

zv Branchenreport

ZENTRALVERBAND SPEDITION & LOGISTIK

2020



UNSERE CORONA-HELDEN

Was das Virus gezeigt hat: Ohne Logstiker geht es nicht

„BRAUCHEN SMARTE LOGISTIK“

*Ministerin Gewessler über
Transitsorgen und
Öko-Maut*

HÄFEN: DAS HOCH IM NORDEN

*Koper bleibt führend,
aber die Nordhäfen
werden wichtiger*

DIGITALE DYNAMIK

*Einsatz von GS1, Block-
chain & Co. verändert
die Logistik-Prozesse*

corporate creativity

zv Branchenreport
ZENTRALVERBAND SPEDITION & LOGISTIK **2020**

UNSERE CORONA-HELDEN
Was das Virus gezeigt hat: Ohne Logstiker geht es nicht

„BRAUCHEN SMARTE LOGISTIK“ Ministerin Gewessler über Transitsorgen und Öko-Maut	HÄFEN: DAS HOCH IM NORDEN Kaper bleibt führend, aber die Nordhäfen werden wichtiger	DIGITALE DYNAMIK Einsatz von GS1, Block- chain & Co. verändert die Logistik-Prozesse
---	---	--

Sie wünschen sich für
Ihre MitarbeiterInnen oder
KundInnen ein maßge-
schneidertes Magazin?
Unsere **Corporate Solutions**
werden perfekt auf Ihre An-
forderungen zugeschnitten.
Dazu setzen wir das Know-
how und die Infrastruktur
eines führenden Medien-
unternehmens ein.

**Lassen Sie sich von
unseren kreativen Ideen
überzeugen!**





Liebe Freunde und Partner der Logistik,



**Die Krise hat die
Transportbranche
wirtschaftlich und
strukturell hart
getroffen.**

Alexander Friesz
Präsident des Zentralverbandes
Spedition & Logistik

dieses Jahr ist außergewöhnlich. Das lässt sich schon jetzt sagen, auch wenn es noch nicht zu Ende ist. Es ist außergewöhnlich herausfordernd: eine weltweite Pandemie in einem noch nie da gewesenen Ausmaß, ein totaler Lockdown der Wirtschaft, Sorgen um die Gesundheit, Unsicherheit über die Zukunft.

Außergewöhnlich ist 2020 auch, weil es unsere Perspektive verändert hat. Es hat uns gezeigt, was wirklich wichtig ist. Dazu gehört vor allem das Aufrechterhalten der kritischen Infrastruktur. Die Logistikbranche hat in der ersten Akutphase entscheidend dazu beigetragen, die Versorgung aufrecht zu erhalten. Das hat uns viel Anerkennung der Öffentlichkeit eingebracht – endlich, möchte ich hinzufügen.

Was sich auch gezeigt hat: wie wichtig eine unabhängige Interessenvertretung gerade in einer solchen Ausnahmesituation ist. Durch unsere guten, tragfähigen Kontakte zu den politisch Verantwortlichen konnte der Zentralverband viele Maßnahmen beeinflussen und mitgestalten; im Interesse der Branche und des ganzen Landes.

Auch wenn unsere Branche zu den Helden gehört: Die Krise hat die Transportwirtschaft wirtschaftlich und strukturell hart getroffen. Die langfristigen Folgen dieser gewaltigen Wirtschaftskrise sind noch nicht genau abzuschätzen. Logistikketten werden neu gedacht werden müssen, um die Resilienz der Wirtschaft zu stärken. „Glokalisierung“, die digitale Transformation und Green Logistics werden noch an Bedeutung gewinnen. Der Zentralverband hat diese Themen schon lange auf der Agenda und wird sie weiter engagiert vorantreiben.

Der Weg aus der Wirtschaftskrise gleicht einem gewaltigen Wiederaufbauprogramm. Als unabhängige und verkehrsmittelneutrale Interessenvertretung der Speditions- und Logistikbranche werden wir dafür sorgen, dass aus den Helden von heute nicht die Verlierer von morgen werden. Im Gegenteil: Die Krise bietet auch die große Chance, die Zukunft mitzugestalten. Nicht nur im Interesse der Branche, sondern des ganzen Landes. Denn eine gut funktionierende Logistik hält die Räder der Wirtschaft in Schwung, ist ein entscheidender Standortfaktor und Basis unseres Wohlstandes.

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



„Unsere guten Kontakte zu den Entscheidern waren in der Krise für die Branche besonders wertvoll.“

II Oliver Wagner
Geschäftsführer Zentralverband Spedition & Logistik



8



14



16

Branchenreport 2020

Vorwort: Endlich Anerkennung für eine systemrelevante Branche
Zentralverband Spedition & Logistik: Ihre Interessenvertretung

Titelgeschichte: Logistiker: die Helden der Krise

Interview: Infrastrukturministerin Leonore Gewessler

Logistik von morgen: Aktuelle Forschungsprojekte

Wordrap: ZV-Präsident Alexander Friesz zu den Tophemen

Dachmarke: Starker Auftritt

Wettbewerb: Jungunternehmer des Jahres

Round Table: Was die junge Generation zu sagen hat

Ressort Landverkehre

Straßengüterverkehr: Neue EU-Regeln

Maut: Öko-Lkw bitte entlasten!

Ressort Green Logistics

Green Deal: CO₂ raus, Grün rein

Ressort Luftfracht

Air Cargo: Nachfrage im Steigflug

Digitale Plattform: Buchen in Echtzeit

Umwelt: Mit Corsia gegen CO₂

INHALT

03

06

08

16

18

20

23

24

26

30

31

32

33

34

36

37

38

39

COVER: GETTY IMAGES (7), APA / SCHERIAU, ALEX CHEBAN FÜR AUSTRIAN AIRLINES FOTOS: MATT OBSERVE (2),
ROLAND MÜHLINGER / PICTUREDESK.COM, APA / SCHERIAU, RICARDO HERRGOTT / VNG MEDIEN HOLDING / NEWS,
NICOLAS ECONOMOU/NURPHOTO VIA GETTY IMAGES, AUSTRIAN AIRLINES, GETTY IMAGES(2), HHM / PETER GLAUBITT



Ressort Seefracht	40
Reeder-Allianzen: Wenig Wettbewerb auf hoher See	41
Häfen: Der Norden ist in Führung	42
Ressort KEP	46
Corona I: Mehr Pakete, aber auch mehr Aufwand	47
Corona II: „Kontaktlos“ als flexible Lösung	48
Ressort Gefahrgut	50
Gefährliche Güter: Sorgfältige Vorbereitung spart Kosten	51
Ressort Zoll	52
Das System ist zu unflexibel für Krisensituationen	
Ressort Recht & Versicherung	54
FIATA-Papiere helfen über Grenze	
Ressort Supply Chain Management	56
Digitalisierung: Blockchain als Zukunftstechnologie	57



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



Erfolgreiche **INTERESSEN- VERTRETUNG** in Krisenzeiten

Die jahrelange Interessenvertretung des Zentralverbandes hat sich in der Krise bewährt: In enger Abstimmung mit den politischen Entscheidern wurden Maßnahmen so gestaltet, dass die Versorgung jeder Zeit aufrechterhalten werden konnte.

Erst bei Regen und Sturm zeigt sich, wer auch in kritischen Situationen zu sprechen ist. Und da hat die Covid-Krise deutlich gezeigt: Die guten Kontakte des Zentralverbandes Spedition & Logistik zu Entscheidern in Ministerien und Bundesländern haben sich bewährt. Durch die enge Abstimmung mit den Verantwortlichen konnten wir rasch und unbürokratisch bewirken, dass Warentransporte auch an den geschlossenen Grenzen abgefertigt wurden, zum Teil eigene Fahrspuren für LKW eingerichtet und das Wochenend-Fahrverbot vorübergehend ausgesetzt wurde. So konnte die Versorgung mit Gütern auch während des Lockdowns aufrechterhalten werden.

Die Bedeutung und Leistungsfähigkeit der österreichischen Logistikunternehmen hat während des Lockdown – endlich – auch zu einer entsprechenden öffentlichen Wahrnehmung und Anerkennung geführt. Denn zu den Helden der Krise zählen auch Mitarbeiter von Paketdiensten, Lkw-Fahrer, Fuhrpark-Verantwortliche, Lageristen, Disponenten und alle anderen Berufe der Logistik-Branche, die ihre jeweilige Aufgabe mit großem Einsatz be-

wältigt haben. Die gute Kooperation mit der Bundesregierung, speziell mit dem Verkehrsministerium, ist auch ein Erfolg für den Zentralverband – und das Ergebnis jahrelanger, intensiver, unabhängiger und verkehrsmittelneutraler Interessenvertretung. Durch unsere Arbeit haben wir deutlich gemacht, welchen zentralen Stellenwert die Logistikbranche für die Wettbewerbsfähigkeit Österreichs hat.

Um die notwendigen Rahmenbedingungen zu erhalten, werden wir uns als Verband auch weiterhin aktiv in politische Entscheidungsprozesse einbringen. Wir werden darauf drängen, dass die Hilfsmaßnahmen auch der Logistikbranche zugute kommen. Daneben geht es um die Erarbeitung eines neuen Güterverkehrsplans mit wichtigen Anliegen wie Logistikflächenwidmung und sinnstiftender Ökologisierung von Verkehrsträgern. Erklärtes Ziel ist es, den Logistikstandort Österreich auf einem erfolgreichen Weg zu halten – und das nicht als Selbstzweck, sondern um die heimische Wirtschaft zu stärken und Wertschöpfung und Arbeitsplätze zu halten und zu schaffen ■



Die Öffentlichkeit hat wahrgenommen, dass auch die Logistiker zu den Helden der Corona-Krise zählen.

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 GmbH.

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 Hermann Rettig, Josef Lex & Co. 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

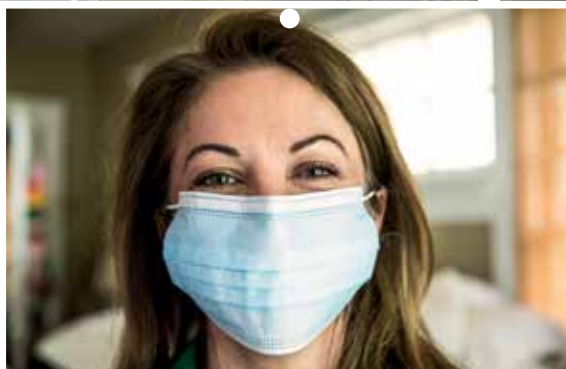
Das beste Paketservice für Ihr Business.

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](https://www.dpd.at)





LOGISTIKHELDEN: Sie sorgten für Bewegung im Stillstand

Gesundheitsberufe, Supermarkt-Beschäftigte, Logistiker: Die Corona-Pandemie hat gezeigt, auf wen es wirklich ankommt, um ein Land am Laufen zu halten. Die heimischen Logistiker haben dabei eindrucksvoll bewiesen, wie wichtig sie für das Funktionieren unserer Gesellschaft und unserer Wirtschaft sind.

So plötzlich der Lockdown auch kam, so wenig wurde davon die Versorgung der heimischen Bevölkerung mit lebensnotwendigen Produkten beeinflusst. Mit Pragmatismus, Improvisation, Verantwortungsgefühl und Flexibilität haben die rot-weiß-roten Logistikunternehmen auch den Peak in der Lebensmittelversorgung gemeistert – trotz Hamsterkäufe. Die Lieferfrequenzen aus den Zentrallagern mussten kurzfristig deutlich erhöht werden. Die Corona-Pandemie hat gezeigt, wie

systemrelevant und -kritisch eine wie am Schnürchen laufende Logistik zur Aufrechterhaltung der gesellschaftlichen Ordnung in Krisenzeiten ist. Ein Faktum, dass leider in der breiten Öffentlichkeit und in der Politik noch immer zu wenig beachtet wird, wenn auch in der Corona-Krise hier ein Umdenken erkennbar war. Eine genaue Analyse des Lockdowns zeigt, welche Hindernisse Österreichs Logistiker während der Corona-Krise überspringen mussten:



● Lange Grenzwartezeiten

Zu den Hauptproblemen, mit denen die Lkw-Fahrer zu kämpfen hatten, zählten zu Beginn die langen Wartezeiten an praktisch allen Grenzen Österreichs. Besonders schwierig war es dabei, von/nach Kroatien, Ungarn, Italien und Slowakei zu kommen. Allein am Brenner kam es anfangs zu Wartezeiten von bis zu 48 Stunden und 80 Kilometer langen Rückstaus. Davon ließen sich die Lkw-Fahrer nicht abhalten und fuhrten unermüdlich weiter und sicherten damit die Versorgung ab.

● Fehlende Lagerflächen

In der Corona-Krise wurden die fehlenden bzw. beschränkt verfügbare Lagerflächen noch deutlicher als vorher sichtbar. Vor allem im Ballungsraum Wien und im Zentralraum Oberösterreich war dies spürbar. Der sinkende Absatz ließ die Notwendigkeit, die produzierten und nicht verkauften Waren zwischenzulagern, ansteigen. Der Lockdown und die damit einhergehenden Unternehmensschließungen fanden europaweit zu unterschiedlichen Zeitpunkten statt. Während in dem einen Land die Produktion noch auf Hochtouren lief, konnte in Österreich bereits teilweise nicht mehr zugestellt werden. Es mussten daher u. a. die Paketströme rasch gestoppt und retourgeleitet werden, da die Paketdienstleister nicht genügend Lagerkapazitäten besaßen, um Pakete

über mehrere Wochen zu lagern. Zu diesem Zeitpunkt gehörten enorme Schwankungen bei den Paketmengen bereits zum Normalzustand.

● Boomender Onlinehandel

Einen weiteren bemerkenswerten Wandel haben die Corona-bedingten Ausgangsbeschränkungen bewirkt. Der Lebensmittel-Onlinehandel konnte neue Höhenflüge verzeichnen. Lebensmittel aus dem Internet zu bestellen, wurde bei den Konsumenten immer beliebter – das berichtet eine Studie des Deutschen Bundesverbandes Informationswirtschaft, Telekommunikation und neue Medien. Beinahe doppelt so viele Verbraucher als vorher bestellen jetzt online. Waren es vormals noch 16 Prozent, geben nun 30 Prozent der befragten Konsumenten an, ihre Lebensmittel seit Ausbruch der Corona-Pandemie häufig bzw. hin und wieder im Netz zu bestellen.

● Erhöhte Hygienevorschriften

Durch die Corona-Pandemie war jeder angehalten, in der Öffentlichkeit spezielle Hygienevorschriften zu befolgen. Speziell die Lkw-Fahrer hatten auch hier mit besonderen Herausforderungen zu kämpfen. Durch Angst vor Ansteckungen durften sie oftmals an ihrem Zielort nicht aussteigen. Das schränkte entsprechend auch die Möglichkeit vor Ort ein, Sanitäreinrichtungen aufzusuchen. »



● Mangelnde Digitalisierung

Gerade zu Beginn des Lockdowns galt es, in kürzester Zeit die persönlichen Kontakte auf ein absolutes Minimum zu reduzieren und so viele Prozesse wie möglich auf elektronischem Wege abzuhandeln. In dieser Situation profitierten vor allem jene Unternehmen, die bereits rechtzeitig auf die Digitalisierung gesetzt hatten. Zum einen betraf dies Bürotätigkeiten, die auch von zu Hause aus zu bewältigen waren. Für sie wurden (wenn nicht ohnehin schon vorhanden) kurzerhand Homeoffice-Lösungen eingeführt. Zum anderen wurde auch in den Logistikabläufen vor Ort zunehmend auf elektronische Kommunikation umgestellt – von der berührungslosen Paketübernahmebestätigung bis zum Informationsaustausch am Terminal.

● Fehlende Leercontainer

Auch die Seehäfen in Europa kämpften zu Beginn der Corona-Krise mit den massiven Auswirkungen des Shutdowns der Fabriken in China. Es kam zu enormen Ausfällen von Containerschiffen, wodurch wiederum die Leercontainer knapp wurden. Nachdem die Produktionen im Reich der Mitte wieder anliefen, kam es dann zu einem Containerstau.

● Eingeschränkter Luftverkehr

Zusätzlich steckten einige Luftfrachtsendungen auf Flughäfen in China oder Europa fest. Einige Logistikunternehmen leiteten diese erfolgreich auf die Schiene um. In weiterer Folge der Corona-Pandemie waren dann wiederum gerade die Frachtflüge entscheidend für die Versorgung von Schutzmasken und medizinischen Geräten. So rechnen Branchenexperten nach dem starken Einbruch, dass bis Ende 2020 wieder ein Rekordergebnis eingefahren werden kann. Gerade die Luftfracht dürfte in naher Zukunft der verlässliche Umsatzbringer für die Fluglinien sein.

Die endgültigen Auswirkungen der Pandemie sind derzeit noch immer schwer abschätzbar. Ein Wirtschaftsabschwung wird uns nicht erspart bleiben. Die derzeitigen Prognosen gehen davon aus, dass in etwa zwei Jahren wieder das „Vor-Corona-Niveau“ erreicht werden kann. Das Leben nach Corona wird sich ziemlich sicher von jenem davor unterscheiden – nicht nur im Wirtschafts- und Gesellschaftsleben generell, sondern auch in der Logistik im Speziellen.

In der sogenannten „neuen Normalität“ wird es wichtiger denn je sein, aufmerksam die Marktentwicklungen zu beobachten, zu bewerten und die richtigen Schlüsse daraus ziehen. Ein Risikomanagement, in dem bereits vorab verschiedene Worst-Case-Szenarien durchgedacht wurden und



die entsprechenden Notfallpläne entwickelt worden sind, kann in Krisensituation helfen und entscheidend für das weitere Überleben des Unternehmens sein.

Resilienz gefragt

Wenn man mit nicht geplanten Unwägbarkeiten angemessen umgehen kann, reagiert man resilient. Das wird in Zukunft noch wichtiger werden. Das Leben – und damit auch die Wirtschaft – verläuft nicht linear. Damit geben auch lineare Prognosen oftmals nur ein verfälschtes Bild wieder. Welche Schritte zur Resilienz notwendig sind, kann in sieben Kernkompetenzen beschrieben werden: Chancen nutzen, Herausforderungen annehmen, Alternativen entwickeln, Sinn geben, Vernetzung, Initiative ergreifen und Wahrnehmung der eigenen Stärken und Schwächen.

Wieder mehr Europa

Es gilt, zukünftig die Risiken der teilweise langen und globalen Lieferketten stärker zu bewerten, abzuwägen und gegebenenfalls die Lieferantenstruktur zu überdenken. Die Studie des Unternehmensberaters Abels & Kemmer zu den Auswirkungen der Corona-Pandemie auf das Supply Chain Management sieht gerade hier wesentliche Veränderungen voraus. Demnach ist in der Beschaffung mindestens von einer deutlichen Verlangsamung bis hin zu ei-

nem sogar deutlichen Rückgang des Globalisierungstrends auszugehen. Die Studie lässt eine klare Tendenz „zurück nach Europa“ erkennen.

Verstärkt wird dieser Effekt durch die zunehmende wirtschaftliche Aggression Chinas, das erratische Verhalten der amerikanischen Bundesregierung sowie den Austritt Großbritanniens aus der EU, die alle mit rückläufigen Beschaffungsmengen aus Europa rechnen müssen. Rund zwei Drittel der 250 befragten deutschen Unternehmenslenker und Supply-Chain-Experten gehen von einer steigenden Bedeutung der europäischen und nationalen Beschaffungsmärkte aus. Jeder sechste geht sogar von einer deutlich steigenden Beschaffung in Europa und dem jeweiligen Heimatland aus.

Die zu Beginn der Pandemie aufgetretenen langen Grenzwarzeiten für den Lkw-Transport haben einmal mehr deutlich aufgezeigt, dass hier eine bessere Abstimmung zwischen den EU-Mitgliedsstaaten zukünftig notwendig sein wird. Nicht umsonst hat die EU-Kommission vor allem in dieser Zeit auf die Einhaltung der EU-Grundsätze wie Solidarität und Verhältnismäßigkeit aufmerksam gemacht. Dazu gehört auch, dass Waren- und Gütertransporte innerhalb der Europäischen Gemeinschaft ungehindert vonstatten gehen sollen – insbesondere auch Schutzausrüstungen und medizinische Geräte.

»



Paket-Boom: Die starke Zunahme von Onlinebestellungen hat die KEP-Dienstleister vor große Herausforderungen gestellt. Zugestellt werden durfte nur „kontaktlos“.

Gedämpfte Prognosen

Laut dem Internationalen Währungsfonds könnte die Weltwirtschaft 2020 um 4,9 Prozent schrumpfen. Die Erholung wird langsamer verlaufen als erwartet und ist mit vielen Unsicherheiten behaftet. Der Welthandel soll 2020 wegen einer schwächeren Nachfrage nach Gütern und Dienstleistungen (insbesondere im Tourismus) um 11,9 Prozent einbrechen. Für 2021 wird immerhin ein globales Wirtschaftswachstum von 5,4 Prozent erwartet. Aber: Das Bruttoinlandsprodukt wäre damit 6,5 Prozentpunkte unter der Vor-Covid-Prognose des IWF.

Das WIFO geht mit Ende Juni 2020 davon aus, dass die heimische Wirtschaft heuer um rund sieben Prozent schrumpfen wird. Für 2021 wird vorab mit einem Wachstum von 4,3 Prozent gerechnet.

Laut einer Deloitte-Umfrage im Juli 2020 unter Führungskräften hat Österreich die Lockdown-Phase sehr gut bewältigt. Der Restart wird hingegen deutlich differenzierter bewertet. Die Unternehmen haben klare Vorstellungen hinsichtlich der Maßnahmen zur Förderung der Standortattraktivität: Sie fordern neben der Senkung der Lohnnebenkosten vor allem Investitionsförderungen im Nachhaltigkeitsbereich, eine umfassende Digitalisierung der Verwaltung und des Schulsystems sowie eine verstärkte geografische Flexibilisierung des Arbeitsmarktes.

Push für die Digitalisierung

Eines hat die Corona-Krise auch gezeigt: Unternehmen, die ihre Prozesse schon vorher digitalisiert hatten, waren in Zeiten des Lockdowns im Vorteil. Viele haben dann kurzfristig aus der Not eine Tugend gemacht und, so gut es ging, digitale Prozesse entwickelt und implementiert. Allein die Vielzahl an Videokonferenzen wird wohl auch zukünftig ihren Platz in unserer Arbeitswelt haben. Die bisherige Skepsis gegenüber Homeoffice ist bei vielen Unternehmen in Zeiten des Shutdowns verschwunden. Immer mehr von ihnen bieten Mitarbeitern nun auch regelmäßige Möglichkeiten an, von zu Hause aus ihrer Arbeit zu verrichten.

Während für kaufmännische Tätigkeiten und andere Bürotätigkeiten teilweise Voraussetzungen für dezentrales Arbeiten durch Homeoffice geschaffen werden konnten, bestehen diese Möglichkeiten für gewerblich Beschäftigte, insbesondere für Lkw-Fahrer und Beschäftigte in Logistikanlagen, Lagern, Umschlagsterminals etc., nicht. Hierzu muss das Gewerbe- und Arbeitsrecht für die Post-Corona-Zeit so geändert werden, dass in Krisenzeiten Arbeitgebern und Arbeitnehmern durch generelle Anpassung des Arbeitszeitgesetzes deutlich flexiblere Arbeitszeiten ermöglicht werden, damit Waren auch sonntags empfangen, entladen, kommissioniert und weiterverteilt werden können.

Es wird globaler

Offensichtlich ist: Die Lieferketten müssen resistenter, krisensicherer und nachhaltiger werden. In diesem Zusammenhang wird der Begriff „global“ an Bedeutung gewinnen. Damit ist die Abstützung globaler durch lokale Lieferketten gemeint.

Im EU-Binnenmarkt generell und in Österreich im Speziellen wird damit die Versorgungssicherheit wieder an Relevanz gewinnen. Ob sich die großen internationalen Lieferketten ändern werden, bleibt allerdings abzuwarten, da nach wie vor das ökonomische Prinzip „mit minimalen Mitteln das Maximum erreichen“ das Leitmotiv der Unternehmen ist. Es ist aber absehbar, dass auch in den Produktionen mehr Sicherheitsdenken Einzug finden wird und erhöhte Maßnahmen zur Vermeidung von Lieferunterbrechungen getroffen werden.

Zudem ist zu erwarten, dass vermehrt Mindestmengen an Schutzausrüstungen und medizinischen Produkten vor Ort gelagert werden, um Engpässe, wie sie zu Beginn der Corona-Krise auftraten, vermeiden zu können. Das lässt eine deutlich verstärkte Nachfrage nach Logistikimmobilien mit »

trend.setter

lesen Business Class

und sparen dabei € 99,-

Das Jahresabo des österreichischen
Wirtschaftsmagazins um € 135,- statt um € 234,-
direkt auf Ihren Schreibtisch.

JETZT
abonnieren
01 95 55 100
trend.at/abo



Aktionsnummer: 1709126

Wenn ich mich nicht 6 Wochen vor Ende meines Abonnements schriftlich melde, möchte ich TREND zu den jeweils gültigen Bedingungen für Jahresabonnenten weiterbeziehen, Angebot gültig bis 31.12.2020, bei Jahreszahlung und im Inland, Mindestalter 16 Jahre, Nicht auf bestehende Abos anrechenbar, Druckfehler, Irrtümer & Preisänderungen vorbehalten, Ich stimme zu, dass die VGN Medien Holding GmbH, die VGN Digital GmbH, die Woman GmbH & Co KG, die Gusto GmbH & Co KG und die Verlagsgruppe News Medienservice GmbH meine oben genannten Daten zur Übermittlung von Informations- und Werbematerial über deren Magazine und Online-Medien, für Marketingmaßnahmen (Gewinnspiele, Veranstaltungen, Newsletter für deren Waren und Dienstleistungen) sowie für Abo- und Sonderwerbeaktionen verarbeitet und mich zu den vorgenannten Zwecken via SMS, E-Mail, Telefon und Post kontaktieren, Diese Einverständniserklärung kann jederzeit unter datenschutz@vgn.at widerrufen werden, Nähere Informationen zur Verarbeitung meiner personenbezogenen Daten erhalte ich in Datenschutzpolicy unter www.vgn.at/Datenschutzpolicy.



direkten Anbindungen zu größeren Wirtschaftszentren inklusive Bahnanschluss erwarten. Ebenso ist absehbar, dass die Nachfrage nach kurzfristigen Lagerkapazitäten steigen wird. Für schnell drehende Güter wird sich wohl auch zukünftig kaum etwas ändern.

Vieles ist machbar, wenn man will

Unter diesem Motto haben die heimischen Logistiker in der Corona-Krise einmal mehr eindrucksvoll bewiesen, welchen Dienst sie für die Allgemeinheit leisten. Die Logistik sichert nicht nur die Versorgung mit lebens- und überlebensnotwendigen Nahrungsmitteln und medizinischen Produkten, sie ist auch Voraussetzung für das Funktionieren des gesamten Wirtschaftsstandorts. Nicht umsonst wird sie immer wieder als „Blutkreislauf der Wirtschaft“ beschrieben. Steht sie still, steht das ganze System! ■

Was jetzt **NOTWENDIG** ist

Ein netter Dank an die Helden der Krise – das kann es nicht gewesen sein. Denn auch die Logistikbranche ist von der Wirtschaftskrise betroffen und braucht jetzt gezielt Hilfe, fordert der Zentralverband Spedition & Logistik.

„Damit die Lieferketten in Österreich sichergestellt werden können, muss bei Rahmenbedingungen wie Steuern und Gesetzen rasch und gezielt geholfen werden“, fordert der Präsident des Zentralverbandes Spedition & Logistik, Alexander Friesz. Soll der Handels- und Industriestandort Österreich wieder nachhaltig in Gang kommen, muss das Potenzial einer leistungsfähigen Logistikbranche durch entsprechende Maßnahmen und Rahmenbedingungen gesichert werden. Das bedeutet unter anderem:

- Ein mindestens einjähriges Belastungsmoratorium zur Verhinderung weiterer Steuererhöhungen.
- Unbürokratischeren Zugang und raschere Auszahlung der Kurzarbeit.
- Die zinslose Stundung der Steuervorauszahlungen und Zahlungen der Voranmeldungen.
- Kredit- und Bürgschaftsentscheidungen der Banken müssen wesentlich schneller erfolgen.
- Die Umsatzsteuer muss schnellstmöglich von Soll- auf Ist-Besteuerung umgestellt werden.
- Das österreichische Unikum der Haftungen für Zollspediteure (Stichwort VC 42), das den Logistikstandort im internationalen Wettbewerb benachteiligt, ist zumindest befristet auszusetzen.
- Die Insolvenzantragsfrist für Unternehmen muss ausgedehnt werden.
- Die 75-Prozent-Grenze für die Nutzung von Verlustabzügen für alle Schuldnachlässe – auch solche außerhalb eines gerichtlichen bzw. außergerichtlichen Sanierungsverfahrens – ist (befristet) auszusetzen.
- Für vorübergehend arbeitslose Arbeitnehmer der Branche muss es finanzielle Unterstützungsprogramme geben.
- Transportunternehmen muss durch direkte Barzuschüsse bei der Überbrückung finanzieller Notsituationen geholfen werden.



Die Zukunft der Logistik

Seit 100 Jahren formen und vernetzen wir Transport, Lagerung und Logistik. Als eines der führenden österreichischen Speditions- und Logistikunternehmen vereinen wir Tradition mit Innovation und blicken dabei selbstbewusst in die Zukunft, um den weltweiten Wandel gemeinsam erfolgreich mitzugestalten.

Lagermax. Gemeinsam in Bewegung.



Wir brauchen smarte Logistik

LEONORE GEWESSLER, Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, will am Brenner eine Korridormaut einführen, mehr Güter auf die Schiene bringen und die Ökologisierung der Lkw-Maut mit 1. Jänner 2021 einführen.

Gerade in der Corona-Krise wurde vielen erst bewusst, dass auch die Logistik systemrelevant ist. Trotzdem steht es um das Image der Branche nicht zum Besten. Wie nehmen Sie das wahr?

Leonore Gewessler: Ein zukunftsfähiger Standort braucht ein innovatives, effizientes und gut funktionierendes Mobilitäts- und Transportsystem. Gleichzeitig wissen wir um die Notwendigkeit, das Verkehrssystem neuen Anforderungen anzupassen: Digitalisierung, Energieeffizienz und Dekarbonisierung im Einklang mit den Klimazielen von Paris sind unabdingbar. Gerade Menschen an Transitrouuten sind auch vom steigenden Lkw-Transit sehr geplagt, die Menschen am Brenner in Tirol sind beim Thema Lkw-Transit schlicht an der Belastungsgrenze. Daher brauchen wir engagierte Umsetzungsprogramme, um Verkehr zu vermeiden, Verkehr zu verlagern und Verkehr zu verbessern und den Anteil des Umweltverbunds – also den Fuß- und Radverkehr, öffentliche Verkehrsmittel und Shared Mobility – deutlich zu steigern. Und ja, da spielen auch unsere Konsumgewohnheiten eine Rolle. Im Güterverkehr bedeutet das smarte Logistik, und auch hier Verlagerung auf die Bahn, wo immer möglich. Ich bin mir sicher, ein solches smartes Mobilitätssystem der Zukunft hat große Akzeptanz.

Was planen Sie konkret heuer bzw. in Ihrer Amtszeit mit Blickrichtung auf die Verkehrssituation am Brenner?

Österreich ist als Transitland extrem belastet. 2019 wurden über den Brenner etwa 2,5 Millionen

Lkw pro Jahr gezählt. Gleichzeitig weist der Brenner das höchste Straßengüteraufkommen aller Alpenübergänge von 35,6 Millionen beförderten Nettotonnen auf. Dies schafft nicht nur Probleme für die menschliche Gesundheit, für die Ökosysteme und die Klimabilanz, sondern auch für den Warenverkehr selbst. Wir führen auch einen entschlossenen Kampf gegen den Tanktourismus. Die Regierung wird alle EU-rechtlich zulässigen Maßnahmen setzen und auch national aktiv werden, um Tanktourismus zu unterbinden und den Lkw-Schwerverkehr zu reduzieren. Am Brenner selbst ist das Ziel eine Korridormaut zwischen München und Verona, um Kosten an andere Transitstrecken über die Alpen anzupassen, zum Beispiel jene über die Schweiz.

Der Zentralverband Spedition & Logistik hat einen „Masterplan Logistik 2025“ ausgearbeitet und an Sie adressiert. Wie wird dieser Ihr politisches Handeln beeinflussen?

Wir sind in gutem Austausch mit der Branche, die im Haus immer ein offenes Ohr findet. Gespräche mit dem Zentralverband hat es bereits gegeben. Mir ist es wichtig, alle Stakeholder immer einzubinden, so auch beim im Regierungsprogramm angekündigten Masterplan Güterverkehr.

Inwieweit beeinflussen die bisherigen Auswirkungen der Corona-Pandemie Ihre Vorhaben, die Sie sich im aktuellen Regierungsprogramm vorgenommen haben?

Das Regierungsprogramm steht. Aber natürlich diskutieren wir jetzt darüber, welche Maßnahmen



Wir führen einen entschlossenen Kampf gegen den Tanktourismus.



Im Dialog mit dem Zentralverband: Ministerin Leonore Gewessler setzt auf Ökologisierung der Lkw-Maut und die Wasserstofftechnologie

wir aufgrund der aktuellen Situation vorziehen können. Und da sind gerade auch Klimaschutzmaßnahmen dabei. Denn ich bin der Überzeugung, Klimaschutz ist das beste Konjunkturprogramm. Beispiel Infrastruktur: Wenn wir Bahninfrastruktur bauen, schaffen und sichern wir nicht nur Arbeitsplätze in einer Branche, die besonders stark von der Krise betroffen ist, der Bauwirtschaft. Das ist eines von vielen Beispielen, wie man sich mit Klimamaßnahmen gegen die Arbeitsmarkt- und Wirtschaftskrise stemmen kann.

Im neuen Regierungsprogramm steht, dass zukünftig mehr Güter mit der Bahn und gleichzeitig weniger mit dem Lkw transportiert werden sollen. Welche Zielwerte haben Sie sich dafür vorgenommen?

Wir haben im Regierungsprogramm das Ziel Klimaneutralität bis 2040 verankert. Es geht um ambitionierte und fortschrittliche Klimapolitik, die wir in Österreich, in Europa und darüber hinaus vorantreiben wollen. Das ist mit einem klaren Auftrag an die Verkehrspolitik verbunden. Der Mobilitätssektor soll dekarbonisiert werden. Fossile Energien sind ein Auslaufmodell. Wir stehen im EU-Schnitt mit 30 Prozent Gütern auf der Schiene nicht schlecht da, stagnieren aber seit Jahren. Unser selbstgestecktes Ziel von 40 Prozent gilt es jetzt wirklich rasch zu erreichen.

Bis wann wollen Sie entscheiden, ob – wie im Regierungsprogramm vorgesehen – eine mögliche stärkere Bevorteilung von Fahrzeugen für EURO VI Lkw kommen kann?

Wir haben im Regierungsprogramm die Ökologisierung der Lkw-Maut verankert – als eine der Maßnahmen, die wir im Rahmen der Ökosozialen Steuerreform umsetzen werden. Die dazu gehörende Taskforce, die von mir und Finanzminister Gernot Blümel geleitet wird, ist bereits am Arbeiten – sie arbeitet die konkreten Details raschestmöglich aus, wir wollen ja per 1. 1. 2021 in die Umsetzung kommen.

Für längere Distanzen ist der E-Lkw nicht effizient. In letzter Zeit favorisieren einige Experten die Wasserstoff-Technologie auch im Güterverkehr. Wie schätzen Sie deren Möglichkeiten ein? Was planen Sie zum Auf- und Ausbau der Wasserstofftechnologie?

Wasserstoff ist eine Zero-Emission-Option für den Güterverkehr neben der batterieelektrischen Mobilität und Systemen zur Wiederaufladung während der Fahrt (beispielsweise über die Oberleitung), die speziell für den Transitverkehr interessant sind. Aus heutiger Sicht werden im Zustellverkehr und bei Tagesreichweiten bis 200 Kilometer auch batterieelektrische Fahrzeuge konkurrenzfähig sein, aber auch Wasserstoff wird eine Rolle spielen. Wichtig ist der systemische Ansatz. Das heißt, Infrastruktur, Fahrzeuge und Herstellung des Wasserstoffs müssen gesamthaft in großen Projekten geplant werden. Dann ist auch ein Business Case darstellbar. Bei Förderungen im Bereich des Güterverkehrs werden wir darauf achten, dass diese technologieneutral am Klimaneutralitätspfad 2040 ausgestaltet sind. Davon profitiert auch der Wasserstoff als Zero-Emission-Technologie. ■

„Klimaschutz ist das beste Konjunkturprogramm.“



Heute Projekt, **MORGEN REALITÄT**

Das Bestehende verbessern, neue Lösungen finden – darum geht es auch in der Logistik. Innovationen sind ständige Begleiter der Unternehmen. In zahlreichen Forschungsprojekten wird an den Lösungen von morgen gearbeitet. Weniger Verkehr, weniger Energieverbrauch, weniger Abfall – das sind die großen Ziele. Ein Überblick über aktuelle Projekte, die zeigen, wohin die Reise geht.

Hubs fürs Grätzel

Immer mehr Onlinebestellungen, immer mehr Pakete, immer mehr Lieferwege: Das alles möglichst effizient abzuwickeln, ist das Ziel des Projekts KoopHubs. Forscher des Instituts für Transportwirtschaft und Logistik von WU Wien, Austrian Institute of Technology (AIT) und Greda-Unternehmensberatung entwickeln dafür ein Modell, wie über ein Netzwerk von Mikro-Hubs in Wien Pakete ohne große Umwege über Verteilerzentralen außerhalb der Stadt zugestellt werden können. „Zentraler Aspekt ist die Einbeziehung des lokalen Handels, um ihm ein wettbewerbsfähiges Zustellsystem zu ermöglichen, das möglichst niedrige Emissionen erzeugt“, betont Marko Hribernik, Geschäftsführer des Projektpartners GreData – „ein im selben Bezirk bestellter Artikel sollte nicht über ein zentrales Verteilzentrum gehen müssen, wenn er in die Nebenstraße geliefert werden soll.“ Der besondere Ansatz des Projektes besteht in der Analyse der bereits bestehenden Paketströme mit möglichen lokalen Bestellungen und deren Bündelung. Diese Daten

Alternativer Antrieb: Wasserstoff-Lkw sind eines der großen Forschungsthemen in der Logistik



bilden die Basis für eine Computersimulation, die ein logistisch und wirtschaftlich sinnvolles Netzwerk entwickelt. „In den Bezirken innerhalb des Gürtels sollte es jeweils zwei bis drei solcher Mikro-Hubs geben“, nennt Hribernik ein erstes Fazit. In einer zweiten Phase des Projekts sollen auch verschiedene Betreibermodelle entwickelt werden.

Baukasten für Energieeffizienz

Der sparsame Umgang mit Energie und Rohstoffen ist auch für die Transportwirtschaft ein großes Thema. Genau darum geht es bei einem Forschungsprojekt des Fraunhofer-Instituts für Materialfluss und Logistik in Dortmund. Unter dem Titel E² Design sollen praxisnahe Werkzeuge zur Evaluation von Energieeffizienz in Produktions- und Logistikabläufen bzw. zur Optimierung des Energiebedarfs über die gesamte Supply Chain zur Verfügung gestellt werden. „Ziel ist es, den Unternehmen zu ermöglichen, auch Umweltkomponenten wie Energieverbrauch und CO₂-Emissionen in die Planung von Lieferketten und Wertschöpfungsprozessen einzubeziehen“, sagt Saskia Wagner-Sardesai, Senior Scientist bei dem Projekt. Über ein „Baukasten-System“ sollen dann Netzwerke optimiert, passende Lieferanten ausgewählt und Materialflüsse gesteuert werden können. Ganz entscheidend für die tatsächliche Anwendung: eine Anpassung an die jeweils domainspezifische Sprache, also einen anwenderfreundlichen Programmiercode.

Alternativ Gasgeben

Mit mehreren Projekten beschäftigt sich der Klima- und Energiefonds mit Alternativen zu Benzin- und Dieselmotoren. Ein Überblick:

- HyTruck hat sich zum Ziel gesetzt, die Leistung, Effizienz, Zuverlässigkeit und Lebensdauer von Nutzfahrzeugen mit Brennstoffzellen einen Schritt weiterzubringen. In einer Kooperation von Lkw-Produktion, Automobilentwicklung, Logistikunternehmen und vier Forschungseinrichtungen werden Brennstoffzellen- und Wasserstoff-Tanksysteme, Steuerungs- und Energiemanagementstrategien für Nutzfahrzeuge entwickelt.
- move2zero: Mit dem Einsatz von jeweils sieben Brennstoffzellen- und Batterie-Bussen sowie innovativen On-Demand-Services soll in Graz die vollständige Dekarbonisierung städtischer Bustransportsysteme getestet werden.
- MHP: Mobile und emissionsfreie Ladestationen für E-Fahrzeuge sollen in diesem Projekt entwickelt werden. Eine mögliche Lösung: ein Anhänger, auf dem ein Wasserstoff-Tanksystem mit einer Brennstoffzelle, eine Batterie und eine Ladestation samt zugehöriger Leistungselektronik untergebracht ist.

Kreislauf statt One-Way

Immer mehr Onlinebestellungen bedeuten immer mehr Verpackung, bedeuten immer mehr Abfall – diese Entwicklung soll durch ein neues Mehrweg-Verpackungssystem unterbrochen werden. Entwickelt hat es der finnische Anbieter RePack. Die Mehrwegversandtasche besteht aus recyceltem Kunststoff, kann vom Kunden auf Briefgröße zusammengefoldet und über die Post zurückgesendet werden. Der Hersteller spricht von 20 und mehr Umläufen. Getestet werden die neuen Verpackungen seit dem Sommer vom Onlinehändler Avocado sowie den Handelsriesen Otto und Tchibo. Bei dem eineinhalb Jahre laufenden Testbetrieb sollen Erkenntnisse gewonnen werden, „wie Mehrwegsysteme gestaltet sein müssen, damit sie praxistauglich und wirtschaftlich tragfähig sind und welche branchenspezifischen und politischen Rahmenbedingungen hierbei unterstützen können“, so Till Zimmermann vom Hamburger Institut für Ökologie und Politik (Ökopol), das das Forschungsprojekt koordiniert. ■

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.



Wir sind Teil der Lösung

Neue Wertigkeiten und Globalisierung, Logistik als Standortfaktor und Wasserstoff als Zukunft: ALEXANDER FRIESZ, Präsident des Zentralverbandes Spedition & Logistik, zu den sieben Stichworten, die die Branche bewegen

**Alexander
Friesz
über ...**

... Covid-19 und die Logistiker

Was die Bewältigung der Krise anbelangt, bleiben noch viele Fragen hinsichtlich wirtschaftlicher Folgen offen. Obwohl die Krise selbst vorübergehend ist, wird sie doch langfristige Auswirkungen auf Produktionssysteme und das Konsumverhalten haben. Die digitale Transformation wird sich auf allen Ebenen intensivieren und sich auch auf die Arbeitsweise auswirken.

Die Logistik wurde vom Lockdown und dann von der Wirtschaftskrise stark getroffen. Aber wir waren in der ersten Akutphase diejenigen, die als systemrelevante Branche die Versorgungssicherheit gewährleistet haben – und damit ins öffentliche Bewusstsein gerückt sind. Die Bedeutung von Logistik und Transportwirtschaft wurde plötzlich sichtbar. Was die Krise auch gezeigt hat: wie entscheidend die guten Kontakte des Zentralverbandes zu den politischen Entscheidungsträgern sind. Dadurch konnten wir dazu beitragen, für möglichst reibungslose Abläufe zu sorgen, etwa durch die vorübergehende Aussetzung des Wochenend-Fahrverbots sowie eine einigermaßen rasche Abwicklung an den geschlossenen Grenzen.

... Globalisierung und das neue Denken im Welthandel

Viele Unternehmen überdenken – auch als Lehre aus der Coronakrise – ihre Produktionsprozesse. Versorgungssicherheit, Regionalität bei der Lagerung und Verfügbarkeit von Gütern haben an Bedeutung gewonnen. Daneben spielen Digitalisierung und Automatisierung eine immer größere Rolle.

Der neue Begriff lautet „Glokalisierung“. Will Europa zukünftig resilienter gegen Krisen sein, müssen wir gemeinsam europäische Lösungen finden und Produktionen und Lagerhaltungen wieder näher zueinander bringen. Zusammenarbeit, Koordination und Abrücken von nationalen Alleingängen werden nötig sein, wenn sich Europa im globalen Machtgefüge von USA und China behaupten will. Entscheidend ist das Tempo der Umsetzung solcher Vorhaben. Die Herausforderungen werden auf viele Unternehmen und Dienstleistungen massive Auswirkungen haben. Klare Vorteile sind Diversifizierung, geringere Abhängigkeiten von Lieferanten aus Übersee und die Aufrechterhaltung von Lagerbeständen. Den Logistikern kommt hier eine Schlüsselrolle zu. Natürlich spielt die Frage der Kosten dabei eine Rolle, aber es wird nicht mehr die einzige Frage sein. Wertschöpfung nach Europa zurückzuholen, bekommt wieder einen höheren Stellenwert. Damit verbunden ist natürlich, dass es von Seiten der Politik auch Lösungen für die Bereitstellung von mehr Industrie-, Lager- und Logistikflächen geben muss. Dieses Thema stellt derzeit eine große realpolitische Hürde dar.



... das „Schreckensszenario“ grüne Verkehrsministerin

Davon kann keine Rede sein. Naturgemäß haben die Grünen als Partei andere Schwerpunkte als wir als unabhängige Interessenvertretung. Aber wir haben uns als Verband bereits in die Erarbeitung des Regierungsprogramms eingebracht und sehen darin viel Potenzial für einen modernen und wettbewerbsfähigen Logistikstandort. Es ist unbestritten ein Verdienst des Zentralverbandes als unabhängige Branchenvertretung, dass die Logistik als systemrelevant angesehen wird – auch schon vor Corona – und unsere Branche nicht Teil des Problems, sondern Teil der Lösung ist. Die Zusammenarbeit und der Austausch mit der Regierung hat in der Corona-Krise sehr gut funktioniert. Es wurde, ganz besonders während des Lockdowns, unbürokratisch bei uns rückgefragt und rasch gehandelt.

In den kommenden Monaten wird es Zeit, als Branchenvertretung gemeinsam mit der Bundesregierung nachhaltige Lösungen für den Logistikstandort der Zukunft zu entwickeln. Wir werden uns dazu sehr klar positionieren und im Rahmen des Arbeitsausschusses Logistik des Verkehrsministeriums darlegen, was für einen prosperierenden Logistikstandort notwendig sein wird.

....die Zukunft der EU

Leider hat die Covid-19-Pandemie gezeigt, dass Europa in der Krise nicht einheitlich agiert und bei Produktion, Logistik und Versorgung verwundbar ist. Es gab von vielen Ländern Einzelaktionen, zu wenig wurde abgestimmt. Das war und ist für über Grenzen hinweg agierende Branchen eine schwierige Situation. Es gibt leider auch wieder erstarkende nationale Tendenzen, die durch die Krise noch Aufwind bekommen. Gleichzeitig sehe ich in der gemeinsamen Bewältigung eine große Chance. Mit dem vielen Geld, das die EU in die Krisenbewältigung investieren möchte, können wir den Standort Europa modernisieren und stärken. Investitionen in Produktionsstätten und dafür notwendige Logistik wären auch ein Plus im Sinne der Versorgungssicherheit. Zukunftstechnologien wie Wasserstoff würden umweltfreundliche Lösungen bringen und gleichzeitig die Abhängigkeit von fossilen Energiequellen außerhalb Europas reduzieren. Das wird aber nur mit einem gemeinsamen Plan funktionieren, nicht mit Kleinstaaterei und Rosinenpicken.

... fehlende Logistikflächen

Es gibt gute Ansätze, durch dezentralere Lager und damit einhergehend kürzere Transportstrecken das Verkehrsaufkommen zu reduzieren und gleichzeitig die Versorgungssicherheit zu erhöhen. Aber dafür bedarf es bundesweit einheitlicher Flächenwidmungen. Hier besteht dringender Handlungsbedarf. Grundsätzlich haben wir zu wenig gewidmete Logistikflächen. In der Bundesregierung, speziell im Verkehrsministerium, ist man sich des Themas bewusst und arbeitet auch an neuen Richtlinien bei der Flächenwidmung, die logistische Anforderungen berücksichtigt. Wien und Niederösterreich arbeiten unter Einbindung des Zentralverbandes bereits an einer gemeinsamen Flächenwidmung für den Logistikgroßraum. Entscheidend sind die Gemeinden, die oft inhaltlich überfordert sind. Zu wenig Logistikflächen widersprechen auch dem Prinzip der Versorgungssicherheit und machen den Logistik- und letztlich Industrie- und Handelsstandort Österreich unattraktiver. Wertschöpfung wandert dadurch ab, Arbeitsplätze gehen verloren. Hier muss die Politik massiv gegensteuern.



... die Arbeitsschwerpunkte des Zentralverbandes

Green Logistics, Flächenwidmungen und Digitalisierung sind große und herausfordernde Themen in den kommenden Jahren. Diese müssen jetzt mit Tempo umgesetzt werden. Auch Multimodalität hat noch Potenzial, ist aber nicht der alleinige Heilsbringer. So sind einer Verlagerung von Gütern von der Straße auf die Schiene einfach Grenzen gesetzt, weil es zu wenige Trassen gibt.

Ein weiterer Schwerpunkt ist der Ausbau unserer Dachmarke „Austrian Logistics“. Österreichs Logistiker brauchen ein solches Markenzeichen, um auch international ihren Stellenwert aufzuzeigen. Die Marke kommt in Fahrt, bereits über 50 namhafte Unternehmen sind ihr beigetreten. Jetzt sollte auch Frau Bundesministerin Gewessler Flagge zeigen und diese Marke in der Öffentlichkeit mittragen. Und noch ein Satz zu den vielen Hilfspaketen für die Wirtschaft: Am wirkungsvollsten wäre es, endlich die hohen und wettbewerbsfeindlichen Lohnnebenkosten zu senken. Das hätte für alle den größten Effekt.

Alexander Friesz

steht seit knapp zwei Jahren an der Spitze des Zentralverbandes Spedition & Logistik, in dem er sich seit über 20 Jahren für die Interessen der Branche engagiert. Der 64-Jährige ist Miteigentümer und Vorstandsmitglied des Logistikunternehmens Lagermax und in verschiedenen Leitungsfunktionen auch in der Wirtschaftskammer tätig.



... Green Logistics

Ein Umbau der Energiepolitik muss stattfinden, das ist ja unstrittig. In der Gütermobilität ist es unser Ziel, CO₂-Emissionen zu reduzieren und den Anteil an fossilen Brennstoffen zurückzudrängen. Hierzu braucht es aber die richtigen Anreize für unsere Unternehmen, um die damit einhergehenden Mehrkosten zu stemmen. Im KEP-Bereich und der City-Logistik ist Elektromobilität schon heute eine stark genutzte Technologie mit Potenzial. Aber es muss auch entsprechende Infrastruktur dafür geben und finanzielle Anreize, die die Mehrkosten abfedern. Mit Fahrverboten, die von der Politik gerne verhängt werden, wird man das Problem der City-Logistik jedenfalls nicht lösen, sondern verschärfen.

Beim schweren Güterverkehr ist Elektromobilität keine Lösung. Dafür haben die notwendigen Batterien ein zu hohes Gewicht, und auch die

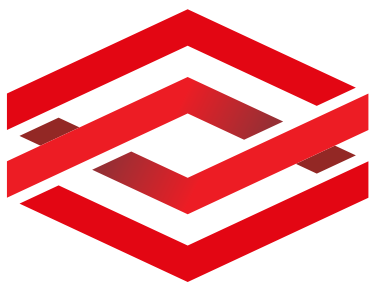
Reichweite ist zu gering. Hier liegt die Zukunft in der Wasserstoff-Technologie, die aber noch massiv vorangetrieben werden muss, um Marktreife zu erlangen. Ich sehe darin ein großes Potenzial für Europa, in einer der wichtigsten Technologien der Zukunft Weltmarktführerschaft zu erlangen.

Jedenfalls muss die Politik, will sie nachhaltige Ergebnisse beim Thema Ökologisierung erzielen, die Logistik mit einbinden. Als „Instrument“ gibt es dazu im Verkehrsministerium bereits den Arbeitsausschuss Logistik. Inhaltlich fordern wir realistische Übergangsfristen, aber auch den Einsatz von Brückentechnologien wie LNG-Lkw, die weniger CO₂ ausstoßen und bis zur Marktreife von Wasserstoff-Lkw mithelfen, Emissionen zu reduzieren. Aus diesem Grund haben wir auch grundsätzlich mit einer moderaten Anhebung der Mineralölsteuer kein Problem. Sie entspricht dem Verursacherprinzip. Allerdings nur dann, wenn die Einnahmen zur Ökologisierung der Straße verwendet werden. Hier sehe ich allerdings noch keine „grünen Signale“ aus der Politik.



We stand out **WORLDWIDE!**

Die Dachmarke Austrian Logistics steht für Exzellenz und Innovation in der heimischen Disziplin Logistik – und soll deren Leistungen stärker in den öffentlichen Fokus rücken.



AUSTRIAN LOGISTICS

Der Durchbruch erfolgte vor zwei Jahren: 2018 wurde die Dachmarke Austrian Logistics mit dem Slogan „We stand out worldwide!“ vom Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie gemeinsam mit dem Zentralverband Spedition & Logistik, der Bundesvereinigung Logistik Österreich, der Industriellenvereinigung, dem Verein Netzwerk Logistik und der Wirtschaftskammer Österreich 2018 gegründet.

Ein Logo für mehr Sichtbarkeit

Diese Wort-und-Bild-Marke hat den Zweck, die Leistungen in der Disziplin Logistik am Standort Österreich in der Öffentlichkeit zu verdeutlichen. Damit soll u. a. die nationale und internationale Sichtbarkeit der österreichischen Logistik bei Entscheidungsträgern aus Politik, Industrie, Handel sowie Dienstleistung und in der Gesamtpfentlichkeit erhöht werden. Die Zusammenarbeit, der Austausch von Wissen und Erfahrung soll zwischen den Stakeholdern gestärkt werden. Zusätzlich sollen mit der starken Dachmarke die Berufsbilder in der Disziplin Logistik attraktiviert und eine zukunftsgerichtete Aus- und Weiterbildung unterstützt wer-

Ein Logo, viele Vorteile

Wie Unternehmen als Markenpartner von der Dachmarke Austrian Logistics profitieren können:

- Aufzeigen der exzellenten Leistungen in der Disziplin Logistik am Standort Österreich
- Gemeinsame Kommunikation eines einheitlichen Gesamtbildes der Disziplin Logistik
- Erhöhung der nationalen und internationalen Sichtbarkeit der österreichischen Logistik bei Entscheidungsträgern aus Politik, Industrie, Handel sowie Dienstleistung und in der Gesamtpfentlichkeit
- Stärkung der Zusammenarbeit, Austausch von Wissen und Erfahrung zwischen den Stakeholdern
- Aufzeigen von und Bewusstseinsbildung für wichtige Themen der Disziplin Logistik
- Attraktivierung der Berufsbilder in der Disziplin Logistik und Unterstützung zukunftsgerichteter Aus- und Weiterbildung

den. Die Marke wird als Dachmarke genutzt, um einen einheitlichen Auftritt besonders qualifizierter Unternehmen zu unterstützen.

Wahrnehmungs- und Nachwuchsprobleme

Die heimische Logistikbranche hat nicht nur ein Wahrnehmungs-, sondern auch ein Nachwuchsproblem. Mit der Dachmarke Austrian Logistics soll dem begegnet werden. Sie soll das Image der Disziplin Logistik hervorheben, um vor allem die besten Köpfe gewinnen zu können. Eine Reihe von österreichischen Unternehmen haben bereits die Chancen erkannt, die eine Partnerschaft bei Austrian Logistics mit sich bringt, und sind offizieller Partner der Dachmarke. Die Teilnahme ist nach Bewilligung der Bewerbungsunterlagen kostenfrei. ■

WE STAND OUT. WORLDWIDE!



JUNGE IDEEN für die Lösungen von morgen

Vom Lastenfahrrad bis zum Paket-Drive-in: Auch vergangenes Jahr wurden 13 sehr interessante Ideen beim Wettbewerb „Jungspediteur des Jahres“ eingereicht. Als Siegerin ging Alena Kubicek mit ihren „City Containern“ als innerstädtische Logistiklösung hervor.

Viel Engagement, viele Ideen, viele Lösungen: Bereits zum neunten Mal hatte der Zentralverband Spedition & Logistik die Nachwuchstalente der heimischen Speditionsbetriebe aufgerufen, ihre innovativen Ideen für ökologische und/oder ökonomische Kunden- und Branchenlösungen zu entwickeln und in Form von Projektbeschreibungen oder Videopräsentationen einzureichen. Teilnahmeberechtigt waren alle weiblichen und männlichen Speditionsangestellten aus ganz Österreich mit Geburtsjahrgang 1989 oder jünger. Ein lohnendes Engagement: Prämiert wurden wieder die drei Erstplatzierten mit Preisgeldern von 1.000 bis 3.000 Euro. Die Preisverleihung fand während der Generalversammlung des Zentralverbands Spedition & Logistik statt. 2019 wurden insgesamt dreizehn Projekte eingereicht, die von einer Fachjury bewertet wurden.

City Container haben gewonnen

Alena Kubicek von der Österreichischen Post AG beeindruckte die Jury mit ihrem Projekt „City Container als innerstädtische Logistiklösung“ am meisten. Hintergrund dieses Projektes: Die Bevölkerungszahl steigt in den Ballungszentren stetig an. Parallel dazu wachsen aufgrund des boomenden Onlinehandels die Sendungsmengen. Dadurch werden in den Stadtgebieten die Stellplätze und die Logistikflächen knapp. Zusätzlich steigen Stau-, Lärm- und Umweltbelastungen.

Alena Kubicek will durch die Entwicklung einer innovativen, nachhaltigen und kreativen Logistiklösung gegensteuern. Dabei dient eine traditionelle Wechselbrücke (WAB) als innerstädtisches Paketdepot bzw. als „City Container“. Die Auslieferung der Pakete zum Endkunden übernehmen Lasten-

fahrräder. Diese Art der Zustellung vermindert laut Einreichungsunterlagen das Verkehrsaufkommen deutlich und trägt damit durch den verringerten CO₂-Ausstoß wesentlich zu einer nachhaltigen Logistik bei.

Ein „City Container“ kann rund 500 Pakete fassen. Bei einer herkömmlichen Auslieferung würden vier mit Dieselmotoren betriebene Zustellfahrzeuge für diese Menge benötigt und in Summe rund 79 kg CO₂ freigesetzt. Dies könnte durch den Einsatz von Lastenfahrrädern anstelle der Zustellfahrzeuge vollständig eingespart werden. Es verbleibt lediglich der Transport des „City Containers“ vom Verteilzentrum in die Stadt und zurück – das würde in der Modellrechnung 19 kg CO₂ freisetzen. In Summe würde dieses Konzept bei 250 Zustelltagen im Jahr in Summe rund 14.800 kg CO₂ einsparen.

Check-in Schalter auf Platz zwei

Hatun Yurttas von der Gebrüder Weiss GmbH belegte mit ihrem Projekt „Check-in-Schalter für Lkw-Anmeldungen“ den zweiten Platz. Ihr Ansatz: Oftmals verläuft der Be- und Entladeprozess von Lkw sowohl für die Speditions-Mitarbeiter als auch für die Lkw-Fahrer umständlich. Hatun Yurttas will dies mit einem Check-in-Schalter im Eingangsbereich zum Speditionsterminal vereinfachen, an dem sich der Lkw-Fahrer selbstständig anmeldet und ein Ticket mit einer Wartenummer erhält. Per SMS wird er vor der Be- bzw. Entladung kontaktiert und über die zugeteilte Rampe informiert. Die Check-in-Registrierungen werden automatisch an die zuständigen Stellen wie u. a. ins Lager und in die Disposition übertragen. Die Kunden können bei Bedarf ebenfalls über den Verlauf ihrer Sendung informiert werden.



Strahlende Siegerinnen: Was ist bloß mit den Männern los? Alle drei Preise des Jungspediteur-Wettbewerbes gingen an junge Frauen. Die drei Gewinnerin bei der Preisverleihung mit ZV-Präsident Alexander Friesz

Paket Drive-in an dritter Stelle

Johanna Winzer, ebenfalls von Gebrüder Weiss GmbH, konnte mit ihrem Projekt „Paket Drive-in“ den dritten Rang erreichen. Die Paketzustellungen wachsen rasant aufgrund des steigenden Online-handels. Wird der Empfänger an der Zustelladresse nicht angetroffen, wird das Paket in das Depot retourniert oder in den nächstgelegenen Paketshop transportiert. Als Lösung dieses Problems schlägt

Johanna Winzer vor, diese nicht zugestellten Pakete in einem „Paket Drive-in“ zwischenzulagern. Der Kunde kann vor der Zustellung eine Umleitung zu einem „Paket Drive-in“ veranlassen. Alternativ kann der Paketzusteller nach erfolgloser Zustellung das Paket ebenfalls zum „Paket Drive-in“ bringen. In beiden Fällen erhält der Kunde vom Paketzusteller einen QR-Code zugesendet, mit dem er dann sein Paket im „Paket Drive-in“ abholen kann. ■

Jetzt anmelden und dabei sein

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

2021

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



Wir sind eine SCHLAGZEILEN-GENERATION

Das Wort hat die nächste Generation: Der Zentralverband lud JungspediteurInnen zu einem Roundtable, um mit ihnen über Nachhaltigkeit, das Image der Branche und die Zukunft der Logistik zu diskutieren.

Zu den erweiterten ZV-Präsidiums-sitzungen werden zukünftig auch die Jungspediteure immer eingeladen.

Oliver Wagner
Zentralverband
Spedition und Logistik

Die Digitalisierung hilft Prozesse zu vereinfachen. Der Mensch wird aber für viele Entscheidungen nach wie vor wichtig sein.

Antonio Steiner
Lagermax

Um den Kontakt und Austausch mit den jungen Spediteuren und Spediterinnen weiter auszubauen, organisierte der Zentralverband Spedition & Logistik im Frühjahr 2020 erstmals einen Round Table mit einigen Finalisten und Gewinnern aus den letztjährigen „Jungspediteur des Jahres“ Wettbewerben. Unter der Moderation von Bernd Winter (Chefredakteur der Int. Wochenzeitung Verkehr) diskutierten Oliver Wagner (ZV Geschäftsführer), Alena Kubicek (Österreichische Post AG), Evelyn Kreuzhuber (FH Steyr), Antonio Steiner (Lagermax Int. Spedition GmbH) sowie Hatun Yurttas und Johanna Winzer (beide von Gebrüder Weiss GmbH).

Der Medienkonsum: Instagram, Facebook und Co. dominieren

Online-Medien spielen bei den jungen Menschen naturgemäß die mit Abstand größte Bedeutung, wenn sie sich über die Disziplin Logistik beziehungsweise allgemeine Wirtschaftsthemen informieren wollen. Hier führen vor allem die sozialen Medien wie Facebook und im noch stärkeren Ausmaß der Onlinedienst Instagram gefolgt von LinkedIn die beliebtesten Quellen an. Nicht nur aufgrund der ständigen Verfügbarkeit spielen Smartphones hier eine wesentliche Rolle.

Die relevanten Informationen müssen für die Nachwuchskräfte rasch erkennbar sein, andernfalls werden sie nicht wahrgenommen. „Wir sind eine Schlagzeilen-Generation. Daher nutzen auch viele meiner Freunde Instagram“, betonte Alena Kubicek während der Roundtable-Diskussion.

Nutzer-Zahlen unterstreichen das. So dominieren die 18- bis 34-Jährigen bei den Instagram Nutzern mit einem Anteil von rund 65 Prozent, gefolgt von der Altersgruppe der 35- bis 44-Jährigen (16

Prozent). Neben den sozialen Medien informieren sich unsere Jungspediteure auch über die in ihren Unternehmen verfügbaren und laufend mit neuen Nachrichten aktualisierten Intranetlösungen, um sich aktuelle Firmen- und teilweise Brancheninformationen holen zu können. Im Printbereich haben Fachmedien nach wie vor eine größere Bedeutung bei den Jungspediteuren, wohingegen Tageszeitungen keine Rolle mehr spielen.

Im Fokus: Alternative Antriebe

Für Johanna Winzer und andere Jungspediteurinnen sind vor allem alternative Antriebsformen und Fahrzeuge von großem Interesse, gefolgt von allgemeinen Branchen- und Firmeninformationen. Naturgemäß spielt darüber hinaus „Nachhaltigkeit“ und alle damit verbundenen Themen für die Nachwuchskräfte eine große Rolle, gefolgt von der Digitalisierung.

Nachhaltigkeit: Darum dreht sich alles

Die Einstellung der jungen SpediteurInnen ist eindeutig: „Dieses Thema kann gar nicht genug gehypt werden!“ betonen sie. Nachhaltigkeit wird auch wesentlich für das Privatleben gesehen. „Oftmals wird aber von den Unternehmen (auch in der Logistik) zu viel darüber geredet, aber noch immer zu wenig getan“, merkte Hatun Yurttas kritisch an.

Was müsste in der Logistik passieren damit sie nachhaltiger wird? Hier fordern die Jungspediteure den vermehrten Einsatz alternativer Antriebe im Nahverkehr ein. Zudem sollten Lkw-Fahrer mehr in Richtung ökologischem Fahren geschult werden. Hier können nach Meinung der Jungen oftmals schon kleine Maßnahmen helfen nachhaltiger in der Logistik zu werden, indem u.a. die Lkw-Fahrer, wenn sie ihre Papiere von der Disposition holen,



Neue Initiative: Um die junge Generation und deren Meinungen und Anregungen stärker einzubeziehen, lud der Zentralverband zu einem Roundtable mit Gewinnern und Finalisten des Wettbewerbs „Jungspediteur des Jahres“.

den Motor abstellen. Die Digitalisierung wird dazu beitragen, durch das „papierlose Büro“ weniger Ressourcen zu verbrauchen, sind die Nachwuchskräfte überzeugt.

Das Zukunftsthema: Digitalisierung

Im Tenor, dass sowohl die Disziplin Logistik generell als auch im Speziellen Speditionen in den kommenden Jahrzehnten essentiell bleiben werden, waren sich alle JungspediteurInnen einig. Es ist ihnen aber klar, dass sich allein durch die Digitalisierung viel verändern wird. Die Nachwuchskräfte haben aber davor keine Angst, ganz im Gegenteil. So betonte Antonio Steiner: „Die Digitalisierung hilft Prozesse zu vereinfachen und damit auch die Arbeit. Der Mensch wird aber für viele Entscheidungen nach wie vor wichtig sein.“

Das Image: Es mangelt an Information

Oftmals wirkt die Logistik Branche nach außen verstaubt, monieren die jungen SpediteurInnen. Der Nutzen und die Innovationskraft der Logistik werden zudem in der Öffentlichkeit nicht wahrgenommen. Die Vorurteile und Diskussionen werden oft auf den „Lkw“ reduziert. Viele sehen nicht, dass Logistik weit mehr ist. „Selbst an den Schulen wissen viele Lehrer viel zu wenig über die Grundlagen der Logistik. Zudem ist auch der Lehrberuf des Spe-

ditionskaufmanns kaum bekannt“, kritisiert Evelyn Kreuzhuber. Die JungspediteurInnen fordern eine Informationskampagne der Logistikunternehmen ein und regen an, mit alternativen Methoden auf die tollen Leistungen, die in der Disziplin Logistik erbracht werden, aufmerksam zu machen. Als Idee wäre anzudenken, wie in anderen Branchen bereits üblich, dass Lehrlinge für einen Tag das Logistikunternehmen übernehmen und dies medial begleiten zu lassen.

Mitwirkung im Zentralverband

Prinzipiell sind alle Teilnehmer und Teilnehmerinnen des Roundtable interessiert, zukünftig auch aktiv und ehrenamtlich im Zentralverband Spedition & Logistik mitzuarbeiten. „Zu den erweiterten Präsidiumssitzungen des Zentralverbandes werden zukünftig die Jungspediteure auch immer eingeladen“, versprach Oliver Wagner.

Sein Fazit: „Mit diesem Engagement und dem wertschätzenden Diskussionsverlauf des Roundtables machen wir uns als ZV um den Nachwuchs keine Sorgen. Aufgrund des positiven Feedbacks aller Beteiligten werden wir Treffen in diesem Format in Zukunft fortsetzen und laden alle JungspediteurInnen ein, sich im Zentralverband Spedition & Logistik zu engagieren, denn nur gemeinsam sind wir stark.“

An den Schulen wissen viele Lehrer zu wenig über die Grundlagen der Logistik. Auch der Lehrberuf des Speditionskaufmanns ist kaum bekannt.

Evelyn Kreuzhuber
FH Steyr



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



Aktuelles aus den RESSORTS



Landverkehre Europa

30

Green Logistics

33

Luftfracht

36

Seefracht

40

KEP

46

Gefahrgut

50

Zoll

52

Recht und Versicherung

54

Supply Chain Management

56

MAGAZIN

» LANDVERKEHRE EUROPA

ANTRIEB

Teststrecke für Oberleitungs-Hybrid-Lkw

Das Container-Hinterlandlogistik-Netzwerk Contargo testet fünf Oberleitungshybrid-Lkw von Scania auf der Teststrecke im deutschen Bundesland Hessen. Bei dem Fahrzeug handelt es sich um einen Scania El Fondo, der klassisch mit Diesel bis zur Autobahn fahren kann. Auf der A5 zwischen Langen/Mörfelden und Darmstadt/Weiterstadt wurde im Rahmen des Projektes ELISA eine fünf Kilometer lange Teststrecke unter der Projektleitung von Hessen Mobil elektrifiziert. Dort angekommen wird der Pantograf des Lkw an die Oberleitung andocken, und der Antrieb schaltet auf elektrisch um. Nach dem Ende der Probestrecke fährt das Fahrzeug noch einige Kilometer elektrisch weiter, da es über eine Batterie verfügt, die durch die Oberleitung und mittels Rekuperation geladen wird.



UNTERSTÜTZUNG

„We care for you“: Initiative für die fahrenden Helden



DocStop Austria, Service 24 Notdienst und UTA versorgten im Juni 2.000 Lkw-Fahrer in ganz Österreich mit Schutzmasken und Desinfektionsmitteln und bedankten sich so bei ihnen für ihren

tollen Einsatz, den sie – auch in der Corona-Krise – täglich für unsere Versorgung leisten. Denn die Berufskraftfahrer hatten oftmals Mühe, die einfachsten Hygienemaßnahmen einzuhalten, da in den Raststätten nicht nur der Zugang zur Gastronomie, sondern auch jener zu den sanitären Einrichtungen eingeschränkt war. Der Tank- und Servicekartenanbieter Union Tank Eckstein bot in Zeiten der Corona-Pandemie unter dem Motto „We care for you“ Lkw-Fahrern in mehreren Ländern Unterstützung an. Zu den Hilfsmaßnahmen zählten in Kooperation mit den Autobahn-Raststätten unter anderem die Verteilung von Schutzmasken und Desinfektionsmitteln, die Organisation von kostenlosen Mahlzeiten oder Duschgelegenheiten.

DIGITALISIERUNG

Reservierungsplattform für Lkw-Parkplätze

Schon vor dem flächendeckenden Ausbruch des Coronavirus gestaltete es sich für die Lkw-Fahrer mitunter äußerst schwierig, zum Pausieren einen geeigneten Platz für ihr Fahrzeug zu finden. Ursache dafür ist die angespannte Parkplatz-Situation. Einer aktuellen Studie der deutschen Bundesanstalt für Straßenwesen zufolge fehlen allein entlang der Autobahnen in Deutschland mindestens 23.500 Lkw-Stellplätze. Abhilfe verspricht das Angebot von SNAP Account. Der Europäische Ladungsverbund Internationaler Spediteure AG (ELVIS) und SNAP Account haben nun eine Kooperation vereinbart. Zentrales Element dabei ist die Kooperation mit SNAP Account, einer Bezahl- und Buchungsplattform für Lkw-Parkplätze und Lkw-Reinigung. Über diese Plattform können die ELVIS-Partner einfach unter Angabe von Kennzeichen und Fahrername Lkw-Parkplätze entlang Ihrer Transportrouten buchen.



Neue Regeln für EU-STRASSENGÜTERVERKEHR

Neue einheitliche Regeln sollen den bisherigen nationalen Wildwuchs eindämmen.

Bei der Überwachung wird auf smarte Tachografen gesetzt.

Das Europäische Parlament hat sich Anfang Juli auf eine abschließende Position für einen einheitlichen Rechtsrahmen für den europäischen Straßengüterverkehr verständigt. Im sogenannten Mobilitätspaket I sind alle neuen Regeln zusammengefasst. Sie sollen ein Gleichgewicht zwischen verbesserten Arbeitsbedingungen der Lkw-Fahrer und der Freiheit der Unternehmen, grenzüberschreitende Dienstleistungen anzubieten, herstellen und damit auch zur Straßenverkehrssicherheit beitragen.

Das sind die wesentlichen Eckpunkte:

1. Die neue Regelung sieht einen rechtlichen Anspruch der Lkw-Fahrer vor, spätestens nach drei Wochen in ihr Heimatland zurückzukehren.
2. Transportunternehmen werden verpflichtet, ihre Fahrzeuge alle acht Wochen in den jeweiligen Zulassungsstaat zurückzuführen.
3. Kabotagefahrten sollen Leerfahrten innerhalb der EU verhindern und CO₂-Emissionen einsparen. Die Anzahl der Kabotagefahrten ist im Anschluss an einen internationalen Verkehr auf drei eingefroren. Ein Ausländischer Güterbeförderer muss das Land nach der dritten Fahrt für mindestens vier Tage verlassen.
4. Der Fahrer eines ausländischen Güterbeförderers erhält während der Kabotagefahrt den ortsüblichen Mindestlohn. Ausgenommen von der ortsüblichen Mindestlohnregelung sind lediglich Transitfahrten sowie Hin- und Rückfahrten vom Heimatland in ein anderes EU-Mitgliedsland mit maximal zwei Be- oder Entladevorgängen. Angesichts 27 national



Spediteure begrüßen EU-einheitliche Regelung der Entsendung. Aber 27 nationale Mindestlohnbestimmungen sind eine neue Herausforderung.“

Walter Konzett,
Ressortleiter Landverkehre Europa

unterschiedlicher Mindestlohnbestimmungen in der EU wird der administrative Aufwand für international tätige Spediteure und Transporteure erheblich steigen.

5. Neue smarte Tachografen, die spätestens im Jahr 2025 in allen Fahrzeugen eingebaut sein müssen, helfen bei der digitalen Überwachung.

Diese Tachografen sind ein Kernelement zur Durchsetzung der neuen Regeln. Damit soll die Möglichkeit geschaffen werden, zuverlässig zu registrieren, wann und wo ein Lkw eine Grenze überquert hat, und festzustellen, wo die Be- und Entladung des Fahrzeugs stattgefunden hat. Mit dem intelligenten Fahrtenschreiber der zweiten Generation wird all dies automatisch erfolgen. Er wird für Fahrzeuge mit grenzüberschreitenden Beförderungen zeitlich gestaffelt in drei Phasen eingeführt: Neue Lkw müssen bis 2023 mit diesem Gerät ausgerüstet sein; Fahrzeuge mit einem analogen oder digitalen Fahrtenschreiber müssen bis 2024 umgerüstet, und Lkw mit einem intelligenten Fahrtenschreiber der ersten Generation müssen bis 2025 umgerüstet werden.

Geänderte Regelungen treten nach 18 Monaten in Kraft

Die Vorschriften über die Entsendung und den Marktzugang werden 18 Monate nach dem Inkrafttreten der Rechtsakte die Anwendbarkeit erlangen. Die Vorschriften über die Lenk- und Ruhezeiten werden ab dem zwanzigsten Tag nach der Veröffentlichung gelten – mit Ausnahme der besonderen Fristen für Fahrtenschreiber. ■



Lkw-Mauterhöhung ja, aber mit **AUGENMASS**

Viele Logistikunternehmen haben durch Corona mit erheblichen Auftrags-einbrüchen zu kämpfen. Eine Lkw-Mauterhöhung 2021 muss deshalb mit Augenmaß und ökologisch zukunftsweisend erfolgen, fordert der Zentralverband Spedition & Logistik.

Um die umweltpolitischen Zielsetzungen der Bundesregierung und der EU zu verwirklichen, müssen mit den Lkw-Mauteinnahmen gezielt jene Betriebe entlastet werden, die in die Ökologisierung des Straßengüterverkehrs investieren. Eine „Bestrafung“ wie im vergangenen Jahr durch übergebührende Mauterhöhung bei umweltfreundlichen, modernen Lkw ist kontraproduktiv und darf nicht mehr stattfinden“, fordert ZV-Resortleiter Landverkehr Walter Konzett.

Die für 2021 laut Bundesstraßen-Mautgesetz vorgesehene Erhöhung entsprechend Verbraucherpreisindex wird deshalb grundsätzlich zur nachhaltigen Finanzierung der Straßeninfrastruktur bei gleichzeitiger Zweckwidmung der Mehreinnahmen

für die Ökologisierung des Straßengüterverkehrs vom Zentralverband Spedition & Logistik begrüßt. Bei einer ökologisch und klimabezogen fairen Stafelung soll die Mautgebühr für die emissionsärmere EURO-Klasse 6 geringer steigen, während die ökologisch betrachtet schlechteren EURO-Klassen wie EURO 4 und darunter eine stärkere Mauterhöhung tragen müssen.

Ökologischer Tarifabschlag für EURO 6

Eine umweltorientierte Verlängerung des ökologischen Tarifabschlags von 20 Millionen Euro für die EURO-Klasse 6, der 2020 ausläuft, ist für den Zentralverband mehr als notwendig. Andernfalls würde diese schadstoffarme Klasse zu stark belastet und der Umstieg auf moderne Lkw unattraktiv.

Der Zentralverband setzt sich demgemäß auch für eine zügige Finalisierung der Arbeiten an der neuen Eurovignetten-Richtlinie ein, damit die Berechnung der Mauthöhe automatisch den Emissionen der Fahrzeuge entsprechend durchgeführt und eine verstärkte Ökologisierung gesetzlich verankert wird. Im Sinne positiver ökologischer Effekte müssten allfällige Mehreinnahmen aus der Lkw-Maut 2021 zweckgewidmet verwendet werden. So könnten der Erwerb von Lkw mit alternativen Antrieben und der bundesweite Ausbau der Ladeinfrastruktur für alternative Treibstoffe aus diesen Mitteln gefördert werden.

Null Maut für null Emissionen

Konsequenterweise sollten Zero-Emission-Lkw nach dem Vorbild Deutschlands gänzlich von der Maut befreit werden. „Das wäre ein wichtiges Signal in Richtung Ökologisierung des Straßengüterverkehrs“, bekräftigt Walter Konzett.



Der Umstieg auf emissionsarme Lkw muss durch eine „Ökoprämie“ gefördert werden.

Wolfgang Schneckenreither
Präsidiumsmitglied des Zentralverbandes Spedition & Logistik

Klarer Standpunkt

Präsidiumsmitglied Wolfgang Schneckenreither zu den Forderungen des Zentralverbandes:

- Emissionsarme Fahrzeuge wie beispielsweise LNG-Lkw werden ähnlich wie in Deutschland, wo diese bis Ende 2023 mautbefreit sind, gefördert
- Abmessungen und Gewichte von Lkw werden evaluiert, zumindest für Routen, wo es einen Sinn macht. Der „Gewalt-Begriff“ GigaLiner wird durch Öko-Liner ersetzt.
- Der Umstieg auf emissionsfreie bzw. emissionsarme Lkw soll durch eine „Ökoprämie“ gefördert werden.
- Der Nacht-60er für LKWs stellt eine sinnlose Hürde für die Verkehrswirtschaft dar, wodurch der Treibstoffverbrauch gezwungenermaßen erhöht wird, da die normale Reisegeschwindigkeit von LKWs auf 80 km/h optimiert ist und außerdem das Unfallrisiko proportional steigt.

MAGAZIN

» GREEN LOGISTICS

AUSGEZEICHNET

Container Terminal Altenwerder weiter Klima-Weltmeister

Der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) Container Terminal Altenwerder hat den Ausstoß klimaschädlicher CO₂-Emissionen zuletzt weiter deutlich reduziert. Nachdem der TÜV Nord die moderne Anlage im vergangenen Jahr erstmals als klimaneutral zertifiziert hat, wurde dieses Prädikat nun erneut bestätigt: Der Container Terminal Altenwerder (CTA) bleibt der weltweit einzige zertifizierte klimaneutrale Containerterminal. Die 14 Containerbrücken für den wasserseitigen Umschlag, die 52 vollelektrifizierten Portalkräne im Containerblocklager ebenso wie die vier Bahn-Portalkräne am größten Terminalbahnhof Europas – alle werden laut HHLA zu 100 Prozent mit Ökostrom betrieben. Bis zum Jahr 2030 sollen die absoluten CO₂-Emissionen der HHLA auf der Basis des Jahres 2018 halbiert werden, bis 2040 will das Unternehmen komplett klimaneutral sein.

INITIATIVE

E-Mobility Group pusht Lkw-Ladeinfrastruktur

Die E-Mobility Group bündelt seit 2018 das weltweite Know-how von Daimler Trucks & Buses und bringt im Rahmen der „eTruck Charging Initiative“ die Hauptakteure – E-Lkw-Kunden, Stromnetzbetreiber, Energieversorger sowie Lade-Hardwarehersteller und Lade-Softwareanbieter – zusammen. Der Schwerpunkt der Aktivitäten liegt aktuell noch auf den USA und Europa. Japan folgt als nächster Markt. Der enge Austausch der Hauptakteure soll auch bislang langwierige und komplexe Planungs- und Beantragungsprozesse in Sachen Netzanbindung beschleunigen. Darüber hinaus befassen sich die Beteiligten auch mit Aspekten wie einem optimierten Lastmanagement des Stromnetzes sowie der nachhaltigen Versorgung mit Elektrizität.

LETZTE MEILE

LEEFF forciert E-Vans für die City-Logistik

Gefördert durch den Klima- und Energiefonds gingen 17 Projektpartner von 2016 bis 2019 der gemeinsamen Vision unter dem Namen LEEFF nach, ganzheitliche Lösungen für einen ökonomisch rentablen Einsatz von Elektromobilität im urbanen Gütertransport voranzutreiben und im Praxiseinsatz zu testen. LEEFF steht für „Low Emission Electric Freight Fleets“. Es wurde ein E-Van-Prototyp entwickelt, der in weiterer Folge in Kleinserie produziert werden soll. Während der Projektlaufzeit sind bei sämtlichen Projektpartnern über 110 Green Jobs entstanden, und es wurden Start-ups gegründet. Die LEEFF-Projekt soll der Grundstein für weitere Formen der Zusammenarbeit legen – sei es für die Weiterentwicklung technischer Komponenten, die Entwicklung geeigneter Geschäftsmodelle für Flottenbetreiber oder die Entwicklung temperaturgeführter E-Vans.





EU: Grün rein, CO₂ raus

Mit dem Green Deal der EU-Kommission soll Europa bis 2050 der erste klimaneutrale Kontinent werden. Ein Überblick über die ambitionierten Ziele – und die konkreten Vorschläge des Zentralverbandes Spedition & Logistik, wie sie erreicht werden können.

Die Europäische Kommission will mit ihrem Green Deal auf die klima- und umweltbedingten Herausforderungen antworten und bis 2050 keine Netto-Treibhausgasemissionen mehr freisetzen. Gleichzeitig soll damit auch das Wirtschaftswachstum von der Ressourcennutzung abgekoppelt werden. Wesentliche Elemente des EU-Fahrplanes zur Klimaneutralität sind:

- Investitionen in neue, umweltfreundliche Technologien
- Unterstützung der Industrie bei Innovationen
- Einführung umweltfreundlicherer, kostengünstigerer und gesünderer Formen des privaten und öffentlichen Verkehrs
- Dekarbonisierung des Energiesektors
- Erhöhung der Energieeffizienz von Gebäuden
- Zusammenarbeit mit internationalen Partnern zur Verbesserung weltweiter Umweltnormen

Starke Ansage: Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen bei der Präsentation des Green Deals.



„Eine zügige Realisierung des Green Deals ist zur Erreichung der Klimaziele notwendig“, ist auch Max Schachinger, Leiter ZV-Arbeitsgruppe Green Logistics, überzeugt, „denn wir überschreiten weiter unsere CO₂-Budgets.“

Mögliche Konfliktvorsorge: Sollten weltweit weiterhin unterschiedliche Zielvorgaben gelten, während die EU ihre Klimaambitionen erhöht, wird die Kommission für ausgewählte Sektoren ein CO₂-Grenzausgleichssystem vorschlagen, um das Risiko der Verlagerung von CO₂-Emissionen zu mindern. Dadurch würde sichergestellt, dass der Preis von Einfuhren ihren CO₂-Gehalt besser widerspiegelt.

90 Prozent weniger Emissionen

Ein Viertel der Treibhausgas-Emissionen in der EU entfällt auf den Verkehrssektor – und dieser Anteil steigt weiter. Um Klimaneutralität zu erreichen, müssen für die EU die verkehrsbedingten Emissionen bis 2050 um 90 Prozent gesenkt werden. Alle Verkehrsträger (Straße, Schiene, Luft- und Schifffahrt) werden demnach zu dieser Verringerung beitragen müssen. Da derzeit 75 Prozent des Güterbinnenverkehrs über die Straße abgewickelt werden, ist eine stärkere Verlagerung auf Schiene und Binnenwasserstraßen für die EU vorrangig. Dies erfordert Maßnahmen zur besseren Verwaltung und zur Erhöhung der Kapazität des Schienenverkehrs und der Binnenwasserstraßen, die die Kommission bis 2021 vorschlagen will.

Die Kommission erwägt auch, einen neuen Vorschlag zur Überarbeitung der Richtlinie über die Regeln für den kombinierten Güterverkehr vorzulegen, um die Richtlinie zu einem wirksamen Instrument zur Unterstützung des multimodalen Güterverkehrs auf der Schiene und mit dem Schiff einschließlich Kurzstreckenseeverkehr zu machen. Automatisierte Mobilität und intelligente Verkehrsmanagementsysteme sollen für die EU-Kommission

on auch beitragen, den Verkehrssektor effizienter und sauberer zu machen: Dazu zählt, intelligente Anwendungen und Lösungen für „Mobilität als Dienstleistung“ zu entwickeln, wie dies bereits in einigen Sharingmodellen ersichtlich ist.

Keine Subvention für fossile Treibstoffe

Für die EU-Kommission muss im Rahmen des Green Deals der Preis für Verkehrsdienstleistungen die Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt und die Gesundheit widerspiegeln. Subventionen für fossile Brennstoffe sollen demnach abgeschafft werden. Und die Kommission wird – im Rahmen der Überarbeitung der Energiebesteuerungsrichtlinie – die derzeitigen Steuerbefreiungen auch für Luft- und Seeverkehrskraftstoffe genau prüfen und überlegen, wie etwaige Schlupflöcher am besten geschlossen werden können.

Ebenso wird die Kommission vorschlagen, den europäischen Emissionshandel auf den Seeverkehr auszuweiten und den Luftfahrtunternehmen im Rahmen des EU-Emissionshandelssystems weniger Zertifikate kostenlos zuzuteilen. Darüber hinaus wird die Kommission neue politische Überlegungen

dazu anstellen, wie wirksame Straßenbenutzungsgebühren in der EU erreicht werden können.

Förderung alternativer Kraftstoffe

Die EU-Kommission will die Produktion und Verbreitung nachhaltiger alternativer Kraftstoffe vorantreiben. Die Zahl der Ladestationen soll von derzeit rund 140.000 bis 2025 auf eine Million steigen. Im gleichen Zeitraum soll von derzeit rund 975.000 emissionsarmen Fahrzeugen dieser Wert auf 13 Millionen Einheiten ansteigen. Die Kommission unterstützt die Einrichtung öffentlicher Ladestationen und Tankstellen dort, wo nach wie vor Lücken bestehen, insbesondere im Langstreckenverkehr und in weniger dicht besiedelten Gebieten.

Entlastung der Städte

Der Green Deal sieht auch vor, dass der Verkehr in den Städten durch strengere Grenzwerte für Luftschadstoffemissionen umweltfreundlicher werden soll. Bis Sommer 2021 will die EU-Kommission die Rechtsvorschriften über die CO₂-Emissionsnormen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge überarbeiten, um sie ab 2025 in Kraft zu setzen.



Eine zügige Realisierung des Green Deals ist zur Erreichung der Klimaziele notwendig.

Max Schachinger
Leiter ZV-Arbeitsgruppe
Green Logistics

Wie die Ziele des Green Deal umgesetzt werden können

Die wesentlichen Ziele der EU-Kommission im Überblick. Und was der Zentralverband Spedition & Logistik zur Erreichung dieser Ziele vorschlägt.

Ziel 1: Verursacherprinzip und Kostenwahrheit

Das Schweizer Mautsystem kann hier Vorbild sei. Milliardeninvestitionen in inländische Infrastruktur (Tunnel, Schienen, unterirdisches Cargonet) statt Milliarden-Devisenabfluss für Erdöl ins Ausland und Import von CO₂.

Ziel 2: Senkung der TCO-Kosten von Zero Emission LKWs

Der Einsatz der Prototypen läuft gut. Für Folgeinvestitionen zu einer größeren Flotte sind die Gesamtkosten des E-Lkw wesentlich. Der ökologischen Nachhaltigkeit muss die ökonomische folgen, sonst werden die entsprechenden Investitionen in den Ausbau der Lkw-Flotte nicht getroffen.

Konkrete Vorschläge zur Umsetzung

- I.** Vollständige Mautbefreiung von Zero-Emission-Lkw (elektrisch und Brennstoffzelle). Schrittweise Rückführung der Mautbefreiung von 100 Prozent 2020–2023 um zehn Prozent pro Jahr bis 40 Prozent im Jahr 2029 und Verbot von Fossil-Lkw 2040. Ziele sind Investitionssicherheit und Berechenbarkeit.
- II.** Förderung der Ladeinfrastruktur sowie der H₂-Tank-Infrastruktur auf Betriebsgeländen. Evt. Ausdehnung auf Stadteinfahrten und Autobahnabfahrten.

III. Ankaufprämie für Zero-Emission-Lkw soll nicht von anderen Umweltförderungen umgeleitet werden.

Ziel 3: City-Logistik muss planbar und wirtschaftlich umsetzbar sein

Gerade in der City-Logistik werden sich die Rahmenbedingungen für Logistiker massiv ändern. Viele Entscheidungen fallen dazu auf kommunaler Ebene.

Konkrete Vorschläge zu Umsetzung

- I.** Logistikflächen um die Städte/am Stadtrand
- II.** Ladeflächen in den Städten (KEP-Dienstleister)
- III.** Last-Mile-Zustellungen mittels Zero Emission
- IV.** Incentives wie bevorzugte Parkzonen für den Zero-Emission-Lieferverkehr und Ausdehnung der Zustellfenster in Fußgängerzonen

Ziel 4: Ganzheitliche Steuerung

Manche Steuern und Förderungen widersprechen diesem Ziel. Technologieführerschaft in realistischen Bereichen anstreben.

Ziel 5: Förderung von Innovationsprojekten

Neben Forschungsprojekten braucht es eine Förderung von Innovationsprojekten, bei denen der Forschungscharakter in den Hintergrund und das Sammeln von Praxiserfahrungen im kleinen Maßstab in den Vordergrund rückt. Die Forschungsausschreibungen sind für diesen Zweck ungeeignet, da sie einen zu hohen bürokratischen Aufwand verursachen.

MAGAZIN

» LUFTFRACHT

CORONAKRISE

AUA: Sitze raus, Masken rein

Bedingt durch die Stilllegung des Passagierbetriebs in der Hochphase der Corona-Pandemie und der Nachfrage nach Frachtflügen bauten die Austrian Airlines ihre Langstreckenflugzeuge um. Neben der Frachtkapazität im Flugzeugbauch wurde dann auch der Platz auf den Flugzeugsitzen in der Passagierkabine für die Fracht genutzt. Der Ausbau von Sitzen hat die Frachtkapazität der Austrian-Jets um rund 35 Prozent erhöht. Das Frachtvolumen, das im Flugzeugbauch sowie im Passagierraum transportiert werden kann, wurde damit von rund 210 auf bis zu 280 Kubikmeter ausgebaut. „Der Bedarf an Cargotransporten, vor allem für medizinische Schutzausrüstung, ist enorm groß. Wir machen auf unseren Langstrecken-Jets jetzt Platz für mehr Fracht. Damit überbrücken wir die Zeit, bis unser Passagiergeschäft wieder anläuft“, erklärt Austrian-Airlines-Chief-Operating-Officer Jens Ritter diesen Schritt. „Sobald die Nachfrage nach Reisen wieder steigt, können wir die Flugzeuge jederzeit wieder in Passagiermaschinen umrüsten“, ergänzt er.



AUSBILDUNG

Erste deutschsprachige Luftfrachtakademie hebt in Linz ab

Mit September 2020 starten der Flughafen Linz und die GrowNOW Group die erste deutschsprachige Luftfrachtakademie. In den Schulungsräumen der Flughafen Linz GesmbH unterrichten in den Schulungsräumen des Flughafens 13 Fachexperten verschiedene Luftfrachtkurse mit insgesamt 123 Schultagen zu den Themen Grundkenntnisse, Produkte, Sicherheit, Verkauf- und Kundenbetreuung, Qualität, Handling, Umwelt und Prozessverbesserung. Innovative und praxisbezogene Lernkonzepte, entwickelt speziell für die Logistik- und Verladeindustrie, bilden das Fundament dieser Luftfrachtakademie.

INNOVATION

Digitalisierung der Luftfracht unterstützen

Die Luftfrachtspediteure haben gerade auch in der Hochphase der Corona-Pandemie ganz wesentlich zur Absicherung der Lieferketten beigetragen, speziell im medizinischen Bereich. Für den Bundesverband Spedition und Logistik steht fest: Damit die Unternehmen der Luftfrachtbranche die Folgen der Covid-19-Krise abmildern können, müssen jetzt vorhandene Digitalisierungs- und Innovationspotenziale gehoben werden und schnelle Fortschritte bei der Umstellung auf digitale Frachtdokumente und beim Datenaustausch mit den zuständigen Behörden gemacht werden. Hochrangige Aircargo-Vertreter der Verbände appellierten an die Politik, den Neustart nach der Krise als Chance für Innovationen in der Luftfrachtpolitik zu nutzen.



AIR CARGO gewinnt an Bedeutung

Der weltweite Lockdown traf auch die Luftfahrtbranche mit voller Wucht. Doch nächstes Jahr sollte die Schubumkehr gelingen und ein kräftiges Cargo-Plus eingeflogen werden.



Die Prognosen des Weltluftfahrtverbands IATA (International Air Transport Association) für den internationalen Luftfrachtmarkt für 2020 waren schon vor Corona alles andere als euphorisch. Zu Beginn des Jahres wurde noch mit einer leichten Erholung mit einem Wachstum von zwei Prozent gerechnet. Doch dann kam Corona, und allein im April ging die weltweite Nachfrage gegenüber dem April des Vorjahres gemessen in Frachtkilometern um 27,7 Prozent zurück. Danach begann dann der Frachtladefaktor, wieder zu steigen, da die Fluggesellschaften auch die Passagierkabinen für Fracht nutzten. Auch bei der AUA transportierte ein großer Teil der Langstrecken-Flotte in dieser Zeit Luftfracht nach Österreich, vorrangig aus China und Malaysia. Die Luftfracht wird auch in absehbarer Zeit der verlässliche Umsatzbringer für die Fluglinien sein. Das wirkt auch auf die Prognosen bis Ende 2020. So rechnet die IATA gegenüber 2019 sogar mit einem globalen Umsatzanstieg im Frachtbereich um mehr als acht Prozent. Was das für Österreichs Airports bedeutet? Ein Überblick:

Flughafen Wien auf Grün-Kurs

Bis 2018 stieg der Cargo-Bereich auf Österreichs größten Flughafen in Wien Schwechat auf 295.400

Tonnen. 2019 war ein Rückgang um 3,9 Prozent auf 283.806 Tonnen zu verzeichnen. Im vergangenen Jahr hat sich der Flughafen Wien-Schwechat durch die Inbetriebnahme des neuen Pharma Handling Centers im Frachtbereich erweitert. In den kommenden Jahren will Österreichs größter Flughafen zum führenden Grünen Airport Europas werden. Noch vor 2030 will der Flughafen Wien Schwechat damit CO₂-neutral sein.

Flughafen Linz weiter Österreichs Nummer Zwei

Der auch als Blue Danube Airport Linz bezeichnete Flughafen fertigte 2018 rund 53.000 Tonnen Fracht ab. Konjunkturbedingt ging dieser Wert im letzten Jahr auf 46.797 Tonnen zurück, was einem Minus von 10,7 Prozent entspricht. Damit ist der Linzer Flughafen aber nach wie vor die klare Nummer zwei in Österreich und die Nummer elf in der D-A-CH-Region.

Flughafen Graz Thalerhof mit leichtem Rückgang nach Rekord

Am Grazer Flughafen wurde 2016 mit dem neuen Geschäftsfeld des landseitigen Speditionshandlings begonnen und in Summe 15.637 Tonnen abgefertigt. Dieser Wert stieg bis 2018 auf einen Rekordwert von 19.233 Tonnen an. Im letzten Jahr fiel dieser Wert konjunkturbedingt um 1,4 Prozent auf 18.970 Tonnen zurück.

Pisten-Sanierung belastet Flughafen Salzburg

Nach jeweils zweistelligen Zuwachsraten in den Jahren 2017 und 2018 ging hier das Frachtvolumen im letzten Jahr auf 9.048 Tonnen zurück, was einem Minus von 18,6 Prozent entspricht. Gründe für diesen Rückgang war neben der abschwächenden Konjunktur vor allem die fünfwöchige Totsperrung des Flughafens Salzburgs durch die Komplettsanierung der Piste.



Für die Luftfahrtindustrie wird der Air-Cargo-Bereich immer wichtiger.

Franz Braunsberger,
ZV Präsidiumsmitglied



Die Luftfrachtspediteure konnten auch in der Corona-Krise jederzeit flexible und kundenspezifische Transportlösungen anbieten.

Patrick Mair,
Leiter ZV-Arbeitsgruppe Luftfracht



Plattform lässt Luftfracht **DIGITAL ABHEBEN**

Lufthansa Cargo setzt voll auf Digitalisierung. Dazu gehört auch die Kooperation mit dem Start-up Cargo.one, das einen digitalen Vertriebskanal für das Spotsegment in Echtzeit bietet.

Mit einem Umsatz von 2,7 Milliarden Euro und einer Transportleistung von 8,9 Milliarden Frachttonnenkilometern (2018) ist Lufthansa Cargo eines der weltweit führenden Unternehmen im Transport von Luftfracht – und geht mit der Beteiligung an Cargo.one neue Wege der Vermarktung. Das Berliner Start-up hat eine Airline-übergreifende digitale Plattform für die Vermarktung und Buchung von Luftfrachtkapazitäten entwickelt und gerade in einer weiteren Finanzierungsrunde 16 Millionen Euro bei Investoren eingesammelt.

Mit der Beteiligung an der digitalen Plattform öffnete Lufthansa Cargo einen neuen digitalen Vertriebskanal für das Spotsegment. Die global verfügbaren Kapazitäten der Frachtfluggesellschaft werden dafür ins Angebot von Cargo.one integriert. Das ermöglicht es Spediteuren, verfügbare Luftfrachtkapazitäten digital in Echtzeit und mit sofortiger Buchungsbestätigung auf dem gesamten verfügbaren Streckennetz von Lufthansa Cargo über Cargo.one zu buchen. Alle wichtigen Informationen zu

den Verbindungen sowie die realen, kapazitätsabhängigen und dynamischen Spotraten werden übersichtlich angezeigt. Für jede Verbindung werden zahlreiche Alternativen auf einen Blick dargestellt, sodass das optimale Angebot schnell gefunden werden kann.

Dynamische Spotpreise

Rapid Rate Response ist mit den bestehenden Online-Vertriebskanälen verbunden und steht auch den Vertriebsmitarbeitern für die Beratung zur Verfügung. Neben der Möglichkeit, auf dem unternehmenseigenen Kanal eBooking zu buchen, bietet Lufthansa Cargo Luftfrachtspediteuren auch die Möglichkeit, ihre eigenen Systeme per Schnittstelle (Application Programming Interface, kurz API) direkt anzubinden. APIs sind Schnittstellen, die dem neuesten Stand in der digitalen Welt entsprechen und eine System-zu-System-Kommunikation ermöglichen, etwa die Verbindung sowohl mit Buchungsplattformen als auch direkt zu Speditionen.

Zum Start im Dezember 2019 generierte das System Spotpreis-Angebote für alle Kunden, die in den folgenden Pilotmärkten ansässig sind: Thailand, Vietnam, Nord- und Nordost-Indien, Peking, Mittlerer Osten, Iran, Türkei, USA, Mexiko, Spanien, Portugal, Köln und Stuttgart. Bis Ende 2020 wird Lufthansa Cargo das System schrittweise ausbauen und dann weltweit einsetzen.

Ein weiteres Angebot: Mit smartBooking bietet Lufthansa Cargo eine digitale Schnittstelle. Sie eröffnet Kunden und Partnern ein verbindliches und sofort online buchbares Angebot. Es beinhaltet die verfügbaren Routings, Kapazitäten und Preise und führt alle relevanten Checks automatisch aus. So kann die Buchung des Angebots in Echtzeit erfolgen und sofort bestätigt werden. Mit smartBooking hat Lufthansa Cargo den Angebots- und Buchungsprozess vollständig digitalisiert. ■

Alles digital: Spediteure können verfügbare Kapazitäten von Lufthansa Cargo in Echtzeit abfragen und buchen.



Mit **CORSIA** gegen CO₂

Mit einem globalen, ausgeklügelten Kompensationssystem soll die CO₂-Belastung durch den Luftverkehr sinken. In der Pilotphase ist die Teilnahme freiwillig, ab 2027 verpflichtend.

Mit der Vereinbarung „CORSIA“ (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) wurde 2016 in Montreal von den Mitgliedsstaaten der UN-Luftfahrtorganisation ICAO (International Civil Aviation Organization) das erste spezifische auf eine Branche abgestimmte Klimaschutzinstrument geschaffen. Damit sollen CO₂-Emissionen internationaler Flüge mit Projektgutschriften – auch „Offsets“ genannt – kompensiert werden.

Stufenweise Umsetzung

Die erste Phase der Implementierung von CORSIA erfolgt von 2021 bis 2026 auf freiwilliger Basis. Österreich ist hier wie die meisten europäischen Staaten bereits dabei. Die Freiwilligkeit bezieht sich auf die teilnehmenden Staaten, nicht aber auf deren Airlines. Fluglinien von teilnehmenden Ländern müssen bei CORSIA mitwirken. Ausnahmen bestehen für jene Airlines, die jährlich nicht mehr als 10.000 Tonnen an CO₂-Emissionen mit maximal 5,7 Tonnen höchstzulässigem Startgewicht bei ihren internationalen Flügen verursachen.

Der CORSIA-Plan sieht vor, dass ab 2027 für alle Staaten eine verpflichtende Teilnahme besteht, deren Luftfahrtbetreiber mehr als 0,5 Prozent der globalen Luftverkehrsleistung (gemessen in Revenue-Tonnenkilometern RTK im Jahr 2018) verursachen. In Summe müssen jedoch 90 Prozent der gesamten RTK von CORSIA abgedeckt werden; das heißt, dass gegebenenfalls auch Staaten, deren Anteil kleiner als 0,5 Prozent ist, mit einbezogen werden. Nur einige wenige Länder sind generell davon ausgenommen.

Ab 2022 wird CORSIA alle drei Jahre auf seinen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung der internationalen Luftfahrt und seine Effektivität überprüft. 2032 sollen in einer gesonderten Revision ebenfalls die Auswirkungen auf den Luftverkehr festgestellt und darüber entschieden werden, ob das System im Jahr 2035 ausläuft oder mit Verbesserungen weiter fortgeführt wird. ■



Wie CORSIA funktioniert

CORSIA soll für alle internationalen zivilen Flüge zwischen zwei teilnehmenden Staaten gelten. Die dabei eingesetzten Fluggesellschaften müssen die wachstumsbedingten Emissionen kompensieren. Bei einem CO₂-Kompensationssystem werden Emissionen, die im Luftverkehr nicht vermieden werden können, in einem anderen Sektor eingespart. Das UN-Klimasekretariat koordiniert die Sammlung und Zertifizierung von Projekten weltweit, mittels derer CO₂-Emissionen reduziert werden. Die Finanzierung der Projekte erfolgt über Zertifikate, die an der Börse gehandelt und damit u. a. auch von Fluggesellschaften erworben werden können. Bis zum Start der Pilotphase ab 2021 gilt es, noch einiges an den Rahmenbedingungen wie u. a. Spezifikationen der CO₂-Kompensationsprojekte und Kosten der Zertifikate zu regeln.

GIGANT

Größtes Containerschiff im Hamburger Hafen

Die HMM Algeciras, mit einer Ladekapazität von 24.000 20-Fuß-Standardcontainern (TEU) das derzeit größte Containerschiff der Welt, legte im Sommer am HHLA Container Terminal Burchardkai (CTB) am Hamburger Hafen an. Die HMM Algeciras ist das Flaggschiff und der ganze Stolz der südkoreanischen Reederei HMM (vormals Hyundai Merchant Marine). Der Erstanlauf in der Hansestadt war sowohl für die HMM als auch den Hamburger Hafen ein Meilenstein in den langen maritimen Verbindungen zwischen Südkorea und Hamburg und unterstreicht gleichzeitig die Bedeutung des Hamburger Hafens als Drehscheibe für den internationalen Seegüterverkehr. Vorausschauende Investitionen in neue Brückentechnik und Lagerkapazitäten waren notwendig, um diese Schiffsgröße heute abfertigen zu können.



CORONA



Offene Häfen trotz Pandemie

Die Vertreter des Port Authorities Roundtables (PAR) mit Sitz in Singapur unterzeichneten eine Erklärung, in der sie sich verpflichten, die jeweiligen Häfen wäh-

rend der aktuellen Corona-Pandemie offenzuhalten. Die Hafenbehörden müssen verstärkte Vorsichtsmaßnahmen für ihre Häfen und die Schiffe treffen und den Stress bewältigen, dem die Seeleute und das maritime Personal ausgesetzt sind. Die wesentlichen Punkte in der Erklärung lauten: Handelsschiffe können auch weiterhin an den Hafenterminals anlegen, um ihre Frachtingschläge durchzuführen und die globale Lieferkette am Laufen zu halten. Je nach nationalen Gegebenheiten werden bewährte Praktiken angewandt, einschließlich Vorsichtsmaßnahmen für die Schifffahrt, der Beratung und Hilfe für das Landpersonal und die Schiffsbesatzung sowie der sicheren Handhabung von Ladungen in diesem Zeitraum. Die Hafenbehörden tauschen weiterhin Erfahrungen bei der Bekämpfung von Corona aus und sichern damit gleichzeitig den ungehinderten Seehandel.

UMWELT

Zähes Ringen um einheitliche Schwefelgrenzwerte

Einheitliche Grenzwerte für Schwefelemissionen von Schiffstreibstoffen, die sowohl in der Ost- und Nordsee als auch im Mittelmeer gelten, sind noch Wunschdenken von Umweltschützern. International dürfen seit Anfang 2020 nur mehr Schiffstreibstoffe mit einem Schwefelgehalt von maximal 0,5 Prozent verwendet werden. Noch strengere Grenzwerte gelten bereits in der Ost- und Nordsee mit 0,1 Prozent, sie sind die sogenannten Sulphur Emission Control Areas (SECA). Auch wenn sich prinzipiell alle betroffenen Staaten entlang des Mittelmeeres für eine einheitliche Schutzzone ausgesprochen haben und damit auch Teil von Seca sein wollen, ist der Weg dorthin langwierig. Die Vorteile der Umsetzung wären u. a. dramatische Senkungen der Schwefeldioxid- bzw. Feinstaubbelastung, weniger Todesfälle und eine Verringerung der Übersäuerung. Die Nachteile liegen in den höheren Kosten der saubereren Schiffstreibstoffe. Falls sich alle Beteiligten auf eine gemeinsame Umsetzung bis in den Herbst 2023 einigen können, könnten die strengeren Grenzwerte im Frühjahr 2024 auch wirklich umgesetzt werden.



Kein **WETTBEWERB** auf hoher See

In der gesamten EU gilt das Wettbewerbsrecht. In der ganzen EU? Nein! Für die Reeder-Allianzen gilt nach wie vor die Gruppenfreistellung – die jetzt sogar verlängert wurde.

Prinzipiell ist die Rechtslage in der EU einfach. Firmenabsprachen, die den Wettbewerb beeinflussen können, sind laut EU-Recht untersagt. Auch hier gibt es aber Ausnahmen in Form von Gruppenfreistellungen (GVO), nicht nur in der Kfz- oder Versicherungsbranche, sondern seit 1995 auch für Unternehmen im Seefrachtbereich. Diese wurde nun um weitere vier Jahre verlängert.

Für die EU-Kommission ist die GVO hier deshalb gerechtfertigt, weil „... Konsortien ... durch Rationalisierung und die Nutzung von Größenvorteilen die Leistungsfähigkeit und Leistungsqualität der Liniendienste verbessern und den technischen und wirtschaftlichen Fortschritt fördern.“ Dabei wird für die Nutzer in Aussicht gestellt, dass sie „... einen Gewinn aus den Vorteilen erzielen können, die sich aus der durch das Konsortium ermöglichten Produktivitätssteigerung ergeben.“

Kritische Stimmen

Das sehen aber viele der angesprochenen „Nutzer“ anders. So stehen neben dem Weltverband der Ver-

lader, Global Shippers Forum (GSF), auch der europäischen Speditionsverband CLECAT und der Zentralverband Spedition & Logistik der geltenden Ausnahme für die Reeder-Allianzen mehr als kritisch gegenüber. „Sie ist nicht kundenfreundlich, daher sind wir gegen eine Verlängerung der Gruppenfreistellung“, betont Alexander Winter, ZV-Präsidiumsmitglied. Bernd Labugger, zuständiger ZV-Arbeitsgruppenleiter Seefracht, fühlt sich wie viele in der Branche übergangen: „Von den versprochenen Vorteilen können wir immer weniger profitieren. Von der EU wurden unsere Bedenken aber bisher ignoriert.“

Gefährdeter Wettbewerb

Die letzten 20 Jahre war eine zunehmende Konzentration auf wenige Allianzen festzustellen. Heute dominieren nur mehr drei Große den Weltmarkt der Container-Reedereien: „2M“ (bestehend aus den Reedereien MSC und APM-Maersk) und „Ocean Alliance“ (Cosco, CMA CGM Group, OOCL und Evergreen) bzw. „The Alliance“ (Hapag Loyd, ONE, Yang Ming und HMM). Die größten Reedereien weltweit sind mit Abstand APM-Maersk (rund 4,2 Mio. TEU Gesamtkapazität) und MSC (3,8 Mio TEU), gefolgt von Cosco (2,9 Mio TEU) und CMA CGM Group (2,7 Mio. TEU) und Hapag-Lloyd (1,7 Mio. TEU). Mit der Wettbewerbskonzentration ging auch eine enorme Zunahme der Schiffsgrößen in den letzten 15 Jahren einher. Das sehen vor allem die Hafenbetreiber immer kritischer, da sie ihre Infrastruktur laufend daran anpassen müssen. Die Reedereien profitieren unmittelbar von den größeren Kapazitäten, wo hingegen einige Häfen immer mehr an ihre Grenzen stoßen. Aus Politik und Wirtschaft werden die Rufe nach einer Begrenzung der Containerschiffkapazitäten daher lauter.



„Wir sind nach wie vor gegen die Verlängerung der Gruppenfreistellung. Sie ist nicht kundenfreundlich“

Alexander Winter
ZV-Präsidiumsmitglied



„Von den versprochenen Vorteilen können wir immer weniger profitieren. Unsere Bedenken wurden von der EU ignoriert“

Bernd Labugger,
ZV Arbeitsgruppenleiter Seefracht





NORDHÄFEN in führender Position

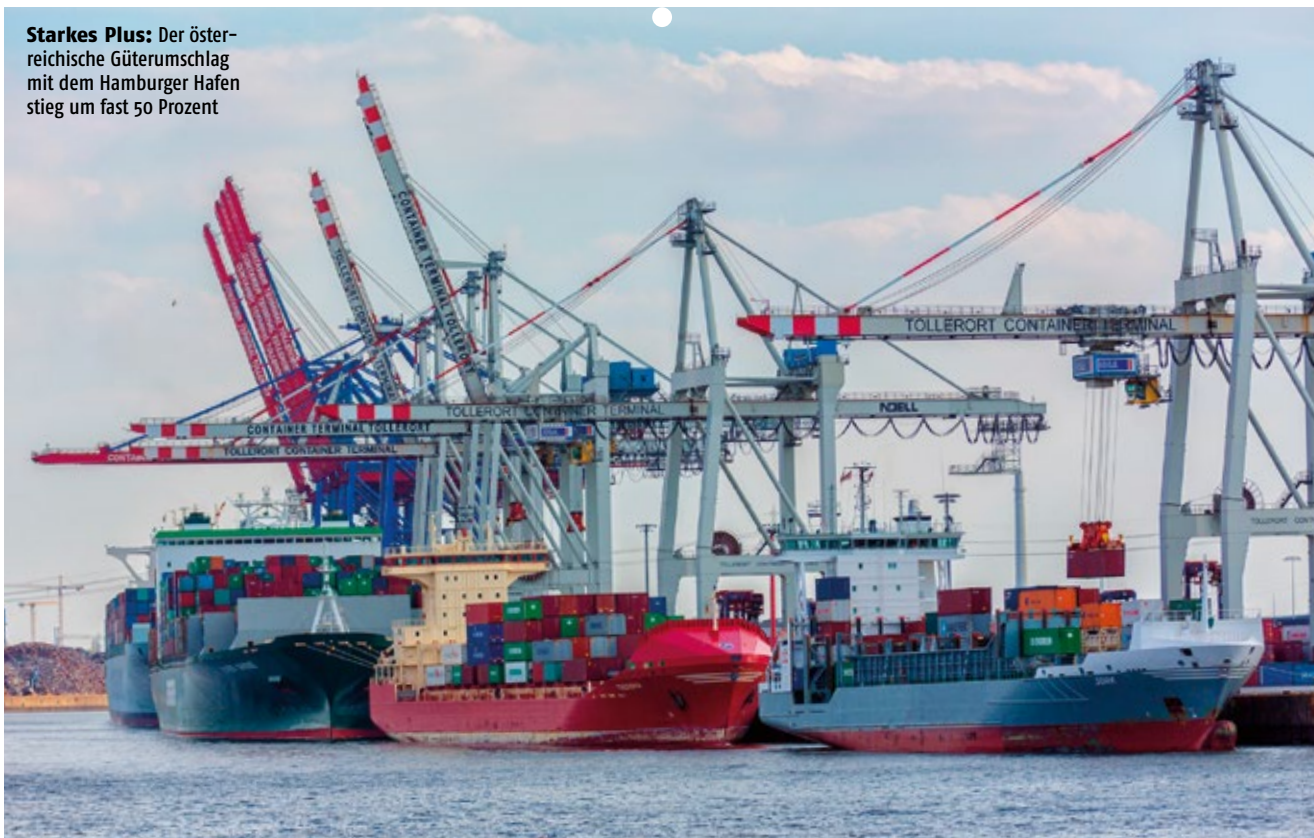
Für den österreichischen Außenhandel steigt zunehmend die Bedeutung der Nord- gegenüber den Südhäfen. Der Hafen Koper ist allerdings nach wie vor der wichtigste maritime Umschlagsplatz für die rot-weiß-rote Wirtschaft.

Der Blick auf die Ex- und Importzahlen des österreichischen Außenhandels 2019 zeigt klar auf, dass die Nordhäfen (mit Hafen Antwerpen, Bremische Häfen, Hafen Hamburg, Niedersächsische Häfen und Hafen Rotterdam) gegenüber den Südhäfen (Hafen Koper, Hafen Triest und Hafen Konstanz) ihre führende Rolle zuletzt weiter ausbauen konnten. Im vergangenen Jahr wurden in den Nordhäfen insgesamt 12,8 Millionen

Tonnen umgeschlagen. Das entspricht einer Steigerung gegenüber dem Vorjahr um 5,3 Prozent. Im Vergleich dazu stiegen an den Südhäfen mit 8,3 Millionen Tonnen und einem Plus von 2,1 Prozent ebenfalls die Leistungskennzahlen an.

Trotz Corona-Pandemie und Lockdown funktionierten sowohl die Nord- als auch die Südhäfen auch in der schwierigen Anfangsphase. Die damit verbundenen notwendigen Gesundheits-, Schutz-

Starkes Plus: Der österreichische Güterumschlag mit dem Hamburger Hafen stieg um fast 50 Prozent



und Dokumentationsmaßnahmen wurden kurzfristig in Kraft gesetzt. Darüber hinaus wurden auch temporär die Hafengebühren für Frachtschiffe reduziert.

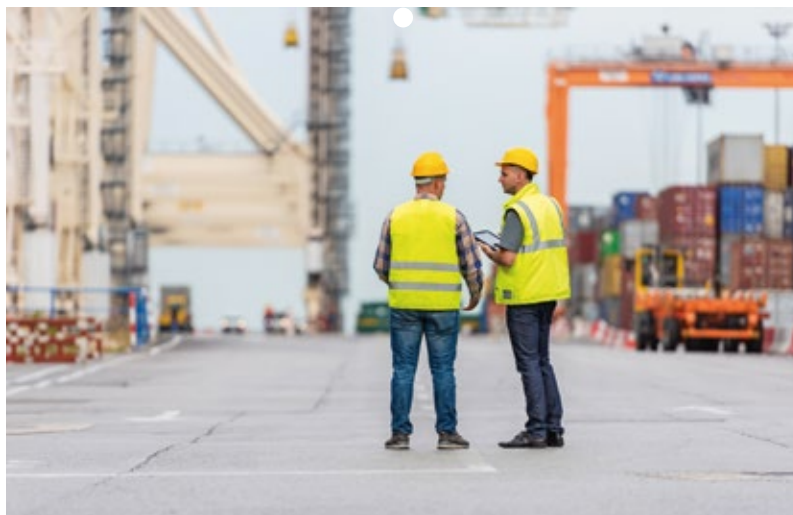
Hafen Koper bleibt Primus

Koper ist nach wie vor der wichtigste Hafen für Österreich. Zuletzt wurden über den slowenischen Hafen 6,9 Millionen Gütertonnen für die heimische Wirtschaft umgeschlagen, was eine einprozentige Steigerung zu 2018 bedeutet. Umgekehrt ist Österreich für den slowenischen Hafen mit einem Anteil von knapp 30 Prozent am gesamten Hafenumschlag der wichtigste Hinterlandmarkt. So konnte der Import nach Österreich über den Hafen Koper 2019 um 2,7 Prozent gesteigert werden.

Um die Attraktivität für die rot-weiß-rote Wirtschaft weiter zu steigern, gilt es, das Nadelöhr im slowenischen Bahnnetz vor allem auf der Strecke zwischen Koper und Divaca zu beseitigen. Die Fertigstellung des zweiten Schienenstrangs in diesem Abschnitt würde die Kapazitäten im Hinterlandverkehr wesentlich steigern. Darüber hinaus sind weitere Investitionen am Hafen Koper geplant. Der Containerterminal wird um 46 Millionen Euro erweitert. Am Pier I sind ebenfalls Ausbauten geplant. Die Errichtung der zusätzlichen 98 Meter langen Kai-mauer soll bis zum Frühjahr 2021 abgeschlossen und die Erweiterung der Manipulationsfläche um über 24.500 Quadratmeter bis Herbst 2022 fertiggestellt sein. Nach Abschluss aller Maßnahmen und der Anschaffung von zwei Super-Post-Panamx-Kränen ist nach Angaben des Hafen Kopers eine Umschlagkapazität von 1,5 Mio. TEU pro Jahr möglich. Derzeit werden am slowenischen Hafen pro Jahr für Österreichs Wirtschaft über 225.000 TEU umgeschlagen.

Hamburg neue Nummer Zwei

Über Hamburg hat die österreichische Wirtschaft 2019 über 4,3 Millionen Tonnen an Gütern umgeschlagen, eine Steigerung um über 48 Prozent. Die Exportzahlen stiegen um 16,2 Prozent auf über 1,7 Millionen Tonnen, die Importzahlen gingen sogar um knapp 82 Prozent auf über 2,6 Mio. Tonnen hinauf. Die Gründe für diese Steigerungsraten, die dem Hafen Hamburg die höchsten rot-weiß-roten Umschlagswerte in seiner Geschichte bescherten, liegen auf mehreren Ebenen. Ein großer Faktor stellte die Umstellung eines US-amerikanischen Dienstes eines Reeder-Konsortiums von den Bremischen Häfen zum Hafen Hamburg dar. Neben



der Vielzahl an Ganzzugs-Verbindungen trugen dabei auch die verstärkten Rohstoffimporte der heimischen Voest zum starken Wachstum bei.

Beim Containerumschlag nimmt der hanseatische Hafen mit zuletzt über 310.000 TEU und einer Steigerung um über 17 Prozent seit Jahren die führende Stellung im österreichischen Außenhandel ein. Bahntransporte nehmen in diesen Zusammenhang eine immer wichtigere Rolle auch für die Ver-lader ein. 99 Prozent aller Container-Transporte von und nach Österreich werden über die Schiene nach/von Hamburg abgewickelt. So fahren von jedem Terminal in Österreich mehrere Züge pro Tag nach Hamburg. In Hamburg sind zuletzt zwei neue Containerbrücken am HHLA Container Terminal Burchardkai (CTB) eingetroffen. Mit den nun insgesamt fünf neuen Großcontainerbrücken schafft die HHLA zusätzliche Kapazitäten zur Abfertigung besonders großer Containerschiffe mit einem Ladevolumen von 24.000 Standardcontainern (TEU) und mehr. In den vergangenen Jahren ist die Zahl der Anläufe von besonders großen Containerschiffen in Hamburg deutlich gestiegen.

Platz drei für Antwerpen

Mit einem Zuwachs von fünf Prozent auf über 3,8 Millionen Gütertonnen ist der Hafen Antwerpen derzeit der drittwichtigste Hafen für die rot-weiß-rote Wirtschaft. Beachtenswert sind dabei die Steigerungszahlen im Export. So wuchsen 2019 die heimischen Exporte über den belgischen Hafen um über 16 Prozent auf über 1,7 Millionen Tonnen an. Zwischen Linz bzw. Wels und Wien fahren wöchentlich mehrere Züge von und nach Antwerpen.

Starke Stellung: Um seine Nummer-eins-Stellung für Österreichs Wirtschaft zu halten, investiert der Hafen Koper in einen neuen Containerterminal



Corona-bedingt wurde vorab eine Ganzzugverbindung zwischen Wolfurt und Antwerpen verschoben. Zudem will sich der Hafen Antwerpen als E-Commerce-Hub etablieren. Die Datenplattform NxtPort soll dabei für eine effiziente Kommunikation innerhalb des Hafens sorgen.

Rückgang für Rotterdam

Am Hafen Rotterdam ging der österreichische Güterumschlag 2019 um 16 Prozent auf rund 2,5 Millionen Tonnen zurück. Vor allem in den Segmenten Eisenerz und Kohle waren starke Rückgänge zu verzeichnen. Auch der rot-weiß-rote Containerumschlag ging am niederländischen Hafen zuletzt um 3,3 Prozent auf über 46.200 TEU zurück. Seitens des Hafens Rotterdam will man speziell die Hinterlandverkehre Richtung Österreich zukünftig vorantreiben. Dabei soll auch die 30-prozentige Erweiterung der Umschlagskapazität durch Maasvlakte II beitragen. Vor Kurzem wurde erstmals im Hafen Rotterdam ein Paket mit Ersatzteilen per Drohne auf einem Schiff abgeliefert. Dieses Pilotprojekt wurde von Dutch Drone Delta, Allseas und dem Hafenbetrieb Rotterdam initiiert. Man will herausfinden, ob und in welcher Form die Drohnenlieferung zu einem effizienteren Transport im Rotterdamer Hafen beitragen kann.



Starker Zug: Mit dem Ausbau von Ganzzug-Verbindungen versuchen die Häfen, zu punkten

Minus für Bremische Häfen

Die Steigerungsraten der letzten Jahre konnten 2019 an den Bremischen Häfen für die heimische Wirtschaft nicht fortgesetzt werden. So wurden vor Ort im letzten Jahr mit über 1,7 Millionen Tonnen um sechs Prozent weniger Güter von und nach Österreich umgeschlagen. Das entsprechende Containergeschäft ging dabei um 24,6 Prozent auf über 129.800 TEU zurück.

An den geplanten Investitionen in die Hafeninfrastruktur wollen Bremen und Bremerhaven trotz Corona-Krise festhalten. Dazu zählen der Neubau der Kaje 66, die Ertüchtigung der Columbuskaje, der Neubau der Nordmole und die Kapazitätserweiterung bei der Hafeneisenbahn.

Triest holt auf

Die Bemühungen des adriatischen Hafens, für Österreichs Wirtschaft eine zunehmend bedeutendere Rolle einzunehmen, geht für die Verantwortlichen vor Ort in die richtige Richtung. Der entsprechende Gesamtumschlag stieg 2019 um 3,4 Prozent auf knapp 740.000 Tonnen. Um die Wettbewerbsfähigkeit zu steigern, wurden verstärkt Blockzüge von Triest nach Linz, Salzburg und Wien eingerichtet. Weitere Investitionen sollen in den kommenden Jahren die Attraktivität des einst bedeutenden k. u. k. Seehafens steigern. So hat zuletzt das ungarische Unternehmen Adria Port am Hafen von Triest ein 32 Hektar großes Areal mit einer 300 Meter langen Küstenlinie erworben.

Der Erwerb steht in Zusammenhang mit dem Bau eines neuen Mehrzweckterminals auf dem Gelände der ehemaligen Raffinerie Aquila, der vergangenen Jahr mit der ungarischen Regierung vereinbart wurde. Die Gesamtinvestition, die den Kauf, die Umweltsicherheit und die Entwicklung des Projekts umfasst, wird auf rund 100 Millionen Euro geschätzt. Nach seiner Fertigstellung wird der Terminal ungarischen Gütern den Zugang zum Meer und somit für Exporte in die Adria eröffnen, aber auch Exporte und Importe von Waren aus dem Mittelmeer und dem Fernen Osten ermöglichen.

Rückgänge mussten die kleineren Häfen verzeichnen. Der Schwarzmeerhafen Constanza ist mit zuletzt über 604.300 umgeschlagenen Gütertonnen auf Rang sieben der wichtigsten Häfen für den heimischen Außenhandels. Damit wurden um 31,6 Prozent weniger über den rumänischen Hafen abgefertigt. Die Niedersächsischen Häfen sind für Österreichs Wirtschaft mit über 266.600 Tonnen von überschaubarer Wichtigkeit. ■

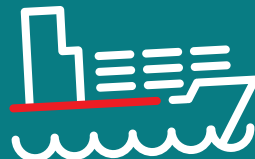
LOGISTIK FÜR ÖSTERREICH!

Das Logistik- netzwerk für unseren Neustart!

Kontaktieren Sie uns:
E-Mail an info@schenker.at

Aktuelle Updates finden Sie hier:

www.dbschenker.com/at-de/meta/kundeninformation



Gemischte Aussichten für deutschen Paketmarkt

Trotz des Online-Booms während der Corona-Krise erwartet die deutsche Paketbranche keinen rasanten Zuwachs der Sendungsmengen. Grund dafür sind die Rückgänge im Businessbereich, wie aus einer Studie des Branchenverbands BIEK (Bundesverband Paket Express Logistik) hervorgeht. So erwartet die Branche für heuer maximal um 1,5 Prozent mehr Paket-, Express- und Kuriersendungen als im Jahr zuvor, in einem pessimistischen Szenario sogar um ein Prozent weniger. Die verhaltene Prognose ist mit dem Minus bei B2B-Sendungen zu erklären, bei denen im nationalen Paketbereich ein Corona-bedingter Rückgang von drei bis fünf Prozent vorhergesagt wird. 2019 machten die Businesssendungen fast die Hälfte des Gesamtvolumens aus. Wachstumstreiber wird im Corona-Jahr der Privatkundenmarkt sein, der bei nationalen Paketsendungen um 3,5 bis sieben Prozent wachsen soll. Langfristig ist der Branchenverband optimistisch und sagt einen Anstieg des Sendungsvolumens von 3,65 Milliarden 2019 auf 4,48 Milliarden Sendungen bis 2024 voraus.

Paketboxen gefragt

2016 wurde das Projekt „Nachhaltige Logistik 2030+ Niederösterreich-Wien“ ins Leben gerufen. Vertreter aus der Transport- und Logistikbranche sowie Verantwortliche für die Stadt- und Regionalplanung haben sich zusammengesetzt, um zukunftstaugliche Lösungen und passende Maßnahmen für die Anforderungen der Gütermobilität in der Region Wien-Niederösterreich zu entwickeln. Eines der in Summe 35 vorgewählten Themen widmet sich der Optimierung des Last-Mile-Bereichs. Es galt, „effiziente Lösungen für die Paketzustellung zu entwickeln und umzusetzen“, wie es in den Projektunterlagen heißt. Die ersten Zwischenergebnisse stimmen das Projektteam optimistisch: Das gesamte Netz an Paketboxen wuchs allein innerhalb eines halben Jahres um 31 Prozent. Es wurden auch weitere Serviceleistungen (Click & Collect, Schließfachlösungen etc.) rund um die Paketboxen initiiert und entwickelt. Die steigende Anzahl an betreiberunabhängigen Paketboxen ist ein wichtiger Baustein, um Kosten und Umwelt zu schonen. Die KEP-Zustellfahrten können damit weiter optimiert werden. Mit multifunktionalen Paketboxen können zudem in entlegeneren Gebieten zur Ortskernbelegung beitragen.

Lastenfahrräder als Gewinner in der Corona-Krise

Cargo Bikes verzeichnet schon einiger Zeit einen Aufwärtstrend. Die Corona-Krise hat diesen noch weiter beflügelt. Durch Homeoffice ging die Lieferungen in Büros zurück, im Gegenzug stiegen die Zustellungen an Private stark an. So wurden allein

Deutschland 2019 über 54.000 Transportfahrräder verkauft, um 40 Prozent mehr als im Jahr davor. Auch in Österreich sieht man Cargo Bikes immer häufiger auf den Straßen. Das österreichische Unternehmen GLEAM begann im Frühjahr 2020 mit der Auslieferung seines innovativen elektrischen Lastenrads mit dynamischer Neigetechnik und Vollfederung für Fahrer und Ladefläche. Mit der patentierten Kurvenneigetechnologie bleibt die Beladung immer in Balance, und mit der Vollfederung ist das Rad nicht nur für die Stadt, sondern auch für ländliche Gebiete einsetzbar. Transportfahrräder werden verstärkt nicht nur im B2C-, sondern auch speziell im B2B-Sektor nachgefragt, da immer mehr Betriebe nach einer emissionsfreien, günstigen und schnellen innerstädtischen Transportmöglichkeit suchen.





KEP-MARKT boomt weiter

Steigende Paketzahlen, Marktkonzentration sowie Personalmangel prägen den dynamischen Kurier-, Express- und Paketmarkt in Österreich – aber auch unberechtigte Vorurteile.

Der steigende Onlinehandel beschert seit über zehn Jahren auch den Kurier-, Express- und Paketdienstleistern (KEP) zumindest bei den transportierten Paketmengen enormes Wachstum. So wurden 2019 österreichweit knapp 246 Millionen Pakete befördert (+8 % gegenüber dem Vorjahr). Das entspricht einem Zuwachs von rund 18,2 Millionen Paketen. Haupttreiber sind dabei einmal mehr B2C-(Business to Consumer)- und C2C-(Consumer to Consumer)-Sendungen mit einer Steigerungsrate von zuletzt 14 Prozent. Der B2B-Bereich stagnierte dabei. In absehbarer Zeit ist kein Ende des Booms absehbar. Branchenexperten sehen für 2020 ein weiteres Marktwachstum von rund neun Prozent auf ca. 268 Millionen Pakete voraus. Hier sollen auch weiterhin B2C und C2C die Motoren mit einer Steigerung von knapp 14 Prozent bleiben. Nach dem Corona-bedingten Rückgang soll auch das B2B-Geschäft wieder leicht um knapp zwei Prozent zulegen.

Hohe Marktkonzentration

Der KEP-Marktführer am heimischen Markt bleibt auch weiterhin die Österreichische Post. Sie konnte ihre Marktbedeutung durch die Übernahme des Inlandgeschäfts von DHL Paket mit 1. August 2019 deutlich auf mengenbezogene 47 Prozent ausbauen. Auf Platz zwei folgt DPD (21,1 %) vor DHL Paket (11 % vor der Übernahme) und GLS (6,4 %) sowie Hermes (4,7 %). Der noch junge Marktteilnehmer Amazon konnte in seinem zweiten Jahr am österreichischen Markt 2019 seinen Marktanteil auf rund zwei Prozent steigern.

Fahrer gesucht

Der auch in der Logistik vorherrschende Facharbeiter- und vor allem Fahrermangel macht auch vor der KEP-Branche nicht halt. Jedes Unternehmen buhlt um qualifizierten Mitarbeiter, die speziell hier in dem ständig wachsenden Markt oft händelnd gesucht werden. Hoffnung schöpft die Branche durch den seit 1. August 2019 neu geschaffenen Lehrberuf des „Nah- und Distributionslogistiklers“.



Pakete, Pakete, Pakete: Für heuer erwarten Branchenexperten ein Marktwachstum von rund neun Prozent.

Kein Verkehrshindernis

In der öffentlichen Diskussion werden oftmals, vor allem in Wien, die Fahrzeuge der KEP-Dienstleister als Hauptgrund für Verkehrsüberlastung genannt. Eine Studie „Citylogistik Wien: Einfluss von Paketdienstleistern auf den Gesamtverkehr“ des Instituts für Transportwirtschaft und Logistik an der WU Wien ging dieser Frage nach und widerlegte dieses Vorurteil. Demnach liegt der Anteil der KEP-Fahrzeuge am Gesamtverkehr in Wien derzeit bei nur 0,8 Prozent. Die Fahrzeuge von Handwerkern und Technikern nehmen laut Studie rund sechs Prozent ein – gerade hier wäre laut den Studienautoren ein Konsolidierungsbedarf gegeben, im Gegensatz zum KEP-Bereich, wo immer wieder die sogenannten „White-Label-Lösungen“ in Diskussionen eingebracht werden, d. h. die Bündelung von Paketsendungen von einem neutralen Anbieter, der dann auch den Transport auf der Letzten Meile zum Endkunden durchführt. Branchenexperten erkennen die Sinnhaftigkeit hinter White-Label-Lösungen nicht, da die nochmalige Sendungskonsolidierung eines Neutralen zusätzlichen Aufwand bedeutet. ■



KEP-Dienstleister: **OHNE SIE** geht es nicht

In der Corona-Krise wuchsen das B2C-Paketaufkommen und die Notwendigkeit „kontaktloser Zustellung“. Die KEP-Branche hat rasch reagiert und ist für die Zukunft gerüstet.



KEP-Dienstleister zählen zur systemrelevanten Infrastruktur!

Wolfram Senger-Weiss
ZV-Vizepräsident

Am Anfang stand ein großes Fragezeichen. Die Aufrechterhaltung der kritischen Infrastruktur stand zu Beginn der Corona-Krise im Vordergrund. Unsicher war anfangs allerdings noch, ob die KEP-Branche insgesamt zu dieser kritischen Infrastruktur gehören würde. Bei der Österreichischen Post als Universaldienstleister war das schnell klar, bei den anderen Paketunternehmen hat dies noch einiger Anfragen bei den Behörden bedurft.

Durch die vielen Unternehmensschließungen im Rahmen des Lockdowns brach das B2B-Geschäft dramatisch ein. Vor allem bei den KMU stieg der Bedarf nach alternativen Vertriebswegen, um den Absatz der Waren nicht völlig Richtung null gehen zu lassen. Geeignete und unkomplizierte Online-Vertriebsmöglichkeiten waren gefragt, für die KEP-Unternehmen stand der Auftrag im Vordergrund, hier aktiv zu werden.

Kontaktlos als Lösung

Der Onlineeinkauf gewann auch bei jenen an Attraktivität, die sich davor nie so recht damit anfreunden konnten. Das Paketaufkommen stieg, und die Notwendigkeit nach einer pandemiefreundlichen Zustellung wuchs. Die „kontaktlose Zustellung“ wurde kreiert und von der gesamten Branche umgesetzt. Das war nach außen hin das sichtbare Zeichen, dass sich in den Prozessen in der letzten Meile etwas geändert hatte. Intern allerdings waren die Veränderungen noch zahlreicher. Zuallererst ging es darum, die Frächter, Zusteller und das Sortierpersonal an die Covid-Schutzmaßnahmen zu gewöhnen, um Standortschließungen wegen eines Corona-Ausbruches zu verhindern und die Kunden zu schützen.

Darüber hinaus galt es, sicherzustellen, dass bei Grenzsicherungen alle Beschäftigten wieder retour

an den Arbeitsplatz kommen können. In unserer Branche, wie allseits bekannt, geht es nicht ohne die Unterstützung des Personals aus den benachbarten Ländern. Die Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen wurden dringend gebraucht, da die Privatzustellungen anstiegen, aber die Paketshop-Netzwerke aufgrund der Geschäftsschließungen nicht mehr existierten. Dank der Unterstützung des Zentralverbandes konnte in weiterer Folge der Härtefallfonds entsprechend erweitert werden.

Paketströme lenken

Der Lockdown und die damit einher gehenden Geschäftsschließungen fanden europaweit zu unterschiedlichen Zeitpunkten statt. Während in einem Land die Produktion noch auf Hochtouren lief, konnte in Österreich bereits nicht mehr zugestellt werden. Es mussten daher diese Paketströme rasch gestoppt und retour geleitet werden, da die Paketdienstleister nicht genügend Lagerkapazitäten besitzen, um Pakete über mehrere Wochen zu lagern. Zu diesem Zeitpunkt gehörten enorme Schwankungen bei den Paketmengen bereits zum Normalzustand, die dann in der Karwoche ihren Höhepunkt hatten.

Alle Hürden genommen

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass es der Branche sehr gut gelungen ist, die dramatischen ersten Wochen des Shutdowns souverän zu bewältigen und jederzeit die volle Funktionsfähigkeit und Stabilität sicherzustellen. Wie es mit Corona weitergeht, ist noch schwer abzuschätzen, aber dass der aktuelle, latente Zustand der Vorsicht weiter andauern wird, ist wahrscheinlich. Die KEP-Branche ist aber durch die Erfahrungen des ersten Lockdowns gut gerüstet, um die kritische Infrastruktur weiterhin am Laufen zu halten.



Der KEP-Branche ist es sehr gut gelungen, die dramatischen ersten Wochen des Lockdowns zu bewältigen.

Rainer Schwarz
Leiter der ZV-Arbeitsgruppe KEP

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

Die Post ist Partner von:



**AUSTRIAN
LOGISTICS**



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!



MAGAZIN

» GFAHRGUT

VERLÄNGERUNG

Aktuelle Gefahrgut-Regelungen wegen Covid-19

Aufgrund der Einschränkungen zur Bekämpfung der Pandemie sind Ausnahmeregelungen zu Vorgaben des Gefahrgut-Beförderungsrechts getroffen worden. Es wurden unter anderem die Gültigkeit der ADR-Schulungsbescheinigungen und der Bescheinigungen der Gefahrgutbeauftragten, die derzeit zur Verlängerung anstehen, bis Ende November 2020 verlängert. Somit bleiben vorab alle Bescheinigungen über die Fahrzeugführerschulung sowie alle Schulungsbescheinigungen für Gefahrgutbeauftragte, deren Geltungsdauer zwischen dem 1. März 2020 und dem 1. November 2020 endet, bis zum 30. November 2020 gültig.

REGULIERUNG

Transport von Lithiumbatterien nur mit Bescheinigung

Seit Anfang 2020 dürfen Lithiumzellen und -batterien, die nach dem 30. Juni 2003 hergestellt wurden, in Österreich nur mehr transportiert werden, wenn Hersteller und Vertreiber die sogenannte Prüfzusammenfassung zur Verfügung stellen. Diese Vorschrift gründet sich auf 2.2.9.1.7 lit g) ADR/RID/ADN in Verbindung mit Teil III, Unterabschnitt 38.3. Dieses Dokument muss während des Transports nicht mitgeführt werden, sondern ist auf Verlangen der Behörde (Magistrate und Bezirkshauptmannschaften als Vollzugsbehörden) vorzuweisen. Für den Transport von Lithiumbatterien auf der See und in der Luft gelten die gleichen Regeln. Auch dort ist die Prüfzusammenfassung den Behörden (in Österreich am Flughafen der ACG) auf Anfrage zur Verfügung zu stellen. Es ist darauf zu achten, dass die Prüfzusammenfassung auch zur beförderten Batterie passt. Grundsätzlich wird es genügen, wenn der Hersteller oder Vertreiber einen Downloadbereich zur Verfügung stellt, auf den die Verpflichteten (Auftraggeber/Absender/Beförderer) jederzeit zugreifen können um dort die passenden und zutreffenden Prüfzusammenfassungen herunterzuladen und gegebenenfalls für die Behörde ausdrucken zu können.



REGULIERUNG

Neue App für die Gefahrgutdeklaration

Das Hamburger Softwarehaus Dakosy erweitert das Versenderportal INFr8, das die gesetzlich vorgeschriebene DGD (Dangerous Goods Declaration) digitalisiert und standardisiert, um eine mobile App. Damit sollen die Prozesse schneller, transparenter und sicherer werden. Als eDGD kann die Gefahrgutdeklaration frühzeitig überprüft und bei Bedarf schnell korrigiert werden. So sollen Zeitverzögerungen vermieden und ein nahtloser Durchlauf der Gefahrgüter gewährleistet werden. Die App ist im Aufbau an das Design der INFr8-Webanwendung angelehnt. Dazu gehört neben einer konfigurierbaren Übersicht zu laufenden Vorgängen auch ein Dashboard, das unter anderem die erreichten logistischen und technischen Meilensteine anzeigt. Push-Benachrichtigungen informieren die Nutzer beispielsweise über zurückgewiesene eDGD und andere aktuelle Ereignisse. Mittelfristig soll die App um weitere Funktionen erweitert werden. Im Fokus steht vor allem die Vernetzung aller Verkehrsträger, insbesondere jener für die Luft- und Seefahrt. Aber auch die Bereitstellung von IATA-Checklisten und deren Aufbereitung für mobile Endgeräte soll in der zweiten Ausbaustufe der App realisiert werden.



SORGFALT minimiert Kosten

Bei der Gefahrgutlagerung ist umfassende Planung entscheidend. Jedes „Gefahrgut“ muss einzeln bewertet werden, um Mitarbeiter und Umwelt bestmöglichst zu schützen.

Die Lagerung von gefährlichen Gütern, Gefahrstoffen oder jenen Maschinen und Geräten, die Gefahrstoffe zum Inhalt haben (in der Folge kurz als „Gefahrgut“ zusammengefasst), ist eine mehr als herausfordernde Tätigkeit für die Lagerlogistiker. Im Gütertransport bestimmen die Regelwerke der einzelnen Verkehrsträger (ADR/RID, ADN, IMDG, IATA-DGR), welche Erfordernisse einzuhalten sind.

Die Lagerung von Gefahrgut ist eine Aufgabe der besonderen Art. Die dafür vorhandenen gesetzlichen Regelungen, Normen und Verweise können sowohl international und national als auch lokal voneinander abweichen. Aus diesen Gründen muss jedes Gefahrgut einzeln bewertet und im Gesamtkontext einer sicheren und den Richtlinien entsprechenden Lagerung zugeführt werden. Dabei kommen dem Schutz der Mitarbeiter, Anrainer und der Umwelt eine ganz entscheidende Rolle zu.

Behördliche Genehmigung verpflichtend

Eine umfassende Gefährdungsbeurteilung, die auf den vorhandenen Gesetzen, Normen, Verweisen,

Sicherheits- bzw. Produktdatenblättern basiert, ist die Grundlage für die Erarbeitung eines Lagerkonzepts von Gefahrgut. Darin müssen auch Notfallmaßnahmen (inklusive Brand-, Explosions- und Umweltschutz) und die Unterweisung der Mitarbeiter enthalten sein. Allein der Arbeitnehmerschutz erfordert eine umfassende Gefährdungsbeurteilung mit entsprechender Maßnahmenfestlegung und Dokumentation. Zusätzlich bestehen zahlreiche Prüfpflichten der Arbeitsmittel-Anlagen/Teile und baulichen Maßnahmen, die auch zu erfassen sind. Wichtig ist, zu beachten, dass für jegliche Gefahrgutlagerung eine behördliche Genehmigung einzuholen ist.

Gefahrgut ohne entsprechende Vorkehrungen zu lagern, kann zu einem unkalkulierbaren Risiko werden, das zivil- und strafrechtliche sowie versicherungsrelevante Konsequenzen nach sich ziehen kann. Das verlangt auch von den involvierten Architekten und beauftragten Baufirmen von Gefahrgutlagerstätten umfassende Kenntnisse und die Berücksichtigung der entsprechenden Vorschriften.

Sachverständige einbeziehen

Einige sachbezogene Sachverständigengutachten sind hier ebenfalls beizubringen. Je genauer das Gefahrgut vorab definiert und bemessen wird, desto reibungsloser und effizienter laufen Planung und Errichtung der dafür notwendigen Infrastruktur ab. Das optimiert den dafür notwendigen Zeit- und Kostenrahmen. „Ich kann nur allen Beteiligten an der Lagerung von Gefahrgut raten, sich der Herausforderung bewusst zu sein und die Planung nicht dem Zufall zu überlassen. Es wird dringend empfohlen, sich hier vorab mit den Behörden und relevanten Sachverständigen abzustimmen“, betont Martin Neuwirth, Gefahrgut-Arbeitsgruppenleiter im Zentralverband.



Gefahrgutbeauftragte sind unverzichtbar.

Rebekka Durst
ZV Präsidiumsmitglied



Die Planung nicht dem Zufall überlassen.

Martin Neuwirth
ZV Gefahrgut-Arbeitsgruppenleiter



DAS ZOLLRECHT: ein Spiegelbild unserer Gesellschaft?

Die Corona-Pandemie hat viele Problemfelder aufgezeigt. Dazu zählt auch das Zollsystem, das auf solche Krisen nicht vorbereitet ist. Eine Verein-fachung und die Schaffung fairer Bedingungen sind dringend notwendig.

Die rasante Verbreitung des Coronavirus hat von einem auf den anderen Tag die Welt verändert. Eine der vielen Auswirkungen war, dass zahlreiche der im globalen Wettbewerb agierenden Unternehmen die benötigten Vormaterialien von ihren Lieferanten nicht mehr beziehen konnten. Andere haben sich saisonal bedingt mit Waren eingedeckt, die sie aber wegen des Lock-downs am Markt nicht mehr absetzen konnten. In Folge von Ausgangsbeschränkungen, einer steigenden Zahl an Arbeitslosigkeit und Kurzarbeit und dem daraus resultierenden Einkommensverlust, verknüpft mit Zukunftsangst, ist binnen kürzester Zeit der bislang auf Wachstum orientierte Markt in sich zusammengebrochen. Kein Stein blieb auf dem anderen.

Was hat das alles mit dem Zollrecht zu tun? Bei genauer Betrachtung sehr viel, müssen sich Wirtschaftsbeteiligte doch die Frage stellen, ob sich das Zollrecht, immerhin erst seit 1. Mai 2016 in vollen Zügen anwendbar, auch an derartigen Entwicklungen orientiert hat. Oder, um es überspitzt zu formulieren: Ist das Zollrecht für die Menschen, oder sind die Menschen für das Zollrecht da?

Das Zollrecht hat sich bisher am steigenden Wirtschaftswachstum orientiert. Es hat zu keinem Zeitpunkt auch nur ansatzweise berücksichtigt, dass eine Gesundheitskrise dieses abrupt beenden kann. Gerade in Zeiten wie diesen könnten sich redliche Wirtschaftsbeteiligte ohne staatliche Hilfe dem Krisenmodus entziehen, sie wurden aber zu Bittstellern degradiert. Sie mussten zum Beispiel zur Nutzung zollrechtlicher Nichterhebungsverfahren

finanzielle Sicherheiten in der Höhe von 30 Prozent des Referenzbetrags leisten. All dies unter dem Vorbehalt eines ständigen Monitorings durch die Zollbehörde.

Vorbild Niederlande

Auch in Bezug auf den Vorsteuerabzug für Logistikunternehmen stehen EU-Mitgliedstaaten wie Österreich und Deutschland bisher auf der Bremse. Die EU-Mitgliedstaaten wären gut beraten, es den Niederlanden nachzumachen. Logistikunternehmen, die aufgrund zollschuldrechtlicher Maßnahmen auch mit Einfuhrumsatzsteuer belastet werden, werden aufgrund des Neutralitätsprinzips des Mehrwertsteuersystems von der EUSt entlastet. Voraussetzung ist, dass es sich um kein B2C- und kein C2C-Geschäft gehandelt hat.

Viele Problemfelder

Einem Unternehmer, der aus saisonalen Gründen Produkte aus einem Drittland geordert, diese vertragskonform empfangen und aufgrund der bestehenden Rechtslage verzollt hatte, wurde nachträglich jede Chance genommen, eine Reduktion, geschweige eine Erstattung (z. B. wegen Wiederausfuhr oder wegen Zerstörung) von Zöllen zu beantragen.

Verderbliche Ware, die vertragskonform zum zollrechtlich freien Verkehr überlassen wurde und die wegen Geschäftsschließung nicht mehr an den Markt abgegeben werden konnte, musste wohl oder übel vernichtet werden. Eine Zollrückerstattung, wie sie Artikel 118 UZK vorsieht, wurde aber ausgeschlossen.



Das Zollrecht ist auf Krisen wie die Covid 19 – Pandemie nicht vorbereitet. Es besteht hier dringender Handlungsbedarf.

Klaus Hrazdira
ZV-Präsidiumsmitglied

Saisonal bedingt zugekaufte Frühjahrsmode musste bei vollem Kaufpreis (Transaktionswert) mit bis zu zwölf Prozent verzollt werden. Eine nachträgliche Korrektur des Zollwerts und somit eine Reduktion des Zollbetrages ist in den Zollwertvorschriften aber nicht vorgesehen. Die Verordnung (EG) Nr. 1186/2009 vom 16. November 2009 sieht zwar in bestimmten Sonderfällen Befreiungsbestimmungen im „humanitären Bereich“ vor, aber diese beziehen sich auf lebenswichtige Waren und Ausrüstungen für begünstigte Organisationen – dazu zählen die Logistikunternehmen nicht.

Faire Bedingungen notwendig

Der Staatshaushalt benötigt naturgemäß finanzielle Mittel von den Bürgern und Unternehmen. Dies sollte aber auf einer fairen Basis erfolgen. Es gibt kein sachliches Argument, warum eine Berufsgruppe wie die der Logistikunternehmen bei einer Pflichtverletzung (im Gegensatz zu anderen Unternehmen, die dies durch Verfügungsmacht durchführen) keinen Abzug der Einfuhrmehrwertsteuer tätigen können. Betrug soll natürlich ohne Wenn und Aber verhindert werden, ähnlich wie dies in den zollrechtlichen Vorschriften (vgl. auch Art. 86 Abs. 6 UZK) vorgesehen ist: Ein Abzug der Einfuhrmehrwertsteuer ist nur dann möglich, wenn die Pflichtverletzung auf keine Täuschung zurückzuführen ist.

Vorsteuerabzugsfähig wäre demnach gemäß Art. 9 MwStStRL i.V.m. § 2 Abs. 1 UStG die in der zollamtlichen Mitteilung ausgewiesene Einfuhr-Mehrwertsteuer, die der Logistikunternehmer im Rah-

men seiner besteuerten Umsätze schuldet und ihm dafür die Steuervorschreibung vorliegt. Schließlich soll der Unternehmer über den Vorsteuerabzug von der im Rahmen seiner wirtschaftlichen Tätigkeit geschuldeten oder entrichteten Mehrwertsteuer entlastet werden.

Zollrechtliche Vereinfachung

Es bedarf kurz- bis mittelfristig kluger Lösungen in Bezug auf Verbote und Beschränkungen sowie der Festlegung von Zollsätzen. Sei es, dass bestimmte Gegenstände nicht oder nur mehr unter erschwerten Bedingungen bei höheren Zollsätzen, andere aber, so sie im Zollgebiet nicht oder nicht bedarfsdeckend hergestellt werden, bei Reduktion von Zöllen eingeführt werden können. Dies gilt nicht nur für die Ein-, sondern auch für die Ausfuhr von Gegenständen. Auch das hat uns die Krise gelehrt.

Für Karl Hannl, Leiter der ZV-Arbeitsgruppe Zoll, steht fest: „Gesetzestreuen und vertrauenswürdigen Wirtschaftsbeteiligten sollte vorbehaltlich einer Bewilligung für zollrechtliche Vereinfachungen oder einer Zulassung für Sicherheit oder beiden der Status eines ‚zugelassenen Wirtschaftsbeteiligten‘ zuerkannt werden. Je nach Art der Bewilligung sollten zugelassene Wirtschaftsbeteiligte zollrechtliche Vereinfachungen möglichst umfassend nutzen bzw. sicherheitsrelevante Erleichterungen in Anspruch nehmen können. Sie sollten auch in Bezug auf Zollkontrollen, so auch bei der Kontrolle von Waren oder Unterlagen, günstiger behandelt werden. Das scheint man hierzulande immer wieder (gerne) zu vergessen!“ ■



Gesetzestreue und vertrauenswürdige Wirtschaftsbeteiligte sollten zollrechtliche Vereinfachungen in Anspruch nehmen können.

Karl Hannl
Leiter der Arbeitsgruppe Zoll beim ZV



FIATA setzt weltweit anerkannte Standards

Der Zentralverband Spedition & Logistik ist Österreichs einziges Mitglied in dieser weltweiten Interessenvertretung. Alle relevanten Transportdokumente können über ihn bezogen werden.

Die International Federation of Freight Forwarders Association (kurz FIATA) vertritt weltweit in 60 Ländern rund 40.000 Speditions- und Logistikunternehmen. Der Zentralverband Spedition & Logistik ist das einzige österreichische FIATA-Mitglied. Ein wesentlicher Fokus liegt in der Vereinfachung des grenzüberschreitenden Warenverkehrs durch die Entwicklung der FIATA-Dokumente. „Sie sind als Standard unverzichtbar und verbessern den internationalen Warentransport wesentlich“, betont ZV-Präsidiumsmitglied Jan Kalmring.

FBL (Negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading)

FBL ist ein Frachtführer-Dokument für die Benützung durch Spediteure, die als Multimodal Transport Operator (MTO) tätig sind. Ein Spediteur, der als MTO oder Seefrachtführer ein FBL ausstellt, ist für die Durchführung des Transportes verantwortlich. Er übernimmt nicht nur die Verantwortung für die Auslieferung des Gutes an Bestimmung, sondern auch für die von ihm zur Durchführung des gesamten Transportes eingesetzten Transportunternehmen und Drittbeteiligten.

FIATA FCT (Forwarders Certificate of Transport)

Mit der Ausstellung des FIATA-FCT-Dokuments an den Versender übernimmt der Spediteur die Verpflichtung, die Güter am Bestimmungsort über einen durch ihn beauftragten Empfangsspediteur herauszugeben. Mit der Ausstellung des FIATA FCT bestätigt der Spediteur auch, dass er die Verantwortung für Versand und Auslieferung genau umschriebener Güter gemäß Instruktionen des im



„
Die FIATA-Dokumente verbessern den internationalen Warentransport wesentlich.

Jan Kalmring
ZV-Präsidiumsmitglied und Leiter
des Ressorts Recht & Versicherung

Dokument aufgeführten Versenders übernommen hat.

FIATA FCR (Forwarders Certificate of Receipt)

Das FIATA-FCR-Dokument bietet die Möglichkeit, dem Versender ein spezielles Dokument als offizielle Bestätigung zur Verfügung zu stellen, dass der Spediteur die Verantwortung über die Ware übernommen hat. Es kann dem Versender sofort nach Übernahme der Güter ausgehändigt werden. Mit Ausstellung des FIATA FCR bestätigt der Spediteur, dass er im Besitz genau umschriebener Güter ist, mit dem unwiderprüflichen Auftrag, diese an den im Dokument genannten Empfänger zu senden oder zu dessen Verfügung zu halten.

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 für den Straßentransport, RID für den Bahntransport und IMDG/IMO für den Überseetransport genaue Angaben erhalten. Das FIATA SDT gestattet dem Spediteur, die Güter zu identifizieren und die Frage der Verantwortlichkeit im Falle eines Unfalles oder Schadens zu klären. ■



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.

**quick
stop**

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.

IHR ZUVERLÄSSIGER PARTNER RUND UM **ZOLL** UND **STEUER**

IMPORT, EXPORT, FISKAL, NCTS-VERSAND

Unser Service

■ Zollabfertigung

Zollabfertigung Import/Export, Fiskalverzollung, Ausfuhrabfertigung, 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



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

BREXIT

**Sind Sie schon vorbereitet?
Wir beraten Sie gerne!**



MAGAZIN

» SUPPLYCHAIN

DIGITALISIERUNG I

Binnenschiffe fahren digital hinterher

Die Binnenschifffahrt stellt ein wichtiges Element der internationalen Logistikkette dar. Beim frachtbezogenen Datenaustausch weist sie jedoch noch einen geringeren Digitalisierungsgrad gegenüber Schiene und Straße auf. Deshalb gliedert sich die Binnenschifffahrt noch nicht effektiv in den Informationsaustausch ein, und dieser Medienbruch bremst die Wachstumschancen dieser Branche deutlich. Das Forschungsprojekt „SINLOG“ widmet sich der Digitalisierung von frachtbegleitenden Dokumenten mit der Binnenschifffahrt im Hauptlauf. Die Forschungsergebnisse sollen Mitte 2022 zur Verfügung stehen. Partner sind u. a. die Management- und Technologieberatung BearingPoint, der Bundesverband der Öffentlichen Binnenhäfen sowie Fraunhofer FIT. Andreas Unger, Partner bei BearingPoint: „Mit einem Schiff testen wir, wie die digitale Integration der Binnenschifffahrt in die intermodalen Logistikketten möglich gemacht werden kann. Neben der Standardisierung und dem Einsatz digitaler Fracht- und Schiffsdokumente wird auch die Korrektheit und Glaubwürdigkeit dieser Dokumente im Prozess mit Blockchaintechnologie und neuen Governance-Strukturen untersucht.“



DIGITALISIERUNG II

Einheitliche Sprache für Industrie und Logistik



Der Werkzeugmaschinenhersteller Trumpf führt gemeinsam mit rund 60 Partnern einen Standard für industrielle Ortungstechnologien ein. Der neue Industriestandard „omlox“ soll es ermöglichen, alle vorhandenen Technologien wie UWB (Ultra-Breit-

band-Technologie), BLE (Bluetooth Low Energy), RFID (Radio Frequency Identification), 5G (fünfte Generation des Mobilfunks) oder GPS (Global Positioning System) zu integrieren und stellt die Ortungsdaten über eine einheitliche Schnittstelle bereit. „Omlox“ soll es auch ermöglichen, fahrerlose Transportfahrzeuge, Stapler und Drohnen mit nur einer Infrastruktur zu lokalisieren und zu navigieren. Zu den unterstützten Industriepartnern gehören Unternehmen aus ganz Europa, Asien und den USA. Ziel der Initiatoren ist es, Industriekunden den Einsatz von Hardware und Software verschiedener Hersteller zu erleichtern.

DIGITALISIERUNG III

„The best way to predict the future is to design it“

Unter diesem Motto wurde bei einem virtuellen Round Table „Corona-Krise – Herausforderungen für Supply Chain und Procurement“ vom BMÖ (Bundesverband Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik in Österreich) diskutiert. Die wesentlichsten Erkenntnisse: Die Auswirkungen von Covid-19 werden die digitalen Transformationen in vielen Unternehmen wesentlich schneller vorantreiben, als das der CEO oder der Chief Digital Officer (CDO) bisher vermocht haben; Unternehmen mangelt es an Transparenz: Man kennt zwar den direkten Lieferanten (Tier 1) gut, hat dann aber ab Tier 2 und tiefer (diverse Unterlieferanten) oft keinen Überblick mehr – und damit keine Chance auf Einflussnahme und schnelle, adäquate Gegenmaßnahmen bzw. vorbeugendes Risikomanagement; Supply Chain Manager müssen auf aktuelle, belastbare Informationen zurückgreifen können, betriebliche Prozesse wie Disposition, Lieferüberwachung, Stammdatenpflege, Auftragsabwicklung werden in den kommenden fünf Jahren durch digitale Technologien besonders stark beeinflusst.



WARENFLUSS mit Informationsfluss verbinden

Die Standardisierung der Geschäftsprozesse entlang der Supply Chain bringt Nutzen für Handel, Industrie und Logistik.

Damit die für den Warentransport benötigten Prozesse und Daten weltweit verstanden werden können, müssen diese nach einem eindeutigen Schlüssel standardisiert sein. Mit dem GS1-System wurde die dafür benötigte Basis geschaffen. GS1 Austria ist in Österreich als neutrale Non-Profit-Organisation der alleinige Vertreter des weltweit eindeutigen Identifikationssystems für Standort, Artikel und Versandeinheiten.

Food und Near Food sind Vorreiter

Im österreichischen Einzelhandel wird der GS1-Standard bereits entlang der gesamten Wertschöpfungskette im Bereich von Food und Near Food eingesetzt. Jedes Produkt oder jeder Artikel hat seine weltweit eindeutige GTIN (Global Trade Item Number). Die Filialen und Lagerorte sind im GLN (Global Location Number) gekennzeichnet. Damit funktionieren der elektronische Datenaustausch über den weltweiten Nachrichtenstandard Eancom als auch die Stammdatenübermittlung über das GS1 Sync Portal einwandfrei.

Die lückenlose Nutzung des GS1-Standards entlang der gesamten Produktions- und Lieferkette ist deshalb so wichtig, weil damit die Prozesse und IT-Systeme ineinander greifen können und die Aufwände bei den einzelnen in der Supply Chain involvierten Partnern minimiert werden können. Darüber hinaus erleichtert es auch, neue Partner einfach in die bestehende Wertschöpfungskette zu integrieren. Hier sieht Wolfgang Einer, Vorsitzender der Arbeitsgruppe Supply Chain Management im Zentralverband Spedition & Logistik, in der Logistik noch Nachholbedarf: „Hier wäre es sehr gut, wenn bereits Handel und Industrie, die Kunden der Spediteure und Logistiker, die GS1-Standards voll nutzen würden, da dies die Arbeit am Wareneingang und im gesamten Verlauf vereinfachen würde.“

Je mehr der Spediteur oder Logistiker die Standards nutzt, desto reibungsloser lassen sich die Prozesse gestalten. Ein Beispiel dafür ist das „GS1-Transportetikett“. Wenn dieses auf der Palette korrekt angebracht wäre, könnte der Spediteur dieses sofort in seinen Prozessen nutzen. Es müssten keine neuen Etiketten erstellt oder manuelle Schritte getätigt werden. Fehlerquellen lassen sich minimieren.

Die FIATA (International Federation of Freight Forwarders Associations) hat entschieden, für die Digitalisierung der FIATA-Dokumente ebenfalls den GS1-Standard zu verwenden. In einem ersten Pilotprojekt werden die Länder Frankreich, Niederlande, Rumänien, Vietnam und Südafrika die grenzüberschreitende Anwendung des GS1-Standards testen. Bei positiven Ergebnissen soll GS1 weltweit eingeführt werden. Dies soll dann alle vier Güterbeförderungsbereiche umfassen, von Air & Ocean bis Road & Rail.

CLECAT (European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services) pusht die Digitalisierung in ihrer EU-Experten-Gruppe „Digital Transport & Logistics Forum (DTLF)“. Ziel ist es, den GS1-Datenstandard im Rahmen der EU-Richtlinie für elektronische Frachttransport-Information einzuführen, die sogenannte „Electronic Freight Transport Information (EFTI)“. Neben der papierlosen Abwicklung von Transporten will das DTLF dabei auch eine Plattform für diese Daten aufbauen. Beides soll bis Ende 2022 realisiert werden.

GLN wird auch von GS1 Austria vergeben

Die GLN (Global Location Number) wird von der jeweiligen Landesorganisation vergeben, in Österreich von GS1 Austria. Es gibt drei GLN-Modelle: GLN1 zur reinen Betriebsidentifikation, GLN2 zur Kennzeichnung von bis zu 100.000 GTIN (Global



Die Standardisierung von Daten ist essenziell, um entlang der Supply Chain optimal Kosten und Zeit einsparen zu können.

Wolfgang Einer
SCM-Arbeitsgruppenleiter



Trade Item Number) und die GLN3 zur Kennzeichnung bis 1.000 GTIN. Weltweit gibt es 118 GS1-Organisationen, und gemeinsam mit GS1-Global werden 150 Länder betreut. Die GLN wird, wenn sie in einem Barcode verarbeitet wird, meistens in einem GS1-128-Barcode dargestellt.

So funktioniert es in der Praxis

Anhand eines Milchpackerls lässt sich die Systematik erkennen: Bei der Produktion wird die kleinste Verkaufseinheit, also 0,5 Liter, mit einer GTIN versehen, dann die Ein-Liter-Packung mit einer anderen GTIN, da Inhalt und Preis unterschiedlich sind. Anschließend werden für beide Größen verschie-

dene GTIN für die nächsten Verpackungsstufen festgelegt, beispielsweise sechs Mal Ein-Liter-Packung im Karton. Diese GTIN ist auch die Bestellereinheit und findet sich auf dem Transportetikett in Verbindung mit einem Mindesthaltbarkeitsdatum, der Menge, der Charge und dem SSCC (Serial Shipping Container Code) wieder. Diese Informationen auf dem Transportetikett sind im elektronischen Lieferschein DESADV (Despatch Advice) vermerkt. Sowohl der externe Logistiker als auch der Mitarbeiter im Handelslager können die Barcodes (GS1-128) auf der Palette lesen und nutzen diese zur Einlagerung und weiteren Verarbeitung, ohne einen Systembruch zu verursachen. ■

Chancen der BLOCKCHAIN-TECHNOLOGIE

Alles andere als bedrohlich sieht die österreichische Logistikbranche die digitale Transformation. So betont Zentralverband-Vizepräsident Peter Umundum: „Die Digitalisierung ist unsere große Chance für eine Reindustrialisierung des Standortes Österreich. In der Logistik spiegelt sich das ganz besonders wider.“ Ein Digitalisierungsbaustein ist die Blockchain-Technologie. Das Besondere an der Blockchain ist, dass sie nachträglich nicht manipuliert werden kann, da die Datenhaltung dezentral aufgeteilt ist. Immer mehr Branchen interessieren sich für deren Einsatz, zuletzt wurde dies für die Personen und Gütermobilität im Forschungsprojekt „PLOGchain“, das gemeinsam vom Institut für Transportwirtschaft und Logistik der WU Wien und der nast Consulting ZT GmbH durchgeführt wurde, evaluiert.

Initiierung und Förderung von übergreifenden Branchenkonsortien und Pilotprojekten sind auch für die Erprobung von relevanten Anwendungsfällen für die Blockchain Technologie sinnvoll, um die



Die Digitalisierung ist unsere große Chance für eine Reindustrialisierung des Standorts Österreich.

Peter Umundum
Vizepräsident des Zentralverbandes

technologischen Chancen der Digitalisierung aufzeigen zu können. „Erfolgreiche Innovation gelingt durch die Überwindung von Disziplin- und Landesgrenzen“, ist Johannes Pulsfort vom Institut für Transport und Logistik von der WU Wien überzeugt.

Während der gesamten Lieferkette eines Produkts fallen eine Menge Daten an. Über die Blockchain-Technologie können sie anstatt auf einem zentralen Computer dezentral auf mehreren Servern verteilt werden – das erhöht die Ausfallsicherheit enorm. Darüber hinaus ist damit auch gewährleistet, dass diese verfügbaren Daten nicht manipuliert werden können. Für die Supply Chain bietet die Blockchain-Technologie noch viel Potenzial. Neben dem sicheren Zugriff auf zuverlässige und transparente Daten können damit u. a. auch Zahlungsvorgänge automatisiert und Tracking and Tracing optimiert werden. Eine weitere Einsatzmöglichkeit stellen intelligente Verträge (Smart Contracts) für komplexe Logistikleistungen von mehreren Vertragspartnern dar. Sie können in Echtzeit überwacht werden. ■

CO₂-neutrale Transporte für unsere Kunden

#NetZeroCarbon2030

Kühne+Nagel hat sich als erster global tätiger Logistikdienstleister verpflichtet, bis 2030 alle direkten und indirekten CO₂-Emissionen zu neutralisieren. Dabei setzen wir auf Transparenz, Reduktion und Kompensation – in Kombination mit innovativen digitalen Lösungen.



KN LCL: Alle Sendungen zu 100% CO₂-neutral

Wussten Sie, dass seit Januar 2020 alle LCL-Sammelcontainer durch Kühne+Nagel zu 100% CO₂-neutral verschifft werden? Und das ohne Zusatzkosten, denn Kühne+Nagel übernimmt die Kompensation durch Investitionen in zertifizierte Naturschutzprojekte.

Das Net Zero Carbon-Programm wurde im September 2019 mit zwei wichtigen Zielen initiiert: Erstens werden ab 2020 sämtliche Unternehmensstandorte weltweit keinen CO₂-Fussabdruck mehr hinterlassen. Zweites werden bis 2030 alle Transporte der Zulieferer im Kühne+Nagel Netzwerk (Fluggesellschaften, Reedereien und Straßentransporteure) CO₂-neutral gestellt. Damit übernehmen wir Verantwortung für die Umwelt und unterstützen zugleich unsere Kunden, ihre eigenen mutigen Umweltziele zu erreichen.

TRANSPARENZ

Transparenz zu CO₂-Emissionen

Kühne+Nagel zeigt seinen Kunden mit Onlinelösungen auf, wie viel CO₂ ihr Transport verursacht. Auf Grundlage von Big Data und vorausschauenden Analysen können CO₂-neutrale und innovative Lösungen angeboten werden. Mit dem Online-Portal seaexplorer erhalten Seefrachtkunden erstmals vollständige Transparenz zur CO₂-Emission jedes einzelnen Schiffs auf dem gesamten Seeweg, egal von welcher Reederei.

REDUKTION

CO₂-Reduktion – Hand in Hand mit unseren Partnern

Kühne+Nagel arbeitet eng mit seinen Lieferanten zusammen, um die CO₂-Emissionen der Kundentransporte zu reduzieren und die Nachhaltigkeit der gesamten Lieferkette sicherzustellen. Das Unternehmen ist verschiedenen Nachhaltigkeitspakten beigetreten und unterstützt die Entwicklung von Bio- und synthetischen Kraftstoffen.

KOMPENSATION

Naturbasierte Projekte entnehmen CO₂ aus der Atmosphäre

CO₂-Emissionen von Sendungen lassen sich bislang, trotz aller Reduktionsbemühungen, nicht zu 100% vermeiden. Deshalb beteiligt sich Kühne+Nagel an naturbasierten Kompensationsprojekten weltweit. Diese freiwilligen CO₂-Ausgleichsmassnahmen unterstützen die Ziele der Vereinten Nationen für nachhaltige Entwicklung.

Moscow Memmingen Maria Saal

We are where you are.

