

verkehr



INTERNATIONALE WOCHENZEITUNG SEIT 1945

24.01.2020

WWW.VERKEHR.CO.AT

Nr. 01-04 / 76. Jahrgang

Ihre LKW-Komplettlösungen

in EINER Hand

INTERNATIONALE **LKW WALTER**
TRANSPORTORGANISATION AG

Ihr Europa-Transporteur

www.lkw-walter.com
Tel.: +43 5 7777-0

Die Ökologisierung des wachsenden Güterverkehrs

NACHHALTIGKEIT: Während in Deutschland erst Ende 2019 ein Klimaschutzgesetz in Kraft getreten ist, existiert eine solche Gesetzesgrundlage in Österreich schon länger. Hier wie dort im Fokus: die Verkehrssparte.



VON ANJA FALKENSTEIN

„Klimagipfel“, „Masterplan 2030“, „Klimakabinett“ – an klangvollen Namen für die Bemühungen der Politik, der Erderwärmung konkrete Maßnahmen entgegenzusetzen, mangelt es nicht. Doch weder die zehn Paragraphen des österreichischen Klimaschutzgesetzes, das bereits im Jahr 2011 in Kraft getreten ist, noch die 15 Pa-

ragrafen des neuen deutschen Klimaschutzgesetzes, das seit Dezember 2019 gilt, enthalten konkrete Maßnahmen; diese finden sich dagegen in den Maßnahmen der jeweiligen „Klimapakete“. „Im österreichischen Klimaschutzgesetz sind Höchstmengen von Treibhausgasemissionen für den Zeitraum 2013 bis 2020 nach Sektoren festgelegt“, erläutert Jürgen Schneider, Sektionschef

im Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus oder, wie es seit Jahresanfang heißt: Bundesministerium für Landwirtschaft, Regionen und Tourismus. „Das Gesetz enthält aber keine Reduktionsmaßnahmen, sondern regelt Ziele, Abläufe, Berichtspflichten und Zuständigkeiten“, so Schneider weiter.

► FORTSETZUNG AUF SEITE 2

ROLAND
SPEED

Operating ist Teamsport.

Setzen Sie auf den Leader im Hinterlandverkehr.

T: (+43 1) 728 37 43 ■ office@rolsped.com

www.rolsped.com

ANZEIGE

Wien, 26.–27. März 2020

INTERNATIONAL RAILWAY CONGRESS

One World. One Rail

one world. one rail

INTERNATIONAL RAILWAY Congress 2020

Jetzt anmelden unter
rail-congress.com

EDITORIAL



Was bringt türkis/grün für Transport & Logistik?

von BERND WINTER

Das aktuelle Regierungsprogramm widmet dem Bereich „Verkehr & Infrastruktur“ 17 Seiten. Erwartungsgemäß ist das Hauptthema der Klimaschutz. Demnach soll „der Güterverkehr einen wesentlichen Beitrag für die Erreichung der Pariser Klimaziele leisten“. So wird auf eine verstärkte Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene gedrängt, ohne jedoch einen Zielwert anzugeben bzw. bis wann was konkret erreicht werden soll. Zumindest wird eine Prüfung einer möglichen stärkeren Bevorteilung von Euro-6-Lkw in Aussicht gestellt. Die bisherigen Lkw-Fahrverbote sollen im niederrangigen Straßennetz bestehen bleiben. Warum wird dies nicht zumindest evaluiert? Der letzten gewählten Regierung waren die bahnsseitigen Beteiligungen an der „Neuen Seidenstraße“ und der Breitspurbahnverlängerung nach Wien noch sehr wichtig, im neuen Regierungsprogramm kommen diese Begriffe gar nicht mehr vor. Ähnlich verhält es sich mit der zuletzt geplanten Evaluierung des Nacht-60ers für Lkw (zumindest war schon eine Erhöhung auf 70 km/h in Reichweite) und einer Neuregelung und Anpassung der Gewichtstoleranzen und Maße für Transporte. Diese Maßnahmen würden teilweise auch den CO₂-Ausstoß reduzieren, wurden aber nicht berücksichtigt. Dafür wurde ein Satz 1:1 übernommen: „Keine Giga-Liner auf Österreichs Straßen“ – auch hier wäre eine Evaluierung und Miteinbeziehung von internationalen Erfahrungen „erfrischend“, um die bisher emotionalen Diskussionen pragmatischer führen zu können. Dem Fachkräftemangel wurde leider auch kein Kapitel, geschweige denn ein Satz, gegönnt. Der Logistik-Hub Österreich soll „zukunftsfähig aufgestellt und nachhaltig gestärkt werden“ – die Worte hör' ich wohl ... Bleibt abzuwarten, was hier dann wirklich konkret angegangen wird ...

► FORTSETZUNG VON SEITE 1

Ähnlich funktioniert das Berliner Modell: Zur Erreichung der nationalen Klimaziele 2030 setzt man jährliche Emissionsbudgets für bestimmte Sektoren fest. Wird das Emissionsbudget eines Sektors überschritten, ist die Bundesregierung – konkret das jeweils zuständige Bundesministerium – verpflichtet, zusätzliche Maßnahmen zu beschließen. Das Fazit nach neun Jahren Klimaschutzgesetz in Österreich: „Die bisher gesetzten Maßnahmen sind noch nicht ausreichend, um ein Erreichen der sektoralen Ziele sicherzustellen“, sagt Sektionschef Schneider. „Daher legt auch der neue nationale Energie- und Klimaplan einen Schwerpunkt auf zusätzliche Maßnahmen im Verkehrsbereich.“

Handel mit Verschmutzungsrechten

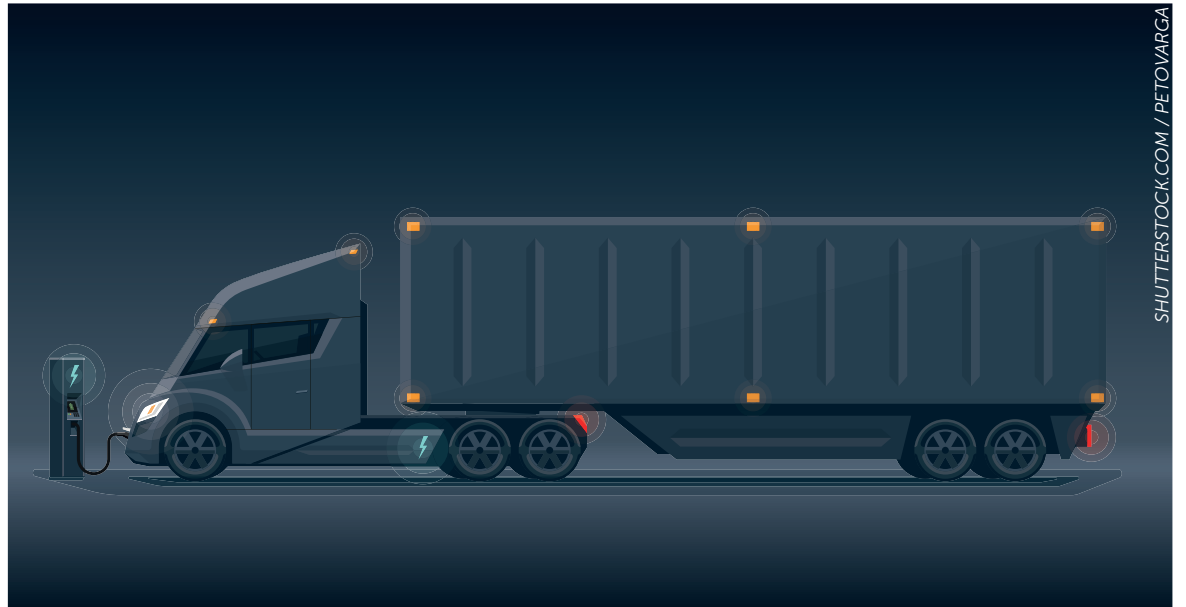
Das Gesetzespaket, das die Berliner Regierungskoalition im Dezember auf den Weg gebracht hat, bringt für den Sektor Verkehr vor allem die Bepreisung des CO₂-Ausstoßes. Adressaten des nationalen Emissionshandels sind die Kraftstofflieferanten, die die Mehrkosten für die erworbenen Verschmutzungsrechte auf die Treibstoffpreise aufschlagen werden. Ab 2026 soll der Emissionshandel voll greifen, für die Übergangszeit ist ab 2021 ein gestuftes Festpreissystem vorgesehen, beginnend mit 25 Euro pro Tonne CO₂ (2025: 55 Euro pro Tonne). Auch in Österreich soll der CO₂-Ausstoß künftig etwas kosten. „Das Programm im Bereich Klimaschutz ist umfassend, detailliert und sehr anspruchsvoll“, beschreibt Alexander Klaccka,

Obmann der Bundessparte Transport und Verkehr der Wirtschaftskammer Österreich, das Vorhaben der neuen Regierungskoalition. „Das Thema CO₂-Bepreisung wird evidenzbasiert im Rahmen einer eigenen

schen Emissionshandelssystems auf den Verkehrssektor abstimmen müssen.“

Für Kraftwerke und bestimmte Industrieanlagen hat man in der Europäischen Union bereits seit einiger Zeit einen Emissions-

maßen zahlen. Doch im Zusammenspiel mit dem nationalen Emissionshandel sind deutsche Transportunternehmen dadurch doppelt belastet. Ausgleichsmaßnahmen könnten dies abfedern.



SHUTTERSTOCK.COM / PETOVARGA

Taskforce behandelt, konkrete Maßnahmen sind hier noch keine festgeschrieben“, sagt Bundesspartenobmann Klaccka im Interview mit *Verkehr*. Kritik am rein nationalen Emissionshandel üben Verbände in beiden Ländern. „Zwar sind Zertifikate ein marktwirtschaftlicher und deshalb richtiger Hebel, um CO₂-Emissionsrechte zu verknappen, doch können international vereinbarte Klimaschutzziele auch nur mit internationalen Instrumenten erreicht werden“, stellt Axel Plass, Präsident des Bundesverbands Spedition und Logistik (DSLVL), fest. Andernfalls komme es zu einer einseitigen Belastung deutscher Speditionen und Logistikdienstleister. Plass fordert: „Auf EU-Ebene hätte man längst über eine Ausweitung des europäi-

handel installiert, beim Thema Transport gibt es bisher nur nationale Alleingänge von immerhin 14 Mitgliedstaaten. „Die Maßnahmen zur Emissionsreduktion können nicht an den Grenzen enden“, stellt Klaccka klar. „Europa sollte internationale Erfolgsmodelle kreieren, bei denen Investitionen in den Klimaschutz mit wirtschaftlichen Erfolgen einhergehen.“

CO₂-Aufschlag auf die Maut

Im neuen deutschen Klimapaket ist zudem ein CO₂-Aufschlag auf die Lkw-Maut ab 2023 vorgesehen – die Vereinbarkeit mit dem EU-Recht vorausgesetzt. Für auf deutschen Straßen ausgestoßene Treibhausgase müssten damit sowohl inländische als auch ausländische Lkw gleicher-

Gefordert werden vor allem umfangreiche Fördermaßnahmen, Steuererleichterungen und finanzielle Zuwendungen für die Anschaffung klimafreundlicher Lkw. Doch noch sind solche emissionsarmen Nutzfahrzeuge für den Einsatz im Fernverkehr gar nicht marktreif, von einer flächendeckenden Betankungs- und Aufladeinfrastruktur für Elektro-, Wasserstoff- oder LNG-Antriebe einmal ganz abgesehen.

Fazit: Die Politik kann beim Klimaschutz auf die Unterstützung der Transportbranche zählen. Die Unternehmer in Deutschland sowie in Österreich brauchen jedoch möglichst rasch Rechts- und Planungssicherheit, in welche Technologien sie investieren sollen – und dies am besten europaweit abgestimmt.

„Digital Europe“

VERANSTALTUNG: Der 17. Wiener Kongress 2020 steht am 28. Jänner ganz im Zeichen der digitalen Transformation. Nationale und internationale Experten inklusive sechs Nobelpreisträgern widmen sich der digitalen Zukunft Europas.

Der Wiener Kongress beschäftigt sich heuer mit einem Schlüsselthema für Europas Zukunft: der Digitalisierung der Wirtschaft und Gesellschaft. „Bisher prägen sowohl die USA und ihre konzerngetriebenen digitalen Innovationen aus dem Silicon Valley als auch China mit seinem digitalen Social-Credit-System die Digitalisierung. Europa muss einen eigenständigen Weg finden, um Chancen der Digitalisierung bestmöglich nutzen und Gefahren verhindern zu können. Das wollen wir mit hochkarätigen nationalen sowie internationalen Politikern und Experten diskutieren“, betont der Gründer und Initiator des Wiener Kongresses David Ungar-Klein und

ergänzt: „Besonders stolz bin ich, dass wir heuer sechs Nobelpreisträger nach Wien holen konnten. Sie werden in ihren Vorträgen und Diskussionsrunden jeweils aufzeigen, was es braucht, um exzellente Leistungen in der Wissenschaft und Wirtschaft zu erbringen.“

Thinktank für Standort und Region

Als Thinktank für den Standort und die Region widmet sich der Wiener Kongress schwerpunktmäßig den Gestaltungsaufgaben für Exzellenz in Wissenschaft und Wirtschaft, dem Wachstum durch Infrastruktur und Innovation sowie der Sicherheit und Wettbewerbsfähigkeit in Europa.



Auch heuer wird der Wiener Kongress im Haus der Industriellenvereinigung in Wien ausverkauft sein, haben sich doch schon innerhalb der ersten Stunde nach Anmeldestart über 800 nationale und internationale Teilnehmer registriert

„Wir müssen uns mit der Aus- und Weiterbildung beschäftigen“

BRANCHENINSIDE: Der Wechsel Kurt Leidingers von DB Schenker in die Geschäftsführung von Transdanubia überraschte die Branche. Im Interview mit *Verkehr* erklärt er, welche Pläne er für die Zukunft schmiedet.

VON BERND WINTER

Verkehr: Herr Leidinger, Sie waren lange Zeit bei DB Schenker in einer führenden Position tätig und wechselten dann zur familiengeführten Spedition Transdanubia. Wie kam es dazu?

Kurt Leidinger: Nach 35 Jahren bei einem Konzern hat man das Bedürfnis, den end-losen Vorschriften und Hierarchien zu entkommen. Ein Familienunternehmen ist erfrischend klar und direkt.

Welche „Duftmarken“ wollen Sie bei Transdanubia setzen?

Leidinger: Transdanubia verfügt über riesiges Potenzial und verschiedene Möglichkeiten. Dazu gehören seine Kompetenzen, wie z.B. die Tiefkühllogistik und seine Schnelligkeit. Aus diesem Asset möchte ich etwas machen. Konzerne tun sich schwer mit Spezialanforderungen, weil sie große Systeme unterhalten, die auch große Mengen benötigen. Aber genau da können wir ansetzen. Wir können auf individuelle Anforderungen schnell reagieren – sofern sie sich rentieren. Da wird sich für uns die eine oder andere Tür öffnen.

Transdanubia ist breit aufgestellt. Welche sind aber die wirtschaftlich stärksten Bereiche des Unternehmens?

Leidinger: Wir haben zwei große Bereiche: die Lagerlogistik und Transporte. Im letzteren Bereich machen Tiefkühltransporte den größten Teil aus – da hat Transdanubia enorme Kompetenzen. Das Unternehmen kommt aus dem Lkw-Transport und hat früh begonnen, den „einfachen“ Transport von A nach B weiterzudenken bzw. Transporte zu suchen, die mehr Know-how, Finesse und technischen Einsatz benötigen, um so einen Mehrwert für die Kunden zu bieten. Am Anfang spielte dabei die Tiefkühlware eine große Rolle. Wir haben uns dann aber weiterentwickelt. Auch die Lagerlogistik ist ein nicht zu vernachlässigender Teil unseres Geschäfts, aber in Wahrheit optimiert sie unsere Transportmöglichkeiten.

Der E-Commerce-Markt für Lebensmittel in Österreich ist noch überschaubar, wächst aber stetig. Planen Sie, auch dieses Segment zu bedienen?

Leidinger: B2C hat Vor- und



Transdanubia habe Kompetenzen in verschiedenen Bereichen und kann diese ausbauen, sagt Leidinger

Nachteile. Wenn man ein Buch online bestellt und es wird beim Nachbarn abgegeben, dann ist das was anderes, als wenn es sich um eine Packung Milch handelt. Der Online-Handel mit Lebensmitteln zum Endverbraucher ist terminlich strikt und der Kunde muss auch wirklich zu Hause anwesend sein. Hier sind

die organisatorischen Hürden noch sehr groß.

Wo soll denn die Reise von Transdanubia hingehen – in den Tiefkühl-Bereich oder eher in neuen Geschäftsfeldern?

Leidinger: Sinnvollerweise setzen wir dort an, wo wir über Jahrzehnte angesammelte

Kompetenzen haben. Es wäre fatal, wenn wir diese nicht nutzen würden. Man kann hier sicher aufbauen. Ich werde aber nichts ausschließen. Wir haben auch Erfahrungen zum Beispiel im Automotive-Bereich – es stehen also verschiedene Segmente zur Wahl, die wir weiter ausbauen können. Ein Hauptfokus wird aber auf dem Tiefkühl-Bereich liegen.

Der Klimawandel wirkt sich positiv auf das Geschäft aus, weil mehr temperaturgeführte Transporte notwendig sind.

Leidinger: Als Transportunternehmen haben wir eine Verantwortung im Bereich der Nachhaltigkeit. Die Optimierung der Transporte und die Bereitstellung von geeignetem Material, um den CO₂-Ausstoß zu minimieren, liegt bei uns.

Spielen alternative Antriebe für Transdanubia eine Rolle?

Leidinger: Wir testen gerade einen autonomen Lkw. Das funktioniert technisch, ist aber nur im internationalen Transport sinnvoll, im regionalen Transport eher nicht. Ein anderes Thema sind E-Lkws. Diese werden aber nach derzeitigem

Stand womöglich nie den Aktionsradius von herkömmlichen Lkw erreichen und sind somit nur für Kurzstrecken geeignet.

Was verstehen Sie unter dem Begriff Digitalisierung?

Leidinger: Wir haben Systeme, mit denen wir unsere Prozesse so sinnvoll wie möglich digital übersetzen. Man kann immer mehr machen, und wir beschäftigen uns mit vielen Fragen in diesem Bereich. Wir sind auf dem letzten Stand der Technik und haben verschiedene Systeme im Einsatz. Wir gehören z.B. zu den ersten, die Pick-by-Voice eingeführt haben.

Wie geht Transdanubia mit dem Fachkräftemangel um und womit „ködern“ Sie potenzielle qualifizierte Fachkräfte?

Leidinger: Wir müssen uns intensiver mit dem Thema Aus- und Weiterbildung beschäftigen. Wir haben unheimlich tolle Leute im Betrieb, denen wir eine berufliche Weiterentwicklung ermöglichen wollen. Damit sind wir für bestehende aber auch für potenzielle Mitarbeiter attraktiv.

Vielen Dank für das Gespräch!

ANZEIGE

people in logistics

HÖDLMAYR

INTERNATIONAL

RELEASING AGENT

TRANSPORTLOGISTIK

FAHRZEUGLOGISTIKZENTRUM

ENDKUNDE

Hödlmayr International ist europaweit ein führender Anbieter für Fahrzeuglogistik

Als multimodaler Fahrzeuglogistikspezialist verbindet und optimiert Hödlmayr die Nutzung aller Transportmittel. Durch eine intelligente Verzahnung von LKW, Bahn und Schiff kann dem Kunden der optimale Transportweg in der gewünschten Relation garantiert werden.

HÖDLMAYR INTERNATIONAL AG, Aisting 33, A-4311 Schwertberg, Phone: +43 7262 660, www.hoedlmayr.com

„Die Europäische Union lügt sich in die eigene Tasche“

VERKEHRSPOLITIK: Alexander Friesz, Präsident des Zentralverbands Spedition & Logistik, hält den „Green Deal“ der EU nicht für realistisch. Für die angestrebten Güterverlagerungen von der Straße auf die Schiene fehlen die infrastrukturellen Kapazitäten. Verbesserungen braucht es auch bei der Förderung von alternativen Antrieben, in den Flächenwidmungen und den Fahrzeugabmessungen.

VON BERND WINTER

Neben der neuen EU-Kommission will auch die neue heimische Bundesregierung dem Güterverkehr einen nachhaltigen ökologischen Anstrich verpassen. Es ist daher naheliegend, dass der *Verkehr* bei der überparteilichen und unabhängigen Interessenvertretung für Spediteure und Logistikdienstleister, dem Zentralverband Spedition & Logistik (ZV), nachgefragt hat, wie er diese nationalen und internationalen politischen Aktivitäten einordnet und welche Schwerpunkte der ZV für heuer plant.

Verkehr: Was bedeutet der „Green Deal“ der EU für die Transport- und Logistikbranche aus Ihrer Sicht?

Alexander Friesz: Auch für uns als Zentralverband sind die Themen Nachhaltigkeit und ein möglichst ressourcenschonender Transport von ganz zentraler Bedeutung. Zielsetzungen in diesem Bereich sind immer wichtig, nur sollte man sie realistisch festlegen. Ich denke, dass sich die Europäische Union und einige Staaten in die eigene Tasche lügen, weil die kolportierten Ziele nicht zu schaffen sein werden. Demnach sollen bis 2030 im Vergleich zu 1990 50 bis 55 Prozent CO₂ eingespart werden und bis 2050 soll generell der Verkehr und damit auch der Gütertransport klimaneutral sein. Das halte ich für nicht realistisch.

Die EU und auch das neue Regierungsprogramm wollen vor allem die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene forcieren. Kann sich das überhaupt mit unseren infrastrukturellen Kapazitäten ausgehen?

Friesz: Auch hier streuen wir uns immer wieder Sand in die Augen. Die Diskussionen und die Darstellungen dazu müssen ehrlicher und realistischer ablaufen. Wir verfügen einfach nicht über die ausreichenden Infrastrukturkapazitäten, um die angestrebten Güterverlagerungen im großen Umfang auf die Schiene hinzubekommen! Es fehlen uns unter anderem die Zulaufstrecken und die ge-

eigneten ROLA-Rahmenbedingungen. Somit fehlen dem Spediteur jede Menge Voraussetzungen, die es ihm überhaupt ermöglichen würden, Transporte von der Straße auf die Schiene zu disponieren. Die Spediteure sind prinzipiell verkehrsträgerneutral. Für sie ist wichtig, dass der Transport funktioniert und wettbewerbsfähig ist. Gerade die verstaatlichten Bahnbetriebe bewegen sich in Europa bei diesem Themenfeld zu langsam.

Was wäre ein Lösungsansatz?

Friesz: Der Gütertransport muss EU-weit einheitlich funktionieren und global gesehen optimiert werden. Hier sind vor allem die Bahnunternehmen gefordert, grenzüberschreitend mehr zusammenzuarbeiten. Wenn ich mir die Situation am Brenner ansehe, sehe ich noch keine zeitnahe Lösung des Transitproblems. Wenn der deutsche Verkehrsminister sagt, dass wir vor 2035 nicht mit der Genehmigung zum Bau entsprechender Zulaufstrecken im deutschen Bahnnetz rechnen dürfen, wird das Gesamtprojekt des Brenner Basistunnels nicht vor 2045 fertiggestellt werden.

Wie sehen Sie die Ansätze von alternativen Antrieben für den Straßengüterverkehr?

Friesz: Ich denke, dass die Elektromobilität nur ein Zwischenschritt sein wird. Aber auch hier, wie auch bei der Zukunftstechnologie Wasserstoff, stehen wir erst am Anfang. Es wäre schön, wenn Österreich gerade in der Wasserstofftechnologie die Vorreiterrolle einnehmen würde. Das wird aber ohne entsprechende Förderungen nicht gehen, denn Wasserstoff-Lkw kosten rund 600.000 bis 800.000 Euro. Wir als Branche stehen hier bereits in den Startlöchern. Viele Betriebe haben auch schon Solaranlagen auf den Dächern ihrer Gebäude. Der zu viel produzierte Strom könnte für die Gewinnung von Wasserstoff herangezogen werden. Die Politik ist hier gefordert, die entsprechenden, vor allem langfristigen, Rahmenbedingungen für die Unternehmen zu schaffen.



Der Gütertransport muss EU-weit einheitlich funktionieren und global gesehen optimiert werden, sagt Friesz

Was sollte hier die heimische Politik tun?

Friesz: In Deutschland werden sowohl die Wasserstofftechnologie als auch die Elektromobilität wesentlich besser als bei uns gefördert. Grundsätzlich gibt es noch sehr viel Potenzial, um die Straße umweltfreundlicher zu gestalten. Seit Jahren haben wir die Nutzung der Luftwiderstandswerte auf der Agenda. Die zahlreichen Gespräche mit den vielen Verkehrsministern, die wir zuletzt geführt haben, zeigten leider wenig Erfolg. Als Beispiel möchte ich die leidigen Diskussionen um die maximalen Abmessungen von Autotransportern anführen. In ganz Europa gibt es fünf verschiedene Längen für Autotransporter – in Österreich haben wir die kürzeste Variante. Wenn wir allerdings diese Fahrzeuge um lediglich 25 Zentimeter verlängern könnten, würden pro Autotransport zwei Fahrzeuge mehr befördert werden kön-

nen. Das würde mehrere tausend Transporte pro Jahr in Österreich einsparen. Hier sollte die neue Verkehrsministerin im Interesse der Umwelt offener und mutiger sein.

Welche Hauptforderungen hat der Zentralverband an die neue Regierung?

Friesz: Ein ganz elementares Thema ist die Flächenwidmung – sowohl im klassischen Speditionsgeschäft als auch im boomenden E-Commerce- und vor allem im B2C-Bereich. Die dabei involvierten Logistiker brauchen für den Umschlag gerade in den Ballungsräumen Flächen. Diese sind nur schwer zu bekommen und wenn überhaupt zu überhöhten Preisen – und dann gibt es da noch die endlosen Diskussionen mit den Anrainern. D.h., es entstehen zum Beispiel in Wien viele Lagerkapazitäten am Rand oder außerhalb des Stadtgebietes. Durch die steigende Anzahl der

zu transportierenden, online bestellten Sendungen steigen damit natürlich auch die entsprechenden Zustelltransporte nach Wien. Es wird für unsere Branche immer schwieriger, Flächen zu bekommen – und das nicht nur in den Ballungsgebieten, sondern auch im ländlichen Bereich. Wir brauchen vielleicht rund 150 Quadratmeter pro Spedition, um einen Container mit Waren in der Stadt abzustellen. Daraus könnten dann Fahrradkurier und dgl. den Transport der letzten Meile übernehmen. Wir haben als Gesellschaft eine Verkaufskultur geschaffen, der Verbraucher will seine bestellten Waren zur gewünschten Zeit am gewünschten Ort haben. Dafür sorgen wir, aber dann müssen die Verbraucher auch damit leben lernen, dass es dafür auch die benötigten Gebäude und Dienstleistungen geben muss. Hier ist auch die Politik gefordert, in der Gesellschaft das entsprechende Bewusstsein zu schärfen. Wir haben 40 Prozent und mehr an Retouren im Online-Handel. Hier muss, wenn man eine bessere Ökobilanz erzielen will, umgedacht werden.

Was ist Ihnen neben der Flächenwidmung noch wichtig?

Friesz: Wir sehen in der Entwicklung der Breitspurbahnverlängerung von der Slowakei in den heimischen östlichen Raum großes Potenzial. Ich denke, wir würden einen ganz elementaren Fehler begehen, wenn wir diese Chance für Österreich nicht wahrnehmen und hier einen entsprechenden Logistik-Hub für den Umschlag der Waren, die über die „Neue Seidenstraße“ transportiert werden, nicht errichten würden. Wenn wir die Verlängerung nicht hinkriegen, dann bleibt uns nur zuzusehen, wie der entsprechende Transitverkehr durch Österreich fährt. Ich hoffe, dass die neue Regierung hier rasch reagiert. Unsere Nachbarländer sind bereits sehr aktiv. Europa sollte, wenn es erfolgreich sein will, generell zum Thema „Neue Seidenstraße“ eine gemeinsame Strategie entwickeln. Hier sind schon einige Fehler in der Vergangenheit passiert. So hätte

beispielsweise der Hafen Piräus niemals an China verkauft werden dürfen.

Wie hoch schätzen Sie die zu erwartende Wertschöpfung für Österreich, die eine Breitspurbahnverlängerung bringen würde?

Friesz: Ich kann hier als Beispiel die Entwicklung des Cargo Centers in Graz nennen. Dort wurde vor rund 20 Jahren begonnen, diesen Terminal zu entwickeln. Und sehen Sie sich jetzt an, wie viele Firmen sich seitdem dort angesiedelt haben und wie die gesamte Region davon profitiert. Österreich ist eines der höchst entwickelten Logistikstandorte weltweit. Wenn wir die Wertschöpfung, die die Breitspurbahnverlängerung bringen würde, nicht nach Österreich bringen, dann wird diese woanders stattfinden. Damit verbunden werden sich dann auch die rot-weiß-roten Logistikdienstleister dorthin bewegen.

Welche Schwerpunkte will der ZV 2020 setzen?

Friesz: Es ist höchst an der Zeit, dass wir in Österreich nach dem Wahlkampfjahr 2019 auf der politischen Seite wieder in die Gänge kommen, gerade mit dem Ausblick der abkühlenden Konjunktur. Wir stehen vor einem nicht einfachen Jahr. Hier werden wir bei der neuen Regierung entsprechend lobbyieren. Jede neue Regierung ist auch eine Chance. Wir sind bereit für den Dialog und bringen uns sehr gerne ein. Der ZV ist verkehrsmittelneutral. Es braucht eine ehrliche Diskussion über die sinnvolle Aufteilung und Weiterentwicklung des Güterverkehrs. Es bringt überhaupt nichts, wenn wir den einen Verkehrsträger

gegen den anderen ausspielen wollen. Ich kann hier ein Beispiel nennen: Vor einigen Jahren wollten wir von Salzburg aus einen täglichen Ganzzug nach Wien entwickeln. Das hätten wir auch mit den entsprechenden Unternehmen zusammengebracht – nur leider war es nicht konkurrenzfähig. Die Zustellzeiten zur Schiene in Salzburg waren nur bis 18.00 Uhr möglich! Das geht sich bei den meisten Speditionen aus zeitlichen und organisatorischen Gründen nicht aus – hier hätten wir eine Zeit bis 20.00 Uhr benötigt – das war von Seiten der ÖBB aber nicht möglich. Die gleichen Vorgaben hätten wir mit den Zustellzeiten in der Früh in Wien gehabt – das hätten wiederum die Kunden nicht akzeptiert. Aus den genannten Gründen fahren deshalb die entsprechenden Transporte in der Nacht auf der Straße.

Wie sehen Sie die Zukunft des bisherigen Arbeitsausschusses Logistik?

Friesz: Ich kann nur hoffen, dass die bisherige Arbeit des Arbeitsausschusses Logistik, bei dem alle wesentlichen Stakeholder (vom Ministerium bis zu den wesentlichen Logistikverbänden) eingebunden sind, weitergeführt wird. Das Gleiche gilt für die Weiterentwicklung der Dachmarke „Austrian Logistics“. Wir brauchen unbedingt auch weiterhin die Position des Logistikkordinators im Verkehrsministerium. Unser Arbeitsausschuss sollte sich in der Zukunft, in Anlehnung an den Rat der Logistikweisen in Deutschland, auch als Institution für den Austausch mit der Politik weiterentwickeln.

Vielen Dank für das Gespräch!

Ein Treffen der ganz Großen

VERANSTALTUNG: Am 26. und 27. März 2020 findet der zweite International Railway Congress in Wien statt. Der Fokus liegt dabei auf umweltfreundlichen Güter- und Personentransporten, ressourceneffizienten und innovativen Technologien sowie der verbesserten Anbindung der Wirtschaftsräume Europa und Asien.

Die österreichische Bahn- und deren Zulieferindustrie setzt Maßstäbe: Sie ist Export- und Patentweltmeister sowie Garant für zukunftsorientierte Technologien. Auf dem 2. International Railway Congress in Wien, der am 26. und 27. März 2020 im Gebäude der Wirtschaftskammer Wien über die Bühne gehen wird, nehmen 600 internationale Gäste aus über 50 Ländern und über 200 Unternehmen teil. Internationale Top-Referenten werden auf der gemeinsam mit den ÖBB, dem BMVIT sowie den Russian Railways durchgeführten Veranstaltung über Chancen und Potenziale im Bahnsektor, Herausforderungen im Bereich Konvergenz, Konstruktion und

Design sowie die Themen Nachhaltigkeit und die Entwicklung umweltfreundlicher Technologien reden, wie Hubert Jeneral, Initiator und Präsident des Kongresses, betont. Jeneral ist ein ehemaliger Top-Manager der Automobil- und Energiebranche, internationaler Unternehmensentwickler und Investor. Gemeinsam mit dem internationalen Eisenbahnverband UIC hat er diesen Kongress nach Wien geholt – und stärkt damit die Position Österreichs als internationaler Player der Bahnindustrie.

Hoher Frauenanteil

Besonders erfreut zeigt sich Jeneral über den hohen Frauen-

anteil unter den Speakern. Neben dem Wirtschaftskammerpräsidenten Harald Mahrer, ÖBB-Vorstandsvorsitzenden Andreas Matthä und seinem russischen Kollegen Oleg Belozеров freut sich Jeneral, zum Beispiel Kathrin Amacker vom Vorstand der SBB und Sabrina Soussan, Vorstandsvorsitzende von Siemens Mobility, als Rednerinnen und Redner auf dem Kongress zu begrüßen. Weitere Höhepunkte sind auch die Auftritte von François Lacôte, verantwortlicher Leiter des Geschwindigkeitsweltrekords des französischen TGV im Jahr 2007, und Michael Fohrer, Präsident des Deutschen Verbands der Bahnindustrie.



IRC2019 / ALLWISSNER

LTE-group | your partner in logistics:
 - your **unique point of contact** for Europe
 - transporting **across all European borders**
 - relying on **modern equipment**
 - moving **cars - in whole & parts**

LTE
 logistics & transport

www.LTE-group.eu

Mosolf setzt auf Expansion

AUTOTRANSPORT & -LOGISTIK: 2020 will der Automobillogistiker durchgehende Fahrzeugtransporte auf der Achse China–Europa starten, erklärt Jörg Mosolf, CEO des Unternehmens, im Gespräch mit *Verkehr*.



VON JOSEF MÜLLER

Wenn Jörg Mosolf, CEO des deutschen Automobillogistikers Mosolf, auf 2019 zurückblickt, dann haben sich die Umsatzziele für das Unternehmen nach Plan entwickelt. Das vergangene Jahr stand im Zeichen des Einstiegs in die E-Mobilität (mit der Tochtergesellschaft Tropos Motors Europe) sowie der gestarteten Vertriebskooperation mit dem kanadischen Technologieunternehmen Dynacert. Aber auch die Vorbereitungen für die Abwicklung durchgehender Automobiltransporte von China nach Europa und vice versa auf der „Neuen Seidenstraße“ waren ein wichtiger Punkt auf der Agenda. „Mosolf hat die Verträge über geeignete Betriebsstätten entlang der Strecke unterzeichnet und eine eigene Tochtergesellschaft in China gegründet“, erklärt Jörg Mosolf gegenüber *Verkehr*. Die Mosolf Logistics & Services Chengdu ist für die Bahnaktivitäten des Unternehmens auf der neuen Strecke verantwortlich. Die Gründung der Tochterge-

sellschaft habe mehr Zeit in Anspruch genommen als geplant. „Gegenwärtig befinden wir uns in der Testphase, wollen aber schon bald durchgehende Transporte für ganz China anbieten“, so der CEO. Mosolf wird den Vorlauf der Fahrzeuge per Straße und Bahn sowie die Verladung der Fahrzeuge in Container mit eigenem Personal und in eigener Betriebsstätte übernehmen. Diese ist direkt an das Spedcont-Bahnterminal in Łódź angeschlossen. Spedcont ist für den Containerumschlag einschließlich der Verladung der Container auf Eisenbahnwaggons sowie für das Leercontainer-Management zuständig.

Daten als große Herausforderung

Die größte Herausforderung in der Automobillogistik ist der Umgang mit den enormen Datenmengen, den Eigentumsverhältnissen der Daten, dem Datenschutz und deren Sicherheit. Dabei sei es egal, ob es sich um sensible Daten handelt oder nicht, erklärt der Manager.

Mosolf setzt auf die Digitalisierung und nutzt die Blockchain-Technologie für die Frachtbriefe. Der digitale Frachtbrief begleitet die Fracht entlang der Supply Chain von der Verladung über den Transport bis zur Übergabe des Fahrzeugs. Über dieses Dokument wird ein Fingerprint, der sogenannte Hashwert, erzeugt und an die Blockchain übermittelt. Das Blockchain-Netzwerk überprüft mit Hilfe eines Smart Contracts die Eindeutigkeit der Transaktion und stellt gleichzeitig die Relation zwischen Fahrzeug und Frachtpapier her. Eine gültige Transaktion wird zusammen mit Zeitstempel und GPS-Koordinaten in die Blockchain aufgenommen. Über einen Webservice wird es den Teilnehmern der Blockchain ermöglicht, die Gültigkeit eines Frachtpapiers und der darin enthaltenen Fahrgestellnummern (VIN) zu verifizieren. Mosolf: „Wir haben bisher sehr gute Erfahrungen mit der Blockchain-Technologie gemacht und sind uns sicher, dass sie die Prozesse innerhalb der Wertschöpfungskette in der

Automobillogistik sicherer und viel effizienter gestalten kann.“ Mosolf transportiert drei Millionen Fahrzeuge im Jahr. Der größte Teil davon sind Pkw und Transporter. Sie werden mit den fuhrparkeigenen Fahrzeugen aller Art von A nach B transportiert.

Geschäft mit Services

50 Prozent des Transportumsatzes wird mit Flotten- und Gebrauchtfahrzeugen erwirtschaftet, die anderen 50 Prozent machen Neufahrzeuge aus. 30 Prozent des Gesamtumsatzes werden mit Dienstleistungen wie Lagerung, Aufbereitung, Lackierung oder Sonderfahrzeugbau gemacht. Mosolf: „Diesen Anteil wollen wir weiter ausbauen, zum Beispiel mit unserem elektrischen Nutzfahrzeug, dem Tropos Able, oder dem Vertrieb der HydraGen-Technologie von Dynacert. Mit dem Tropos Able, einem zu 100 Prozent elektrischen und kompakten Leichtnutzfahrzeug der Kategorie L7E, besetzt Mosolf eine Nische zwischen den Cargo-bikes und den Transportern der

Klasse N1. Mit einer Breite von 1,4 Metern sowie einer Länge von 3,7 Metern ist der Tropos Able prädestiniert für die letzte Meile oder in der Intralogistik. Dynacert liefert mit der HydraGen-Technologie Produkte zur Reduzierung von CO₂-Emissionen von Verbrennungsmotoren. Dabei erzeugt die patentierte Technologie anhand eines Elektrolysesystems nach Bedarf Wasserstoff und Sauerstoff. Diese Gase werden über die Luftzufuhr eingebracht und optimieren die Verbrennung bzw. tragen zu einem geringeren CO₂-Ausstoß und einem höheren Brennstoffwirkungsgrad bei. Die Technologie ist mit vielen Arten und Größen von Dieselmotoren kompatibel. Blickt der Manager auf 2020, so lautet die Strategie: „Wir wollen trotz des schwierigen Marktumfelds weiter wachsen. Wir sehen uns für die kommenden Herausforderungen des Automobilmarkts gut aufgestellt.“ Mit der Tochterfirma in China sei man in der Lage, auch 4PL-Lösungen für Automobilhersteller aus dem asiatischen Raum anzubieten.

Gute Positionierung

AUTOTRANSPORT & -LOGISTIK: Hödlmayr International konnte im vergangenen Jahr das Basisgeschäft festigen und neue Kunden akquirieren, erklärt CEO Johannes Hödlmayr.

In Zeiten, in denen konjunkturelle Rückgänge und Unsicherheiten die Branche prägen, also Zeiten, wie sie aktuell herrschen, sei es entscheidend, die strategisch relevanten Basisgeschäfte so weit wie möglich zu sichern, sagt Johannes Hödlmayr, CEO von Hödlmayr International. „Dies ist uns 2019 mit einigen wichtigen Verträgen für die Gruppe gelungen. Zudem haben wir einige Neugeschäfte für uns verbucht“, bilanziert Hödlmayr. Als Beispiel sei nur erwähnt, dass das Unternehmen Renault als Kunden gewinnen konnte. Für den französischen Fahrzeughersteller hat Hödlmayr die Lager- und Distributionslogistik für rund 30.000 Fahrzeuge pro Jahr in Österreich und Ungarn übernommen. Dank dieser Taktik sei es trotz schwieriger Rahmenbedingungen gelungen, vor allem im vierten Quartal des Vorjahres die unternehmerischen Ziele zu erreichen.

Diverse Dienstleistungen

Das Unternehmen bildet mit seinen Dienstleistungen die Wertschöpfungskette vom Fließband bis zum Händler ab. Dabei gewinnen ganzheitliche Logistikkonzepte immer mehr an Bedeutung. Hödlmayr: „Das ist ein von uns seit Jahren kolportierter Vorteil, mit dem wir jetzt noch mehr bei den Kunden punkten können.“ Die Nachhaltigkeit in der gesamten Supply Chain tritt immer mehr in den Fokus, wobei E-Fahrzeuge starken Einfluss auf den Ladefaktor haben, weil sie schwerer sind als herkömmliche Pkw. Der Manager ist überzeugt, dass sich die laufenden Investitionen in einen modernen Fuhrpark sowie in den Ausbau der eigenen Bahnkapazitäten bezahlt machen. Automobillogistiker sehen sich in Zeiten von Industrie 4.0 und Digitalisierung großen Herausforderungen gegenüber: Die Kunden erwarten sich häufig sehr individuelle Lösungen und dabei gilt es, unterschiedliche Schnittstellen und Datenübertragungsanforderungen zu überwinden. „Die größte Herausforderung liegt in der fehlenden Standardisierung“, so Hödlmayr.

Keine Expansion

2020 steht im Zeichen von Kontinuität – eine Expansion



Johannes Hödlmayr ist überzeugt, dass sich laufende Investitionen in einen modernen Fuhrpark sowie in den Ausbau der eigenen Bahnkapazitäten bezahlt machen

von den derzeit 16 Standorten ist heuer nicht geplant. Im Zentrum steht der Ausbau der Bahnverkehre und ein stärkerer Fokus auf Flotten und Gebrauchtwagen. Das Marktumfeld ist kein leichtes. „In einem starken Wettbewerbsumfeld können wir mit Stolz behaupten, dass wir uns eine gute Positionierung erarbeitet haben und hier besonders in Zentral- und Südosteuropa, wo

wir weiteres Wachstumspotenzial sehen“, so Hödlmayr gegenüber *Verkehr*. Die Zahl der im Vorjahr bewegten Fahrzeuge lag bei etwa 1,75 Millionen und damit leicht über jener von 2018. Die Automobillogistik ist stark Lkw-dominiert: 90 Prozent der Transporte erfolgen per Lkw, der Rest erfolgt auf der Schiene; das Wasser spielt als Verkehrsweg (leider noch immer) kaum eine Rolle.

ANZEIGE



Es boomt!

AUTOTRANSPORT & -LOGISTIK:

Der globale Automobillogistikmarkt verspricht milliardenschwere Umsätze.

Der Umsatz auf dem weltweiten Automobillogistikmarkt soll bis 2027 auf 370 Milliarden US-Dollar steigen und jährliche Umsatzrenditen von über sechs Prozent abwerfen. Die steigende Nachfrage beispielsweise nach in China hergestellten Fahrzeugen zwingt die chinesischen Autohersteller zunehmend dazu, Partnerschaften mit Logistikunternehmen einzugehen. Dieser Faktor stellt für chinesische Logistikunternehmen und internationale Logistikpartner eine bedeutende Wachstumschance dar und wird voraussichtlich in den kommenden Jahren den Markt für Automobillogistik ankurbeln. So lautet zumindest eine zentrale Aussage der aktuellen Analyse des Marktforschungsunternehmens „The insight partners“. China hält den größten Marktanteil in der Automobillogistik im asiatisch-pazifischen Raum. Die chinesische Wirtschaft besteht aus vielen Automobilherstellern, die sich kontinuierlich auf die Entwicklung der Automobillogistik im Land konzentrieren. So gründete Kühne + Nagel ein neues Joint Venture mit dem chinesischen Unternehmen Sincero. Das Joint Venture zielt darauf ab, Logistikdienstleistungen für die Auto-

mobilbranche anzubieten. Es stärkt das Kühne + Nagel-Automobillogistikgeschäft sowohl für Tier-1-Zulieferer (Tier = direkter Lieferant an einen Fahrzeughersteller) um 70 Prozent als auch für chinesische Fahrzeughersteller.

Die Automobilindustrie verzeichnet eine erhebliche Nachfrage nach Fahrzeugen, was die Fahrzeughersteller unter Druck setzt, die erforderliche Menge an Fahrzeugen zu liefern. Der Anstieg der Nachfrage nach Pkw und Nutzfahrzeugen ist in erster Linie auf den Anstieg des verfügbaren Einkommens und die Zunahme der Fertigungsstätten in den Industrieländern und Entwicklungsländern zurückzuführen. Diese Faktoren haben die Automobilhersteller veranlasst, sich weltweit auf die Logistik der Fahrzeugkomponenten, Räder und Reifen, des Fahrzeugskeletts sowie der vollständig montierten Fahrzeuge von einem Standort zum anderen zu konzentrieren. Vor allem autonome Fahrzeuge genießen eine große Beliebtheit. Mehrere Automobilhersteller testen sogar autonome Lkw – diese würden sowohl den Logistikern als auch den Zulieferern durch erhöhte Sicherheit und kürzere Vorlaufzeiten zugutekommen.

Steigern Sie die
Vergabemöglichkeiten
Ihrer Transporte
auf timocom.de

TIMOCOM

AUGMENTED LOGISTICS

„In der Automatisierung liegen noch viele Möglichkeiten“

BRANCHENINSIDE: Viele Logistiker setzen sich mit der Automatisierung ihrer Geschäftsprozesse noch viel zu wenig auseinander, ist Harald Ostermann, Sales Manager bei InfPro IT Solutions GmbH, überzeugt.

VON BERND WINTER

Die InfPro IT Solutions GmbH (kurz „Infpro“) ist heute der größte Entwicklungspartner für die PTV Group im Bereich ihres sogenannten xServers, der integrierbaren Softwarekomponente für geographische und logistische Funktionen. InfPro hat als Spin-off im Jahr 2004 begonnen. Heute beschäftigt das Unternehmen mehr als 50 Mitarbeiter in mehreren Niederlassungen und der Zentrale in Innsbruck. **Verkehr** sprach mit Harald Ostermann, zuständig für den Verkauf bei InfPro, über die Schwerpunkte und neuesten Entwicklungen seines Unternehmens.

Verkehr: Auf welche Softwarelösungen für Transport- und Logistikunternehmen haben Sie sich fokussiert?

Harald Ostermann: InfPro ist spezialisiert auf die Automatisierung der einzelnen logistischen Prozesse. Wir können unter anderem alle Auftragseingänge automatisch in unser Transport-Dokumenten-Management-System (TDMS) übernehmen. Wir bieten ein Gesamtsystem an, das aus einem Transportmanagement- sowie

einem Dokumenten-Management-System besteht. Damit können wir praktisch alle Daten, die in einem Unternehmen zur Verfügung stehen, miteinander verknüpfen. Wir lesen unter anderem die Rechnungen automatisch ein, diese werden auch automatisch überprüft inklusive automatischer Buchung bzw. Zahlung inklusive Mahnwesen. Damit können wir in der Verwaltung enorme Effizienzgewinne erzielen. Der Lkw-Fahrer kann unter anderem den CMR-Frachtbrief mit seinem Handy fotografieren (mit einer Software von uns). Diese Meldung geht dann automatisch an die Abrechnung und die Rechnung kann sofort erstellt werden. Dasselbe gilt für die Dokumentation der Ladungssicherung. Die entsprechenden Fotos vom Lkw-Fahrer werden an den Disponenten gesendet, dieser überprüft die Bilder und kann dann die Freigabe durchführen. Das ist insofern sinnvoll, weil neben dem Geschäftsführer auch der Disponent im Schadensfall haftet.

Inwieweit spielt Künstliche Intelligenz bei Ihren Softwarelösungen eine Rolle?

Ostermann: InfPro setzt sich



Einsparungen sind ab der Inbetriebnahme des Systems möglich, sagt Ostermann (li.) im Gespräch mit Bernd Winter (Chefredakteur der Wochenzeitung Verkehr)

schon seit längerer Zeit mit Künstlicher Intelligenz, auch in Verbindung mit Business Intelligence, auseinander. Vielen hilft dies jetzt schon, um zum Beispiel ihre Umsätze zu analysieren und rechtzeitig zu erkennen, wo Verluste drohen. Mit der grafischen Aufbereitung der Daten können sie dann auch Umsatzszenarien durchspielen und so ihre Strategie danach ausrichten. Die Vorteile von Künstlicher Intelligenz liegen in vielen Bereichen. Wir können beispielsweise innerhalb von einer Sekunde bis zu 500.000 Anrufe gleichzeitig durchführen – Tranchen sind jedoch erstellbar. Das hilft unter anderem bei der Suche nach Frächtern; das heißt: Die Anfrage des Disponenten wird an eine bestimmte Anzahl an potenziellen Frächtern parallel versendet.

Welche Kunden konnten Sie in Österreich mit Ihren Lösungen schon überzeugen?

Ostermann: Rund 170 Unternehmen verwenden derzeit unsere Systeme, unter anderem Nothegger, Lagermax und Quehenberger. Eine andere größere Spedition zum Beispiel verwendet unsere Softwarelösung schon seit vielen Jahren. Neben 130 Disponenten sind dort nur vier Mitarbeiter in der Verwaltung beschäftigt.

Welche ist die aktuell neuste Produktlösung bei InfPro?

Ostermann: Translogica spielt alle Stücke eines innovativen TDMS und verschafft vor allem für die Dispo klare Vorteile. Zur Veranschaulichung folgendes Beispiel: Sie haben einen Auftrag und können mit unserer Lösung sämtliche ihrer eigenen

Fahrzeuge bzw. jene der eingesetzten Frächter lokalisieren. Der Disponent sieht diese Daten und kann nun abwägen und mit dem Kunden besprechen, welches Fahrzeug er zu ihm senden soll – jenes, das vielleicht näher ist, aber erst etwas später

Wo sehen Sie bei Kunden noch das größte Verbesserungspotenzial?

Ostermann: In der Automatisierung liegen vor allem im Verwaltungsbereich bei den meisten Unternehmen noch viele Möglichkeiten. Im Transport können aber auch unter anderem durch unsere „guided navigation“ Einsparungen erzielt werden, das heißt, sie geben eine vom Disponenten geplante Tour in unser PTV-Navigationssystem ein. Dieses hat den Vorteil, dass es mit „magnetics points“ arbeitet, das heißt: Auf der Lkw-Tour gibt es keine fixen abzufahrenden Punkte, sondern es kann unter anderem ungeplante Situationen wie Stau etc. berücksichtigen und die Tour entsprechend in Echtzeit anpassen bzw. dadurch optimieren. Auch die estimated time of arrival kann damit errechnet werden (inklusive Berücksichtigung der individuellen Lenk- und Ruhezeiten).

ANZEIGE

translogica
transport management

dotiga
document management

www.translogica.at

www.dotiga.at

kommen kann, oder jenes, das pünktlich, aber zu höheren Kosten verfügbar wäre. Zusätzlich können die Leerfahrten mit Translogica optimiert werden. Dies kann unter anderem Paletten betreffen, die sehr teuer sind. Auch sie (oder andere Leergebinde) können mit Translogica erfasst werden. So kann der Lkw-Fahrer zum Beispiel bei seiner Rückfahrt auf dem Weg die vorhandenen Paletten aufnehmen.

Wie lange dauert die Vorlaufzeit, bis die ersten Einsparungen erzielt werden können?

Ostermann: Einsparungen sind schon ab der Inbetriebnahme unseres Systems möglich.

Warum reagieren die österreichischen Firmen nicht so rasch?

Ostermann: Sie überlegen oftmals viel länger und wollen sich nicht entscheiden. Viele setzen sich mit der Automatisierung noch viel zu wenig auseinander. Ihnen fehlt oftmals generell der Zugang zur Digitalisierung und sie verfügen dann auch nicht über geeignete IT-Mitarbeiter, die mit den Software-anbietern auf Augenhöhe kommunizieren können. Viele wissen aber: Wenn sie nicht in die Automatisierung investieren, wird es sie morgen nicht mehr geben.

Vielen Dank für das Gespräch!

Ihr Warenlager im Süden Wiens

WALTER LAGER-BETRIEBE
Competence in warehousing

AT-2355 Wiener Neudorf
Tel.: 02236 3020-2922
www.walter-lager-betriebe.com

AGES Österreichische Agentur für Gesundheit und Ernährungssicherheit GmbH
international standards
IFS
HACCP
Logistics

Neues Mentoringprogramm für Frauen in der Logistik

PERSONALENTWICKLUNG: Der DamenLogistikClub wird in Kooperation mit der FH des BFI Wien ab März 2020 junge Frauen in der Logistik in ihrer beruflichen und persönlichen Entwicklung unterstützen. Dieses einzigartige Projekt läuft vorab bis Herbst 2021.

VON BERND WINTER

Frauen sind in der Logistik nach wie vor unterrepräsentiert. Zusätzlich müssen Frauen heute noch mit vielen Hemmnissen kämpfen, wenn sie ins Management von Unternehmen kommen wollen. Hier setzt nun das neue und ab März 2020 startende Mentoringprogramm für junge Frauen in der Logistik an.

Pilotprojekt dauert vorab 18 Monate

Das Pilotprojekt, das vom DamenLogistikClub (DLC) gemeinsam mit der FH des BFI Wien (Studiengang Logistik und Transportmanagement; LOGT) konzipiert und durchgeführt wird, erstreckt sich über einen Zeitraum von 18 Monaten. Eine Mentorin

aus einem DLC-Mitgliedsunternehmen unterstützt jeweils eine ambitionierte junge Frau (LOGT-Studierende oder -Absolventinnen). Als Entscheidungsgrundlage für eine erfolgreiche Tandembildung aus Mentorin und Mentee dienen die Zielvorstellungen bezüglich der beruflichen Entwicklung, der aktuelle Tätigkeitsbereich, die Motive für die Teilnahme am Mentoringprogramm, die Wünsche an die Mentoringbeziehung sowie die daran anknüpfenden Ziele. Vorab arbeiten fünf bis sechs Paarungen aus Mentorinnen und Mentees zusammen.

Förderung von jungen Karrieren in der Logistik

Das Ziel des neuen Mentoringprogramms ist für Doris Pulker-

Rohrhofer (DLC-Vorstand und Hafen-Wien-Geschäftsführerin) klar: „Wir wollen mit diesem Projekt junge Frauen in der Logistik fördern und sie bei ihrer beruflichen und persönlichen Entwicklung unterstützen. Die Mentees können dabei von den Erfahrungen unserer Mentorinnen profitieren, ihre eigenen Fähigkeiten und Kompetenzen besser erkennen sowie ausbauen und entwickeln. Zusätzlich können sie kostenlos an allen DLC-Veranstaltungen teilnehmen“, betont sie im *Verkehr*-Interview.

Mehrwert für Mentorinnen und Unternehmen

„Die Mentorinnen können hierbei auch ihr eigenes Verhalten und ihren Führungsstil reflektieren. Sie erhalten durch die Einblicke

in die berufliche Situation der Mentees neue Perspektiven – davon können sie wiederum im beruflichen Alltag profitieren. Zusätzlich kann sich das Mentoring-Unternehmen als fortschrittlicher Arbeitgeber positionieren“, ist Pulker-Rohrhofer überzeugt.

Vernetzungstreffen und Workshops bis 2021

Während der Dauer des Mentorings sind rund vier bis sechs Treffen der Mentoringpaarungen geplant. Begleitende Workshops (organisiert vom DLC) und ein Vernetzungstreffen zur Projekthalbzeit im Jänner 2021 sollen vorab diese Personalentwicklungsmaßnahme abrunden. Im Herbst 2021 werden im Rahmen einer Abschlussveranstaltung die Ergebnisse präsentiert, Resümee

gezogen und die Zukunftspläne des Mentoringprogramms für Frauen in der Logistik vorgestellt.

Mentees-Mentorinnen-Paarungen

Am 23. Jänner 2020 fand die Informationsveranstaltung für potenzielle Mentees statt. Der Auswahlprozess wird vom LOGT im Februar durchgeführt. Parallel dazu läuft das Auswahlverfahren der Mentorinnen vom DLC. Potenzielle Mentorinnen sollten idealerweise Führungserfahrung, Zugang zu berufsrelevanten Netzwerken, Vertrautheit mit „ungeschriebenen“ Gesetzen und Spielregeln in puncto Firmenkulturen, Bereitschaft zu offenem Feedback sowie Zeit und Energie für diese ehrenamtliche Tätigkeit mitbringen.

ANZEIGE



ERLEBEN SIE DIE KULTUR DER LOGISTIK.

LERNEN SIE UNS KENNEN!

Auf den Flügeln des E-Commerce

KONTRAKTLOGISTIK: Der E-Commerce bringt für die Kontraktlogistiker zusätzliches Volumen auf den Markt. *Verkehr* wollte wissen, wie der Markt darauf reagiert, und fragte bei etlichen Firmen nach.

VON JOSEF MÜLLER

Der steigende Online-Handel und das damit jedes Jahr im zweistelligen Prozent-Bereich steigende Volumen macht die Kontraktlogistiker froh. Immer mehr Online-Händler treten auf den Plan und halten nach Logistikpartnern Ausschau, die IT-seitig und physisch kompetent sind und mit gesamtheitlichen Lösungen aufwarten können. *Verkehr* hat in der Branche nachgefragt, wie sich das Geschäft entwickelt hat.

DB Schenker

DB Schenker in Österreich habe im Vorjahr in der Kontraktlogistik seine führende Position als Qualitätsanbieter weiter ausbauen können, betont Marc Grosse, Vizepräsident für Kontraktlogistik bei DB Schenker, gegenüber *Verkehr*. „Der pharmazeutische Bereich hat sich sehr positiv entwickelt, und auch in Südosteuropa entwickelt sich die Kontraktlogistik in den Bereichen Pharma, Automotive, Consumer Goods und Elektronik sehr gut“, erklärt Grosse. Zu verdanken ist der gute Geschäftsverlauf unter anderen den Investitionen in die Infrastruktur. So wurden die Niederlassungen in Linz-Hörsching auf über 29.000 m² und in Klagenfurt auf über 12.000 m² erweitert und in Kroatien wurden mit der Eröffnung des neuen Standortes in Jankomir bei Zagreb die Fazilitäten auf über 10.000 m² vergrößert.

Grosse: „Wir haben uns bis 2030 das Ziel gesetzt, die spezifischen CO₂-Emissionen um 50 Prozent zu senken.“ Um dieses Ziel zu erreichen, wurden bereits vielfältige Initiativen lanciert und wird das Angebot an umweltfreundlichen Logistikprodukten laufend ausgebaut – beispielsweise durch die Erschließung innovativer Verkehrswege, die intelligente Verknüpfung von Verkehrsträgern, den gezielten Einsatz von E-Mobility-Lösungen und die Errichtung von CO₂-armen Verteilzentren. Beispiele hierfür sind der Transport mittels Cargo Bikes in der Salzburger Innenstadt oder das erste

CO₂-arme City-Verteilzentrum in Oslo, bei dem die gesamte Warenverteilung von elektrisch betriebenen Lieferwägen und E-Bikes übernommen wird.

Das heimische Marktumfeld ist aus Sicht von Grosse kein leichtes, weil Österreich im Spannungsfeld zwischen dem viel größeren Markt Deutschland und dem preislich günstigeren in Südosteuropa liegt. Erfreulich sei, dass sich das Vertrauen der

Fokus auf prozessoptimierenden und wertschöpfenden Innovationen, wie zum Beispiel Robotic Process Automation zur Effizienzsteigerung, die bereits im Einsatz sind und entlang der gesamten Lieferkette über ein hohes Potenzial verfügen. Im Bereich E-Commerce-Logistik setzt DB Schenker auf CarryPick, eine Systemlösung, die sich durch halbautomatische Kommissionierung mithilfe fahrer-

tum lag bei über vier Prozent“, bilanziert Jürgen Bauer, Mitglied der Geschäftsführung bei Gebrüder Weiss, gegenüber *Verkehr*. Auch hier ist der wachsende Online-Handel ein Haupttreiber. „Aber der Erfolg in der Kontraktlogistik hängt in hohem Maß von der physischen Kompetenz ab, also den Transportmitteln und den Logistik- und Umschlagterminals“, ist Bauer überzeugt.

der Kontraktlogistik bietet Gebrüder Weiss als „Lead Logistics Provider“ seinen Kunden ein Produkt zum Management ihrer Supply Chains an, das modular an die jeweiligen Bedürfnisse angepasst wird. Der Mehrwert für den Kunden liegt in der Visibility, den Analytics sowie der Koordination über Control-Tower-Konzepte, die auch die Integration von Drittdienstleistern beinhalten.

Das Unternehmen setzt stark auf Innovationen wie die digitale Frachtmessung. Dabei handelt es sich um einen Cargometer, der an verschiedenen Standorten im Einsatz ist. Dazu werden zwei 3D-Scanner am Ladeort angebracht, die bei der Lkw-Beladung mit Gabelstaplern die Messergebnisse zu Volumen und Gewicht sofort automatisch in das System des Kunden einspeisen. Durch die digitale Vermessung werden die Be- und Entladevorgänge verkürzt, der Tarif wird automatisch ermittelt, die Lkw sind besser ausgelastet und Emissionen werden erheblich verringert. „Unter Innovation fällt auch, dass wir für unsere Prozesse Vorhersage- und Optimierungsalgorithmen nutzen, die eine dynamische Planung ermöglichen. Das wird als Soft-Automation bezeichnet und bedeutet, dass Technik und Software den Menschen unterstützen, ihn aber nicht ersetzen“, so Bauer.

cargo-partner

Bei cargo-partner gab es 2019 in der Kontraktlogistik einige markante Entwicklungen. Im Sommer 2019 wurde der Bau des bisher größten Logistikkomplexes in der slowenischen Hauptstadt Ljubljana abgeschlossen. Das iLogistics Center Ljubljana ist mit 29.000 m² Nutzfläche einer der größten Lagerkomplexe in der Region, und von hier bedient cargo-partner seine Kunden in Slowenien sowie in anderen Ländern in Zentral- und Osteuropa. Erweitert wurde im Vorjahr auch das Logistik Center in Dunajská Streda in der Slowakei, wo cargo-partner nach den Worten von Milan Lani, Direktor Produkt



DB SCHENKER / PETRA SPIOLA



GEBRÜDER WEISS



CARGO-PARTNER



QUEHENBERGER

Oben: Marc Grosse (li.) und Jürgen Bauer. Unten: Milan Lani (li.) und Mathias Friedrich.

Kunden, komplexe Aufgaben an Logistikdienstleister zu vergeben, in den letzten Jahren weiter erhöht habe und DB Schenker folglich tiefer in die Geschäftsprozesse der Unternehmen integriert wird.

Nicht nur auf Trends zu reagieren, sondern auch im eigenen Haus aktiv neue Standards zu setzen, sei in digitalen Zeiten unabdingbar, so der Manager. In der Kontraktlogistik liege der

loser Flurförderzeuge und voll-automatischer Verpackung ausgezeichnet. Kern der Einrichtung sind selbstfahrende Trageroboter, die mobile Regaleinheiten eigenständig und automatisch zur stationären Kommissionierung heranzuführen.

Gebrüder Weiss

„Das Kontraktlogistik-Geschäft hat sich im Vorjahr gut entwickelt und das Auftragswachs-

Er sieht einen Trend in Richtung Verschmelzung der Geschäftsfelder B2B und B2C. Damit verbunden ist ein steigender Bedarf an End-to-end-Visibility und Kenntnis der voraussichtlichen Ankunftszeit. Bauer: „Die Kontraktlogistik entwickelt sich immer mehr zu einem zentralen Management gesamter globaler Supply Chains, deren Verteilung wiederum regional erfolgt.“ Über das Kerngeschäft

Management Logistik bei cargo-partner, der einzige Logistiker ist, dessen Warehouse unmittelbar mit dem Metrans-Terminal verbunden ist. Für das iLogistics Center in Prag, das Anfang 2019 eröffnet wurde, liegt die IFS-Zertifizierung für Lebensmittelsicherheit und kürzlich auch die Bio-Zertifizierung nach EG-Öko-Verordnung vor. „Neben Europa haben wir in Asien und in den USA stark in die Erweiterung unseres Logistiknetzwerks investiert“, so Lani gegenüber *Verkehr*. Erst kürzlich wurde ein zweites Lager für den Elektronikteile-Hersteller Vishay in China eröffnet.

Die Mengenentwicklung in der Kontraktlogistik war 2019 dank Ersatzteillistik und E-Commerce durchwegs positiv. Lani: „Die Margen weisen leider einen negativen Trend auf, vor allem im Bereich E-Commerce. Wir werden uns darauf konzentrieren, innovative Lösungen zu finden, um unsere Margen aufrechtzuerhalten.“ Der Manager erkennt einen klaren Trend zu End-to-End-Lösungen. „Kunden suchen nach Kontraktlogistikdienstleistungen, die in den Bereichen Vorholung, Purchase Order Management, Lagerhaltung und Value Added Services und letzte Meile lösungsorientierte Gesamtkonzepte anbieten“, sagt der Manager. Stolz ist Lani auf das iLogistics Center in der Nähe des Wiener Flughafens, das 2018 eröffnet wurde. Hier werden die langjährigen Kunden Engel und Makita kontraktlogistisch betreut. Engel ist einer der Hauptkunden im Lager. Die Anforderungen dieses Kunden haben maßgeblich zur Planung und Gestaltung des iLogistics Centers beigetragen. In diesem Jahr werden die Kernkompetenzen gefestigt und 2021 ist das Roll-out von neuen Dienstleistungen für den Bereich E-Commerce geplant.

Quehenberger

„Sehr zufriedenstellend“ hat sich die Kontraktlogistik bei der Augustin Quehenberger Group mit Sitz in Strasswalchen entwickelt, wie Mathias Friedrich, Head of Corporate BD Contract Logistics bei Augustin Quehenberger, im Gespräch mit *Verkehr* erklärt. Nach der räumlichen Expansion im oberösterreichischen Eberstalzell um 12.000 m² wurde hier schon nach einigen Monaten eine Vollausslastung erreicht, sagt Friedrich. Am Standort in Wien wurde für einen Großkunden die bestehende Logistikfläche um 6.000 m² vergrößert. In Zentral- und Osteuropa wurden die Flächen sogar auf über 400.000 m² erweitert. Das wurde notwendig, um für Bestandskunden neue Kontraktlogistik-Projekte im Bereich E-Commerce und Inhouse-Logistics realisieren zu können. „Unsere gesteckten Ziele wurden insofern erreicht,

als erstmals in der Geschichte von Quehenberger Logistics die Anzahl der gesamten bewirtschafteten Kontraktlogistik-Flächen die Marke von 500.000 m² überschritten hat“, betont Friedrich. Damit haben sich die Fähigkeiten in den vergangenen fünf Jahren vervierfacht.

„Die Kontraktlogistik ist eines unserer erfolgreichsten Kerngeschäfte europaweit und liefert einen überdurchschnittlichen Ergebnisbeitrag“, sagt Friedrich. Das Marktumfeld präsentiert sich positiv, speziell in Osteuropa sei nach wie vor großes Wachstums- und Outsourcingpotenzial vorhanden. Für 2020 rechnet Friedrich mit einem steigenden Mengenvolumen und einem stabilen Niveau bei den Margen. Rasch wechselndes Konsumverhalten, Omni-Channel-Handel, Saisonspitzen und sich schnell ändernde Prognosen stellen an die Kontraktlogistik besonders hohe Anforderungen. Es gibt einige Projekte, auf die man in Strasswalchen besonders stolz ist: Für einen deutschen Automobilhersteller wurde im Großraum Moskau ein Inhouse-Logistik-Projekt realisiert, das die Werkslogistik inklusive Bandversorgung im Zweischicht-Betrieb abwickelt. In Bukarest wurde ein E-Commerce-Warehouse für einen polnischen Fashion Retailer entwickelt. Augustin Quehenberger ist dort für die komplette Logistik inklusive Retourenabwicklung verantwortlich. Last, but not least wurde für ein mittelständisches Unternehmen im Bereich Befestigungstechnik in Senec in der Slowakei ein Distributionszentrum aufgebaut.

ANZEIGE

Ab nach Sharjah

LUFTFRACHT: Der arabische Carrier Air Arabia pendelt nun täglich zwischen Wien und dem Arabischen Emirat. Auf den Flügen gibt es auch reichlich Kapazitäten für Fracht.

Im September 2019 begann die arabische Billigfluglinie Air Arabia mit einem Direktflug, der vier Mal pro Woche Wien und das kleine Emirat Sharjah, das direkt an Dubai grenzt, miteinander verbindet. Seit Dezember wurde die Frequenz erhöht, seitdem startet und landet täglich eine Maschine. Die Fluggesellschaft bietet in seinen Maschinen auch Frachtkapazitäten von und nach Wien an, wie Adel Al Ali, CEO von Air Arabia, gegenüber *Verkehr* betont.

Air Arabia fliegt pro Jahr an die 60 Tonnen Fracht auf allen seinen Flügen, wobei Fracht primär auf Belly-Basis, also unterflur, geflogen wird. Air Arabia hat keine Nurflechter und bedient aktuell mit seiner derzeit 55 Flugzeugen umfassenden Airbus-Flotte 170 Destinationen rund um den Globus. Eine Großbestellung von 120 Flugzeugen ist gerade im Laufen, und nach Auslieferung weiterer Geräte wird die Expansion vorangetrieben.

Cargo von/nach Wien

Die Route Wien-Sharjah wird mit einem Airbus A320 befliegen. Pro Flug gibt es Platz für zwei Tonnen Fracht. Cargo spielt für den Carrier durchaus

eine wichtige Rolle, weil so verschiedene Nischenmärkte miteinander verbunden werden – Wien soll dabei ein wichtiges Puzzle-Stück sein. Für den Transport akzeptiert wird General Cargo genauso wie Wertgüter, Post, Perishables, Fleisch, Blumen oder Kurier-Sendungen. Dank der Kooperation mit verschiedenen Interline-Partnern könne man im Frachtbereich für Verlader Ziele erreichen, die von Air Arabia selbst nicht bedient

werden. Dem Anflug auf Wien gingen Analysen des österreichischen Passagier- und Frachtmärktes voraus mit dem Ergebnis: „Österreich ist für uns ein wichtiger Markt und der Einstieg ist ein wichtiger Schritt in unseren Expansionsplänen“, so Adel Al Ali. Air Arabia kam 2003 auf den Markt und bedient von Sharjah aus seine internationalen Destinationen. 2018 wurden an Bord der Flugzeuge elf Millionen Passagiere gezählt.



Der Einstieg in Österreich ist ein wichtiger Schritt der Expansionsstrategie von Air Arabia, wie CEO Adel Al Ali erklärt

IHR LOGISTIK-

ZENTRUM

MIT BESTEN VERBINDUNGEN



Der Standort Hafen Wien – trimodale Leistungen
aus einer Hand: Güterumschlag • Lager-Logistik • Auto-Logistik
WienCont/Containerterminal • Zoll • Transport • Immobilien

LOGISTIK IM FLUSS www.hafenwien.com



HAFEN WIEN

ein unternehmen der wlenholding

mehr wien zum leben.
wlenholding

wünsche an die politik

Alexander Wolf,
Leiter TSSU:



Mehr Förderungen für die Erweiterung von Kombi-Terminals in Österreich und Deutschland sowie eine Erhöhung des höchstzulässigen Gesamtgewichts für Lkw von 44 auf 46 t im Vor- und Nachlauf zu und von den Kombi-Terminals wären wünschenswert. Sinnvoll wäre zudem die Wiedereinführung einer nationalen Nachsprung-Relation im Kombi-Verkehr und die Förderung von kombifähigem Equipment nicht nur im Fall von Neuanschaffungen, sondern auch bei der Erneuerung des vorhandenen Fuhrparks. Dem Kombi-Verkehr zuträglich wären Ausnahmeregelungen wie Befreiung vom Lkw-Nachtfahr- sowie Wochenend-Fahrverbot beim Vor- und Nachlauf vom und zum nächstgelegenen Kombi-Terminal.

Wussten Sie, dass ...

... Fusionen und Übernahmen in der Logistikbranche um 12 % zugenommen haben?

Die Fusionen und Übernahmen in der globalen Transport- und Logistikbranche legten 2019 zu. Insgesamt wurden weltweit 254 Fusionen und Übernahmen in der Branche angekündigt – das bedeutet ein Plus von 12 % gegenüber 2018. Zu diesen Ergebnissen kommt eine Analyse der Wirtschaftsprüfungs- und Beratungsgesellschaft PricewaterhouseCoopers (PwC) zu den globalen Deal-Aktivitäten in der Transport- und Logistikindustrie. Der Gesamtwert der Mergers & Acquisitions stieg 2019 deutlich an: auf 143,3 Milliarden US-Dollar gegenüber 116,2 Milliarden im Vorjahr. Das ist vor allem auf die Zunahme bei den Mega-Deals zurückzuführen. Die Zahl der Transaktionen mit einem Volumen über einer Milliarde US-Dollar ist im Jahr 2019 von 21 auf 29 geklettert. 67 Deals mit europäischer Beteiligung wurden angekündigt, fünf mehr als noch im Jahr zuvor. Die Zahl der Mega-Deals lag bei acht, darunter die Übernahme von Panalpina durch DSV. Deutsche Unternehmen waren an sechs Transaktionen mit einem Volumen von über 50 Millionen US-Dollar beteiligt, darunter ein Mega-Deal, bei dem ein Logistikimmobilien-Portfolio den Besitzer wechselte.

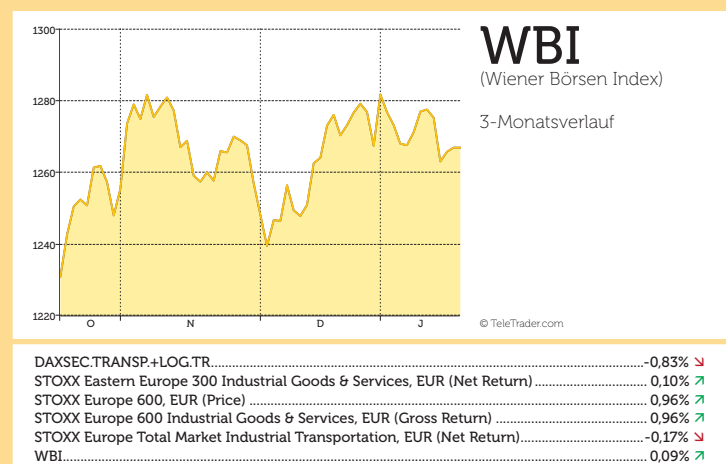
M&A in the Transport & Logistics Industry

January–December 2019



PwC

AKTUELLE BÖRSENINDIZES



SCHNELL AKTUELL

STREETSCOOTER: 40 FAHRZEUGE FÜR AMAZON

Amazon hat 40 Elektrotransporter des Typs StreetScooter Work Box für das Verteilzentrum in München-Daglfing bestellt. Auch die entsprechende Ladeinfrastruktur wurde geordert. Innerhalb kürzester Zeit hat StreetScooter dafür 60 Ladestationen im Amazon-Verteilzentrum aufgebaut und Fahrzeuge geliefert. Die Elektrotransporter sollen für die Lieferung an Kunden in München auf der letzten Meile eingesetzt werden.

NONSTOP-VERBINDUNG: ENNS–HAMBURG

Mit dem neuen TransFER-Zug zwischen Enns und Hamburg bietet die Rail Cargo Group eine intermodale Direktverbindung zwischen dem Containerterminal Enns und dem Nordseehafen in Hamburg. Damit erweitert das Unternehmen das Angebot in Richtung Norddeutschland und schafft auch eine direkte Anbindung an den Containerterminal Enns – eine der wichtigsten Verkehrsdrehscheiben im österreichischen Zentralraum.

THE ALLIANCE ERWEITERT IHR SERVICE-NETZWERK

Der Reederei-Allianz „The Alliance“ ist nun auch die südkoreanische Reederei Hyundai Merchant Marine (HMM) als neues zentrales Mitglied beigetreten. Damit kann „The Alliance“ ein erweitertes Produktpaket anbieten, welches voraussichtlich zum 1. April 2020 auf den Markt gebracht wird. Das neue Produktpaket wird höhere Frequenzen, insbesondere aus Südostasien, sowie neue direkte Hafenabdeckungen und verbesserte Transitzeiten bieten.

TERMINE

17. Wiener Kongress 2020

28. Jänner 2020 / Wien
Veranstalter: Create Connections

LogiMat 2020

10. bis 12. März 2020 / Stuttgart
Veranstalter: Euroexpo

International Railway Congress Vienna

26. bis 27. März 2020 / Wien
Veranstalter: GPK

TransRussia

13. bis 15. April 2020 / Moskau
Veranstalter: Hyve

36. Logistik Dialog

23. bis 24. April 2020 / Vösendorf
Veranstalter: BVL Österreich

Alle Termine: www.verkehr.co.at/termine



EVENTS

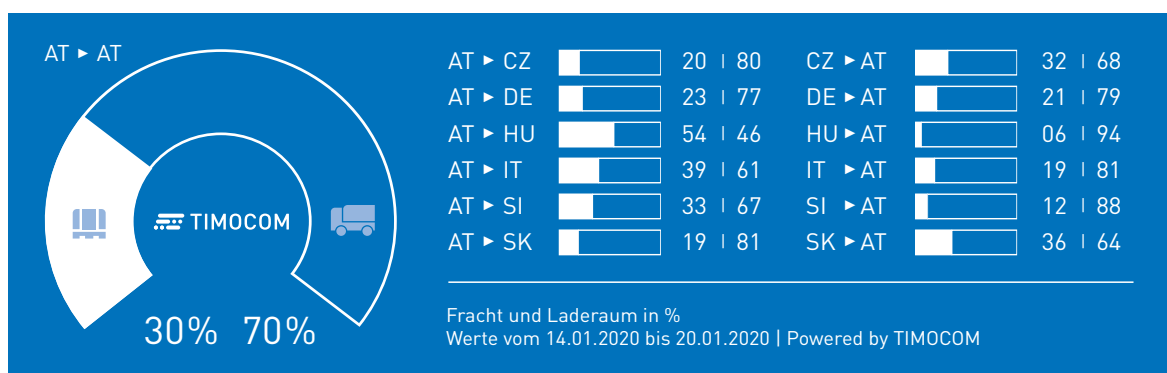
Die Zahl der Lkw-Neuzulassungen ist nahezu unverändert



Die Vienna Autoshow ist landesweit das einzige Event, das von den österreichischen Automobilimporteuren direkt beschickt wird, und bildet traditionell die erste Kfz-Neuheitenschau des neuen Jahres. Heuer stellen 40 Marken rund 330 Neuwagenmodelle vor – darunter eine Welt-, eine Europa- sowie mehr als zwei Dutzend Österreich-Premieren. Die Veranstaltung ist aber auch eine Wissensplattform – werden doch allerlei Fakten vermittelt. Peter Laimer, verantwortlich für die Kfz-Statistik bei der Statistik Austria, präsentierte die Zulassungszahlen für das Jahr 2019. „Wie bereits 2018 entwickelte sich die Zahl der Pkw-Neuzulassungen 2019 rückläufig“, so Laimer. Insgesamt wurden im vergangenen Jahr 329.363 Pkw neu zugelassen, was einem Rückgang von 3,4 Prozent gegen-

über 2018 entspricht. „Die Zulassungszahlen Dieselbetriebener Pkw liegen wieder deutlich unter jenen der Benzin-betriebenen Pkw, wobei der Anteil von Diesel-Pkw-Neuzulassungen erstmals seit 1994 wieder unter die 40-Prozent-Marke fiel“, erläuterte Laimer. Neuzulassungen alternativ betriebener Pkw nahmen um mehr als die Hälfte (+56,8 Prozent) auf 26.346 Fahrzeuge zu, was zum überwiegenden Teil auf Benzin-Hybrid-Pkw zurückzuführen ist (+47,8 Prozent auf 12.348 Fahrzeuge). Ausschließlich elektrisch betriebene Pkw verzeichneten einen Zuwachs von 36,8 Prozent auf 9.242 Fahrzeuge. „Lkw-Neuzulassungen blieben mit 48.042 oder einem Anstieg von 0,2 Prozent im Vergleich zu 2018 weitgehend unverändert“, so Laimer.

MARKTBAROMETER



Die Int. Wochenzeitung
Verkehr ist offizieller
Multiplikator von:



**AUSTRIAN
LOGISTICS**

VORSCHAU

VK 05-06 (07.02.2020)

Deutschland

- Übersicht der logistischen Entwicklungen in DE
- Was steht im Regierungsprogramm über die Logistik?
- Interview: Steven van Cauren, Timocom