

# AUSTRIAN LOGISTICS

Exzellent, innovativ, international: Die neue **DACHMARKE** betont die Kompetenz der Branche.



Versicherungsbüro Dr. Ignaz Fiala Ges.m.b.H. Wurmbstrasse 42/2, 1120 Wien T: +43 (1) 533 68 17-0, M: office@fiala.at





Die neue Dachmarke ist ein Meilenstein in dem Bemühen, die Leistungen der **Branche angemessen** zu präsentieren.

**Wolfram Senger-Weiss** Präsident des Zentralverbandes Spedition & Logistik

#### Liebe Freunde der Logistik,

wir dürfen stolz sein. Stolz auf unsere Branche, die Arbeitsplätze schafft und sichert und durch ihre Leistungen wesentlich zur Attraktivität des Wirtschaftsstandorts und zum Wohlstand Österreichs beiträgt. Das ist eine Leistung, die man nicht hoch genug einschätzen kann. Wir können aber auch stolz sein auf unseren Zentralverband, dessen Präsident ich sein darf. Erstmals ist Logistik Thema im Programm einer Regierung. Das ist ein positives Signal, eine Willensbekundung, die wir mit Freude zur Kenntnis genommen haben. Sie ist auch ein Ergebnis unserer langjährigen, gezielten Bemühungen, die Interessen der heimischen Logistiker und Spediteure stärker in den Fokus von Öffentlichkeit und Entscheidungsträgern zu rücken.

Ein sichtbares Zeichen für den Erfolg dieses Weges ist auch die neue Dachmarke "Austrian Logistics", die wir gemeinsam mit dem bmvit und anderen Institutionen im April präsentieren konnten. Sie ist ein Meilenstein in dem Bemühen, die Leistungen und das Know-how der österreichischen Logistikbranche vor den Vorhang zu holen und angemessen zu präsentieren. Die neue Dachmarke ist auch Realität geworden, weil wir als Zentralverband stets vor und hinter den Kulissen dafür gekämpft haben. Mit ihr wollen wir international auf Österreich als hervorragenden Logistikstandort aufmerksam machen und das Verständnis von Bevölkerung und Politik für die Anliegen unserer Branche fördern. Und vor allem wollen wir auch junge Menschen durch einen starken Auftritt für die vielseitigen Aufgaben und Karrieremöglichkeiten der Logistikwirtschaft begeistern.

Auch bei einem anderen zentralen Thema zeigen sich Fortschritte: Es gibt klare Bekenntnisse der Politik, die "neue Seidenstraße" zu unterstützen. Für Österreich als Wirtschaftsstandort bietet sie eine Jahrhundertchance. Es wäre fahrlässig, diese auszulassen.

Die Seidenstraße und die neue Dachmarke sind auch Schwerpunktthemen dieser Ausgabe des Branchenreports. Darüber hinaus finden Sie Artikel zu den aktuellen Entwicklungen in den neun Ressorts des Zentralverbandes. Spezialisten in den Bereichen Land-, Luft-, Seeverkehr, KEP, Supply Chain Management, Gefahrgut, Zoll, Green Logistics sowie Recht und Versicherung geben Einblicke in fachliche Entwicklungen - in genau die Themen, die die Branche bewegen und die auch Schwerpunkte für unsere Interessensvertretung und Lobbyarbeit sind.

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

44

46

47 48





# Die neue Dachmarke steht für Exzellenz und Innovation und ist ein Symbol für Offenheit und Kooperation.







Zentralverband Spedition & Logistik Ihre Interessensvertretung	06
Austrian Logistics Die neue Dachmarke	08
Neue Seidenstraße Jahrhundert-Chance für Österreich	14
Interview ZV-Präsident Wolfram Senger-Weiss	20
Logistik 4.0 Managementtraining	25
Interview Logistikbeauftragter Franz Schwammenhöfer	26
<b>Ressort</b> Landverkehre Europa	32
Ausblick Europa ist in Bewegung	34
Vereinheitlichung EU-Pläne zum Güterverkehr	37
Technologie Hoffen auf den On-Board-Mautsender	38
Digitalisierung Einfacher mit Online-Palettenkonto	39
Interview ZV-Vizepräsident Wolfgang Schneckenreither	40
Ressort Luftfracht	43

Luftfracht Luftfracht hebt ab

#### **Ressort** Seefracht

Seehäfen Der Süden holt auf Aufschwung Neuer Schwung für die Frachtschifffahrt



Ressort KEP		<b>52</b>
Interview ZV-Vizepräsident Alexander Friesz E-Commerce Flügel für das KEP-Geschäft Paketzustellung Ressourcen werden knapp		53 54 56
Ressort Green Logistics		57
Nachhaltigkeit Wohin die Entwicklung geht Klimaziele Initiativen für die Mobilitätswende		58 61
Ressort Zoll		
<b>Zollverfahren 4200</b> Nachteile für Spediteure <b>Konferenz</b> Geballtes Recht beim Außenwirtschaftsrechtstag		63 64
Ressort Gefahrgut		67
<b>Dokumentation</b> Worauf es ankommt		68
Ressort Recht & Versicherung		
<b>Datenschutz</b> Schwierige Umsetzung <b>Recht</b> Wer ist wirklich Frachtführer?		70 72
Ressort Supply Chain Management		75
<b>Standardisierung</b> Wobei GS1 hilft <b>Interview</b> Peter Umundum		76 79
Wettbewerb Jungspediteur 2017		81

IMPRESSUM Herausgeber: Zentralverband Spedition & Logistik, Mag. Wolfram Senger-Weiss MBA (Präsident), Mag. Oliver Wagner (Geschäftsführer), 1050 Wien, Nikolsdorfer Gasse 7–11/1 Chefredaktion: Mag. Arne Johannsen Redaktion: Josef Müller Art Director: Ronald Lind Fotoredaktion: Lydia Gribowitsch Korrektur: Mag. Thomas Lederer Medieninhaber: Verlagsgruppe NEWS Gesellschaft m.b.H., Taborstraße 1–3, 1020 Wien, Telefon: 01/213 12 0 VGN Content Marketing & Corporate Editing Leitung: Mag. Erich Schönberg, Mag. Sabine Fanfule Projektleitung: Burcak Batur-Brachowicz Hersteller: sandler print&more, Krummnußbaum 42, 3671 Marbach an der Donau

# Was wir als **VERBAND** für Sie bewirken

Unabhängig, verkehrsmittelneutral und international bestens vernetzt:

Der Zentralverband Spedition & Logistik betreibt erfolgreich die Interessensvertretung der Branche in Österreich.

icht immer fallen tatsächliche Bedeutung und wahrgenommene Bedeutung zusammen. Ein Beispiel dafür ist – leider – die Logistikbranche. Sie sichert Arbeitsplätze und holt Wertschöpfung ins Land. Die 11.000 Unternehmen der Branche beschäftigen rund 160.000 Mitarbeiter. Doch das ist nicht alles: Jeder Beschäftigte in der Logistikwirtschaft sichert bis zu 3,5 Arbeitsplätze in der heimischen Volkswirtschaft. Jeder Euro an Wertschöpfung der Logistikbranche bringt bis zu 4,11 Euro an Wertschöpfung für Österreichs Wirtschaft.

In der Öffentlichkeit und auch bei vielen Entscheidungsträgern hat sie nicht den entsprechenden Stellenwert. "Es ist daher wichtig, dass Österreichs Logistikwirtschaft eine unabhängige und verkehrsmittelneutrale Interessensvertretung hat, die sich lokal, national und international für die Interessen der heimischen Logistiker einsetzt", sagt Oli-

ver Wagner, Geschäftsführer des Zentralverbandes Spedition & Logistik.

Auf dem Weg zu mehr Akzeptanz konnte der Verband heuer einen großen Erfolg erzielen: Gemeinsam mit dem Verkehrsministerium wurde die Dachmarke "Austrian Logistics" präsentiert. Unermüdlicher Antreiber hinter den Kulissen: der Zentralverband Spedition & Logistik.

"Um die Interessen der Branche nachhaltig zu vertreten, ist es wichtig, auch international bestens vernetzt zu sein", betont Oliver Wagner. Der Zentralverband ist daher auch Gründungsmitglied der FIATA (International Federation of Freight Forwarders Associations) und fixes Mitglied dieser weltweiten Vereinigung der Interessensvertretungen der Logistikanbieter aus über 160 Ländern mit UN-Beraterstatus. Darüber hinaus ist der Zentralverband auch Mitglied der European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services (CLECAT), die vor allem in Brüssel wertvolle Lobbyarbeit für die heimische Logistikbranche betreibt.



Um die
Interessen
der Branche
nachhaltig zu
vertreten, ist es
wichtig, auch
international
bestens vernetzt
zu sein – so
wie es der
Zentralverband

**Oliver Wagner** Geschäftsführer des Zentralverbandes Spedition & Logistik

#### Ressorts

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

#### Landesgruppen

- Landesgruppe Wien/NÖ/Bgld., geleitet von Jürgen Bauer (Gebrüder Weiss GmbH)
- Landesgruppe Oberösterreich, geleitet von Klaus Bannwarth (Gebrüder Weiss GmbH)
- Landesgruppe Steiermark, geleitet von Alois Reif (Österreichische Post AG)
- Landesgruppe Kärnten, geleitet von Gerhard Traußnig (Traussnig Spedition GmbH)
- Landesgruppe Salzburg, geleitet von Christian Braunstein (Quehenberger Logistics)
- Landesgruppe Tirol, geleitet von Mag. Rebekka Durst (Kühne + Nagel GmbH)
- Landesgruppe Vorarlberg, geleitet von Willibald Nigsch (Gebrüder Weiss GmbH)
- Der Vereinssitz befindet sich in Wien. Geschäftsführer ist Mag. Oliver Wagner

# DIESE FRAU IST KEINE PILOTIN, ABER SIE TUT ALLES, DAMIT IHRE SENDUNG ÜBERALL GUT LANDET.

Die Post ist Österreichs führender Logistikpartner und verschafft auch Ihren internationalen Sendungen einen optimalen Start. Dass Ihre Sendung weltweit gut ankommt, dafür sorgen die kompetenten Tochterunternehmen der Österreichischen Post direkt vor Ort sowie beste Vernetzung mit nationalen Postdiensten. Ihr Kundenberater informiert Sie gerne näher darüber, wie Sie das Know-how der Post für Ihren Erfolg nutzen.

post.at/geschaeftlich

















# **AUSTRIAN LOGISTICS**

# Die Branche bekommt eine Dachmarke



#### **AUSTRIAN LOGISTICS**

Österreichs Logistikwirtschaft will unter der neuen Marke stärker in der breiten Öffentlichkeit auftreten und sichtbar machen, was sie alles kann.

ransport und Logistik hat in Österreich seit April dieses Jahres einen Namen: Unter der Dachmarke "Austrian Logistics" soll dieser wichtige Wirtschaftsfaktor stärker im öffentlichen Bewusstsein nicht nur in Österreich, sondern auch international verankert werden. Die Marke wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) gemeinsam mit dem Zentralverband Spedition & Logistik, der Bundesvereinigung Logistik, dem Verein Netzwerk Logistik, der Industriellenvereinigung und der Wirtschaftskammer Österreich im Rahmen der Logistikinitiative des bmvit ins Leben gerufen, um die exzellenten Leistungen der heimischen Logistikbranche gebührend zu vermarkten. "Die neue Dachmarke steht für Exzellenz und Innovation in der Disziplin Logistik und ist ein Symbol für neue Offenheit und Kooperation", so Bundesminister Norbert Hofer bei der Vorstellung der Dachmarke.

Die heimische Logistikwirtschaft sorgt dafür, dass die Wirtschaft ihre Produkte überall dorthin bringen kann, wo sie nachgefragt werden, ob im Supermarktregal ums Eck oder in fernen Ländern rund um den Globus. Logistik made in Austria braucht den internationalen Wettbewerb nicht zu scheuen und vor allem: Sie kennt keine Grenzen. Und sie bringt Österreich Wohlstand, Fortschritt und Wachstum. Die Marke Austrian Logistics soll die Reputation dieser Branche stärken und es sollen die Vorzüge der österreichischen Logistik als

ressourcenschonende und innovative Disziplin in die Welt hinausgetragen werden, wünscht sich Minister Norbert Hofer.

Unternehmen aus der Branche können sich als Partner der Marke einbringen und sie imagefördernd beim Kundenkontakt und Außenauftritt nutzen (siehe auch Kasten rechts). Für Wolfram Senger-Weiss, Präsident des Zentralverbandes Spedition & Logistik, ist klar: "Die Marke Austrian Logistics ist der Startschuss für eine Informationsoffensive über die Bedeutung der österreichischen Logistik." Ziel sei es, den hohen Nutzen und die Leistungsqualität der Branche der breiten Öffentlichkeit näherzubringen. Denn Logistik ist weit mehr als ein simpler Transport von Waren von A nach B. Handel, Gewerbe und Industrie würden ohne Logistik im Hintergrund nicht funktionieren. "Österreich hat im Bereich Logistik viel mehr zu bieten, als wir darstellen", so Senger-Weiss. "Auch in den Bereichen Automation oder Prozesssteuerung sind österreichische Betriebe ganz vorne dabei - aber alle diese Leistungen, dieses Know-how präsentieren wir nicht angemessen. Dem wollen wir mit der neuen Dachmarke entgegenwirken: Sie steht für eine Logistik in Österreich, die Begeisterung auslöst und das notwendige Umdenken fördert."

#### Wichtiger Standortfaktor

Professionelle Logistik macht den Wirtschaftsstandort Österreich attraktiv, dabei spielt die Di-

Die neue Dachmarke steht für Exzellenz und Innovation und ist ein Symbol für Offenheit und Kooperation.

Norbert Hofer
Bundesminister für Verkehr,

# **AUSTRIAN** LOGISTICS

Stolze Präsentatoren: Infrastrukturminister Norbert Hofer und Wolfram Senger-Weiss, Präsident des Zentralverbandes

#### Werden Sie Markenpartner!

Der Zentralverband unterstützt seine Mitgliedsunternehmen bei der Erlangung einer Markenpartnerschaft. Partner von Austrian Logistics profitieren vom Imagetransfer der Marke auf ihr Unternehmen. Sie zählen damit zum Netzwerk der Besten ihrer Disziplin und stärken ihre Reputation bei den Kunden. Gleichzeitig tragen sie Verantwortung für wegweisende, ressourcenschonende und hochwertige Logistikleistungen.

Partner des Netzwerks haben exklusiv die Möglichkeit, die Marke Austrian Logistics im Rahmen ihrer Kundenansprache und ihres Außenauftritts zu nutzen. Interessierte Partner können sich bereits jetzt auf der Homepage registrieren.

Detaillierte Informationen finden Sie unter www.austrianlogistics.at.

#### Weitere Infos

E-Mail:
logistik@bmvit.gv.at
Tel.:

+43 1 711 62 65-1701

oder direkt beim Zentralverband Spedition & Logistik: E-Mail:

zv@spediteurelogistik.at

Tel.:

+43 1 512 35 38-15

gitalisierung eine wichtige Rolle. Die Kombination moderner Infrastruktur mit künstlicher Intelligenz führt zu einer smarten Infrastruktur, die ökologische Nachhaltigkeit und Effizienz generiert und Arbeitsplätze sichert.

Standort, Infrastruktur, Raumplanung und multimodale Transportmöglichkeiten sind in der Logistik eng miteinander verwoben. "Der Industriestandort Österreich braucht ein innovatives, abgestimmtes und funktionierendes Infrastruktur- und Logistiksystem, das die modernen Ansprüche an sinnvolle Mobilität erfüllt", betont auch Peter Koren, Vize-Generalsekretär der Industriellenvereinigung.

#### **Attraktives Berufsfeld**

Und was besonders wichtig ist für die Zukunft: Es gibt keine Logistik ohne Menschen. Dass diese Branche viele interessante Berufsfelder und engagierten Menschen attraktive Arbeitsplätze mit guten Zukunftsperspektiven bietet, ist auch noch zu wenig bekannt. Und auch dafür steht die neue Dachmarke: Mit der Marke Austrian Logistics will man besonders junge Menschen ansprechen, die nach einem Beruf Ausschau halten, bei dem sie ihre Qualifikation in vielfältiger Form einsetzen können. Sicher ist: Die Logistikwirtschaft nimmt engagierte und leistungsbereite Menschen mit offenen Armen auf.



Erste Markenpartner: Josef Hackl, CEO des Kärntner Hightech-Unternehmens Wild (I.), und Logistiker Martin Riepl (r.) mit Minister Norbert Hofer

### Fingerzeig zum

Sichtbar machen, was im Hintergrund

geschieht: Das ist den Agenturen

marketmind und Spirit Design mit

der Dachmarke Austrian Logistics

und einem Logo, das für

Vernetzung steht, gelungen.

as Unsichtbare sichtbar machen. Mit dem Finger darauf zeigen, was sonst gerne übersehen wird. Vor den Vorhang holen, was im Hintergrund blüht. So beschreiben Maria Traunmüller, Designerin bei Spirit Design, und Stefan Schiel, Managing Director bei marketmind, den Auftrag, den sie vor einigen Monaten übernommen haben: eine Dachmarke für Österreichs Logistikbranche zu entwickeln. Eine Dachmarke, die zeigt, dass Logistik mehr ist, als Kartoffelsäcke oder Container per Lkw von A nach B zu bringen. Marketmind hat Strategie und Positionierung entwickelt, Spirit Design die inhaltliche Entwicklung und das Markendesign übernommen - eine in der Kreativbranche noch eher seltene Kooperation zweier Agenturen, die sich aber bereits in der Vergangenheit bewährt hat. So haben beide gemeinsam Innovations- und Markenstrategie sowie das Markendesign für den "City Airport Train" (CAT) entwickelt, der die Wiener Innenstadt mit dem Flughafen Schwechat verbindet.

Die besondere Herausforderung beim Logistikauftrag beschreibt Stefan Schiel so: "Einen Wow-Effekt zu erzielen, der Aufmerksamkeit auf diese unterschätzte Branche lenkt, die Exzellenz der erbrachten Leistungen zu betonen und gleichzeitig eine "staatstragende" Marke zu gestalten, mit der auch Ministerium und verschiedene Verbände gut leben können." Der Unterschied im Vergleich zur Gestaltung eines Auftritts für ein konkretes, greifbares Produkt: "Bei einem Produkt ergibt sich die Marke oft aus dem Neuen, der Innovation", schil-

# WOW!



dert Schiel, "bei der Disziplin Logistik war die Herausforderung, viele Basisleistungen wegzulassen und die relevanten Markenwerte herauszuarbeiten: wegweisend, ressourcenschonend und qualitätsvoll."

Herausgekommen ist "eine Einladung, genauer hinzuschauen, welche herausragenden Dinge für die Konsumenten und Konsumentinnen eigentlich erst durch die Disziplin Logistik möglich werden und welche Bedeutung sie insgesamt für Österreich hat", so Maria Traunmüller. Entworfen haben sie und ihr Team ein rotes Band, das übereinandergelegt zwei verbundene Elemente darstellt - ein Logo als Symbol für die Vernetzung der Disziplin Logistik mit ihren Kunden, mit der Digitalisierung, mit der Umwelt. "Klar, emotionaler statt nur technisch, vor allem aber offen für neue Verbindungen. Und das Band zeigt Präsenz und dient als Träger der Botschaften", charakterisiert Traunmüller das Markenbild, das nicht ganz zufällig rot-weiß-rot geprägt ist. Und der Slogan "We stand out. Worldwide!" betont die Exzellenz, Innovationskraft und Internationalität der Logistiker.

Für die beiden Kreativen ist das Entwickeln der Dachmarke allerdings nur der erste Schritt, kaum mehr als ein Kick-off. Maria Traunmüller: "Jetzt geht es darum, dass diese Marke von Logistikern WESTAND OUT. WORLDWIDE! und deren Partnern aus Wirtschaft, Industrie und

#### marketmind

Als Spin-off der WU Wien gegründet, hat sich marketmind mit knapp 60 Beratern und zwei Standorten in Wien und Zürich als größtes Marketingberatungsunternehmen Österreichs etabliert.

#### Spirit Design

Als strategisches Designunternehmen begleitet Spirit Design seine Kunden bei der Entwicklung der Schlüsselstrategien Innovation und Marke bereits seit 25 Jahren. Die Agentur beschäftigt sich mit wesentlichen Zukunftsthemen wie nachhaltiger Mobilität und arbeitet derzeit an Konzepten für die Last Mile. neuen Antriebsarten wie E-Mobility und alternativen Treibstoffen sowie der Digitalisierung in der Logistik.



Sie wünschen sich eine globale Online-Plattform zur:

- Identifikation von Unternehmen
- Risikobewertung von Unternehmen
- Einholung von Finanzinformationen (Bilanzen, Kennzahlen etc.)
- Kontrolle der Zahlungsfähigkeit
- Prüfung der handelnden Personen / des Managements
- Feststellung der Eigentumsverhältnisse und Beteiligungen

#### Ihre Vorteile:

- Einfache und schnelle Identifikation der Unternehmen dank intelligenter Suchlogik.
- Einheitliches Layout aller Berichte und moderne Weboberfläche.
- Einheitliches Rating für eine einfache Interpretation und Vergleichbarkeit der Risikobewertung.
- Monitoring Service für 22 europäische Länder verfügbar.



# Wo Top-Logistik drinnen ist, soll Top-Logistik draufstehen

Der Zentralverband Spedition & Logistik gehört zu den Initiatoren und Treibern hinter der neuen Dachmarke. Geschäftsführer OLIVER WAGNER über die Bedeutung des neuen Brandings und was es erreichen soll.

Wofür braucht die Logistikbranche eine eigene Dachmarke?

Oliver Wagner: Logistik ist für viele Menschen unsichtbar. Die Branche ist ein entscheidender Erfolgsfaktor für den Wirtschaftsstandort Österreich, hat in der Öffentlichkeit und bei vielen Entscheidungsträgern aber nicht den entsprechenden Stellenwert. Das wollen wir mit einer starken Dachmarke ändern, die eben nicht nur von einem Verband, sondern von vielen Stakeholdern getragen wird. Dass es diese Marke jetzt gibt, ist ein echter Etappensieg.

#### Welche Bedeutung hat eine solche Marke?

Unternehmen können sich über den Preis oder über Qualität differenzieren. Den Preis regelt der Markt, über Qualität muss man öffentlich reden, und das tun wir mit dem neuen Brand. Die Marke betont die Exzellenz dieser Branche, die extrem zuverlässig ist, hohe Wertschöpfung bringt und bei Industrie 4.0 und Digitalisierung ganz vorne mit dabei ist, gerade auch im internationalen Vergleich.

#### Welche sind die Zielgruppen, die Sie ansprechen wollen?

WE STAND OUT. WORLDWIDE Im Wesentlichen sind es drei Zielgruppen: Entscheidungsträger in der Politik, denen bewusst gemacht werden muss, dass es ohne hochwertige Logistik keinen erfolgreichen Wirtschaftsstandort geben kann, sowie Entscheider in internationalen Unternehmen, die auf Standortsuche sind. Eine weitere Zielgruppe ist eine breitere Öffentlichkeit.

Den meisten Menschen ist leider nicht bewusst, was für ein Know-how hinter jeder Logistikdienstleistung steht, weshalb manchmal das Verständnis für die Not-

wendigkeiten fehlt. Und drittens wenden wir uns auch an potenzielle Mitarbeiter und möchten sie in möglichst jungen Jahren darauf aufmerksam machen, was unsere Branche an interessanten, auch internationalen Herausforderungen und Chancen zu bieten hat. Logistik ist eine Wachstumsbranche, die trotz Automatisierung Jobs schafft, wird aber gerne unter ihrem Wert geschlagen.

#### Wer kann das neue Logo nutzen, wie wird es verwendet?

Die Marke ist auch eine Art Gütesiegel, das an Partner verliehen wird, die exzellente Leistungen erbringen. Ziel ist es, viele unserer hervorragenden Mitgliedsunternehmen für eine Markenpartnerschaft zu gewinnen. Das gilt auch für Logistikunternehmen in anderen Branchen, zum Beispiel Häfen, Airlines oder Bahnunternehmen, um die Marke und damit die Bedeutung von Logistik aufzuladen und möglichst breit zu kommunizieren.



#### **Oliver** Wagner

ist seit 2013 Geschäftsführer des Zentralverbandes Spedition & Logistik. Der gebürtige Grazer hat Politologie, Kommunikationswissenschaft und Publizistik studiert und war unter anderem für das bmvit, das Unterrichtsministerium sowie das private Aus- und Weiterbildungsinstitut ibis acam in der Kommunikation tätig.

FOTO: WOLFGANG WOLAK



# ÖSTERREICH HAT DIE



Mit dem Projekt "One Belt, One Road" will sich China mit Europa wirtschaftlich enger verbinden. Für die Logistikbranche ergeben sich daraus neue Chancen und mehr Möglichkeiten bei der Wahl der Transportmittel. Österreich will sich in das Projekt mit der Verlängerung der Breitspurbahn von der Slowakei bis nach Wien einklinken.

as Ende der Seidenstraße war nicht immer Duisburg, London oder Nürnberg. Der Titel gebührte in der Antike und später, im frühen Mittelalter, je nach Anschauung den Städten Alexandria, Konstantinopel oder Antiochia. Oder, eine Schiffsreise weiter, dem alten Rom selbst, wo sich die Menschen um die kostbare Seide rissen. "Serica" nannte man in Rom das geheimnisvolle Land am Ende der Welt, wo (wovon die Römer nichts ahnten) auf den Maulbeerbäumen Seidenraupen ihren Dienst taten: Land der Seide. Das war, fast 7.000 Kilometer im Osten: China. Inzwischen sind einige Jahrhunderte vergangen und das einsti-

### JAHRHUNDERT-CHANCE

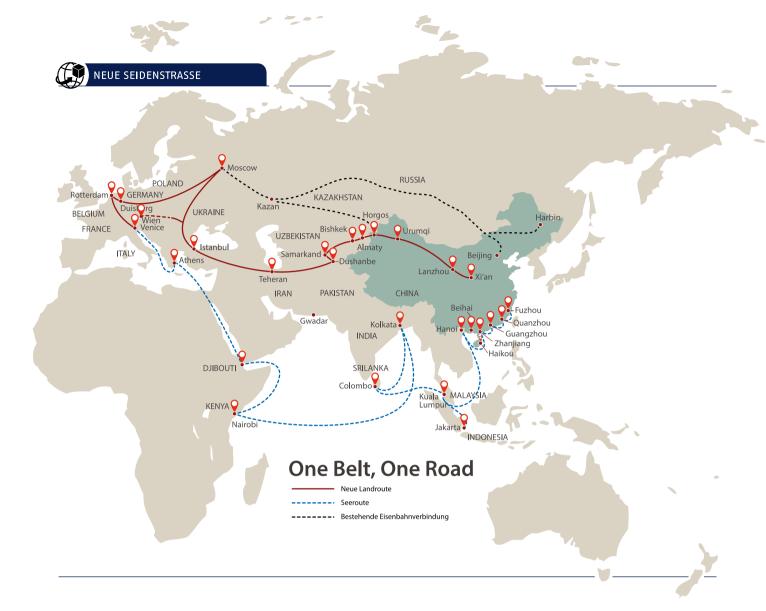
ge Land der Seide gehört heute zu den größten Volkswirtschaften der Welt. China hat sich zu einer globalen Wirtschaftsmacht entwickelt und seine Fühler auf die ganze Welt ausgestreckt. 2013 hat Chinas Staatspräsident Xi Jinping auch das ambitionierte Giga-Projekt "One Belt, One Road", auch neue Seidenstraße genannt, weltweit ausgerufen.

#### **Sechs Korridore**

Das Projekt umfasst die Entwicklung altbekannter Handelswege sowohl auf dem Land- als auch auf dem Seeweg von China ausgehend in die Welt hinaus. Charakteristisch für die neue Seidenstraße sind über Land sechs internationale, ökonomisch orientierte Transportkorridore via Russland, aber auch über zentralasiatische Länder wie Kasachstan, Usbekistan, Turkmenistan über das Kaspische Meer oder alternativ über den Iran Richtung Europa. Dazu kommt noch die maritime Seidenstraße von den chinesischen Häfen nach Europa, wobei hier China schon ganz konkrete Teilprojekte realisiert hat. So ist die chinesische Staatsreederei Cosco im großen Stil im griechischen Hafen Piräus eingestiegen und hat sich für 368 Millionen Euro 67 Prozent der Hafenanteile gesichert. Waren von China mit Containerschiffen nach Piräus zu bringen und von dort auf leistungsfähigen Hinterland-Transportwegen auf Schiene und Straße die europäischen »

**Der Vorteil** des Landwegs gegenüber dem Schiff: **Der Transport** benötigt nur die halbe Zeit.

Großer Bahnhof: Auch beim Staatsbesuch in China war für Bundespräsident Alexander Van der Bellen und Wirtschaftsministerin Margarete Schramböck die neue Seidenstraße ein Thema. Das Abfahrtssignal gibt ÖBB-Chef Andreas Matthä (links).



Märkte zu erreichen - das ist das strategische Ziel der maritimen Seidenstraße. Die Ambitionen, die China mit dem Projekt Seidenstraße verfolgt, haben zwar Europa sehr stark im Fokus, doch es zielt auch auf den Ausbau der Verkehrswege nach Afrika sowie in die Länder rund um China und in den südasiatischen Raum ab.

China will in das Projekt möglichst viele interessierte Länder einbinden. Das Netz von Investitionen und Infrastrukturprojekten tangiert 65 Staaten, in denen 4,4 Milliarden Menschen leben, 60 Prozent der Weltbevölkerung. Das macht die Bedeutung der neuen Seidenstraße sichtbar. Xi Jinping hatte es beim Startschuss 2013 ausgesprochen: "Mit dem Aufstieg unserer nationalen Stärke hat China die Fähigkeit und den Willen, mehr Gutes für die Asien-Pazifik-Region und die ganze Welt zu tun."

Viel Gutes tun heißt aus Pekinger Sicht auch, viel Geld für die zahlreichen Projekte vorzuhalten. Denn der Preis für die Umsetzung des Projekts ist gewaltig: 1,3 Billionen (!) US-Dollar sind dafür kalkuliert. Allein im sogenannten chinesischen SeidenstraßenFonds sind 55 Milliarden US-Dollar geparkt, drei chinesische Banken stehen mit weiteren 1,2 Billionen US-Dollar für Kreditvergaben für Investitionen bereit. Mit dem Geld kauft sich China an strategischen Plätzen wie beispielsweise in Piräus ein oder finanziert Verkehrswege in wirtschaftlich schwächeren Ländern.

In Europa investiert China 4,6 Milliarden Euro in den Transportsektor. Seit 2016 flossen aus China 3,3 Milliarden Euro in Infrastrukturvorhaben entlang der "Balkan-Seidenstraße", wie die Hinterlandverbindungen von Piräus nach Mitteleuropa schon bezeichnet werden. 16 europäische Länder engagieren sich im Projekt 16+1. Das globale Investment soll sich für China rentieren: In den kommenden zehn Jahren will "Serica" den Handel mit den Ländern entlang der Seidenstraße auf 2.500 Milliarden US-Dollar verdoppeln.

"One Belt, One Road" ist ein politisches und wirtschaftliches Projekt. Letzteres interessiert die Logistikbranche entlang der Landkorridore und in den tangierten Häfen sehr, auch die österreichische.

**China investiert** in Europa 4,6 Milliarden Euro in den Transportsektor.





#### Mit Nil schneller ans Ziel ■ ■ ■

MEHRSPRACHIGER SERVICE SEIT ÜBER 20 JAHREN IN DEN ZIELLÄNDERN

24/7 ERREICHBARKEIT AN ALLEN STANDORTEN

SOFORTIGE ANGEBOTSERSTELLUNG

FUHRPARK MIT GPS + TEMPERATUR ÜBERWACHUNG

TÄGLICHER REPORT INKL. WOCHENENDE

CHEMIE - PHARMA - LEBENSMITTEL TRANSPORTE













Derzeit wird das Gros der Waren zwischen China und Europa in Containern mit riesigen Schiffen befördert, weil das billiger ist als mit der Bahn oder dem Flugzeug. Doch die landseitigen Korridore sind für die Logistikbranche insofern interessant, als etwa Bahntransporte aus China nach Europa schneller unterwegs sind, ein Container auf der Schiene nach elf bis 15 Tagen beispielsweise im Multimodal-Terminal in Duisburg ankommt. Auf dem Seeweg dauert die Reise doppelt so lange.

#### Halbe Wegzeit über Land

Der Vorteil der Landwege: Weite Umwege wie mit den Schiffen fallen weg, für konkrete operative Logistikprozesse bedeutet das halbe Wegarbeit. Das zeigt ein Beispiel: Von der Stadt Chengdu in Westchina bis nach Nürnberg, eine Strecke von 10.000 Kilometern, dauert der Bahntransport 15 Tage. Mit einem Schiff dauert der Transport einen Monat, der Fahrweg beträgt 23.000 Kilometer.

Österreich hat den Seidenstraßen-Ball aufgenommen und engagiert sich politisch und wirt-

schaftlich bei diesem Projekt. So ist im Regierungsprogramm explizit niedergeschrieben, dass sich Österreich einklinken will mit der Realisierung einer Breitspur-Bahnstrecke von der Slowakei bis in den Raum Wien. Ende Februar dieses Jahres haben Russlands Verkehrsminister Maxim Sokolow und Österreichs Verkehrsminister Norbert Hofer in Wien klar gesagt, dass die Breitspur bis in den Twin-City-Raum Wien/Bratislava realisiert wird. "2033 wollen wir auf dieser Strecke fahren", gab sich Hofer zuversichtlich.

Die Verlängerung, die vom Zentralverband Spedition & Logistik und der Logistikwirtschaft als Jahrhundertchance für Österreich gesehen wird, birgt für die Wirtschaft großes Potenzial. Im Rahmen einer hochkarätigen österreichischen Wirtschaftsmission nach China wurden die Österreichischen Bundesbahnen und andere Unternehmen eingeladen, am Seidenstraßen-Projekt zu partizipieren. So sollen künftig mehr Güter auf dem Bahnweg nach Österreich transportiert werden. Die Spediteure als Partner der Bahngesellschaften entwickeln

Knotenpunkt: An der Grenze zu Kasachstan hat China mehr als drei Milliarden US-Dollar in den Super-Hub Khorgos investiert, ein Kernstück der neuen Seidenstraße.



bereits vielversprechende Transportangebote zwischen China und Österreich und leisten so ihren wichtigen Beitrag zur Wiederbelebung der Seidenstraße. Chinas Botschafter in Österreich, Li Xiaosi, hält den konkreten Willen Österreichs für den Bau der Breitspurbahn nach Wien für einen entscheidenden und notwendigen Schritt, am Seidenstraßen-Projekt anzudocken.

#### Schiene fehlt Kapazität

Die steigenden Gütervolumina aus Asien nach Europa lassen sich auf dem bestehenden europäischen Schienennetz früher oder später nur sehr schwer bewältigen. Daher braucht es den Bau der 400 Kilometer langen Breitspurmagistrale nach Wien, um einen neuen, leistungsfähigen Schienentransportweg in Fortsetzung der russischen Breitspur bis nach Wien zu schaffen. Wien wird von drei transeuropäischen Korridoren tangiert. Über einen neuen großen Güterterminal im Raum Parndorf die europäische Normal- mit der Breitspur zu verbinden, wertet Österreich als europäische Logistikdreh-

scheibe einmal mehr auf. In den nächsten vier Jahren werden die Transportmengen China-Österreich voraussichtlich auf eine Million TEU steigen. Diese Mengen über Russland bis nach Österreich zu bringen, stärkt den Wirtschaftsstandort Österreich und generiert logistische Wertschöpfung im Land. Nicht zu vergessen die potenziell zusätzlichen indirekten und direkten Arbeitsplätze, die dadurch entstehen.

Österreich hat die Brücke zu China schon gebaut: Zwischen der chinesischen Handelskammer und der Wirtschaftskammer Wien wurde im Vorjahr ein erstes Abkommen vereinbart, das die künftige Zusammenarbeit im Projekt neue Seidenstraße vorsieht. Österreich importierte 2016 aus China Waren im Wert von beinahe acht Milliarden Euro. Dem gegenüber standen Exporte in Höhe 3,3 Milliarden Euro. Österreich hat in die Länder entlang der sechs Seidenstraßen-Korridore im Jahr 2016 Waren für zehn Milliarden Euro exportiert und im Gegenzug Güter für 16 Milliarden Euro importiert. Das zeigt, wie wichtig die Renaissance zwischen "Serica" und Österreich und Europa ist.

Österreich exportiert in die Länder entlang der Seidenstraße zehn Milliarden Euro. Das zeigt deren Bedeutung.



# Die ganze Welt von Lagermax.

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





# "Ein Startschuss, Dinge anzugehen"

Die Konjunktur läuft rund, die Wirtschaft brummt, spüren das auch die Logistiker? Wolfram Senger-Weiss: Ja, wir ha-

ben derzeit vielerorts mehr Aufträge als Kapazitäten. Nach einigen ernüchternden Jahren boomen sowohl der Welthandel als auch der Warenverkehr in Europa.

#### Woher kommen die Aufträge?

Die starke Nachfrage kommt sowohl aus dem B2B- als auch dem B2C-Bereich. Volle Auftragsbücher in der Industrie führen einerseits direkt zu mehr Geschäft, andererseits beschleunigen sie bei unseren Kunden die Konzentration auf deren Kernkompetenz. So werden Tätigkeiten an Logistiker outgesourct, um beispielsweise vorhandene Logistikflächen in Produktionsflächen umzuwandeln. Auch Nearshoring hilft der Entwicklung in Europa auf Kosten von Asien.

#### Und die Rolle des E-Commerce?

Die Zustellung direkt zum Endkonsumenten, der B2C-Bereich, hat eine enorme Dynamik. Sie bringt für die Logistikbranche nicht nur eine Verschiebung hin zum Verbraucher, sondern hat auch den sehr positiven Effekt, dass die Menschen mehr Interesse und Verständnis für Logistik-Themen bekommen. Denn die Frage "Wie kommt mein Packerl zu mir?" interessiert jeden.

#### Bremsen die politischen Konflikte die Dynamik?

Was momentan weltpolitisch passiert, etwa Handelseinschränkungen, führt zu einer generellen Verunsicherung. Bei den Aufträgen spüren wir das allerdings derzeit nicht.

#### Welche Bedeutung hat Logistik für den Wirtschaftsstandort Österreich?

Logistik ist in vielen Bereichen ein wichtiger Multiplikator. Sie ist die Verbindung jedes Produzenten oder Händlers mit seinem Kunden. Und sie hat nicht nur für die vorhandene Industrie eine zentrale Bedeutung, sondern umgekehrt auch bei der Betriebsansiedlung. Hier wird die Bedeutung einer funktionierenden Logistikinfrastruktur oft unterschätzt: Große internationale Unternehmen prüfen neue Standorte nach verschiedenen Kriterien, und die Logistik ist ein ganz entscheidendes Kriterium.

#### Inwiefern wird das unterschätzt?

Iede Gemeinde möchte, dass sich Betriebe bei ihr ansiedeln. Aber es wird oft vergessen, dass Industrie nur dann funktioniert, wenn auch die Beschaffungs- und Distributionsströme funktionieren. Hinter der entsprechenden Logistik stecken hochkomplexe Prozesse, da braucht es Spezialisten, da braucht es Infrastruktur. Und da braucht es vor allem auch Verständnis der Politik für die Notwendigkeit von Logistik.

#### Zum Beispiel?

Zum Beispiel mangelt es in den Ballungsräumen oft an geeigneten Flächen für Logistikunternehmen. Auch im ländlichen Bereich wird um Industriearbeitsplätze gekämpft, aber auf die dafür notwendigen Logistikflächen vergessen.

#### Im Regierungsprogramm ist Logistik erstmals ein Thema. Ist das ein positives Signal?

Das ist ein sehr positives Signal. Und es ist ein Startschuss, Dinge anzugehen, die in den letzten Jahren etwas brachgelegen sind. Das betrifft weniger die Bahn- und Straßeninfrastruktur, die ist sehr gut entwickelt. Das Problem ist das Bespielen dieser Infrastruktur, zum Beispiel das Zusammenspiel zwischen Schiene und Straße, also das effiziente Nutzend der vorhandenen "Hardware".

Warum gelingt es nicht, obwohl Österreich ein deklariertes Bahn-Land ist, mehr Güter von der Straße auf die Schiene zu bringen?

#### Wolfram Senger-Weiss

ist seit 2012 Präsident des Zentralverbandes Spedition & Logistik. Im Familienunternehmen Gebrüder Weiss ist der 46-Jährige als Vorstand für Finanzen, Einkauf, Immobilien, Legal, M&A sowie CSR und Nachhaltigkeit zuständig.



Das Image der Bahn hat sich deutlich verbessert. Aber der Schwerpunkt liegt eindeutig beim Personenverkehr. Und da es nur ein Schienennetz gibt – in manchen Ländern gibt es zwei getrennte für Personen und Waren -, sind die Kapazitäten für den Güterverkehr begrenzt. Diese eingeschränkten Kapazitäten treffen auf veränderte Anforderungen der Kunden: Mehr just in time, punktgenaue Belieferung, kleinere Einheiten. Diese Wünsche widersprechen leider dem Konzept der Schiene, die umso attraktiver ist, je größer die zu transportierenden Einheiten sind und je größer die Entfernung ist. Umso mehr sind wir gefordert, intelligente Systeme zu entwickeln, die den Anteil der Schiene wieder wachsen lassen. Denn nur gemeinsam können wir das erwartete Wachstum meistern.

#### Was muss also getan werden?

Es wird realistisch betrachtet nicht möglich sein, die Westbahnstrecke zeitnah zu verdoppeln oder die Autobahn A1 erneut zu verbreitern. Deshalb müssen wir die bestehende Infrastruktur viel intelligenter nutzen. Die Bahntrassen sind teilweise voll und haben keine Kapazität mehr, deshalb müssen wir mittels moderner Technologien mehr aus der bestehenden Infrastruktur herausholen - oder einfach die Rahmenbedingungen an die Anforderungen anpassen.

#### Ist das Ihr wichtigster Wunsch an die Politik?

Das ist ein wichtiger Teil der Wünsche an die Politik. Sehr, sehr wichtig ist uns das Thema Seidenstraße, da könnten wir Geschichte schreiben. Österreich hat ja als Binnenland bekanntermaßen keine Häfen. Durch die Verlängerung der Breitspur gibt es jetzt die historische Chance, einen Hub nach Asien, vor allem China, zu schaffen. Zum Glück wurde das auch von der Bundesregierung erkannt.

#### Kritiker des Projekts sehen in der Seidenstraße vor allem eine Ausdehnung der geopolitischen Herrschaft Chinas.

Ach, das ist wie in den 90er Jahren, als alle Angst vor den Japanern hatten. Ich kann mich nicht erinnern, dass hier dramatische Dinge geschehen sind. Statt sich abzuschotten, ist es viel wichtiger, darauf zu achten, dass Europa nicht den Anschluss an die technologische Entwicklung verliert. Mit offenen Grenzen und Unterstützung der Handelsströme ist mehr zu gewinnen als mit geschlossenen. Selbst im



#### Gute Bedingungen

Endausbau der Seidenstraße wird deren Kapazität nur einen kleinen Prozentsatz der Warenströme abbilden können, die zwischen Asien und Europa fließen. Aber die Verlängerung einer Achse bis in den Großraum Wien wäre gerade für Österreich als Drehscheibe der Warenströme nach Osteuropa ein sehr wichtiger Schritt.

#### "Austrian Logistics" heißt die neue Dachmarke für die Branche. Was ist die Idee dahinter?

Österreich hat im Bereich Logistik viel mehr zu bieten, als wir darstellen. Es gibt hervorragende Betriebe und Speditionsdienstleister, es gibt die ÖBB als Vorreiter in Europa als Güterbahn, und auch in den Bereichen Automation oder Prozesssteuerung sind österreichische Betriebe ganz vorne dabei aber alle diese Leistungen, all dieses Know-how, präsentieren wir nicht angemessen. Im Gegenteil: International positionieren wir uns eher als Verkehrsverhinderer. Dieser schlechte Ruf schreckt viele internationale Unternehmen ab und schadet österreichischen Betrieben. Dem wollen wir mit der neuen Dachmarke entgegenwirken: Sie steht für eine Logistik in Österreich, die Begeisterung auslöst und das notwendige Umdenken fördert.

#### Welche Ziele verfolgt dieses neue Branding?

Erstens: international auf Österreich aufmerksam zu machen. Zweitens: die heimische Politik zu bewegen und das Verständnis der Bevölkerung für die Logistik zu fördern. Und drittens: potenzielle Mitarbeiter für die Branche zu gewinnen. Logistik ist ein wachsender Bereich mit großen Chancen, was sich leider noch nicht wirklich herumgesprochen hat. Wir stehen nicht an oberster Stelle bei den Berufswünschen junger Menschen.

#### Vor welchen Herausforderungen steht die Branche?

Die Digitalisierung ist eine große Herausforderung - und gleichzeitig eine große Chance für die Branche. Die Chance ist, dass Logistik eine viel höhere Transparenz bekommen hat und noch bekommen wird. Damit wird nicht nur die ganze Dienstleistungspalette der Branche sichtbar, sondern das Image wandelt sich auch vom "schmutzige Lkw"-Image zu einem modernen, technologiegetriebenen Business. Umgekehrt wird die Digitalisierung manchen Betrieben aber auch Schmerzen bereiten.

nicht zum Verschwinden bringen, sie werden eher stärker. Das ist eine Konsequenz der Erfolge der Wirtschaft, von denen wir alle profitieren.

#### Trotzdem wird die Branche eine Antwort auf die Umweltthemen brauchen.

Die gibt es ja auch. Die technologische Entwicklung schreitet gewaltig voran. Die eingesetzten Fahrzeuge waren noch nie so sauber wie jetzt. Beim Euro-6-Motor ist die Luft, die hinten rauskommt, oftmals sauberer als die, die vorne angesaugt wird. Es ist die Aufgabe der Hersteller, immer effizientere Motoren und Antriebe zu entwickeln.

#### Ist die Elektromobilität die Lösung?

Ich halte es für einen Fehler, dass die Politik so stark auf E-Fahrzeuge setzt. Für die Zustellung in Innenstädten sind sie sicher eine gute Alternative. Aber wenn man ganz ehrlich die Kosten und den ökologischen Fußabdruck für die Herstellung und die Entsorgung der Batterien mit Dieselmotoren vergleicht, ergibt sich ein kritisches Bild. Bezüglich



## für Logistiker bringen Wertschöpfung ins Land.

#### Der Onlinekunde erwartet zunehmend Same-Dav-Delivery zu einer bestimmten Uhrzeit. Ist das überhaupt machbar?

Grundsätzlich ist fast alles machbar, aber es kostet halt Geld. Das große Problem ist, dass die Onlinehändler als Auftraggeber über die Dienstleistungen entscheiden und nicht die Kunden. Das ist eine ungesunde Dreiecksbeziehung und hat zur Konsequenz, dass die Bedürfnisse der Konsumenten nicht immer abgebildet werden. Hinzu kommt, dass in der Regel die Kosten der Zustellung nicht extra bepreist, sondern von den Händlern getragen werden. Dadurch wird suggeriert, dass die Zustellung gratis ist, was zu einem unsensiblen Umgang beim Leistungswunsch führt. Der Kunde denkt, er kann ruhig jeden Tag etwas beim selben Shop bestellen, es kostet ja nichts, auch wenn der Zusteller fünfmal die Woche kommt. Das widerspricht leider absolut dem Nachhaltigkeitsgedanken.

#### Maut, Fahrverbote für Diesel: Ist das Umweltthema die größte Reibungsfläche der Branche?

Österreich befindet sich in einer sensiblen Region, keine Frage. Aber wir werden die Warenströme Kraftübertragung und Energiedichte ist Diesel optimal. Wir sollten hier das Feld weiter öffnen. Es wird einen Mix aus verschiedenen Antriebsformen geben müssen, von Strom über synthetische Treibstoffe bis zur Rückgewinnung von Energie beim Fahren. Vor allem sollten wir uns nicht immer selber limitieren.

#### Was meinen Sie damit?

Wenn Lkw nur etwas länger sein dürften, könnte der Euro-6-Motor besser verbaut und effizienter betrieben werden. Ich wünsche mir mehr Objektivität bei der Bewertung der einzelnen Verkehrsträger. Die Deutschen sind da sehr viel unkomplizierter: Trotz anfänglicher Skepsis gegenüber dem Lang-Lkw hat man einen Test durchgeführt und nachdem dieser erfolgreich war, diese Fahrzeuge jetzt zugelassen. Es gibt dort auch bereits Teststrecken für autonomes Fahren. Das sind Beispiele, wie man aus der bestehenden Infrastruktur mehr herausholen kann. Leider stehen wir uns in Österreich da oft selber im Wege.

Was waren die Hauptaufgaben des Zentralverbandes in den vergangenen zwölf Monaten?

Diese Phase war stark durch die politischen Veränderungen geprägt. Unser Bemühen war es, den Verband und die Themen der Branche entsprechend zu positionieren, was weitgehend auch gelungen ist. Parallel dazu haben wir den Service für unsere Mitglieder weiter ausgebaut, den Managementkurs zu Logistik 4.0. gestartet und gemeinsam mit der Universität für Bodenkultur Wien einen Elektro-Lkw in den Testbetrieb gebracht. Und das sind nur einige Beispiele.

#### Was sind die Ziele für die kommenden Monate?

Jetzt geht es darum, auf eine Umsetzung der im Regierungsprogramm angesprochenen Themen zu drängen. Es ist wichtig, dass diese Vorhaben formuliert sind, noch entscheidender ist aber deren Umsetzung. Also zum Beispiel die stärkere Berücksichtigung von Logistik-Anliegen bei Flächenwidmungen, die generelle Vereinfachung von Genehmigungsverfahren oder auch ein Aufheben der Benachteiligung bei der Fiskalverzollung. Hier brauchen wir eine Regelung wie in Holland oder zumindest Deutschland, wo nicht der Spediteur haftbar und für das Eintreiben der Steuer zuständig ist. Und natürlich werden wir die neue Dachmarke "Austrian Logistics" in die Breite tragen und bekannt machen.

#### Wird die Nachfrage nach Logistikdienstleistungen weiter steigen?

Der Trend ist eindeutig: Die Konsumenten verlangen immer individuellere Produkte. Das bringt für die Produktion und auch die Logistik zusätzliche Komplexität, aber auch Wachstum. Denn die Anzahl der Sendungen wird zunehmen, auch wenn sich die herkömmlichen Kennzahlen wie Tonnenkilometer einer Volkswirtschaft abflachen werden. Außerdem sind wir für Hersteller und Händler das Gesicht zum Kunden, was zusätzliche Dienstleistungen ermöglicht.

#### Wie kann der Logistikstandort Österreich noch attraktiver werden?

Die "Hardware", also die Infrastruktur, ist sehr attraktiv. Es gibt viele ausgezeichnete Betriebe, aber diese brauchen Rahmenbedingungen, die es ihnen möglich machen, gute Arbeit zu leisten. Ein Beispiel sind flexiblere Arbeitszeiten oder auch die Bereitstellung von Logistikflächen. Österreich liegt beim Onlinekauf von Waren aus dem eigenen Land im EU-Vergleich sehr weit hinten, es wird viel in ausländischen Webshops bestellt. Das bedeutet: Österreich braucht wieder mehr Wertschöpfung im eigenen Land. Die heimische Logistikbranche bietet dafür jedenfalls die notwendige Basis.



Nachgefragt: Wolfram Senger-Weiss im Gespräch mit Wirtschaftsjournalist Arne Johannsen

# Manager trimmen sich fit für **LOGISTIK 4.0**

Gratulation: Zum zweiten Mal haben Führungskräfte den Kompaktkurs "Logistik 4.0" erfolgreich absolviert und mit einem Management-Zertifikat abgeschlossen. Ein Fitnesskurs für die Herausforderungen von morgen.

anager lernen nie aus. Die Megatrends Globalisierung und Digitalisierung bewirken massive Veränderungen in der Speditionswirtschaft. Führungskräfte wollen und müssen sich und ihr Unternehmen für den Wandel wappnen. Die Logistikbranche erlebt derzeit einen gravierenden Wandel, weil es längst nicht mehr allein darum geht, den physischen Transport von Gütern zur richtigen Zeit auf dem richtigen Weg abzuwickeln, sondern weil Logistiker heute auch die Informationslogistik beherrschen müssen.

#### Digitale Geschäftsmodelle gefragt

Speditionsunternehmen brauchen im Hintergrund eine hocheffiziente IT, um die physischen Prozesse professionell abwickeln zu können. Digitale Geschäftsmodelle im Unternehmen zu entwickeln, stellt an das Management oft große Anforderungen, und die Führungskräfte müssen motiviert sein, diese Veränderung in ihren Unternehmen gemeinsam mit ihren Mitarbeitern zu gestalten. Häufig gibt es in den Firmen eine gewisse Zurückhaltung gegenüber den sich rasant verändernden Rahmenbedingungen. Um Zurückhaltung in Offenheit und Lernbereitschaft umzudrehen, braucht es qualifizierte Weiterbildung.

Hier bietet der Zentralverband Spedition & Logistik gemeinsam mit Univ.-Prof. Sebastian Kummer, Vorstand des Instituts für Transportwirtschaft und Logistik an der Wirtschaftsuniversität Wien, den anspruchsvollen Kompaktkurs "Logistik 4.0 Management Certificate" an. "Hochkarätige Vortragende und praxisnahe Lehrinhalte bieten optimalen Nutzen für die Entwicklung von Logistik-



konzepten von morgen im eigenen Unternehmen", betont Kummer. Diese Weiterbildung, organisatorisch und inhaltlich auf Führungskräfte zugeschnitten, fand in zwei Blöcken am 13. und 14. sowie am 27. und 28. April 2018 an der WU Wien statt.

#### Best-Practice-Beispiele als Anregung

Der Kurs "Logistik 4.0 Management Certificate" gibt den Managern die Möglichkeit, sich intensiv mit wesentlichen Management-Fragestellungen zu befassen. Durch Best-Practice-Beispiele und verschiedene Tools werden Geschäftsmodelle überprüft und Ideen für neue initiiert. Die Nutzung neuer Technologien steht inhaltlich genauso im Mittelpunkt wie Fragen der Organisations- und Personalentwicklung. Peter Umundum, Ressortverantwortlicher Supply Chain Management und Mitglied des Präsidiums des Zentralverbandes Spedition & Logistik, zeigt sich zufrieden: "Gemeinsam mit Prof. Kummer ist es uns gelungen, das erste Logistik-4.0-Management-Certificate im deutschsprachigen Raum aufzusetzen." Durch das "Internet der Dinge" mutieren Logistiker zusehends zu einer verlängerten Werkbank ihrer Kunden. "Erfolgreiche Logistiker punkten heute mit Know-how und kreativen Lösungen, die tief in die Supply Chain wirken", ist Umundum felsenfest überzeugt.





# "Image der Logistik verbessern"

Logistik aus Österreich soll zu einem Qualitätsbegriff werden. Das ist dem Verkehrsministerium und dessen Logistikbeauftragtem FRANZ SCHWAMMENHÖFER ein großes Anliegen.



Herr Schwammenhöfer, Sie sind seit 2015 der Logistikbeauftragte im Verkehrsministerium und koordinieren zwischen dem Ministerium und der Logistikwirtschaft. Was sind die Logistik-Themen für 2018?

Franz Schwammenhöfer: Die Präsentation der Dachmarke "Austrian Logistics" und der österreichische Logistik-Indikator sind zwei der Hauptthemen. Bei der Entwicklung des Indikators, der für ein aussagekräftiges Kennzahlensystem steht, haben wir alle bekannten internationalen Indikatoren berücksichtigt und daraus einen für Österreich relevanten Indikator entwickelt, der künftig für Regionen eine repräsentative und objektive Grundlage für die Standortbestimmung und gleichzeitig auch für die Ableitung von Handlungsempfehlungen hinsichtlich der regionalen Logistik darstellt. Bei der Entwicklung dieses Indikators haben wir nicht nur die Wünsche und Anregungen aus der Logistikwirtschaft, sondern auch aus Handel, Industrie und Gewerbe berücksichtigt. Ich denke, dass dieser Indikator für die weitere Entwicklung des Logistikstandorts hilfreich ist, auch hinsichtlich der Abschätzung der Wirksamkeit getätigter Maßnahmen. Geplant ist nämlich eine zeitliche Taktung der Erhebungen und der Auswertung von zwei Jahren. Die Dachmarke "Austrian Logistics" ist eine Wort- und Bildmarke als gemeinsame Entwicklung von Interessensvertretern und Verbänden der heimischen Logistikbranche, bei der wir die Koordination übernommen haben. Mit der Marke wollen wir die Leistungsfähigkeit der österreichischen Logistikbranche in Öffentlichkeit, Politik und Gesellschaft sowohl national als auch international deutlicher sichtbar machen und vermitteln, wofür Logistik steht.

Die neue Regierung hat ein ambitioniertes Programm vorgelegt, in dem Verkehr und Logistik im Fokus stehen. Welche Rolle kommt Ihnen bei der Umsetzung zu?

Es ist erfreulich, wir prominent der Themenbereich Logistik im gegenwärtigen Regierungsprogramm verankert ist – in den meisten bisherigen Programmen, zumindest auf Bundesebene, fand die Logistik kaum Erwähnung. Das zeigt die Bedeutung dieses Sektors, der nicht allein auf den Güterverkehr beschränkt ist, sondern auch wichtige Bereiche wie Raumordnung und Wirtschaftsstandort Österreich einschließt. Dass dieses Thema im Regierungsprogramm adressiert ist, unterstreicht das politische Bewusstsein, und wir werden die Umsetzung der Maßnahmen mit voller Kraft begleiten.

Im Regierungsprogramm wird die Einbindung von Österreich in das Projekt Seidenstraße explizit niedergeschrieben. Wie realistisch ist der Bau der Breitspur-Bahnstrecke von der Slowakei bis nach Wien?

Unterscheiden wir: Die neue Seidenstraße ist eine von China ins Leben gerufene Initiative, unter anderem mit dem Ziel, Asien und Europa wirtschaftlich enger miteinander zu verbinden. Die Schaffung neuer Güterverkehrswege ist dabei ein Aspekt. Das Projekt zur Verlängerung des 1520-Millimeter-Bahnsystems in den Raum Wien/Bratislava ist ein Vorhaben von Russland, der Ukraine, der Slowakei und Österreich. Vordergründig ist es ein Infrastrukturprojekt, aber es ist auch ein Projekt, das dazu dient, den Verkehrsträger Bahn auf dieser Achse des globalen Warenaustauschs zwischen Europa und Asien stärker ins Spiel zu bringen. Prog-



nosen zufolge ist auf der Schiene auf dieser Achse mittelfristig ein Volumen von 20 Millionen Tonnen pro Jahr gegeben. Über die geplante Breitspurverbindung würde in Wien eine leistungsfähige Verbindung zum TEN-Netz in Europa hergestellt, wovon natürlich auch Österreich und die Region profitieren. Die technische Machbarkeit ist verifiziert, was noch geklärt werden muss, ist die Finanzierung, wobei derzeit mit rund 6,5 Milliarden Euro an reinen Baukosten zu rechnen ist. In Betrieb gehen könnte die Strecke im Jahr 2033. Anzumerken ist, dass das Projekt natürlich auch eine standortpolitische Bedeutung hat.

Gemeinsam mit dem Zentralverband Spedition & Logistik, weiteren Stakeholdern und den Sozialpartnern hat das Verkehrsministerium auf Basis des Gesamtverkehrsplans einen 117 Punkte umfassenden Maßnahmenkatalog erarbeitet mit dem Ziel, dass der Logistikstandort Österreich attraktiv bleibt. Welche Maßnahmen wurden bisher in die Praxis umgesetzt?

Von diesem ambitionierten Programm wurde etwa die Hälfte zur Gänze bzw. teilweise umgesetzt. Alle an diesem Programm beteiligten Partner haben vereinbart, dass wir den Maßnahmenkatalog daher jetzt insbesondere um jene Themenbereiche ergänzen, die bisher wenig oder gar nicht berücksichtigt worden sind. Denken Sie nur an die Digitalisierung mit ihren vielfältigen Facetten, insbesondere für den Warenaustausch und die Logistik. Die bisherige Form der Zusammenarbeit behalten wir bei, doch werden wir die bisherige strikte Verkehrsträgerorientierung über Bord werfen. Künftig wollen wir verkehrsträgerübergreifende Maßnahmenansätze forcieren und der Gestaltung der urbanen Wirtschaftsverkehre größeres Augenmerk schenken. Hier bieten sich nicht nur, was Systeme und Prozesse betrifft, entsprechende Schwerpunkte an, sondern insbesondere auch, was die Flächen betrifft. Auch das findet sich übrigens im Regierungsprogramm. Wir haben uns in Europa umgesehen, welche Lösungen es gibt, und dabei haben wir einige Beispiele bei unseren Nachbarn gefunden, wie gut strukturiert und durchdacht dort Logistik - was Flächen betrifft - gestaltet wird. An diesen Konzepten wollen wir uns orientieren und sie auf österreichische Verhältnisse übertragen.

Die Digitalisierung erfasst im großen Stil die Logistikwirtschaft. Inwieweit kann Ihr Ministerium diese Entwicklung politisch begleiten?



Hier gibt es einige Hebel, denn gerade die Logistikbranche ist von der Digitalisierung im großen Stil betroffen. Das Regierungsprogramm will entsprechende Rahmenbedingungen schaffen, und wir werden in diesem Jahr gemeinsam mit den Partnern in der Logistikwirtschaft einige Schwerpunkte setzen, beispielsweise die längst fällige Einführung des elektronischen Frachtbriefs in Österreich.

Im Regierungsprogramm werden für den Verkehrsbereich Entbürokratisierung, mehr Verkehrssicherheit oder neue Mobilitätsformate angekündigt. Wo sehen Sie Handlungsbedarf, um die Logistikwirtschaft wirtschaftlich zu stärken?

In allen Ministerien werden gegenwärtig die vorhandenen Rechtsmaterien und Gesetzeswerke auf den Prüfstand gestellt. Dies betrifft Grundsätzliches ebenso wie die Inhalte im Detail. Dementsprechend werden die Materien derzeit dahingehend geprüft, ob sie beispielsweise deutlich über EU-Vorgaben bzw. den intendierten Regelungszweck hinausgehen. Die Fäden laufen hierbei beim Bundesministerium für Verfassung, Reformen, Deregulierung und Justiz zusammen.

Ohne Fachkräfte lässt sich keine gute Logistik machen. Was kann das Verkehrsministerium dazu beitragen, um dem drohenden Lkw-Fahrer- und Fachkräftemangel in der Transportwirtschaft entgegenzuwirken?

Die Logistikwirtschaft ist sehr wichtig in diesem Land, und bei der Diskussion über den Fachkräfte-

mangel sollte eins bedacht werden: Diese Branche ist in den vergangenen Jahren teilweise signifikant gewachsen, was Umsatz, Volumen und Beschäftigung betrifft. Das Klagen in der Branche über den Fachkräftemangel hängt also wohl auch mit der steigenden Nachfrage in diesem Sektor zusammen. Die Möglichkeiten eines Verkehrsministeriums sind hier durchaus beschränkt. Faktum ist aber auch: Die Logistikbranche hat ein Wahrnehmungs- und Imageproblem. Dem wollen wir begegnen, mit Aktivitäten wie der eingangs angesprochenen Dachmarke sowie mit Aus- und Weiterbildungsinhalten wie unserer Webplattform RETrans, wo Lehrende ebenso wie Lernende und Berufseinsteiger fachlich fundiertes Lernmaterial vorfinden. In diesem Jahr werden wir RETrans mit englischsprachigen Inhalten anreichern und die Inhalte vervollständigen.

#### Das Thema Raumordnung brennt der Logistikwirtschaft stark unter den Nägeln. Wie lassen sich die Lebensräume der Menschen mit den Interessen der Logistikwirtschaft unter einen Hut bringen?

Die Lebensräume der Menschen mit den wirtschaftlichen Bedürfnissen der Logistik in Einklang zu bringen, wird zusehends schwieriger. Zu beobachten ist eine steigende Abwehrhaltung gegenüber möglichen Einschränkungen der Lebensräume subjektiv oder objektiv betroffener Anrainer durch wirtschaftliche Tätigkeiten. Zieht der Lebensmittelhändler ums Eck die Rollläden hoch, ist der Friede mit den Bewohnern im Haus oft schnell dahin. Womit wir wieder beim Thema Bewusstseinsschaffung für die notwendigen Prozesse und Dienstleistungen der Wirtschaft sind ...

In Ihrer Funktion haben Sie einen großen Überblick über Transport und Logistik, tauschen sich mit Fachkollegen in anderen Ländern und Ministerien aus und können so vergleichen. Wie wird Österreichs Logistikwirtschaft "draußen in der Welt" wahrgenommen?

Die Logistikwirtschaft als Ganzes wird draußen in der Welt so gut wie gar nicht wahrgenommen. Die Wahrnehmung entsteht meist durch Erfahrungen mit konkreten österreichischen Logistikunternehmen. Daher ist es wichtig und gut, dass wir mit unserer gemeinsamen Marke nicht nur in Österreich, sondern über die Grenzen hinweg das Bewusstsein für diese wichtige und leistungsfähige Branche schaffen.

wie prominent das Thema **Logistik im** Regierungsprogramm verankert ist

"Es ist erfreulich,



Sie sparen\* über € 70,-

#### **ABO-VORTEILE:**

- Großer
   Preisvorteil
- Keine Portokosten
- Servicegarantie
- Immer aktuell

Mit Aktions-Nr.: 1709126 bestellen! 01 95 55 100 · abo@trend.at · meinabo.at/trend

\*Wenn ich mich nicht 3 Hefte vor Ende meines Abonnements schriftlich melde, möchte ich das gewünschte Magazin zu den jeweils gültigen Bedingungen für Jahresabonnenten weiterbeziehen. Ersparnis bezieht sich auf den Einzelkauf. Angebot ist nicht auf bestehende Abos anrechenbar. Ich stimme zu, dass die Verlagsgruppe News GmbH, die news networld internetservice GmbH und die Verlagsgruppe News Medienservice GmbH die von mir angegebenen personenbezogenen Daten (Name, Titel, Anschrift, E-Mail-Adresse, Telefonnummer, Geburtsdatum, Fotos) sowie die während der Geschäftsbeziehung anfallenden Daten zwecks Übermittlung von Informationsmaterial 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 per Post, E-Mail oder Telefon kontaktiert. Diese Einwilligung kann ich jederzeit per E-Mail an die Adresse abo@trend.at widerrufen. Angebot gültig bis 31.12.2018. Druckfehler, Irrtümer & Preisänderungen vorbehalten

Grenzenloser Paketversand mit DPD.



Wenn Sie europaweit schnell und flexibel Pakete versenden möchten, dann sind wir Ihr richtiger Partner. Mit international einheitlichen Service-Standards und dem größten Straßennetzwerk Europas bringen wir Ihre Pakete zuverlässig an deren Bestimmungsort – seit mehr als 30 Jahren.

Mehr Infos auf dpd.at





# FOTOS: ÖBB, ISTOCKPHOTO, BEIGESTELLT (2)

### MAGAZIN

#### **LANDVERKEHRE** EUROPA

#### STRASSE & SCHIENE

#### Mehr Lkw auf den Rollenden Landstraßen

Auf den von den Österreichischen Bundesbahnen angebotenen Rol-Ienden Landstraßen (RoLa) wurden im vergangenen Jahr 2017 knapp mehr als 190.000 Lkw transportiert, um 0,7 Prozent mehr als im Jahr zuvor. Bei näherer Betrachtung der Zahlen fällt auf, dass zum Wachstum primär die zwei auf der Brennerroute verkehrenden RoLa zwischen Wörgl und Brennersee bzw. Wörgl und Trento in Italien beigetragen haben. Hier wurden mit 40 RoLa-Zügen täglich beinahe 160.000 Lkw huckepack genommen, die Auslastung der Züge lag bei 85 Prozent, der Zuwachs im Vergleich zu 2016 bei vier Prozent. Auf den RoLa-Verbindungen von Salzburg nach Triest und von Wels nach Maribor ging das Volumen um 13 Prozent zurück. Gut ange-

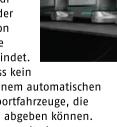


nommen wurden hingegen die Züge von Wels nach Triest für nicht kranbare Sattelauflieger, die mit dem sogenannten ISU-Zug zwölfmal täglich befördert werden und 2017 mit 15.000 Einheiten um 16 Prozent mehr Volumen auf die Schiene brachten. Die Auslastung der Züge lag hier bei 89 Prozent. ISU steht für "innovativer Sattelauflieger-Umschlag", dabei werden die Auflieger mit einer von den ÖBB kreierten Umschlagseinrichtung zwischen Schiene und Straße umgesetzt. Das tägliche Gesamtangebot der Rola lag im Vorjahr bei 48 Rola-Zügen und 12 ISU-Zügen.

#### TUNNELSYSTEM

#### Schweiz verlagert Gütertransport unter die Erde

In der Schweiz will man die Logistik unter die Erdoberfläche verbannen. Gelingen soll das mit dem Projekt "Cargo sous terrain", hinter dem namhafte Schweizer und internationale Firmen stehen. Mit Unterstützung der Berner Regierung tüftelt eine Projektgruppe seit 2011 still, aber hochprofessionell an Plänen für ein unterirdisches Güterverkehrsnetz. "Cargo sous terrain" heißt übersetzt "Fracht unter der Erde" und ist ein Projekt, bei dem es um ein ausgeklügeltes Tunnelsystem von Zürich nach St. Gallen, Luzern, Thun, Genf, Bern und Basel geht, das wichtige Logistik- und Einkaufszentren unterirdisch auf der Schiene miteinander verbindet. Dabei werden bestehende Infrastrukturen in das System eingebunden, sodass kein



zusätzlicher Landverbrauch notwendig ist. Das Prinzip ist dasselbe wie bei einem automatischen Fördersystem: In den Tunneln verkehren selbstfahrende, unbemannte Transportfahrzeuge, die an den dafür vorgesehenen Rampen automatisch Ladungen aufnehmen und abgeben können. Die Güter werden vorwiegend in festen Einheiten wie Paletten oder Gitterboxen mit einer Geschwindigkeit von 20 bis 30 km/h durch die Tunnel bewegt.



#### DEUTSCHLAND

#### Grünes Licht für 740 Meter lange Züge

Für Unternehmen, die ihre Güter mit der Bahn transportieren lassen, brechen in Deutschland bessere Zeiten an: Die Güterzüge sollen künftig 740 Meter lang sein und damit wirtschaftlicher auf die Strecke gebracht werden. Derzeit erreicht nur jeder zehnte Güterzug in Deutschland die EU-Standardlänge von 740 Metern. Bevor die Züge länger werden können, müssen noch infrastrukturelle Engpässe beseitigt werden. Nach der positiven ministeriellen Entscheidung rechnen Bahnen wie beispielsweise DB Cargo, SBB Cargo International, die Hamburger Hafenbahn oder Lokomotion mit Verlagerungen des Güterverkehrs im großen Stil auf die Schiene. Von der Politik fordern die Bahnmanager eine raschere Gangart bei der Aufwertung des deutschen Bahnnetzes. Zurzeit wird die heutige europäische Standard-Zuglänge von 740 Metern auf vielen Strecken in Deutschland nicht erreicht. Wegen Netzbeschränkungen verkehren derzeit nur elf Prozent der Güterzüge in normaler Länge. Berlin kalkuliert den Aufwand für die Beseitigung aller Netzengpässe auf 405 Millionen Euro.

#### SATTELAUFLIEGER

#### **Neue Euronorm EN 16973** sorgt für Klarheit

Seit Beginn 2018 sorgt die europäische Norm 16973 für mehr Klarheit bei intermodalen Sattelaufliegern. Diese Norm definiert für kranbare Auflieger den größtmöglichen Hüllraum, wichtige Abmessungen, Ausrüstungsteile und technische Anforderungen. Der Norm-Hüllraum berücksichtigt unter anderem die in den letzten Jahren entwickelten und bereits in größerer Stückzahl beschafften Megatrailer-Taschenwagen, die unter den Typbezeichnungen T3000, TWIN und T5 bekannt sind. Damit stehen für die neuen Trailer, die jetzt nach EN 16973 gebaut werden, bereits die passenden Waggons in großer Stückzahl für den Betrieb zur Verfügung. Für die Weiterentwicklung der Taschenwagen-Technik liefert die neue EN 16973 die Mindestanforderungen für die Abmessungen des Hüllraums. Fazit: Der Waggon richtet sich nach dem Trailer. Der Vorteil für die Spediteure: Kranbare Auflieger nach EN 16973 sind für einen langen Zeitraum universell auf jeden mo-

dernen Taschenwaggon verladbar.



#### DRY PORT FÜRNITZ

#### Kärnten will sich logistisch profilieren

Im Interreg-Programm Italien-Österreich sind einige Projekte genehmigt worden, die auch direkt das Land Kärnten betreffen. Eines der Projekte nennt sich Smartlogi: Mit von der Partie sind das Land Kärnten und die italienischen Regionen Friaul-Julisch-Venetien und Venetien, im Fokus steht dabei die Logistik. Smartlogi (Intelligente und nachhaltige grenzüberschreitende Logistik) behandelt den Ausbau der operativen und institutionellen Zusammenarbeit bezüglich nachhaltiger, intermodaler Güterverkehrsmöglichkeiten auf technischer und Verwaltungsebene. Das Projekt macht den intermodalen Verkehr wettbewerbsfähiger, dadurch wird die Verkehrsverlagerung auf nachhaltigere Verkehrsformen begünstigt. Auch der Umweltschutz wird im gesamten Programmgebiet unterstützt. Partner ist das Logistik Center Austria Süd, das Kärnten als künftigen Dry Port Fürnitz präsentiert. Das Logistikzentrum Fürnitz liegt an der Tauern- und der Baltisch-Adriatischen Achse und möchte sich unter anderem als "trockener Hinterlandhafen" für den belgischen Hafen Antwerpen profilieren. Acht Prozent des aktuellen Österreich-Volumens via Antwerpen rollen auf der Schiene von und nach Österreich, künftig sollen es 20 Prozent sein, wovon Fürnitz profitieren soll.



### Europa ist in **BEWEGUNG**

Ambitionierte Agenda: Die EU will bis 2050 den Verkehr umweltfreundlicher, sicherer, digitaler und nutzerfreundlicher gestalten. Die Basis bilden zwei Maßnahmenpakete, die den Weg zu mehr Wettbewerbsfähigkeit und zur Reduktion der CO2-Emissionen im gesamten Verkehrsbereich vorzeichnen.



Steuerfrau: EU-Verkehrskommissarin Violeta Bulc will dem Verkehr in Europa einen gewaltigen Modernisierungsschub verpassen.

> 'erkehr und Mobilität sind für Europas Wirtschaft und Wettbewerbsfähigkeit essenziell. Damit Europa nicht gegenüber den großen Volkswirtschaften China und Amerika ins Hintertreffen gerät, hat die EU-Kommission im vergangenen Jahr unter dem Titel "Europa in Bewegung" gleich zwei große Maßnahmenpakete für die Mobilität und die umweltfreundliche Ausrichtung des Verkehrs in Europa präsentiert. "Europa in Bewegung" steht für eine Reihe von Initiativen, mit denen die Verkehrssicherheit in der EU verbessert, eine gerechtere Mauterhebung gefördert, CO<sub>2</sub>-Emissionen, Luftverschmutzung und Verkehrsüberlastung verringert und der Verwaltungsauf

wand für Unternehmen beispielsweise in der Logistikbranche deutlich und vor allem nachhaltig reduziert wird. Illegale Beschäftigung soll bekämpft sowie angemessene Bedingungen und Ruhezeiten für die Arbeitnehmer gewährleistet werden.

Bis 2050 sollen die CO<sub>2</sub>-Emissionen um 170 Millionen Tonnen pro Jahr gesenkt werden. Das wäre so viel, wie Österreich und Griechenland derzeit pro Jahr produzieren. Auf Basis 2021 sollen bis 2030 die Schadstoffemissionen von Pkw und kleinen Lkw um 30 Prozent sinken.

Es ist heute traurige Realität: Täglich verlieren auf den Straßen der 28 EU-Staaten 70 Menschen durch Verkehrsunfälle ihr Leben. Pro Jahr sind auf dem EU-Straßennetz 25.500 Verkehrstote zu beklagen, dazu kommen noch rund 135.000 Personen, die bei Unfällen schwer verletzt werden. "Bis zum Jahr 2030 haben wir uns zum Ziel gesetzt, die Zahl der Verkehrstoten zu halbieren", kündigt EU-Verkehrskommissarin Violeta Bulc an.

#### Relativ gute Lkw-Bilanz

Das ist ein ambitioniertes Ziel, erscheint aber realistisch, wenn auch politisch "top-down" alles unternommen wird, damit weniger Menschen durch Unfälle auf den Straßen sterben. Die Unfälle mit Toten und Verletzten verursachen 100 Milliarden Euro pro Jahr an volkswirtschaftlichen Folgekosten. Österreich steht mit 49 Verkehrstoten pro eine Million Einwohner relativ gut da. Bemerkenswert in diesem Kontext ist, dass der Prozentanteil der Lkw, die bei tödlichen Verkehrsunfällen involviert sind, relativ gering ist. Er liegt bei rund sechs Prozent in den EU-Staaten und zeigt eine stabile Entwicklung, trotz steigendem Lkw-Verkehr.

Um die Straßen sicherer zu machen, muss an zahlreichen Schrauben gedreht werden. Das beginnt bei der Infrastruktur, setzt sich fort bei den gesetzlichen Rahmenbedingungen und Sanktionsmaßnahmen sowie den technischen Sicherheitsausstattungen in den Fahrzeugen und mündet in einer noch intensiveren Ausbildung der Fahrzeuglenker, ob sie nun am Steuer eines Pkw oder Lkw sitzen.

Zentraler Erfolgsfaktor ist die EU-weite Gültigkeit gemeinsam definierter Sicherheitsstandards. Ein Beispiel dazu: Seit März 2018 müssen alle neuen Pkw mit dem E-Call-Sicherheitssystem ausgesollen dazu beitragen, die sozioökonomischen Kosten des Verkehrssektors zu senken, die beispielsweise durch die in Staus vergeudete Zeit, Unfälle im Straßenverkehr mit Toten und Schwerverletzten und durch Gesundheitsrisiken aufgrund der Umwelt- und Lärmbelastung entstehen, und gleichzeitig den Bedürfnissen der Bürger, der Unternehmen und der Umwelt gerecht werden.

Die Mobilität in Europa ist ein Bereich, in dem über elf Millionen Menschen direkt beschäftigt sind. Dieser Bereich erlebt derzeit intensive technische, wirtschaftliche und gesellschaftliche Umwälzungen. Stichwörter sind hier Digitalisierung, disruptive Geschäftsmodelle, Blockchain, 3D-Druck, Markteinstieg von innovativen Start-up-Unternehmen. Die Strategie "Europa in Bewegung" dient langfristig dem großen Ziel, die Herausforderungen der Gegenwart als Chance für die Zukunft zu begreifen, bis 2025 eine durch Intelligenz, soziale Gerechtigkeit und Wettbewerbsfähigkeit geprägte Mobilität hervorzubringen.

#### Weniger Verwaltungsaufwand

Die EU wird diesen Wandel durch gezielte Vorschriften und flankierende Maßnahmen, auch für Infrastrukturinvestitionen, Forschung und Innovation, vorantreiben. Damit wird sichergestellt, dass in Europa die im Hinblick auf Umweltfreundlichkeit, Vernetzung und Automatisierung besten Mobilitätslösungen, Verkehrsausrüstungen und Fahrzeuge entwickelt, angeboten und hergestellt werden. Flankiert wird die Strategie von acht Legislativinitiativen, die sich speziell mit dem Straßenverkehr



#### die Führung beim modernen Verkehr zu übernehmen.

stattet sein. Es löst Alarm aus, sobald das Fahrzeug in einen Unfall involviert ist. 50 Prozent aller gefährlichen Unfälle passieren auf zehn Prozent des EU-Straßennetzes. Diese neuralgischen und gefährlichen Strecken zu entschärfen, trägt ebenso zur Verkehrssicherheit bei wie das Verbot des Alkoholverkaufs an Tankstellen.

Verkehrskommissarin Bulc ist überzeugt: "Die EU hat die einzigartige Gelegenheit, nicht nur in Europa, sondern weltweit die Führung bei der Modernisierung des Straßenverkehrs zu übernehmen. Unsere Reformen bilden das Fundament für standardisierte, digitale Lösungen, gerechtere soziale Bedingungen und durchsetzbare Marktregeln." Sie

befassen. Auf diesen Sektor kommt es besonders an, da in ihm einerseits fünf Millionen Menschen direkt beschäftigt sind und er andererseits fast ein Fünftel der Treibhausgasemissionen der EU verursacht. Die Vorschläge zielen auf eine bessere Funktionsweise des Marktes beispielsweise für den Lkw-Güterverkehr und eine Verbesserung der Sozialund Beschäftigungsbedingungen der Arbeitnehmer ab. Hier soll die Durchsetzung verstärkt, illegale Beschäftigungspraktiken bekämpft, der Verwaltungsaufwand für Unternehmen verringert und die bestehenden Vorschriften, beispielsweise die Anwendung der nationalen Mindestlohngesetze, präzisiert werden.

# Die Digitalisierung der Logistik Mit den Innovationen von Kühne + Nagel in die Zukunft



#### Kühne + Nagel App

Mit der neuen Kühne + Nagel App können Sie Ihre Sendungen von überall überwachen und den Status jederzeit abrufen. Zudem erhalten Sie eine Nachricht, wenn Änderungen oder Aktualisierungen der Lieferung auftreten.

#### KN FreightNet

KN FreightNet ist eine vollkommen digitalisiertes Logistik-Tool für See- und Luftfracht. In nur wenigen Klicks können Sie übersichtlich Angebote einholen, buchen und Ihre Sendungen verfolgen.

#### **KN Login**

KN Login ist unser einzigartiges Tool, mit dem Sie von überall jederzeit Ihre Sendungen im Blick haben - entlang der gesamten Lieferkette. So können Sie kritische Prozesse 24/7 überwachen und steuern.

#### **Sea Explorer**

Das Online-Tool Sea Explorer ermöglicht Ihnen, sämtliche Direktverbindungen des blue anchor Seefrachtnetzwerks übersichtlich anzusehen und nach den wichtigsten Kriterien zu filtern.

**KÜHNE+NAGEL** 



# Transporte: EU plant neue RAHMENBEDINGUNGEN

Die EU-Kommission hat das Ziel, durch neue, einheitliche
Regeln eine faire Konkurrenzsituation beim Güterverkehr zu erreichen.

Das Ergebnis ist umstritten.

Talter Konzett, Ressortleiter Landverkehre im Zentralverband Spedition & Logistik, sieht die bisherigen Bemühungen der Kommission kritisch, "weil unterschiedliche EU-Nationalstaaten weiterhin unterschiedliche Rechtsauslegungen vornehmen werden und ein ungleicher Wettbewerb bestehen bleiben wird".

Prognosen zufolge wird der Gütertransport auf der Straße bis zum Jahr 2050 um 60 Prozent steigen und bis dahin die Hälfte aller Waren in der EU auf der Straße befördert werden. Faire Rahmenbedingungen für die Speditions- und Logistikwirtschaft zu schaffen ist angesichts des wettbewerbsintensiven Umfelds dringend geboten. Die EU verfolgt mit ihrer Strategie "Europa in Bewegung" Initiativen, um bei den besonders aktuellen Themen wie Kabotage, Entsenderegelungen, Lenk- und Ruhezeiten für Lkw-Fahrer ode

Lenk- und Ruhezeiten für Lkw-Fahrer oder Mindestlöhnen klare Verhältnisse zu schaffen.

#### Bald fünf Tage erlaubt

Die Kabotage betrifft die Spediteure und Frächter in Österreich besonders: Ausländische Lkw bringen Fracht nach Österreich und können im Anschluss daran innerhalb Österreichs weitere Transporte durchführen. Bisher waren nach EU-Recht innerhalb einer siebentägigen grenzüberschreitenden Beförderung drei weitere Gütertransporte innerhalb Österreichs erlaubt. Nach den Vorstellungen der EU sollen künftig innerhalb von fünf Tagen einer grenzüberschreitenden Beförderung unbegrenzte Kabotagefahrten erlaubt werden.



Der ungleiche Wettbewerb wird bestehen bleiben.

Walter Konzett Präsidiumsmitglied und Ressortleiter Landverkehre Europa Im März 2016 schlug die EU eine Überarbeitung der Modalitäten bei der Entsendung von Arbeitnehmern vor. Nach der Ankündigung folgt jetzt der Vorschlag: Für den grenzüberschreitenden Verkehr (von Mitgliedsstaat A nach Mitgliedsstaat B) schlägt die EU vor, Lkw-Fahrer als entsandte Arbeitnehmer zu betrachten, wenn sie sich mindestens drei Tage innerhalb eines Kalendermonats auf dem Hoheitsgebiet eines Mitgliedsstaats aufhalten. Die Kabotage gilt ab Tag 1 als Entsendung von Arbeitnehmern – unabhängig von ihrer Dauer.

#### Zusätzliche Haftungsrisiken

Walter Konzett bewertet die bisherigen Vorschläge als mangelhaft, "weil durch die neuen Regelungen ein Verwaltungsmoloch entsteht, der zusätzliche Haftungsrisiken für den Spediteur entstehen lässt". Nachweise über die rechtskonforme Einhaltung von 28

nationalen Mindestlohnstandards sind vom Spediteur/Transporteur zu erbringen.

Ein Spediteur, der EU-weit Transporte organisiert, wird zukünftig einem nicht kalkulierbaren Haftungsrisiko unterzogen, wenn eingesetzte Güterbeförderer – trotz gegenteiliger schriftlicher Vereinbarungen – Mindestlöhne nicht bezahlen. Der Lkw-Fahrer kann sich den finanziell potentesten Partner entlang der Supply Chain für eine Klage aussuchen. Die unterschiedlichen nationalen steuerlichen Lkw-Belastungen haben in der Vergangenheit dazu geführt, dass österreichische Lkw-Flotten ausgeflaggt wurden, um wettbewerbsfähig bleiben zu können. "Daran ändert die vorgeschlagene Neuregelung nichts", bedauert Walter Konzett.

# EU-Maut: Schluss mit dem **FLECKERL-TEPPICH**

Die EU forciert die Einführung eines einheitlichen elektronischen Mautsystems, das über alle Länder

hinweg einfach abzurechnen ist.

ie Mautsysteme in den einzelnen EU-Staaten unterscheiden sich derzeit sehr deutlich voneinander. Die Abrechnungsmodi können kaum unterschiedlicher sein und sind für die Logistikbranche mit viel bürokratischem Aufwand verbunden. Die EU hat sich mit ihrer Strategie "Europa in Bewegung" zum Ziel gesetzt, die Vereinheitlichung der Mautsysteme in Europa voranzubringen. Interoperabilität ist hier der Lösungsansatz: Mit einem standardisierten mobilen On-Board-"Mautsender" sollen die Transportunternehmen problemlos grenzüberschreitend Gütertransporte fahren können und die Abrechnung elektronisch nach einem einheitlichen, einfachen System erfolgen. Das würde nicht nur die Kosten für die Mauteinhebung senken, sondern auch neue Service-

**Baustelle Maut:** Noch rechnet jedes Land anders ab. Das will die EU jetzt ändern.



modelle zugunsten der Transportwirtschaft möglich machen. Ein Beispiel dafür wäre der EETS, der European Electronic Toll Service.

Ob ein Staat Maut einhebt oder nicht, bleibt ihm weiterhin selbst überlassen. Wird eine Maut verlangt, soll diese nicht nach einem zeitlichen Nutzungszeitraum (Vignette), sondern nach der auf der Straße zurückgelegten Fahrstrecke, also fahrleistungsabhängig, berechnet werden. Konkret: Mit dem Vignetten-System für schwere Nutzfahrzeuge soll bis 2023 Schluss sein. Für alle anderen Fahrzeuge wird die Umstellung auf die fahrleistungsabhängige Maut mit Zeithorizont 2027 vorgeschlagen. Entsprechend dem Verursacherprinzip sollen die Mitgliedsstaaten die Höhe der Maut von der CO<sub>2</sub>-Bilanz der Fahrzeuge abhängig machen und die Mauteinnahmen für die Finanzierung und Instandhaltung der Straßeninfrastruktur verwenden.

#### **Positiver Ansatz**

"Das ist ein Ansatz, den wir begrüßen", erklärt Walter Konzett, Ressortleiter Landverkehre Europa im Zentralverband Spedition & Logistik. Derzeit zahlen Lkw und Busse auf Österreichs hochrangigem Straßennetz jährlich 1,3 Milliarden Euro an Straßenmaut. Bei der Berechnung der Lkw sollen künftig  $\rm CO_2$ -Emissionen, Lärm und Luftverschmutzung berücksichtigt werden. Damit sollen Transportunternehmen motiviert werden, in neue, emissionsarme Fahrzeuge zu investieren.

Die Kommission hat bereits aussagekräftigere und realistischere Prüfverfahren für die Messung der Stickoxide (NO<sub>x</sub>) und der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Fahrzeugen eingeführt. Im Jänner 2016 hat die EU-Kommission zudem eine Verordnung für eine Überarbeitung des gesamten Rechtsrahmens für die sogenannte Typgenehmigung vorgeschlagen. Der Vorschlag zielt auf eine größere Unabhängigkeit bei der Fahrzeugprüfung und auf verstärkte Kontrollen der bereits zugelassenen Fahrzeuge. Zudem sieht der Vorschlag größere Aufsichtsbefugnisse der EU über nationale Behörden, Prüfzentren und Hersteller vor, darunter auch die Möglichkeit, Herstellern Strafen aufzuerlegen.

### Paletten **ONLINE** tauschen

Raphael Kibler, Jungspediteur-Preisträger 2017, hat ein Online-Palettenkonto erdacht, mit dem der Austausch von Paletten zwischen Spediteuren und Empfängern einfacher wird.



aren auf Paletten zu transportieren und dem Empfänger auszuliefern, ist effizient und erleichtert den Transportablauf. So praktisch das ist, so unpraktisch ist heute oft noch die Dokumentation des Palettentauschs zwischen Spediteur und Warenempfänger, wie sie im täglichen Geschäft passiert: Der Lkw-Fahrer tauscht beim Empfänger Paletten, lässt sich die Übernahme auf dem traditionellen Palettenschein bestätigen, die Angaben werden vom Schein in ein Palettenkonto übernommen und regelmäßig mit dem Empfänger abgeglichen. Dabei kommt es nicht selten zu Unstimmigkeiten mit dem Empfänger, weil etwa der Palettenschein möglicherweise nicht korrekt unterfertigt worden oder verloren gegangen ist. Der Überblick geht schnell verloren, und Differenzen zwischen Spediteur und Empfänger/Kunden können das Geschäftsklima schnell trüben.

#### Handheld statt Papier

Der Palettentausch mithilfe eines Online-Palettenkontos wäre die bessere Lösung, hat sich der Salzburger Jungspediteur Raphael Kibler bei Quehenberger Logistics ausgedacht und genau niedergeschrieben, wie das funktionieren könnte. "Es wäre doch praktisch, wenn jeder Lkw-Fahrer mit einem mobilen Endgerät ausgestattet wird und der Empfänger auf diesem Handheld die Übernahme digital bestätigt", so Kibler. Die Daten des Tauschvorgangs

werden auf ein digitales Palettenkonto eingespielt, auf das sowohl der Spediteur als auch der Empfänger/Kunde jederzeit online zugreifen kann. "Damit könnten bei Unstimmigkeiten der Angaben beide Seiten jederzeit miteinander kommunizieren und so Streitfälle und Mehrkosten vermieden werden", betont Kibler. Er zählt die Vorteile des Online-Palettenkontos auf: Die Disponenten in der Spedition haben die tauschrelevanten Informationen jederzeit zur Verfügung und können im Zweifel sofort mit dem Kunden Unstimmigkeiten abklären. Die Kundenzufriedenheit steigt, da Missverständnisse ausgeräumt werden. Außerdem werden Kosten und Zeit gespart und der Palettenschein in Papierform ist Vergangenheit.

#### Schulung der Fahrer

Damit die Online-Palettenverwaltung auch praktisch funktioniert, sollte das Lkw-Fahrpersonal im Umgang mit dem Endgerät geschult werden, was letztlich einen überschaubaren Aufwand darstellt. Mit seinem Online-Palettenkonto hat Kibler am vorjährigen Jungspediteur Wettbewerb teilgenommen und dafür den ersten Preis des Zentralverbandes Spedition und Logistik Österreich eingeheimst. Der Lohn dafür, dass er sich Gedanken zur Steigerung der Effizienz beim Palettenmanagement gemacht hat: eine Reise nach Paris. Und viele neue Eindrücke.



### Raphael Kibler

arbeitet bei Ouehenberger Logistics in Salzburg - und hat Freude. neue Dinge zu entwickeln. Für seine innovative Lösung für ein Online-Palettenkonto wurde er 2017 als Jungspediteur des Jahres ausgezeichnet.



## "Gütertransport profitiert vom Wirtschaftsaufschwung"

Österreich erlebt einen Konjunkturaufschwung, der sich in der Logistikbranche bemerkbar macht.
Allerdings werden dabei
Kapazitätsengpässe sichtbar, stellt
WOLFGANG SCHNECKENREITHER,
Vizepräsident des Zentralverbandes
Spedition & Logistik, fest.

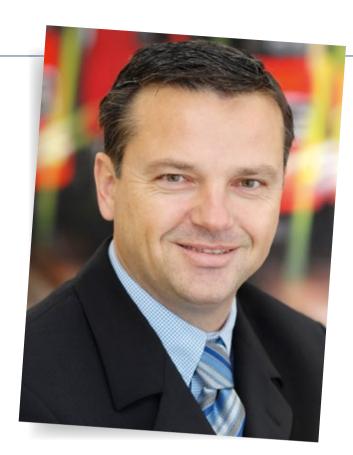


Herr Schneckenreither, Österreichs Wirtschaft hat 2017 so viel Wertschöpfung generiert wie noch nie zuvor. Kann die heimische Logistikbranche an diesem Aufschwung partizipieren?

Wolfgang Schneckenreither: Die wirtschaftliche Entwicklung in Österreich ist wirklich erfreulich, und die Logistikwirtschaft kann an diesem Erfolg teilhaben. Der qualifizierte Beleg dafür ist der florierende Export. Im vergangenen Jahr wurden mehr Waren "made in Austria" denn je in alle Welt exportiert, Österreich verdient sechs von zehn Euro aus dem Export. Das österreichische Exportvolumen lag bei einem Warenwert von 140 Milliarden Euro, um acht Prozent mehr als 2016 und deutlich mehr als in den Jahren zuvor, als die jährliche Wachstumsrate bei knapp mehr als einem Prozent lag. Ähnlich manifestiert sich auch die Entwicklung im europäischen Wirtschaftsraum, wo die Länder Deutschland, Italien, Frankreich und Spanien mit expansiver Wirtschaftsleistung punkten. Getragen wird die positive Wirtschaftsentwicklung aber auch von der starken österreichischen Binnennachfrage und dem stabilen Arbeitsmarkt. Für das Jahr 2018 rechnen das Wirtschaftsforschungsinstitut WIFO und das Institut für Höhere Studien (IHS) mit einem österreichischen BIP-Wachstum von drei Prozent und einer Inflation von 1,7 Prozent.

Eine funktionierende Volkswirtschaft, wie Österreich eine ist, braucht die Spediteure als Architekten des Transports. Wie präsentiert sich für die Logistikbranche das aktuelle marktpolitische Umfeld?

Ohne Logistik kommt keine Volkswirtschaft aus. Der aktuelle Konjunkturaufschwung stimmt die Logistikwirtschaft optimistisch, die Auftragslage verbessert sich und die Nachfrage nach professionellen Logistikdienstleistungen nimmt zu. Die steigende Nachfrage motiviert die Logistikunternehmen, mehr Personal einzustellen und in verschiedenen Bereichen zu investieren - unter der Voraussetzung freilich, dass die dafür notwendigen politischen Rahmenbedingungen passen oder noch geschaffen werden. Was wir dabei allerdings feststellen, ist ein sich abzeichnender Mangel an qualifizierten Facharbeitskräften, besonders an Lkw-Fahrern. Wenn es nicht genug Fahrer gibt, können Transporte nicht durchgeführt werden und die Speditionsunternehmen keine Transportaufträge entgegennehmen, weil sie das Transportversprechen nicht optimal erfüllen können. Das schränkt den wirtschaftlichen Aktionsradius unserer Branche ein, wobei die Kapazitätsengpässe beim Personal kein spezifisch österreichisches Thema sind – in ganz Europa sucht die Logistikbranche händeringend nach Lkw-Fahrern. Qualifizierte Arbeitskräfte auf dem Markt zu finden wird schwieriger. Die neue Bundesregierung ist im Dezember 2017 mit einem ambitionierten Regierungsprogramm angetreten, in dem zahlreiche Maßnahmen zugunsten des Verkehrsträgers Straße angekündigt werden. Den Ankündigungen müssen jetzt Taten folgen. Der Beruf des Lkw-Fahrers ist ein wichtiger in der Logistik-Welt, und die neue Regierung ist gut beraten, die Aus- und Weiterbildung von dringend benötigtem Fahrpersonal voranzubringen. Abgesehen vom Fachkräftemangel orten wir auch in anderen Bereichen Kapazitätsengpässe.



#### Sie sprechen von Kapazitätsengpässen auch in anderen Bereichen? Wo sehen Sie solche?

Die steigende Nachfrage nach qualifizierten Logistikdienstleistungen führt auch zu einer steigenden Nachfrage nach verfügbaren hochwertigen Logistikflächen. Solche sind zunehmend schwer auszumachen. Wir stellen fest, dass Entscheidungen, wo sich Logistikunternehmen standortmäßig niederlassen können, auf kommunaler Ebene nicht immer wohlwollend zugunsten unserer Branche getroffen werden. Wir Spediteure fahren nicht zum Selbstzweck mit unseren Lkw durch die Gegend, sondern transportieren das, was die Menschen, die Konsumenten benötigen und an Gütern nachfragen. Also lassen wir uns dort nieder, wo wir willkommen sind. Das kann bedeuten, dass Transportwege länger werden, als notwendig wäre, dass Lkw weiter von den Logistikzentren zu den Empfängern in Handel oder Industrie fahren müssen, um die Waren ins Haus zu bringen. Was wir auch dringend in Österreich brauchen, sind zusätzliche bewachte Lkw-Parkplätze, damit die Lkw-Fahrer ihre Ruhezeiten einhalten können. Hier sehen wir auch einen Kapazitätsengpass.

#### Die Logistikbranche plädiert seit längerem für die Abschaffung der 60-km/h-Beschränkung auf dem hochrangigen Straßennetz für Lkw in der Nacht. Warum wird diese Beschränkung kritisiert?

Diese Geschwindigkeitsbeschränkung auf 60 km/h ist anachronistisch und stellt in Zeiten moderner, emissionsarmer und leiser Lkw-Motoren ein großes Hemmnis dar. Wenn Lkw so langsam auf der Autobahn dahinfahren, stellen sie für die anderen Straßenverkehrsteilnehmer ein Sicherheitsrisiko dar. Wir fordern die Regierung auf, dieses Hemmnis so rasch wie möglich zu beseitigen. Im Regierungsprogramm wurde die Evaluierung des Nacht-60ers, wie wir das Unding nennen, auf die

Agenda genommen. Das ist ein gutes Signal und stimmt uns zuversichtlich, dass in dieser Sache hoffentlich bald im Interesse aller Verkehrsteilnehmer eine gesetzliche Weichenstellung in Richtung 80 km/h erfolgt.

#### Stellen nicht auch die vielen Fahrverbote empfindliche Einschränkungen dar?

Das ist in der Tat so. Es gibt hierzulande überbordend viele Fahrverbote, wie beispielsweise Nachtfahrverbot, Wochenendfahrverbot oder die sektoralen Fahrverbote. Diese Verbote provozieren Umwegverkehre, die ökologisch und ökonomisch gesehen ein Unsinn sind. Was wir uns von der Politik erwarten, ist eine bundesweit einheitliche Regelung der Verbote von der Gemeinde- bis zur Bundesebene. Ein brisantes Thema, das uns unter den Nägel zu brennen beginnt, ist das Haftungsrisiko beim Thema Mindestlohn. Auf der EU-Ebene gibt es Bestrebungen, dass ein Spediteur dafür haften soll, wenn der von ihm beauftragte Subunternehmer (z. B. Frächter) seinem Lkw-Fahrer nicht den Mindestlohn bezahlt. Selbst wenn dieser Punkt zwischen Frächter und Spediteur klar vertraglich geregelt ist, soll die Haftung für die Mindestlohnzahlung den Spediteur treffen. Das bedeutet für die Spediteure ein enormes wirtschaftliches Risiko, und dagegen wehren wir uns mit aller Kraft.

### Wolfgang Schneckenreither

führt gemeinsam mit seinem Bruder Alfred in zweiter Generation die Spedition Schneckenreither in Ansfelden. Der 52-Jährige ist Vizepräsident des Zentralverbandes Spedition & Logistik.



all wels LOGISTIK CENTER

ZUKUNFTSWEISEND

**LOGISTIK DIE BEWEGT** 



#### Logistik total - das ist unser Versprechen an unsere Kunden.

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

Schneckenreither **all wels**. Eine Drehscheibe mit unzähligen Möglichkeiten. Der außergewöhnliche Logistikpark bietet optimale Bedingungen im Spannungsfeld von Ökologie und Ökonomie im Auftrag unserer Kunden. Ein 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). Wir bieten Ihnen 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)







Schneckenreither steht für Qualität, Lebensmittelsicherheit, Arbeitssicherheit und Umweltfreundlichkeit. Wir geben unseren Kunden die größtmögliche Sicherheit und Verlässlichkeit.

www.schneckenreither.com office@schneckenreither.com

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

# MAGAZIN

### **>> LUFT**FRACHT



#### Luftfracht-Geschäft hebt weltweit ab

Die Nachfrage nach Luftfrachttransporten ist im Jahr 2017 gegenüber 2016 stark gestiegen. Mit einem Plus von acht Prozent wuchs der Luftfrachtsektor doppelt so schnell wie der globale Welthandel (plus vier Prozent). Das belegen Zahlen der International Air Transport Association (IATA) für das vergangene Jahr. Profitiert hat der Sektor von den gestiegenen Exporten der verarbeitenden Industrie. Die Luftfracht zeigte im Vorjahr ihre stärkste Leistung seit der Erholung von der weltweiten Finanzkrise im Jahr 2010 und verzeichnete eine Verbesserung bei Ladefaktor, Ertrag und Umsatz. "Die Luftfracht ist immer noch ein sehr hartes und wettbewerbsintensives Geschäft, aber die Entwicklungen im Jahr 2017 waren die positivsten, die wir seit langem gesehen haben", resümiert Alexandre de Juniac, Generaldirektor und CEO der IATA. Die europäischen Fluggesellschaften verzeichneten im Vorjahr ein Wachstum von beinahe zwölf Prozent. Gleichzeitig erhöhten sich die verfügbaren Kapazitäten um sechs Prozent. Dies steht im Einklang mit den stark angestiegenen Exportaufträgen der europäischen Hersteller.

Der Ausblick für die Luftfracht für 2018 ist sowohl bei den Airlines als auch in der Logistikbranche optimistisch. Das Verbrauchervertrauen ist weltweit sehr stark, nicht zuletzt wegen des global wachsenden E-Commerce-Geschäfts und des Transports von dringenden und temperaturempfindlichen Gütern. Für heuer rechnet die IATA mit einem Zuwachs von annähernd fünf Prozent gegenüber 2017. Herausforderungen bleiben bestehen, einschließlich der Notwendigkeit einer branchenweiten Entwicklung hin zu effizienteren Prozessen. Dies wird dazu beitragen, die Kundenzufriedenheit zu verbessern und Marktanteile zu gewinnen, da die Erwartungen der Verlader und Verbraucher immer anspruchsvoller werden.

#### TECHNOLOGIE

#### **Boeing stellt Frachtdrohne mit** E-Antrieb vor

In Zukunft könnten kleine Frachtflugzeuge ohne Pilot in abgelegenen Regionen unterwegs sein. Dieses Szenario scheint möglich, weil der amerikanische Flugzeughersteller Boeing den Prototypen eines unbemannten Luftfahrzeugs mit Elektroantrieb entwickelt hat. Das Cargo Air Vehicle oder kurz CAV startet und landet senkrecht und ist dafür ausgelegt, Lasten mit einem Gewicht von bis zu 227 Kilogramm zu transportieren. Der



Prototyp verfügt über acht gegenläufige Rotorblätter. Techniker von Boeing entwickelten die Frachtdrohne in weniger als drei Monaten. Die Drohne soll dazu dienen, "Boeings Autonomietechnologie zu testen und für zukünftige Luft- und Raumfahrtfahrzeuge weiterzuentwickeln", heißt es bei Boeing. Der Prototyp absolvierte bereits erfolgreich erste Flugtests im Boeing Research and Technology's Collaborative Autonomous Systems Laboratory in Missouri.



Luftfracht im Zentralverband Spedition & Logistik. Im Regierungsprogramm wurden die Weiterentwicklung des Luftverkehrsstandorts Österreich und der Bau einer dritten Start- und Landebahn auf dem Flughafen Wien explizit als politisch prioritäre Vorhaben niedergeschrieben. Schnitzler: "Wir begrüßen dieses klare Bekenntnis und erwarten uns auch eine zügige Umsetzung der Roadmap 2020 für den Luftverkehr in Österreich."

#### Engpässe in der Luft

Das starke Wirtschaftswachstum und die überproportionale Entwicklung des E-Commerce-Geschäfts machen im Luftfrachtgeschäft weltweit allerdings Kapazitätsengpässe offensichtlich, insbesondere an den großen Frachtdrehkreuzen. Prognosen gehen davon aus, dass bis 2035 die Luftfrachtmengen pro Jahr um beinahe fünf Prozent steigen werden. Nach teilweise dramatischem Verfall der Marktraten in den vergangenen Jahren zieht die Nachfrage wieder an und die Frachtraten befinden sich im Steigflug.

Die Airlines versuchen mit Produktivitätssteigerungen das Wachstum aufzufangen. "Dazu müssen aber alle Beteiligten in der Logistikkette ihre Hausaufgaben bei der Digitalisierung der Abläufe machen", so Schnitzler. Bislang existiert keine international einheitliche digitale Plattform mit einer Logistics Data Cloud für Luftfracht, die für mehr Effizienz und Transparenz gegenüber dem Kunden sorgen könnte. Der deutsche Carrier Lufthansa Cargo plant in den kommenden Jahren gezielte Investitionen, um Abfertigungsengpässen in Zukunft besser digital begegnen zu können.

Am Flughafen Wien-Schwechat (VIE) entwickelte sich im vergangenen Jahr das Luftfrachtumschlagsgeschäft positiv: Es hat um beinahe zwei Prozent auf 288.000 Tonnen zugelegt. Das Gros der Wiener Luftfracht mit mehr als 207.000 Tonnen (+1,9 Prozent) wurde geflogen, die Road-Feeder-Services (RFS) haben 2017 mit rund 81.000 Tonnen knapp zwei Prozent gewonnen.

#### Mehr Cargo-Fläche in Wien

Das vergangene Jahr des VIE stand ganz im Zeichen der räumlichen Expansion im Frachtbereich. Im Oktober wurde das neue Air Cargo Center Ost auf einer Fläche von 13.000 Quadratmetern in Betrieb genommen, inklusive eines temperaturgeführten Lagers. Pharma ist im Frachtbereich ein Expansionsmarkt, und so wird Ende 2018 im neuen Cargo-Center ein Kühllager auf einer Fläche von 1.500 bis 2.000 Quadratmetern für das Handling von Pharmaprodukten im Temperaturbereich zwischen zwei und acht bzw. 15 und 27 Grad geschaffen. In diesem werden sowohl der Flughafen selbst als auch externe Logistikdienstleister logistisch aktiv sein. Gearbeitet wird im neuen Pharmalager mit einem "Boxin-Box-System", mit dem sich unterschiedliche Temperaturbereiche sicherstellen lassen.

Rund 1,8 Millionen Euro investiert der Flughafen in das neue Pharma Handling Center. "Wir Spediteure begrüßen den Bau des Pharma-Centers, weil damit einem Wunsch unserer Branche entsprochen wird", betont Schnitzler.

Acht Airlines fliegen derzeit VIE exklusiv mit Frachtflugzeugen 45-mal wöchentlich an. Dazu kommen noch jede Menge Belly-Kapazitäten von anderen Airlines, vor allem aus Asien. Thai Airways fliegen seit November 2017 mit Boeing 777 nach Wien, in diesen Flugzeugen gibt es unterflur viel Platz für Luftfracht. Wien gilt im internationalen Frachtbusiness deshalb als attraktive Drehscheibe, weil von hier beispielsweise Austrian Airlines mit einem feinmaschigen Netz die Länder Osteuropas befliegen und viel aus Asien hereinkommende Ladung dorthin mitnehmen können. "Wien ist das Einfallstor für Fracht aus Fernost nach Europa und besonders Südosteuropa", so Schnitzler.

#### Flughafen für Pferde

Auch Bundesländer-Airports wie Linz oder Graz spielen für die Logistikbranche eine wichtige Rolle. Der Linzer Flughafen Hörsching blickt auf ein erfolgreiches Jahr 2017 zurück. Sowohl bei den RFS (44.000 Tonnen) als auch bei den geflogenen Tonnen (10.000) wurden Zuwachsraten von sechs Prozent geschafft, in Summe kamen 54.000 Tonnen Luftfracht zusammen. Mit einer EU-zertifizierten Grenzveterinärstelle verfügt der Flughafen Linz über das Exklusivrecht zum Import von Pferden in Österreich, was einem wertvollen Asset gleichkommt.

Auf dem Grazer Flughafen ist zwar der eigentliche Luftfrachtumschlag tonnagemäßig zurückgegangen, gleichzeitig erhöhte sich aber das gesamte Frachtvolumen auf 19.000 Tonnen. Das Plus kommt von den zusätzlichen Leistungen aus dem landseitigen Speditionshandling. Um die Luftfracht wieder in die Höhe zu bringen, hatte der Airport mit Swissport im Februar 2016 ein Joint Venture gegründet, von dem die Luftfrachtspediteure in Graz profitieren. Die Kombination Luftfracht mit Speditionshandling entwickelt sich in Graz zu einem erfolgversprechenden Konzept.



**Durch die Luft** gut mit der Welt verbunden zu sein, ist ein wesentliches Standortkriterium.

Michael Schnitzler Leiter Ressort Luftfracht beim Zentralverband

# MAGAZIN

### >> SEEFRACHT

DIGITALISIERUNG

### Maersk und IBM gründen Joint Venture für Blockchain

Die weltgrößte Reederei Maersk und IBM gründen ein Joint Venture mit dem Ziel,
Blockchain-Lösungen mit Fokus Schifffahrt zu entwickeln. Gemeinsam will man eine
Digitalisierungsplattform für den Handel anbieten, die auf offenen Standards basiert und für die
Nutzung für die gesamte weltweite Schifffahrt ausgerichtet ist. Das neue Unternehmen mit Sitz in
New York will die komplette Lieferkette digitalisieren, was konkret heißt: Alle sendungsrelevanten
Informationen sollen durchgehend auf Basis der Blockchain-Technologie transparent für alle beteiligten Akteure in Echtzeit verfügbar sein. Alle wichtigen Dokumente werden digitalisiert, elektronisch validiert und genehmigt. Das soll eine deutliche Kosten- und Zeiteinsparung bei jedem
Transport bewirken, versprechen Maersk und IBM.

AUSBAU

#### Mehr Bahn am Containerterminal Bremerhaven

Bremerhaven, eines der wichtigste Tore für Österreichs Außenwirtschaft, hat sein Bahnnetz erweitert. Am Imsumer Deich, direkt an der Einfahrt zum Containerterminal, sind acht neue, elektrifizierte Gleise mit einer Nutzlänge von bis zu 761 Metern entstanden. Der Bahnhofsteil Imsumer Deich in Bremerhaven wurde von 2014 bis 2017 umfassend ausgebaut. Das Bundesland Bremen investierte hier 30 Millionen Euro, um zentral im Vorfeld der Container- und Automobilterminals eine zusätzliche Vorstellgruppe zu errichten. Die zusätzlichen Gleise sind komplett mit einer Oberleitung überspannt, die Weichen mit Weichenheizungen ausgestattet, und zur Vorbereitung der ausfahrenden Züge ist der Nordkopf mit einer Bremsprobeanlage für alle Gleise ausgerüstet. Die Europäische

Union hat den Bau mit insgesamt 3,7 Millionen Euro aus dem TEN-T-Programm gefördert.



WACHSTUM

#### Hafen Koper legte 2017 kräftig zu

Im Adriahafen Koper wurden im Vorjahr 900.000 TEU umgeschlagen, um 100.000 mehr als im Jahr zuvor. Besonders stark zugelegt hat im Vorjahr der Boxen-Umschlag im Monat Mai, als um 14 Prozent



mehr über die Kaikanten kamen als im Vergleichsmonat 2016. Seit Mitte 2017 gibt es im Containerterminal zwei Post-Panamax-Kräne, mit denen 20.000-TEU-Schiffe problemlos beladen und gelöscht werden können. Bis 2020 will der Hafen beim Container-Handling auf 1,3 Millionen TEU kommen. Bis dahin wird der Pier I um 100 Meter verlängert und mehr Platz für das Container-Stuffing geschaffen. Insgesamt wurden im Vorjahr über den Hafen 23 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen. Koper ist der wichtigste Hafen für die österreichische Außenhandelswirtschaft. Das via Koper transportierte österreichische Gütervolumen betrug im Jahr 2016 mehr als sechs Millionen Tonnen.

## Nord- und Südhäfen im

### **WETTBEWERB**

Die Häfen im Süden und Norden Europas stehen in schärfer werdender Konkurrenz zueinander. Gut für Österreichs Logistiker.

och haben die großen Häfen an der Nordrange beim Umschlag von Fracht von und nach Österreich die Nase vorne. Gemeint sind damit die für Österreich relevanten Häfen wie Hamburg, Bremerhaven, Rotterdam und Antwerpen. Rund fünf Millionen Tonnen Cargo werden von Österreich pro Jahr über diese Häfen in alle Welt exportiert. Das sind 60 Prozent des Exportvolumens, die anderen 40 Prozent finden ihren Weg über Triest, Koper und Rijeka. Beim Import punkten die Nordhäfen mit 53 Prozent in der Gunst österreichischer Verlader; die Südhäfen bringen es auf 47 Prozent – und sind dabei aufzuholen.

Über die vergangenen Jahre betrachtet lag die Verlagerung österreichischer Warenströme in Richtung Südhäfen bei ein bis zwei Prozent pro Jahr. Die bei Österreichs Wirtschaft beliebteste Hafendrehscheibe ist der slowenische Adriahafen Koper. Hier werden die meisten österreichischen Güter umgeschlagen und Österreich ist für den Hafen der wichtigste ausländische Hinterlandmarkt. Mehr als sechs Millionen Tonnen waren es 2016 via Koper, die Zahlen 2017 haben sich der Sieben-Millionen-Marke genähert. Über Koper kommen die meisten österreichischen Importe in Form von konventioneller Breakbulk-Ladung und im Container, 195.000 waren es 2016.

#### Rotterdam hinter Koper

Gleich hinter Koper in der Gunst der österreichischen Exporteure rangiert Rotterdam als Europas größter Hafen, der sich mit seinen vielfältigen Betrieben und Umschlagterminals über mehr als 50 Kilometer von der Nordsee bis in die Stadt Rotterdam erstreckt. Bei rund drei Millionen Tonnen pro Jahr liegt das Österreich-Ladungsvolumen in Rotterdam. Damit liegt der Hafen tonnagemäßig auf etwa gleichem Niveau wie die Mitbewerber Antwer-



pen und Hamburg. Über den Elbehafen Hamburg werden pro Jahr rund 280.000 österreichische TEU umgeschlagen. Pro Woche rollen 80 mit Containern beladene Züge zwischen Österreich und Hamburg. So viele Züge und eine so intensive Hinterlandverbindung kann kein anderer Hafen bieten.

#### Dichtes Angebot im Norden

Auch wenn die Reedereien mit ihren Schiffen immer öfter auch die Adriahäfen direkt anlaufen, so punkten die Nordhäfen mit einem eindeutig dichteren Angebot an Reedereien und Fahrtgebieten. Das und gute Verbindungen in das Hinterland machen einen Hafen attraktiv und ziehen Reeder und Ladung an. Österreichische Fracht ist in den Häfen begehrt, dementsprechend werden unterschiedliche Supply Chains kreiert, um die Warenströme gezielt in diesen oder jenen Hafen zu lenken. Die Häfen arbeiten eng mit Bahnoperateuren zusammen und entwickeln gemeinsame Zugprodukte. Um solche auf Schiene zu bringen, tragen die Häfen das Risiko der Operateure mit und bieten in einzelnen Fällen eine Anschubfinanzierung beim Start neuer Intermodalzüge. Aber auch die Reedereien haben das Hinterland schärfer auf dem Radar und versuchen gemeinsam mit Operateuren österreichische Ladung zu den von ihnen angelaufenen Häfen zu steuern. Der heimischen Logistikbranche kann das nur recht sein, weil sich damit mehr Optionen bei der Transportabwicklung auftun.

Starker Norden: Noch haben die Häfen der Nordrange, im Bild Hamburg, beim Frachtumschlag mit Österreich die Nase vorne, aber der Süden holt auf.



# Die See wird ruhiger für die WELTSCHIFFFAHRT

Nach Jahren stürmischer See kommen die Reedereien in der globalen Güterschifffahrt wieder in ruhigeres Fahrwasser. Die Reeder sind optimistisch und bringen schon wieder riesige Containerschiffe auf den Markt.

eue Routen, veränderte Reederei-Konzepte, verstärkter Druck zu Transparenz und Rationalisierung, zusätzliche Frachtkapazitäten auf dem Markt und dazu noch das Gebot der Digitalisierung - dieser Cocktail stellt die weltweite Frachtschifffahrt vor große Herausforderungen. Dennoch schätzen die Reedereien ihr Geschäft heute als chancenreicher und einträglicher ein als noch vor zwei bis drei Jahren, als die Schifffahrtskrise die großen Reedereien wirtschaftlich kräftig durchschüttelte. Eine Konsolidierungswelle erfasste die Branche, infolge von Insolvenzen und Fusionen entstanden innerhalb kurzer Zeit Allianzen, von denen heute drei, nämlich 2M, Ocean Alliance und The Alliance, den Ton im globalen maritimen Güterverkehr angeben. Acht von einst 20 großen Reedereien haben durch Fusionen ihre Eigenständigkeit verloren.

Zwar werden die Transportkapazitäten auf den Containerschiffen weltweit in diesem Jahr stärker wachsen als die Nachfrage, aber das wird nicht als Problem gesehen. Die Frachtraten für Container steigen wieder an, und dieser Trend wird sich 2018 verfestigen, nach fast einem Jahrzehnt starker Friktionen in der Branche. Darin sind sich die Manager der großen Reedereien durchaus einig.

Der Hauptgrund für diese Zuversicht liegt in der starken Konsolidierung der Linienschifffahrt. Die fünf größten Reedereien, namentlich Maersk, MSC, CMA CGM, Cosco und Hapag-Lloyd, halten weltweit rund 60 Prozent Marktanteil, und sie arbeiten in den genannten drei Allianzen zusammen. Das verringert das Risiko extremer Preisschwankungen und von Überkapazitäten. Doch die Zeiten der Konsolidierung sind noch nicht vorbei: Im diesem Jahr plant die chinesische Reederei Cosco den Kon-

kurrenten OOCL in Hongkong zu übernehmen. Zudem führen die drei japanischen Reedereien MOL, NYK und K-Line demnächst ihre Containerschifffahrt zusammen. Die deutsche Traditionsreederei Hapag-Lloyd hat diese Konsolidierung bislang aktiv mitgestaltet. Im Jahr 2014 wurde die Containerschifffahrt von Hapag-Lloyd mit der Containersparte der chilenischen Reederei CSAV zusammengeführt, und im vergangenen Jahr erfolgte der Schulterschluss mit der arabischen Reederei UASC. Die Einsparungen daraus von jährlich 437 Millionen US-Dollar (357 Millionen Euro) sollen schon in diesem Jahr wirksam werden.

#### Weniger Wettbewerb durch Allianzen

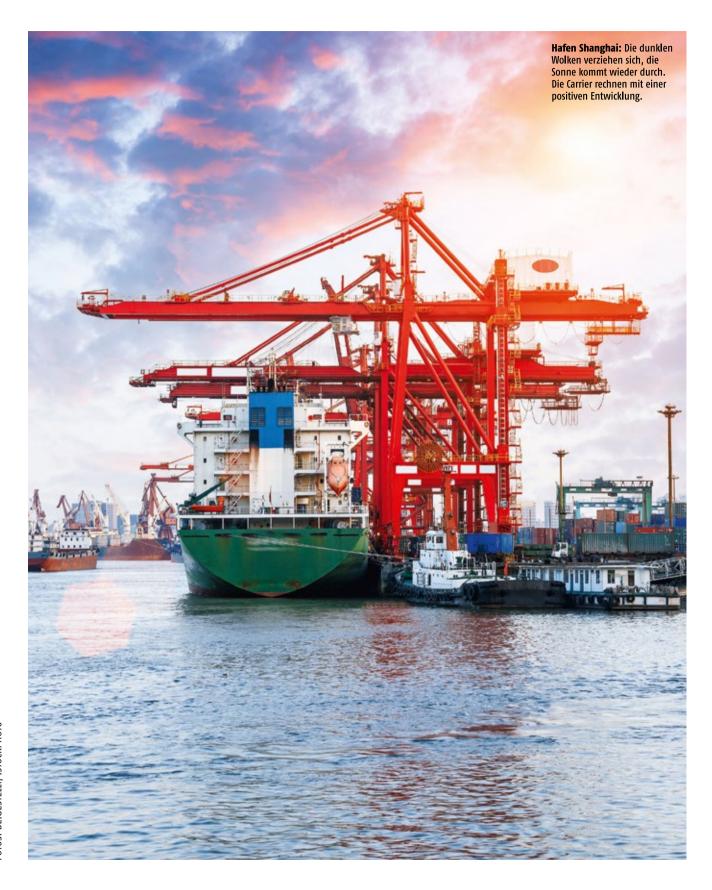
Aus der Sicht der Logistikwirtschaft werden Fusionen, Mergers und Allianzen im Reederei-Bereich sehr skeptisch beurteilt, zumal Konzentrationen im maritimen Bereich die Auswahlmöglichkeiten der Speditionswirtschaft, aber auch die der Verlader, einschränken, gibt Franz Braunsberger, Leiter des Ressorts Seefracht im Zentralverband Spedition & Logistik, zu bedenken. Es kommt zu einer Einschränkung des Wettbewerbs, der gerade in EU-Europa stets verteidigt wird. Andererseits bewirken Allianzen in der Hochseeschifffahrt eine gewisse Stabilität, die für das reibungslose Funktionieren der Supply Chains notwendig ist. Und das ist durchaus im Interesse der Logistikbranche, ergänzt Braunsberger

Der weltweite Seefrachtmarkt präsentiert sich in diesem Jahr gesünder, als allgemein wahrgenommen wird. Trotz eines derzeit niedrigen Preisniveaus ist der Markt preislich stabiler als im Vorjahr. Langfristige Ratenvereinbarungen für 2018 liegen sogar deutlich über dem Markttiefstpreis von »



Allianzen schränken den Wettbewerb ein, bewirken aber auch eine gewisse Stabilität.

> Franz Braunsberger Präsidiumsmitglied und Ressortleiter Seefracht im Zentralverband Spedition & Logistik





Umschlagplatz Hafen: Neue Technologien wie der 3D-Druck werden auch die Warenströme verändern. Gefragt sind mehr Rohstoffe und weniger Fertigprodukte.



#### SCHIFFE: Immer mehr und immer größer

Allein im Jänner 2018 sind sieben riesige Containerschiffe mit Kapazitäten von 19.000 bis 21.000 TEU auf den Markt gekommen. Der Branchendienst Alphaliner in London spricht von einer "Überschwemmung der Welt mit Containerschiffen" in diesem Jahr. Das Volumen aller in diesem Jahr zur Auslieferung anstehenden Containerschiffe liegt bei 1,5 Millionen TEU. Einige Reeder haben schon reagiert und Bestellungen storniert, um die negativen Auswirkungen zusätzlicher Tonnage auf dem Markt abzufedern. So hat die chinesische Reederei Cosco zehn von insgesamt 28 bestellten Megamax-Neubauten zurückgestellt. Alphaliner geht davon aus, dass 2018 nur 350.000 TEU vom Markt ausscheiden, deutlich weniger als in den vergangenen Jahren. Die weltweite Containerschiffflotte wird in diesem Jahr um sechs Prozent auf 22 Millionen TEU steigen.

2016. Aus Sicht der Carrier deutet das eine positive Entwicklung an. Die positive Einschätzung trifft sowohl auf kurzzeitige als auch auf langfristige Ratenvereinbarungen zu. Der Containertransport auf See ist aber durch Überkapazitäten belastet. Diese sind einerseits durch die Bestellung vieler besonders großer Containerschiffe in den vergangenen Jahren entstanden. Dazu kommt, dass durch die Eröffnung des erweiterten Panamakanals im Jahr 2016 die meisten der sogenannten Panamax-Schiffe, die gerade noch durch die alten Schleusenkammern passten, wirtschaftlich entwertet wurden.

#### Schiffsführung aus der Ferne

Die verstärkte Digitalisierung bedeutet für die Carrier, dass sie ihre internen Abläufe anpassen und modernisieren müssen. Auch die Schiffsführung per Fernanalyse der Betriebsdaten wird immer wichtiger. Im Wandel begriffen ist aber auch die Rolle der Reeder innerhalb der gesamten Transportkette. Reeder, die im digitalen Zeitalter überleben wollen, müssen ihre Wertschöpfung erweitern, über den eigentlichen Seetransport hinaus bis in das Hinterland, wohin die Container schneller und kostenoptimiert kommen sollen.

Schiffstransporte früher oder später via Internet zu buchen, ist ein Trend, der nicht aufzuhalten ist. Das hat Folgen für die Schiffsmakler und für die gesamte Logistikbranche. Reeder müssen sich serviceseitig breiter aufstellen und können nicht mehr allein Lieferant des Seetransports bleiben, weil sie sonst zum wirtschaftlichen Spielball werden. Die Speditionswirtschaft macht es seit Jahren schon vor, wie man das Dienstleistungsangebot rund um Transport und Lagerung diversifiziert, um Alleinstellungsmerkmale zu schaffen und für den Kunden unentbehrlich zu werden.

#### 3D-Druck verändert die Fracht

Die Industrieproduktion geht kontinuierlich in Richtung 3D-Druck, der auf die globale Schifffahrt nicht ohne Auswirkungen bleiben wird. Das wird dazu führen, dass künftig weniger Fertigprodukte und mehr Rohstoffe über die Weltmeere transportiert werden, weil Produkte on demand mit dem 3D-Drucker vor Ort beim Kunden gedruckt werden. Experten sind sich einig: Die Warenströme werden sich durch den 3D-Druck sowohl in der Containerschifffahrt als auch in der konventionellen Handelsschifffahrt mit Bulk-Schiffen nachhaltig verändern.

Die Reedereien können in Zukunft ein Geschäftsmodell aus der Vermarktung und Analyse ihrer Ladungs- und Bewegungsdaten entwickeln, vergleichbar mit dem Datengeschäft von Internetkonzernen à la Google und Co. Aus den enormen Datenbeständen, die die Reeder und die Transportbranche als Ganzes haben, lassen sich durch Datenverknüpfung und Datenanalyse präzise Konjunkturprognosen erstellen. Durch den intelligenten Datentransfer können Güterströme und Transportbewegungen sowie kurzfristige Engpässe in der Produktion und im Handel besser vorhergesehen werden. Fazit: Viele Erkenntnisse, die in anderen Branchen gewonnen wurden, lassen sich auch auf die Güterschifffahrt übertragen.

# FIATA-DOKUMENTE helfen an der Grenze

Der Service des Zentralverbandes endet nicht an der Grenze: Der einfache Zugang zu FIATA-Dokumenten erleichtert den internationalen Warenverkehr.

m den grenzüberschreitenden Warenverkehr zu vereinfachen, wurde bereits in den 1920er Jahren in Wien die FIATA (Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés) gegründet. Ihr Ziel ist die Harmonisierung des internationalen Speditionswesens und die Bereitstellung entsprechender Dokumente. Hier ein Überblick über die verschiedenen Dokumente und ihre Funktionen:

### FIATA FBL (Negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading)

Diese Dokument gilt für Spediteure, die als Multimodal Transport Operator (MTO) tätig sind. Es kann auch als Seekonnossement ausgestellt werden. Das Dokument ist begebbar, sofern es nicht mit dem Aufdruck "non-negotiable" versehen ist. Ein Spediteur, der als MTO oder Seefrachtführer ein FBL ausstellt, ist für die Durchführung des Transports verantwortlich. Er übernimmt nicht nur die Verantwortung für die Auslieferung des Gutes, sondern auch für die von ihm zur Durchführung des Transports eingesetzten Unternehmen und Drittbeteiligten. Spediteure, die ein FBL ausstellen, müssen ihre daraus entstehende Haftung in Übereinstimmung mit den FBL-Bestimmungen versichern.

#### FIATA FCT (Forwarders Certificate of Transport)

Mit Ausstellung des FIATA-FCT-Dokuments an den Versender übernimmt der Spediteur die Verpflichtung, die Güter am Bestimmungsort über einen von ihm beauftragten Empfangsspediteur herauszugeben. Der Spediteur kann dem Versender das FIATA FCT sofort nach Übernahme der Güter zum Versand aushändigen. Das FIATA FCT hat eine Sperrfunktion. Der Spediteur verpflichtet sich lediglich zu Versand und Auslieferung der Güter. Das FIATA FCT unterwirft den Spediteur, im Gegensatz zum FBL, keiner Frachtführerhaftung, sondern regelt seine Haftung nach den Speditionsbedingungen.

#### FIATA FCR (Forwarders Certificate of Receipt)

Mit dem FIATA-FCR-Dokument kann ein international tätiger Spediteur dem Versender ein spezielles Dokument als offizielle Bestätigung, dass er die Verantwortung über die Ware übernommen hat, zur Verfügung stellen. Es wird in erster Linie dann zur Anwendung kommen, wenn der Lieferant die Waren ab Werk verkauft und den Nachweis der Erfüllung seiner Verpflichtung dem Käufer gegenüber durch Vorlage eines FIATA FCR erbringen muss.

#### FWR (FIATA Warehouse Receipt)

Der Spediteur befasst sich oft mit der Lagerung von Gütern. Dabei muss er für die Waren eine Empfangsbestätigung ausstellen. Das FWR ist ein Lagerschein, der in Lagereigeschäften der Spediteure verwendet wird. Es ist ein Standarddokument, das hauptsächlich auf nationaler Ebene benutzt wird.

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

Beim Transport gefährlicher Güter muss die Klassifizierung gemäß ADR für den Straßentransport, RID für den Bahntransport und IMDG/IMO für den Überseetransport genaue Angaben enthalten. Das FIATA SDT gestattet dem Spediteur, die Güter zu identifizieren und die Frage der Verantwortlichkeit im Falle eines Unfalls oder Schadens zu klären. Deshalb ist es wichtig, dass das FIATA SDT nicht vom Spediteur selbst ausgestellt wird. Es muss vom Verlader vollständig ausgefüllt und unterzeichnet dem Spediteur übergeben werden.



## MAGAZIN



#### PILOTPROJEKT

#### Kooperativ auf der letzten Meile

Um die Logistik in der Stadt umweltfreundlicher und nachhaltiger zu gestalten, machen in Berlin die KEP-Dienstleister DHL, DPD, GLS, Hermes und UPS gemeinsame Sache. Sie haben sich zum Projekt "KoMoDo" zusammengeschlossen und benützen gemeinsam sogenannte Mikrodepots im Berliner Stadtteil Prenzlauer Berg. Dabei handelt es sich um Container, von denen aus die einzelnen Dienstleister die Warensendungen auf der letzten Meile mit emissionsfreien Lastenrädern den Empfängern zustellen. Die Container wurden von der Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft aufgestellt, die Zustellung zu den Empfängern liegt in der Regie der Dienstleister. KoMoDo ist vorerst einmal als Pilotprojekt konzipiert, das bis Mitte 2019 laufen soll. Danach wird evaluiert, ob dieses umweltfreundliche Zustellmodell als Beispiel für Green Logistics im größeren Stil in anderen Städten umsetzbar ist.

CITY-LOGISTIK

#### Wien will KEP-Logistik optimieren

Die Stadt Wien will mit verschiedenen Lösungsansätzen die KEP-Logistik in den Griff bekommen. Beispielsweise mit einem kooperativen Ladezonenmanagement unabhängig vom Gewerbebetrieb oder mit einer regulierten Ladezonenbewirtschaftung sowie der vorausschauenden Belegung von Ladezonen. Denkbar ist auch eine Vorreservierung von Ladezonen. Goutieren würde die Stadt auch eine sogenannte "White Label"-Konsolidierung, sprich das Einlegen von Paketen verschiedener privater KEP-Dienstleister in die von der Österreichischen Post entwickelte Haustür-Empfangsbox. In der Diskussion sind auch Mikro-Hubs, von wo aus die Pakete mit Lastenfahrrädern oder Elektrofahrzeugen den Empfängern zugestellt werden (siehe oben).



VERKEHR

#### Studie: Lieferverkehre sind nicht die Ursache für Staus

Die durch den Onlinehandel erfolgte Zunahme von Lieferverkehren ist nicht die Ursache für die Staus auf den Straßen in den Städten. Die deutsche Studie ..Stadt - Land - E-Commerce" kommt zu dem Schluss: Die Ursache für den Mehrverkehr ist die Zunahme des Individualverkehrs. Hatte der Anteil des E-Commerce am Gesamtumsatz des deutschen Einzelhandels im Jahr 2000 bei nur 0,3 Prozent gelegen, lag er 2016 bereits bei 13 Prozent. Das ist



zwar eine signifikante Steigerung, weist aber nicht auf ein Überhandnehmen des Onlinehandels hin. Die KEP-Dienstleister erproben dennoch neue Lieferlösungen wie beispielsweise das Projekt der Bremer Straßenbahn, die Pakete morgens per Elektrobus vom Güterverkehrszentrum im Bremer Ortsteil Strom an einen zentralen Punkt in der Innenstadt, etwa den Hauptbahnhof, zu befördern.

# "Die letzte Meile ist die große Herausforderung"

ALEXANDER FRIESZ, Vizepräsident des Zentralverbandes Spedition & Logistik, sieht in der Digitalisierung die große Chance, die Prozesse im KEP-Geschäft zu optimieren.

Der Onlinehandel boomt ohne Ende. Ist die heimische Logistikwirtschaft für das ständig steigende Volumen und die steigenden Kundenansprüche an die KEP-Logistik gewappnet?

Alexander Friesz: Die Speditions- und Logistikunternehmen Österreichs passen sowohl die Kapazitäten als auch das Leistungsspektrum laufend den Anforderungen der Kunden und der Wirtschaft an, so auch im Onlinesegment. Durch das schnelle Wachstum im Onlinehandel werden die Transportkapazitäten jedoch zum knappen Gut. Um zu gewährleisten, dass jederzeit sowohl die steigenden Transportmengen bewältigt als auch die Kundenwünsche in höchster Qualität erfüllt werden, sind Preisanpassungen unausweichlich.

#### Das Kurier-Express-Paket-Geschäft wird sehr stark vom B2C-Sektor getrieben. Was sind in diesem Bereich die großen Herausforderungen für die KEP-Dienstleister?

Die berühmte letzte Meile ist nach wie vor eine Herausforderung. Empfänger sind oftmals nicht zu Hause anzutreffen, Haltestellen in Städten und urbanen Räumen werden immer rarer. Die österreichische Topografie macht es den KEP-Dienstleistern in den ländlichen Gebieten nicht leichter. Durch kleinere Liefermengen und verteilte Anlieferpunkte lassen sich die Waren kaum bündeln. Eine Kernforderung ist seit geraumer Zeit, das überholte Postleitzahlsystem in Österreich zeitgemäßer zu gestalten und umzustellen - Best-Practice-Beispiele dazu gibt es. Im Hinblick auf die künftigen Steigerungsraten sehen wir die Umstellung für die reibungslosere Abwicklung in Richtung Digitalisierung als unumgänglich nötig an.

#### Der Transport von Paketen auf der letzten Meile verlangt innovative und kreative Lösungen. Mit welchen kann die Logistikwirtschaft aufwarten?

Es werden je nach Kundenanforderung und strukturellen Umständen unterschiedlichste Modelle angeboten. Eine der Möglichkeiten ist "Kunde zur Ware". Dabei werden vermehrt Paketshops und City-Hubs errichtet, in denen der Kunde ein umfangreiches Paketservice inklusive Retourwarenmanagement angeboten bekommt. Aber auch Zustellungen in bestimmten Zeitfenstern und SMS-Zustellbenachrichtigungen sind Lösungen, die laufend weiterentwickelt werden. Wichtig ist, eine schnelle und flexible Zustellung zu gewährleisten, und das unter Rücksichtnahme auf die Umwelt.

#### Die Speditionswirtschaft investiert viel Geld und Know-how, um die vielen Millionen von Paketen pro Jahr umweltschonend zu transportieren. Welche Gegenleistung erwartet sich die Branche dafür von der öffentlichen Hand in finanzieller und ordnungspolitischer Hinsicht?

Im Bereich der City-Logistik müssten Kommunen, Gemeinden und Städte Anreize und Unterstützung bieten und schaffen. Intelligente Regulierungen und Infrastrukturmaßnahmen könnten dazu beitragen, die Logistik noch effizienter zu gestalten. Förderprogramme für Elektrofahrzeuge und Green-Logistics-Konzepte wären schnell zu realisieren.

### **Alexander** Fries7

Vize-Präsident Zentralverband Spedition & Logistik, ist seit mehr als 10 Jahren Verhandlungsführer für die Arbeitgeber bei den KV-Verhandlungen der Speditionen für Arbeiter und Angestellte und seit mehr als 20 Jahren Vorstandsmitglied der Lagermax-Gruppe.

## E-COMMERCE beflügelt das KEP-Geschäft

Der boomende Onlinehandel beschert der Branche Wachstum. Weiteres Plus: Professionelle Logistikdienstleistungen werden beim Warenempfänger sichtbar und werden auch honoriert.

as Sendungsvolumen des österreichischen Paketmarkts gilt als zuverlässiger Indikator für die Entwicklung des gesamten E-Commerce-Geschäfts. Und dieses hebt förmlich ab. Denn das beförderte Paketvolumen im B2C-Geschäft, also von Internethändlern zu privaten Konsumenten, ist im Jahr 2016 in Österreich um 35 Prozent im Vergleich zum Jahr zuvor gestiegen. Dieser Sektor ist der eigentliche Volumenbringer neben dem B2B-Geschäft, bei dem es um Kurier-, Expressund Pakettransporte von Firma zu Firma geht.

Der Trend im KEP-Geschäft, bei dem die heimische Speditionswirtschaft eine tragende Rolle übernimmt, weist weiter in Richtung einer Steigerung des Sendungsaufkommens. 2016 wurden in Österreich 182 Millionen Pakete im Wege von B2B, B2C und C2C (privater Versender und privater Empfänger) verschickt. Davon transportierte die Österreichische Post 81 Millionen Pakete, im Jahr 2017 waren es sogar 97 Millionen. Rekordverdächtig war im Vorjahr, als die Post im Dezember an nur einem Tag österreichweit 600.000 Pakete beförderte.

#### Eine Bestellung, viele Lieferungen

Für den gewaltigen Zuwachs des Volumens gibt es zwei Erklärungen: Zum einen ist ein deutlicher Anstieg an Teillieferungen bei Onlineeinkäufen festzustellen. Mehr als 30 Prozent aller Bestellungen im Distanzhandel werden als Teillieferung zugestellt. Der Grund ist finanzieller Natur: Um die Logistikkosten zu optimieren, straffen immer mehr Onlinehändler ihre Lagerkapazitäten. Weniger gängige Artikel werden just in time vom Lieferanten geordert oder von anderen Logistikzentralen verschickt, wo der Artikel verfügbar ist. Bei Bestellungen, die sowohl lagernde als auch vom Händler noch zu bestellende Artikel beinhalten, wird dem Kunden

daher oftmals angeboten, die Lieferung zu teilen, indem die verfügbaren Artikel sofort versandt werden und der Rest nachgeliefert wird. Es gibt klare Anzeichen, dass der stationäre Einzelhandel in manchen Warengruppen ganze Zielgruppen an den E-Commerce-Sektor verliert. Bei Elektronik, Bekleidung und Büchern ist dieser Trend offensichtlich. Die Zahlen sprechen für sich: Rund 70 Prozent der Österreicher kaufen online, vor fünf Jahren waren es nur 27 Prozent.

#### Gute Zustellung bringt Stammkunden

Die Zustellung spielt im Onlinehandel eine zentrale Rolle. Die Kundenerwartungen in puncto Dauer und Lieferung werden unabhängig vom KEP-Dienstleister für alle Produkte eingehalten oder sogar übertroffen, das belegen einschlägige Marktforschungen. 63 Prozent jener Käufer, die mit der Zustellung zufrieden sind, kaufen wieder online ein. Die Lieferzufriedenheit ist ein wichtiges Feedback für die KEP-Dienstleister, die immer stärker gefordert sind, die Zustellquote auf der letzten Meile zu optimieren. Soll heißen: Die Zustellung des Pakets soll punktgenau beim Empfänger erfolgen, entweder im Idealfall durch direkte Übergabe der Warensendung an den Empfänger oder durch Hinterlegung in einem Paketdepot oder an einem vom Empfänger vorgegebenen Ablegeplatz.

E-Commerce macht eine gute Logistikdienstleistung beim Empfänger sichtbar. Die Frage dabei ist, wer die steigenden Logistikkosten, die mit dem Service auf der letzten Meile verbunden sind, übernimmt. Gerade beim Transport zu privaten Empfängern ist die letzte Meile besonders kostenintensiv. Die Logistikwirtschaft macht sich viele Gedanken darüber, wie der Service sowohl für den Versender als auch für den Empfänger der Wa-



Logistikservice beim Kunden sichtbar. Aber wer trägt die Kosten?

Herwig Schneider



Auf Wachstumskurs: Expresszusteller profitieren vom boomenden Onlinehandel.

ren verbessert werden kann. Den Gedanken folgen konkrete Taten bei der Zustellung in Städten, wo Elektrofahrzeuge, Lastenfahrräder, intelligente Zustellkonzepte mit anspruchsvoller Echtzeit-Sendungsverfolgung für den Empfänger immer stärker zum Einsatz kommen. So ist die Österreichische Post landesweit mit mehr als 1.400 Elektrofahrzeugen unterwegs, darunter Pkw, Scooter und sogar Quads. Autonomes Fahren und künstliche Intelligenz zeichnen den Weg in der KEP-Logistik vor.

#### Güterverkehr auf eigener Spur

Die Logistikbranche unternimmt große Anstrengungen und investiert nachhaltig in umweltfreundliche Zustellfahrzeuge, IT-Systeme und Prozessoptimierung, erwartet sich bei ihren Bemühungen aber auch Unterstützung von öffentlicher Seite. Eigene "Wirtschaftsspuren" für den städtischen Güterverkehr einzurichten, wie das vom Zentralverband Spedition & Logistik vorgeschlagen wurde, wäre für die Logistik genauso wichtig wie flexible Zeitfenster bei der innerstädtischen Belieferung von Geschäften, Parkraumerleichterungen oder das Nutzen von Taxispuren für Zustellfahrzeuge und von öffentlichen Flächen als Hubs für die lokale urbane Güterverteilung.

Die Kosten für die zusätzlichen Investitionen in eine umweltverträgliche Logistik können nicht allein von den Unternehmen getragen werden. Hier sind öffentliche Anreize dringend geboten, etwa durch Abschreibungen oder spezielle Förderungen bei der Beschaffung von umweltfreundli-





### **E-COMMERCE** ist ein Wachstumstreiber in der KEP-Branche

Das Onlineshopping bewirkt ständig steigende Mengen an Paketen. Gleichzeitig werden aber die Ressourcen im KEP-Bereich knapper, gibt RAINER SCHWARZ, Ressortleiter KEP im Zentralverband Spedition & Logistik, zu bedenken.

er Anteil des Onlineshoppings am Gesamteinkaufsvolumen ist in Österreich mit zwölf Prozent einer der höchsten in ganz Europa. So werden in keinem anderen europäischen Land prozentuell so viele Bücher online eingekauft wie in Österreich. Aber auch bei Mode-, Hightech- oder Freizeitprodukten kaufen Frau und Herr Österreicher gern online ein. Der Empfang der bestellten Ware soll genauso schnell und bequem funktionieren wie die Bestellung. Drei Viertel der österreichischen Onlinebestellungen werden auf ausländischen Websites durchgeführt. Die Kunden erwarten sich aus dem Ausland eine schnelle Lieferung vor die Haustür und flexible Empfangsmöglichkeiten. "Für den KEP-Dienstleister bedeutet das, dass er gerade im Bereich der sogenannten letzten Mei-

le innovativ sein muss", betont Rainer Schwarz, Ressortleiter KEP im Zentralverband Spedition & Logistik.

#### Fehlende Fahrer

Die steigenden Mengen haben auch ihre Schattenseiten: "Der Mangel an geeigneten Logistikflächen und Zustellpersonal macht sich seit längerem am Markt bemerkbar." In Deutschland zeichnet sich ein Engpass bei der Rekrutierung von geeignetem Fahrpersonal ab. Schätzungsweise an die 25.000 zusätzliche Mitarbeiter werden beim fahrenden Personal in der nahen Zukunft benötigt, um das Paketvolu-



**Der Mangel** an Logistikflächen und Zustellpersonal macht sich bemerkbar.

Rainer Schwarz Ressortleiter KEP beim Zentral-verband Spedition & Logistik

men in der Hochsaison bewältigen zu können. "In Österreich ist die Situation noch nicht so dramatisch, jedoch müssen wir bereits jetzt Schritte setzen, um die Tätigkeit des Zustellers attraktiver zu machen, und alternative Recruitingmaßnahmen überlegen", spricht Schwarz Klartext.

#### **Problemzone Innenstadt**

Besonders im städtischen Bereich steigen die Anforderungen bei der Zustellung. Urbane Gebiete werden immer dichter und es gibt in manchen europäischen Innenstädten schon Zufahrtsbeschränkungen für KEP-Zustelldienste. "Es ist also nur eine Frage der Zeit, bis es auch in Österreich so weit sein wird", sagt Rainer Schwarz. "Darauf müssen wir uns als KEP-Branche gemeinsam vorbereiten."

Eine der Herausforderungen sind die teils sehr teuren Logistikflächen, auch Mikro-Hubs genannt, in den Städten. Sie werden gebraucht, um die Verteilung der Pakete möglichst effizient durchzuführen, wenn Zufahrtsbeschränkungen eingeführt werden. Die Unterstützung der Behörden und der Städte selbst ist deshalb sehr wichtig. Derzeit laufen City-Logistik-Forschungsprojekte, wie Logistikflächen von verschiedenen Akteuren gemeinsam genutzt werden können. Die KEP-Branche steht "White-Label-Lösungen" aber skeptisch gegenüber, da der Service auf der letzten Meile für jedes KEP-Unternehmen ein wichtiges Qualitätskriterium ist.

## MAGAZIN

### GREENLOGISTICS



#### Was treibt die Motoren der Zukunft an?

Die Verfechter der grünen Logistik sehen das Aus des Verbrennungsmotors als Antriebstechnologie für Fahrzeuge näherkommen. In Österreich wird zumindest bis zum Jahr 2030 der Verbrennungsmotor weiterhin gute Dienste tun. Bei der größten europäischen Verkehrsforschungskonferenz TRA, die im April in Wien stattgefunden hat, kündigte Österreichs Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, Norbert Hofer, an, dass es in Österreich zumindest bis zum Jahr 2030 Verbrennungsmotoren geben wird und keine verkehrspolitischen Einschränkungen geplant sind. Die Mobilität der Zukunft wird bei den Antriebstechniken auf drei Säulen beruhen: Brennstoffzelle, Elektrofahrzeuge und Verbrennungsmotoren, deren Emissionen dank intensiver Forschung immer geringer werden. Helmut List, Vorstand der steirischen Technologieschmiede AVL List, vertritt die Auffassung, dass die Politik keine Vorgaben in Sachen Antriebstechnologie machen darf. Das würde den Innovationsspielraum für die Entwicklung von neuen Technologien massiv einschränken und die Bemühungen um eine nachhaltige Dekarbonisierung in der Logistik konterkarieren.

#### E-MOBILITÄT

#### Jetzt kommt das Elektroschiff

Das norwegische Chemieunternehmen Yara hat mit dem Schiffbauer Kongsberg ein absolut emissionsfreies Containerschiff entwickelt, das derzeit gebaut wird und schon in diesem Jahr umweltfreundlich in See stechen wird. Das Containerschiff wird zu 100 Prozent elektrisch betrieben mit der Option, es ab 2020 auch autonom betreiben zu können. Die Schifffahrt umweltfreundlicher zu machen, ist eine der großen Herausforderungen der Zukunft. So haben Wissenschaftler nachgewiesen, dass allein die 15 größten Containerschiffe so viele Emissionen produzieren wie alle auf der Welt genutzten Autos zusammen - und insgesamt sind rund um den Globus 90.000 Frachtschiffe unterwegs. Yara wird mit diesem



E-Schiff pro Jahr 20.000 Container auf dem Wasser statt wie jetzt auf der Straße transportieren und damit die Umwelt entlasten.

#### VEREINFACHUNG

#### E-Mobilität ist europäische Herausforderung

Österreichs Verkehrspolitik hat sich der engagierten Entwicklung der Elektromobilität verschrieben und das im Regierungsprogramm niedergeschrieben. Dafür müssen bundesweit einheitliche Standards und Nutzungsmöglichkeiten geschaffen werden. Österreich liegt damit ganz auf EU-Linie, die vorsieht, dass bis zum Jahr 2025 die E-Mobilität im großen Stil Realität wird. Bis zum Jahr 2020 rechnet man EU-weit mit vier Millionen E-Fahrzeugen, das wären rund 1,5 Prozent des derzeitigen EU-Fahrzeugbestands. Bis dahin braucht es 440.000 Ladestationen, um die Batterien der Fahrzeuge mit Energie zu versorgen. Investitionsbedarf: 3,9 Milliarden Euro. Bis 2025 soll sich der E-Fahrzeug-Bestand auf sieben Prozent am Gesamtfahrzeugbestand und die Zahl der Ladestationen auf zwei Millionen erhöhen, das besagen einschlägige Prognosen. Bei einem jährlich steigenden Anteil an E-Fahrzeugen steigen auch die jährlichen Investitionskosten für die Infrastruktur um fünf bis 15 Prozent, was etwa 2,7 bis 3,8 Milliarden Euro bedeuten würde.



### Wenn die Logistik



Die nachhaltige Logistik stellt das Gleichgewicht zwischen ökonomischer und ökologischer Effizienz her. Damit verbunden sind Wettbewerbs- und Kostenvorteile.

ird heute über Logistik gesprochen, fallen schnell die Stichworte "smart" und "nachhaltig". Die Herausforderungen durch Klimawandel, Emissionsbelastungen, Ressourcenabhängigkeit und Verursacherprinzip werden durch die Prognose eines weiteren Verkehrswachstums noch gesteigert und beschleunigen den Wandel zu "grünerem" Gütertransport.

Bei der Nachhaltigkeit geht es um eine langfristig angelegte Entwicklung, die von der heimischen Transport- und Logistikbranche im Rahmen der Möglichkeiten unterstützt wird. Dies ist ein ausdrückliches Bekenntnis des Zentralverbandes Spedition & Logistik, der dafür schon seit über zehn Jahren in einem eigenen, breit aufstellten Ressort Wissen aufbaut und teilt.

Zusätzliche Bedeutung bekommt das Thema durch das politische Bestreben auf EU-Ebene, bis 2050 die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen um 60 Prozent zu senken. Das ist eine enorme Herausforderung nicht allein für die politisch Verantwortlichen, sondern selbstredend auch für die europäische und österreichische Logistikwirtschaft.

"Wir fördern saubere Fahrzeuge, machen alternative Energien leichter zugänglich und verbessern die Organisation unseres Verkehrssystems. So können wir Europa und die Europäer auf saubere Weise in Bewegung halten", erklärte EU-Verkehrskommissarin Violeta Bulc, als sie im November des Vorjahres die EU-Strategie für eine saubere Umwelt durch umweltfreundlichere Fahrzeuge ankündigte und damit gedanklich die Logistik miteinschloss.

### **NACHHALTIG** wird

Nachhaltige Logistik steht für einen ganzheitlichen Ressourceneinsatz, der auf mehreren Ebenen passiert: Die Kunden, Lieferanten, Märkte und Produkte sind davon genauso betroffen wie die Strukturen, die Planung und Steuerung der Verkehrsströme und die verfügbaren Technologien sowie die Logistikdienstleister als diejenigen, die für die Supply Chain verantwortlich sind. Die Prognosen deuten darauf hin, dass sich bis 2050 der Güterverkehr verdreifachen wird. Das erhöht den Druck, logistische Abläufe im Sinne der Kunden und Bürger grüner und effizienter zu gestalten, als das jetzt der Fall ist. Wie Transport und Logistik grüner werden, dazu gibt es zahlreiche Überlegungen und Lösungsansätze. Die Fahrzeugindustrie macht es schon vor, wie die Pkw und Lkw künftig deutlich leiser, intelligenter und effizienter unterwegs sein werden.

#### Elektro-Lkw im Test

In Österreich wurde im vergangenen Jahr der Grundstein für die Elektromobilität im Lkw-Bereich gelegt. Der österreichische Council für nachhaltige Logistik (CNL) kooperiert mit dem Nutzfahrzeughersteller MAN bei der Entwicklung eines Lkw mit Elektroantrieb für den Verteilerverkehr mit einer Kapazität zwischen zwölf und 26 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht. "Der CNL ist eine europaweit einzigartige Kooperationsplattform von namhaften österreichischen Unternehmen aus den Bereichen Handel, Industrie und Logistikwirtschaft mit dem Ziel, gemeinsam Schritte in Richtung nachhaltige Logistik zu setzen", betont Max Schachinger, Leiter des Ressorts Green Logistics im Zentralverband Spedition & Logistik. Schachinger hat diese Plattform, die seit vier Jahren bei der Universität für Bodenkultur in Wien angesiedelt ist, initiiert und auch den Schulterschluss mit MAN eingefädelt. Seit Anfang dieses Jahres laufen Testversuche mit Elektro-Lkw. Dabei werden Erfahrungen gesammelt, die in weiterer Folge bei der Produktion einer Kleinserie von E-Lkw bei MAN in Steyr einfließen sollen. Danach könnte die Produktion im großen Stil beginnen. Die Energiebereitstellung erfolgt bei den Mitgliedsunternehmen dann schon durch durchgehend erneuerbare Energien.

Den Gütertransport mit Lkw umweltfreundlicher zu gestalten, ist aber auch mit größeren Lkw möglich, konkret mit sogenannten Lang-Lkw auf längeren Strecken. Dabei geht es um Lkw mit einer Gesamtlänge von 25,50 Metern und einer Ladekapazität von bis zu 40 Tonnen Fracht. Die ökonomischen und ökologischen Vorteile von Lang-Lkw liegen auf der Hand: Mit einem Lkw wird mehr Fracht transportiert, die CO<sub>2</sub>-Emissionen sinken, woraus sich betriebswirtschaftliche Vorteile ergeben. "In Deutschland dürfen Lang-Lkw seit 2017 auf den Straßen fahren, in den USA, Australien und den skandinavischen Ländern schon viel länger. In Österreich wurde deren Einsatz bislang von politischer Seite strikt abgelehnt", bedauert Schachinger. Jeder so transportierte Tonnenkilometer spart etwa 15 bis 25 Prozent Kosten und Emissionen.

Mit Elektrofahrzeugen die Logistik in den Städten abzuwickeln, ist eine von verschiedenen Möglichkeiten, die Logistik im urbanen Bereich nachhaltiger zu gestalten. Gerade Städte sind es, wo nicht zuletzt infolge des wachsenden E-Commerce der Logistikbedarf steigt und die Zustellung der Pakete möglichst umweltfreundlich passieren soll. Das ist die Erwartung sowohl vonseiten der Lieferanten als auch der Konsumenten. "Wir als Logistiker sind willens, das Bedürfnis unserer Kunden nach umweltfreundlicher Logistik zu unterstützen", unterstreicht Schachinger. Diese Bereitschaft deckt sich erfreulicherweise auch mit den politischen Absichten: Das Regierungsprogramm sieht den Ausbau der Elektromobilität und die Entwicklung neuer Antriebsformen im Sinne von Green Logistics vor. Steuerliche Anreize für die Anschaffung von emissionsarmen Fahrzeugen verspricht die Regierung genauso wie die Schaffung von bundesweit einheitlichen Standards und Nutzungsmöglichkeiten beim Infrastrukturausbau für Elektromobilität.

#### Vorbild Lastenfahrrad

Ein herausragendes Beispiel für eine grüne Stadtlogistik ist das Lastenfahrrad. Um mit dem Rad Pakete im urbanen Raum logistisch zu bewegen, braucht es nur einen Radfahrer mit elektrischer Unterstützung. In Wien beispielsweise könnte die Hälfte aller Pakettransporte mit Lastenfahrrädern zugestellt werden. Die Räder kommen leicht durch den dichten Stadtverkehr und erzeugen keine CO<sub>2</sub>-Emissionen. Städte wie Kopenhagen, Amster-



Wir Logistiker unterstützen das Bedürfnis unserer Kunden nach umweltfreundlicher Logistik.

Max Schachinger Ressortleiter Green Logistics im Zentralverband Spedition & Logistik



dam oder Stockholm haben das Lastenrad in der City-Logistik längst wiederentdeckt. Die Wiener Stadtregierung will die Logistik mit Lastenfahrrädern im großen Stil fördern. Mit ihnen lassen sich pro Zeiteinheit mehr Pakete zustellen als mit einem Klein-Lkw. Es gibt allerdings noch Handlungsbedarf. Fahrern von mehrspurigen Lastenrädern soll in der Straßenverkehrsverordnung die Wahlfreiheit zugestanden werden, ob sie die Straße oder die Radwege benützen.

Bei Green Logistics spielt auch die Dekarbonisierung eine Rolle. Die Abhängigkeit von fossilen Kraftstoffen erhöht die Notwendigkeit der Dekar-

bonisierung der Logistikindustrie. Die nationalen Klimastrategien der meisten Länder verfolgen die Dekarbonisierung der Stromerzeugung, indem sie auf erneuerbare Energien und - in einigen Fällen - Kernenergie umstellen. Die meisten Industriesektoren hängen am Elektrizitätsnetz und werden daher indirekt vom prognostizierten Rückgang der Treibhausgasemissionen pro Kilowattstunde profitieren. Einige Logistikaktivitäten wie innerstädtische Auslieferungen mit Klein-Lkw, der Güterverkehr über elektrifizierte Bahnstrecken, die Terminalabfertigung und die Lagerung können direkt oder indirekt (über Batterien oder Wasserstoff) zwar mit CO2-armem Strom betrieben werden. Die meisten anderen aber, wie der Schiffsverkehr oder der Luftverkehr, werden bis auf weiteres nicht ohne flüssige Kraftstoffe auf Kohlenstoffbasis auskommen. Bis 2030 werden die-

se Kraftstoffe unter dem Strich allerdings deutlich weniger Kohlenstoff enthalten als heute. Bis dahin werden ökologisch nachhaltigere Biokraftstoffe fossile Kraftstoffe in großen Teilen des Güterverkehrs verdrängt haben.

#### Sinkende Batteriepreise

Wie es auch in der Entwicklung der Solarenergie zu beobachten war, entwickelt sich der Preis der Batterien deutlich rasanter nach unten als in allen namhaften Studien prognostiziert. Nach jetzigem Stand müssten mit den ersten Lkw-Großserienfertigungen ab 2019 die Kilometerkosten bei 300 Kilometer Reichweite beginnend unter die der fossil betriebenen Lkw sinken. Ab 2030 wird der Elektroantrieb dann auch bei 800 Kilometer Reichweite den Diesel-

motor hinter sich gelassen haben und – unabhängig von Fahrverboten – kein ökonomisch getriebener Nutzer mehr einen Diesel nutzen wollen.

#### Mehr Schiene gewünscht

Die Ausweitung der relativ  $\rm CO_2$ -effizienten Transportmittel dürfte sich als eine der effektivsten Optionen zur Dekarbonisierung der Logistik erweisen. Ein zentrales Element des EU-Fahrplans für einen kohlenstoffarmen Verkehrssektor ist das Ziel, bis 2050 50 Prozent des Güterverkehrs über Entfernungen von mehr als 300 Kilometern auf die Schiene oder Wasserwege zu verlagern. Um diesen

enormen Anstieg der auf der Schiene transportierten Tonnenkilometer zu bewältigen, wird sich die Kapazität der europäischen Schienenverkehrsinfrastruktur mindestens verdoppeln müssen – selbst wenn man berücksichtigt, dass längere Züge eingesetzt und Leerfahrten reduziert werden.

Weniger strittig sind Effizienzverbesserungen in einzelnen Segmenten des Transportsektors, durch die der Kraftstoffverbrauch gesenkt und die Fahrzeugauslastung erhöht wird. Mehrere Studien gehen davon aus, dass sich die Energieeffizienz neuer Lkw, Schiffe und Flugzeuge von 2020 bis 2030 um 20 bis 40 Prozent verbessern wird. Allerdings setzen sich neue Logistiktechnologien manchmal nur langsam durch, vor allem im See-, Luft- und Schienenverkehr, wo sich die Erneuerungszyklen des Equipments über mehrere Jahr-

zehnte erstrecken. Auf der anderen Seite zeigen Benchmarking-Studien, dass viele Unternehmen den durchschnittlichen Energieverbrauch und die durchschnittlichen Emissionen ihres bestehenden Fahrzeugpools durch deutlich effektivere Betriebs-, Lade- und Wartungsvorgänge senken können. Die Perspektiven für eine verbesserte Fahrzeugauslastung sind gut. Durch die zunehmende Bereitschaft zu Logistikpartnerschaften in vielen Industriesektoren entsteht zusätzliches Potenzial für eine Konsolidierung von Ladungen. Indem sie ihre Logistikaktivitäten koordinieren und Fahrzeuge und Lagerkapazitäten verstärkt gemeinsam nutzen, können Unternehmen die Anlagennutzung entlang der Lieferkette verbessern und dadurch ihre Kosten und Emissionen senken.



## **MOBILITÄTSWENDE** mit der Transportwirtschaft

Österreich gehört zu den Unterzeichnern des Pariser Weltklimavertrags und setzt sichtbare Initiativen in den Bereichen E-Mobilität, automatisiertes Fahren und Reduktion der CO2-Emissionen.

sterreich startet nicht von null. Mit dem 2016 im Ministerrat beschlossenen nationalen Strategierahmen ,Saubere Energie im Verkehr' wurde das Ziel eines CO2-neutralen Verkehrssektors bis 2050 festgelegt", erklärt Henriette Spyra, Leiterin der Stabsstelle Mobilitätswende und Dekarbonisierung im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit). Im Straßenverkehr bedeutet das einen Übergang zu Nullund Niedrigstemissionsfahrzeugen und eine massive Abkehr von fossilen Treibstoffen.

Um diese Ziele zu erreichen, geschieht in Österreich einiges: So investiert das bmvit rund 2,4 Milliarden Euro jährlich in das ÖBB-Schienennetz und über 100 Millionen Euro in die Förderung des Schienengüterverkehrs. Im Bereich Elektromobilität hat das bmvit gemeinsam mit dem Nachhaltigkeitsministerium und der Industrie ein 72 Millionen Euro schweres Aktionspaket aufgelegt, mit dem E-Fahrzeuge und Ladeinfrastruktur gefördert werden. Henriette Spyra: "Wir unterstützen sowohl die Entwicklung von E-Lkw beim Fahrzeughersteller MAN als auch den Einsatz dieser 26-Tonnen-Fahrzeuge bei Unternehmen. Das beginnt in diesem Jahr."

#### Automatisiertes Fahren von morgen

Im Güterverkehr sind durch Lkw-Fahren im Konvoi Kraftstoffeinsparungen möglich, das bmvit steht hier fördernd zur Seite. Im öffentlichen Verkehr bieten elektrisch betriebene automatisierte Kleinbusse spannende Möglichkeiten. "Zur Unterstützung der Forschung in diesem Bereich investieren wir bereits über 20 Millionen Euro", unterstreicht die Expertin.



Trotzdem steigen im Verkehrssektor die Emissionen kontinuierlich, es gibt also ernsthaften Handlungsbedarf. Das Verkehrsministerium entwickelt deshalb den Aktionsplan "Wettbewerbsfähige und saubere Mobilität 2030". Für 2030 gibt es rechtlich verbindliche Ziele: So sollen im sogenannten Nichtemissionshandelssektor die Treibhausgasemissionen um 36 Prozent (Basis 2005) reduziert werden. Da der Verkehr für fast die Hälfte dieser Emissionen verantwortlich ist, entspricht das einer notwendigen Reduktion von etwa 7,2 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalent. Das bedeutet: Bis 2030 müsste beispielsweise etwa ein Viertel des fossilen Treibstoffabsatzes reduziert werden. "Und das bei steigender Verkehrsleistung", wie Spyra betont.

Relevant für die Transportwirtschaft ist besonders die für 2018 geplante Aktualisierung des Logistik-Aktionsplans. Der dann 2019 vorliegende Plan "Wettbewerbsfähige und saubere Mobilität 2030" soll möglichst konkrete Maßnahmen von Bund, Ländern und Kommunen zur Erreichung der ambitionierten Ziele bis 2030 und auch im Hinblick auf eine Dekarbonisierung bis 2050 enthalten. Ob es bis 2050 in Österreich einen CO2-neutralen Verkehrssektor geben wird? Spyra: "Bis 2050 haben wir noch 30 Jahre, da bin ich also optimistisch. Ohne die Transportwirtschaft werden wir jedenfalls nicht erfolgreich sein."

Einsatz für die Wende: Als Leiterin der Stabsstelle Mobilitätswende und Dekarbonisierung im bmvit treibt Henriette Spyra das Erreichen der Klimaziele voran.















# AOG · RFS · OBC · SDL

Notfall-Logistik · Automotive Logistik



powered by www.cleverlogistics.at



### **ZOLLVERFAHREN 4200:**

# Massive Nachteile für

## Spediteure

eit schon rund 15 Jahren schwelt zwischen der österreichischen Speditionswirtschaft und der Zoll- und Steuerverwaltung ein Konflikt über die Anwendung der Vorschriften über die unmittelbar im Anschluss an die Einfuhr zur Ausführung von innergemeinschaftlichen Lieferungen verwendeten steuerfrei eingeführten Gegenstände.

Faktum ist, dass redlichen Speditionsunternehmen die Existenzgrundlage entzogen wird und Arbeitsplätze vernichtet werden, oft aus dem ausschließlichen Grund, dass die von ihnen vertretenen Unternehmer (Kunden) in anderen Mitgliedsstaaten Steuerhinterziehungen begangen haben sollen, wovon der österreichische Spediteur in der Regel nicht die geringste Kenntnis hat.

Spediteure, denen die Einfuhrumsatzsteuer (EUSt) vorgeschrieben wird, können diese Steuer auch nicht im Wege des Vorsteuerabzugs neutralisieren. "Das ist ein Recht, das allen anderen Unternehmen als schlechthin elementarer Grundsatz der Mehrwertsteuersystemrichtlinie zusteht", bringt es Karl Hannl, Ressortleiter Zoll im Zentralverband Spedition & Logistik, auf den Punkt.

Zudem steht der Vertrauensschutz nur auf dem Papier, denn die an sich gute Arbeitsrichtlinie ZK-4200 des Bundesministeriums für Finanzen wird in der zollamtlichen Praxis nicht umgesetzt, "ein unerhörter Vorgang", so Hannl.

Dabei wird man auch in Zukunft weder in Österreich noch in anderen EU-Mitgliedsstaaten auf das Zollverfahren 4200 verzichten können. Deshalb stellt der Zollexperte für die Speditionswirtschaft fünf zentrale Forderungen:

 Eine EUSt-Erhebung ist in Österreich ausgeschlossen, wenn die Ware nach der Verzollung unmittelbar zu Erwerbszwecken in einem anderen Mitgliedsstaat angekommen ist. Dann ist nämlich für die (Erwerbs-)Besteuerung ausschließlich der Bestimmungsmitgliedsstaat zuständig. Die Verwendung einer Sonder-UID für Spediteure (Code 4200) ist für die betroffene Speditionswirtschaft mit hohen Risiken verbunden.



- Eine Nacherhebung der EUSt nach Zollrecht kommt nach der Fiskalverzollung nicht mehr in Betracht, wenn und weil die EUSt im maßgeblichen Zeitpunkt der Einfuhr richtig mit "null" festgesetzt worden ist und die Ware bereits verzollt ist.
- Der Spediteur erbringt im Rahmen des Zollverfahrens 4200 eine Dienstleistung und keine Lieferung. Infolgedessen darf Art. 6 Abs. 3 UStG der für die Inanspruchnahme der Steuerfreiheit bei und nach der Einfuhr Verfügungsmacht voraussetzt auf den Spediteur gar nicht angewendet werden.
- Dem Spediteur ist wenn man der zuvor genannten Forderung nicht folgen mag wie dem Lieferer Vertrauensschutz nach Art. 7 Abs. 4 UStG einzuräumen. Das entspricht auch der Steuerrechtslage zur innergemeinschaftlichen Lieferung.
- Der Speditionswirtschaft ist der Vorsteuerabzug zu gewähren, weil das DSV-Road-Urteil des EuGH vom 25. Juni 2015, C-187/14 diese Maßnahme möglich macht.

Klare Worte: Dass der Vertrauensschutz bei ZK-4200 in der Praxis nicht gilt, ist für Karl Hannl, Ressortleiter Zoll, "ein unerhörter Vorgang".

### INFORMATION schafft Vorsprung

Geballte Informationen für die Exportwirtschaft gab es beim dritten Außenwirtschaftsrechtstag 2017 an der Johannes Kepler Universität in Linz.

er Außenwirtschaftsrechtstag fand im Oktober 2017 zum dritten Mal statt und wurde gemeinsam vom Zentralverband Spedition & Logistik und von der Johannes Kepler Universität Linz unter der wissenschaftlichen Leitung von Univ.-Prof. Walter Summersberger organisiert. Das zentrale Thema dabei: "Der Wert bei Drittstaatslieferungen (Zollwert)". Der Präsident des Zentralverbandes Spedition & Logistik, Wolfram Senger-Weiss, betonte in seiner Eröffnungsrede vor mehr als 120 Zoll- und Außenhandelsexperten, Vertretern von Speditionen, Unternehmen, Anwaltsund Steuerkanzleien sowie von Gerichten und Verwaltung die Logistikleistungen der österreichischen Volkswirtschaft, die untrennbar mit dem Außenhandel verbunden sind. Insbesondere im industriellen Kernland Oberösterreich stellt die Logistik gemeinsam mit der Industrie und dem Handel das Rückgrat für wirtschaftliche Prosperität dar.



Bei der Veranstaltung wurden von 20 Experten aus Theorie und Praxis umfangreiche Informationen in wirtschaftlicher und juristischer Hinsicht vermittelt. "Eine solche 'geballte' Zusammenkunft von Zollwertspezialisten gab es bislang noch nie", so die Bilanz von Prof. Summersberger. Nach einer psychologischen Betrachtung der Steuerehrlichkeit und einer welthandelsrechtlichen Einführung in die Bedeutung des Zollwerts führten Stefan Vonderbank von der Bundesstelle Zollwert beim Hauptzollamt Köln und Ewald Komarek vom österreichischen Finanzministerium - die beiden gelten als die bedeutendsten mit dieser Materie vertrauten Experten im deutschen Sprachraum - die Teilnehmer in die Welt des Zollwertrechts ein. Der Dauerbrenner "Kaufpreis oder Schätzung" stieß auf reges Interesse, weil dabei vor allem praxisorientierte Rechtsfragen behandelt wurden. Anschließend ging es um Einzelfragen der Zollwertermittlung wie Lizenzgebühren, Beistellungen, Kommissionsgeschäfte und Verrechnungspreise, die allesamt die Höhe des Zollwerts beeinflussen. In der Praxis sind es vor allem die Lizenzgebühren, die wirtschaftlich von herausragender Bedeutung sind.

#### Zollwert und besondere Verfahren

Am zweiten Konferenztag ging es um die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für den Wirtschaftsstandort Österreich sowie um den Zollwert in Beziehung zu den besonderen Verfahren. Ebenfalls diskutiert wurden die Rechnungserfordernisse, die nachträgliche Rückgängigmachung von Kaufgeschäften und die Entstehung der Abgabenschuld. Beendet wurde die Konferenz mit dem Themenblock "Zollwert und Umsatzsteuer, Verbrauchsteuer und Finanzstrafrecht". Der wissenschaftliche Leiter der Konferenz zeigt sich zufrieden: "Zum dritten Mal ist es uns gelungen, hochrangige internationale Vortragende nach Linz zu holen. Universitäre Forschung, Experten der Verwaltung, Juristen und Praktiker sind zusammengekommen, um gemeinsam spezielle Fragestellungen des Außenwirtschaftsrechts zu analysieren und voranzutreiben."

Mit diesem ganz besonderen Veranstaltungsformat setzt die Johannes Kepler Universität gemeinsam mit dem Zentralverband Spedition & Logistik neue Maßstäbe, auch als Impulsgeber und Mediator. ZV-Präsident Senger-Weiss betonte einmal mehr das Engagement des Zentralverbandes bei der Vernetzung von Fachwissen, um Unternehmen in der Branche bestmöglich zu unterstützen. Aus diesem Grund wird auch 2019 wieder ein Außenwirtschaftsrechtstag in Linz stattfinden.



Eine solche geballte Zusammen**kunft von Zollwert**spezialisten gab es noch nie.

Prof. Walter Summersberger Forschungsinstitut für Zoll- und Außenwirtschaftsrecht der Uni Linz









### Ihr Einsatz, bitte!

Die praktische Seite des Zollrechts: Im Gütervekehr haben Österreichs Zollämter 2016 knapp vier Millionen Anmeldungen bearbeitet, 162.000 Kontrollen wurden durchgeführt.



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

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

Die Experten der VERAG AG haben umfassende Lösungen für Ihre Zollangelegenheiten und die damit verbundenen Steuerfragen. Die Fachkompetenz unserer Mitarbeiter wird von einem modernen automatisierten Zollabwicklungs-System unterstützt.

#### quickStop - "die schnelle Verzollung"

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

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

Wir freuen uns auf Ihren Auftrag!

#### **Unser Service**

- Zollabfertigung Import/Export, Fiskalverzollung, Versand NCTS T1/T2, Carnet-TIR, ...
- MDM-Service
  - Europaweiter Maut-Service
  - Vertrieb von Tankkarten im EU-weitem Netz
  - Steuer, Fiskalvertretung, MWSt-Rückerstattung im gesamten EU-Raum
- Distribution, Vorholung, Lagerung
- LKW-Parkplatz, Fahrerversorgung

Die VERAG Spedition AG ist eingebunden in ein Netz von neutralen Zollagenten an allen wichtigen Zoll-/Grenzstellen in Mittel- und Osteuropa und ist daher in der Lage, ein lückenloses Service anzubieten.



## MAGAZIN

### **GEFAHR**GUT



NEUE REGELUNGEN

#### **Gefahrguttransport ist komplexe Materie**

Zu Beginn dieses Jahres sind einige gesetzliche Änderungen in Kraft getreten, die teilweise eine Erleichterung bei der administrativen Begleitung von Gefahrguttransporten darstellen. Für jedes von den Vorschriften betroffene Unternehmen lohnt es sich, die von ihnen verpackten, versendeten oder beförderten gefährlichen Güter auf Neuerungen hin zu überprüfen. Seit Jahren fordert die Logistikbranche die Veröffentlichung des Fragenkataloges für die Gefahrgutbeauftragten-Prüfung.

#### Transparenz bei Ausbildung

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) ist diesem Wunsch nachgekommen, womit seit Beginn dieses Jahres mehr Transparenz hinsichtlich der Fragen und der Angleichung des Niveaus der Ausbildung durch die Schulungsveranstalter gewährleistet wird. Zu Jahresbeginn 2018 geändert haben sich einige Bestimmungen beim ADR/ RID/ADN. In den Übergangsbestimmungen 1.6 ADR finden sich keine Fristen zum Jahresende/ Jahresanfang, lediglich auf den 1. April 2018 bezogene Daten für EX/III, EX/III, FL und OX-Fahrzeuge sind zu beachten. Ganz besonders wird auf die schriftlichen Weisungen hingewiesen, denn die Zulässigkeit der alten (nach dem ADR 2015) ist bereits mit 1. Juli 2017 abgelaufen und für die neuen nach dem ADR 2017 gibt es keine Übergangsvorschrift.

### Intermodale Gefahrgutbeförderung wurde vereinfacht

Der IMDG-Code 2016 konnte zur Vereinfachung der multimodalen Beförderung gefährlicher Güter seit 1. Jänner 2017 freiwillig und muss ab seit Anfang dieses Jahres 2018 verpflichtend angewendet werden. Es gibt keine Übergangsfrist wie für die Landverkehrsträger. Viele Änderungen traten zu Jahresbeginn (ohne Über-

gangszeiten) bei den Gefahrgut-Luftfracht-Vorschriften in Kraft (IATA-DGR 2018).

Diese betreffen Begrenzungen, Klassifizierung, Identifizierung, Verpacken, Kennzeichnung und Markierung sowie die Abfertigung.
Wie jedes Jahr gibt es wieder mehrere Änderungen für Lithiumbatterien, vor allem bei den
Sonderbestimmungen, bei den Trennungsvorschriften, bei der Umverpackung und bei
den sonstigen Verpackungsanweisungen
(SP A802; PI 965 und 968).

Die amerikanische Aufsichtsbehörde reagiert besonders scharf auf die Nichteinhaltung von Vorschriften für Lithiumbatterien. Es drohen Strafen von bis zu 50.000 US-Dollar, wenn Lithiumbatterien beispielsweise im Gepäck aufgegeben werden.

#### Schulung der Mitarbeiter

Das Schulungssystem für Mitarbeiter wird zukünftig total umgestellt. Die Personalkategorien werden aufgelöst, stattdessen kommt eine tätigkeitsbezogene Ausbildung. Betroffene Unternehmen als auch Schulungsveranstalter haben noch ein Jahr lang Zeit, sich auf die neuen Vorschriften einzustellen und vor allem die entsprechenden Schulungen zu organisieren.

#### Vorschriftenänderung

Der Tipp für die Logistik-Branche: Unbedingt alle Änderungen betreffend jene UN-Nummern überprüfen, mit denen das Unternehmen zu tun hat. Eine Zusammenstellung der wichtigsten Vorschriftentexte zum internationalen Transport gefährlicher Güter ADR/RID/ADN 2017 sowie IMDG-Code 2016 und IATA-DGR 2018 (beide sind seit Jahresbeginn 2018 verpflichtend ohne Übergangsfrist anzuwenden) sind auf der Gefahrgut-Website der Bundessparte Transport und Verkehr der Wirtschaftskammer Österreich nachzulesen.



Die Gefahrgutdokumentation
ist wichtig,
da oft die Information unvollständig übergeben und somit der rasche
Weitertransport
behindert wird.

Johann Irl Arbeitsgruppenleiter Gefahrgut des Zentralverbandes Spedition & Logistik



# **GEFAHRGUTTRANSPORTE** besser dokumentieren

Der Transport von Gefahrgut verlangt Know-how und Professionalität.

Im Tagesgeschäft stellen sich Sprachvorschriften und die Eintragung von Mengen in die Beförderungspapiere als hinderlich dar.

er Gesetzestext ist umfangreich und lässt keinen Zweifel: Der Transport von Gefahrgütern verlangt eine akribische Dokumentation und auf den Fahrzeugen eine präzise Kennzeichnung, damit im Fall des Falles Einsatzkräfte sofort erkennen können, welche Gefahrgüter transportiert wurden.

Für Gefahrguttransporte auf der Straße gilt das ADR-Beförderungspapier als wichtiges Dokument. "Die gegenwärtige Sprachenregelung in diesem Papier ist im Netzwerk der beteiligten Transportunternehmen ein Hemmnis, weil sie die Logistikunternehmen vor ein unlösbares Problem stellt", betont Gerhard Traußnig, Leiter des Ressorts Gefahrgut und Mitglied im Präsidium des Zentralverbandes Spedition & Logistik. Das Problem: Bei einem Gefahrguttransport beispielswei-

se von Bulgarien über Ungarn und Österreich nach Italien wechselt gleich viermal die Sprache, wenn das Frachtgut über mehrere Terminals abgewickelt wird. Der Versender stellt das Dokument in Bulgarisch (also kyrillisch) aus, von Ungarn nach Österreich wird das Transportgut ungarisch beschrieben, von Österreich nach Italien deutsch und bei der Auslieferung in Italien italienisch. Dazu muss die Gefahrgutdeklaration zusätzlich noch entweder in Englisch, in Deutsch oder in Französisch verfasst sein.

#### Vorstoß für neue Regelung

Der Zentralverband Spedition & Logistik schlägt eine anwenderfreundliche Sprachenregelung für den internationalen Transport der Gefahrgüter vor und ist bereits mit Behörden und Gremien in Kontakt. Eine solche Änderung würde den unproduktiven Aufwand reduzieren und Fehler vermeiden



Die Sprachregelung im Beförderungspapier führt zu unnötigem bürokratischen Mehraufwand,

> **Gerhard Traußnig** Präsidiumsmitglied und Ressortleiter Gefahrgut

helfen – ohne die Sicherheit beim Transport zu gefährden.

#### Achtung, Fehlerquelle!

Hinderlich sind auch die Vorschriften zur Angabe der Mengen im ADR-Beförderungspapier. Im Text nach der Tabelle in Absatz 1.1.3.6 RID/ADR ist festgelegt, dass für flüssige Stoffe die Gesamtmenge in Litern anzugeben ist. Das führt dazu, dass bei Anwendung von 1.1.3.6 bei flüssigen Stoffen gemäß RID/ADR 5.4.1.1.1 f zusätzlich die Gesamtmenge jedes gefährlichen Gutes mit unterschiedlicher UN-Nummer, unterschiedlicher offizieller Bezeichnung für die Beförderung oder unterschiedlicher Verpackungsgruppe erhoben werden muss.

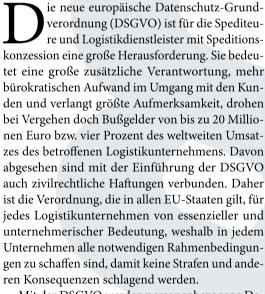
"Das stellt einen zusätzlichen Arbeitsaufwand und eine Fehlerquelle dar, beides könnte - ohne die Sicherheit des Transports zu berühren - einfacher geregelt werden", betont Gerhard Traußnig.

Der Vorschlag des Zentralverbandes: Die Angabe der Mengen sollte auch in Form des Netto- bzw. Bruttogewichts erlaubt sein. Würde man das Bruttogewicht verwenden, ist damit zu rechnen, dass per saldo geringere Mengen an Gefahrgütern transportiert werden. Werden Nettogewichte angegeben, könnte es aufgrund der Unterschiedlichkeit der spezifischen Gewichte zu geringfügigen Abweichungen kommen. Eine für die Gefahrgutlogistik gute Lösung wäre daher, bei Anwendung von 1.1.3.6 flüssige Stoffe im ADR-Beförderungspapier nicht nur in Litern, sondern auch in Kilogramm auszuweisen. Das würde die IT-seitige Verarbeitung unterstützen und die Transportsicherheit in keiner Weise beeinträchtigen, fasst Traußnig zusammen.



# Neue **DATENSCHUTZ-REGELN** sorgen für Kopfschmerzen

Die seit 25. Mai 2018 gültige europäische Datenschutz-Grundverordnung bedeutet für die Logistikbranche mehr Verantwortung und administrativen Aufwand.



Mit der DSGVO werden personenbezogene Daten geschützt. Darunter sind alle Informationen zu verstehen, die sich auf eine identifizierte oder identifizierbare natürliche Person beziehen. Die DSGVO nimmt jene "Verantwortlichen", sprich natürlichen und juristischen Personen, in die Pflicht, die allein oder gemeinsam mit anderen über die Zwecke und Mittel der Verarbeitung von personenbezogenen Daten entscheiden. Von diesen zu unterscheiden sind die Auftragsverarbeiter, die personenbezogene Daten im Auftrag eines Verantwortlichen verarbeiten. "Diese Auftragsverarbeiter unterliegen ebenfalls der DSGVO. Die Abgrenzung zum Verantwortlichen ist zwar im Einzelfall schwierig, aber notwen-

dig, da die unrichtige Einstufung als Auftragsverarbeiter und die damit verbundene unrichtige Wahl des mit dem Verantwortlichen abzuschließenden Vertrags sanktioniert werden kann", erklärt Helmut Schweighofer, Leiter des Ressorts Recht und Versicherung im Zentralverband Spedition & Logistik.

#### Wer ist Auftragsverarbeiter?

Typische Auftragsverarbeiter sind etwa externe Lohnbuchhalter oder Personalverrechner sowie IT-Dienstleister. Mit ihnen ist eine Auftragsverarbeitervereinbarung zu treffen, wie das in der DSGVO vorgesehen ist. Darin wird vereinbart, dass der Auftragsverarbeiter personenbezogene Daten nur auf Weisung des Verantwortlichen verarbeiten darf und für den entsprechenden Datenschutz zu sorgen hat.

Schweighofer: "Spediteure handeln zwar im Auftrag ihrer Auftraggeber und verarbeiten weitergegebene personenbezogene Daten zur Erfüllung ihres Vertragsverhältnisses, allerdings sprechen gute Gründe dafür, sie nicht als Auftragsverarbeiter, sondern als eigenständige Verantwortliche einzustufen." Das trifft nach heutiger Sicht dann zu, wenn der Spediteur den Transport organisiert und den Auftrag entweder an weitere Spediteure in Subfunktion vergibt oder mit der physischen Auslieferung



Das Speditionsgeschäft ist so vielfältig, da ist jeder Geschäftsfall individuell zu betrachten.

> **Helmut Schweighofer** Präsidiumsmitglied und Ressortleiter Recht & Versicherung

Falsche Einstufung

der Güter einen Frächter oder Kleintransporteur beauftragt. "Da das Speditions- und Logistikgeschäft sehr vielfältig ist, ist auch jede Situation, jeder Geschäftsfall individuell zu beurteilen", betont Schweighofer.

Ein Beispiel zur Orientierung: Ein Spediteur verarbeitet Name, E-Mail-Adresse, Telefonnummer des Ansprechpartners des Auftraggebers. Die Verarbeitung dieser Daten erfolgt zum Zweck der Vertragserfüllung und ist daher durch diese Rechtsgrundlage in der DSGVO gedeckt. Die Daten werden in diesem Fall nicht an Dritte weitergereicht.

Anders ist die Lage bei Name, E-Mail-Adresse und Telefonnummer des Kunden des Auftraggebers. Der Auftraggeber stützt sich bei der Verarbeitung auf die Vertragserfüllung im Sinne der DSGVO. Um den Vertrag gegenüber seinem Kunden erfüllen zu können, muss er dessen personenbezogene Daten zur Organisation und Durchführung des Transports an den Spediteur weiterreichen. Da die Lieferung der Ware eine vertragliche Haupt- bzw. Nebenleistungspflicht darstellt, kann sich der Auftraggeber auch bei der Weitergabe der Daten an den Spediteur auf Vertragserfüllung berufen. Er hat auch ein berechtigtes Interesse daran, dass der Kunde tatsächlich beliefert wird. Alternativ kann daher sowohl die Weitergabe der Daten als auch die Verarbeitung durch den Spediteur auf den Rechtsgrund "berechtigte Interessen" im Sinne der DSGVO gestützt werden.

Bei der Weitergabe von Mitarbeiterdaten an Behörden, Sozialversicherungen etc. kann sich der Spediteur auf die DSGVO berufen, weil er zur Weitergabe gesetzlich verpflichtet ist. Die Weitergabe der Mitarbeiterdaten an externe Personalverrechner liegt im Interesse des Speditionsunternehmens, ist durch die DSGVO gedeckt, entbindet aber in diesem Fall nicht von der Verantwortung, eine Auftragsverarbeitervereinbarung mit dem externen Auftragsverarbeiter abzuschließen.

#### Anfrage an Datenschutzbehörde

Im vielfältigen Logistikgeschäft beruhen die Rechtsbeziehungen auf einem Vertrag, die Verarbeitung der personenbezogenen Daten erfolgt daher in Erfüllung einer vertraglichen Verpflichtung. Aller-

### Checkliste für die Umsetzung der DSGVO

- Erhebung des Status quo der Datenverarbeitung im Unternehmen: Welche personenbezogenen Daten werden auf welcher Rechtsgrundlage für welchen Zweck verarbeitet? An wen werden die Daten weitergereicht, und was passiert mit den Daten, wenn der Zweck erreicht ist?
- Prüfung, ob die Bestellung eines Datenschutzbeauftragten gemäß DSGVO erforderlich ist
- Einrichtung eines Datenschutz-Compliance-
- Implementierung Datenschutz durch Technik
- Prüfung bisher verwendeter Formulare (Zustimmungserklärungen, Verträge)
- Prüfung und Adaptierung der Verträge mit Auftragsverarbeitern bzw. gemeinsamen Verantwortlichen
- Wahrnehmung der Informationspflichten
- Einrichtung eines Dokumentationssystems
- Information und Schulung der Mitarbeiter

dings ist die Rechtslage im Hinblick auf die Weitergabe der personenbezogenen Daten der betroffenen Personen nach wie vor unklar. Daraus ergibt sich eine Rechtsunsicherheit. Um hier Licht ins Dunkel zu bringen, hat der Zentralverband Spedition & Logistik eine Anfrage bei der österreichischen Datenschutzbehörde eingebracht, um Klarheit für seine Mitgliedsunternehmen zu bekommen, wie Spediteure und Güterbeförderer sowie Kleintransporteure im Sinne der DSGVO zu qualifizieren sind.

Bei der individuellen Implementierung der DSGVO in das Unternehmen sollte man am besten systematisch mit einer Checkliste vorgehen. Die oben angeführte Checkliste kann als Orientierung dienen. Zusätzlich ist es ratsam einen Datenschutzrechtsexperten die firmenspezifischen Anforderungen überprüfen zu lassen.



als Auftragsverarbeiter kann Sanktionen bedeuten.



# Wer eine Ware transportiert, ist nicht immer FRACHTFÜHRER

Lohnfuhr- und Frachtverträge bilden die vertragliche Basis beim Gütertransport.

Dabei gilt es einige Feinheiten zu beachten, empfiehlt JOSEF TRAXLER, Mitglied des Ressorts

Recht & Versicherung und Geschäftsführer des Versicherungsunternehmens FIALA.



rachtführer und Spediteure haften grundsätzlich nach eigenen frachtrechtlichen und speditionsrechtlichen, oft auch nach gesetzlich zwingenden Bestimmungen. Der bekannte Grundsatz lautet: verschuldensunabhängige, frachtrechtliche Obhutshaftung für Beschädigung und Verlust der anvertrauten Ware sowie bei Verspätungsschäden. Häufig bestehen zwischen dem Hauptfrachtführer und dem Subunternehmer "Rahmenvereinbarungen": Der Subunternehmer stellt Fahrzeuge samt Fahrer zur Verfügung für Transporte des Hauptfrachtführers, der den Transport organisiert.

"Die Frage dieses Vertragsverhältnisses wird insbesondere dann relevant, wenn Schadenersatzansprüche beim Hauptfrachtführer durchgesetzt werden, gegebenenfalls auch, wenn von dessen Versicherer beim Subunternehmer Regress genommen wird", betont Josef Traxler, Geschäftsführer des Versicherungsunternehmens FIALA, das seit 71 Jahren als Spezialist für Speditions- und Frachtführerhaftungsversicherungen in Österreich und dem angrenzenden Ausland agiert. Im Klartext: Wer Waren zum Transport übernimmt, ist nicht immer notwendigerweise auch der "Frachtführer".

#### Eingeschränkte Haftung bei "Lohnfuhr"

Gerichtsurteile dazu stellen klar, dass zwischen Hauptfrachtführer und Subunternehmer kein Frachtführerverhältnis vorliegt und der Subunternehmer demnach nicht für einen Warenverlust haftet, weil es sich in diesem Fall um eine sogenannte "Lohnfuhr" handelt. Der "begrenzten" Haftung des Lohnfuhrunternehmers (nur für einen "mangelfreien" Lkw und für den "durchschnittlich geeigneten" Fahrer) steht im Verhältnis Hauptfrachtführer zu seinem Auftraggeber die Haftung nach den frachtvertraglichen Regeln gegenüber.

Traxler verweist auf die Besonderheiten beim Lohnfuhr-Vertragsverhältnis: Der Lohnfuhrunternehmer stellt nur Fahrer und Fahrzeug zur Verfügung und überlässt die Disposition dem Auftraggeber. Ein Lohnfuhrvertrag ist ein "typengemischter Vertrag" mit Elementen der Miete (Lkw) und der Dienstverschaffung/Arbeitsüberlassung (Lenker).

Der Lohnfuhrunternehmer ist grundsätzlich nicht als Frachtführer anzusehen - es wird kein Beförderungserfolg geschuldet - und er kann nicht nach transportrechtlichen Regeln in Anspruch genommen werden. Er hat demnach keine "Obhutspflicht" am Transportgut und haftet nur verschuldensabhängig.

#### Wer disponiert über den Fahrer?

Entscheidend ist, ob der auftraggebende Hauptfrachtführer oder der, der Fahrzeug und Lenker stellt, auch über den Fahrer disponiert und ihn anweist (unmittelbare, verbindliche, umfassende Weisungen oder auch "qualifizierte Weisungsabhängigkeit" genannt). Bei ladungsbezogenen, einzelnen Lohnfuhrverträgen ("geschuldete Ortsveränderung") sollten die CMR-Bestimmungen angewendet werden, bei Dauerverhältnissen ("überlassende/ andauernde" Lohnfuhrverträge) die Bestimmungen über Vermietung/Dienstverschaffung.

"Bei der Lohnfuhr ist auch der Bereich 'Arbeitnehmerüberlassung/Dienstverschaffung' von Bedeutung", so Traxler. Das gilt besonders bei der Frage der deliktischen Haftung der Fahrer gegenüber dem Auftraggeber des Transports. Anwendbare, geltende frachtrechtliche Haftung verdrängt die deliktische Haftung, der Lohnfuhrunternehmer haftet nur bei Auswahlverschulden. Das sorgt unter Spediteuren und Frachtführern mitunter für Unklarheiten. Daher rät Traxler, auch als beeideter Sachverständiger für Transportversicherungen: Um sicher zu sein, ob es sich um eine reine Lohnfuhr handelt, sollten die Vertragsvereinbarungen juristisch genau geprüft werden. Denn ein "Beförderungsauftrag" führt nicht in jedem Fall zu einer transportrechtlichen Haftung. Wichtig ist, dem Bedarf entsprechend "Lohnfuhrverhältnisse" in die versicherungstechnische Risikoerhebung miteinzubeziehen und im Deckungsumfang einer frachtrechtlichen Verkehrshaftungsversicherung zu berücksichtigen.





Das Vertragsverhältnis zwischen Frachtführer und Subunternehmer wird bei Schadenersatzansprüchen relevant.

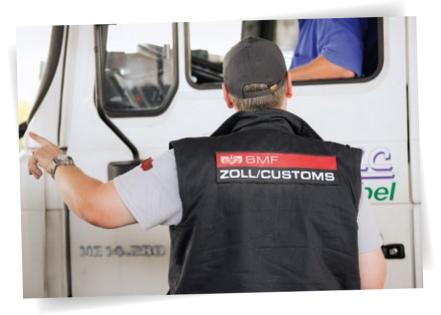
Josef Traxler Geschäftsführer FIALA und Mitglied Ressort Recht & Versicherung





# In **BRÜSSEL** deutlich Flagge zeigen

Über CLECAT werden die Interessen der österreichischen Speditionswirtschaft an den Schaltstellen der EU vertreten.



Unterlagen bitte: Die Umstellung auf elektronische Transportpapiere ist einer der Erfolge von CLECAT, der europäischen Interessensvertretung der Logistikbranche.

LECAT ist der europäische Verband für Spedition, Transport, Logistik und Zolldienstleistungen mit Sitz in Brüssel. Ihm gehören 20 nationale Vereinigungen aus der Transport- und Logistikbranche an. Der Zentralverband Spedition & Logistik ist seit drei Jahren engagiertes Mitglied bei CLECAT und kann so die Interessen der österreichischen Speditions- und Logistikwirtschaft bei den Entscheidungsträgern in der EU-Administration professionell präsentieren. CLECAT vertritt 19.000 Unternehmen mit über einer Million Beschäftigten.

Menschen, Güter, Dienstleistungen und Kapital können sich in der EU ungehindert bewegen. Die letzten Regulierungsschranken sind gefallen, die Märkte liberalisiert. Daraus sind viele neue Verbandsaufgaben auf europäischer Ebene entstanden, die CLECAT im Interesse seiner Mitglieder wahrnimmt. CLECAT vertritt die Interessen seiner Mitgliedsverbände bei der EU-Kommission, beim EU-Ministerrat, beim Europäischen Parlament und bei allen angeschlossenen Organisationen.

"CLECAT ist bestens vernetzt mit den europäischen Institutionen in Brüssel. Durch beratende Tätigkeiten und gezielte Informationen zu allen Belangen der europäischen Verkehrspolitik profitieren die nationalen Mitgliedsverbände davon und so auch der Zentralverband Spedition & Logistik und seine Mitgliedsunternehmen", erklärt Oliver Wagner, Geschäftsführer des Zentralverbandes Spedition & Logistik.

#### Fairen Wettbewerb sichern

CLECAT ist das Sprachrohr der europäischen Speditions- und Logistikbranche und unterstützt ihre Bemühungen gegenüber der Europäischen Union, Harmonisierungsdefizite zu beseitigen und einen fairen Wettbewerb in Europa zu sichern. Darüber hinaus ist CLECAT in einer Reihe internationaler Wirtschaftsorganisationen, wie der OECD, der UNECE, dem International Transport Forum und der WTO, aktiv. Der Verband pflegt außerdem eine enge Kooperation mit der FIATA, der Internationalen Föderation der Spediteurorganisationen.

CLECAT hat beispielsweise mit einem qualifizierten Positionspapier die Umstellung auf elektronische Dokumente wie beispielsweise den elektronischen Frachtbrief angestoßen. Diese Initiative wurde von der EU-Kommission positiv aufgenommen, und die entsprechenden Rahmenbedingungen dafür sollen im dritten EU-Mobilitätspaket einen gewichtigen Raum einnehmen.

"Wesentlich bei der Umstellung von Papier- auf elektronische Transportdokumente ist die Bereinigung von Rechtsunsicherheiten, damit ein effizienter und zukunftsträchtiger Datenaustausch zwischen Speditions-, Transport- und Logistikunternehmen auf dem EU-Binnenmarkt sichergestellt wird", betont Wagner.

Der Datenaustausch entlang der Supply Chain sowie die Anbindung an die staatlichen Behörden und involvierten Institutionen wird für die nächsten Schritte bei der Digitalisierung in der Logistikbranche vorbereitet, womit die Weichen für eine Automatisierung der logistischen Prozesse gestellt werden.

# MAGAZIN





## Österreich beim autonomen Fahren gut platziert

Elektrofahrzeuge, Mobility-on-Demand, digitaler Bahnverkehr, automatisiertes Lkw-Fahren oder Platooning stehen als Schlagwörter für große Veränderungen im Raum. Diese bleiben im Güterverkehr nicht ohne Auswirkungen. Laut der aktuellen Studie "Autonomous Vehicles Readiness Index (AVRI) 2018" des Beratungsunternehmens KPMG liegt Österreich im guten Mittelfeld, was die Rahmenbedingungen und die Umsetzung des Themas automatisiertes Fahren betrifft (siehe auch den Beitrag unten). Österreich belegt in der KPMG-Analyse den 12. Platz. Die besten Voraussetzungen für automatisiertes Fahren bestehen in den Niederlanden, in Singapur und in den USA. Zu den Stärken der Niederlande gehören die hohe Akzeptanz von Elektrofahrzeugen, die große Dichte an Ladestationen, das solide Telekommunikationsnetz sowie eine Vielzahl geplanter Praxistests. Verglichen wurden die Länder anhand der Voraussetzungen in den vier Bereichen Politik/Gesetzgebung, Technologie/Innovation, Infrastruktur und Kundenakzeptanz. Hinsichtlich Infrastruktur hat Österreich mit Platz 8 eine Top-Platzierung.

ENTWICKLUNG

## Jetzt geht es los: Startschuss für **Forschungslabor DigiTrans**

Automatisiertes Fahren nimmt in Österreich konkret Gestalt an. Geforscht und probiert, wie die Fahrzeuge am besten automatisiert fahren können, wird in den Bundesländern Oberösterreich und Steiermark. In Oberösterreich gibt es das Forschungslabor DigiTrans mit dem Fokus auf Lkw und Transportlogistik. Im ALP.Lab in der Steiermark laufen die Versuche mit Pkw und kleineren Nutzfahrzeugen an. Beide Labors werden öffentlich gefördert, verstehen sich als Serviceeinrichtungen und sollen in den nächsten Jahren konkrete Ergebnisse liefern. Automatisiert zugehen soll es künftig im intermodalen Verkehr und Umschlag genauso wie beim Rangieren von Fahrzeugen in Häfen, Flughäfen oder auf Firmenbetriebsflächen sowie in der City-Logistik. Bei DigiTrans sind Logistikunternehmen wie der Hafen Enns, Hödlmayr Logistics, der Flughafen Linz, MAN und das Logistikum Steyr mit von der Partie. DigiTrans wurde vom Automobil-Cluster der oberösterreichischen Wirtschaftsagentur Business Upper Austria initiiert, Bund und Land unterstützen das Projekt mit 3,75 Millionen Euro; das Gesamtbudget liegt bei 7,5 Millionen Euro.

PROTOTYP

## Ab in die Luft: **Postdrohne statt Postbote**

Die Österreichische Post prüft, wie sich Drohnen für den Brief- oder Pakettransport einsetzen lassen. Deshalb ist sie mit der Technischen Universität Graz in dieses Thema



eingestiegen. So wurde ein neuer Drohnentyp entwickelt und gebaut, der nicht nur herkömmlich mithilfe von GPS gesteuert wird, sondern auch eine Kamera an Bord hat, die den am Boden markierten Landeplatz erkennt, punktgenau auf diesen zufliegt, landet, Brief oder Paket ablegt und wieder wegfliegt. Die ersten Probeflüge mit diesem Drohnen-Prototyp haben gezeigt: Es funktioniert, in Sachen Leistungsparameter und Zuverlässigkeit für den permanenten Einsatz muss die Drohne aber noch optimiert werden. Während andere autonome Drohnen sich dank GPS zurechtfinden, hat der Prototyp Kameras und einen eigenen Computer an Bord, der die Bildauswertung übernimmt. Die Drohne "sieht" also, wo sie hinfliegt, und bewegt sich dementsprechend.



Lieferkette: Damit alles reibungslos funktioniert, sind gemeinsame Auszeichnungsstandards sinnvoll.

SUPPLY CHAIN MANAGEMENT

# Warenfluss mit INFORMATIONSFLUSS verbinden

Die Standardisierung der Geschäftsprozesse entlang der gesamten Supply Chain ist für Industrie, Handel und Logistiker eine große Herausforderung. Sie bringt allen Nutzern entscheidende Vorteile.

m internationalen Vergleich liegt Österreich bei der Standardisierung der Geschäftsprozesse nicht schlecht. "Ich würde mich trauen zu sagen: Wir sind unter den Top Five. Vor allem entlang der Wertschöpfungskette im Bereich Food und Near Food im österreichischen Einzelhandel werden die GS1-Standards flächendeckend genutzt", betont Alexander Peterlik, Business Development Manager bei GS1 Austria. Diese neutrale Non-Profit-Organisation ist in Österreich der alleinige Vertreter des weltweit eindeutigen Identifikationssystems für Standorte, Artikel und Versandeinheiten.

### Starker Zuspruch bei Vorlieferanten

Jedes Produkt oder jeder Artikel hat seine weltweit eindeutige GTIN (Global Trade Item Number), die Filialen und Lagerorte sind mit einer GLN (Global Location Number) gekennzeichnet, und sowohl der elektronische Datenaustausch über EANCOM als auch die Stammdatenübermittlung über das GS1 Sync Portal funktionieren sehr gut. "Im Bereich der Vorlieferanten an die Industrie merken wir einen sehr starken Zuspruch zu den GS1-Standards und deren Anwendungsmöglichkeiten. Wir merken jedoch auch, dass der eine oder andere Lebensmittelproduzent am Wareneingang noch nicht so automatisiert ist, wie es zu erwarten wäre", so der Experte für Standardisierung. Der aktuelle Befund lautet: Es gibt entlang der Wertschöpfungskette noch einiges zu tun, damit Geschäftsprozesse schneller, günstiger und sicherer ablaufen.

Die Nutzung der Standards entlang der gesamten Produktions- und Lieferkette ist deshalb so wichtig, weil die Prozesse und IT-Systeme ineinandergreifen können und sich die Aufwände bei den einzelnen Partnern in Grenzen halten bzw. jederzeit neue Partner in das System eingebunden werden können. "Im Bereich der Logistik wäre es sehr gut, wenn bereits die Kunden der Spediteure und Logistiker die GS1-Standards voll nutzen würden, da dies die Arbeit am Wareneingang und im gesamten Verlauf vereinfachen würde", so Peterlik.

Die Vorteile der GS1-Standards liegen in der Erweiterung der Partnerschaften ohne große Aufwände, der Nutzung von etablierten Strukturen und Prozessen, klar definierten Schnittstellen und sehr kompetenten Partnern am Markt bei der Einführung bzw. Nutzung der Standards. Je mehr der Spediteur oder Logistiker die Standards nutzt, umso reibungsloser lassen sich die Prozesse gestalten. Ein Beispiel dafür ist das "GS1-Transportetikett". Wenn dieses auf jeder Palette korrekt angebracht wäre, könnte es der Spediteur sofort in seinen Prozessen nutzen. Es müssten keine neuen Etiketten erstellt, keine manuellen Arbeitsschritte getätigt werden. Fazit: Fehlerquellen lassen sich minimieren.

#### Drei Modelle

Die GLN wird von der jeweiligen Landesorganisation vergeben, in Österreich von GS1 Austria. Es gibt drei Modelle der GLN: die GLN1 zur reinen Betriebsidentifikation, die GLN2 zur Kennzeichnung von bis zu 100.000 GTINs und die GLN3 zur Kennzeichnung von bis zu 1.000 GTINs. Weltweit gibt es 118 GS1-Organisationen, gemeinsam mit GS1 Global werden 150 Länder betreut. Peterlik: "Die GS1-Standards sind im Handel und bei al-



len Partnern und Teilnehmern voll etabliert und je nach Entwicklungsgrad des Landes oder des Unternehmens im Einsatz."

GS1-Standards sind im Grunde der weltweite Standard bei der Optimierung der Geschäftsprozesse. Die GLN identifiziert immer weltweit und schnittstellenfrei ein Unternehmen oder seine Filialen. Die GLN wird, wenn sie in einem Barcode

Was GS1 kann

GS1 Austria ist in Österreich alleiniger Vertreter des weltweit eindeutigen Identifikationssystems für Standorte, Artikel und Versandeinheiten. Das GS1-System ist Grundlage für den elektronischen Geschäftsdatenaustausch und die Standardisierung von Nachrichten und Geschäftsprozessen zwischen Unternehmen. Mit GS1 Svnc bietet GS1 Austria eine Plattform zum elektronischen Austausch von Produktdaten. Über die EDI-Plattform eXite® bietet die Tochterfirma EDITEL Full-Service-Dienstleistungen für den integrierten elektronischen Austausch von Geschäftsdaten. Unter dem Dach von GS1 Austria verbessert ECR Austria die Geschäftsprozesse entlang der Supply Chain. GS1 Austria verbindet den Warenfluss mit dem Informationsfluss. Geschäftsprozesse werden so schneller, günstiger und sicherer. Weltweit hat GS1 in über 150 Ländern knapp zwei Millionen Mitglieder. Mehr als fünf Milliarden Strichcodes werden jeden Tag gescannt. GS1 Austria besteht seit 1977 und ist als 100-prozentige Tochter der Wirtschaftskammer Österreich eine neutrale Non-Profit-Organisation.



verarbeitet wird, meistens in einem GS1-128-Barcode dargestellt.

Peterlik erklärt die Standardisierung am Beispiel eines Milchpackerls: Bei der Produktion wird die kleinste Verkaufseinheit, also 0,5 Liter Milch, mit einer GTIN versehen, dann die 1-Liter-Packung mit einer anderen GTIN, da der Inhalt und auch der Preis ein anderer ist. Anschließend werden für beide Größen unterschiedliche GTINs für die nächsten Verpackungsstufen festgelegt, wie beispielsweise sechs 1-Liter-Packungen im Karton. Diese GTIN ist auch die Bestelleinheit, sie 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) 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; es entsteht kein Systembruch.

#### Nutzen für alle

Die Kosteneinsparungen durch Standardisierung sind vielfältig und reichen von geringeren Mengen an Etiketten bis zur IT, da die einmal definierte Schnittstelle für viele Kunden genutzt wird und eine rasche Anbindung neuer Kunden oder auch neuer Technologien möglich ist. Peterlik: "In den GS1-Arbeitsgruppen, wo die Standards entwickelt werden, gilt stets der Anspruch der Notwendigkeit für alle. Wir entwickeln keine Standards für nur einen Teilnehmer oder nur eine Seite der Kette."

Daher kann die Implementierung der Standards manchmal sehr lange dauern oder auch schon in wenigen Monaten abgeschlossen sein. Das hängt wesentlich von der Branche und deren Kommunikationskultur ab.

GS1 unterstützt den Zentralverband Spedition & Logistik schon seit Jahren mit seinem Know-how und Schulungen für die Mitglieder des Zentralverbandes. Peterlik: "Es hat sich über die Jahre eine sehr gute Partnerschaft entwickelt, und wir werden mehr in Anspruch genommen, weil die Nutzer erkennen, welche Vorteile die Nutzung der GS1-Standards mit sich bringt. Wünschenswert wäre es, wenn die Mitglieder des Zentralverbandes uns noch mehr in die Kommunikation mit ihren Kunden, sprich Markenartikler und Industrie, einbinden, um diese Zielgruppen von den Vorteilen der Standardisierung überzeugen zu können."

## "Logistik-Leistung hat ihren Preis"

E-Commerce ist ein Innovationstreiber in der Logistik. PETER UMUNDUM, Mitglied im Präsidium des Zentralverbandes Spedition & Logistik, erklärt, warum das so ist.



Welche Innovationen kommen auf die Branche zu? Wer oder was sind die Innovationstreiber? Peter Umundum: Zunehmende Kundenindividualisierung und höhere Flexibilitätsanforderungen verändern unsere Logistik. Innovationstreiber ist sehr stark der E-Commerce-Bereich und damit die Konsumenten bzw. die Empfänger. Früher wurden Prozesse ausschließlich vom Logistiker gesteuert, später vom Versender. Heute greift der Empfänger immer stärker in die Logistik ein. App-Nutzer haben zum Beispiel die Möglichkeit, via Smartphone den Standort ihres Pakets laufend zu verfolgen, einen Wunschtag für die Zustellung zu wählen oder die Sendung an eine Wunschdestination umzuleiten. Wir müssen uns immer stärker danach richten, wo sich unsere Kunden gerade aufhalten, und das Paket rasch und unkompliziert zu ihnen lotsen. Die Möglichkeiten, wie das zukünftig aussehen kann, sind vielfältig. Individuelle Kundenlösungen und innovative Transportsysteme sind die Zukunft. Autonomes Fahren wird noch zu einer Revolution führen, während der Drohneneinsatz in der Paketlogistik nur einen überschaubaren Nutzen bringen wird. Automatisierung in der Be- und Entladung wird die Prozesse effizienter gestalten.

## Welche Chancen und Risiken bedeuten diese Entwicklungen für die Logistiker?

Höhere Zustellgeschwindigkeit und bessere Zustellqualität bringen eine höhere Kundenzufriedenheit. Andererseits treibt das rasante E-Commerce-Wachstum die beförderten Mengen enorm in die Höhe, was eine Herausforderung an die Kapazitäten der Logistiknetze darstellt. Das bedeutet große Investitionen. In diesem Zusammenhang muss die

Branche auch mehr Selbstbewusstsein zeigen, denn gute Leistung hat auch ihren Preis.

#### Braucht es dafür politische Unterstützung?

Ein Wunsch der Logistiker ist, dass sich die Regierung zum Logistikstandort Österreich bekennt. Die österreichischen Logistiker sind kein notwendiges Übel, sondern ein Wirtschaftszweig, an dem viele tausende Arbeitsplätze hängen.

## Warum ist die Standardisierung der Geschäftsprozess-Schnittstellen entlang der gesamten Transportkette ein so großes Thema?

Die gesamte Branche sucht permanent nach Effizienzgewinnen, deshalb ist eine Standardisierung – in definierten Bereichen – unerlässlich, um Skaleneffekte heben zu können. Wir müssen Standards auch branchenübergreifend setzen, wie beispielsweise zwischen Handel, Logistik und Industrie, um dem ständig ansteigenden Automatisierungsgrad gewachsen zu sein.

## Welche betriebswirtschaftlichen Einsparungspotenziale birgt die Standardisierung?

Die Standardisierung bedeutet in vielen logistischen Tätigkeitsfeldern eine Effizienzsteigerung und Kostenreduktion. Signifikante Kosteneinsparungen sollten damit allemal möglich sein. Die damit verbundene Beschleunigung bringt einen Geschwindigkeitsvorteil sowohl bei Produktneueinführungen als auch in der laufenden Abwicklung.

## Wo liegt der Fokus der Österreichischen Post AG bei der Standardisierung?

Wir fokussieren die Standardisierung zuallererst auf interne Prozesse sowie auf unsere Lieferanten und zeigen viel Flexibilität an der Schnittstelle zu unseren Versender- und Empfängerkunden.

## Peter Umundum

ist im Vorstand der Österreichischen Post AG für die Division Paket und Logistik zuständig. Zusätzlich ist der 53-jährige Informatiker auch Chef des Aufsichtsrats des europäischen Transportnetzwerks EURODIS.

# Die Zukunft der Logistik ist digital & vernetzt

Jürgen Baumgartner, Geschäftsführer der B&M TRICON, über neue Technologie, die auch KMUs hilft, und warum die Digitalisierung der Logistikbranche helfen kann.

### Herr Baumgartner, ist die Digitalisierung Chance oder Fluch für die Logistikbranche?

Sie kann beides sein – je nachdem wie gut man sich als Unternehmen darauf vorbereitet. Jene Unternehmen die frühzeitig auf neue Technologiensetzen werden unternehmerisch von der Digitalisierung profitieren. Für andere die die Digitalisierung immer noch als "bissl IT" abtun könnte das weitreichende Folgen haben. Wir sind in einer Zeit in der man Digitallösungen nicht mehr als kleines Vehikel verstehen kann, dass im daily business unterstützt, sondern es wird immer

mehr zu einem integralen Bestandteil eines jeden Geschäftsmodells. Denken Sie nur an disruptive Geschäftsmodelle wie uber, AirBnB oder Freighthub.

## Man könnte also quasi sagen "Wer zu spät kommt den bestraft das Leben"?

Ich bin überzeugt, dass sich jedes Unternehmen mit den neuen Chancen der Digitalisierung beschäftigen sollte. Man braucht nicht gleich einen "Chief Digital Officer" einzurichten, gerade bei KMUs ist es sinnvoll auf externe Partner – wie B&M TRICON – zurückzugreifen und sich beraten zu lassen. Für jedes Unternehmen gibt es maßgeschneiderte Lösungen im Softund Hardware Bereich. Insgesamt muss man sagen ist die Digitalisierung eine große Chance für die Logistikbranche.



## Wie könnten Unternehmen in der Logistikbranche von Ihren Produkten profitieren?

Da gibt es zahlreiche Anwendungsgebiete – denken wir etwa an Speditionen. Ich erlebe es im Alltag oft, dass Speditionen noch mit viel Papier arbeiten. Es gibt Lieferscheine die vom Kunden unterschrieben, dann eingescannt und gemailt werden müssen. Das kostet Zeit und hat viele Schnittstellenproblematiken. Wir können Speditionen mit technischen Systemen ausstatten die Papier quasi überflüssig macht und ein durchgehendes und auch für die Kunden nach-

vollziehbares Tracking der Ware sicherstellt. Ein anderes Beispiel ist die Lagerverwaltung die wir mit unseren Produkten optimieren können. In beiden Fällen können Unternehmen Zeit und Geld sparen.

## Was unterscheidet B&M TRICON von anderen Soft- und Hardwareanbietern?

Wir sind – um es mit einem Bild zu sagen – das "kleine österreichische Schnellboot", neben den großen Tankern der IT-Branche und verstehen daher sehr gut, was KMUs brauchen und können leistbare und einfach implementierbare Logistik-Lösungen anbieten. Wir sind spezialisiert auf die Optimierung und Digitalisierung von Geschäftsprozessen und bieten flexible und leistungsstarke Komplettlösungen im Bereich der Lagerverwaltung und Produktion. Dazu gehören z.B. Automatisierte Datenerfassung und Tracking von Produkten.

## JUNGSPEDITEUR des Jahres

2017

Raphael Kibler wurde bei der Generalversammlung des Zentralverbandes in Graz zum "Jungspediteur des Jahres 2017" gekürt. Die Ausgezeichneten auf den Plätzen 2 und 3 beschäftigten sich mit den Themen Sammelgutverkehr und Digitalisierung in der Spedition.



Strahlende Sieger: Marcel Sturm, Raphael Kibler und Evelyn Kreuzhuber mit ZV-Präsident Wolfram Senger-Weiss (v. I.)

> leit sieben Jahren vergibt der Zentralverband Spedition & Logistik an engagierte junge Leute in den heimischen Speditionsunternehmen den "Jungspediteur"-Preis für besonders herausragende Ideen bzw. Verbesserungsvorschläge, die den Unternehmen dabei zugutekommen sollen, ihre geschäftlichen Abläufe in der Praxis zu optimieren. Der Preis ist Ausdruck einer besonderen Wertschätzung gegenüber dem hoffnungsvollen Nachwuchs in unserer Branche, die auf kreatives Agieren und Innovationen angewiesen ist. Die jungen Menschen müssen für den Preis über ihren eigentlichen Aktionsradius in den Unternehmen hinausblicken sowie Arbeitsvorgänge in den eigenen Unternehmen überdenken und Vorschläge machen, wie die tägliche Arbeitspraxis besser ablaufen könnte.

> Die Größe des Unternehmens, bei dem die Jungspediteurin oder der Jungspediteur arbeitet, spielt bei diesem Wettbewerb der guten Ideen keine Rolle.

Was zählt, sind neue Ideen und neue Lösungsansätze, damit die Unternehmen ihre Dienstleistungen in der österreichischen Transport- und Logistikbranche im Sinne von "Qualität schafft Vorsprung" verbessern können.

Dem jährlich als Jungspediteur ausgezeichneten Kandidaten winkt ein attraktiver Preis, nämlich eine Reise in eine europäische Hauptstadt im Wert von 3.000 Euro. Aus den Einsendungen für diesen Wettbewerb der guten Ideen wurden drei Preisträger ermittelt und im Rahmen der Generalversammlung des Zentralverbandes in der steirischen Landeshauptstadt Graz den zahlreich anwesenden Mitgliedern des Zentralverbandes vorgestellt und mit Preis und Urkunde prämiert.

#### Der Sieger kommt aus Salzburg

Zum Sieger und damit zum "Jungspediteur des Jahres 2017" wurde der Salzburger Raphael Kibler » überzeugte die Jury

ein Online-Paletten-

konto



Platz 2: Schon 2016 stand sie auf dem Stockerl, jetzt präsentierte Evelyn Kreuzhuber Ideen zur Digitalisierung.



Platz 3: Mit dem Zukunftsthema E-Pricing hat sich Marcel Sturm beschäftigt, auch er ist bei Ouehenberger tätig.



gekürt. Der Preisträger arbeitet beim Speditionsunternehmen Quehenberger Logistics und überzeugte die Fachjury mit seinem "Online-Palettenkonto".

#### Ohne Papier geht's besser

Sein Denkanstoß, wie man das Palettenmanagement zwischen dem Speditionsdienstleister einerseits und dem Endempfänger der Ware andererseits optimieren könnte, ist nicht nur interessant, sondern auch in der Praxis realisierbar. Heute oft geübte Praxis ist, dass der Lkw-Fahrer des Speditionsunternehmens beim Endkunden Waren auf Paletten anliefert, sich den Empfang auf einem Palettenschein bestätigen lässt und diesen an den Disponenten retourniert. Aus Basis der Palettenscheine wird das Palettenkonto geführt.

Mitunter führt das zu Fehlern, weil mal der Palettenschein verloren geht oder der Lkw-Fahrer vergessen hat, sich die Übernahme bestätigen zu lassen. Die Folge sind häufig Meinungsverschiedenheiten zwischen dem Speditionsunternehmen und dem Warenempfänger, der oft auch ein guter Kunde des Spediteurs ist. Daneben nimmt das Führen eines Palettenkontos Zeit in Anspruch und bindet die Produktivität des Mitarbeiters über Gebühr. Kiblers Vorschlag für eine Palettenverwaltung in Zeiten von Transport und Logistik 4.0: alle Paletten online erfassen und auf einem jederzeit transparenten und für alle Beteiligten zugänglichen Online-Palettenkonto administrieren. Wie dieses Online-Palettenkonto funktioniert und welche Vorteile es bringt, können Sie auf Seite 39 in diesem Branchenreport lesen.

#### Ideen für Digitalisierung und E-Pricing

Der zweite Preis beim Jungspediteur-Wettbewerb ging an Evelyn Kreuzhuber, die beim Speditionsunternehmen Fernfracht Gimmelsberger beschäftigt ist. Sie hat sich ausführlich mit dem Thema Digitalisierung im Sammelgutverkehr beschäftigt und hier einige neue Denkansätze präsentiert. Für Kreuzhuber war es der zweite Auftritt beim Jungspediteur-Wettbewerb. Schon 2016 heimste sie den dritten Preis für eine Piaggio Ape als Zustellfahrzeug für die City-Logistik ein. Der gute dritte Preis ging ebenfalls an einen Jungspediteur bei der Quehenberger-Gruppe, nämlich an Marcel Sturm, der eine bemerkenswerte Arbeit über E-Pricing präsentierte.

## **Wer wird Jungspediteur 2018?**

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



Ausgezeichnet werden von einer Fachjury die drei besten Ideen für innovative oder wirtschaftliche 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. Oktober 2018 per E-Mail beim Zentralverband Spedition & Logistik einreichen (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



## The driving force for your business!

Das schnellste Transportnetzwerk Europas!

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

### Jetzt informieren:

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

Tel.: +43 (0) 5 7686-210900 Web: www.dbschenker.at

fyxin st

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

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

## **Buchen Sie jetzt!**

DB SCHENKER**system** 

DB SCHENKER**system premium** 



SCHNELLE LIEFERUNG



**HOHE ZUVERLÄSSIGKEIT** 



FLEXIBILITÄT



GROSSES ANGEBOT AN ZUSATZLEISTUNGEN



BIS ZU 2 TAGE SCHNELLER



GARANTIERTE LEISTUNG\*



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



We are where you are.

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



