

zv Branchenreport

ZENTRALVERBAND SPEDITION & LOGISTIK

2021



GREEN LOGISTICS

Wie wir den ökologischen Abdruck aktiv verringern

LOCKDOWN-LEARNINGS

*Viel Anerkennung für die
sichere Versorgung*

INTERVIEW GEWESSLER

*Die Ministerin sagt, wie sie die
Klimaziele erreichen will*

DIGITALISIERUNG

*Tracking-Code sichert
Datenaustausch*

corporate creativity



Sie wünschen sich für Ihre MitarbeiterInnen oder KundInnen ein maßgeschneidertes Magazin? Unsere **Corporate Solutions** werden perfekt auf Ihre Anforderungen zugeschnitten. Dazu setzen wir das Know-how und die Infrastruktur eines führenden Medienunternehmens ein.

Lassen Sie sich von unseren kreativen Ideen überzeugen!





Wenn Politik und Wirtschaft gut zusammenspielen, können auch große Herausforderungen gelöst werden. Das gilt gerade auch für den Klimaschutz.

Alexander Friesz
Präsident des Zentralverbandes
Spedition & Logistik

Liebe Freunde und Partner der Logistik,

ein Satz hat beste Chancen, zur Beschreibung eines Dauerzustands zu werden. Er lautet: Wir leben in außergewöhnlichen Zeiten. Auf ein dramatisches Jahr 2020 mit einer weltweiten Pandemie in einem bisher unvorstellbaren Ausmaß folgt ein 2021 mit erneuten Lockdowns, groß angelegten Impfaktionen und einer in vielen Bereichen erfreulichen und in dieser Dynamik durchaus unerwarteten Erholung der Wirtschaft.

Unser Einsatz in der Krise hat deutlich gemacht, wie lebenswichtig funktionierende Logistik für unser Land, Europa und die Welt ist. Die Zuverlässigkeit, mit der die Branche die Aufgabe bewältigt hat, hat uns in der Öffentlichkeit Anerkennung gebracht und die Systemrelevanz der Logistik unterstrichen.

Was uns die Krise und ihre Bewältigung auch vor Augen geführt hat: Wenn Politik und Wirtschaft an einem Strang ziehen, können auch große Herausforderungen gelöst werden. Vor einer solchen Herausforderung stehen wir jetzt bei der Bewältigung der Herausforderungen durch den Klimawandel. Politiker übertreffen einander bei diesem Thema mit ambitionierten Zielen. Einen konkreten „Maßnahmenplan“ zur Umsetzung gibt es hierzulande – zumindest beim Güterverkehr – noch immer nicht. Ein solcher wäre jedoch dringend notwendig. Unsere Vorschläge zur Ökologisierung der Logistik und des Güterverkehrs liegen längst am Tisch. Auch eine Studie zum Verlagerungspotenzial Straße–Schiene wurde erstellt. Das wenig überraschende Ergebnis: Die Straße wird weiterhin der wichtigste Verkehrsträger bleiben und muss dementsprechend bei der „Dekarbonisierung“ priorisiert werden.

Als unabhängige und verkehrsmittelneutrale Interessenvertretung der Speditions- und Logistikbranche, die auch zu ihrer gesellschaftlichen Verantwortung steht, unterstützen wir die Zielsetzung einer nachhaltigen Ökologisierung. Ja, der Transport auf der Straße muss grüner werden – aber er muss es auch dürfen. Neben der Elektromobilität müssen – besonders für den „Schwerverkehr“ – neue Wege und Technologien wie Wasserstoff oder E-Fuels gefördert und sofort einsetzbare Technologien wie gasbetriebene Antriebe forciert werden.

Um die ehrgeizigen Klimaziele zu erreichen, braucht es deshalb das Rezept, das schon gegen Corona gewirkt hat: ein lösungsorientiertes Zusammenwirken von Politik und Wirtschaft. Dazu gehört neben realistischen Zielen eine offene Diskussion unter Einbeziehung aller Beteiligten.

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



„Ohne das Einbeziehen unserer Branche sind die Klimaziele nicht zu erreichen. Denn wir wissen, was machbar ist.“

Oliver Wagner
Geschäftsführer Zentralverband Spedition & Logistik

Branchenreport 2021

Vorwort: Nach Corona heißt die Herausforderung jetzt Klimaschutz	3
Zentralverband Spedition & Logistik: kompetente Interessenvertretung	6
Corona Learnings: sichere Versorgung zu allen Zeiten	8
Interview Alexander Friesz: bitte mehr Sachlichkeit	10
Titelgeschichte: wie der Güterverkehr grüner werden kann	12
Studien: Straße bleibt der Hauptverkehrsträger	16
Interview Leonore Gewessler: mehr Güter über die Schiene	20
Wettbewerb: die besten Ideen der jungen Generation	24

Ressort Green Logistics

Green Logistics: Europas großer Klimadeal

Ressort Landverkehre

Gütermobilität: die neue Strategie der EU	33
E-Mobilität: höhere Förderungen sinnvoll	34
Kombinierter Verkehr: internationale Standard gefragt	36

Ressort Luftverkehr

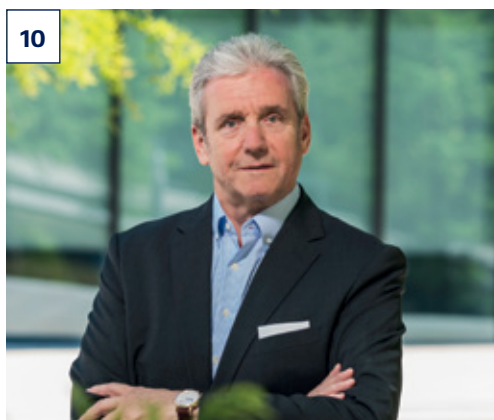
Sauber Fliegen: Optimierte Route und grüner Treibstoff helfen	39
Air-Cargo: knappe Kapazitäten als Herausforderung	40

INHALT

FOTOS: MATT OBSERVE, JAKOB GRUBER / EXPA / PICTUREDESK.COM, GETTY IMAGES, ISTOCKPHOTO, SHUTTERSTOCK



8



10



20



12



28



53

Ressort Seefracht

42

Reeder-Allianzen: kaum Wettbewerb auf dem Meer
Seehäfen: Koper vorne, Triest gewinnt

43

44

Ressort KEP

46

Paketboom: bitte mehr Logistikflächen!
Citylogistik: Lösungen für die letzte Meile
Verkehrsstau: Wenn Lieferketten selbst lernen

47

48

49

Ressort Gefahrgut

50

Gefährliche Güter: Wildwuchs an Vorschriften

51

Zoll

52

Zoll: Akademie hilft, am neuesten Stand zu bleiben
Brexit: Die Warenabfertigung wird komplizierter

53

Recht & Versicherung

54

FIATA: einheitliche Dokumente als Beschleuniger

Ressort Supply Chain Management

56

Digitale Identität: Sicherheit entlang der Lieferkette
Plattformen: Hybriden Speditionen gehört die Zukunft

57

58

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



Die Branche muss **EINBEZOGEN** werden!

Ohne Übertreibung kann man sagen, dass unsere Branche den Motor des Landes seit Beginn der Covid-Krise am Laufen gehalten hat. Darauf können wir ruhig stolz sein.

Gelungen ist das nicht zuletzt, weil Österreichs Logistikbetriebe von Natur aus hohe Problemlösungskompetenz haben. Gelungen ist das aber auch durch viele direkte Gespräche und Abstimmungen von uns Interessenvertretern mit politischen Entscheidungsträgern.

Ein solcher gemeinsamer Kraftakt wäre auch jetzt notwendig, um die extrem hochgesteckten Klimaziele der Bundesregierung auch erreichen zu können. Allerdings ist von Gemeinsamkeit derzeit wenig zu spüren. Als unabhängige und verkehrsmittelneutrale Interessenvertretung der Speditions- und Logistikbranche, die zu ihrer gesellschaftlichen Verantwortung steht, haben wir schon vor Monaten eine ganze Reihe konkreter Vorschläge gemacht, wie sich CO₂-Emissionen wirkungsvoll einsparen lassen. Im Unterschied zu Deutschland gibt es in Österreich keinen Maßnahmenfahrplan, der konkret festlegt, wie man im Güterverkehr bis 2040 CO₂-neutral sein will. Die EU will das übrigens erst bis 2050 – und das ist im Vergleich der Kontinente und Wirtschaftsräume schon sehr ambitioniert.

Um es deutlich zu sagen: Selbstverständlich unterstützen wir das Ziel einer nachhaltigen Öko-

logisierung. Und unsere Branche weiß auch, wie es geht bzw. gehen könnte. Wie sich Transporte optimieren, leere Kilometer vermeiden und damit CO₂-Emissionen senken lassen. Der Schlüssel dafür liegt in einer ideologiefreien, wissenschaftlich fundierten Herangehensweise. Dabei wird die Straße eine große Rolle spielen, dabei werden Alternativen zur E-Mobilität wie Wasserstoff oder E-Fuels eine große Rolle spielen, ob man das jetzt mag oder nicht. Jedenfalls kommen hier sehr große finanzielle, aber auch strukturelle Belastungen auf unsere Branche zu. Es darf also keine schwerwiegenden Alleingänge der heimischen Politik geben, die zu Lasten des Wettbewerbs gehen. Förderungen und Investitionssicherheit sind dabei wesentlich.

Nicht ohne Grund widmen sich deshalb viele Artikel dieses Branchenreports der Ökologisierung der Transportwirtschaft. Denn gefragt ist Denken ohne ideologische Scheuklappen – und vor allem das Einbeziehen von uns als betroffene Branche, um effektive und wirtschaftlich vertretbare Maßnahmen festzulegen. Genau dafür werden wir uns als Interessenvertretung mit aller Kraft einsetzen. ■



Um den Klimawandel zu stoppen, ist Denken ohne Scheuklappen notwendig.

Oliver Wagner
Geschäftsführer
Zentralverband Spedition & Logistik

Ressorts

- **Landverkehre Europa** – Walter Konzett, MBA, Gebrüder Weiss GmbH
- **Luftfracht** – Franz Braunsberger, Kühne + Nagel GmbH
- **Seefracht** – Mag. Alexander Winter, Schenker & CO AG
- **KEP** – Mag. Rainer Schwarz, DPD Direct Parcel Distribution Austria GmbH
- **SCM** – DI Peter Umundum, Österreichische Post AG
- **Green Logistics** – Matthias Hofmann, Österreichische Post AG
- **Zoll** – Klaus Hrazdira, Augustin Quehenberger Group GmbH
- **Gefahrgut** – Mag. Rebekka Durst, Kühne + Nagel GmbH
- **Recht & Versicherung** – Hon. Prof. Mag. Dr. Peter Csoklich, DSC Doralt Seist Csoklich Rechtsanwälte GmbH, ZV-Vertrauensanwalt

Landesgruppen

- **Wien, NÖ, Bgld.** – Dipl.-Bw. Jürgen Bauer, MBA, Gebrüder Weiss GmbH
- **Oberösterreich** – Klaus Bannwarth, MBA, Gebrüder Weiss GmbH
- **Steiermark** – Alois Reif, Österreichische Post AG
- **Kärnten** – Philipp Traußnig, MA, MBA, TRAUSNIG Transport GmbH
- **Salzburg** – Dr. Ralf Affenzeller, Spedition Contop GmbH
- **Tirol** – Mag. Rebekka Durst, Kühne + Nagel GmbH
- **Vorarlberg** – Willibald Nigsch, Gebrüder Weiss GmbH
- Der **Vereinssitz** befindet sich in Wien. Geschäftsführer: Mag. Oliver Wagner



eSchenker

**Steuerung und Optimierung Ihrer
Lieferkette aus einer Hand.**

Jetzt registrieren:
eschenker.dbschenker.com





Keine Sorge um die **VERSORGUNG**

Auch im Lockdown alles im Griff: Die Logistikbranche hat gezeigt, dass sie mit viel Einsatz und Flexibilität auch unter extremen Bedingungen Versorgung und Wirtschaftskreislauf aufrecht erhalten kann. Das große Learning aus der Krise: Um ihre Aufgabe zu erfüllen, braucht die Branche entsprechende Rahmenbedingungen.

80 Kilometer Stau am Brenner und zwei Tage Wartezeit für die Lkw-Fahrer. Geschlossene Grenzen zu vielen Nachbarländern. „Aussteigen verboten“ für Fahrer an vielen Zielorten. Mit fast 290 Millionen transportierten Paketen ein neuer Österreich-Rekord. Und das alles mit Maske und unter strengsten Hygienevorschriften – das Pandemie-Jahr 2020 war auch für die Logistikbranche eine echte Herausforderung. Diese hat sie, unter schwierigsten Bedingungen, bravurös gemeistert. Dennoch ist zu hoffen, dass sich eine solche Ausnahmesituation trotz steigender Infektionszahlen und möglicher neuer Corona-Varianten in den nächsten Monaten nicht wiederholen wird.

Erfolgsrezept Flexibilität

Aber was sind die wesentlichen Erkenntnisse aus der Coronakrise, was die Learnings? Spürbar für alle Menschen war, dass trotz Lockdown die Versorgung mit Lebensmitteln und anderen wichtigen Produkten zu keiner Zeit gefährdet war. Mit Flexibilität, Pragmatismus, Improvisationsspirit und

unglaublichem Einsatz konnten die Logistiker die Versorgung zu jedem Zeitpunkt aufrechterhalten – sogar bei dem zeitweise besonders begehrten WC-Papier. Das wurde auch von den Österreicherinnen und Österreichern so wahrgenommen, wodurch die Bedeutung von Transport und Logistik stärker in das Bewusstsein der Bevölkerung gerückt ist – endlich, wie man hinzufügen könnte. Denn zu den Helden der Krise zählen nicht nur Pfleger, Ärzte und Supermarktkassierer, sondern auch die Mitarbeiter von Paketdiensten, Lageristen, Disponenten, Fuhrparkverantwortliche und alle anderen in der Logistik Beschäftigten. „Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben teilweise wirklich Übermenschliches geleistet“, bestätigt auch Alexander Friesz, Präsident des Zentralverbandes Spedition & Logistik.

„Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Logistik haben bei der Versorgung der Bevölkerung und Wirtschaft mit allen notwendigen Gütern einen enormen Beitrag geleistet“, lobt auch Infrastrukturministerin Leonore Gewessler, „der hohe Stellen-



wert der Branche ist deutlicher als je zuvor“ (siehe auch Interview Seite 20–22).

Dass sich niemand um die Versorgung echte Sorgen machen musste, lag auch daran, dass viele Spediteure und Logistiker schon seit Längerem strategisch in die Digitalisierung ihrer Prozesse und Abläufe investiert haben. Dadurch konnten die Betriebe schnell und flexibel auf den Lockdown reagieren und ihre Dienstleistung weiter aufrecht erhalten. Klar ist aber auch: In die Verbesserung der Prozesse, in die Automatisierung und die intensivere Nutzung von Daten muss weiter investiert werden. Denn die Digitalisierung verbessert nicht nur die Abläufe in den einzelnen Unternehmen, sondern macht in Summe auch den Wirtschaftsstandort Österreich widerstandsfähiger, Stichwort Resilienz. Die Pandemie und die damit verbundenen Lockdowns haben das deutlich vor Augen geführt.

Gute Kontakte zahlen sich aus

Was die Krise auch deutlich gemacht hat: Tragfähige Kontakte sind in schwierigen Zeiten Gold wert. So konnte der Zentralverband Spedition & Logistik in enger Abstimmung mit den Entscheidern in Ministerien und Bundesländern mitwirken, dass Transporte auch an geschlossenen Grenzen abgefertigt wurden. „Zum Teil wurden eigene Fahrspuren für Lkw eingerichtet und das Wochenend-Fahrverbot zeitweise ausgesetzt“, sagt Oliver Wagner, Geschäftsführer des Zentralverbandes. Kein zufälliger Erfolg, sondern das Ergebnis jahrelanger konsequenter Arbeit des Zentralverbandes als unabhängige und verkehrsmittelneutrale Interessenvertretung.

Deutlich geworden ist im vergangenen Jahr ein Problem, das die Branche schon seit Längerem beschäftigt: Mangel an Logistikflächen. Vor allem in

Ballungsräumen wie Wien und dem Zentralraum Oberösterreich war das spürbar. Weil Geschäfte geschlossen waren, mussten Waren zwischengelagert werden, gleichzeitig explodierte das Paketvolumen durch den boomenden Onlinehandel, was die Lagerkapazitäten an die Grenzen brachte.

Druck bei Flächen

Es ist daher eine ganz klare Forderung des Zentralverbandes, dass sich die systemrelevante Bedeutung der Logistik auch in den Flächenwidmungsplänen widerspiegeln muss. Anders ausgedrückt: Wer Versorgungssicherheit will, muss dafür auch entsprechende Rahmenbedingungen schaffen. „Durch eine stärkere Dezentralisierung der Logistik durch zusätzliche Lagerflächen kann auch eine erhebliche CO₂-Reduktion erzielt werden, da die Transportwege kürzer werden“, betont Alexander Friesz.

Die ganz große Frage, die die geschlossenen Grenzen und die unterbrochenen Lieferketten aufgeworfen haben, ist aber eine industriepolitische: Wie kann mehr Produktion wieder nach Europa zurückgeholt werden? Und vor allem: In welchen Branchen ist das sinnvoll? Gefordert sind hier natürlich auch die Unternehmen und deren Just-in-Time-Kultur, die sich in der Krise als extrem verletzlich erweisen haben. „Hier wird es sicher teilweise ein Umdenken geben müssen“, ist ZV-Präsident Friesz überzeugt.

Doch ob weitere Digitalisierung und wieder mehr Industrieproduktion in Europa – am Ende geht es auch in der Logistik um Menschen und deren Einsatz. „Es war daher absolut richtig, während der Corona-Pandemie der Sicherheit unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter durch eine Vielzahl von Schutzmaßnahmen oberste Priorität einzuräumen“, so Alexander Friesz. ■

Bitte mehr Sachlichkeit und weniger Populismus

ALEXANDER FRIESZ, Präsident des Zentralverbandes Spedition & Logistik, über die Fehler des Mobilitäts-Masterplans, den Hoffnungsträger Wasserstoff und warum ohne die Straße nichts geht. Auch nicht beim Klimaschutz.

Wie bewerten Sie den Anfang Juli vom Infrastruktur- und Umweltministerium vorgelegten Mobilitäts-Masterplan?

Alexander Friesz: Ich hätte mir gewünscht, dass man die Branche von Beginn an stärker mit einbezieht. Wir haben schon vor Monaten konkrete Vorschläge auf den Tisch gelegt, wie man schnell und wirkungsvoll die CO₂-Emissionen reduzieren kann. Ein Stakeholderprozess für den Güterverkehr soll aber jetzt erst im zweiten Schritt kommen. Der im Sommer vorgestellte Masterplan enthält viel Wunschdenken, aber noch keinen konkreten Fahrplan, wie das Ziel erreicht werden kann. Die EU hat nicht zufällig das Jahr 2050 für das Erreichen von Null-Emissionen genannt, das sollte mit großer Anstrengung ganz Europas machbar sein. Das österreichische Ziel, Nullemissionen bereits 2040 zu erreichen, ist hingegen aus heutiger Sicht unrealistisch. Das ist keine Behauptung, das belegen wissenschaftliche Studien zum Thema.

Warum ist das unrealistisch?

Die Reduktion der CO₂-Emissionen basiert im Masterplan vor allem auf der Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene. Das Problem ist, dass die Schiene nicht die Kapazitäten dafür hat. Warentransport und Güterverkehr werden in den kommenden Jahren weiter zunehmen. Wer glaubt, dass mit der Bahn bewältigen zu können, negiert die wissenschaftlichen Fakten.

Was ist aus Ihrer Sicht die Alternative?

Selbst wenn in den kommenden beiden Dekaden mehr Güter über die Schiene transportiert

werden, was wenig realistisch ist, bleibt die Straße der wichtigste Verkehrsträger – und bietet damit auch den größten Hebel für eine wirksame CO₂-Reduktion. Das kann man ignorieren oder sagen: Okay, schauen wir uns das vorurteilsfrei an und überlegen gemeinsam, was es für Möglichkeiten gibt. Und es gibt viele Möglichkeiten, die Straße grüner zu machen: alternative Antriebstechnologien, verbesserte Aerodynamik, flexiblere Längenmaße und Gewichtsbeschränkungen, Leichtbau, weniger Umwege aufgrund von Fahrverboten, um nur einige zu nennen. Aber vieles ist gesetzlich noch nicht möglich.

Ist E-Mobilität die Lösung?

Die heimische Politik hat sich leider sehr einseitig auf E-Mobilität festgelegt. Das ist im urbanen Bereich sinnvoll. Für den Schwer- und Langstreckenverkehr ist E-Mobilität aber derzeit keine gute Lösung. Hier muss man technologieoffen bleiben, um maximale Einsparungen zu erzielen. Vielversprechender erscheinen hier die Wasserstofftechnologien. Jetzt heißt es von der Umweltministerin aber, Wasserstoff ist nur in Ordnung, wenn er grün, also durch erneuerbare Energie, erzeugt wird. Das ist als finales Ziel wünschenswert, aber zum jetzigen Zeitpunkt noch in zu geringem Maße vorhanden.

Was ist Ihrer Meinung nach jetzt notwendig?

Es braucht mehr „Realitätssinn“ und die Bereitschaft, zu Beginn den Fokus auf die notwendige Menge von Wasserstoff zu richten und einen Fahrplan zu CO₂-neutralem, grünem Wasserstoff zu definieren. Technologien wie Flüssiggasantriebe (LNG) sollten ebenfalls stärker eingesetzt werden, da diese

”

Das Klimaziel kann nur mit uns gemeinsam erreicht werden.

technologisch ausgereift und schon heute großflächig einsetzbar sind. Das CO₂-Einsparungspotenzial liegt bei mehr als 20 Prozent gegenüber dem Diesel-Lkw. Sehr vielversprechend sind sogenannte E-Fuels, also synthetisch erzeugte, CO₂-neutrale Kraftstoffe, da diese bei den bestehenden Verbrennungsmotoren der Lkw genutzt werden können und bei ihrer Produktion vorhandenes CO₂ binden. Auch in der Luftfahrt und der Hochseeschifffahrt haben E-Fuels großes Potenzial. Die Politik sollte mit entsprechenden Gesetzen, Infrastrukturmaßnahmen und Förderungen sofort losstarten, um so bereits in den kommenden Jahren große Mengen CO₂ einzusparen. Nur ein intelligenter Mix aus Technologien, maßgeschneiderten Konzepten und finanziellen Förderungen wird zielführend sein.

Was tut die Logistikbranche selber, um grüner zu werden?

Logistik-Unternehmen sind in ihrer DNA auf Optimierung und damit Ressourcenschonung getrimmt. Die Kurier- und Expressdienste haben schon eine eindrucksvolle Flotte von E-Fahrzeugen im Einsatz. Viele Unternehmen nutzen Photovoltaik und Windkraft zur Energieerzeugung. Und die Branche steht auch beim Thema Wasserstoff bzw. LNG als Übergangstechnologie bereit. Mit entsprechenden Förderungen und einer größeren Planungssicherheit wäre in diesem Bereich sehr, sehr viel möglich. Immerhin kostet ein Wasserstoff-Lkw noch rund sechs Mal so viel wie ein herkömmlicher Lkw. Gerade der Green Deal und das Recovery-Programm der EU wären ja der ideale Zeitpunkt für solche Investitionen. In Deutschland gibt es dazu bereits einen ganz konkreten Umsetzungsplan, der von Politik, Logistikwirtschaft und Wissenschaft erarbeitet wurde. Österreich muss, wenn wir die EU-Ziele erreichen wollen, dringend Fahrt aufnehmen und die Maßnahmen konkretisieren, anstatt ohne Umsetzungsplan noch ambitioniertere Ziele vorzugeben.

Wird es nicht auch durch Corona nachhaltige Veränderungen in der Wirtschaft geben?

Sicher, denn die Verletzlichkeit der Lieferketten ist ja mehr als deutlich geworden. Wir sehen, dass es in vielen Unternehmen Überlegungen gibt, Produktion und auch Lager wieder zurück nach Europa zu holen, um ihre Resilienz zu erhöhen. Es bewegt sich in Richtung „Glokalisierung“. Produktionen und damit einhergehend auch die Logistik werden wieder „dezentraler“ organisiert werden und nach Europa zurückkehren. Und das ist ja auch



sinnvoll. Denn mit Einzelteilen für Maschinen oder Fahrzeuge durch Europa zu fahren, weil es eben nur ein europäisches Zentrallager gibt, ist nicht der Weisheit letzter Schluss.

Vor welchen Herausforderungen steht die Logistik-Branche?

Was die Unternehmen betrifft, ist Cybersicherheit ein großes Thema. Die Logistiker und Spediteure sind bei der Digitalisierung vorne mit dabei, das hat sich auch während der Lockdowns gezeigt. Allerdings macht die Digitalisierung auch verwundbar. Beim Klimaschutz müssen wir als wichtige Stakeholder und Schlüsselbranche in Entscheidungsprozesse einbezogen werden. Generell wünschen wir uns weniger „Öko-Populismus“ und mehr Sachlichkeit in der Diskussion. Es müssen mehr Dinge zugelassen und ausprobiert werden, sonst werden wir die Klimaneutralität nicht erreichen. Technologieoffenheit ist da ein Stichwort. ■

Zur Person

Alexander Friesz, 65, steht seit drei Jahren als Präsident an der Spitze des Zentralverbandes Spedition & Logistik. Er engagiert sich seit über 25 Jahren für die Interessen der Branche, u. a. auch in verschiedenen Leitungsfunktionen der Wirtschaftskammer. Friesz ist Miteigentümer und Vorstandsmitglied des Logistikunternehmens Lagermax.



Wie der Gütertransport **GRÜNER WERDEN** kann

Klimaneutralität bis 2040: Das Ziel der Bundesregierung ist ambitioniert – es fehlen aber die Maßnahmen. Erreicht werden kann es im Verkehrsbereich nur durch die Optimierung aller Verkehrsträger, auch der Straße, durch Offenheit gegenüber verschiedenen Antriebstechnologien und durch eine enge Kooperation von Politik und Unternehmen – wie sie während der Corona-Lockdowns gut funktioniert hat.

Die Corona-Pandemie mit ihren Lockdowns und geschlossenen Grenzen: bisher gut überstanden. Die Versorgung der Bevölkerung mit allem Wichtigem: dank Kompetenz und Flexibilität jederzeit sichergestellt. Die Gesundheit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter war stets im Fokus und mit entsprechenden Konzepten gewährleistet. In den vergangenen Monaten hat die Logistikbranche bewiesen, was sie auch unter schwersten und noch nie da gewesenen Bedingungen leisten kann. Und gezeigt, welche zentrale Rolle sie nicht nur für den Versorgungssicherheit, sondern auch für den gesamten Wirtschaftskreislauf hat. Das Corona-Fazit: Herausforderung gemeistert.

Doch die nächste Herausforderung wartet schon. Nein, sie ist schon da: das Stoppen des Klimawandels. Und das wird keine kleine Herausforderung. Aber die Logistikbranche ist bereit, diese Herausforderung anzunehmen – und sie hat es schon getan. „Als unabhängige und verkehrsmittelneutrale Interessenvertretung der Speditions- und Logistikbranche, die auch zu ihrer gesellschaftlichen Verantwortung steht, unterstützen wir die Zielsetzung einer nachhaltigen Ökologisierung“, betont Alexander Friesz, Präsident des Zentralverbandes Spedition & Logistik, „der Transport auf der Straße muss grüner werden.“ Nachsatz: „Aber er muss auch grüner werden dürfen.“

Branche einbeziehen

Worauf der Zentralverband besonders drängt, ist die Einbeziehung der Branche und die Nutzung ihres Know-hows. „Die Kernkompetenz der Logistikbranche ist es, Abläufe so zu gestalten, dass Waren so effizient wie möglich transportiert werden können“, erläutert Friesz, „dieses Wissen können und wollen wir auch nutzen, um die Umwelteffekte des Straßenverkehrs zu minimieren. Denn unbestritten brauchen wir eine Klimakehrtwende. Aber diese muss gut geplant sein.“ Unausgesprochener Nachsatz: was derzeit leider nicht der Fall ist.

Unrealistische Ziele

Aktuell überbietet sich die Politik mit der Ankündigung ambitionierter Klimaziele. Die EU strebt die Klimaneutralität bis 2050 an, Österreich bereits bis 2040. „Diese Zielvorgabe der Bundesregierung ist, realistisch betrachtet, nicht zu erreichen“, sagt Friesz, „die EU ist da realistischer.“

Vor allem: Es fehlt ein konkreter Fahrplan. Der Anfang Juli von Klimaschutz- und Infrastrukturministerin Leonore Gewessler vorgelegte Mobili-

täts-Masterplan 2030 erfüllt diese Funktion jedenfalls nicht. Viel Wunschdenken und ein zu enger Zeitrahmen, der zu wenig Spielraum für sinnvolle Maßnahmen und Alternativen lässt, so die Kritik. „Bedauerlich ist, dass man die Logistik- und Transportbranche nicht direkt in die Erarbeitung des Masterplans eingebunden hat“, kritisiert ZV-Präsident Alexander Friesz und nennt ein konkretes Beispiel für die Problematik dieses Vorgehens: „Ein Verbot für Diesel-Lkw unter 18 Tonnen 2030 und für alle Diesel-Lkw 2035 stellt eine Herkulesaufgabe dar, ohne dass jedoch adäquate Alternativen angeboten oder diskutiert wurden.“

Dabei hat die Branche längst auf Basis wissenschaftlicher Studien eine ganze Reihe von konkreten Lösungsschritten zur Reduktion der CO₂-Emissionen vorgeschlagen. „Wir halten unsere Hand seit Beginn der Legislaturperiode ausgestreckt“, betont Friesz, „jedoch hat man die Branchenvorschläge bisher nicht aufgenommen.“ Anders in Deutschland: Dort gibt es für die Dekarbonisierung des Straßengüterverkehrs eine konkrete Roadmap, die gemeinsam mit den Interessenverbänden erarbeitet wurde.

Streitpunkt Lkw

Was die Logistiker und die grüne Ministerin trennt, ist nicht das Ziel einer Senkung der CO₂-Emissionen. Das Problem ist der noch fehlende Fahrplan dorthin – und vor allem die Rolle der Lkw bei der Fahrt in die Zukunft. Gewessler will alles auf die Schiene verlagern. Gut gemeint, aber nicht umsetzbar, belegen Studien des Verkehrsexperten Prof. Sebastian Kummer, Vorstand des Instituts für Trans-



Fahrverbote: Sie verursachen jährlich pro Lkw 700 zusätzliche Kilometer – was sich für alle Transporte auf 85.000 Tonnen CO₂-Emissionen summiert.

Wie sich die CO₂-Emissionen schnell und wirksam reduzieren lassen:

- Steuerliche Förderung für die Anschaffung von E-Transportern
- Förderung der Anschaffung von LNG-Lkw (in Deutschland beträgt diese 12.000 Euro, in Italien sogar 18.000 Euro)
- Mautbefreiung klimafreundlicher Fahrzeuge
- Flexiblere Längenmaße könnten die Zahl der Lkw-Fahrten um rund zehn Prozent verringern – mit entsprechenden CO₂-Einsparungen
- Modernisierung von Gewichts- und Aerodynamikvorschriften zur Optimierung von Luftwiderstand und Auslastung
- Intelligente Organisation von Fahrverboten, um unnötige Mehrkilometer zu vermeiden



Sofort bereit: Der Einsatz von Wasserstoff als Antriebstechnologie würde innerhalb kürzester Zeit erhebliche Mengen an CO₂ einsparen.

portwirtschaft an der WU Wien. Denn selbst wenn immer mehr Güter auf die Bahn verlagert werden, wird der Güterverkehr über die Straße zunehmen. Grund: Experten erwarten, dass der gesamte Güterverkehr in Österreich in den kommenden 20 Jahren um rund 45 Prozent zunehmen wird – so viel kann die Bahn niemals schlucken (siehe dazu auch Artikel S. 16). Das bedeutet in der Praxis: Die Straße bietet den stärksten Hebel, um den Klimaschutz-

Zielen näher zu kommen. Auf Basis der Kummer-Studie hat der Zentralverband Spedition & Logistik eine ganze Reihe von konkreten, umsetzbaren Maßnahmen vorgeschlagen, um den Güterverkehr über die Straße umweltfreundlicher zu gestalten. Die größten Potenziale bieten sofort verfügbare, klimafreundliche Technologien wie Flüssiggas-betriebene Fahrzeuge. Auch flexiblere Längenmaße und Gewichte sowie eine verbesserte Aerodynamik der Fahrzeuge würden sofort signifikante CO₂-Einsparungen bringen – wenn sie denn gesetzlich erlaubt wären. Doch die Straße ist aus grüner Perspektive absolut pfui, weshalb alle konkreten Vorschläge der Branche, den Güterverkehr über die Straße effizienter und umweltverträglicher zu gestalten, bisher ins Leere gelaufen sind.

Anreize statt Verbote

Die Mautbefreiung klimafreundlicher Fahrzeuge, steuerliche Anreize und Förderungen für die Anschaffung alternativ angetriebener Lkw, eine realitätsnahe Anpassung von Fahrverboten, um unnötige Umwege zu vermeiden – alles das könnte schnell umgesetzt werden, mit großen Auswirkungen auf das Klima.

Als ziemlicher Stolperstein auf dem Weg zum Klimaziel erweist sich auch der starke Fokus auf E-Mobilität. Die ist zwar für die innerstädtischen Zustelldienste sinnvoll, für den Fernverkehr aber keine Lösung – die notwendigen Batterien wären viel zu schwer. Die Branche setzt daher auf Wasserstoff.



Wirkungsvolle Maßnahmen: Prof. Sebastian Kummer und das ZV-Präsidium mit Peter Umundum, Alexander Friesz und Wolfram Senger-Weiss (von links) bei der Präsentation der Vorschläge zur Ökologisierung des Straßengüterverkehrs.

Lkw-Hersteller wie Daimler, Iveco und Volvo wollen im Rahmen einer Allianz in Deutschland bis 2030 rund 100.000 Wasserstoff-betriebene Lkw auf die Straße bringen.

Doch die Erzeugung von Wasserstoff benötigt viel Energie, weshalb es bei Umweltministerin Gewessler Vorbehalte gibt. Im Interview mit dem Branchenreport sieht sie Wasserstoff immerhin als mögliche Alternative – wenn dieser Wasserstoff aus grüner Energie stammt. Doch das wird so schnell nicht umsetzbar sein, weshalb die Logistikbranche auf Zwischenlösungen wie etwa LNG-betriebene Fahrzeuge drängt. Auch E-Fuels, synthetisch und CO₂-neutral hergestellte Kraftstoffe, sind eine sinnvolle Alternative. Sie sind für Verbrennungsmotoren geeignet – wodurch eine rasche Umstellung ganzer Flotten möglich wäre (siehe Factbox). „Wir dürfen uns nicht zurücklehnen und warten, bis ausschließlich grüner Wasserstoff vorhanden ist“, fordert auch Wolfram Senger-Weiss, Vizepräsident des Zentralverbandes, „es gilt, jetzt zu handeln und in den kommenden Jahren den Boden für diese Technologien aufzubereiten.“

Express zur E-Mobilität

Was möglich ist, haben die Kurier- und Expressdienste bereits mit dem verstärkten Einsatz von batteriegetriebenen Fahrzeugen im städtischen Bereich gezeigt. Mittels E-Mobilität kann hier bis 2030 rund eine Million Tonnen CO₂ eingespart werden, 2050 sogar über 3,3 Millionen Tonnen. „Die Paketdienstleister beweisen, wie rasant sich eine Branche auf neue Herausforderungen einstellen und diese meistern kann, wenn Technologie und Rahmenbedingungen stimmen“, sagt Peter Umundum, Vizepräsident des Zentralverbandes Spedition & Logistik. Allerdings gibt es noch Hindernisse wie zu lange Ladezeiten, klimaschädlicher Strommix und schwankende Netzstabilität. Um die Einsparungsmöglichkeiten wirklich zu nützen, so Umundum, müssten Kaufanreize wie Steuererleichterungen gesetzt oder spezielle Halte- und Ladezonen für E-Fahrzeuge eingeführt werden.

Und was bedeutet das jetzt alles? „Die angestrebte Wende wird nur mit intelligenten Systemlösungen, einem Mix von Antriebsformen, Förderungen und Investitionen sowie einem Überdenken der gesetzlichen Rahmenbedingungen gelingen“, lautet das Fazit von ZV-Präsident Alexander Friesz, „die Optimierung aller Verkehrsträger wird über den Erfolg entscheiden. Alles andere ist Wunschdenken.“



E-Mobilität: Viele Kurier- und Expressdienste fahren im innerstädtischen Bereich bereits elektrisch. Bis 2030 spart das rund eine Million Tonnen CO₂-Äquivalent.

Alternative Antriebe und Energieträger

Wasserstoff: Bis 2050 könnte Wasserstoff zum wichtigsten Energieträger auf der Langstrecke werden. Bei großflächiger F&E-Förderung in den Bereichen Wasserstoffherzeugung, Brennstoffzellen und Fahrzeuge wäre 2050 laut Studien ein Einsparungspotenzial von 3,3 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalent vorhanden.

Batterieelektrik: Die verfügbare Technologie findet bereits breiten Einsatz im KEP Bereich und kann bis 2030 ein Einsparungspotenzial von rund einer Million Tonnen CO₂-Äquivalent pro Jahr erzielen. Im Jahr 2050 über 3,3 Millionen Tonnen. Defizite: von zu langen Batterieladezeiten über die Umweltbelastung bei der Erzeugung und den oft noch klimaschädlichen Strommix bis hin zur schwankenden Netzstabilität und Verfügbarkeit von Solar- und Windenergie. Elektromobilität ist aus heutiger Sicht keine geeignete Lösung für den Schwer- und Langstreckenverkehr.

LNG (Liquified Natural Gas): Motoren und Lkw sind technologisch ausgereift und schon heute großflächig einsetzbar. Das CO₂-Einsparungspotenzial liegt bei mehr als 20 Prozent gegenüber dem Diesel-Lkw. Die jährlichen Einsparungen allein durch LNG werden sowohl für 2030 als auch 2050 mit 750.000 Tonnen CO₂-Äquivalent beziffert.

E-Fuels: Sehr großes, kurzfristiges CO₂-Einsparungspotenzial haben sogenannte E-Fuels – synthetisch erzeugte, CO₂-neutrale Kraftstoffe –, da diese bei den bestehenden Verbrennungsmotoren genutzt werden können. Experten sehen neben der Straße (Individual- und Güterverkehr) auch sehr große Potenziale zur CO₂-Reduktion durch E-Fuels in der Luftfahrt und der Hochseeschifffahrt.

Straße bleibt wichtigster VERKEHRSTRÄGER

Allen Bemühungen zum Trotz: Die Kapazitäten auf der Schiene sind begrenzt, der Güterverkehr über die Straße wird weiter zunehmen. Mit Wasserstoff und E-Fuels wären rasch CO₂-Einsparungen möglich. Das belegen Studien.



Univ.-Prof. Sebastian Kummer
Vorstand Institut für Transportwirtschaft,
Wirtschaftsuniversität Wien

Für den Verkehrsexperten ist es eindeutig: „Der Güterverkehr in und durch Österreich wird bis 2040 um rund 45 Prozent steigen, und das ist noch eine konservative Schätzung“, sagt Univ.-Prof. Sebastian Kummer, „dieses Wachstum kann die Schiene niemals auffangen.“ Kummer ist Vorstand des Instituts für Transportwirtschaft an der Wirtschaftsuniversität Wien und hat für den Zentralverband Spedition & Logistik das Verlagerungspotenzial des Güterverkehrs auf die Schiene untersucht. Sein Befund: „Trotz aller Bemühungen, den Anteil der Schiene am Gütertransport zu steigern, wird die Straße auf absehbare Zeit der wichtigste Verkehrsträger bleiben.“

Prof. Kummer und sein Team haben dafür verschiedene Szenarien durchgespielt. Aber selbst im optimistischsten Szenario legt der Straßentransport um ein Fünftel zu. Das große Problem: Die Schienenkapazität ist begrenzt und lässt auch nicht so

schnell erweitern. Eine zusätzliche Trasse nur für den Güterverkehr zwischen Wien und Salzburg, wo es besonders eng ist, wäre bei der jetzigen Dauer von Planungs- und Genehmigungsverfahren ein Jahrhundert-Projekt – wenn es denn so schnell ginge. Zum Vergleich: Um die 128 Kilometer lange 380-kV-Stromleitung durch das Bundesland Salzburg wird seit mehr als 20 Jahren gestritten und geklagt.

Die Bahn ist dabei zum Teil Opfer ihres eigenen Erfolges. Denn um mehr Menschen zum Umsteigen vom eigenen Auto auf die Bahn zu bewegen, wurde das Angebot laufend verbessert. Doch je mehr Personenzüge fahren, desto weniger stehen die Schienen für Güterzüge zur Verfügung. „Schon jetzt sind in Ballungsräumen wie Wien oder Graz zu Stoßzeiten keine Trassen mehr verfügbar“, bestätigt Prof. Kummer. Das 1-2-3-Ticket dürfte diese Entwicklung noch verschärfen.



Ohne ihn geht nichts: Auch in Zukunft wird der Lkw die Hauptrolle beim Güterverkehr spielen. Aber es gibt viele Möglichkeiten, den Straßentransport ökologischer zu gestalten.

Die Kernaussagen der Studien

- Der Güterverkehr wird weiter zunehmen. Die Schiene kann dieses Wachstum nicht auffangen.
- Die Straße wird auch weiterhin der wichtigste Verkehrsträger für den Güterverkehr sein.
- Die Straße bietet daher den größten Hebel für CO₂-Einsparungen.
- Durch Wasserstoff und E-Fuels könnten sofort erhebliche CO₂-Einsparungen erzielt werden.
- Um das Ziel von null Emissionen zu erreichen, ist ein Mix von verschiedenen Antriebstechnologien notwendig, von Batterien über Wasserstoff bis zu E-Fuels.



WIR FÜR SIE



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

SYSTEM • SEAFREIGHT • CARGO • PHARMA • THERMO • WAREHOUSE

www.traussnig.eu



TRAUSSNIG
TRANSPORT & LOGISTICS



Engpaß: Weil die Schienen-Kapazität begrenzt ist, wird die Bahn das wachsende Aufkommen des Güterverkehrs nicht auffangen können.

Wie sich der Güterverkehr bis zum Jahr 2040 entwickelt

Prof. Sebastian Kummer und sein Team haben für die Analyse drei Szenarien durchgespielt. Ausgangspunkt der Berechnungen ist der jetzige Modal-Split von 28 Prozent Schiene und 70 Prozent Straße.

Szenario 1:

Die jetzige Modal-Split bleibt unverändert

Ergebnis: Aufgrund des prognostizierten Wachstums des Gütertransportes wird die bisherige Transport-Höchstmenge der Bahn von 21,7 Milliarden Tonnenkilometern (tkm) bereits 2025, also in vier Jahren, überschritten. Muss das zusätzliche Frachtvolumen dann mangels Schienen-Kapazität auf die Straße verlagert werden, bedeutet das eine Zunahme des Straßengüterverkehrs um rund 46 Prozent.

Szenario 2:

Die Schiene wächst um jährlich 2,2 Prozent

Ergebnis: Auch bei diesem Szenario nimmt der Straßentransport überproportional zu, weil die bisherige Transport-Höchstmenge der Schiene um 40 Prozent übertroffen wird.

Szenario 3:

Die Schiene erreicht den geplanten Modal-Split von 40 Prozent

Ergebnis: Selbst in diesem überaus optimistischen Szenario steigt der Straßengüterverkehr um 21 Prozent gegenüber 2019. Und die Bahn müsste, um dieses Ziel zu erreichen, ihre Transportkapazität mehr als verdoppeln.

Der Transport-Experte will seine Studie nicht als Plädoyer gegen die Bahn verstanden wissen. Aber man müsse die Dinge realistisch sehen. Und das bedeutet: „Die Straße wird weiter wachsen und bleibt auch 2040 der dominierende Verkehrsträger im Gütertransport in Österreich“, so Kummer.

In einer weiteren Studie haben Kummer und sein Team daher untersucht, mit welchen Maßnahmen und bis wann realistisch ein Null-Emissions-Ziel erreicht werden kann. Das Ergebnis: Selbst bei Nutzung der kumulierten Einsparungspotentiale von e-Mobilität bei kurzen Strecken, LNG, Wasserstoff, einer Steigerung der Ladekapazitäten sowie angepassten Fahrverboten und einer Erweiterung des Spielraums bei Leichtbau und Aerodynamik würde der Zielwert bis 2030 deutlich verfehlt.

Klima-Helfer Wasserstoff

Was die Studie auch zeigt: Bis 2050 könnte Wasserstoff zum wichtigsten Energieträger auf der Langstrecke werden. Bei großflächiger F&E-Förderung in den Bereichen Wasserstoffherzeugung, Brennstoffzellen und Fahrzeuge – wie sie in Deutschland und Italien bereits umgesetzt wird – wäre 2050 ein Einsparungspotenzial von 3,3 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalent möglich. Zur Erreichung dieses Ziels sollten Pilotprojekte für den Schwerverkehr gestartet und ein Strategieplan für die Bereitstellung von Tankstellen-Infrastruktur sowie die Distribution und Erzeugung von Grünem Wasserstoff entwickelt werden.

Ein weiterer, realistischer Schritt in Richtung Klimaneutralität ist der verstärkte Einsatz von eFuels, also synthetisch und CO₂-neutral hergestellten Kraftstoffen. Ihr großer Vorteil: Sie können bei Verbrennungsmotoren eingesetzt werden und so bestehende Flotten CO₂-frei machen. Zudem sind eFuels sowohl speicher- als auch transportfähig – und könnten so eine entscheidende Lösung sein, um die Klimaziele zu erreichen.

Technologie-Offenheit erforderlich

Fazit der wissenschaftlichen Studien: Österreichs Ziel von null Emissionen bis 2040 ist selbst bei dynamischer Veränderung der einzelnen Hebel außer Reichweite. Das Ziel der EU, bis 2050 die CO₂-Emissionen auf null zu drücken, „könnte vor allem durch einen Anstieg der Effekte von Wasserstoff und Batterieelektrik sowie einen Mix an schon heute verfügbaren Technologien erreicht sein“, so Prof. Sebastian Kummer. Die Basis dafür ist allerdings die Offenheit gegenüber verschiedenen, bereits vorhandenen Antriebs-Technologien.

LOGISTIKPROFI Für Ihr Business sind wir im Einsatz

Partnerin von:



AUSTRIAN
LOGISTICS



post.at/businesspaket



Effiziente BUSINESS- LÖSUNGEN der Post

Wer in Österreich Paketlogistik sagt, sagt Post. In unserem dichten österreichweiten Logistiknetz sorgen neben unserem großen Post-Team auch modernste Technologie und intelligente Prozesse dafür, dass Ihre Pakete rasch und zuverlässig ankommen. 2020 haben wir bereits 166 Millionen Pakete transportiert – und täglich werden es mehr. Unsere starke Infrastruktur macht uns zu Ihrer starken Versandpartnerin.



Wasserstoff: ja, aber nur aus grüner Energie

*Im Interview mit dem Branchenreport sagt Umwelt- und Infrastrukturministerin **LEONORE GEWESSLER**, wie das Klimaziel erreicht werden soll: mehr lokale Produktion, Forcieren des kombinierten Verkehrs und emissionsfreie Fahrzeuge. Diese dürfen auch mit Wasserstoff fahren – wenn der aus grüner Energie kommt.*

Frau Ministerin, Corona hat die Systemrelevanz der Logistik in den Fokus gerückt. Hat die Branche auch in der Politik einen höheren Stellenwert als noch vor der Pandemie?

Leonore Gewessler: Die Pandemie hat uns sehr deutlich die Verletzlichkeit, aber auch die Bedeutung von zunehmend internationalen Lieferketten vor Augen geführt. Gerade die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Logistik haben in der Versorgung der Bevölkerung und Wirtschaft mit allen notwendigen Gütern einen enormen Beitrag geleistet. Also, klare Antwort: Ja, der hohe Stellenwert der Branche ist deutlicher als je zuvor. Wir haben auch gesehen, dass wir zur Bewältigung solcher Krisen alle an einem Strang ziehen müssen. Für Österreich als Transitland für Transporte aus ganz Europa ist das von besonders großer Bedeutung. Es gilt auch, flexibler zu werden. Als es zum Beispiel zu Beginn der Pandemie aufgrund der kurzfristigen und uneinheitlichen Gesundheitskontrollen an den Grenzen zu großen Staus auf der Straße kam, war der Schienengütertransport durchgehend gewährleistet.

Die Bundesregierung hat die Klimaneutralität bis 2040 als Ziel formuliert. Allerdings gehen Experten von einem weiteren Anstieg des Güterverkehrs aus, auch auf der Straße und selbst

bei einer zunehmenden Verlagerung auf die Schiene. Was erfordert das für zusätzliche Maßnahmen?

Die Erreichung der Klimaneutralität bis 2040 ist in allen Bereichen eine große Herausforderung. Im Güterverkehr werden wir künftig verstärkt versuchen, lokal zu produzieren, um die Distanzen zu verkürzen. Sehr wichtig ist als zweiter Schritt die Verlagerung von Verkehren auf heute bereits umweltfreundlichere Verkehrsträger, zumindest auf dem Großteil der Strecken, Stichwort kombinierter Verkehr. Und da die ersten beiden Schritte nie sämtliche Transporte abdecken können, setzen wir auch im Güterverkehr auf emissionsfreie Fahrzeuge. Im Bereich der Antriebstechnologien ist dazu ein Umstieg auf emissionsfreie Antriebe, insbesondere Elektrofahrzeuge bzw. Wasserstoff-/Brennstoffzellenfahrzeuge erforderlich. Der für den Betrieb der Fahrzeuge benötigte Strom bzw. Wasserstoff soll dazu aus erneuerbaren Energien hergestellt werden. Mein Ressort fördert dazu bereits heute im Rahmen der E-Mobilitätsinitiative den Umstieg auf E-Nutzfahrzeuge inkl. Ladeinfrastruktur.

Da E-Mobilität im Güterfernverkehr aufgrund des hohen Gewichts der Batterien an seine Grenzen stößt, setzt die Transport- und Logis-

**„
Ja, der hohe Stellenwert der Logistikbranche ist durch die Pandemie deutlicher geworden als je zuvor.“**



”

Wir müssen darauf achten, dass die Pandemie negative Auswirkungen der Globalisierung nicht noch weiter beschleunigt.

tikbranche stark auf Wasserstoff und den Mix verschiedener Antriebsformen. Sehen Sie das auch als möglichen Weg?

Diese Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, bereits im Jahr 2040 klimaneutral zu sein. Das bedeutet, dass wir auch den Verkehrssektor bis zum Jahr 2040 schrittweise dekarbonisieren werden. Im Bereich der Fahrzeuge setzen wir daher auf emissionsfreie Antriebe mit Strom bzw. Wasserstoff aus erneuerbaren Energien. Hinsichtlich der CO₂-Emissionen und des erforderlichen Energieeinsatzes sehen wir batterieelektrische Fahrzeuge grundsätzlich vorne. Es wird aber eine Reihe von Anwendungen geben, für die auch der Einsatz von Wasserstoff in Brennstoffzellenfahrzeugen relevant sein wird, beispielsweise im Fernverkehr. Hier müssen wir auch in die Forschung und ganz besonders die europäische Zusammenarbeit investieren, damit uns das gelingt.

Ohne Modernisierung und Ökologisierung des Straßengüterverkehrs werden die Klimaziele kaum erreicht werden können. Können Sie sich flexiblere Längenmaße und Gewichte bei Lkw vorstellen, sodass mit weniger Fahrten mehr transportiert werden kann?

Die klimafreundlichste Transportlösung ist die Verlagerung von (Teil-)Strecken auf die Schiene oder das Schiff. Seit mehr als 20 Jahren gibt es daher die Regelung, dass im kombinierten Verkehr Lkw im Straßenvor- oder -nachlauf zum bzw. vom nächstgelegenen Terminal mit 44 t statt 40 t höchstzulässigem Gesamtgewicht fahren dürfen. Darüber hinaus haben wir in Österreich einen weiteren Anreiz für die Verlagerung geschaffen, in dem das Gewichtslimit für kranbare Sattelaufleger allgemein auf 41 t erhöht wurde. Für Fahrzeuge mit alternativen Kraftstoffen oder emissionsfreien Antrieben ist bereits jetzt EU-weit ein Mehrgewicht von 1 t bzw. 2 t möglich, um die Ökologisierung der Straßenflotte zu erleichtern.

Wäre es nicht sinnvoll, die Anschaffung umweltfreundlicherer Fahrzeuge viel stärker zu fördern, unabhängig von einer bestimmten Technologie, um in dieser Phase auch Brückentechnologien zu ermöglichen wie in Deutschland?

Pkw, aber auch Nutzfahrzeuge haben teilweise sehr lange Nutzungsdauer und sind entsprechend viele Jahre auf Österreichs Straßen im Einsatz. Um am Weg zum Klimaschutz schnell weiterzukommen, müssen wir uns daher schon heute auf



Mehr Gütertransport über die Schiene und verstärkte lokale Produktion sind wesentliche Pfeiler des Mobilitäts-Masterplans.

emissionsfreie Fahrzeuge fokussieren. Genau das tun wir mit den Förderungen meines Ressorts im Rahmen der E-Mobilitätsoffensive – übrigens in Zusammenarbeit mit der österreichischen Fahrzeugwirtschaft. Gefördert werden dabei nicht nur batterieelektrische Fahrzeuge, sondern auch Wasserstoff-/Brennstoffzellenfahrzeuge inkl. der erforderlichen Lade- bzw. Betankungsinfrastruktur. Voraussetzung ist, dass Strom bzw. Wasserstoff zu 100 Prozent aus erneuerbaren Energieträgern stammen.

Wer den globalen Warenverkehr reduzieren und Wertschöpfung zurückholen will, braucht mehr

Produktionsstandorte in Europa. Wer Transportwege verkürzen will, braucht mehr regionale Logistikflächen. Derartige Widmungen scheitern oft an den Kommunen. Kann die Branche mit politischer Unterstützung von Ihnen rechnen?

Wer Transporte verkürzen will, muss sich zuerst die Frage stellen, in welchen Sparten die Near-Shoring-Bestrebungen überhaupt von Erfolg gekrönt sein können. Dabei geht es darum, welche Branchen in Europa Zukunft haben, wo wir unser Potenzial auch nützen können. Gerade im Klimaschutz liegen hier große Chancen für uns. Die Formel, dass kürzere Transportwege mehr Logistikflächen erfordern, stimmt dabei insofern, als kürzere Transportwege wohl andere Logistikkonzepte und damit wohl auch andere Standorte erfordern. Insbesondere bei den Bundesländern beobachten wir aber zusehends mehr Bewusstsein, insbesondere was die Entwicklung neuer Standorte betrifft.

Was werden in Bezug auf die Logistikbranche ihre nächsten Schritte sein?

Wir befinden uns aktuell in einer großen Umbruchphase. Einerseits kämpfen wir immer noch mit der globalen Ausnahmesituation Pandemie, andererseits fordert uns die Klimakrise von Tag zu Tag mehr. Deshalb nehmen wir genau jetzt die entscheidenden Weichenstellungen vor. Der Mobilitätsmasterplan bietet eine hervorragende Leitplanke für die Unternehmen, sich auf die kommenden Herausforderungen einzustellen. Auch wenn im Zuge der Pandemie von einer Krise der Globalisierung gesprochen wird, müssen wir befürchten, dass große Konzerne die bestehenden Schwankungen und Unsicherheiten in den globalen Lieferketten besser verkraften können als Klein- und Mittelbetriebe, wie sie in Österreich dominieren. Insofern müssen wir darauf achten, dass die Pandemie negative Auswirkungen der Globalisierung nicht noch weiter beschleunigt, und stattdessen daran arbeiten, unsere Stärken, nämlich die KMU-Struktur der Unternehmen neben den vielen internationalen Champions, ihre Vielfalt und die starke lokale Verankerung zur Erreichung der Klimaneutralität zu nutzen. ■

„Für Fahrzeuge mit alternativen Kraftstoffen oder emissionsfreien Antrieben ist bereits jetzt EU-weit ein Mehrgewicht von einer bzw. zwei Tonnen möglich, um die Ökologisierung der Straßenflotte zu erleichtern.“

Sie machen Ihr Business. Wir unseres. Damit Versenden für Sie einfach ist.

Echt g'schickt
mit Hermes.

Maßgeschneiderte Versandlösungen

Von der einfachen Logistik-Einstiegslösung
bis zur Batchverarbeitung mittels Vollintegration

Fulfillment-Services

Versandabwicklung von Bestellvorgängen aus
Ihrem Webshop – inklusive Retourenmanagement

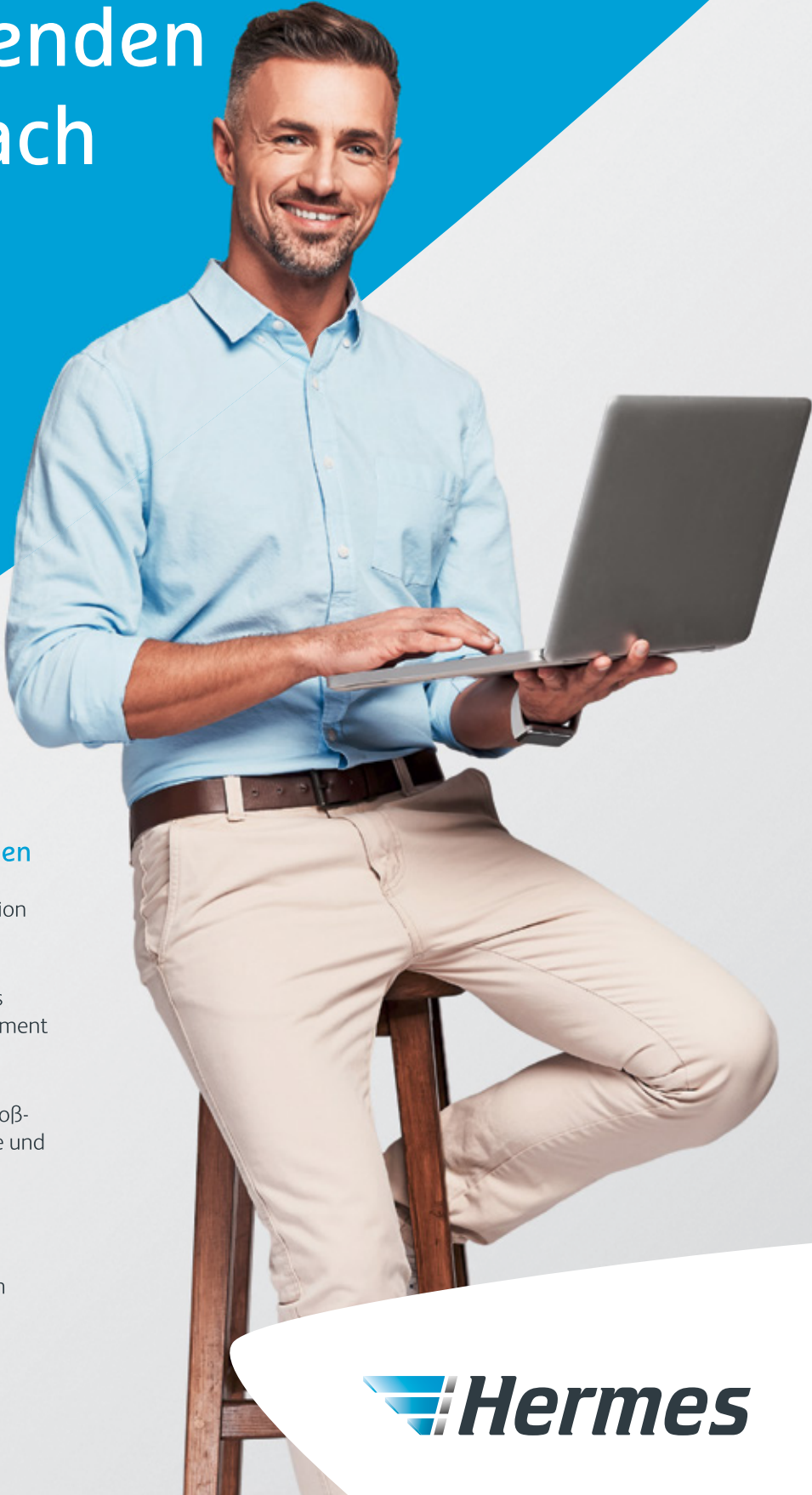
2-Mann-Handling

Fullservice für den Versand von Möbel und Groß-
geräten – von Terminalservices bis zur Montage und
Altgeräte-Entsorgung

Crossboarder Kompetenz

Versand und Retouren mit dem Hermes
EuroParcel innerhalb unserem internationalen
Netzwerk

www.myhermes.at





JUNGE SPEDITEURE denken Logistik anders

Frische Ideen gesucht: Beim Wettbewerb „Jungspediteur des Jahres“, der natürlich auch Spediteurinnen einbezieht, präsentieren junge Menschen innovative Vorschläge für die Branche. Mit ihrem Vorschlag, Papieraufkleber durch NFC-Tags zu ersetzen, holte Santa Virza den ersten Preis.

Seit zehn Jahren zeichnet der Zentralverband Spedition & Logistik engagierte junge Leute in den österreichischen Speditionsunternehmen mit dem „Jungspediteur“-Preis für besonders gute Ideen und Verbesserungsvorschläge aus. Die frischen Ideen des Nachwuchses sollen den Unternehmen zugutekommen, sollen helfen, ihre geschäftlichen Prozesse im Alltag zu optimieren. Die Preise verstehen sich als ausdrückliche Wertschätzung junger Menschen, die sich Gedanken über die Zukunft der Branche machen. Die jungen Menschen schauen dabei über den Zaun, überdenken angestammte Arbeitsvorgänge und machen interessante Vorschläge, was bei der täglichen Speditionsarbeit besser ablaufen könnte. Die Größe der Unternehmen, bei denen die Jungspediteurinnen und -spediteure arbeiten, sind bei diesem Wettbewerb der knackigen Ideen nicht ausschlaggebend.

Den jährlich zu „Jungspediteuren“ ausgezeichneten Kandidaten winkt ein attraktiver Preis im Wert von 3.000 Euro. Aus den Einsendungen beim Wettbewerb im Jahr 2020 wurden drei Preisträger ermittelt, dem Führungsgremium des Zentralverbandes Spedition & Logistik sowie den Experten Prof. Sebastian Kummer von der WU Wien und Prof. Oliver Schauer vom Logistikum Steyr präsentiert und mit Preis und Urkunden prämiert.

Wiener Spediteurin gewinnt mit NFC-Tag

Mit dem ersten Preis wurde 2020 Santa Virza vom Speditionsunternehmen Schenker in Wien für ihre Denkarbeit über den NFC-Tag als wiederverwendbare Alternative zum herkömmlichen Papieraufkleber ausgezeichnet. Jedes Paket benötigt eine Empfangsadresse, und diese wird heute noch in den meisten Fällen mit einem Papieraufkleber auf dem

Paket sichtbar gemacht. Die Herstellung von Papier ist nicht gerade nachhaltig, wenn man bedenkt, dass für die Herstellung von 500 Blättern DIN-A4-Papier 130 Liter Wasser und 7,5 Kilogramm Holz notwendig sind. Auch das Ausdrucken eines Retourlabels ist zeit- und kostenintensiv.

Virza schlägt daher vor, Paketaufkleber künftig durch eine kundenfreundlichere und zugleich nachhaltigere Lösung zu ersetzen. Und diese heißt kurz und bündig: NFC. Das Kürzel steht für „Near-field Communication“ und beschreibt einen vielfach verwendbaren Chip, der es in sich hat. NFC ermöglicht die Vernetzung von Geräten, Steuerung von unterschiedlichen Prozessen oder auch nur die einfache Datenübertragung. Virza ist überzeugt, dass NFC mit seiner Datenaustauschmöglichkeit zwischen zwei Geräten perfekt für den Einsatz in der Logistik geeignet ist. Im konkreten Fall als Alternative für den Papierzettel auf dem Paket. Auf dem NFC-Chip werden die Daten von Absender und Empfänger elektronisch gespeichert. Nach erfolgreicher Auslieferung des Pakets kann der Chip überschrieben und für die nächste Sendung verwendet werden.

Platz zwei für angewandtes Lean Management

Mit dem zweiten Jungspediteur-Preis ausgezeichnet wurde Benjamin Manhart, ebenfalls ein Schenker-Jungspediteur. Er machte sich Gedanken darüber, wie mit Lean Management Arbeitsprozesse in der Kontraktlogistik zum Vorteil der Kunden und der innerbetrieblichen Abläufe optimiert werden können. Anhand eines Beispiels aus der Praxis zeigt Manhart auf, wie mit einem professionell aufgesetzten Lean Management eine Arbeitskultur in den Kontraktlogistik-Zentren geschaffen wird, in denen



2. Platz: Das Projekt von Benjamin Manhardt überträgt Lean Management auf die Logistik



1. Platz: Digitaler Chip statt Papier-aufkleber: Mit dieser Idee konnte Santa Virza die Jury überzeugen



3. Platz: Dominik Komoli möchte mit Smartphone und Tablet die Paketshop-Betreuung erleichtern

alle Mitarbeiter einen sicheren Arbeitsplatz haben und mit Hilfe des Lean-Gedankens ihre Ideen zur Optimierung der Arbeitsprozesse einbringen können. Das ist kein langfristiges und finanzintensives Projekt, sondern lässt sich relativ schnell mit rasch erkennbaren Vorteilen umsetzen. Wichtig dabei: Die Mitarbeiter leben den Lean-Gedanken und haben das Gefühl, dass ihre Anregungen zur Optimierung der Kontraktlogistik-Prozesse gehört werden. Das ist motivierend und schlägt sich sichtbar auf die Qualität der Dienstleistung nieder, ist Manhardt überzeugt.

Paketshop-App erobert Platz drei

Mit dem dritten Preis ausgezeichnet wurde Dominik Komoli, Projektmanager bei Gebrüder Weiss

Paketdienst, für sein Digitalisierungsprojekt zur Paketshop-Betreuung. Das DPD-Paketshop-Netzwerk ist ein wichtiger Baustein in der B2C-Logistik. Eine interne Abteilung bei Gebrüder Weiss akquiriert, betreut und auditiert diese Paketshops, die häufig von Handelsunternehmen in Kooperation mit DPD bedient werden. Der Ansatz von Dominik Komoli: Er machte sich Gedanken darüber, wie Paketshop-Betreuer mit einem Smartphone oder einem Tablet ihren Job noch effizienter machen können. Entwickelt wurde eine neue App, die zum zentralen Werkzeug wird. Unter Verwendung von Lean-Prinzipien wurde mit minimalen Mitteln eine spürbare Entlastung in der täglichen Arbeit geschaffen, papierloses Arbeiten umgesetzt und der Informationsfluss optimiert. ■

Jetzt anmelden und dabei sein

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

2022

Ausgezeichnet werden von einer Fachjury die drei besten ökologischen und/oder ökonomischen Kunden- oder Branchenlösungen für die Logistik- und Speditionswirtschaft. Teilnahmeberechtigt sind alle weiblichen und männlichen Speditionsangestellten aus ganz Österreich mit Geburtsjahrgang 1991 oder jünger. Prämiert werden die besten drei Vorschläge. Junge Talente müssen ihre Vorschläge schriftlich auf maximal fünf bis sieben DIN-A4-Seiten präsentieren und per E-Mail beim Zentralverband Spedition & Logistik einreichen.
E-Mail: zv@spedition-logistik.at

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

www.spediteure-logistik.at/jungspediteur-wettbewerb



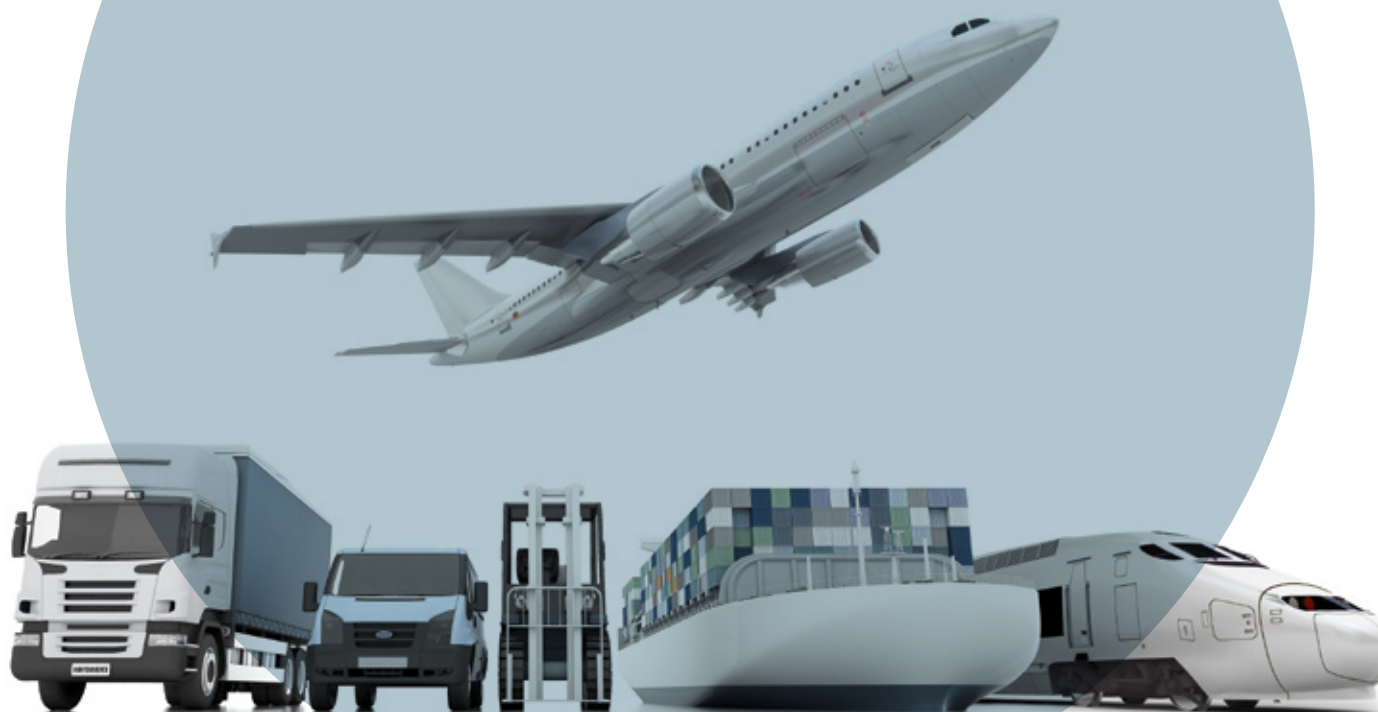
Das beste Paketservice für jedes Business.

Österreichs erfolgreichste Unternehmen setzen auf DPD.

Seit mehr als 30 Jahren.



Aktuelles aus den RESSORTS



Green Logistics	28
Landverkehre Europa	32
Luftfracht	38
Seefracht	42
KEP	46
Gefahrgut	50
Zoll	52
Recht	53
Recht und Versicherung	54
Supply Chain Management	56



Europa unterwegs zum großen **KLIMADEAL**



Europa soll bis 2050 klimaneutral sein. Wie dieses ambitionierte Ziel erreicht werden soll, ist im „Fit for 55“-Legislativpaket der EU-Kommission niedergeschrieben. Für die Logistikbranche ist das eine echte Herausforderung, die ohne passende Rahmenbedingungen kaum zu schaffen ist.



FOTOS: SHUTTERSTOCK

Es wird ernst mit dem Klimaschutz in Europa. Bis 2050 soll der alte Kontinent von schädlichen CO₂-Emissionen befreit sein und der erste Kontinent der Welt sein, der klimaneutral ist. Dieses ambitionierte Ziel hat sich die EU-Kommission vorgenommen und die dafür notwendigen Schritte im Gesetzespaket „Fit for 55“ Mitte Juli präsentiert. Dieses Paket enthält weitreichende Maßnahmen, die praktisch alle Bereiche der Wirtschaft tangieren und ebenso weitreichende Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort Europa und seine Bürger haben.

Jedes EU-Land soll im Rahmen von „Fit for 55“ seine Beiträge dazu leisten, damit Europa 2050 klimaneutral wird. Die Zahl 55 steht für das Vorhaben, bis zum Jahr 2030 die CO₂-Emissionen in den EU-Mitgliedstaaten um 55 Prozent zu reduzieren. Die klimapolitische Transformation in so kurzer Zeit erfolgreich umzusetzen, stellt gerade die Transport- und Logistikbranche vor eine historische Herausforderung. Dass klimapolitisch dringend gehandelt werden muss, steht außer Zweifel, doch die Frage ist, mit welchen Maßnahmen der Wandel zur Klimaneutralität vollzogen wird.

Ehrgeiziges Österreich

Österreich will sich in Sachen Klimaschutz als Vorreiter profilieren. Verkehrsministerin Leonore Gewessler hat zwei Tage nach der Präsentation von „Fit for 55“ den österreichischen Mobilitätsmasterplan 2030 vorgelegt, der zahlreiche Maßnahmen enthält, mit deren Umsetzung Österreich bis 2040 im Verkehrsbereich emissionsfrei sein will. Markante Eckpunkte in diesem Plan: Neu zugelassene leichte Nutzfahrzeuge bis 18 t bzw. Fahrzeuge bis 3,5 t sollen in Österreich schon ab 2030 emissionsfrei auf den Straßen unterwegs sein. Damit würde Österreich bereits fünf Jahre früher die EU-Vorgaben erfüllen. Ab 2035 sollen außerdem auch neu zugelassene schwere Nutzfahrzeuge über 18 t auf den Straßen emissionsfrei sein. Ministerin Gewessler will zudem die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene forcieren und den Modal-Split zugunsten der Schiene von 29 Prozent im Jahr 2019 auf 40 Prozent pushen.



CO₂-Einnahmen aus dem Güterverkehr müssten in Form von Förderprogrammen für ökologische Investitionen an den Verkehrssektor zurückfließen.“

Matthias Hofmann
Leiter ZV-Arbeitsgruppe Green Logistics



Zertifikate für den Verkehr

Transporte auf der Straße, in der Luft und auf dem Wasser sollen, so sieht es „Fit for 55“ vor, künftig in das CO₂-Emissionshandelssystem integriert werden. Schon ab 2026 wird für Straßenverkehr und Gebäude ein CO₂-Emissionszertifikat-Handelssystem eingeführt, die Einnahmen werden zur Unterstützung der Energiewende von einkommensschwachen Haushalten und KMU verwendet. Flüge innerhalb der EU sollen stufenweise bis 2026 weniger Zuteilungen von freien Emissionszertifikaten erhalten. Flüge mit Zielen außerhalb der EU werden dem CO₂-Kompensationssystem CORSIA unterworfen. Ab 2023 soll in einer dreijährigen Einführungsphase das Emissionshandelssystem für maritimen Verkehr realisiert werden. Der Fokus richtet sich dabei auf große Schiffe, die 90 Prozent der Emissionen verursachen.

Alternative Antriebe fördern

Die österreichische Transport- und Logistikwirtschaft steht den klimapolitischen Zielsetzungen der EU grundsätzlich positiv gegenüber. „Für den Umstieg auf emissionsfreie Antriebsarten muss es uns jetzt auch in Österreich rasch gelingen, eine konkrete Roadmap zu erarbeiten und dafür auch die notwendigen finanziellen, infrastrukturellen und logistischen Mittel bereitzustellen“, gibt Peter Umundum, Vizepräsident Zentralverband Spedition & Logistik, zu bedenken. Das von der EU-Kommission vorgestellte Gesetzespaket enthält schwerwiegende Vorgaben zur Ökologisierung des Verkehrssektors und der Logistik mit ebenso weitreichenden Folgen für den Wirtschaftsstandort Österreich. „Um eine zügige Ökologisierung des Straßengüterverkehrs sicherzustellen, müssen alternative Antriebstechnologien und eine leistungsfähige Tank- und Ladeinfrastruktur gefördert und aufgebaut werden“, so Umundum.

CO₂-Einnahmen als Förderung

Matthias Hofmann, Leiter der ZV-Arbeitsgruppe Green Logistics, spricht das heikle Thema CO₂-Bepreisung an: „Staatliche CO₂-Einnahmen aus dem Güterverkehr müssten von der EU und den Nationalstaaten in Form von Förderprogrammen zur Ökologisierung des Straßengüterverkehrs zurückfließen.“

Unter dieser Bedingung wäre dann die Bepreisung für die Logistikbranche nachvollziehbar und verständlich. Wenn nämlich die Gütermobilität beschränkt und verteuert wird, untergräbt das die

Akzeptanz und Wettbewerbsfähigkeit der Logistikwirtschaft, ohne die wirtschaftliches Agieren jeglicher Art gar nicht funktionieren würde. Hofmann plädiert dafür, dass Transportlösungen zur Minderung der CO₂-Emissionen nicht durch staatliche Eingriffe erzwungen werden dürfen. Die Entscheidung über die bestmöglichen ökologischen Alternativen muss den Unternehmen überlassen bleiben.

Straße bleibt Hauptverkehrsträger

Wie aktuelle Studien von Univ.-Prof. Sebastian Kummer und seinem Team von der Wirtschaftsuniversität Wien belegen, wird der Straßengüterverkehr in den kommenden Jahrzehnten den Großteil des weiterhin wachsenden Güterverkehrsaufkommens bewältigen. Selbst bei einem Anstieg des Schienengüterverkehrs von jährlich 2,2 Prozent kann laut den Studien der Verkehrsträger Bahn das Gesamtwachstum nicht auffangen.

Das Null-Emission-Ziel 2050 der EU könnte durch einen Anstieg der Effekte von Wasserstoff und Batterieelektrik sowie einen Mix an schon heute verfügbaren Technologien erreicht werden (siehe auch Artikel S. 16). Derzeit aber fehlen breit einsetzbare Alternativlösungen zum Diesel-Lkw. Im Lkw-Schwerverkehr und auf der Langstrecke sind batteriebetriebene Lkw derzeit ineffizient. Das ist Faktum, und daher sollten nach Überzeugung von Hofmann alternative Technologien wie Wasserstoff, synthetische Kraftstoffe und LNG sofort massiv ausgebaut und gefördert werden.

Engpaß Infrastruktur

Wichtig ist der EU der Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFID). Die Vorgabe der EU-Kommission, einheitliche Zielwerte für den Aufbau einer Tank- und Ladeinfrastruktur für alle Mitgliedsstaaten verbindlich vorzuschreiben, wird vor der Logistikwirtschaft grundsätzlich positiv bewertet. Für alternativ angetriebene Nutzfahrzeuge braucht es in ganz Europa eine standardisierte Lade- und Tank-Infrastruktur. Peter Umundum: „Wichtig ist daher, dass die Zielwerte in den Mitgliedsstaaten entlang der TEN-T-Korridore konsequent umgesetzt, regelmäßig unter Einbeziehung der Nutzer evaluiert und bei Bedarf angepasst werden.“ „Fit for 55“ als das weltweit ambitionierteste Klimaschutzpaket ist nicht in Stein gemeißelt. Ihm zustimmen müssen noch die einzelnen EU-Mitgliedsländer sowie das EU-Parlament. Die Verhandlungen werden wohl noch einige Jahre in Anspruch nehmen.



„Eine Ökologisierung im Straßengüterverkehr kann nur durch Förderung alternativer Antriebstechnologien erreicht werden.“

Peter Umundum
ZV-Vizepräsident

Full Service in GB, DE, AT
Import • Export • Transit • ICS • GVMS

Wir begleiten Sie auf dem Weg vom und ins Vereinigte Königreich. Unsere Spezialisten ermöglichen durch Knowhow, Erfahrung und den Einsatz von modernen IT-Verfahren eine rasche und professionelle Zollabwicklung.

Nähere Infos finden Sie unter: www.brexit.at

Zollabfertigung nach dem **BREXIT**

Wir beraten Sie gerne:

Tel. +43 7711 2777 - 885

brexit@verag.ag

■ Zollabfertigung (VC 4000)

■ Fiskalverzollung (VC 4200)

Kompetent, neutral und individuell!

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

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

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

Unser Service

■ **Zollabfertigung**

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

■ **MDM-Service**

■ **Europaweiter Maut-Service**

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

■ **Vertrieb von Tankkarten im EU-weitem Netz**

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

■ **MWSt-Rückerstattung im gesamten EU-Raum**

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

■ **Distribution, Vorholung, Lagerung**

■ **LKW-Parkplatz, Fahrerversorgung**

**quick
stop**

quickStop - „die schnelle Verzollung“

Ein darauf spezialisiertes Team nimmt Ihre Aufträge entgegen und beginnt mit der Abwicklung bereits vor Eintreffen des LKWs. Durch dieses System werden die Wartezeiten bei den Zollabfertigungen maßgeblich reduziert.

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

IMPORT, EXPORT, FISKAL, NCTS-VERSAND



Suben Nr. 100
A 4975 Suben

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

info@verag.ag
www.verag.ag

VERAG
SPEDITION AG

MAGAZIN

LANDVERKEHRE EUROPA



AUSBAU

EU stellt Weichen für TEN-Netz

Der EU-Rat hat Anfang Juni für den Ausbau der Transeuropäischen Netze grünes Licht gegeben. 26 Milliarden Euro sollen in deren Ausbau fließen. Damit stehen für die Jahre 2021 bis 2027 beinahe 34 Milliarden Euro zum Ausbau der Verkehrs-, Energie- und digitalen Netze bereit, wovon rund drei Viertel für den Verkehrsbereich reserviert sind. Mit diesem Geld, das von den Mitgliedstaaten noch aufgestockt werden kann, sollen nachhaltige, multimodale und sichere Transportmöglichkeiten mit allen Verkehrsträgern gefördert werden. Außerdem hat der Rat die Richtlinie zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes angenommen, mit der die Planung und die Durchführung grenzüberschreitender Projekte beschleunigt werden sollen.

FORSCHUNG

Verbrennungsmotor lebt noch lange

Prof. Helmut List, Chef der Grazer Technologieschmiede AVL List, sieht bei der Antriebstechnik den Verbrennungsmotor noch lange nicht am Ende. Die drei Säulen für die Mobilität der Zukunft sind seiner Prognose zufolge die Brennstoffzelle, die Elektromobilität mit Batterien und der Verbrennungsmotor. Gerade was Letzteren betrifft, läuft derzeit die Forschung und Entwicklung auf Hochtouren. Der gute alte Verbrennungsmotor soll in Zukunft emissionsarm daherkommen, davon ist man bei AVL List überzeugt. Bis 2030 werden weiterhin zu 70 Prozent die Verbrennungsmotoren den Ton angeben, die E-Mobilität wird die restlichen 30 Prozent abdecken. Der Verbrennungsmotor wird im Lkw-Fernverkehr wegen eines hohen Wirkungsgrades und großer Zuverlässigkeit, aber auch wegen seiner großen Reichweite noch über Jahre hinweg die dominierende Antriebstechnologie bleiben, sind sich Experten einig.



Motoren-Experte Helmut List sieht Zukunft auch für Verbrenner.

GÜTERTRANSPORT

Corona-Pandemie drückte auf Lkw-Verkehr

Im Corona-Jahr 2020 haben österreichische Unternehmen um beinahe sieben Prozent weniger Güter mit dem Lkw transportiert als im Jahr zuvor. Der Rückgang entsprach dem pandemiebedingten Einbruch der österreichischen Wirtschaftsleistung, die ebenfalls im gleichen Prozentbereich rückläufig war. Mit 27 Millionen beladenen Lkw-Fahrten wurde im Vorjahr eine Transportleistung von 26 Milliarden Tonnenkilometer erbracht, was ein Minus von beinahe zwei Prozent gegenüber 2019 bedeutet. Insgesamt wurden 375 Millionen Tonnen Güter mit dem Lkw transportiert, wovon 348 auf den nationalen Güterverkehr entfielen und davon wiederum 84 Prozent auf einer Wegstrecke von bis zu 80 Kilometern.



EU richtet **GÜTERMOBILITÄT** strategisch neu aus

2022 wird im europäischen Güterverkehr vieles neu. Was aus Sicht des Zentralverbandes wichtig wäre: eine Mautbefreiung für alle CO₂-freien Fahrzeuge.

Im kommenden Jahr tritt das EU-Mobilitätspaket I in Kraft – und es bringt jede Menge Neuerungen für den gewerblichen Güterverkehr in den Mitgliedstaaten. Es verändert die Rahmenbedingungen im EU-Straßengüterverkehr, weil es inhaltlich um ganz zentrale Themen geht wie beispielsweise die Neuregelung der Kabotage, die Heimkehrpflicht der Lkw-Fahrer oder Entsendung derselben, aber auch der Lenk- und Ruhezeiten. In der europäischen Speditionswirtschaft geht man davon aus, dass sich die neuen Regelungen kostenseitig niederschlagen werden und sich dadurch der Gütertransport auf Schiene und Straße verteuern wird. Entsprechende Studien dazu sagen das jedenfalls voraus.

Fahrer anmelden

Die Regelungen betreffen Spediteure, Versender, Auftragnehmer und Unterauftragnehmer. So müssen etwa Lkw-Fahrer bei Entsendung im grenzüberschreitenden Verkehr oder bei Kabotage-Fahrten dem Internal Market Information System (IMI) gemeldet werden und die EU-Mitgliedstaaten dafür sorgen, dass die Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen, die in internationalen Rechts- und Verwaltungsvorschriften oder in Tarifverträgen oder in Schiedssprüchen festgelegt sind, Transportunternehmen aus anderen EU-Staaten zur Verfügung gestellt werden. Bei der Kabotage ändert sich, dass Transportunternehmen innerhalb von vier Tagen nach Ende einer Kabotage-Beförderung in einem Mitgliedsstaat keine weitere Fahrt mehr mit demselben Fahrzeug im selben Mitgliedstaat durchführen dürfen.

In den Fahrzeugen müssen intelligente Fahrtenstreiber vorhanden sein, der Einsatz der Lkw-Fahrer



Zero-Emission-Fahrzeuge müssen von der Maut befreit werden.

Wolfgang Schneckenreither
ZV-Präsidiumsmitglied

er erfordert künftig deutlich mehr Planungsaufwand. Jeder Fahrer muss die Möglichkeit bekommen, innerhalb eines Zeitraums von vier aufeinander folgenden Wochen zu der im Mitgliedstaat der Niederlassung des Arbeitgebers gelegenen Betriebsstätte oder zu seinem Wohnsitz zurückzukehren, um dort mindestens eine wöchentliche Ruhezeit oder eine von mehr als 45 Stunden als Ausgleich für eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit zu verbringen.

Neue Grundlage für CO₂-Bewertung

Unter der portugiesischen EU-Ratspräsidentschaft wurde die Eurovignetten-Richtlinie auf den Weg gebracht, die vom Zentralverband Spedition und Logistik positiv aufgenommen wird, weil der CO₂-Bewertungsmaßstab auf eine neue Grundlage gestellt wurde. „Das ist erfreulich, aber wir fordern ganz klar, dass alle Zero-Emission-Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen von der Maut befreit werden“, betont Wolfgang Schneckenreither, Mitglied des ZV-Präsidiums.

Das würde die Transportwirtschaft animieren, noch stärker in die Beschaffung von CO₂-freien Fahrzeugen zu investieren und den definieren Klimazielen entgegenzukommen.

Der neue Eurovignettenvorschlag sieht vor, dass Hybridfahrzeuge als Zero-Emission-Fahrzeuge gelten können, für Lkw von 3,5 bis 7,5 Tonnen Gesamtgewicht weiterhin Ausnahmen von der Mautpflicht bestehen könne oder die CO₂-Bepreisung über eine fünfstufige Einteilung je Euro-Klasse erfolgt. Vorgesehen sind Abschläge von bis zu 75 Prozent der Kosten der schlechtesten Klassen. Die CO₂-Bepreisung differenziert zudem bei den Infrastrukturkosten und externen Kosten. Und die Einteilung der Euro-Klassen bleibt weiterhin in einem noch zu definierenden Zeitraum bestehen. ■



Österreich fördert die E-MOBILITÄT – aber zu wenig

Die öffentliche Hand hat für 2021 ein ambitioniertes Förderprogramm für E-Fahrzeuge aufgelegt. Logistiker profitieren davon. Allerdings können die Zuschüsse die notwendigen Investitionen nicht ausgleichen.

Den politischen Ankündigungen folgen sichtbar Taten: Das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie stellt für heuer 46 Millionen Euro an Fördergeld für Investitionen in eine klimafreundliche E-Mobilität zur Verfügung. Damit will Österreich im Verkehrsbereich dem ambitionierten Klimaziel näherkommen. Die Transport- und Logistik-Branche soll durch die Förderungen animiert werden, in umweltfreundliche Lkw-Flotten und Infrastruktur zu investieren.

„Stellvertretend für die gesamte österreichische Logistikwirtschaft sehen wir das Förderprogramm der Regierung positiv und als Signal für einen Weg in die richtige Richtung, aber der Mehraufwand wird nicht abgedeckt“, resümiert Walter Konzett, Leiter des Ressorts Landverkehre im Zentralverband Spedition & Logistik.

Das Fördergeld winkt jenen Transportunternehmen, die in strom- oder wasserstoffbetriebene Fahrzeuge investieren. Bis Ende März 2022 können Unternehmen um Förderung ansuchen. Geld gibt es, solange das Budget verfügbar ist bzw. in Abhängigkeit vom Bundesbudget 2022, wie es in den Förderrichtlinien des Ministeriums heißt. Um Förderung angesucht werden muss vor der „ersten rechtsverbindlichen Bestellung von Leistungen, vor Lieferung, vor Baubeginn oder vor einer anderen Verpflichtung, die die Investition unumkehrbar macht“, verlangen die Förderrichtlinien.

Fahrzeuge plus Infrastruktur

Bei E-Lkw bzw. E-Fahrzeugflotten wird erwartet, dass deren Beschaffung gemeinsam mit dem Aufbau einer entsprechenden Lade-Infrastruktur geplant wird. Die Umsetzung soll bedarfsorientiert, mit einer betriebswirtschaftlichen Auslastung und einer gemeinsamen Projektabwicklung von Fahrzeugen und Infrastruktur erfolgen.

Für ein E-Nutzfahrzeug mit reinem Elektroantrieb (BEV) und Brennstoffzelle (FCEV, Klasse N2) gibt es Fördergeld in Höhe von 24.000 Euro pro Fahrzeug. Für E-Nutzfahrzeuge mit reinem Elektroantrieb und Brennstoffzelle (Klasse N3) kann ein Antragsteller mit einem Zuschuss von 60.000 Euro pro Fahrzeug kalkulieren. Die Förderung splittet sich auf in einem kleineren Anteil seitens der Automobilimporteure und zum größeren Anteil seitens des Ministeriums.

Einen Infrastrukturbonus gibt es für einen systemischen Ansatz, sprich: zeitnahe Installation einer Lade-Infrastruktur für die Fahrzeuge. Die Boni gibt es für AC-Normal- und Schnellladestationen in Kombination mit der Anschaffung von E-Fahrzeugen, sie beginnen bei 1.350 Euro für eine Normalladestation. Für eine DC-Schnellladestation gibt



Klimafreundlich unterwegs: Für die Anschaffung von E-Fahrzeugen kann noch bis Ende März 2022 um Förderung angesucht werden.



es bis zu 6.000 Euro Zuschuss. Für Schnellladestationen mit höheren Ladekapazitäten ab 50 kW bis 100 kW winkt Fördergeld bis zu 15.000 Euro pro Ladestation. Für Anlagen über 100 kW können Unternehmen 30.000 Euro Förderung pro Ladestation lukrieren.

Entscheidet sich ein Unternehmen für den Bau einer eigenen Wasserstofftankstelle, zeigt sich die öffentliche Hand noch großzügiger und spendiert

150.000 Euro, wenn gleichzeitig auch ein FCEV-Nutzfahrzeug angeschafft wird. Der Systembonus wird zuzüglich zur Anschaffung eines E-Fahrzeuges gewährt.

Großzügiges Deutschland

Die EU-Kommission erlaubt Deutschland eine großzügigere Förderung bei der Umrüstung der Fahrzeugflotte. Das deutsche Verkehrsministerium gewährt bei der Anschaffung von neuen klimafreundlichen Nutzfahrzeugen der EG-Fahrzeugklassen N1, N2 und N3 sowie auf alternative Antriebe umgerüsteter Nutzfahrzeuge der EG-Fahrzeugklassen N2 und N3 einen Zuschuss in Höhe von 80 Prozent der Investitionsmehrausgaben im Vergleich zu einem konventionellen Dieselfahrzeug. In Deutschland wird die Anschaffung eines konventionellen EURO 6-Diesel-Lkw im Fall der Verschrottung eines Bestandsfahrzeugs der Schadstoffklassen Euro V oder EEV mit 15.000 Euro bezuschusst. „Deutschland muss bei der Förderung der Flottenumrüstung ein Vorbild für Österreich sein“, fordert Walter Konzett.



Auf den Spediteur kommen trotz Förderprogramm substantielle Mehraufwendungen zu.“

Walter Konzett
ZV-Präsidiumsmitglied,
Leiter ZV-Arbeitsgruppe Landverkehre Europa



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

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

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

Logistik in Bewegung.



Kombiniert in die KLIMANEUTRALE Zukunft

Die Verbindung von Schiene und Straße ist einer der Hoffnungsträger im Kampf gegen den Klimawandel. Doch damit das wirklich funktioniert, braucht es einheitliche Standards.

Die Verbindung der Verkehrsträger Schiene und Straße wird in Europa seit vielen Jahren mehr oder weniger erfolgreich praktiziert. Auf langen Strecken rollen die Güter auf der Schiene, in den Terminals an den Endpunkten übernimmt der Lkw die Verteilung in der Fläche. Beim kombinierten Verkehr wird unterschieden zwischen begleitetem und unbegleitetem Verkehr. Bei Ersterem wird ein kompletter Lkw samt Ladung auf einen Bahnwagon verladen und auf die Reise geschickt – mit dem politischen Ziel, die Straße vom steigenden Lkw-Verkehr zu entlasten.

Unbegleitet fährt besser

Beim unbegleiteten Verkehr werden nur Transportbehälter wie beispielsweise Container, Sattelaufleger oder Wechselbehälter auf die Bahn verladen. Das ist die wirtschaftlichere Form dieser Kombination, die in der Logistikbranche auch im großen Stil als probate Transportlösung akzeptiert ist. Betriebswirtschaftlich betrachtet rechnet sich die Kombination von Straße und Schiene bei Entfernungen ab

mindestens 300 Kilometern, weil die Transportkosten bei kürzeren Strecken auf der Schiene höher sind als beim reinen Straßentransport. Der Grund dafür: Handling und zusätzlicher Umschlag in den Terminals verursachen Kosten.

Mehr Geld denn je

Mitte Juni dieses Jahres hat Verkehrsministerin Leonore Gewessler bei einem Aktionstag den kombinierten Güterverkehr in Österreich als möglicherweise wichtigsten Beitrag zur Erreichung der österreichischen Klimaziele hervorgehoben. Von 2021 bis 2026 investiert Österreich 17,5 Milliarden Euro in den Bahnausbau, und der kombinierte Verkehr wird davon im großen Stil profitieren, verspricht die Ministerin. So viel Geld wurde in Österreich noch nie in den Bahnbereich investiert.

Was die Logistikwirtschaft seit Jahren vehement fordert, wird von Gewessler bestätigt: Der Bahngüterverkehr muss in Europa so einfach werden wie der Lkw-Transport, sprich: ohne technische und betriebliche Barrieren an den Grenzen und im Rahmen einheitlicher operativer Standards. Dann wäre eine stärkere Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene für die Speditionswirtschaft erstrebenswert.

30 Millionen Gütertonnen werden pro Jahr im Kombi-Verkehr durch Österreich befördert. Von 1985 bis 2000 ist dessen Anteil um 235 Prozent gestiegen, der „normale“ Bahngüterverkehr konnte in der gleichen Zeit keine nennenswerten Steigerungen erzielen. Derzeit wird vom Ministerium ein neues Förderprogramm für den Kombi-Verkehr erarbeitet, das 2022 wirksam werden soll. Heuer fördert der Staat die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene mit 120 Millionen Euro. Das kommt sowohl dem Kombi-Verkehr als auch dem traditionellen Wagenladungsverkehr auf der Schiene zugute. Stärker in den Fokus rückt künftig die öffentliche Förderung von Anschlussbahnen. ■

Der Bahngüterverkehr muss in Europa so einfach werden wie der Lkw-Transport, sprich: ohne technische und betriebliche Barrieren an den Grenzen und im Rahmen einheitlicher operativer Standards.



GEBEN SIE DEN TAKT VOR

Und schaffen Sie Großes.

trend.

for leaders in business.

MAGAZIN

» NEWS LUFTFRACHT

LUFTVERKEHR

44.000 neue Flugzeuge im Anflug

Die Marktprognose des amerikanischen Flugzeugherstellers Boeing sagt für die nächsten 20 Jahre einen enormen Bedarf an neuen Flugzeugen voraus: 44.000 neue Verkehrsflugzeuge im Wert von sechs Billionen (!) Euro werden gebraucht, um den globalen Flugverkehr abzuwickeln. Boeing geht davon aus, dass in zwanzig Jahren über 50.000 kommerzielle Flugzeuge im Dienst sein werden, ein nicht geringer Anteil davon entfällt auf Frachtflugzeuge. Von den neuen Maschinen soll knapp die Hälfte ältere Jets ersetzen, der Rest das Verkehrswachstum abdecken. Dieses ist für den Passagierverkehr mit plus fünf Prozent und für den Luftfrachtverkehr mit plus vier Prozent vorausgesagt.



KLIMASCHUTZ

Deutschland: Roadmap für Power-to-Liquid-Flugkraftstoffe

Deutschlands Regierung hat mit der Mineralöl- und Luftfahrtindustrie die sogenannte „PtL-Roadmap“ verabschiedet. Sie soll die Grundlage schaffen, um bis 2030 jährlich mindestens 200.000 Tonnen nachhaltiges Kerosin für den deutschen Luftverkehr zu produzieren. Das entspricht einem Drittel des aktuellen Kraftstoffbedarfs des innerdeutschen Luftverkehrs. Mit diesem gemeinsamen Fahrplan haben sich Politik und Wirtschaft auf die nötigen Anforderungen und Maßnahmen verständigt, um die Produktion von Power-to-Liquid-Kerosin (PtL) in den nächsten Jahren auf- und auszubauen. Strombasierte, nachhaltig produzierte Kraftstoffe sind wichtigste Bausteine, um CO₂-neutrales Fliegen zu ermöglichen. Im Power-to-Liquid-Verfahren entstehen aus nachhaltig, also aus erneuerbaren Energien gewonnenem Wasserstoff und nachhaltigem Kohlendioxid flüssige Flugkraftstoffe. Der Kohlenstoff kann nach Verbandsangaben zunächst entweder aus nicht vermeidbaren CO₂-Quellen stammen, zum Beispiel aus Bioenergieanlagen und der Industrie, soll aber perspektivisch über technische Verfahren der Atmosphäre entzogen werden.

STUDIE

E-Commerce beflügelt Air Cargo

Bis 2022 wird weltweit das durch E-Commerce generierte Luftfrachtaufkommen auf 20 Prozent steigen, aktuell sind es zehn Prozent. Das prognostiziert eine aktuelle Studie von McKinsey. Auch der globale Umsatzanteil wird sich im selben Zeitraum verdoppeln. Während der Corona-Pandemie war das luftfrachtaffine E-Commerce-Geschäft allerdings rückläufig, wofür es zwei Gründe gibt: Für E-Commerce-Händler ist es wegen des Wegfalls eines großen Teils der Belly-Kapazitäten in der Luftfracht schwieriger geworden, Transportmöglichkeiten zu finden. Zum anderen haben sich die Kunden mehr auf Inlandskäufe beschränkt. Nach Berechnungen des Weltluftverbands IATA ist die globale Verkehrsleistung der Airlines 2020 gegenüber dem Vorjahr um mehr als 23 Prozent gesunken. Der Transport von E-Commerce-Sendungen fließt in diese allgemeine Verkehrsleistung teilweise mit ein.



Mit optimalen Routen und grünem Treibstoff **SAUBER FLIEGEN**

Die Logistikbranche bekennt sich zum emissionsarmen Aircargo-Business.
Doch dafür bedarf es auch politischer Maßnahmen wie Single European
Sky und besserer Verfügbarkeit von nachhaltigem Treibstoff.

Auch wenn das Luftfrachtgeschäft durch die Corona-Pandemie im vergangenen Jahr einen kräftigen Dämpfer erlitten hat, befindet es sich in diesem Jahr wieder im Steigflug. Der Weltluftverband IATA erwartet für 2021 eine globale Erholung für Luftfracht und rechnet mit einem Zuwachs auf rund 63 Millionen geflogene Frachttonnen, was dem Niveau von 2018 entsprechen würde.

Steigende Nachfrage

Die Airlines verzeichnen seit Beginn dieses Jahres einen Nachfrageanstieg von 13 Prozent. Der Hauptgrund: der wieder wachsende Welthandel. Die WTO prognostiziert für 2021 gegenüber 2020 ein globales Wachstum von acht Prozent. Es liegt auf der Hand, dass für bestimmte Waren wie medizinische Produkte, Ersatzteile, verderbliche oder wertvolle Güter der Transport per Flugzeug die einzig in Frage kommende Transportmöglichkeit darstellt. Noch dazu im interkontinentalen Handel können andere Verkehrsträger mit dem Flugzeug nicht mithalten.

Rund 98 Prozent aller Güter im Luftfrachtbereich von und nach Österreich werden von Spediteuren abgefertigt. „Dementsprechend wichtig ist dieses Segment für die Logistikbranche, das Interesse an einem emissionsarmen Transport ist sehr groß“, unterstreicht Patrick Mair, Leiter der ZV-Arbeitsgruppe Luftfracht. Mit neuartigen Verpackungen, Bündelung von Sendungen und Gewichtsreduktionen tragen die Spediteure bereits zum nachhaltigen Transport bei.



**Das Interesse
an einem
emissionsarmen
Luftfracht-
Transport ist
sehr groß.**

Patrick Mair
Leiter ZV-Arbeitsgruppe Luftfracht

Doch auch die Politik ist gefordert, ihren Beitrag zu leisten. Sie muss in Zusammenarbeit mit den Akteuren entlang der Air Supply Chain Maßnahmen schaffen, die mit den politisch gewollten Klimazielen im Luftverkehr im Einklang stehen. Dazu beitragen kann beispielsweise der von der Logistikbranche seit Langem geforderte „Single European Sky“ zur Optimierung des Routings des Luftverkehrs.

Nachteil für Österreich

Bei diesem Thema haben sich die EU-Länder erst im Juni dieses Jahres auf eine Luftraumreform geeinigt, wenngleich der große, vom europäischen Speditionsverband CLECAT geforderte Wurf noch nicht gelungen ist. Der aktuelle Status: Nationale Regierungen haben die Möglichkeit, variable Gebühren einzuführen, um die Umweltfreundlichkeit zu verbessern. Faktum derzeit ist, dass es Wettbewerbsnachteile für den Luftfrachtstandort Österreich durch Steuer- und Zoll-Verfahren (z. B. Zollverfahren 42) gibt. Eines der vielversprechenden Mittel zur Reduktion von CO₂-Emissionen im Luftverkehr ist die Verwendung von nachhaltigen Treibstoffen anstatt fossiler Kraftstoffe wie Kerosin. Grüne Treibstoffe sind derzeit gerade mal zu 0,01 Prozent im Vergleich zu Kerosin verfügbar und zudem teurer. Seit 2012 wird der Luftverkehr als einziger Verkehrssektor im EU-Emissionshandel (ETS) inkludiert und kommt für CO₂-Emissionen auf allen innereuropäischen und nationalen Flügen auf. Der globale Luftverkehr hat weltweit einen Anteil von drei Prozent an den CO₂-Emissionen, im Kurzstreckenverkehr liegt er bei vier Prozent. ■

ABFLUG in bessere Zeiten

Flugzeuge am Boden, Frachtraten in der Höhe: 2020 war eine Zäsur für das Luftfrachtbusiness. Doch die Stimmung bessert sich.

Das vergangene Jahr war für die Luftfrachtspeditionen kein leichtes. Die Corona-Pandemie bescherte ihrem Geschäft massive Einbußen infolge der wirtschaftlichen Einschränkungen, Produktionsstopps und Neuausrichtungen von Warenströmen rund um den Globus. Die Airlines reduzierten ihre Passageflüge drastisch, was die Logistikbranche insofern hart traf, weil damit wichtige Belly-Frachtkapazitäten in den Flugzeugen praktisch über Nacht nicht mehr vorhanden waren und sich das Cargo-Geschäft primär auf Nurfrachter-Verkehre beschränkte. Auch die Flughäfen reagierten auf die sinkende Nachfrage, legten temporär Frachturnschlagkapazitäten still, schickten die Mitarbeiter in Kurzarbeit und hielten eine Art Notbetrieb aufrecht.

Ein Beispiel dafür ist der Wiener Flughafen Schwechat, auf dem im Vorjahr das Frachtgeschäft mit 217.000 umgeschlagenen Luftfrachttonnen gleich um 23 Prozent einbrach. In der Passage mit ihren Unterflur-Frachtkapazitäten war der Einbruch noch massiver: Um 75 Prozent ging die Zahl der über Wien abgefertigten Passagiere zurück, und das gesamte Airport-Geschäft erlebte ein Minus um 60 Prozent.

Das schlug sich auch im Ergebnis negativ nieder, Österreichs größter Fracht- und Passagierflughafen schlitterte beim Nettoergebnis in ein Minus von 75 Millionen Euro. Mit einer Eigenkapitalbasis von 60 Prozent und weitgehender Schuldenfreiheit kam der Airport dann doch mit einem blauen Auge durch die Pandemie, zumal sich für heuer wieder ein Abheben in wirtschaftlich einträglichere Höhen abzeichnet.

Frachtflüge im Charter

„Die fehlenden Frachtkapazitäten ließen die Frachtraten förmlich in den Himmel schießen, und die Spediteure mussten verfügbare Transportkapazitäten zu deutlich höheren Preisen einkaufen, sofern überhaupt Frachtraum verfügbar war“, erinnert sich Franz Braunsberger, Mitglied des ZV-Präsidiums.

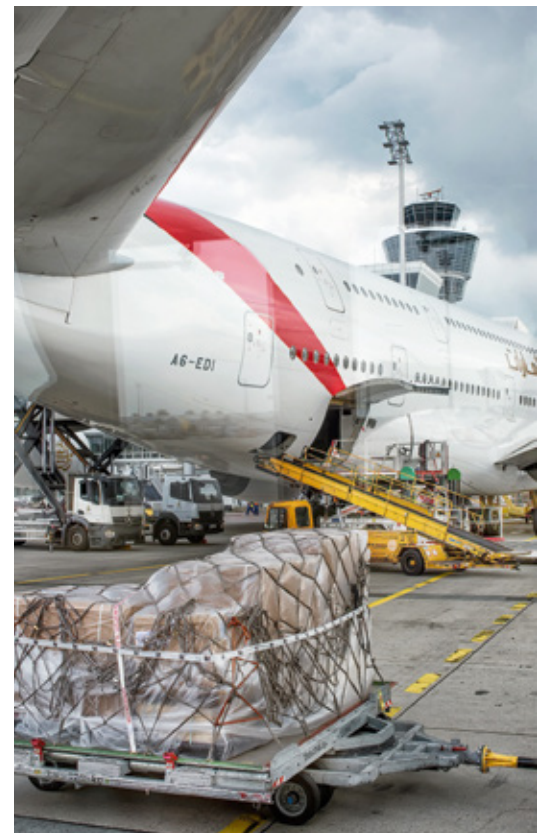
Es wurde versucht, mit Fracht-Charterflügen auf wichtigen Routen für die verladende Wirtschaft den Mangel an Frachtraum auszugleichen. In der Pandemiezeit hat sich herausgestellt, dass reine Frachtflugzeuge bzw. die temporäre Umwandlung von Passagierfluggerät zu reinen Frachtfliegern an Bedeutung gewinnt und künftig ein Faktor bleiben wird, sollte es wieder zu Engpässen bei den Kapazitäten kommen.

Die Spediteure waren während der Pandemie besonders gefordert: Sie mussten sehr flexibel agieren, da sie ihren Kunden erklären mussten, warum Air Cargo nicht zu den bisher bekannten Standards geflogen werden konnte.



Spediteure mussten Transportkapazitäten zu deutlich höheren Preisen einkaufen, sofern überhaupt Frachtraum verfügbar war.

Franz Braunsberger
ZV Präsidiumsmitglied



FOTOS: FELICITAS MATERN, ISTOCKPHOTO

CO₂-neutrale Transporte für unsere Kunden

#NetZeroCarbon2030

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



KN LCL: Alle Sendungen zu 100% CO₂-neutral

Als Teil unseres Net Zero Carbon-Programms werden bereits seit Januar 2020 all unsere Sammelgutcontainer automatisch CO₂-neutral verschifft. Und das ohne zusätzliche Kosten, denn Kühne+Nagel übernimmt die Kompensation durch Investitionen in zertifizierte Naturschutzprojekte.

Mit unserem Net Zero Carbon-Programm ermöglichen wir eine CO₂-Reduktion bei Transport- und Logistikdienstleistungen weltweit. Dabei haben wir uns zwei zentrale Ziele gesetzt: Bereits seit Ende 2020 kompensieren wir alle nicht vermeidbaren eigenen CO₂-Emissionen. Darüber hinaus wollen wir bis 2030 auch alle indirekten Emissionen – also sämtliche Transporte von Zulieferern wie Fluggesellschaften, Reedereien und Speditionen – neutralstellen.

TRANSPARENZ

Transparenz zu CO₂-Emissionen

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

REDUKTION

CO₂-Reduktion – Hand in Hand mit unseren Partnern

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

KOMPENSATION

Naturbasierte Projekte entnehmen CO₂ aus der Atmosphäre

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

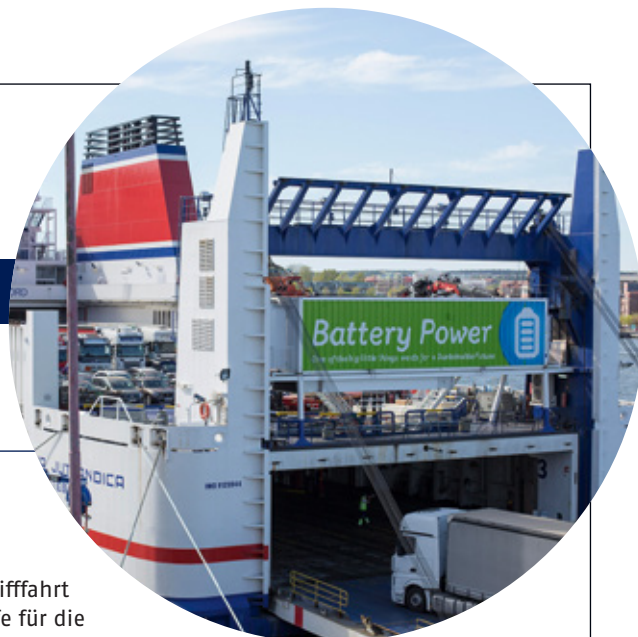
MAGAZIN

» NEWS SEEFracht

KLIMASCHUTZ I

Stena Line fährt mit Batteriefähren

Die schwedische Reederei Stena Line treibt die emissionsfreie Fährschifffahrt voran und investiert in die ersten zwei batteriebetriebenen Fährschiffe für die Route zwischen Göteborg und Frederikshaven. Stena Line hat sich mit Scania, Volvo und dem Hafen Göteborg zum Projekt Tranzero zusammengetan, um künftig gemeinsam einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Die zwei Schiffe sollen mit einer Kapazität von 70 MWh die 50 Kilometer lange Seestrecke emissionsfrei befahren. Beladen werden die Batterien während der Liegezeit in den jeweiligen Häfen. Um auch längere Distanzen mit Batterieschiffen zu bewältigen, werden auch andere Antriebsarten geprüft wie beispielsweise Brennstoffzelle, Wasserstoff oder Bio-Methanol.



LOCKDOWN-ENGPAß

Containermangel verlangt Flexibilität



Die Corona-Pandemie hat weltweit das Ungleichgewicht in der Verfügbarkeit von Containern und Schiffsraum massiv verschärft, was die Logistikbranche

massiv zu spüren bekommt. Infolge pandemiebedingter Produktionsstopps und Werksschließungen türmen sich in Amerika die Container und stehen auf anderen Märkten wie etwa Fernost nicht zur Verfügung. Das hat negative Folgen für die Speditionswirtschaft, weil zahlreiche Umbuchungen anfallen, die Geld kosten, und gleichzeitig neue Gebühren und Zuschläge für Shipping-Garantien verlangt werden. Zusätzliche Frustrationen entstehen in der Logistikbranche, weil sie in einen flexiblen Notfall-Planungsmodus gezwungen wird, um auf die kurzfristigen Ankündigungen der Reedereien zur Verfügbarkeit von Containern und Schiffskapazitäten reagieren zu können.

KLIMASCHUTZ II

Emissionen der Schiffe halbieren

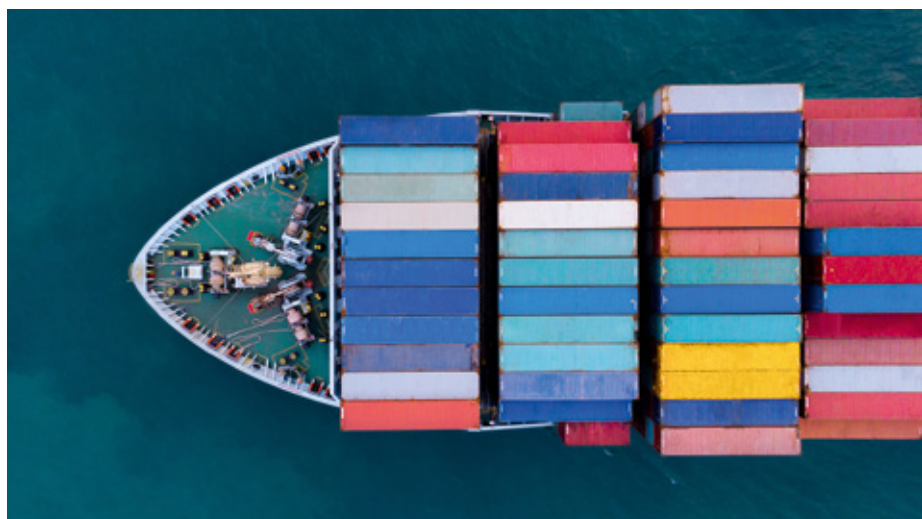
Derzeit ist die weltweite Schifffahrt für drei bis vier Prozent der jährlich global produzierten Treibhausgase verantwortlich. Bis zum Jahr 2050 würde sich die Menge verdreifachen, wenn nicht gegengesteuert wird. Die International Maritime Organization (IMO) hat sich daher zum Ziel gesetzt, bis dahin die Treibgasemissionen in der Schifffahrt um 50 Prozent zu senken. Green Shipping ist daher ein großes Thema, bei dem im „Large Engines Competence Center“ in Graz viele Fäden zusammenlaufen. Dort wird über emissionsarme bzw. emissionsfreie Großmotoren geforscht, es vernetzen sich Experten aus Industrie und der Logistikbranche, um neue Lösungen für die Zukunft zu entwickeln. Der Hamburger Hafen als wichtigster Containerhafen für Österreichs Exportwirtschaft ist dabei involviert.



GESPANNTES VERHÄLTNIS

zwischen Spediteuren und Reedern

Der knappe Schiffsraum macht den Spediteuren zu schaffen. Sie müssen den Ärger der Kunden auffangen und höhere Kosten tragen. Mehr Wettbewerbsgleichheit könnte helfen.



Die globale Pandemie hat zu massiven Verwerfungen bei der Verfügbarkeit von Containern zwischen Europa und Fernost geführt. Die aktuellen Marktbedingungen sind nicht ausgewogen und tragen zu Wettbewerbsverzerrungen bei. Und das zu Ungunsten der Speditionswirtschaft. Die unfairen Rahmenbedingungen bringen die Stabilität maritimer Lieferketten in Gefahr – zum Nachteil nicht nur der österreichischen, sondern der gesamten europäischen Wirtschaft.

Daher die verständliche Forderung der Spediteure, dass die Reedereien möglichst rasch mehr Schiffsraum anbieten. Denn es kann nicht sein, dass Spediteure permanent im Notfallmodus agieren müssen, um flexibel auf kurzfristige Änderungen beim Platzangebot und der Containerverfügbarkeit reagieren zu können.

Aufschläge und Ärger

Die Kosten für diese Unausgewogenheit müssen die Spediteure tragen: Sie müssen viel mehr Umbuchungen durchführen und Zuschläge bezahlen, um gesicherten Schiffsraum zu bekommen. Die Spediteure müssen den Ärger ihrer Kunden auffangen und abfedern, obwohl sie für die aktuellen Probleme nicht verantwortlich sind. Zudem steigen die Frachtraten, und Wartezeiten werden immer länger.

Am Ende droht dem Spediteur wegen fehlender Planbarkeit der Verlust der Kunden.

Privileg leider verlängert

Frustrierend für die Speditionswirtschaft ist auch, dass die EU-Kommission im Vorjahr die Gruppenfreistellungsverordnung für Reedereien für weitere vier Jahre verlängert hat. Die Spediteure hatten sich bis zuletzt dagegen ausgesprochen. „Die EU begründete die Verlängerung mit einem Effizienzgewinn für die Kunden der Reedereien, also Verladender und Spediteure. Doch das Gegenteil ist der Fall“, betont Alexander Winter, Mitglied des Präsidiums des Zentralverbandes Spedition & Logistik. Einseitige Wettbewerbsprivilegien sind nicht mehr zeitgemäß, zumal sie für die Reedereien die Türen für sanktionsfreie Absprachen öffnen. Faktum ist: In der globalen Containerschifffahrt agieren derzeit neun namhafte Reedereien, die sich zu drei Allianzen zusammengeschlossen haben und rund 86 Prozent des weltweiten Containertransportvolumens kontrollieren. Dieses Angebots-Oligopol steht einer wachsenden Nachfrage gegenüber, und die Seefrachtraten bleiben auf konstant hohem Niveau. Daher ist zu bezweifeln, dass der Seefrachtmärkte überhaupt noch als „Markt“ funktioniert.



Die EU begründete die Verlängerung mit einem Effizienzgewinn. Doch das Gegenteil ist der Fall.

Alexander Winter
ZV Präsidiumsmitglied

Häfen als wichtige HANDELSDREHSCHLEIBEN

Sieben von zehn Euro verdient Österreich mit dem Export seiner Produkte.

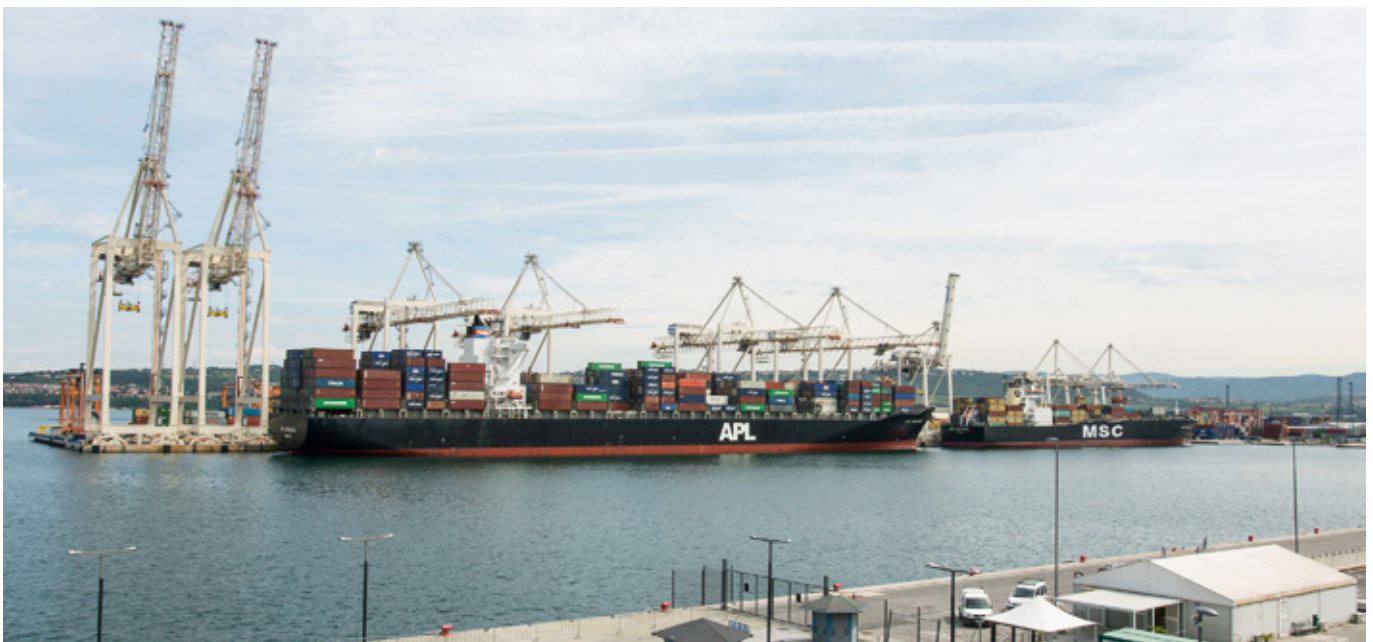
Die Häfen spielen dabei eine zentrale Rolle, die sie durch bessere
Bahnverbindungen und digitale Innovationen weiter ausbauen.

Das vergangene Jahr, 2020, war in vielerlei Hinsicht ein Ausnahmejahr. Für den österreichischen Außenhandel bedeuteten die Corona-Pandemie und ihre Folgen Rückgänge bei den Exporten und Importen. Waren für 142 Milliarden Euro (–7,5 Prozent) wurden exportiert, Waren für 144 Milliarden Euro importiert (–8,6 Prozent). Unterm Strich fiel das Handelsbilanz-Defizit mit 2,2 Milliarden Euro allerdings deutlich geringer aus als in den Jahren zuvor. „Die Container-Knappheit und die zahlreichen Blank-Sailings erschweren die Disposition von Containern sehr stark“, erklärt Bernd Labugger, Leiter ZV-Arbeitsgruppe Seefracht. Wichtige Umschlagplätze für den Außenhandel sind Europas Häfen, und hier spielen die Häfen Hamburg, Rotterdam, Bremen, Antwerpen, Triest und Koper eine große Rolle.

Hafen Koper: Trotz eines Rückgangs bleibt der slowenische Hafen das größte Übersee-Export für Österreichs Wirtschaft.

Koper bleibt Nummer eins

In der Gunst der österreichischen Importeure und Exporteure steht der Adria-Hafen Koper seit Jahren ganz oben auf der Hafenliste. Sechs Millionen Gütertonnen von und für Österreich wurden im Vorjahr über den slowenischen Hafen umgeschlagen. Das ist ein Minus von beinahe zwölf Prozent oder rund 900.000 Tonnen gegenüber 2019. Bei den österreichischen Containern verzeichnete der Hafen lediglich ein Minus von einem Prozent (225.000 TEU). Der Hafen punktet mit leistungsfähigen bahnseitigen Hinterlandverbindungen mit Österreich, und die Nachfrage nach noch mehr Zügen zeigt steigende Tendenz. Was dem Hafen zugutekommt ist der anlaufende Ausbau der Bahnstrecke nach Divaca und die Sanierung des Karawanken-tunnels. Österreich ist einer der wichtigsten Hafen-



FOTOS: ISTOCKPHOTO, GETTY IMAGES, PETRA SPIOLA

kunden mit einem Anteil von mehr als 30 Prozent am gesamten Hafenumschlag. Koper ist das größte Überseetor für die österreichische Wirtschaft – und umgekehrt ist für den Hafen Österreich der wichtigste Hinterlandmarkt.

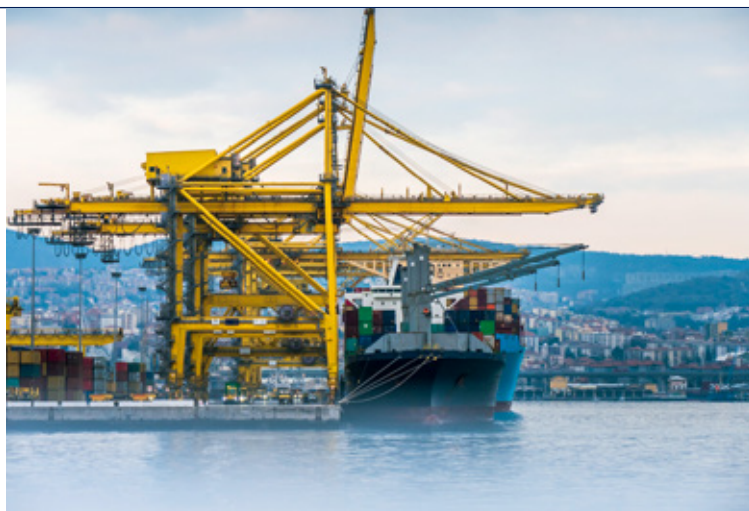
Hamburg führt beim Export

Gleich hinter Koper rangiert der Hafen Hamburg, über den im Vorjahr 4,4 Millionen österreichische Gütertonnen umgeschlagen wurden. Trotz Pandemie war das ein Zuwachs von zwei Prozent und stimmt die Hanseaten froh, können sie sich doch auf die Brust heften, mit mehr als 301.000 TEU der wichtigste Container-Exporthafen für Österreich zu sein. Damit hat Hamburg am österreichischen Container-Volumen von rund 500.000 bis 600.000 TEU pro Jahr einen namhaften Marktanteil. Rund 90 Prozent der Österreich-Volumina gehen in Containern über die Kais, 80 bis 90 Containerzüge rollen wöchentlich zwischen Hafen und österreichischen Terminals. Österreich ist unter Europas Häfen ein heiß begehrter Hinterlandmarkt, alle namhaften Operateure setzen auf paarige und ausgelastete, kaireine Züge zwischen Österreich und Hamburg.

Belgische Fusion

Der Hafen Antwerpen ist derzeit dabei, mit dem Hafen Zeebrügge zum Worldport AntwerpBruges zu fusionieren. Der Hafen als Universal-Drehscheibe ist für Österreich insofern interessant, weil er als Standort für Wasserstofftechnologien, kombiniert mit einer Auswahl an Break-Bulk-Terminals, leistungsfähigen Containerterminals und dem größten ChemieCluster, positioniert ist. Durch den laufenden Merger mit dem Hafen Zeebrügge – beide Häfen sind im Angebotsspektrum komplementär aufgestellt und ergänzen einander – sollten sich in den kommenden Jahren weitere Möglichkeiten für österreichische Kunden eröffnen.

Rotterdam, Europas größter Hafen, blieb im vergangenen Jahr nicht von der Pandemie verschont. Das zeigte Auswirkungen auf das Österreich-Geschäft. Das Österreich-Volumen fiel mit knapp 2,3 Millionen Umschlagstonnen um neun Prozent gegenüber 2019 zurück. Änderungen der weltpolitischen, wirtschaftlichen und umweltpolitischen Rahmenbedingungen kommt die Hafenverwaltung mit einer Reihe von Innovationen und digitalen Angeboten wie beispielsweise Navigate, PortX-change, Shiptracker oder durch Investitionen in die Container-Exchange-Route (CER), Rotterdam Cool



Hafen Triest: Trotz Pandemie konnte der Adria-Hafen zulegen. Effiziente Blockzüge sollen für weiteres Wachstum sorgen.

Port oder Rotterdam Food Hub entgegen. In Rotterdam weiß man: Das Hafengeschäft ist kein kurzfristig angelegtes Business.

Triest gewinnt

Die bremischen Häfen haben sich im Vorjahr vom Österreich-Kuchen ihr Stück abschneiden können: 1,6 Millionen Tonnen Cargo (–1,6 Prozent) haben die sie im Vorjahr für Österreich umgeschlagen. Beim Containergeschäft gingen mit rund 120.000 TEU rund sieben Prozent des Österreich-Geschäfts verloren. Wegen eines Reeder-Tauschs haben die Häfen ein Großgeschäft aus Oberösterreich verloren.

Neben Koper rangiert Triest an der oberen Adria als zweite wichtige Drehscheibe für den österreichischen Außenhandel. 770.000 Tonnen Fracht wurden im Vorjahr mit Quelle oder Ziel Österreich umgeschlagen. Im Vergleich zu 2019 ist das ein Plus von 4,2 Prozent. Bei den Exporten ex Österreich hat Triest 1,4 Prozent dazu gewonnen, bei den Importen nach Österreich 8,7 Prozent. Um seine Rolle im Wettbewerb zu den Nordhäfen zu stärken, hat der Hafen begonnen, effiziente Blockzüge zu entwickeln. So rollen in Kooperation beispielsweise mit der Reederei MSC solche Züge von Triest nach Linz, Salzburg und Wien, bei der Vermarktung setzt man auf One-Stop-Shopping. Ihren fixen Platz bei österreichischen Verladern haben auch die Häfen Konstanz am Schwarzen Meer sowie die Häfen im deutschen Niedersachsen. Via Konstanz wurden im Vorjahr mehr als 400.000 österreichische Gütertonnen umgeschlagen, in den niedersächsischen Häfen kamen knapp mehr als 242.000 Tonnen österreichische Waren über die Kais.



Die Container-Knappheit und die zahlreichen Blank-Sailings erschweren die Disposition von Containern sehr stark.

Bernd Labugger
Leiter ZV-Arbeitsgruppe Seefracht

MAGAZIN

» NEWS KEP

FORSCHUNG I

SMile: Mit einem Lächeln City-Logistik neu denken

Mit dem Forschungsprojekt „SMile“ (Smart Last-Mile-Logistik) verfolgen in Deutschland die Konsortialpartner GoodsTag, GS1 Germany, das Hasso-Plattner-Institut an der Universität Potsdam, Pickshare und die Universität Leipzig einen neuen Ansatz kooperativer Vernetzung in urbanen und ländlichen Räumen. Bereits entwickelt wurde eine digitale Plattform, auf der Versender, Mikrodepot, Paketzusteller und Empfänger miteinander vernetzt werden. Die Plattform soll kleinere Zustelldienste sowie Start-ups ermutigen, die Auslieferung auf der letzten Meile mit innovativen Lösungen zu digitalisieren sowie am Marktpotenzial von Netzwerklösungen und an den ständig wachsenden Mengen im Paketmarkt zu partizipieren. Die Last-Mile-Logistik hat durch den boomenden E-Commerce in den letzten Jahren stark an Bedeutung gewonnen, das kostenintensive Ende der Lieferkette stellt Zustelldienste aber zunehmend vor große Herausforderungen.



PAKETE

KEP-Markt wächst und wächst und wächst

Wie aus der deutschen KEP-Studie 2021 hervorgeht, wurden in Deutschland 2020 erstmals mehr als vier Milliarden KEP-Sendungen transportiert. Demnach stieg das Sendungsvolumen um rund 400 Millionen Sendungen. Täglich sind rund 13 Millionen Sendungen an acht Millionen Empfänger ausgeliefert worden. Das entspricht einem Zuwachs von elf Prozent gegenüber 2019. Ähnlich entwickelte sich auch der Gesamtumsatz des KEP-Bereichs: Er nahm um zehn Prozent zu und lag im vergangenen Jahr bei 23,5 Milliarden Euro. Für 2021 wird eine weitere Expansion des Marktes prognostiziert. Besonders starker Treiber dieser Entwicklung ist der B2C-Markt. Im nationalen deutschen Paketmarkt legte im Vorjahr das B2C-Segment um 19 Prozent zu. Bei den nationalen und internationalen Kurier-, Express- und Paketsendungen stieg das B2C-Volumen sogar um 20 Prozent.



FORSCHUNG II

Grätzl-Logistik mit sozialem Anspruch

Das Rad als Transportmittel in der städtischen KEP-Logistik steht beim österreichischen Forschungsprojekt „Grätzl und Hub“ im Mittelpunkt. Das an der Fachhochschule St.

Pölten in Kooperation mit Goodville Mobility laufende Projekt geht der Frage nach, wie man Unternehmen aufs Rad bringen und so die Logistik im urbanen Raum nachhaltiger und klimaverträglicher gestalten kann. Der Lösungsansatz: die regionale Logistik auf kleinem Raum neu denken und dabei Güter innerhalb eines Grätzels mit geeigneten Lastenrädern transportieren. Dabei steht auch die Kombination mit E-Fahrzeugen größerer Bauart offen. In den Grätzl-Hubs erfolgt die Konsolidierung der Warensendungen und besteht auch eine kurzzeitige Lagermöglichkeit. Auch sollen in den Hubs Pakete zum Versand übernommen werden. Weniger leere Kilometer, Nutzung leerstehender Lokalitäten als Hubs und Zeitfenster-definierte Zustellungen wären mit diesem Konzept möglich, sind die Initiatoren überzeugt.



Der Paket-Boom fordert die **KEP-DIENSTLEISTER**

Ein Drittel mehr Pakete: Die Corona-Lockdowns haben die Logistikbranche extrem gefordert. Die hat dabei ihre Systemrelevanz bewiesen – und hofft jetzt auf leichtere Genehmigungen für dringend benötigte Logistikflächen.

In Österreich wurden vergangenes Jahr 287 Millionen Pakete befördert, um 41 Millionen oder 17 Prozent mehr als im Jahr 2019. Dabei wuchs das B2C-Geschäft um 31 Prozent, während sich das B2B-Business Corona-bedingt um drei Prozent auf 92 Millionen Pakete verringerte. Diese massive Zunahme des Mengenvolumens haben die Kurier-, Express- und Paket-Logistiker souverän gemeistert. Aus Sicht des Zentralverbandes Spedition & Logistik steht fest: Ohne die Leistungsfähigkeit der Paketlogistiker wäre Österreich in der Hochphase der Pandemie wohl zum Stillstand gekommen. Ging doch im stationären Handel über viele Monate gar nichts und resultierte daraus eine Transformation in Richtung E-Commerce und Onlinehandel. Die etablierten KEP-Dienstleister haben auf die steigende Nachfrage rasch reagiert und Personal aufgestockt und ihre operativen Ablaufprozesse optimiert, um die steigende Transportmenge zeitgerecht und professionell abwickeln zu können.

Neue Arbeitsplätze geschaffen

Die besondere Herausforderung dabei ist das Management der von den Kunden erwarteten flexiblen Abhol- und Zustellmöglichkeiten. Die Expansion hat sich gelohnt, denn Prognosen zeigen, dass E-Commerce weiterhin im Trend liegt und das Volumen weiterhin kontinuierlich steigen wird. Während zahlreiche Unternehmen auf Kurzarbeit umstellten, war es die KEP-Branche, die während der Pandemie zusätzliche Arbeitsplätze schaffen konnte. Gleichzeitig wurden die Digitalisierung und Automatisierung vorangetrieben, mit dem klaren Ziel, sowohl Versender als auch Empfänger der Güter bestmöglich bedienen zu können.

Wolfram Senger-Weiss, Vizepräsident des Zentralverbandes Spedition & Logistik, bringt es auf den Punkt: „In der Pandemie hat sich deutlich gezeigt, wie systemrelevant KEP-Dienstleistungen sind, weil sie einen entscheidenden Beitrag zur Versorgung der Bevölkerung mit verschiedenen Gütern leisten.“ Das wurde auch in der breiten Öffentlichkeit wahrgenommen, weil es der Paketmann oder die Paketfrau ist, die an die Haustür klopft und die online bestellten Waren übergibt. Logistik in der Raumordnung zu verankern, ist ein Gebot der Stunde, und Senger-Weiss plädiert daher für eine politische Berücksichtigung von Logistikflächen in der Raumordnungsplanung. Nicht nur KEP-Dienstleister, sondern die gesamte Logistikbranche braucht Planungssicherheit, um künftig klare Investitionsschwerpunkte setzen zu können.



Ohne die Paketlogistiker wäre Österreich in der Pandemie wohl zum Stillstand gekommen.

Wolfram Senger-Weiss
ZV-Vizepräsident



CITY-LOGISTIK auf klimafreundlichem Kurs

Die Stadt Wien will den urbanen Güterverkehr klimafreundlicher gestalten.
 An guten Ideen für eine nachhaltige Verkehrswende auf der letzten Meile
 mangelt es nicht. Besonders positiv: Der Aktionsplan wird gemeinsam
 mit der Wirtschaft angegangen

Österreichs Bundeshauptstadt hat sich für 2030 ein ambitioniertes Ziel gesetzt: Bis dahin soll der Wirtschaftsverkehr in Österreichs größter Metropole weitgehend CO₂-frei sein. Damit will man die Verkehrswende schaffen, wie sie im neuen Koalitionsabkommen vereinbart wurde. Parallel dazu wurde von Wien und Niederösterreich der Aktionsplan „Nachhaltige Logistik 2030+“ ins Leben berufen, mit dem gemeinsam mit nicht weniger als 130 Stakeholdern Lösungen für eine nachhaltige Logistik für den Großraum Wien und den umliegenden Wirtschaftsräumen in Niederösterreich entwickelt werden sollen.

133 Ideen

„Der Bereich Kurier-, Express- und Paketdienstleistungen leistet einen wichtigen Beitrag für die Versorgung der österreichischen Haushalte und Betriebe“, betont Rainer Schwarz, Leiter der ZV-Arbeitsgruppe KEP.

Im Aktionsplan sind 133 Maßnahmen aufgelistet, mit denen der Warenverkehr grüner werden soll. 80 Projekte werden aktuell bearbeitet. So gibt es das Projekt „City Hub Wien“, bei dem es um eine nachhaltige, klimaneutrale KEP-Logistik auf der letzten Meile im Wiener Stadtgebiet geht. Das Projekt kann erfolgversprechend sein, allerdings unter der Voraussetzung, dass das Konzept einer White-Labeling-Zustellung nicht verfolgt wird, da der



„
Eine White-Labeling-Zustellung im Stadtbereich schränkt den Wettbewerb zu Lasten der Kunden ein.

Rainer Schwarz
 Leiter ZV-Arbeitsgruppe KEP

Wettbewerb zu Lasten der Kunden nicht ausgeschaltet werden darf und damit Innovationen behindert würden.

Paketboxen und Lastenfahrräder

Im Aktionsplan auch forciert wird die City-Logistik mit Paketboxen in Frequenzlagen. Das Netz für solche Boxen von verschiedenen Anbietern wird weiter ausgebaut wie beispielsweise an P&R-Anlagen oder ÖPNV-Stationen. Evaluiert werden auch Möglichkeiten für die Errichtung eines regionalen Güterverteilzentrums sowie für Abstellflächen für Lkw im städtischen Bereich oder die Schaffung eines Hub-Systems für den Güterverkehr in Wien. Aus Sicht der KEP-Wirtschaft wäre es sinnvoll, wenn die Verteilung der Waren innerhalb der Stadt mit E-Fahrzeugen oder Lastenrädern erfolgen würde.

Schon abgeschlossen wurde das Projekt „Screeing Logistikflächen“, bei dem das Standort- und Flächenangebot für den Logistikbereich in Wien und Niederösterreich untersucht, kategorisiert und mit konkreten Empfehlungen hinterlegt wurde. Beim Zentralverband Spedition und Logistik finden die vom Aktionsplan definierten Maßnahmen Zuspruch, weil sie innovative Möglichkeiten aufzeigen, wie gemeinsam mit der Speditions- und Logistikwirtschaft der grundsätzlich notwendige Gütertransport umweltfreundlicher und nachhaltiger gestaltet werden kann. ■

STADTLOGISTIK: Selbstlernende Lieferketten sind die Zukunft

Der Eindruck täuscht: Die KEP-Logistik hat in Wien nur einen kleinen Anteil am Gesamtverkehr. Trotzdem wird konsequent an einer nachhaltigeren Gestaltung der Lieferkette gearbeitet.

In der öffentlichen Meinung entsteht häufig der Eindruck, als seien die Kurier-, Express- und Paketdienstleister schuld am Mehr an Verkehr in Wien. Mit einer von der Österreichischen Post in Auftrag gegebenen Studie hat das Institut für Transportwirtschaft und Logistik an der Wirtschaftsuniversität Wien genau diese Frage auf den Prüfstand gestellt. Das Ergebnis: Der Anteil der KEP-Dienstleister am Wiener Gesamtverkehr liegt gerade einmal bei 0,8 Prozent und spielt daher eine marginale Rolle. Die Fahrzeuge von Handwerkern oder Technikern haben im Vergleich dazu einen Anteil von sechs Prozent am Gesamtverkehr. Die KEP-Dienstleister beeinträchtigen daher den Individualverkehr nicht wesentlich; da sind es die privaten Pkw mit einem Anteil von 86 Prozent, die das Wiener Straßennetz hauptsächlich benutzen und für Staus sorgen.

Dazu kommt, dass die Fahrzeuge im KEP-Verkehr effizient, nachhaltig und umweltfreundlich unterwegs sind, weil die Flotten meist mit Alternativ-Energie betrieben werden. Studienautor Prof. Sebastian Kummer bringt es auf den Punkt: „Eine Paketzustellung ist logistisch gesehen effizienter als ein Individual-Einkauf.“ Würde man in Wien sämtliche Einsparungspotenziale bei der Paketzustellung ausschöpfen, könnte man jährlich so viel Strom einsparen wie er aktuell von 4.000 österreichischen Haushalten verbraucht wird.

Testlabor Berlin

Wie die Stadtlogistik künftig aussehen könnte, zeigt die Stadt Berlin. Dort wurde das Projekt „BeIntelli“ als Versuchslabor ins Leben gerufen. Auf einer Teststrecke werden verschiedenen Formen des autonomen Fahrens realisiert. Es geht um den Zustellverkehr



Verkehrsinfarkt: Staus wie dieser auf der Wiener Südosttangente sind in vielen Städten ein tägliches Bild. Die Express- und Lieferdienste haben daran nur einen geringen Anteil.

auf der letzten Meile. Sensoren sammeln Daten, die mittels künstlicher Intelligenz ausgewertet werden. Datenbasierte, selbstlernende Lieferketten verstehen die Verhaltensweisen und Erwartungen von Kunden, optimieren Zustellnetzwerke und machen Anlieferprozesse planbarer und nachhaltiger. Durch selbstlernende KI-Algorithmen kann die künftige Verkehrslage vorausgesagt und Liefer Routen angepasst werden. Vorhersagen zur Lieferaufkommen ermöglichen eine bessere Planung von Ressourcen und Kapazitäten sowie effizientere Bündelungen von Transporten und dazu eine dynamische Parkraumsteuerung der Zustellfahrzeuge – alles Maßnahmen, die zu einer Steigerung der Nachhaltigkeit in der Lieferkette beitragen. ■

AUTOMATISIERUNG

Gefahrgut-Plattform Infr8 jetzt auch für Seefracht und Straßengüterverkehr nutzbar

Auf den von den Österreichischen Bundesbahnen angebotenen Rollenden 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 angenommen wurden hingegen die Züge von Wels nach Triest für nicht kranbare Sattelaufleger, 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 Sattelaufleger-Umschlag“, dabei werden die Auflieger mit einer von den ÖBB kreierten Umschlaganlage zwischen Schiene und Straße umgesetzt. Das tägliche Gesamtangebot der RoLa lag im Vorjahr bei 48 RoLa-Zügen und 12 ISU-Zügen.

VERORDNUNG

ADR 2021 mit wichtigen Änderungen

Seit Anfang dieses Jahres gilt für den Transport von Gütern auf Straßen das ADR 2021. Es ist von allen Verantwortlichen entlang der gesamten Transportkette zu beachten. Mit dem ADR 2021 sind in Österreich wichtige Neuerungen verbunden, wobei diese u. a. neue UN-Nummern, Änderungen für Verpackungen sowie Beförderung besonders gefährlicher Güter betreffen. Arbeitsstoffe, Chemikalien, Gegenstände wie beispielsweise Energiespeicher und Sachgüter können gefährliche Eigenschaften besitzen oder zumindest Stoffe mit gefährlichen Eigenschaften enthalten. Die meisten Gefahrguttransporte (abgesehen vom Abfalltransport) werden im Rahmen der Kleinmengenregelungen der ADR-Vorschriften abgewickelt. Diese legalen Erleichterungen sind bei der Komplexität der Vorschriften oft nicht leicht zu verstehen, müssen aber in der Praxis strikt eingehalten werden.

BRANDSCHUTZ

Sicher mit alten Lithium-Ionen-Akkus umgehen

Die Verpackung spielt für die brandsichere Lagerung und den Transport von als Gefahrgut in Klasse 9 (verschiedene gefährliche Stoffe und Gegenstände) eingestuften Lithium-Ionen-Akkus eine wichtige Rolle.

Lithium-Akkus sind im Störfall im wahrsten Sinn des Wortes „brandgefährlich“ und auch schwer zu löschen – sogar ausrangierte Akkus können sich selbst entzünden, vor allem, wenn sie beschädigt sind. Für solche Fälle gibt es praktische Sammel-, Lager- und Transportbehälter, die einen gesetzeskonformen, sicheren Umgang mit alten und defekten Energiespeichern erlauben. Beispielsweise ein kompaktes, UN-zugelassenes Lager- und Transportsystem für Lithiumbatterien aus Polyethylen. Eine andere Variante stellt ein Stahlsammelbehälter mit 120 Litern Fassungsvermögen dar. Dieser beschränkt das Brandgeschehen auf das Innere des Behälters und reduziert das Brandrisiko für die Umgebung erheblich.





Sensibler Umgang mit **SENSIBLEN GÜTERN**

Regional verschiedene Vorschriften, je nach Produkt unterschiedliche Brandgefahr – das Lagern von gefährlichen Gütern verlangt Know-how und Umsicht, um Menschen und Umwelt bestmöglich zu schützen.

Gefährliche Güter müssen professionell transportiert und gelagert werden, um Schäden für Menschen und Umwelt zu vermeiden. Es gibt zahlreiche Güter, die strengen Gefahrgutvorschriften unterliegen, auch wenn auf dem ersten Blick ein Haarspray oder eine kleine Batterie für ein Elektrogerät nicht danach aussehen. Für die Gefahrgutlogistiker ist Transport und Lagerung von Gefahrgütern das tägliche Brot, und sie kennen sich aus bei den zahlreichen, mitunter hochkomplexen gesetzlichen Vorschriften.

Ob ein Gefahrgut mit der Bahn, mit dem Flugzeug, per Lkw oder Schiff befördert wird, bei jedem Verkehrsträger gilt es, Detailvorschriften zu kennen und sie punktgenau zu dokumentieren. ADR, RID, IMDG, IATA-DGR stehen als Kürzel für solche Vorschriften, deren richtige Anwendung für Gefahrgutlogistiker zum fachlichen Know-how gehört. „Gefahrgutlogistiker bzw. Gefahrgutbeauftragte sind für die verladende Wirtschaft unverzichtbar und daher logischer Partner bei der Logistik in diesem sensiblen Bereich“, betont Rebekka Durst, Mitglied des ZV-Präsidiums.

Einzelbewertung notwendig

Gefährliche Güter zu lagern, ist eine spezielle Disziplin in der Logistik. Die geltenden Normen, Vorschriften, Regelwerke und Verweise können sowohl

national und regional als auch international voneinander abweichen. „Daraus folgt, dass jedes Gefahrgut einzeln zu bewerten ist und im Rahmen der Supply Chain zur richtigen Zeit am richtigen Ort gelagert wird.

Dabei steht der Schutz von Mitarbeitern in den Logistik-Unternehmen und Anrainern und der Umwelt als Ganzem im Mittelpunkt“, ergänzt Durst.

Eine umfassende Beurteilung der möglichen Gefahren ist die Voraussetzung für die Schaffung entsprechender Lagerkapazitäten für gefährliche Güter.

Darin enthalten sein müssen Notfallmaßnahmen im Falle von Brand, Explosion oder Leckage. Gefahrgutlagerung bedingt auch die Einhaltung zahlreicher Prüfpflichten der Arbeitsmittel und Anlagen. Es bedarf spezieller behördlicher Genehmigungen, die einzuholen sind, bevor überhaupt Haarsprays oder Batterien eingelagert werden. Schon beim Bau eines Gefahrgutlagers müssen Architekten und Baufirmen mit der Materie vertraut sein. Je präziser die zu lagernden Gefahrgüter definiert sind, desto effizienter können Planung und Errichtung des Lagers und der Infrastruktur durchgezogen werden. „Ich rate allen Beteiligten, die in das Thema Gefahrgutlagerung involviert sind, sich mit den Herausforderungen bewusst auseinanderzusetzen und keinen Schritt in diesem sensiblen Bereich dem Zufall zu überlassen“, appelliert Rebekka Durst.



Gefahrgutbeauftragte sind für die verladende Wirtschaft unverzichtbar und daher deren logischer Partner.

Rebekka Durst
ZV-Präsidiumsmitglied

ZOLLAKADEMIE AUSTRIA bietet aktuelles Wissen

Aus- und Weiterbildung sind im Logistik-Geschäft das Um und Auf.

Die Zollakademie hilft Beschäftigten der Branche, auf dem letzten Stand zu bleiben.

Die Zollakademie Austria vermittelt seit vielen Jahren erfolgreich Beschäftigten von Importeuren, Exporteuren, Logistikern oder Zolldienstleistern Wissen aus der Praxis für die Praxis. Das Angebot findet bei den Mitgliedsunternehmen großen Anklang. Denn die Teilnehmerinnen und Teilnehmer werden von kompetenten Experten aus der Praxis über aktuelle Entwicklungen im Zoll- und Außenwirtschaftsbereich ausgebildet und informiert.

Das Lehrgangsangebot umfasst die Ausbildungsformate Zollfachkraft, Fachkraft für die Erfassung von Zollanmeldungen, Zolldeklarant und künftig zusätzlich Zollexperte, jeweils in optionaler Verbindung mit einer Zertifizierung durch das unabhängige Zertifizierungsunternehmen Austrian Standards am Ende der Weiterbildung. Alle diese Lehrgänge sind auf Grundlage der Europäischen Norm 16992 „Zollvertreter“ entwickelt worden, werden in unterschiedlichen Formaten angeboten (Präsenz,

online, Blended Learning) und mit Unterstützung modernster Lernmethoden durchgeführt.

Die Zollakademie Austria ist Anbieter von Zoll- und Außenwirtschaftsseminaren in ganz Österreich. Die rechtlichen Rahmenbedingungen im Warenverkehr mit Nicht-EU-Staaten werden immer komplexer und unterliegen ständigen Änderungen. Beispiel Großbritannien: Durch den Austritt aus der EU hat das Vereinigten Königreich den Status eines Drittlandes.

Mehrwertsteuer auch für Kleinsendungen

Eine weitere, ganz wesentliche Neuerung ist ab 1. Juli 2021 der EU-weite Entfall der MWSt-Befreiung für Einfuhren von geringem Wert. Das betrifft Kleinsendungen unter 22 Euro. Somit unterliegen alle gewerblichen Waren, die aus einem Drittland in die EU eingeführt werden, unabhängig von ihrem Wert der Mehrwertsteuer. Diese Änderung führt nach aktuellen Prognosen alleine in Österreich zu mehreren Millionen zusätzlichen Zollanmeldungen pro Jahr.

IOSS soll helfen

Eine administrative Erleichterung bringt dagegen die Schaffung eines neuen Import-One-Stop-Shops (IOSS). Der IOSS ermöglicht es Händlern, Waren (bis auf wenige Ausnahmen) aus Fernverkäufen an Privatpersonen in der Europäischen Union bis 150 Euro je Sendung an einer zentralen Stelle die Steuern zu erklären und entsprechend abzuführen. Es gilt der Mehrwertsteuersatz des EU-Mitgliedsstaates, in den die Waren endgültig geliefert werden sollen. Die Steuer wird mit Hilfe des IOSS in die jeweiligen Mitgliedstaaten, in denen die Steuer geschuldet wird, weitergeleitet, also den Bestimmungsmitgliedstaat. Nutzt ein Unternehmen IOSS, entfällt die Verpflichtung, sich für Umsätze, die über den IOSS erklärt werden, in jedem jeweiligen Mitgliedstaat zur Umsatzsteuer zu registrieren. ■



Grenzverkehr: Bei internationalen Transporten spielen Zollbestimmungen eine wesentliche Rolle. Wer stets auf dem neuesten Stand ist, hat deutliche Vorteile bei der Abfertigung.

BREXIT: ein Austritt mit Folgen

Alles andere als normal sind die Ein- und Ausfuhrregelungen zwischen der EU und ihrem Ex-Mitglied Großbritannien. Jede Menge zusätzlicher Papierkram sorgt für Verzögerungen in der Lieferkette.

Seit dem Brexit herrschen zwischen Großbritannien und der EU neue Spielregeln – und die sind deutlich komplizierter als früher. Es gibt neue Barrieren beim Austausch von Waren, weil jetzt an den Grenzen wieder papierintensives Verzollungsprozedere samt Warenkontrollen durchgeführt wird. So müssen etwa bei verschiedenen Produkten Veterinär- und Pflanzenschutzkontrollen durchgeführt werden, was Zeit und Geld kostet. „Das Problem dabei: Während sich die Speditionsbranche auf den Austritt solide vorbereitet hat, haben sich die neuen Bestimmungen bei der verladenden Wirtschaft noch nicht voll herumgesprochen“, so Klaus Hrazdira, Mitglied des ZV-Präsidiums. Von „neuer Normalität“ kann also keine Rede sein.

Fehlerquote bis zu 80 Prozent

Anfang dieses Jahres waren bis zu 80 Prozent der Warensendungen zwischen UK und EU falsch oder gar nicht deklariert. Was zu Problemen bei der Grenzabfertigung führte und empfindliche Verzögerungen in den Lieferketten bewirkte. Verladern müssen sich, ob sie wollen oder nicht, mit den jetzt gültigen Import- und Exportverfahren auseinandersetzen, wenn der Warenfluss nicht ins Stocken geraten soll. Frachtsendungen von mehreren Versendern für verschiedene Empfänger werden von den Zollverwaltungen nicht abgefertigt, wenn einzelne Sendungen falsch oder nicht deklariert sind. Lieferungen vom Festland auf die Insel dauern jetzt fünf statt wie früher drei Tage.

Ärgernis Sicherheitserklärung

Auch wenn Hrazdira das Handelsabkommen insgesamt positiv sieht, so gibt es dennoch drei Knackpunkte, die den Logistikern Sorgen bereiten und politisch noch nachgebessert gehörten. So haben sich UK und EU im Handelsabkommen nicht auf einen gemeinsamen Sicherheitsraum geeinigt. Daher sind für Waren, die in die EU ein- oder aus ihr ausreisen, sogenannte Zollsicherheitserklärungen



Neue Regeln: Seit Großbritannien nicht mehr Teil der EU ist, kommt es zu erheblichen Verzögerungen bei der Abfertigung von Waren an den Grenzen.

erforderlich. Diese Erklärungen müssen zusätzlich zu den vorgeschriebenen Einfuhr-, Ausfuhr- und Versandanmeldungen vorgelegt werden, die inhaltlich aber den drei Anmeldeverfahren weitgehend ähnlich sind, für die Logistikunternehmen aber einen erheblichen administrativen Mehraufwand darstellen. Der europäische Spediteurverband CLECAT fordert daher im Interesse seiner Mitglieder einen Verzicht auf diese Sicherheitserklärung.

Im Handelsabkommen auch nicht geregelt sind die gemeinsamen Hygiene- und Pflanzenschutznormen für die Lebensmittelindustrie. Der dritte Knackpunkt sind die Ursprungsregeln und Verfahren und besonders die Frage der Rücksendungen. Das Handelsabkommen sieht einen zoll- und kontingentfreien Zugang für Produkte vor, die zwischen UK und der EU gehandelt werden. Dabei müssen aber komplizierte Herkunftsanforderungen erfüllt werden, die für die Begünstigung Voraussetzung sind.



Beim Brexit kann von „neuer Normalität“ keine Rede sein.

Klaus Hrazdira
ZV-Präsidiumsmitglied



FIATA-DOKUMENTE erleichtern Warenaustausch

Der Zentralverband Spedition & Logistik ist Mitglied der FIATA.
Deren standardisierte Dokumente bringen Verladern zahlreiche Vorteile.



Die Internationale Föderation der Spediteur-organisationen (FIATA) vertritt die Interessen von 40.000 Speditions- und Logistikunternehmen mit zehn Millionen Beschäftigten in 160 Ländern weltweit. Der Zentralverband Spedition & Logistik ist das einzige österreichische Mitglied der FIATA und ermöglicht dadurch den Zugang zu wichtigen Dokumenten für den internationalen Warentransport. „Sie sind als Dokumentenstandard unverzichtbar und erleichtern ganz wesentlich den globalen Warenverkehr“, bringt es Peter Csoklich, Vertrauensrechtsanwalt des Zentralverbandes Spedition & Logistik, auf den Punkt. Das sind dies wesentlichen Dokumente:



FIATA FBL

Das Negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading ist ein Frachtführer-Dokument für die Benützung durch Spediteure, die als Multimodal Transport Operator (MTO) tätig sind. Das FBL kann auch als Seekonnossement ausgestellt werden. Das Dokument ist übertragbar, sofern es nicht mit dem Aufdruck „non-negotiable“ versehen ist, und kann im Zahlungsverkehr für Dokumentenakkreditive verwendet werden. Ein Spediteur, der als Multimodal

Transport Operator (MTO) oder Seefrachtführer ein FBL ausstellt, ist für die Durchführung des Transportes verantwortlich. Er übernimmt nicht nur die Verantwortung für die Auslieferung des Gutes an Bestimmung, sondern auch die von ihm zur Durchführung des gesamten Transportes eingesetzten Transportunternehmen und Drittbeteiligten; seine Haftung beurteilt sich dabei bei bekanntem Schadensort nach dem auf die Teilstrecke, auf der der Schaden eingetreten ist, zwingend anwendbarem Teilstreckenrecht. Bei unbekanntem Schadensort gibt es Haftungshöchstgrenzen von 8,33 SZR/kg (wie nach der CMR) bzw. – wenn die Beförderung auch eine See- oder Binnenwasserbeförderung umfasst – 666,67 SZR/Einheit oder 2 SZR/kg.



FIATA FCT

Das Forwarders Certificate of Transport ist ein Dokument für den Gebrauch durch internationale Spediteure, die im Rahmen der FIATA organisiert sind. Mit Ausstellung des FIATA-FCT-Dokuments an den Versender übernimmt der Spediteur die Verpflichtung, die Güter am Bestimmungsort über einen durch ihn beauftragten Empfangsspediteur herauszugeben. Der Spediteur kann dem Versender das FIATA FCT so-

fort nach Übernahme der Güter zum Versand aus-
händigen. Mit Ausstellung des FIATA FCT bestätigt
der Spediteur, dass er die Verantwortung für Ver-
sand und Auslieferung genau umschriebener Güter
gemäß Instruktionen des im Dokument aufgeführ-
ten Versenders übernommen hat und die Güter nur
gegen Vorlage des FCT ausliefern wird.



FIATA FCR

Mit dem Forwarders Certificate of Re-
ceipt bestätigt der Spediteur, dass er die
Ware in seine Obhut übernommen hat. Das FIATA
FCR kann dem Versender sofort nach Übernahme
der Güter durch den Spediteur ausgehändigt wer-
den. Mit Ausstellung des FIATA FCR bestätigt der
Spediteur, dass er im Besitz der im FCR genau be-
schriebener Güter ist, mit dem unwiderruflichen
Auftrag, diese an den im Dokument genannten
Empfänger zu senden oder zu dessen Verfügung zu
halten. Dem FCR kommt dabei Sperrwirkung zu,
weil nachträgliche Verfügungen über das Gut nur
gegen Vorlage des FCR vom Spediteur befolgt wer-
den dürfen.



FWR

Das FIATA Warehouse Receipt ist ein
Lagerschein, der in Lageregeschäften
der Spediteure verwendet wird. Es ist ein Standard-
dokument, das hauptsächlich auf nationaler Ebene
benutzt wird. Das FWR ist kein Orderlagerschein,
also kein Dokument, das nach geltendem Recht als
Orderpapier anerkannt ist.



FIATA SDT

Die Shippers Declaration for the Trans-
port of Dangerous Goods ist konzipiert
für den Fall, dass sich ein Spediteur mit dem Trans-
port gefährlicher Güter befasst. In diesem Fall be-
nötigt er über die Klassifizierung der Güter genaue
Informationen, um sie unter den geltenden gesetz-
lichen Regelwerken richtig einordnen zu können.
Das FIATA SDT erlaubt dem Spediteur, gefährliche
Güter zu identifizieren und die Frage der Verant-
wortlichkeit im Falle eines Unfalles oder Schadens
zu klären.



**Die FIATA-
Dokumente
erleichtern den
Zahlungsfluss
im internatio-
nalen Handel.**

Peter Csoklich
ZV-Vertrauensanwalt

WWW.SCHNECKENREITHER.COM



ANSFELDEN | BERGHEIM | INNSBRUCK
KLAGENFURT | SEIERSBERG | WELS
WIENER NEUDORF

FAMILIÄR. UNABHÄNGIG. INNOVATIV.



FIRMENGRUPPE SCHNECKENREITHER

INTERNATIONALE SPEDITION SCHNECKENREITHER GESELLSCHAFT M.B.H.
TRAUNUFERSTRASSE 113 | A-4052 ANSFELDEN | +43 50 861 0 | OFFICE@SCHNECKENREITHER.COM



UNSERE QUALITÄT

MAGAZIN

» NEWS SUPPLY CHAIN

BLOCKCHAIN

Der Frachtbrief wird digital

Die österreichische „Blockchain Initiative Logistik“ (BIL) hat einen Pilotversuch mit einem digitalen Frachtbrief (eCMR) gestartet. Die daraus gewonnen Erkenntnisse sollen dazu beitragen, eine allgemein nutzbare Branchenlösung zu entwickeln. In vielen Bereichen der Logistik ist die Digitalisierung in den vergangenen Jahren zwar rasch vorangeschritten, Frachtdokumente werden aber nach wie vor im großen Stil papierbasiert abgewickelt. Darum ist die zeitgerechte Verfügbarkeit von Transportinformationen und Unterschriften für Spediteure, Verlader, Frächter und Versicherungen oft nicht gewährleistet. Die Vorteile der Digitalisierung liegen klar auf der Hand. Deshalb hat sich die 2019 ins Leben gerufene „Blockchain Initiative Logistik“ in ihrem ersten Use-Case dieser Herausforderung gestellt und eine Branchenlösung zur Nutzung des eCMR entwickelt.

KOOPERATION

Versorgungsnetze statt Versorgungsketten

Die Kooperation von Unternehmen mit Einkaufsbüros, Lieferanten, Fabriken, Technikern, Kunden, Spediteuren und Händlern war noch nie so essenziell wie heute. Deshalb versuchen Firmen, ihre geschäftlichen Netzwerke weiter zu stärken. Gefragt sind vor allem Tools und Plattformen, um die engen kollaborativen Arbeitsabläufe bei Prognosen, Bestellungen, Lieferungen, Produktion, Kapazitäten und Lagerbestände in Echtzeit zu unterstützen, prognostizieren Softwarespezialisten. Da die Kollaboration und der verbesserte Informationsfluss Fehler, Verzögerungen, Durchlaufzeiten und Ineffizienzen eliminieren, können alle Beteiligten Kosten senken und ihre Wettbewerbsfähigkeit mithilfe von Unternehmensnetzwerken verbessern.

AUTOMATISIERUNG

Bessere Chancen mit künstlicher Intelligenz

Wer sich der künstlichen Intelligenz verschließt, dessen wirtschaftliche Chancen sinken. Das ist die Erkenntnis einer Studie „Künstliche Intelligenz (KI) in der Logistik. Sind wir dazu bereit?“ KI hilft, Kosten zu reduzieren, die Produktivität zu steigern und im Wettbewerb die Nase vorn zu haben. Nicht nur bei der Datenspeicherung und Verarbeitung führt kein Weg an der KI vorbei, auch bei standardisierten Prozessen leistet KI wertvolle Hilfe. Software-Roboter übernehmen Routinejobs im Backoffice, analysieren Verträge und verbuchen Rechnungen. Menschliche Fehler werden reduziert, und per saldo lassen sich allein im Backoffice bei der Erledigung von Routinearbeiten 30 bis 50 Prozent der Arbeitszeit einsparen.





DIGITALE IDENTITÄT entlang der Lieferkette

FIATA for Future: Ein digitaler Identitätsnachweis soll den digitalen Datenaustausch entlang der Lieferketten sicherer gestalten.

Spediteure müssen nicht nur in physischer Hinsicht den Transport von Gütern organisieren, sondern gleichzeitig auch eine gewaltige digitale Informationslogistik bewerkstelligen. Denn für jedes Packstück braucht es eine lückenlose Dokumentation, damit es zum richtigen Zeitpunkt am richtigen Ort ankommt. Die Digitalisierung entlang der gesamten Supply Chain ist daher ein Gebot der Stunde und wird im Rahmen eines Pilotprojekts von der internationalen Föderation der Spediteurorganisationen FIATA mit viel Engagement vorangetrieben. Denn es sind gerade die Spediteure, die bei einem Transport über die meisten Daten verfügen, die sie mit Kunden, Empfängern, Häfen, Frächtern und anderen in der Lieferkette involvierten Akteuren wechselseitig teilen.

Die FIATA, die übrigens 1926 in Wien gegründet wurde, ist gerade dabei, eine digitale Identität zu kreieren, damit künftig alle Spediteure rund um den Globus gesicherte und authentifizierte Daten austauschen können. „Dokumente sollen digital signiert werden, sodass der Aussteller des Dokuments von seinen Partnern leicht identifiziert werden kann“, erklärt Wolfgang Einer, Leiter der ZV-Arbeitsgruppe Supply Chain Management. Wichtig dabei ist, dass alle FIATA-Mitglieder die Kontrolle über ihre Daten behalten und Daten von Softwareanbietern einfach sammeln und analysieren können, um ihre Geschäftsprozesse zu optimieren.

Neuer Softwarestandard

Bei der Schaffung des Identitätsnachweises setzt die FIATA auf einen kollaborativen Ansatz, bei dem Mitglieder, Experten anderer internationaler Organisationen, neutrale Technologiefachleute und Softwareanbieter in einem Boot sitzen, um ein Höchstmaß an Sicherheit und Zuverlässigkeit sicherzustellen. Konkretes Beispiel für die Identität ist das FIATA E-Bill of Lading (eFBL). Dieser Frachtbrief-Standard stellt die FIATA Softwareanbietern zur



Verfügung, damit ihre Mitglieder eFBL an ihren elektronischen Arbeitsplätzen ausstellen können. Jedes eFBL wird mit einem einzigartigen FIATA-Tracking-Code „gestempelt“, der die Gültigkeit des Dokuments, die Integrität seines Inhalts und die Identität seines Ausstellers bestätigt. Dieser Stempelprozess ermöglicht allen Beteiligten den Zugriff auf einen vollständig transparenten Prüfpfad für jedes ausgestellte Dokument.

Projektziel Vertrauen

Mit der digitalen FIATA-Identität wird Vertrauen geschaffen. Daten werden heute nicht mehr auf bilateralem Weg getauscht, sondern digital vertrauenswürdigen Beteiligten zur Verfügung gestellt, die proaktiv Daten vom ursprünglichen Aussteller des Dokuments abrufen. Die FIATA-Identität ist somit ein markantes Vertrauensmerkmal dafür, dass sowohl dem, der Daten herausgibt, als auch dem, der sie empfängt, zu vertrauen ist. Fazit: Die FIATA-Identität bestätigt, dass ihre Mitglieder vertrauenswürdige Unternehmen sind. ■



HYBRIDEN SPEDITIONEN gehört die Zukunft

Abschied vom Entweder-oder: Speditionen werden zu flexiblen Logistikdienstleistern mit weitgehend digitaler Abwicklung vieler Geschäftsprozesse. Voraussetzung dafür sind standardisierte Datenformate – schwierig in einem heterogenen Markt.

Dass digitale Plattformen die Markttransparenz fördern und zur Effizienzsteigerung logistischer Prozesse auf ausgewählten Teilmärkten der Logistik beitragen, ist mittlerweile Faktum. Den gesamten Logistikmarkt beherrschen werden sie hingegen nicht. Denn Plattformbetreibern fehlt etwas, was die etablierten, gewachsenen Speditions- und Logistikunternehmen rund um den Globus haben: Know-how und die Flexibilität eines klassischen Speditionsunternehmens.

Heterogene Kundenstruktur

Für den Erfolg von Plattformen sind neben einem hohen Sendungs- und Ladungsaufkommen einheitliche Datenformate, Standards und industrialisierte Abläufe grundlegende Voraussetzung. Diese einseitig auf Logistikmärkten gegenüber der verladenden Wirtschaft aus Industrie und Handel durchzusetzen, wird auch schnell wachsenden und finanzkräftigen digitalen Speditionen nicht so schnell gelingen. Zu sehr wird der Markt von einer großen Zahl von Logistikdienstleistern getragen, die ihren heterogenen Kundengruppen individuelle Lösungen anbieten.

Die Stärken etablierter Speditionen in den Supply Chains sind deren Flexibilität und deren Erfahrung, was Technologie alleine nicht abbilden kann. Doch die Speditionswelt der Zukunft wird kein Entweder-oder sein, sondern eine Kombination beider



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

Wolfgang Einer
Leiter ZV-Arbeitsgruppe SCM

Welten. Etablierte Speditionen und digitale Marktbegleiter können voneinander lernen. Erstere können ihre Geschäftsmodelle durch Plattformlösungen um zusätzliche Serviceangebote erweitern und so hybride Geschäftsmodelle entwickeln.

Flexibilität plus Standardisierung

„Die Digitalisierung spielt in der Logistik unbestritten eine entscheidende und marktrelevante Rolle, sie wächst evolutionär und unaufgereg“, erklärt Wolfgang Einer, Leiter der Arbeitsgruppe Supply Chain Management des Zentralverbandes Spedition & Logistik. Arrivierte Speditionen entwickeln sich von reinen Softwareanwendern für die Disposition und Tourenplanung hin zu Logistikdienstleistern mit weitgehend digitaler Abwicklung der meisten Geschäftsprozesse. Was zur Folge hat, dass der Digitalisierungsgrad in der Logistikbranche heute schon hoch ist und weiter wächst.

Eine Prognose, die nicht allzu gewagt ist: In Zukunft wettbewerbsfähig bleiben Speditionshäuser, die Marktkenntnisse, Fach-Know-how und individuelle Kundennähe mit digitalem Leistungsversprechen verbinden. Digitale Speditionen und Plattformen können ihre Stärken eher in standardisierten und automatisierten Transportprozessen ausspielen, beispielsweise in FCL-Märkten mit Ladungsverkehren. Inwieweit das Auswirkungen auf die Frachtpreise und Margenentwicklung hat, bleibt abzuwarten.



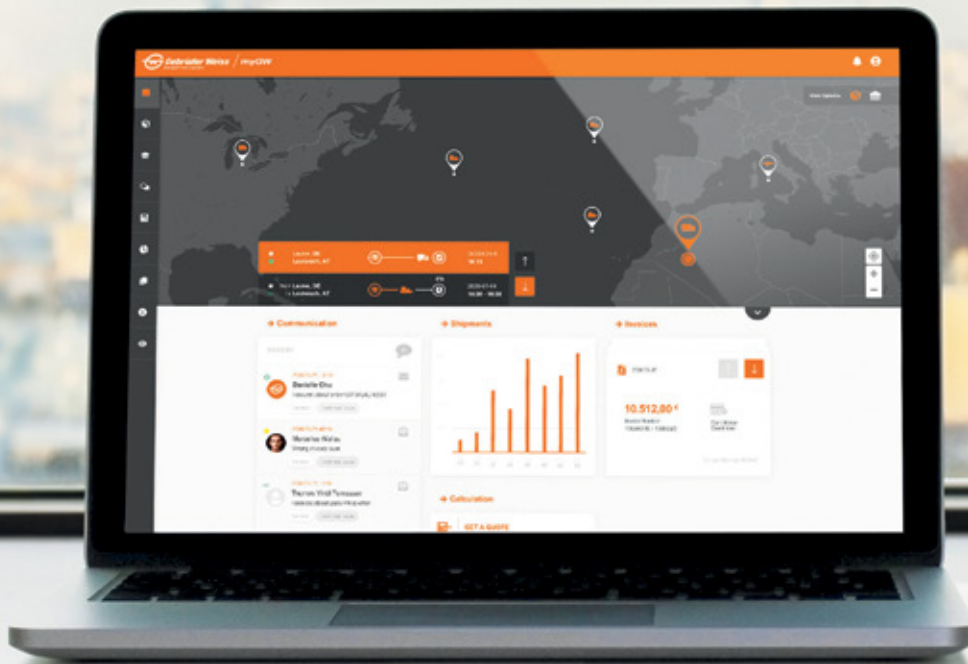
Die Zukunft der Logistik

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

Lagermax. Gemeinsam in Bewegung.

myGW

So einfach kann es sein



Das neue Kundenportal

Für alle Belange einen einzigen Account –
übersichtlich und individuell nutzbar.

