedarf es in einem solchen Fall der Einschaltung eines indirekten Vertreters. ■

Karl Hannl: Leiter der Arbeitsgruppe Zoll, sieht durch das neue Zollrecht deutliche Vereinfachungen, aber auch einige Schwachstellen.



FIATA-DOKUMENTE erleichtern Warenverkehr

Der Zentralverband Spedition & Logistik erleichtert den Zugang zu wichtigen internationalen Transportdokumenten.

Die FIATA (Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés) wurde 1926 in Wien als Internationale Föderation der Spediteurorganisationen gegründet und vertritt heute die Interessen von 40.000 Speditions- und Logistikunternehmen in 160 Ländern mit 10 Millionen Beschäftigten. Der Zentralverband Spedition & Logistik ist seit vielen Jahren Mitglied der FIATA und ermöglicht den Zugang zu für den internationalen Warentransport wichtigen Dokumenten. Das Ziel der FIATA war von Anfang an, das internationale Speditionswesen zu harmonisieren. Das gelingt dank verschiedener Dokumente, die hier kurz vorgestellt werden und „die für die international agierenden Speditionen unverzichtbar sind“, betont Jan Kalmring, Ressortleiter Recht & Versicherung im Zentralverband Spedition & Logistik.

FIATA FBL (Negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading)

Frachtführer-Dokument für die Benutzung durch Spediteure, die als Multimodal Transport Operator (MTO) tätig sind. Das FBL kann auch als Seekonnossement ausgestellt werden. Das Dokument ist begebbar, sofern es nicht mit dem Aufdruck „non-negotiable“ versehen ist. Ein Spediteur, der als Multimodal Transport Operator (MTO) oder Seefrachtführer ein FBL ausstellt, ist für die Durchführung des Transports verantwortlich.

FIATA FCT (Forwarders Certif. of Transport)

Das ist ein Dokument für den Gebrauch durch internationale Spediteure, die im Rahmen der FIATA organisiert sind. Mit Ausstellung des FIATA FCT



Diese Dokumente sind für die international agierenden Speditionen unverzichtbar.

Jan Kalmring
Leiter des Ressorts Recht & Versicherung,
Präsidiumsmitglied

Dokuments an den Versender übernimmt der Spediteur die Verpflichtung, die Güter am Bestimmungsort über einen durch ihn beauftragten Empfangsspediteur herauszugeben. Der Spediteur kann dem Versender das FIATA FCT sofort nach Übernahme der Güter zum Versand aushändigen.

FIATA FCR (Forwarders Certif. of Receipt)

Das Dokument gibt dem Spediteur die Möglichkeit, dem Versender ein spezielles Dokument als offizielle Bestätigung, dass er die Verantwortung über die Ware übernommen hat, zur Verfügung zu stellen. Das FIATA FCR kann dem Versender sofort nach Übernahme der Güter durch den Spediteur ausgehändigt werden.

FWR (FIATA Warehouse Receipt)

Das FWR ist ein Lagerschein, der in Lagergeschäften der Spediteure verwendet wird. Es ist ein Standarddokument, das hauptsächlich auf nationaler Ebene benutzt wird. Das FWR ist kein Orderlagerschein, also kein offizielles Dokument, das nach geltendem Recht als Orderpapier anerkannt ist.

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

Befasst sich ein Spediteur mit dem Transport gefährlicher Güter, muss er über die Klassifizierung der Güter gemäß ADR (Straßentransport), RID (Bahntransport) und IMDG/IMO (Überseetransport) genaue Angaben erhalten. Die Klassifizierung ist auf der Rückseite des Dokumentes angegeben. Es gestattet dem Spediteur, die Güter zu identifizieren und die Frage der Verantwortlichkeit im Falle eines Unfalles oder Schadens zu klären. ■

GRENZÜBERSCHREITENDES Arbeiten

Wenn Arbeitnehmer grenzüberschreitend tätig sind, gilt es, Bestimmungen beim Entgeltanspruch zu beachten. Rechtsanwälte der Kanzlei Doralt Seist Csoklich erklären, was es zu beachten gilt.

Stellt ein ausländischer Arbeitgeber (Überlasser) seine Arbeitskräfte einem österreichischen Betrieb (Beschäftiger) zur Erbringung von Arbeitsleistungen zur Verfügung, spricht man von grenzüberschreitender Arbeitskräfteüberlassung. Dabei müssen während einer Überlassung eine Reihe von Rechtsquellen beachtet werden. Die überlassene Arbeitskraft hat Anspruch auf das höchste Entgelt, wenn Entgeltansprüche aus dem für Arbeiter/Angestellte gültigen Kollektivvertrag beim Arbeitskräfteüberlasser bestehen. Im Regelfall auf Basis des Kollektivvertrags für das Gewerbe der Arbeitskräfteüberlassung. Das höchste Entgelt gebührt dem Arbeitnehmer, wenn Entgeltansprüche aufgrund einer Betriebsvereinbarung im Betrieb

des Überlassers geregelt sind. Wenn keine kollektivvertragliche Regelung im Überlasserunternehmen besteht, ist ein angemessenes und ortsübliches Entgelt zu entrichten. Diese Regelung ist jedoch heutzutage nahezu bedeutungslos, da die kollektivvertragliche Regelung im Gewerbe der Arbeitskräfteüberlassung diese Bestimmung verdrängt. Während der Dauer einer Überlassung ist mindestens das Entgelt aus dem Kollektivvertrag des Beschäftigten zu bezahlen. Dies umfasst auch durch Satzung festgesetzte Mindestentgelte. Anzuwenden sind sämtliche Entgeltregelungen des Beschäftigter Kollektivvertrages, folglich auch jene der betrieblichen Sonderzahlungen, Zulagen und Zuschläge (mit der Ausnahme von Aufwandentschädigung- »





gen. Maßgeblich sind die Mindestentgelte, die vergleichbaren Stamm-Arbeitnehmern für vergleichbare Tätigkeiten zustehen. Es kommt hierbei auf die Art der Tätigkeit und die Qualifikation der Arbeitskräfte an. Ob die Einstufung des Überlassers nach der Qualifikation oder der Tätigkeit erfolgt, richtet sich allein nach dem Beschäftiger-Kollektivvertrag.

Falls ein vergleichbarer Kollektivvertrag für die Tätigkeit des Überlassers im Betrieb des Beschäftigers fehlt, sind sacheinschlägige Kollektivverträge heranzuziehen. Eine Verpflichtung zur Angleichung an die im Beschäftigerbetrieb gezahlten Ist-Löhne (falls diese den Mindestlohn laut Kollektivvertrag übersteigen) für die Dauer der Beschäftigung besteht nicht. Eine gänzliche Harmonisierung des Lohnniveaus zwischen Überlasser und Beschäftiger ist im Bereich der Arbeitskräfteüberlassung somit nicht angeordnet. Innerhalb der vorhin angeführten (und in concreto vorhandenen) Rechtsquellen ist ein Günstigkeitsvergleich vorzunehmen. Das Herausheben einzelner Detailregelungen aus dem Kollektivvertrag des Beschäftigerbetriebs ist jedoch nicht möglich.

Zu beachten gilt es auch: Die überlassene Arbeitskraft hat auch während „Stehzeiten“ (in Zeiten der Unterauslastung oder Nichtbeschäftigung) Anspruch auf dieses Entgelt. Voraussetzung für einen Entgeltfortzahlungsanspruch ist lediglich die Arbeitsbereitschaft der überlassenen Arbeitskraft. Der Arbeitnehmer muss in der Lage sein, unverzüglich die Arbeit anzutreten. Während einer Überlassung sind darüber hinaus sämtliche arbeitszeitrechtliche Vorschriften des Beschäftiger-Kollektivvertrages anzuwenden. Sieht daher der Kollektivvertrag eine kürzere Normalarbeitszeit vor, gilt diese, sieht er eine längere Normalarbeitszeit vor, so besteht Arbeitspflicht für die über 38,5 Wochenstunden nur dann, wenn dies arbeitsver-



Peter Csoklich
ZV-Vertrauensanwalt, Partner DSC
Doralt Seist Csoklich Rechtsanwälte



Ingrid Korenjak
Partner DSC Doralt Seist Csoklich
Rechtsanwälte

traglich vereinbart wurde. Seit 1. Jänner 2013 gelten auch betriebliche Regelungen des Beschäftigers (z. B. Betriebsvereinbarungen) zu Aspekten der Arbeitszeit und des Urlaubs für überlassene Arbeitskräfte. Der Beschäftiger hat den überlassenen Arbeitskräften den gleichen Zugang zu Wohlfahrtseinrichtungen und -maßnahmen wie der Stammebeschäftigung zu gewähren, wenn nicht eine sachliche Rechtfertigung für eine abweichende Behandlung besteht.

Bei der Überlassung von Arbeitskräften gilt es auch die gewerberechtliche Beurteilung zu berücksichtigen: Gemäß § 135 Abs 1 GewO 1994 bedarf die Zurverfügungstellung von Arbeitskräften zur Arbeitsleistung an Dritte iSd AÜG einer Gewerbeberechtigung. Eine Ausnahme besteht, wenn es sich lediglich um eine „vorübergehende Überlassung von Arbeitskräften“ an den Beschäftiger handelt. Vorübergehend überlassen wird eine Arbeitskraft, wenn der Beschäftiger die gleiche Erwerbstätigkeit wie der Überlasser ausübt, der Charakter des Betriebes des Überlassers gewahrt bleibt. (Das Schwergewicht auf die Haupttätigkeit des Überlassers muss gewahrt bleiben, wobei die Haupttätigkeit nicht im untergeordneten Umfang ausgeübt werden darf und mindestens 51 % des Umsatzes aus der Haupttätigkeit stammen muss). Vorübergehend überlassen darf eine Arbeitskraft nur für eine Höchstdauer, wobei auch die Zeiten nacheinander folgender Überlassungen verschiedener Arbeitskräfte zusammenzählen sind. Bei der vorübergehenden Überlassung besteht gem. § 17 AÜG eine Anzeigepflicht bei der zuständigen Gewerbebehörde. Verstöße gegen die Anzeigepflicht werden gem. § 22 Abs 1 Z 3 lit d AÜG mit einer Geldstrafe bis zu 1.000 Euro, im Wiederholungsfall von 500 Euro bis zu 2.000 Euro sanktioniert.



Kompetent, neutral und individuell!

Die **VERAG Spedition AG** ist ein auf die Bereiche **ZOLL** und **STEUER** spezialisiertes Dienstleistungsunternehmen mit Hauptsitz in **SUBEN** an der **deutsch-österreichischen Grenze**.

Die Mitarbeiter der VERAG AG sprechen die Sprachen unserer internationalen Geschäftspartner. Kommunikationsprobleme sind für unser Team kein Thema. Wir verstehen die Menschen, ihre Sprache und ihre Kulturen.

Die Experten der VERAG AG haben **umfassende Lösungen** für Ihre Zollangelegenheiten und die damit verbundenen Steuerfragen. Unser breites Dienstleistungsspektrum bietet ein einzigartiges Angebot, das durch moderne IT-Verfahren, sowie eine rasche und professionelle Abwicklung abgerundet wird.

quickStop - „die schnelle Verzollung“

Ein darauf spezialisiertes Team nimmt Ihre Aufträge entgegen und beginnt mit der Abwicklung bereits vor Eintreffen des LKWs.

Durch dieses System werden die Wartezeiten bei den Zollabfertigungen maßgeblich reduziert.

**quick
stop**

**EXPORT
PREIS 2018 SILBER**
Die VERAG AG ist Exportpreisträger 2018

Unser Service

■ Zollabfertigung

Zollabfertigung Import/Export, Fiskalverzollung, Ausführabfertigung, Versand NCTS T1/T2, Veredelungsverkehr, Intrastat (AT / DE), CMR-Frachtbrief Erstellung, Carnet-TIR,...

■ MDM-Service

■ Europaweiter Maut-Service

Wir sind Vertriebspartner für die Ausgabe und Verrechnung der Tickets und der Fahrzeugboxen

■ Vertrieb von Tankkarten im EU-weitem Netz

Wir sind Vertragspartner von IDS, mit über 600 Tankstellen in mehr als 20 Ländern

■ MWSt-Rückerstattung im gesamten EU-Raum

Wir übernehmen die Antragstellung beim Finanzamt für die MWSt-Rückerstattung in nahezu allen EU Ländern (entsprechend dem bilateralen Abkommen)

■ Distribution, Vorholung, Lagerung

■ LKW-Parkplatz, Fahrerversorgung

IHR KOMPETENTER ANSPRECHPARTNER RUND UM **ZOLL** UND **STEUER**



Suben Nr. 100
A 4975 Suben

Tel. +43 77 11/27 77 - 0
Fax +43 77 11/31 600

info@verag.ag
www.verag.ag



We are where you are.

In Ihren Märkten sind wir zuhause. Mit eigenen Standorten, an denen wir uns persönlich für Ihre Ziele einsetzen. Mit einem der effizientesten Logistik-Netze der Welt. Und mit dem Anspruch, der uns seit mehr als 500 Jahren antreibt: Service Excellence. Wo brauchen Sie Unterstützung? www.gw-world.com



Gebrüder Weiss 
Transport und Logistik