

Zwischen *Tradition* und *Moderne*

Angesichts neuer Unsicherheiten in Politik und Wirtschaft will sich Österreich nachhaltig für die Zukunft aufstellen. Dabei blickt das Land über die eigenen Grenzen hinaus - und könnte in manchen Bereichen selbst zum Benchmark werden.



FOTO: ISTOCKPHOTO/VELISHCHUK

ANZEIGE

ROLAND BRINGT'S PERSÖNLICH.

Mit persönlichem Einsatz für jeden Container und jeden Kunden. Mehr auf www.rolsped.com



ROLAND

Eine Branche schaut nach vorn



Von **Carla Westerheide**,
Redakteurin für KEP und Mobilität

Österreich ist durch seine zentrale Lage eine wichtige Drehscheibe für die europäische Logistik. Dies gilt es auszubauen. Gleichzeitig hat das Land an manchen Stellen noch Nachholbedarf, etwa beim E-Commerce.

Wie in anderen Ländern wird die Logistik auch hier von neuen Konflikten auf der Weltbühne geprägt. Doch das Land steht keinesfalls still, sondern bereitet den Weg für eine erfolgreiche Zukunft.

In diesem Themenheft stellen wir einige neue Ansätze sowie Appelle an die Branche und die Politik vor. Denn die Entscheidungen von heute legen den Grundstein für eine Logistik von morgen - egal in welchem Sektor.

Inhalt

Seidenstraße Eine Handelsroute mit Zukunft? **SEITE 2**

Kombinierter Verkehr Investitionen sind für Ausbau nötig **SEITE 3**

Fahrermangel Vier Optionen, um mehr Lenker zu gewinnen **SEITE 4**

Blockabfertigung Pro und Contra aus Politik und Wirtschaft **SEITE 5**

Überblick Verkehrsdaten aus Österreich **SEITEN 6/7**

Citylogistik Die Zeit, Innenstädte neu zu denken, ist jetzt **SEITE 8**

E-Commerce Shöpping will mehr nationalen Onlinehandel **SEITE 9**

Branchenverbände Wer spricht für wen? **SEITEN 10/11**

Politik Die Zukunft des Lobau-tunnels bleibt ungewiss **SEITE 12**

Impressum

Autoren dieser Ausgabe

Ingrid Felipe, Robert Hadzetovic, Stefan May, Ulrich Pfaffenberger, Martin Posset, Wilfried Schneider

Verantwortliche Redakteurin

Carla Westerheide

Grafik

Björn Jagdmann,
Andreas Voltmer (Lt.)

Kontakt

westerheide@dvz.de

DVV Media Group GmbH

Heidenkampsweg 73-79, D-20097 Hamburg
Postfach 10 16 09, D-20010 Hamburg
Tel.: +49 40 237 14-100

Geschäftsführer

Martin Weber

Verlagsleiter

Oliver Detje

Anzeigenleiter

Florian Böhm

Tel.: +49 40 237 14-129

Leser- und Abonentenservice

Tel.: +49 40 237 14-240

Fax: +49 40 237 14-333

leserservice@dvz.de

Druck

Dierichs Druck + Media GmbH & Co.
KG, Kasse; Gerichtsstand ist Hamburg.

Endstation für Seidenstraße

Die Verlängerung der russischen Breitspur nach Österreich ist aufgrund des Krieges in der Ukraine endgültig vom Tisch. Was bedeutet das für Warenströme aus China?



FOTO: ÖBB

Von Stefan May

Die österreichische Logistik bekommt den Krieg in der Ukraine vor allem durch die steigenden Preise zu spüren. Der Fachverband der Lebensmittelindustrie in der Österreichischen Wirtschaftskammer spricht bereits von einer „historischen Kostenwelle“. Viele österreichische Unternehmen

sind auf diese Weise indirekt vom Ukraine-Krieg betroffen, etwa der Faserhersteller Lenzing, die Post oder der Reifenhersteller Continental. Die chemische Industrie sieht sich sogar vor einer Rezession.

Beim Pharmakonzern Boehringer trübt die Krise den Ausblick: „Deutliche Auswirkungen“ werden auf dessen Regional Center Vienna (RCV) erwartet, zu dem neben Österreich auch die Ukraine und Russland gehören. „Beeinträchtigungen in bislang unbekanntem Ausmaß“ erwartet Alexander Friesz, der Präsident des Zentralverbands Spedition und Logistik. Er fordert eine Senkung der Abgaben auf Energie und unterstützt die Verschiebung der für Juli geplanten CO₂-Bepreisung.

Den Ausfall ukrainischer Fahrer bekommt Österreich nach Aussage des Transportgewerbes nicht zu spüren. Es sei Lenkpersonal aus den angrenzenden EU-Ländern tätig, ukrainische Fahrer seien eher in Polen und der Slowakei unterwegs gewesen. Was die Preise angehe, schau man neidisch nach Deutschland, wo die Mineralölsteuer um rund 14 Cent gesenkt wurde.

Im März und April ist nach Angaben der ÖBB jeden zweiten Tag ein Zug mit Agrarprodukten aus der Ukraine nach Österreich gefahren. Seit Mai gibt es eine tägliche Verbindung.

27,7

Prozent der Breitspur-Planungsgesellschaft gehörten der ÖBB. Diesen Anteil hat die Bahn nun verkauft.

Quelle: ÖBB

Italien biete eine teilweise Rückvergütung dieser Steuer. Österreich sei somit beim Dieselpreis ins Spitzengeld gerückt.

Ähnlich dem Modell eines Agrardiesels in der Landwirtschaft fordern österreichische Spediteure und Transporteure die Einführung eines billigeren Gewerbediesels, um nicht von der Konkurrenz rund um Österreich abgehängt zu werden. Das Potenzial dafür sei vorhanden, denn die Mehreinnahmen aus der Mehrwertsteuer aufgrund des Preisanstiegs würden in Österreich in diesem Jahr bei 900 Millionen Euro liegen, lauten die Argumente der Befürworter.

Was passiert mit der Seidenstraße?

Ruhig ist es derzeit um die Seidenstraße auf der Schiene geworden. Dieses Thema könne man nun abhaken, heißt es seitens des heimischen Transportgewerbes. Der Landweg wäre wohl auf lange Zeit unterbrochen. Eine Anfrage der DVZ zur aktuellen Situation bei UTLC ERA, einem eurasischen Schienengüterverkehrsunternehmen, das der russischen, der belarussischen und der kasachischen Staatsbahn gehört, blieb unbeantwortet.

Die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) melden: „Aktuell werden alle beauftragten Mengen zwischen Europa und China von uns - selbstverständlich unter Berücksichtigung sämtlicher Sanktionen - über Belarus befördert. Der ursprünglich von uns präferierte Korridor über die Ukraine nach Zahony/Budapest ist derzeit eingestellt, da die Zugverbindung zwischen der Ukraine und Russland zerstört wurde.“

Chinesische Warenströme würden über Belarus und Polen umgeleitet. „Von dort geht es über unsere Hubs nach Budapest beziehungsweise Wien und weiter in unser europäisches Netzwerk. Auch eine Umleitung über den Middle Corridor, also Aserbaidschan/Georgien/Türkei beziehungsweise von Georgien direkt nach Rumänien, ist ausgearbeitet und steht als Alternative zur Verfügung“, sagt ein Sprecher der ÖBB. Die Rail Cargo Group der ÖBB wickle aktuell aber alle übernommenen Aufträge ab, es bestünden weder Einschränkungen noch Engpässe.

In den vergangenen Jahren war immer wieder eine Verlängerung der russischen Breitspur aus der Slowakei nach Österreich diskutiert worden. Ein großer Hub östlich von Wien sollte als mitteleuropäisches Logistikkreuz zwischen der Schiene mit unterschiedlichen Spurweiten und der Straße dienen. In Österreich war sogar eine eigene Breitspur-Planungsgesellschaft ins Leben gerufen worden. Im Hinblick auf den Krieg haben die ÖBB allerdings im April ihre 27,7 Prozent Anteile verkauft und ihr damit vermutlich den Todesstoß versetzt. Sollten nämlich die drei anderen Gesellschafter - die ukrainische und die slowakische Bahn sowie die russische Post - niemanden finden, der die Anteile übernimmt, müsste sie sich auflösen.

Dennoch ist der Schienenverkehr in die Länder mit Breitspur nicht abgerissen. Die ÖBB melden mehr als 60.000 Tonnen Getreide, die sie seit Kriegsbeginn aus der Ukraine befördert hätten. Zwischen März und April sei jeden zweiten Tag ein Zug unterwegs gewesen. Seit Mai kommt bereits täglich ein Zug mit Agrarprodukten aus der Ukraine. Und auch die Seidenstraße selbst halten die ÖBB nicht für beendet, denn: „Wir sehen auch für die Zukunft ein weites Betätigungsfeld. Nicht nur, weil Prognosen für die Zukunft von einem erhöhten Gütervolumen ausgehen, sondern auch, weil die Seidenstraße immerhin ganze Volkswirtschaften - Europa und Asien - miteinander verbindet.“ (wes)

QUALITÄT ÜBERZEUGT
WIR SIND IMMER AUF KURS

systempo
LOGISTIK
DIE MARKE DER STÜCKGUTLOGISTIK

www.systempo.com



Die Veranstaltung „Faktencheck Kombiniertes Güterverkehr“ der Österreichischen Gesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (GSV) fand am Wiener Flughafen statt.

FOTO: STEFAN MAY

Ein Plädoyer für mehr Kombi-Verkehr

Wenn der Ausbau gelingen soll, braucht es nicht nur Investitionen in neue Infrastruktur. Da sind sich die Experten einig.

Von Stefan May

Der Kombinierte Verkehr werde in Zukunft dynamischer wachsen als der traditionelle Schienenverkehr. Das stellte die Logistikunternehmerin Gudrun Winner-Athens bei einer Veranstaltung der Österreichischen Gesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (GSV) am Wiener Flughafen zum Thema „Faktencheck Kombiniertes Güterverkehr“ fest. Winner-Athens, langjährige überzeugte Vertreterin des Kombinierten Verkehrs, zeigte aber auch auf, was diese Transportvariante ihrer Meinung nach an einer dynamischen Entwicklung in Europa hindert: der „Flickenteppich im Schienenverkehr“ mit unterschiedlichen Spurweiten, Zuglängen, Achsgewichten und Sprachen.

„Wenn die Verlagerung ernst gemeint ist, sollte sich die Politik Gedanken über ein Anreizsystem machen“, sagte Winner-Athens. Das untermauerte der Geschäftsführer der Unit-Cargo Spedition, Davor Sertic: Man wollte einen großen Teil der eigenen Transporte von Budapest über Rostock nach Skandinavien von der Straße auf die Schiene verlegen, was im Endeffekt 800 Euro teurer gekommen wäre. „Kein Kunde nahm es an“, sagte Sertic. „Es war nicht ökonomisch, und somit ist das Projekt gestorben.“

Neue Infrastruktur nötig

Eine weitere Forderung von Gudrun Winner-Athens, jene nach einem Neu- und Ausbau von Terminals, unterstützte Sebastian Kummer, Vorstand des Instituts für Transportwirtschaft und Logistik an der Wiener Wirtschaftsuniversität. „Die Terminals, die wir haben, sind im Vergleich zu China Mickey Mouse“, sagte er. „Sie haben auch keinen Platz für Container.“

In die Terminalstruktur müsse mehr investiert werden, räumte Bernhard Ebner, Business Unit Manager Intermodal bei der Rail Cargo Group (RCG) der ÖBB, ein. Dennoch sei schon jetzt einiges ohne großen Aufwand möglich: „Die meisten Züge fahren mit einer Zuglänge von 550 Metern und weniger“, sagte er. „Wenn wir in den nächsten zehn Jahren 740 Meter für alle Züge schaffen würden, wäre das eine Steigerung von 37 Prozent. Und da würde kein Zug zusätzlich fahren.“ Ein solcher 740-Meter-Zug könne zwar 42 Trailer transportieren, aber auch 50 Container,

was eine Kapazitätssteigerung von weiteren 20 Prozent bedeute.

Ein Unternehmen, das schon lange den Kombinierten Verkehr nutzt, ist der oberösterreichische Fahrzeuglogistiker Hödlmayr. 1,6 Millionen Autos transportiert das Unternehmen jährlich, 10 Prozent davon per Schiene auf eigenen Güterzugwaggons. Doch das ist eine schwer kalkulierbare Sache: „Wenn die Waggons nicht fahren, sind die Kosten bei uns“, sagte Andreas Sundl, COO von Hödlmayr International. „Wer zahlt das Stehen eines Waggons, weil ich wegen einer

Baustellenumleitung den Slot für die Einfahrt in ein Terminal versäume?“ In der einen Woche würden zudem keine Waggons benötigt, in der nächsten 80.

Das hänge aber auch mit den Autofabriken zusammen, „die in wahn-sinnigen Wellen produzieren“, warf Ulrich Puz, Geschäftsführer der Frachtbahn, ein. „Eine Fabrik in Bratislava steht derzeit still, weil sie Kabelbäume in der Ukraine produzieren lässt.“ Kleine Transportunternehmen würden sich zudem leichter tun als große. So biete seine Privatbahn etwa eine Direktverbindung von Istanbul ins Ruhrgebiet in sechseinhalb Tagen an, wofür andere mit Zwischenhalten elf Tage benötigen würden.

Andererseits könne ein KMU von Anfang an nicht ausreichend große Mengen transportieren, sagte Sertic. Dabei wäre es „eine tolle Lösung, wenn die Fahrer nur mehr lokal tätig wären“. Es entspräche auch deren

Wunsch, abends bei der Familie zu sein. Wären sie nur mehr im Vor- und Nachlauf, von und zur Bahn, tätig, könnte dem Fahrermangel begegnet und der Beruf attraktiver gemacht werden. „Sozial, ökologisch und ökonomisch“, fasste Sertic die drei Kriterien für diese Art des Kombinierten Verkehrs zusammen.

Schiene leidet unter Pandemie

Eine Trassenpreissenkung wie anlässlich der Corona-Krise sollte die Regel sein, forderte Winner-Athens. Demgegenüber sagte Stefan Weiss, der Geschäftsführer der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft (SCHIG), einer 100-prozentigen Tochter des österreichischen Klimaschutzministeriums: „Wir vergeben 140 Millionen Euro jährlich an Förderungen im Logistikbereich.“ Dabei gebe es eine Förderschleife für den Kombinierten Verkehr und eine für die Anschlussbahnen.

Der österreichische Modal Split von 29 Prozent für die Schiene könne sich auch international sehen lassen, sagte Weiss. Zwar liege er in der Schweiz höher, doch gebe es dort keine Einschränkungen durch die EU, und Quersubventionierungen seien möglich. Absoluter Spitzenreiter mit 40 Prozent wären aber die USA, allerdings gebe es dort lange Strecken, hohe Achslasten, teilweise doppelstöckige Beladung mit Containern und Züge mit mehreren Kilometern Länge.

Aufkommenden Optimismus dämpfte Logistikprofessor Kummer: „Wenn die Bahn einen Modal Split von 40 Prozent erreichen würde, was ich bis 2040 für ausgeschlossen halte, haben wir immer auch noch eine Steigerung des Straßenverkehrs“, warnte er. „Unsere Prognose war, dass sich der Straßengüterverkehr ein, zwei Jahre nach dem Corona-Einbruch erholen wird, der Schienengüterverkehr nicht. Genau das ist eingetreten.“ (wes)

140 Mio.

Euro im Jahr vergibt die SCHIG an Förderungen im Logistikbereich.

Quelle: Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft (SCHIG)

ANZEIGE

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-Sicherungstechnik und -Bautechnik
- Instandhaltung Lokomotiven und Waggons
- Werkstätten Schwer- und Sonderfahrzeuge
- Fuhrparkmanagement
- Werksinterne Logistik
- Verkehrsakademie
- Private Eisenbahntraktion via CargoServ

Logistik Service GmbH, Lunzer Straße 41, A-4031 Linz
 Tel: +43-732-6598-2000, E-Mail: office@logserv.at
 www.logserv.at

LogServ
 Logistik in Bewegung.

Von Stefan May

Vor zwei Jahren waren sie plötzlich die Helden der Gesellschaft: Die Fahrer und Fahrerinnen von Schwerfahrzeugen, die die Versorgung der Bevölkerung mit den notwendigen täglichen Gütern in Zeiten des Corona-Lockdowns garantierten. Dann durften sie auf den Betriebshöfen die Toiletten nicht mehr benutzen, konnten unterwegs nicht mehr in Gasthäusern einkehren und erhielten keine Corona-Prämien. Um die Zukunft der Lkw-Fahrer stand es aber schon vor der Pandemie nicht gut: In Österreich fehlen 8.000 Fachkräfte.

„Bis vor 20 Jahren hat es den Begriff ‚Kapitän der Landstraße‘ gegeben“, erinnert sich Franz Staberhofer, Logistik-Professor an der FH Steyr. Für Freiheit und Romantik stand das Leben der Lkw-Fahrer. „Heute sind die Parkplätze keine Orte, wo man sich gerne aufhält, man trifft sich dort nicht mehr, denn die Fahrer sind durchgetaktet. Es ist einfach ein schwieriger Job, der nicht besonders gut bezahlt ist.“

„Das war ein respektierter Beruf“, erinnert sich der Teamleiter Fahrerbetreuung beim Autotransportunternehmen Hödlmayr, Christian Wansch. „Aber in unserer schnelllebigen Zeit wird der Lkw sehr oft halt als störendes Hindernis gesehen, wenn er vor einem fährt, oder wenn wir abladen.“ Aus dem freiheitsliebenden, selbstbestimmten Kapitän der Landstraße ist zudem der gläserne Fahrer geworden, sagt Wansch. „Das Tachogerät notiert jede Bewegung des Fahrzeuges. Früher hat man sich eine Telefonzelle gesucht und in der Firma nach einem Folgeauftrag gefragt. Mit der Einführung des Handys war alles schlagartig komplett anders.“ Laut Wansch sei merkbar, wie sehr heute die Work-Life-Balance bei den Menschen im Mittelpunkt stehe: „Die Arbeitszeiten und die Trennungen von Zuhause sind nicht jedermanns Sache.“

Beruf attraktiver machen

Franz Staberhofer sieht deshalb hier Option eins, um mehr Interesse am Fahrerberuf zu wecken: „Ich müsste umdenken, könnte ein Cargo-Uber bilden und von 18 bis 22 Uhr in der Feinverteilung fahren. Und in der Zeit fahre ich mit einer ordentlichen Bezahlung.“

Drei Optionen für mehr Fahrer

Auch in Österreich fehlen Lkw-Fahrer. Und die Situation wird sich in den kommenden Jahren noch verschärfen. Um neue Leute zu gewinnen, braucht es neue und innovative Ideen.



FOTO: ISTOCK

Der Job war definiert von Freiheitsgefühl und einem fast romantischen Leben, sagt Logistik-Professor Staberhofer. Jetzt aber geht der Nachwuchs aus.



Mit 19 ist es zu spät. Da hat der junge Mensch seine Berufswahl bereits getroffen.

Alexander Klacska, Wiener Logistiker

Der Wiener Transportunternehmer Alexander Klacska sieht das schon vielerorts verwirklicht: „Wenn über Lkw und den Beruf Lkw-Fahrer berichtet wird, sieht man natürlich sehr oft den Autobahnparkplatz, wo am Wochenende mit Gaskocher gekocht wird. Aber das ist der Fernverkehr, international. Das österreichische Kennzeichen bedeutet klassischerweise: In der Früh ist Dienstbeginn, am Abend ist man fertig mit dem Job und schläft zuhause.“

Mehr Frauen ans Steuer

Klacska sieht vielmehr ein demografisches Problem. „In den nächsten zehn Jahren werden wir 20 Prozent

der Beschäftigten verlieren. Das sind 20.000 Menschen.“ Deshalb Option zwei: Frauen. Deren Anteil im Gewerbe ist noch verschwindend klein. Das werde sich aber nicht ändern, solange die Parkplätze nicht sicher und die Sanitärräume an den Raststätten nicht sauber sind, heißt es in der Branche.

Dort weiß jeder Geschichten zu erzählen: Von Überfällen und Diebstählen von Felgen und Ladung, von Kollegen, die nachts Diesel vom Nachbar-Lkw absaugen, um so mit ihrem niedrigen Transportangebot durchzukommen. Zusätzlich stehen die Fahrer unter großem Druck: sie müssen die gesetzliche Ruhezeit und

gleichzeitig einen strikten Zeitplan einhalten, außerdem abwägen, ob er weiter im Stau stehen soll und eventuell auf dem nächsten Parkplatz keine Stellmöglichkeit für die Nacht mehr findet oder von der Autobahn abzufahren. Fuhrunternehmer Klacska erinnert an die erste Corona-Zeit mit stundenlangen Grenzwarzeiten: „Schaffe ich es dann am Samstag oder am Freitag am Abend noch zurück zur Familie oder muss ich meine Ruhezeit, das Wochenende, im Fahrzeug verbringen?“

Neue Technologien

Option drei im Kampf gegen den Fahrermangel: automatisches Fahren. Auch in Österreich wird es bereits an zwei Orten in Oberösterreich erprobt. Zuständig dafür ist Digitrans, ein Innovationslabor für automatisiertes Fahren in der Gütermobilität. Doch dessen Chefin, Eva Tatschl-Unterberger, dämpft allzu kühne Hoffnungen. Den begleiteten Verkehr wird es noch länger geben: „Sicher ist, dass wir ganz schnell sehr viel mehr Assistenzsysteme sehen werden, die den Kraftfahrer unterstützen“, sagt sie. „Der Kraftfahrer wird sich viel stärker zum Piloten auf der Landstraße entwickeln, zum Logistiker, und viele Tätigkeiten übernehmen neben seinem Transport.“ Etwa beim Platooning, wo dem Leit-Lkw andere folgen, in denen dann die Fahrer Administrationsarbeit machen könnten.

Noch muss der Fahrer stets aufmerksam bleiben. Immer wieder piept und brummt es im Cockpit: Spurhalteassistent, Rückfahr- und Abbiegeassistent oder das Mautgerät. Sollte es einmal beim Passieren eines Mautportals im Cockpit nicht piepsen, weil das Gerät im Fahrzeug nicht funktioniert, hat der Fahrer noch 100 Kilometer Zeit, um an einer Tankstelle nachzubuchen. Vergisst er das, muss er 250 Euro Strafe aus eigener Tasche zahlen. „Es gibt, glaube ich, keinen anderen Wirtschaftsbereich, wo man so genau überprüft wird“, sagt Alexander Klacska, „und wo man so schnell auch in einer Strafe drinnen ist.“

Deshalb tritt Klacska für Option vier ein: Weniger scharfe Bestimmungen und die Möglichkeit für einen Lkw-Führerschein mit 17, wie beim Pkw. „Denn mit 19 ist es zu spät. Da hat der junge Mensch seine Berufswahl bereits getroffen.“ (wes)

ANZEIGE

TERMINAL VILLACH SÜD

Die schnelle und vielseitige Drehscheibe im Süden.

infrastruktur.oebb.at

Ihr Partner in der Terminallogistik

flexibel - neutral - österreichweit

Der Terminal Villach ist Ihre südliche Drehscheibe im Transeuropäischen Netz. Hier im Dreiländereck Österreich, Italien und Slowenien kreuzen sich die Baltisch-Adriatische Achse und die Alpen-Westbalkan Achse, nur wenige Kilometer entfernt liegen die Autobahnen A2 und A11. Dieser Standort von Terminal Services Austria bietet schnelle Durchlaufzeiten, verfügbare Flächen am Terminal und viele Leistungen an einem Ort – etwa Reparatur, Umschlag, Depot und die Möglichkeit für Zollabfertigungen. Dabei sorgen wir für eine perfekte Koordination zwischen Verladern, Spediteuren, Operateuren und Eisenbahnverkehrsunternehmen. Unsere Mitarbeiter:innen informieren gerne unter terminal@oebb.at

Zwei Seiten der Medaille

Die **Blockabfertigung** bleibt umstritten. Das österreichische Bundesland Tirol hat gute Argumente, warum es diese Steuerung des Lkw-Zulaufs braucht – die bayerische Transportbranche hat aber ebenso gute Gründe, warum die Maßnahme unbedingt abgeschafft werden sollte.

PRO

Speditionen haben es in der Hand

Es gibt Alternativen zum Brenner. Nehmen Spediteure diese wahr, könnten Blockabfertigungen der Vergangenheit angehören.

Von Ingrid Felipe

Durch Tirol und über den Brennerpass fahren mehr Lkw als über alle anderen Alpenübergänge, und die Entwicklung zeigt für die kommenden Jahre eine weitere Steigerung. Damit einhergehend verstärkt sich die ohnehin schon massive Belastung für die Bevölkerung und Umwelt weiter.

Neben den Fahrverboten für Müll, Schrott und andere unverderbliche Güter sowie dem Nachtfahr- und dem Euroklassenfahrverbot haben wir seit einigen Jahren am Grenzübergang Kufstein/Kiefersfelden erfolgreich das Dosiersystem installiert. Die jährlich rund 35 Dosiertage werden immer ein halbes Jahr vorab bekanntgegeben, so dass sich die Transportwirtschaft darauf vorbereiten kann.

Viel zu oft haben in der Vergangenheit kilometerlange Lkw-Staus auf der rechten Spur Ausfahrten blockiert und damit unter anderem auch die Zufahrten für Einsatzfahrzeuge unmöglich gemacht. Eine aktuelle Studie belegt, dass ein Drittel aller Lkw, die durch Tirol fahren, eine 60 Kilometer, ein Fünftel sogar eine 120 Kilometer kürzere Streckenalternative über die Alpen hätten. Die längeren Fahrzeiten über den Brenner werden von Spediteuren also aufgrund der Kostenersparnis bewusst in Kauf genommen.

Und genau hier liegt das Grundproblem: Die Maut über den Brenner ist im Vergleich, beispielsweise

zum Gotthard, zu niedrig. Daher fordere ich seit Jahren Kostentransparenz auf der Straße, womit externe Kosten wie Emissions-, Lärm- und Staukosten vollumfänglich auch in der Maut berücksichtigt werden. Dann könnten wir die Dosierungen und die Fahrverbote zurücknehmen.

Bis dahin und bis zur Fertigstellung des Brennerbasisbunnels bieten wir als Alternative die rollende Landstraße (RoLa) an, die Schwerverfahrzeuge auf der Schiene von Wörgl auf den Brenner beziehungsweise nach Trento und wieder retour transportiert.

Die RoLa-Bilanz von 2021 zeigt, dass die Corona-Delle überwunden wurde und der Trend nach oben geht, so wurden knapp ein Drittel mehr Transporte im Vergleich zu 2020 über die Schiene abgewickelt. Diese Zahlen belegen, dass das Verlagerungsangebot an die Transporteure laufend mehr Zuspruch erfährt und das Hochlaufkonzept Wirkung zeigt.

Um diesen Trend weiter fortzusetzen, werden wir die Kapazitäten weiter erhöhen und damit noch mehr Schwerverfahrzeuge mit der Bahn über den Brenner transportieren. Solange weiterhin so viele Lkw auf Tirols Straßen unterwegs sind, werden wir an unserem bewährten und flexiblen Dosiersystem festhalten. (wes)

 **Ingrid Felipe** ist Landeshauptmann-Stellvertreterin Tirol (Grüne)

KONTRA

LBS und LBT sehen „doppelten Stillstand“

Die bayerischen Transportlogistikverbände reagieren mit wachsendem Unverständnis auf die Abwartehaltung der Verantwortlichen in der Tiroler Verkehrspolitik.

Von Ulrich Pfaffenberger

Bayerische Speditions-, Transport- und Logistikunternehmen seien von der „Anti-Transitpolitik Tirols massiv, teilweise existenziell betroffen“, sagen Sabine Lehmann, Geschäftsführerin des LBS – Landesverband Bayerischer Spediteure e.V., und Sebastian Lechner, geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des LBT. Für das laufende Jahr 2022 sind bereits 31 weitere Dosiertage am Grenzübergang Kufstein angekündigt. Die Verbände befürchten weitere Adhoc-Dosierungen bei hohem Verkehrsaufkommen, etwa nach Feiertagen und langen Wochenenden.

Die Erfahrungen aus dem Herbst/Winter 2021/2022 mit Staus von bis zu 70 Kilometer Länge drohen sich zu wiederholen. Die Folge: „Die Blockabfertigungen führen nicht nur zu wirtschaftlichen und sozialen Problemen, sondern mittlerweile auch immer wieder zu teilweise schweren Unfällen.“

Die bisherigen Reaktionen der Politik, sowohl in Brüssel, Berlin als auch München, haben aus Sicht von LBS und LBT bisher nichts bewirkt. Insbesondere die EU-Kommission sei im Gegensatz zu früheren Jahren untätig und habe kein Verfahren gegen Österreich eingeleitet, obwohl einschlägige Generaldirektionen der EU bereits im Jahr 2020 auf die Rechtswidrigkeit der Fahrverbote hingewiesen und zwei Gutachten von Professor

Hilpold, Universität Innsbruck, die EU-Rechtswidrigkeit sowohl des sektoralen als auch des Nachtfahrverbotes bestätigt haben.

Die bayerischen Verbände legen Wert auf die Feststellung, dass die einschlägigen Antitransit-Maßnahmen dabei nicht isoliert betrachtet werden: „Nötig ist eine Gesamtlösung der Problematik“, lautet ihre Forderung. Die Bundesregierung solle sich in Brüssel nachdrücklich für die Einleitung eines Vertragsverletzungsverfahrens gegen Österreich wegen Verletzung der EU-Verträge durch die Behinderung des freien Warenverkehrs – eines der Grundprinzipien der Europäischen Gemeinschaft – einsetzen.

Begleitend hierzu sind nach Auffassung beider Verbände Gespräche zwischen Italien, Österreich, Deutschland sowie den Regionen Südtirol, Tirol und Bayern zu führen, um eine gemeinsame Lösung zu finden. Eine signifikante Steigerung des Schienenanteils lässt sich nicht herbeizaubern. Hierfür brauche es die nötigen Strukturen, die noch aufgebaut werden müssen. Eine gemeinsame Lösung sollte aus ihrer Sicht unter anderem folgende Punkte enthalten:

- Aufhebung des Nachtfahrverbotes für Lkw-Schadstoffklasse Euro VI, um das Verkehrsgeschehen zu entzerren und die Dosierungen entbehrlich zu machen, beziehungsweise auf das absolute Mindestmaß zu reduzieren
- zumindest teilweise Lockerung des Sonn- und Feiertagsfahrver-

botens in allen beteiligten Regionen, ebenfalls zur Verkehrsentzerrung

- keine weitere Verschärfung des sektoralen Fahrverbots
- Installierung eines durchgängigen Verkehrsinformationssystems auf den betroffenen Autobahnstrecken ab Nordbayern
- Abbau der bayerischen Grenzkontrollen und Ersetzung durch nachgelagerte Kontrollen auf bayerischem Gebiet
- Neu- und Ausbau von Terminalkapazitäten insbesondere in Südbayern
- Schaffung zusätzlicher Umschlag- und Trassenkapazitäten auch für den kurzläufigen KV, insbesondere auf der Strecke München-Rosenheim-Kiefersfelden
- Nach Einschätzung des LKZ Prien könnte bei einer konsequenten Ausschöpfung des Verlagerungspotenzials auf die Schiene zumindest ein Teil der Dosiertage entfallen, dieser Ansatz ist zu verfolgen.
- Die bestehende Zugverbindung München-Rosenheim-Kiefersfelden ist bis zu einer Realisierung des Brenner Basistunnel samt Zulaufstrecke ständig zu modernisieren und zu digitalisieren, insbesondere die durchgängige Einführung von ETCS ist zu forcieren (Italien, Deutschland und Österreich). (wes)

 **Ulrich Pfaffenberger** ist Sprecher für die bayrischen Transportverbände LBS und LBT

ANZEIGE

JOIN OUR TEAM

Speditionskaufmann (m/w/d)

Entfalten Sie Ihre Stärken in einem internationalen Arbeitsumfeld mit interessanten und abwechslungsreichen Tätigkeiten!

Jetzt bewerben für unsere Standorte bei Jerich Germany • VOERDE • KARLSRUHE!



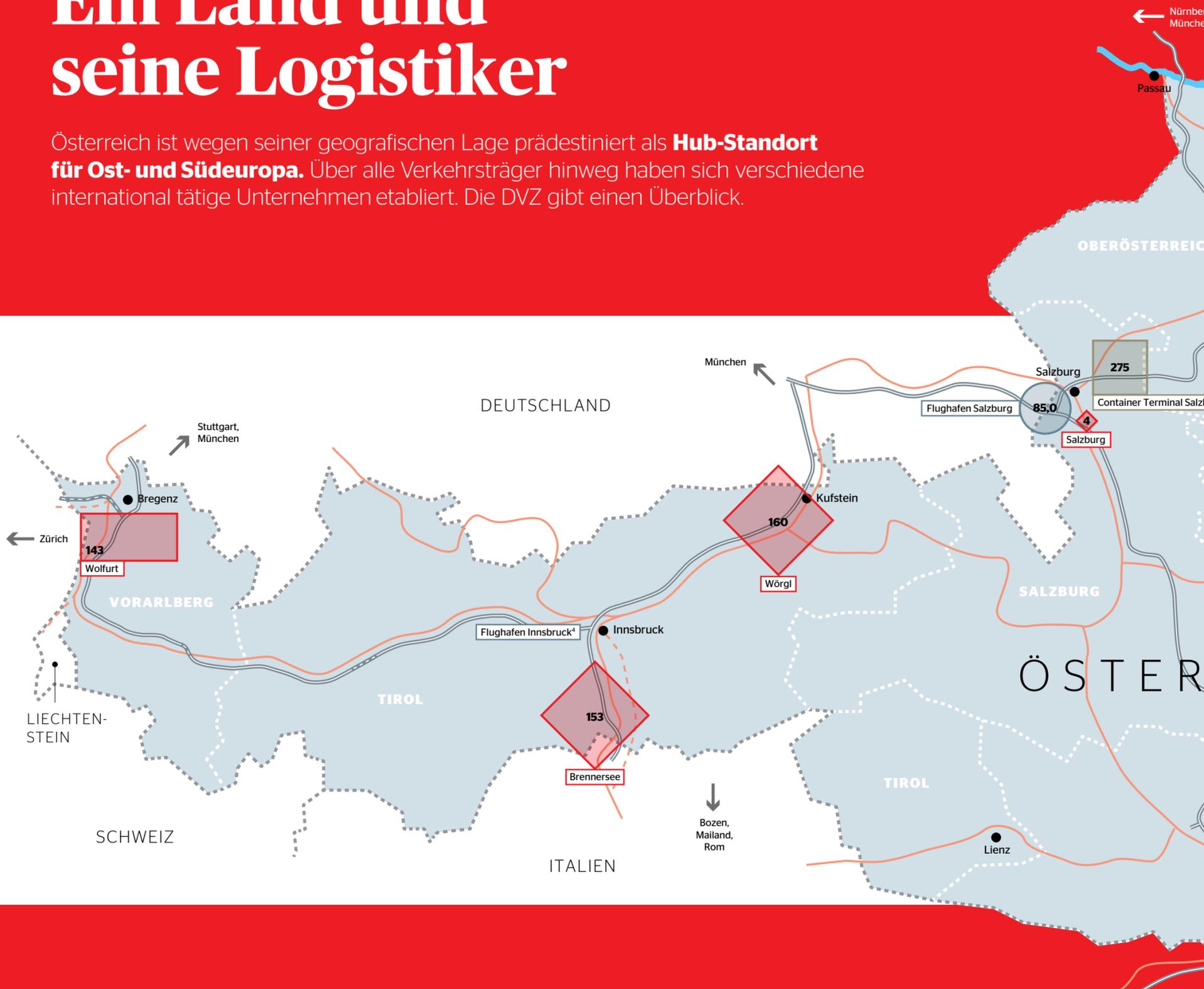
JETZT BEWERBEN!

JERICH
INTERNATIONAL 

JERICH.COM

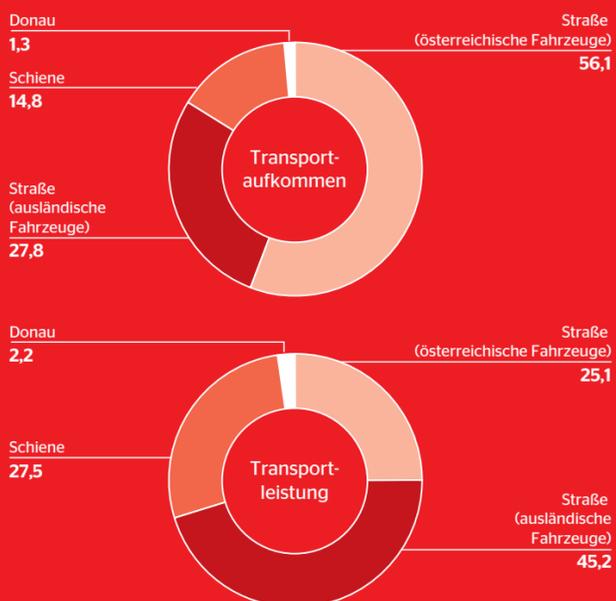
Ein Land und seine Logistiker

Österreich ist wegen seiner geografischen Lage prädestiniert als **Hub-Standort für Ost- und Südeuropa**. Über alle Verkehrsträger hinweg haben sich verschiedene international tätige Unternehmen etabliert. Die DVZ gibt einen Überblick.



MODAL SPLIT

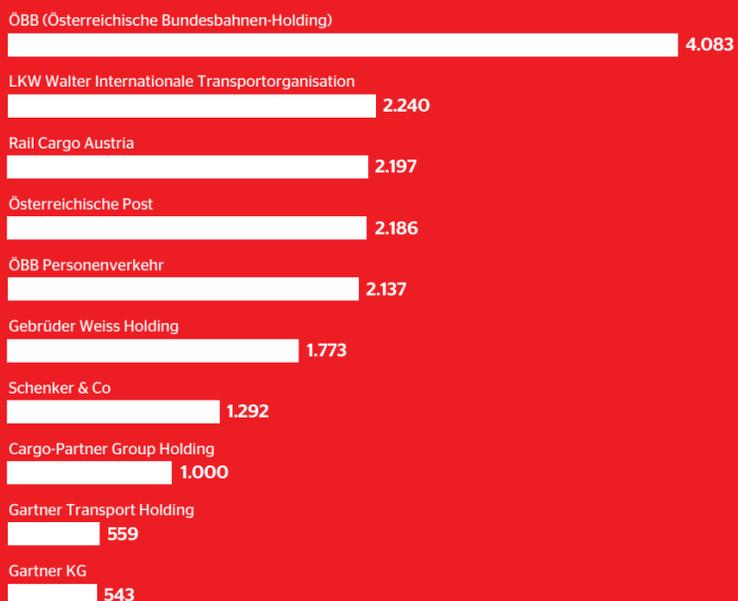
Anteile der Verkehrsträger im Güterverkehr Österreichs 2020 in Prozent



Quelle: Statistik Austria, Eurostat, ASFINAG / Grafik: DVZ

TRANSPORTUNTERNEHMEN

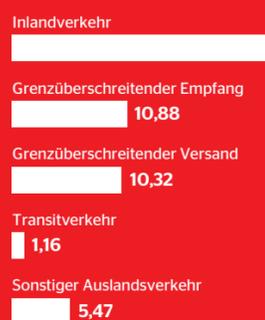
Die größten Betriebe in Österreich nach Nettoumsatz 2020 in Mio. EUR



Quelle: Statista / Grafik: DVZ

STRASSENGÜTERVERKEHR

Transportaufkommen durch Unternehmen in Österreich 2021 nach Verkehrsarten



Quelle: Statistik Austria via Statista / Grafik: DVZ

Nicken Sie nicht, tun Sie was!

Von Martin Posset

Die Strukturen der Stadt von morgen müssen bereits heute mitgedacht werden. Sie prägen das Bild der urbanen Logistik der Zukunft. Stadtstrukturen und Gebäude ohne innovative Ansätze verspielen Chancen auf die nächsten 100 Jahre.

Bislang hat Logistik im urbanen Raum einfach stattgefunden - seit kurzem gibt es die Forderung: Logistik findet Stadt. Sie muss sich den Zielen der Stadt anpassen, um in das Gesamt-Zukunftsbild zu passen.

Die sieben „R“ der Logistik (das richtige Produkt, in der richtigen Menge, zur richtigen Zeit, am richtigen Ort, in der richtigen Qualität, mit der richtigen Information, zu den richtigen Kosten) müssen mit den drei „R“ der Smart City in Einklang gebracht werden: rücksichtsvoll, rückstandslos und ressourcenschonend. Viel zu lange haben sich alle Akteure auf das „Henne-Ei-Problem“ berufen und jeweils dazu beigetragen, dass sich nicht so viel, wie gewünscht, verändert hat.

Nun besteht Handlungsdruck auf allen Ebenen, da Städte emissionsfrei werden wollen. Logistik kann hierzu beitragen und bietet durch ihre Effizienzorientierung einen hervorragenden Ansatzpunkt. Die Akteure sind anpassungsfähig, alle Aktivitäten prozessorientiert, und Skalierung ist der Schlüssel allen Handelns. Erkenntnisse und Erfahrungen können in der Logistik im Zeitraffer gewonnen werden und damit zu kürzeren Innovationszyklen beitragen. Am Ende des Tages geht es darum, dass wir unsere Klimaziele erreichen. In dieses Zielsystem zählen alle technologischen, sozialen und strukturellen Entwicklungen ein.

Strukturen neu denken

Wenn Logistik anders stattfinden soll, dann muss das auch in den Stadtstrukturen berücksichtigt werden. Die Stadt der Zukunft, deren Verwaltung wie auch die Infrastruktur müssen daher auch über die dafür Voraus-

Die Logistik ist ein Teil der Stadt und muss auch als solches berücksichtigt werden. Mit jedem Neubau kann das Neue von morgen schon heute mitgeplant werden.



Bei der Gestaltung neuer und alter Quartiere sollte die Logistik berücksichtigt werden.

Gewohnte Muster müssen aufgebrochen und Rahmenbedingungen für neue Ansätze und Technologien geschaffen werden.

setzungen verfügen. Analoge Ladezonen, proprietäre Übergabesysteme und freie Fahrt für alle allein werden für die gewünschte Transformation nicht ausreichen.

Wir müssen gewohnte Muster aufbrechen und Neues zulassen - auch wenn wir Gefahr laufen, Fehler zu begehen. Aber auch aus Fehlern

werden wir lernen und diese kein zweites Mal machen. Wenn wir neue Antriebstechnologien wollen, dann müssen wir auch den dafür notwendigen Rahmen schaffen.

Wenn wir erfolglose Zustellversuche und damit einhergehende erzwungene Mobilität reduzieren wollen, müssen wir die dafür notwen-

digen (Infra-)Strukturen bereitstellen. Dabei darf der kleine, aber wesentliche Unterschied zwischen Bedürfnis und Bedarf aber nicht vergessen werden. Es nützt nichts, wenn wir keine Lkw in der Stadt wollen, die Logistiker aber noch keine anderen technologischen Möglichkeiten haben - die Folge ist eine Pattstellung, die speziell in der Übergangszeit zu Schwierigkeiten führt.

Mit jeder Veränderung, mit jedem Neubau in der Stadt können wir das „Neue“ aber schon jetzt mitdenken - auch wenn wir noch nicht ganz genau wissen, was das eigentlich ist beziehungsweise sein wird. Schon jetzt ist es Standard, dass es Müllräume, Kinderwagenräume, Fahrradräume gibt. Warum gibt es noch keine für Logistiker zugänglichen Bereiche im Wohnraum?

Oftmals führt der ruhende Verkehr zu den Problemen, die wir im fließenden Verkehr haben - Stichwort „Zweiterihopfen“. Warum haben wir keine dynamischen und buchbaren Ladezonen? Vielerorts werden einerseits Verkehrs- und Emissionsaufkommen in den Zentren beklagt, andererseits belebte Stadtzentren gefordert - ein Paradoxon, das manche Kommune vor eine große Herausforderung stellt. Warum geben wir nicht vor, dass nur dann alle einfahren dürfen, wenn sie mit bestimmten Fahrzeugklassen emissionsfrei unterwegs sind?

Call-to-Action: Nicken Sie nicht, tun Sie was! Wir alle sind Konsument und müssen uns der Wirkung unserer Handlungen bewusst werden. Die Verwaltung muss Raum für Logistik als integralen Bestandteil der öffentlichen Infrastruktur entwickeln - ähnlich einem Zebrastreifen für die Personenmobilität braucht es Ladezonen, Logistikräume, Mikrohub und Zutrittssysteme.

Die Politik muss sich von einem Entscheidungsträger hin zu einem Entscheidungstreffer entwickeln und einen verbindlichen Rahmen vorgeben. Dabei muss sie so offen sein, dazu zu stehen, dass Entscheidungen auch falsch sein können - aber ohne wird es auch keine Transformation geben. Letztlich muss auch die Wirtschaft bereit sein, ihre Strukturen und Prozesse zu hinterfragen, da wir mit den alten Methoden unsere Probleme nicht beseitigen können.

Logistik ist Teil der Stadt

Innenstadtlogistik-Strukturen als Stadtmöbel zu entwickeln, ist das Gebot der Stunde. Nachhaltige Logistik trägt ebenso wie ein gutes ÖPNV-Angebot zum Gemeinwohl bei und muss den gleichen Stellenwert bekommen.

Private Investoren, Stadtverwaltung wie auch politische Akteure müssen sich dessen bewusst werden, dass Logistikfunktionen sowohl im öffentlichen wie auch im privaten Raum ein Asset der Stadt der Zukunft sind.

Wenn sich durch Energieverteilung und -verknappung, Digitalisierung und mögliche Re-Regionalisierung der Fokus wieder auf die Quartiere richtet, wird sich auch unser Mobilitätsverhalten verändern und damit auch die Anforderungen an die Logistik. Darum müssen wir schon heute variable, dynamische und multifunktionale Flächen und Objekte für die Stadt der Zukunft vorsehen, damit wir mit weniger Flächenversiegelung zumindest die gleiche Menge managen können. Aktuell reden wir davon, dass wir die Logistik in die Innenstädte integrieren müssen - in der Stadt der Zukunft wird sie integraler Bestandteil der Innenstadt sein. (wes)

ANZEIGE

Wir freuen uns über 1 Jahr myGW und 4,5 Sterne bei der Kundenzufriedenheit. 12.000 Userinnen und User arbeiten bereits mit dem Kundenportal und nutzen es individuell und flexibel.

Gebrüder Weiss
 Transport und Logistik



www.gw-world.com/de/mygw

Martin Posset ist Leiter des Bereichs Innovation & Policy bei Thinkport Vienna in Wien



Onlinehandel made in Austria. Die Plattform Shöpping will den Anteil der national produzierten Produkte, die österreichische Endkunden im Internet bestellen, erhöhen.

FOTOS: CHRISTIAN STEINER/ÖSTERREICHISCHE POST AG, SHÖPPING.AT

Nationaler E-Commerce kann funktionieren

Was Österreich und Irland gemeinsam haben - und warum sich das ändern soll

Von Robert Hadzetovic

Nur jedes fünfte E-Commerce-Paket in Österreich wird auch tatsächlich von Unternehmen aus Österreich versendet - 70 bis 80 Prozent aller Pakete entfallen auf das Cross-Border-Geschäft. Bei 250 Millionen Paketen an Privatpersonen (X2C), die 2021 in Österreich versendet wurden, ergibt das bis zu 200 Millionen Pakete, die Österreicher online im Ausland eingekauft haben. Es gibt aber noch eine Besonderheit: Mit diesem Anteil steht Österreich europaweit an der „Spitze“, lediglich in Irland stammen genauso viele Pakete aus dem Ausland. Dabei zeigen größere und kleinere Nachbarländer, dass heimischer E-Commerce definitiv funktionieren kann.

Die Kraft der Crowd

Um das auch in Österreich zu beweisen, ist die Post 2017 mit dem Online-Marktplatz Shöpping angetreten. Auf der Plattform können Unternehmen mit Sitz in Österreich ihre Produkte hochladen und zum Verkauf anbieten - IT, Vermarktung, Zahlungsabwicklung und Kundenservice stellt Shöpping zur Verfügung, und Händler profitieren von einem einfachen Onboarding und einem kostenlosen Set-up, denn eine Provision wird erst bei einem Verkauf fällig. Konsumenten können auf ein Sortiment von circa 2.000 Händlern mit über 3 Millionen Produkten zugreifen. Die Waren werden CO₂-neutral mit der Österreichischen Post verschickt, und ab einem Bestellwert von 33 Euro pro Händler ist der Ver-



sand kostenlos. Mit Shöpping wird ein breites Wirtschaftsspektrum abgedeckt: von der kleinen Manufaktur, die nur ein einziges Produkt herstellt, bis hin zum großen Handelsunternehmen, das sein komplettes Sortiment eingespielt hat und Shöpping als Teil seiner Omni-Channel-Strategie sieht.

Im April feierte Shöpping seinen fünften Geburtstag und ist der bekannteste und relevanteste Marktplatz, die händlerfreundlichste Plattform oder der Online-Marktplatz mit der größten Angebotsbreite - und das allen zum Trotz, die Shöpping beim Start belächelt haben. Spätestens im Frühjahr 2020 ist Shöpping in der Mitte der Gesellschaft angekommen: Das ganze Land ging in den ersten Corona-Lockdown, internationale Lieferketten waren unterbrochen, und der Handel und die Konsumenten suchten nach einer heimischen Alternative - und haben damit die Bedeutung eines nationalen Online-Marktplatzes erkannt.

E-Commerce ernst nehmen

In Österreich wird der E-Commerce vom stationären Handel immer noch kritisch beäugt. Dabei gibt es viele positive Beispiele von Unternehmen, die durch einen zusätzlichen Online-Kanal ganz neue Absatzwege

Es gibt immer wieder Unternehmen, die sich durch Bausätze einen eigenen Onlineshop erstellen und davon ausgehen, dass die Bestellungen von alleine kommen werden - das ist falsch!

Es braucht Marketing, es braucht eine Bewerbung, es braucht ein insgesamt einfaches und positives Einkaufserlebnis.

Beim Versenden nicht schlafen

Ein weiterer Knackpunkt ist die Versanddauer: Die Post kann Pakete innerhalb Österreichs in über 97 Prozent aller Fälle schon am nächsten Tag zustellen, diese Qualität erwarten Onlineshopper heutzutage auch.

Das heißt aber auch, dass der Händler nach dem Eingang einer Bestellung rasch reagieren, kommissionieren und die Bestellung auf den Weg schicken muss. Wenn ein Händler aus Bequemlichkeit eine Woche wartet, um mehrere Bestellungen auf einmal zur Post zu bringen, wird der Kunde das nicht so schnell verzeihen und beim nächsten Mal woanders bestellen.

Die Post profitiert durch Shöpping auf zweierlei Arten: Einerseits werden so Hunderttausende Pakete pro Jahr zusätzlich versendet, andererseits kann sie andere Tochterfirmen wie ACL Advanced Commerce Labs, mit maßgeschneiderten Softwarelösungen, oder die Post Systemlogistik, mit Lagerung, Kommissionierung und Fulfillment Service, als weitere Glieder in der E-Commerce-Wertschöpfungskette positionieren.

In genau diesem Umfeld will die Post mit Shöpping weiterwachsen. Allerdings sollte Shöpping nicht mit international dominierenden Tech-Konzernen verglichen werden. Das ist auch nicht der Anspruch der österreichischen E-Commerce-Plattform.

Aber: In fast allen europäischen Staaten funktioniert der nationale E-Commerce hervorragend - warum also nicht auch in Österreich? (wes)

Robert Hadzetovic, CEO der österreichischen E-Commerce-Plattform shopping.at

ANZEIGE

GATEWAY TO THE WORLD
www.lca-sued.at

LOGISTIK CENTER
Austria Süd

UNSER SERVICE. IHR VORSPRUNG.

Ihr Logistik-Hub im Süden Österreichs.

STRATEGISCHE STANDORTVORTEILE DURCH OPTIMALE LAGE

- > in Kärnten - Mitten im Dreiländereck Österreich, Italien und Slowenien
- > optimale Anbindung an die Adria-Häfen, allen voran an Triest und Koper und damit an Asien
- > am Schnittpunkt der Baltisch-Adriatischen Achse und des Alpen-Westbalkan-Korridors
- > Intermodal-Terminal und Großverschiebebahnhof der ÖBB
- > Speditionspartner vor Ort organisieren individuell Ihren Transport

DAS TEAM DER STANDORTAGENTUR STEHT IHNEN IN ALLEN BELANGEN ZUR SEITE. EFFIZIENT. KOSTENFREI.

70-80

Prozent aller in Österreich im Internet bestellten Pakete kommen aus dem Ausland.

Quelle: Österreichische Post

10 Branchenverbände

LOGISTIKSTANDORT ÖSTERREICH
DVZ N° 25 · MITTWOCH, 22. JUNI 2022



ALLGEMEIN

Verein Netzwerk Logistik (VNL)

👤 Veit Kohnhauser, *Geschäftsführer*
👤 Franz Staberhofer, *Obmann*
☎ +43 7252 98 281 6100
📍 Steyr
@ www.vnl.at
🏢 circa 500

Bundesvereinigung Logistik Österreich (BVLÖ)

👤 Wolfgang Kubesch, *Geschäftsführer*
☎ +43 664 88 10 51 52
📍 Wien
@ www.bvl.at
🏢 950

Austrian Logistics

👤 Nina Krenn, *Ansprechpartnerin*
☎ +43 1 711 62 65 1701
📍 Wien
@ www.austrianlogistics.at
🏢 circa 70

Zentralverband Spedition & Logistik

👤 Oliver Wagner, *Geschäftsführer*
☎ +43 1 512 35 38
📍 Wien
@ www.spediteure-logistik.at
🏢 180 Mitgliedsunternehmen

Logistik.Initiative.Austria (LIA)

👤 Gerhard Schlögel, *Geschäftsführender Vorsitzender*
👤 Martin Moser, *Geschäftsleiter*
☎ +43 676 410 36 05
📍 Wien
@ www.logistik-initiative-austria.at
🏢 60 unterstützende Unternehmen, 10 Netzwerk-Partner

STRASSE

Arbeitsgemeinschaft Internationaler Straßenverkehrsunternehmer Österreichs (AISÖ)

👤 Armin Manutscheri, *Geschäftsführer*
☎ +43 1 961 63 63
📍 Wien
🏢 circa 34.000 österreichische Straßenverkehrsteilnehmer

SEESCHIFFFAHRT

Berufsgruppe Schifffahrtsunternehmen

👤 Paul Blachnik, *Geschäftsführer*
☎ +43 5 90 900 3170
@ wko.at/schifffahrt
🏢 249 Schifffahrtsunternehmen

LUFTFRACHT

Berufsgruppe der Luftfahrtunternehmen

👤 Paul Blachnik, *Geschäftsführer*
☎ +43 5 90 900 3426
@ wko.at/luftfahrt
🏢 427 Luftfahrtunternehmen

SCHIENE

Fachverband der Schienenbahnen

👤 Robert Woppell, *Geschäftsführer*
☎ +43 5 90 900 3165
📍 Wien
@ www.schienenbahnen.at
🏢 mehr als 100 Unternehmen

Verband der Privatgüterwagen-Interessenten Österreichs (VPI)

👤 Ing. Johannes Frieß, *Präsident*
☎ +43 (0) 664 2143930
📍 Wien
@ www.vpirail.at
🏢 50 Unternehmen

Verband der Bahnindustrie (VB)

👤 Hannes Boyer, *Präsident*
👤 Angela Berger, *Geschäftsführerin*
☎ +43(0)1 588 39-37
📍 Wien
@ www.bahnindustrie.at
🏢 38 Unternehmen

Verband für Anschlussbahnunternehmen (VABU)

👤 Ing. Markus Schinko, *Präsident*
☎ +43 5 90 900/3165
📍 Wien
@ www.anschlussbahnen.at
🏢 circa 150

KOMBI-VERKEHR

CombiNet

👤 Andreas Käfer, *Obmann*
👤 Erich Possegger, *Generalsekretär*
☎ +43 1 586 4181
📍 Wien
@ www.combinet.at
🏢 35 Unternehmen

Wer spricht für wen?

Der Informationsbedarf ist groß. Was macht die Politik in Österreich, wie können Unternehmen ihre Interessen vertreten, wer kann helfen? Viele Fragen können **Verbände der Transport- und Logistikbranche** beantworten. Sie pflegen direkte Kontakte in die Fachabteilungen der Ministerien. Die DVZ hat die wichtigsten Ansprechpartner zusammengestellt.

LEGENDE

Verband

👤 Geschäftsführer / Obmann
☎ Telefonnummer
📍 Sitz
@ Webadresse
🏢 Zahl der Mitglieder

ANZEIGE

BRÄUNIG

Ihr Profi für Schwer- und Spezialtransporte

Richardstr. 2 · 30519 Hannover
T +49 (0) 511-270 460-0 · F +49 (0) 511-270 460-46
bernd@braeunig-schwerlast.de · www.braeunig-schwerlast.de

Modern, flexibel, verständlich

shipping'NET

VERSANDSOFTWARE

sales@ondot.at

Das barocke Schloss Schönbrunn gehört zu den größten und meistbesuchten Kulturgütern Österreichs. Der Palast und der etwa 160 Hektar große Park mit dem ältesten noch bestehenden Zoo der Welt sind seit 1996 Teil des UNESCO-Weltkulturerbes.

11



SONSTIGER VERKEHR

Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft

Andreas René Klement, *Vorsitzender*
 +43 1 58 797 27
 Wien
 @ www.oevg.at
 37 Unternehmen, Ämter, Fachhochschulen und Universitäten sowie Verbände

Fachverband Autobus-, Luftfahrt- und Schifffahrtunternehmen

Paul Blachnik, *Geschäftsführer*
 +43 5 90 900 3171
 Wien
 @ wko.at/bus-luft-schiff
 411 Unternehmen im Bereich Autobus

Fachverband Fahrschulen und Allgemeiner Verkehr

Stefan Ebner, *Geschäftsführer*
 +43 5 90 900 3160
 Wien
 @ wko.at/fahrschulen-allgemeinerverkehr
 keine Angaben

Fachverband Garagen-, Tankstellen- und Serviceunternehmen

Gritta Grabner, *Geschäftsführerin*
 +43 5 90 900 3252
 Wien
 @ www.wko.at/gts
 keine Angaben

Fachverband für Beförderungsgewerbe mit Personenkraftwagen

Paul Blachnik, *Geschäftsführer*
 +43 5 90 900 3171
 Wien
 @ wko.at/taxi
 keine Angaben

LIEFERKETTE

Bundesverband Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik in Österreich (BMÖ)

Helmut Zsifkovits, *Präsident*
 Heinz Pechek, *Geschäftsführender Vorstand*
 +43 1 367 93 52
 Wien
 @ www.bmo.at
 circa 200

VERLADER

Handelsverband

Rainer Will, *Geschäftsführer*
 +43 (1) 406 22 36
 Wien
 @ www.handelsverband.at/
 mehr als 4.000

Die Industriellenvereinigung (IV)

Georg Knill, *Präsident*
 +43 1 71135
 Wien
 @ www.iv.at
 mehr als 4.500

Fachverband der Chemischen Industrie Österreichs (FCIO)

Hubert Culik, *Obmann*
 Sylvia Hofinger, *Geschäftsführerin*
 +43 (0)5 90900 - 3340
 Wien
 @ www.fcio.at
 circa 250 produzierende Unternehmen

Fachverband der Fahrzeugindustrie

Karl-Heinz Rauscher, *Obmann*
 Andreas Gaggl, *Geschäftsführer*
 +43 5 90 900 4800
 Wien
 @ www.fahrzeugindustrie.at
 145

Fachverband Metalltechnische Industrie

Christian Knill, *Obmann*
 Sabine Hesse, *Geschäftsführerin*
 +43 5 90 900 3482
 Wien
 @ www.metalltechnischeindustrie.at
 1.200

Fachverband der Nahrungs- und Genussmittelindustrie

Johann Marihart, *Obmann*
 Katharina Koßdorff, *Geschäftsführerin*
 +43 1 712 21 21
 Wien
 @ www.dielebensmittel.at
 200

INFRASTRUKTUR

VCÖ - Mobilität mit Zukunft (ursprünglich Verkehrsclub Österreich)

Ulla Rasmussen, *Geschäftsführerin*
 +43-1 893 26 97
 Wien
 @ www.vcoe.at
 über Spenden finanziert

GSV - Die Plattform für Mobilität

Mario Rohracher, *Generalsekretär*
 +43 1 713 62 96
 Wien
 @ www.gsv.co.at
 rund 100 Betriebe und Ämter

IMMOBILIEN

Österreichischer Verband der Immobilienwirtschaft (ÖVI)

Anton Holzapfel, *Geschäftsführer*
 +43 664 15 63 507
 Wien
 @ www.oivi.at
 600

ÖGNI - Österreichische Gesellschaft für Nachhaltige Immobilienwirtschaft

Andreas Köttl, *Geschäftsführer*
 +43 664 15 63 507
 Wien
 @ www.ogni.at
 rund 240 Unternehmen und Einzelpersonen

ANZEIGE

Air | Sea | Road | Rail | **Logistics** | IT

250,000 m² in three continents | VAS | Parcel | eFulfillment

Wir sind da,
 wo Sie uns brauchen

Wählen Sie den richtigen Partner für
 Luft-, See-, Landtransport, Logistik und IT.
 130 Standorte. 40 Länder.

we take it personally | transport + iLogistics | www.cargo-partner.com

Kein Tunnel ist auch keine Lösung

Die Diskussion um den Lobautunnel in der Nähe von Wien geht in die nächste Runde. Auf dem Prüfstand steht nun die Rechtsgültigkeit der Absage des Projekts. Droht der zuständigen Ministerin eine Klage?

Von Wilfried Schneider

Die Wirtschaftskammer Wien (WKW) will das Ende des Bauprojekts Lobautunnel nicht auf sich sitzen lassen. Sie hatte ein Gutachten in Auftrag gegeben. Fazit: Die Absage verstößt gegen das Gesetz.

„Eine Weisung der Ministerin an die Asfinag zur Einstellung des Lobautunnels ist rechtlich nicht möglich und wäre außerdem rechtswidrig“, sagt Verfassungsrechtler Heinz Mayer. Folgen könnte eine Ministeranklage, die bis 100 Tage nach Ausscheiden aus dem Amt eingebracht werden kann.

Die grüne Klimaschutzministerin Leonore Gewessler hatte Ende vergangenen Jahres bekanntgegeben, dass das Projekt vorest nicht gebaut werde.

Aber im Bundesstraßengesetz verankerte Neubauprojekte seien verpflichtend innerhalb angemessener Frist zu bauen, heißt es in einer Entscheidung des österreichischen Verwaltungsgerichtshofes. Zudem könne der Eigentümer einer Aktiengesellschaft deren Vorstand keine in das operative Geschäft eingreifenden Weisungen erteilen, betont der Gesellschaftsrechtsexperte Jörg Zehetner. Auch er wurde von der WKW beauftragt. Irrtum, meinen Autobahn- und Schnellstraßenbauer: „Bezüglich des ‚wie und wann‘ Projekte umgesetzt werden hat die Bundesministerin das Recht, auf Basis der Sondergesetze und des Fruchtgenussvertrages der Asfinag Zielvorgaben zu setzen“, erklärt Asfinag-Sprecherin Alexandra Vucsina-Valla.

Der Asfinag-Aufsichtsrat beruft sich zudem auf ausstehende Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichtes in Sachen Naturschutz. Das Projekt sei nicht abgesagt, sondern nur auf Eis gelegt.

Wien will den Tunnel

„Wien ist die einzige Großstadt, wo der Schwerverkehr mitten durch die Stadt muss“, erklärt Davor Sertic, Spartenobmann Transport und Verkehr der WKW. „Der S1-Lückenschluss samt Lobautunnel würde für Entlastung sorgen.“ Zusätzlich erleichtere eine weitere Donauquerung den Zugang zu Hafen und Güterterminal und fördere so den kombinierten Verkehr und Wien als Logistikdrehscheibe.

Verärgerung herrscht auch bei der für Stadtentwicklung und -planung zuständigen Stadträtin Ulli Sima (SPÖ): „Es ist demokratiepolitisch mehr als bedenklich, wenn sich eine Ministerin über einen Parlamentsbeschluss einfach hinwegsetzt.“ Die Stadt Wien habe die gesamte Stadtentwicklung der letzten Jahre in den Nordosten der Stadt ausgerichtet. Dies im Vertrauen, dass der Bund die S1-Nordostumfahrung errichten wird. „Es gibt dazu auch Vereinbarungen zwischen dem Bund und dem Land Wien“, betont das Rathaus.

„Ohne den Lobautunnel werden Betriebsansiedlungen schwierig bis unmöglich“, erklärt Walter Ruck, Präsident der WKW. Dabei gehe es um 690 Hektar an potenziellen Betriebsflächen im 21. und 22. Wiener Bezirk. Das entspricht laut Ruck einem Drittel aller Entwicklungsgebiete für Betriebsansiedlungen in Wien. „Die Stadtstraße nach Apern würde im Nirgendwo enden und damit im Osten keine Anbindung an das hochrangige Straßennetz haben“, führt Ruck weiter aus. Dazu komme, dass der Tunnel eine Wertschöpfung von über 12 Milliarden Euro auslösen und 17.600 Arbeitsplätze generieren würde.

Rechtliche Konsequenzen unklar

„Die Rechtslage ist klar und mehrfach eindeutig belegt“, meint hingegen Ruck. „Wir haben daher dem Verfassungsdienst die Angelegenheit zur Prüfung übermitteln.“ Der Lobautunnel



Der Lobautunnel kommt nun doch nicht. Zumindest vorerst. Noch ist unklar, ob der Bau nicht gesetzlich geregelt ist.

könnte nicht von heute auf morgen vom Tisch gewischt werden. Dafür fehlten die rechtliche Grundlage und das notwendige Einverständnis mit dem Finanzministerium, da sind sich beide Gutachter einig.

Die Stadt Wien wird eine Beschwerde bei der Europäischen Kommission einreichen. Denn sie glaubt, die Bundesregierung verstoße gegen die Verpflichtung, die S1 als Teil des TEN-Netzes bis 2030 zu realisieren.

Es könnte also gut sein, dass Ministerin Gewessler die Rechnung ohne den Wirt gemacht hat. Im Raum stehen beispielsweise auch Haftungsfolgen, für die Ministerium, Vorstand und Aufsichtsrat möglicherweise herhalten müssen.

Auch für den Staat könnten die Konsequenzen weitreichend sein. Denn Verfassungsrechtler Mayer kommt zu dem Schluss, die Asfinag-Schulden seien ins Staatsbudget einzureichen, wenn staatliche Organe derart in den operativen Betrieb eingreifen. Dies sei sonst nicht der Fall und würde den Schuldenstand der Asfinag (derzeit etwa 11 Milliarden Euro) nochmals deutlich erhöhen. (wes)

ANZEIGE



SPEDITION & TRANSPORT

- ▶ Internationale Transporte
- ▶ Express Transporte FTL/LTL
- ▶ Über 100 LKW's im Eigenfuhrpark
- ▶ Spezial-Auflieger für Sondertransporte

LAGERLOGISTIK

- ▶ 2 Lagerstandorte
- ▶ 46.000m² Lagerareal
- ▶ 12 Tonnen Portalkran
- ▶ Hochregal / Paletten / Blocklager

LET'S MOVE FORWARD TOGETHER

ANZEIGE

MEYER LOGISTIK
Kompetenz in Frische

WO WAREN SICH WOHLFÜHLEN!
 Unser neues Multitemperaturlager zentral in Österreich.
 Lagerung, Transport und Feinkommissionierung.

IFS International Food Standards

MIT EINEM SCAN INS LAGER

www.meyer-logistik.at