

FULFILLMENT FÜR E-COMMERCE HÄNDLER

Kostenlose Schnittstelle zum Onlineshop | eFulfillment | Last-Mile
Lagerlogistik- und Versandberatung sowie
Betreuung aus einer Hand



verkehr



INTERNATIONALE WOCHENZEITUNG SEIT 1945

13.05.2022

WWW.VERKEHR.CO.AT

Nr. 19-20 / 78. Jahrgang

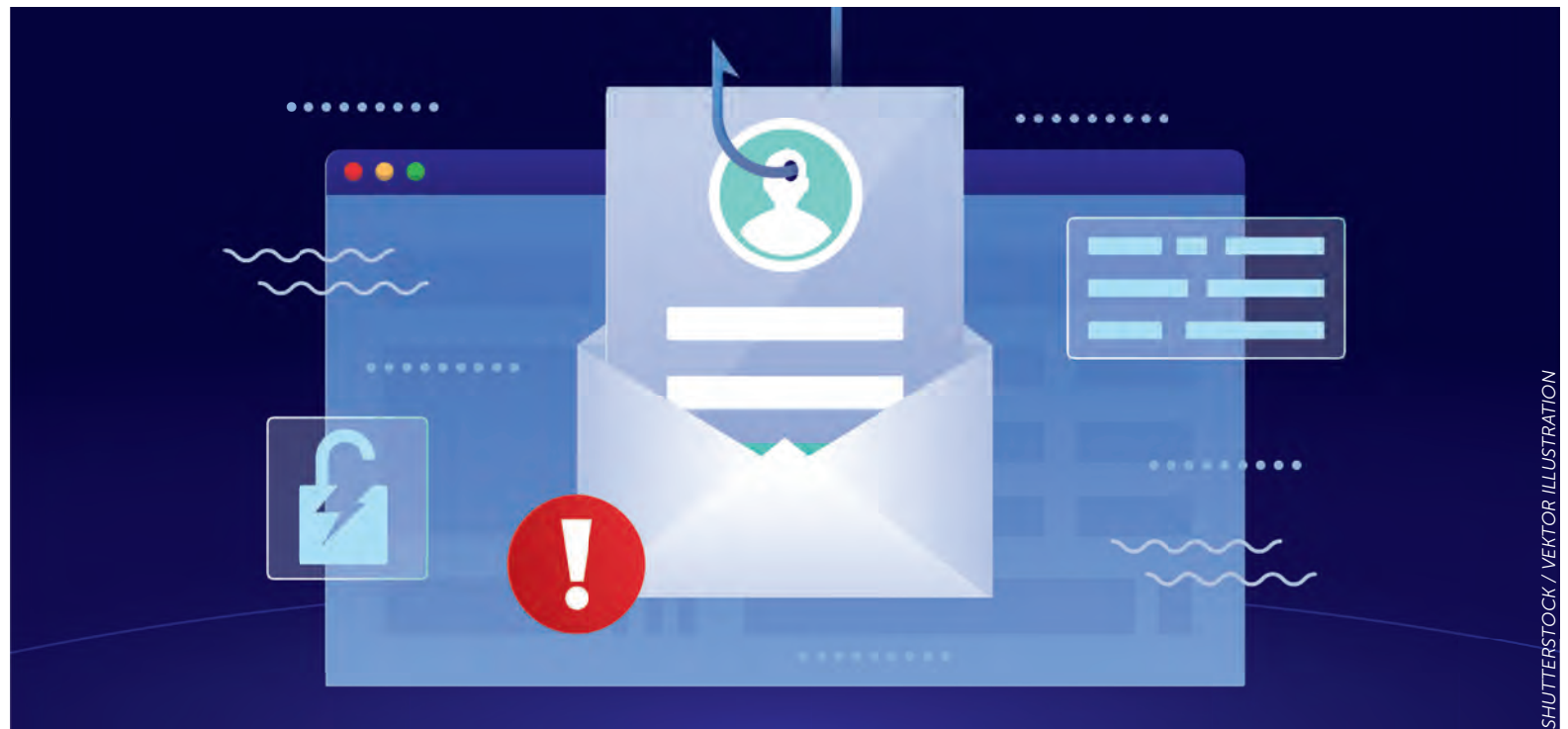
INTERNATIONAL

DB SCHENKER: NEUES TERMINAL IN FINNLAND

DB Schenker hat in Finnland ein neues, nachhaltiges Frachtterminal für die Region Tampere eröffnet. Mit diesem Terminal im nahegelegenen Lempäälä baut DB Schenker seine umweltfreundlichen Distributionsdienstleistungen in Finnland deutlich aus. In Lempäälä werden bald fünf vollelektrische Lkw den Betrieb aufnehmen und das Stadtzentrum von Tampere bedienen. Die Energie zum Aufladen der Fahrzeuge wird – außer im Winter – aus dem unternehmenseigenen Solarkraftwerk kommen. Das Terminal hat eine Gesamtfläche von fast 18.000 m², davon 12.000 m² beheizte Fläche.

Die Logistik des Diebstahls

TRANSPORT: In Zeiten gestörter Lieferketten ist jede Lkw-Ladung potenziell gefährdet, denn mittlerweile werden selbst Waren des täglichen Bedarfs zu lukrativem Diebesgut. Professionelle Banden agieren mithilfe modernster Kommunikationsmittel und verursachen enorme Schadenssummen.



SHUTTERSTOCK / VEKTOR ILLUSTRATION

VON ANJA FALKENSTEIN

Moderne Frachträuber arbeiten professionell, international und mit großem technischem Sachverstand. Sie sind fantasievoll, nutzen die Anonymität elektronischer Kommunikationswege und bewegen sich ganz selbstverständlich im Darknet. Und sie schrecken nicht vor dem Ein-

satz von Waffen und physischer Gewalt zurück.

Enorme Schadenshöhe

Die Europäische Union geht bei den betroffenen Unternehmen von Schäden in Höhe von jährlich 8,2 Milliarden Euro aus.

„Die größten Verluste werden ganz klar durch professionell agierende Banden verursacht“,

erklärt Thorsten Neumann, Geschäftsführer von TAPA EMEA (Transported Asset Protection Association, Abteilung Europa, Mittlerer Osten und Afrika).

Gutes Geschäft mit wenig Risiko

„Es handelt sich um ein extrem interessantes Business für die organisierte Kriminalität mit ei-

nem sehr geringen Risiko, entdeckt oder erwischt zu werden.“ Allein für Deutschland, dem am stärksten betroffenen Land, hat TAPA zusammen mit weiteren Verbänden einen volkswirtschaftlichen Schaden in Höhe von mindestens 2,1 Milliarden Euro im Jahr errechnet.

► FORTSETZUNG AUF SEITE 2

ANZEIGE

37. Logistik Dialog 2022
23.+24. Juni
JETZT Anmeldung



BVL
BUNDESVEREINIGUNG
LOGISTIK ÖSTERREICH

www.bvl.at

EDITORIAL



Spannender Mix

von MUHAMED BEGANOVIĆ

Diesemal fällt es mir schwer, eine Story aus dem Heft hervorzuheben, da wir in dieser Ausgabe einen spannenden Mix für Sie parat haben. Unsere brisante Titelseite klärt über die kriminellen Methoden auf, mit denen Banden Ladung stehlen. In unserem KEP-Überblick (Seiten 4 und 5) erzählen vier der wichtigsten Dienstleister, wie sie mit den Rekord-Paketmengen umgehen. Auf Seite 12 erläutert Peter Malanik, Präsident des österreichischen Luftfahrtverbandes, warum sich die EU-Klimastrategie „Fit-for-55“ negativ auf den Luftfrachtverkehr auswirken könnte. Auch spannend ist der Kommentar auf Seite 10, in dem die Marketing-Experten von BrandTrust aufklären, warum es wichtig ist, Spitzenleistungen zu erbringen. Ich wünsche eine spannende Lektüre!

▶ FORTSETZUNG VON SEITE 1

Dabei lassen die Täter ihrer Fantasie freien Lauf: Mal meldet sich der angebliche Disponent des Auftraggebers, auf dessen Server er sich die Auftragsdaten erhackt hat, beim Frachtführer und routet die Ladung um – am besten direkt auf den Hof des Hehlers. Oder man gründet eine Scheinfirma, mit der man am Transportmarkt auftritt und so lange Ladungen stiehlt, bis es auffliegt; annähernd 600 Scheinfrachtführer sollen derzeit bei den großen Versicherern gelistet sein. Eine weitere Variante kennt CEO Neumann: „Kriminelle kaufen eine Spedition auf, die kurz vor der Insolvenz steht, um unter dem Namen dieser bekannten Spedition in kürzester Zeit sehr viele Ladungen zu akquirieren und zu stehlen.“ Gewarnt werden muss zudem vor neuen Diebstahlmethoden unter Einsatz modernster Technik, etwa dem Jamming oder Spoofing. Dabei geht es um das verbotene Abfangen, Blockieren und Manipulieren von Signalen, die für die Ortung eines Fahrzeugs per GPS sorgen, und das anschließende Fehlleiten zum bandeneigenen Lager oder gar auf eine abgelegene Route, wo – womöglich unter Einsatz von Waffen – der Lkw ungestört ausgeraubt werden kann. Hier kommen Technikaffinität und Gewaltbereitschaft der Täter zusammen.



Phantome

Besonders dreist ist das Vorgehen im Fall der Fake-Carrier oder Phantomfrachtführer. „Der Kontakt zwischen Tätern und Opfern findet meist über Mobiltelefone und per E-Mail statt, aber auch auf Online-Marktplätzen wie Frachtenbörsen oder Ausschreibungsplattformen“, erklärt Anja Käfer-Rohrbach, Geschäftsführerin des Gesamtverbands der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV). „Die Täter geben sich als Transportunternehmen aus und erschleichen sich reguläre Transportaufträge“, fügt sie hinzu. Die Ware wird beim Verlager abgeholt, aber nicht beim Empfänger, sondern auf dem Hof des Hehlers abgeliefert. Sicherheitshalber schalten die Banden gutgläubige und legale Subunternehmer zwi-

schen und verwischen so ihre Spuren. „Organisierte Kriminalität“ im wahrsten Sinne des Wortes, denn die Logistik hinter den Taten umfasst neben einem eigenen Fuhrpark samt Fahrern auch ausreichende Lagerkapazitäten im Hinterland und ausgeklügelte Vertriebswege für das Diebesgut.

Lieferprobleme fördern Straftaten

In den Pandemie-Jahren stieg die Zahl solcher Taten deutlich an, während der klassische Ladungsdiebstahl mittels Planschlüssen durch die zeitweisen Grenzsicherungen, mehr bewachte Lkw-Parkplätze und verstärkte Kontrollen zurückging. Auch aktuell profitieren die Banden von den gestörten Lieferketten, die zu Engpässen in

fast allen Branchen führen. Ob Spielzeug, Baumaterial oder Drogerieartikel, alles lässt sich derzeit gut verkaufen. Während früher hochwertige Waren, etwa Elektronik oder Luxusgüter, besonders gefährdet waren, geraten jetzt auch Ladungen mit schnellrotierenden Verbrauchsgütern in den Fokus der Kriminellen.

Zudem verstärkt der Fahrer-mangel das Problem. Ladungen werden häufiger an Sub-Sub-Unternehmer weitergegeben, bei denen sich die ursprünglich am Transport beteiligten Parteien – Verlager, Spediteur, Frachtführer – nicht mehr kennen und die Unterbeauftragung für den Auftraggeber schwer nachzuvollziehen ist. Versicherungsexpertin Käfer-Rohrbach rät aus diesem Grund dringend, „gerade neue Geschäftspartner einer genauen Prüfung zu unterziehen“.

Lagebild unklar

Während die Überfälle auf Fahrer, das Aufschlitzen und Ausräumen von Lkw sowie das Stehlen ganzer Anhänger zahlenmäßig gut erfasst sind, fehlt es beim online eingefädelt Betrug und Diebstahl an verlässlichen Zahlen, um ein aussagekräftiges Lagebild erstellen zu können. So gibt es zum Beispiel keine zentrale Meldestelle bei der Polizei und keine einheitliche statistische Erfassung solcher Delikte auf Landes- oder EU-Ebene.

Alles Logistik!

EVENT: Der 37. BVL-Logistik-Dialog am 23. und 24. Juni 2022 wird auch heuer von einer Fachausstellung begleitet, die sich vor allem den Themen Digitalisierung, Intralogistik und Klimaschutz widmen wird.

Mit einer spannenden Mischung aus Vorträgen, Diskussionen, Netzwerktreffen, exklusivem Abendprogramm und vor allem der Fachausstellung setzt der Kongress seinen erfolgreichen Weg als die Plattform und das Top-Event für den Branchendialog fort. Bewährtes bleibt erhalten, Brancheninnovationen sollen Highlights setzen – nach diesem Prinzip hat die BVL die diesjährige Fachausstellung „Alles Logistik“ konzipiert, die den 37. Logistik Dialog erneut bereichern wird.

Alles neu

Einige der Innovationen des Logistik Dialogs sind sowohl die nagelneue Heimat des Kongresses, der Vienna International Airport City Space im Office Park 4 am Flughafen Wien, als auch der zusätzliche Freibereich der Fachausstellung, in dem die Besucher interagieren und Logistik noch besser begreifen können. Eines der besonderen Highlights im Freibereich wird die Präsentation



FACC führte den Testflug des EHang 216 an ihrem Werksgelände in St. Martin im Innkreis (OO) durch.

des Österreichischen Bundesheeres durch die Heereslogistikschule (BMLV) sein. Gemeinsam mit Rheinmetall MAN Military Vehicles wird der nagelneue Militär-Lkw HX3 vorgestellt, der dank verschiedener Assistenzsysteme und einer komplett überarbeiteten Kabine für mehr Sicherheit im Alltag für Soldaten und Zivilisten sorgt. Ebenfalls im Gepäck hat das Österreichische Bundesheer seine Feldküche, die nicht nur in der trockenen Theorie bestaunt werden kann, sondern am 23. Juni auch zeigen wird, was sie kulinarisch zu bieten hat. Man darf gespannt sein.

Alles intra, alles digital

Ein Schwerpunkt von „Alles Logistik!“ wird sich dieses Mal der Intralogistik und damit der Digitalisierung widmen. Unternehmen, wie u.a. SSI Schäfer, Siemens, Autostore, Hörmann und Toyota, werden den Besuchern die neuesten Trends in diesem Bereich präsentieren. Hier wird auch die Grazer Knapp AG mit seiner Shuttle-Technologie OSR Shuttle Evo vertreten sein. Dieses automatische Kleinteilelager ermöglicht das effiziente und platzsparende Lagern, Kommissionieren, Puffern und Sequenzieren von Waren, Aufträgen und Roh-

stoffen sowie das Versorgen von Arbeits- und Assemblerbeitsplätzen.

Alles für den Klimaschutz

Das Thema Mobilität, vor allem im urbanen Gebiet, ist ebenfalls ein wichtiger Themenkomplex der Ausstellung. Auch hier präsentiert die Leistungsschau herausragende Innovationen, so z.B. das Flugtaxi EHang 216 von FACC, einem der Pioniere im Bereich Urban Air Mobility. Dieses autonome Fluggerät erhielt bereits die Erprobungsbewilligung durch die österreichischen Behörden und darf nun weitere wichtige Flugerprobungsprogramme vorantreiben. Ein weiterer Aussteller ist der Logistikdienstleister Cargo, der sich auch auf die Zustellung inklusive Montagen in Ballungsräumen und die Last-Mile-Lösung fokussiert. Das Unternehmen hat sich das Ziel „Emission Zero“ auf die Fahnen geschrieben und investiert in diesem Jahr eine Million Euro in die Elektrifizierung

seiner Fahrzeuge. Vor kurzem nahm Cargo die ersten E-Nutzfahrzeuge von Fiat in Betrieb, deren Batterien eine Reichweite von rund 250 Kilometern aufweisen und in Ungarn und Österreich zum Einsatz kommen. Auch der Hafen Wien ist Vorreiter in puncto E-Mobilität/Klimaschutz und wird bei der Ausstellung vertreten sein. Kürzlich erhielt das Unternehmen den E-Motion Award 2022, der Projekte auszeichnet, die die nachhaltige Transformation von Wirtschaftsverkehr verfolgen. In Kooperation mit seiner Tochter WienCont und dem Trailer-Innovator Helrom hatte der Hafen Wien ein Projekt eingereicht, das den Intermodalverkehr ausbauen und Verkehre auf die Schiene verlagern soll, um einen spürbaren Beitrag für den Klimaschutz und die Verkehrswende zu leisten. Des Weiteren wird auf der „Alles Logistik!“ neben der Österreichischen Post auch die Asfinag vertreten sein, die ihre Trafficmanagementfahrzeuge präsentieren wird.

„E-Commerce wird immer mehr zu einem Thema für Speditionen“

E-COMMERCE: Seit zwei Jahrzehnten bietet das Unternehmen Ondot Solutions digitale Lösungen für KEP-Dienstleister und Speditionen an. *Verkehr* sprach mit Geschäftsführer Alexander Zytek über Online-Handel, Stückgut und den gravierenden Fachkräftemangel.

VON MUHAMED BEGANOVIĆ

Verkehr: Heuer feiert Ondot den 20. Geburtstag. Welchen Wandel hat die Logistik aus Ihrer Sicht in diesen zwei Jahrzehnten durchlebt?

Alexander Zytek: Unser operatives Geschäft haben wir mit einem Großkunden begonnen: dem Systempo Verbund. Die erste Anwendung, die wir für sie erstellt haben, ging 2003 online. Mit einer ASP-Lösung (Application Service Provider), die quasi einer Cloud-Lösung gleichkommt, hat jedes Depot des Verbunds, also damals immerhin zwölf Partnerbetriebe, damit begonnen, jedes einzelne Packstück zu scannen – und das im Stückgut-Bereich. In einer Zeit, in der das mit riesigen Maschinen erledigt wurde, hatten wir bereits eine Web-Applikation dafür. Wir haben also schon seit der Gründung auf Internet-Technologien gesetzt. Und diesen Weg der Digitalisierung haben wir konsequent verfolgt.

Eine Cloud-Lösung kann im Jahre 2003 nicht auf offene Ohren gestoßen sein.

Zytek: Die Geschäftsführer vieler Depots haben gesagt, dass es nie funktionieren kann. Und wir hatten damals natürlich Herausforderungen mit Bandbreite und nicht immer stabilen Datenverbindungen, aber es hat eigentlich trotzdem ganz gut funktioniert.

Die hausinterne IT-Lösung Shipping.Net hat sich in diesen 20 Jahren auch weiterentwickelt.

Zytek: Bleiben wir hier noch beim Thema Stückgut. Früher hat man abertausende Zettel gedruckt, zum Beispiel Lieferscheine, und diese dann in Ordnern und Fächern aufbewahrt. Wir haben vor acht Jahren begonnen, unsere Kunden von der digitalen Zustellung – also ganz ohne Papier – zu überzeugen. Mittlerweile haben alle unsere Kunden umgestellt. Das war im Paketbereich ja schon davor üblich, aber im Stückgutbereich war es neu, weil es auch viel herausfordernder ist. Man muss Menge, Größe, Länge, Gewicht kennen und dann die Ladung gut planen. Und unsere Herausforderung war es dann, all die Infos, die zuvor auf Papier waren, zu digitalisieren, und zwar

so simpel wie möglich, da jeder Mitarbeiter täglich von Informationen erschlagen wird. Wir wollten also einen anderen Weg gehen und haben uns für Symbole entschieden – bei manchen Kunden sind es Tiersymbole: Maus = kleine Sendung, Giraffe = große Sendung, Schlange = lange Sendung. So muss ein Disponent nicht überlegen, wie das Packstück aussieht, sondern das System klärt ihn auf. Damit haben wir die Disposition sehr beschleunigt. Aber um die Frage noch ergänzend zu beantworten: Über die Jahre haben wir unsere Lösung auch um die Bereiche Lagerverwaltung, Tourenoptimierung und Versand ergänzt. Alle Prozesse vom Wareneingang bis zur Zustellung zum Endkunden sind durchgetrackt. Wir haben also eine Komplettlösung.

Wir haben drei Teilbereiche: Lager-, Versand- und Speditionslogistik, und unsere 120 Kunden kommen zu jeweils einem Drittel aus diesen Bereichen. Zu unseren langjährigen Kunden zählen unter anderem die Unternehmen Scheffknecht Trans-



ONDOT

porte, Bischofberger Transporte, Johann Weiss, Schrack Technik, Pöttinger oder die Österreichische Post. Dank unseren Kunden ist unser Umsatz jährlich um ca. 15 Prozent gestiegen.

Wir erleben in den letzten Jahren einen Boom im E-Commerce-Bereich. Spüren Sie auch eine größere Nachfrage nach Ihrem Versand-Modul?

Zytek: Ja, auf jeden Fall. Der Online-Handel ist ein sehr wichti-

ger Bereich. Die Firma Giesswein zum Beispiel ist ein Kunde aus dem Versandbereich und wickelt in der Hauptsaison 15.000 Sendungen am Tag ab. Aber der Bereich E-Commerce hat sich dahin entwickelt, dass nicht mehr nur Pakete, sondern auch immer mehr Stückgut verschickt wird. Insofern wird der E-Commerce immer mehr zu einem Thema auch für Speditionen

und nicht nur für KEP-Dienstleister. Sie müssen umdenken!

Um Ihre IT-Lösungen voranzutreiben, brauchen Sie engagierte und qualifizierte Mitarbeiter. Spüren Sie den in der Branche herumgeisternden Fachkräftemangel?

Zytek: Wir suchen durchgehend Personal: Entwickler, Support-Mitarbeiter, Projektleiter. Es ist schwierig, qualifiziertes Personal zu finden. Wir wollen auch Auf-

gaben nicht an Länder wie Indien auslagern. Unsere Firma steht für Know-how aus Österreich und dazu setzen wir auf Mitarbeiter, die auch in Österreich arbeiten. Wir rekrutieren oft dann in Schulen und das klappt ganz gut. Wenn sich diese jungen Menschen dann für ein Studium entscheiden, zahlen wir ihnen diese Ausbildung sogar. Wir tun also sehr viel, damit sich Mitarbeiter weiterentwickeln und verwirklichen können, und versuchen, sie so zu halten.

Sie stellen heuer auch auf der LogiMat aus. Was dürfen Besucher von Ihnen dort erwarten?

Zytek: Man wird bei uns ins Live-System hineinschauen können, um zu sehen, wie das Produkt in der breiten Masse funktioniert. Es werden auch Kunden von uns am Stand sein, mit denen man reden kann. Apropos reden: Man trifft sich nach einer langen Corona-Pause wieder mit langjährigen Kunden und darauf freue ich mich wirklich sehr.

Vielen Dank für das Interview!

ANZEIGE

FULL TRUCK LOADS





Behalten Sie Ihre Transporte immer im Blick! Von der Auftragsvergabe über Real Time Visibility bis zur Optimierung Ihrer Prozesse. LKW WALTER, der digitale Wegbereiter für mehr Effizienz und Transparenz in Ihrer Supply Chain. Mehr auf lkw-walter.com



The Leading
European Transport
Organisation



a WALTER GROUP company

Pakete, Pakete, Pakete, Pakete!

KEP: Wie geht es den heimischen KEP-Dienstleistern und wie gehen sie mit den gestiegenen Mengen um? *Verkehr* hat sich in der Branche umgehört und mit vier Unternehmen über Paket-Rekord, Herausforderungen und Nachhaltigkeits-Strategien gesprochen.

VON MUHAMED BEGANOVIĆ

Der E-Commerce erlebt einen scheinbar nicht zu bremsenden Höhenflug. Und das wirkt sich auf die KEP-Dienstleister aus, die Paketrekordmengen zu bewältigen haben. Das kommt aber mit ganz eigenen Herausforderungen, denn ein Mehr an Paketen lässt sich nur durch gute Planung und noch bessere Infrastruktur abfangen. Eine Recherche von *Verkehr* zeigt, dass unsere KEP-Dienstleister für jede Herausforderung gewappnet sind.



**Österreichische
Post**

Im vergangenen Jahr hat die Österreichische Post sagenhafte 184 Millionen Pakete, 615 Millionen Briefe sowie 3,89 Milliarden Werbe- und Mediensendungen bewegt. Das Besondere: Alle Sendungen wurden CO₂-neutral zugestellt. „Wenn wir über die heimischen Grenzen hinaussehen, haben wir konzernweit sogar

einen neuen Rekord aufgestellt: Mit unseren Töchtern in CEE und SEE – insbesondere der Aras Kargo in der Türkei – haben wir insgesamt fast eine halbe Milliarde Pakete transportiert“, sagt Markus Leitgeb, Pressesprecher des Konzerns.

Ausbau der Infrastruktur

Das Paketvolumen der Post ist auch von 2020 auf 2021 um weitere elf Prozent gestiegen, weswegen sich das Unternehmen auf den Ausbau der Logistikinfrastruktur fokussiert hat. „Wir haben Postbasen in ganz Österreich neu errichtet oder erweitert, den Ausbau des Logistikzentrums in Wolfurt in Betrieb genommen und den Ausbau des Logistikzentrums in Allhaming gestartet“, so Leitgeb. Und der Fokus auf den Ausbau soll auch künftig stringent weitergeführt werden. „Erst kürzlich haben wir den Spatenstich zu unserem Paket-Logistikzentrum in Wien-Inzersdorf gesetzt, dieses Jahr werden außerdem die nächsten Ausbaustufen der Logistikzentren in Vomp, Kalsdorf und Allhaming in Betrieb gehen“, sagt Leitgeb. Auch die eigene E-Flotte wird massiv aufgestockt. Heuer sollen 800 E-Fahrzeuge, nächstes Jahr sogar bis zu 1.300 weitere an-



geschafft werden. Darum sucht die Post auch nach neuen Mitarbeitern. „Der Arbeitsmarkt in Österreich ist hart umkämpft, aber wir sind zuversichtlich, dass wir als attraktive Arbeitgeberin auch diese Herausforderung meistern werden“, so Leitgeb.



Der KEP-Dienstleister General Logistics Systems (GLS) Austria konnte seine Paketmengen deutlich steigern. „Wir haben eine Steigerung von bis zu 35 Prozent im Vergleich zu 2020 verzeichnet“, sagt Andrea Pihurik, Marketing & Communications Manager bei GL Austria aus Anfrage. Besonders der Business-2-Consumer-Bereich sei stark angestiegen. „Wir konnten uns jedoch sehr gut darauf einstellen“, so Pihurik. Die Krisen der letzten Jahre haben dazu geführt, dass Pa-

ketmengenströme zum Teil nicht vorhersehbar sind. Die Krisen haben aber auch zu heftigen Kostenexplosionen speziell im Bereich der Kraftstoffe und Energie geführt – und diese hat das Unternehmen schon gespürt, weswegen das Thema Kostenmanagement von Relevanz war. Russlands Krieg gegen die Ukraine hat hingegen keine Auswirkungen auf das Unternehmen.

Pläne für das Klima

Die Nachhaltigkeit ist aktuell in aller Munde, und auch KEP-Dienstleister tun immer mehr, um ihre Zustellung so sauber wie möglich zu gestalten. GLS Austria setzt zum Beispiel auf eine sukzessive Umstellung der Zustellfahrzeuge auf E-Mobilität. City-Depots werden adaptiert, um Zustellungen mit E-Bikes, Fahrrädern oder E-Lastenrädern zu erleichtern. Zudem werden Depots mit Photovoltaik-Anlagen ausgestattet. Auch will das Unternehmen noch mehr auf die Digitalisierung – speziell auf der last mile – setzen, um die eigene Logistik noch nachhaltiger zu gestalten.



„Private Internetbestellungen waren ein großer Wachstumstreiber“, sagt Roland Glöckl, Geschäftsführer der Schachinger Paketdienst GmbH, die einer der drei Gesellschafter von DPD Austria ist. Die Paketmengen in der Zustellung wuchsen im Zeitraum 2021 um mehr als 15 Prozent auf über 10 Millionen an. „Die Paketmengen unserer Versandkunden aus Oberösterreich hingegen blieben weitgehend stabil, und das Paketwachstum erhöhte sich nur marginal auf sechs Millionen. Hauptgrund war jener, dass Oberösterreich ein Industriebundesland ist und das Volumen des Internethandels in der Industrie nach wie vor überschaubar ist“, erklärt Glöckl.

Die größte Herausforderung war der anhaltende und sich verstärkende Personalmangel im Zustellbereich, da das Fah-



rerpersonal durch die Pandemie und den schwierigen Arbeitsmarkt in Oberösterreich nur eingeschränkt zur Verfügung stand.

Die erhöhte Zustellung an Privathaushalte durch verstärkte Bestellungen im E-Commerce-Bereich senkte die Produktivität des DPD-Systems erheblich und es kam zu einer Verteuerung der letzten Meile. „Nur durch die Digitalisierung im DPD-System und die Nutzung von Paketshops und Pakethinterlegungen in Lockers (SB-Paketwände) konnte die Qualität im Gesamtsystem dennoch stabil gehalten werden“, erklärt Glöckl.

Mehr E-Fahrzeuge

Die Dekarbonisierung im Paketbereich, speziell in der Zustellung, ist für DPD ein wichtiges Thema. „Wir haben das Nachhaltigkeits-Team verstärkt und für den Bereich Schachinger Paketdienst einen separaten Bereich E-Mobilität aufgegleist“, so Glöckl.

In der nahen Zukunft sollen bis zu 100 E-Fahrzeuge die Zustellung, ausgehend vom Betriebsstandort Hörsching, durchfüh-

ren. Die dafür notwendigen Infrastrukturprojekte werden im Logistikpark Hörsching sukzessive in Umsetzung gebracht, erklärt Glöckl.

Hermes

„2021 hat sich für Hermes Logistik Österreich sehr positiv entwickelt. Der Trend aus 2020 hinsichtlich des Mengenwachstums hat sich fortgesetzt, stark getrieben durch Produktinnovationen mit bestehenden, aber auch neuen Kunden und Partnern. Dieser dynamische Transmutationsprozess macht einen wesentlichen Teil unserer Logistikdienstleistungen in diesem Jahrzehnt aus und bringt uns als Logistikexperten richtig Spaß“, kommentiert Patryk Hopenthaler, Geschäftsführer der Hermes Logistik GmbH & Co. KG die Entwicklung aus dem Vorjahr.

Die Auswirkungen der Corona-Pandemie waren aber deutlich

spürbar. Mengenschwankungen im Bereich des Versandhandels haben Planungen deutlich verkompliziert und Mitarbeitende nochmals sehr gefordert.

„Die lokalen Lockdown-Maßnahmen während der Weihnachtszeit führten zu einer sehr anspruchsvollen, weil sehr unberechenbaren Peak Season“, sagt Hopenthaler.

Nachhaltigkeit im Fokus

Hermes ist bemüht, Lieferkettenprozesse möglichst nachhaltig, ressourcenschonend und umweltfreundlich zu gestalten. „Insgesamt verfolgen wir das Ziel, mit Pilotprojekten über die gesamte Supply Chain hinweg nachhaltige Reduzierungen zu erproben, zu verbessern und dauerhaft zu implementieren – vom Wareneingang über das Fulfillment bis zur Langstrecke, der Sortierung und auch der letzten Meile“, sagt Hopenthaler über die Nachhaltigkeitsstrategie von Hermes.

ANZEIGE

ONDOT
SOFTWARE SOLUTIONS

Modern, flexibel
verständlich

shipping.NET

Die gesamte shipping.NET Lösungsplattform besteht aus mehreren Modulen, die beliebig je nach Ihren Anforderungen kombiniert werden können. Die moderne Benutzerführung unterstützt Sie bei der täglichen Arbeit punktgenau und stellt Ihnen die benötigten Informationen übersichtlich dar.

Ihre
**VERSAND-
SPEDITIONSSOFTWARE**



www.ondot.at

sales@ondot.at

Innovationen für den Schienengüterverker

BAHN: Europas größter Waggonvermieter VTG feiert sein 150-Jahre-Jubiläum. Und begonnen hat alles in Wien – auch darüber sprach *Verkehr* mit Hannes Kotratschek, dem Geschäftsführer der VTG in Österreich.



VON JOSEF MÜLLER

„Auch der weiteste Weg beginnt mit einem ersten Schritt“, lautet ein Zitat von Konfuzius. Ein erster und wesentlicher Schritt für Europas größten Waggonvermieter VTG wurde im Jahr 1872 in Wien gesetzt, als ein K. u. K. Eisenbahnoffizier aus dem damaligen Galizien und dem heutigen ukrainischen Lemberg die ausschlaggebende Idee hatte, Eisenbahnwaggons auch für den Gütertransport zu verwenden.

Dieses nun seit 150 Jahren existierende und erfolgreiche Geschäftsmodell der Waggonvermietung in Europa legte damit den Grundstein für das heurige Jubiläum der österreichischen VTG Austria, die aus dieser Vorgängergesellschaft hervorging, erinnert sich Hannes Kotratschek, Geschäftsführer von VTG Rail Europe in Wien, nicht ohne Stolz im Gespräch mit *Verkehr*.

Historie

Nach der Idee folgte am 24. Februar 1872 in Wien die Gründung der Ersten Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft AG samt angeschlossener Waggonreparaturwerkstätte in Deutsch-Wagram, dem übrigens ältesten Bahnhof von Österreich. 20 Jahre später wurde die Oesterreichischen Eisenbahn-Verkehrs-Anstalt AG

(OEVA) ins Leben gerufen. 1986, also knapp 100 Jahre danach, wurde die OEVA von der Brambles-Gruppe übernommen, deren europäische Waggonvermietaktivitäten wiederum die VTG AG im Jahr 2002 übernahm. So die geraffte Historie des Unternehmens VTG, das heute weltweit 88.500 Waggons in 1.000 verschiede-

AUF DIE RICHTIGE IDEE KOMMT ES AN: VOR 150 JAHREN WURDE IN WIEN DER GÜTERVERKEHR AUF DER SCHIENE ENTWICKELT.

nen Typen sein Eigen nennt und zu den großen Playern im Waggonvermietgeschäft zählt. Davon sind allein in Europa 84.000 für zahlreiche Handels- und Industrieunternehmen unterwegs.

Am Puls der digitalen Zeit

Am 11. und 12. Mai wurde das Jubiläum in Wien nicht nur gebührend mit zahlreichen Kunden aus ganz Europa gefeiert, sondern auch im Rahmen einer Ausstellung in Mannswörth den Kunden und solchen, die es noch werden wollen, gezeigt, was VTG zu bieten hat bzw. wohin die Entwicklung beim rollenden Material geht. Neben

dem vorhandenen Wagenpark, der zu 80 Prozent langfristig vermietet und zu 20 Prozent für den Spotmarkt abrufbar ist, setzt VTG massiv auf Innovationen nicht nur bei der technischen Entwicklung der Wagen, sondern auch bei digitalen Services, die letztlich dem Kunden eines bringen sollen: Das System Bahn soll für sie möglichst

einfach und unkompliziert zugänglich gemacht werden. Die Entwicklung geht eindeutig in Richtung One-Stop-Shop, denn potenzielle Kunden wünschen sich einen kompetenten Ansprechpartner und ein Wagenmaterial, das flexibel einsetzbar ist, unterstreicht Kotratschek.

Wageninnovation in Modulbauweise

Ein Leuchtturmprojekt in diesem Zusammenhang ist der von der VTG gemeinsam mit DB Cargo entwickelte modulare „m²-Tragwagen“, der bereits in Serie ging und praktisch schon im Einsatz steht. Der neue Typ Güterwagen soll

mehr Verlagerung von Gütertransporten auf die klimafreundliche Schiene bewirken. Außerdem macht der Wagen den Schienengüterverkehr deutlich wirtschaftlicher und flexibler und hat das Potenzial, zum neuen Rückgrat der großen Wagenflotten in der Branche zu werden. Der innovative Ansatz: Trennung von Fahrgestell und darauf befindlichem

Lademittel. Dieser Güterwagen kann beliebig in Länge, Verwendungszweck und Aufbau für ganz unterschiedliche Ladungen immer wieder angepasst und neu „konfiguriert“ werden. Bislang ist die Zulassung eines Wagens an eine bestimmte Ladungsart gebunden und lässt sich nachträglich nicht ändern. Herkömmliche Güterwagen haben bei ihrer



Hannes Kotratschek, Geschäftsführer der VTG Österreich, blickt stolz auf die erfolgreiche Geschichte des führenden Waggonvermieters Europas zurück

Zulassung einen „lebenslangen“ Verwendungszweck erhalten. Mit den neu entwickelten m²-Wagen entfällt diese Einschränkung, weil sie adaptierbar sind für unterschiedliche Güter und Verwendungszwecke. Möglich wird dies durch einen modularen Aufbau. Abnehmbare Behälter und Aufbauten können ebenso wie die Länge des Wagens variieren. Beispielsweise kann ein Wagen für grobe Baumstämme durch das Baukastensystem bei Bedarf ebenso nässeempfindliche Zellstoffe und Papierrollen transportieren. Der Wagen für fabrikneue Stahlcoils aus dem Stahlwerk kann ebenso mit Schrott fahren und erlaubt im Optimalfall klimafreundliche und sehr wirtschaftliche Kreislaufverkehre. Der Wechsel dauert je nach Einsatzszenario maximal einen Tag, teilweise sogar nur Minuten. „Die Stärken des neuen Waggons liegen in dessen Optimierung bei Gewicht und Größe sowie in dessen diversen Einsatzmöglichkeiten“, so Kotratschek. Er ist überzeugt, dass dieser Waggon langfristig zu einem neuen Standard in Europa führen wird, weil er ökonomisch und betrieblich deutlich im Vorteil ist gegenüber bisherigen Waggons mit ihrem für eine gesamte Lebensdauer definierten Verwendungszweck.

Genehmigung erteilt

Die Agentur der Europäischen Union für Eisenbahnen (ERA) gab bereits grünes Licht für diesen Tragwagen und erteilte DB Cargo die Zulassung für den einzelwagenfähigen Wagen. Seither treiben die VTG und DB Cargo die Markteinführung voran, und bei Neu- und Ersatzanschaffungen wird auf das innovative Güterwagensystem gesetzt. Für Sven Wellbrock, Chief Operating Officer Europe & Chief Safety Officer der VTG AG, ist klar: „Das Baukastensystem m² adressiert punktgenau die individuellen Bedürfnisse der verladenden Wirtschaft. Gemeinsam mit der Digitalisierung eröffnet die Modularisierung im Schienengüterverkehr neue Welten und steigert die Verfügbarkeit der Flotte für die Kunden. So gewinnt die Schiene deutlich an Attraktivität dazu.“

Beitrag für die Verkehrswende

Ein weiteres Beispiel ist die von VTG gemeinsam mit dem Logistikanbieter Vega und dem Fahrzeughersteller Kässbohrer entwickelte Umschlagsvorrichtung für den Umschlag von nicht kranbaren Sattelauflegern auf Bahnwaggons. 95 Prozent aller aktuell vorhandenen Auflieger in Europa sind nicht kranbar und können daher nicht auf der Schiene befördert werden. Mit dem ge-

meinsam entwickelten „r2L“-Korb lassen sich 97 Prozent

bekam VTG erst kürzlich den „Deutschen Verkehrswende-

DIE KLIMAZIELE BIS 2040 LASSEN SICH ERREICHEN, WENN MEHR GÜTER AUF DIE SCHIENE VERLAGERT WERDEN.

dieser Trailer auf die Schiene preis“ verliehen. Die Europäische Union will mit ihrem

Green Deal die Bahnen als Verkehrsmittel stärken. Bis 2040 soll der Modal Split der Bahnen in der EU von derzeit rund 15 Prozent – ausgenommen Österreich, wo er jetzt schon bei über 30 Prozent liegt – auf 30 Prozent gepusht werden. Gelingen wird das nur mit entsprechendem Wagenmaterial und einem ambitionierten Ausbau der Bahninfrastruktur in baulicher und technischer Hinsicht, wie beispielsweise mit

der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK), die auf dem guten Weg ist, zum neuen Standard in Europa zu werden. Dafür müssen die Bahnen, aber auch Privatwagenvermieter viel Geld in die Hand nehmen, wenn die viele tausende Waggons umfassenden Fuhrparks umzurüsten sind. Kotratschek ist zuversichtlich: „Die Klimaziele bis 2040 lassen sich erreichen, wenn mehr Güter auf die Schiene verlagert werden.“

ANZEIGE

Das beste Paketservice für jedes Business.

Österreichs erfolgreichste Unternehmen setzen auf DPD.
Seit mehr als 30 Jahren.

ÖGVS | Gesellschaft für Verbraucherstudien GmbH
Branchen Champion 2022
1. PLATZ PREIS-LEISTUNGS VERHÄLTNIS PAKETDIENSTE
Im Vergleich: 4 Unternehmen
Befragung 02/2022, ögvs.at/6200
News

dpd.at



Die Bevölkerung zahlt den Preis!

FLÜCHTLINGSKRISE: CARE leistet Nothilfe in der Ukraine und schickt dringend benötigte Hilfsgüter. CARE-Österreich-Geschäftsführerin Andrea Barschdorf-Hager berichtet von der beklemmenden Situation vor Ort.

VON ANDREA BARSCHDORF-HAGER

„Früher hatten wir eine Zukunft. Sie wurde uns mit dem Kriegsbeginn am 24. Februar genommen.“ Das sind die Worte der Ukrainerin Oleksandra an eine unserer CARE-Nothelferinnen. Oleksandra musste gemeinsam mit ihren Kindern und Enkelkindern aus der schwer umkämpften Stadt Mariupol fliehen und fand Zuflucht in einer Notunterkunft im Westen der Ukraine. Sie gehört zu den 7,7 Millionen Menschen, die seit Beginn des Krieges innerhalb der Ukraine vertrieben wurden. Mehr als fünf Millionen weitere Ukrainer flohen in benachbarte Länder und darüber hinaus. Ihre Zukunft ist ungewiss.

Und obwohl ich schon fast 30 Jahre im humanitären Bereich tätig bin, bricht es mir fast das Herz, das Leid der Menschen in der Ukraine zu sehen. Denn es ist die Zivilbevölkerung, die hier den höchsten Preis zahlt. Was Menschen wie Oleksandra deshalb brauchen: jede Hilfe, die sie benötigen können.

Als Hilfsorganisation leisten wir auch im Ukraine-Krieg unmittelbar humanitäre Hilfe für die Zivilbevölkerung. In Krisen wie diesen geht es uns darum, zu erkennen, wo welche Hilfe benötigt wird, und unsere Arbeit entsprechend anzupassen. Ein Großteil der hilfsbedürftigen Menschen in und aus der Ukraine sind Frauen, Kinder und ältere Menschen. Ihre Bedürfnisse sind alle unterschiedlich. Frauen mit kleinen Kindern benötigen Windeln oder Babynahrung. Ältere Menschen sind wiederum auf Medikamente angewiesen. Auch unterscheidet sich der Bedarf – je nachdem, wo man sich in der Ukraine be-

findet. Um diese dringend benötigte Hilfe zu leisten, arbeitet CARE mit verlässlichen und erfahrenen Partnerorganisationen zusammen.

Prekäre Situation im Osten der Ukraine

Im Osten des Landes hat der anhaltende Krieg erheblichen Schaden verursacht. Wichtige Infrastrukturen wie Gas-, Wasser- und Stromnetze wurden in vielen Regionen zerstört. Eine Reparatur ist nahezu unmöglich – zu groß ist die Gefahr durch den anhaltenden Beschuss und die Kämpfe. Für die Menschen ist es schwierig, sich in Sicherheit zu bringen und Nahrungsmittel oder Hygieneartikel zu beschaffen, da sie sich direkt in der Konfliktzone befinden. Sie kämpfen täglich um Zugang zu den grundlegendsten menschlichen Bedürfnissen. Mit einer unserer Partnerorganisationen, „People in Need“, schickt CARE Züge mit Hilfspaketen aus der Tschechischen Republik nach Dnipro, einer Stadt zentralöstlich in der Ukraine. Einer dieser Züge versorgt durchschnittlich 50.000 Menschen. Dementsprechend groß ist die logistische Herausforderung.

Weiter im Osten, wie in der Oblast Donezk, Charkiw oder der Oblast Sumska, wird die Hilfe mit Lastwagen oder Transportern fortgesetzt, manchmal in Konvois. Dort verteilen wir Wasserflaschen, Nahrungsmittel und Hygieneartikel an die am meisten gefährdeten Menschen. Vor Kurzem schickten wir gemeinsam mit dem Slowenischen Roten Kreuz als CARE-Partner einen Konvoi aus sechs Lastwagen mit humanitärer Hilfe in die Ukraine. Die Liefere-



ung enthielt 25.000 Liter Wasser und 55 Tonnen Lebensmittel, darunter Gulasch- und Thunfischkonserven, Nudeln, Zwieback, Kekse und Müsliriegel, mehr als 29.000 Fruchtpürees für Kinder und 40.000 Babymilchprodukte. Das reicht für mehr als 112.000 Mahlzeiten für Erwachsene. Die Hilfsgüter wurden in das Logistikzentrum des Ukrainischen Roten Kreuzes im westlich gelegenen Uzhhorod geschickt und von dort aus noch am selben Tag an betroffene Menschen in Charkiw, Sumy, Kiew, Czernowitz und andere Städte im Osten der Ukraine verteilt.

Bargeldhilfe und psychosoziale Unterstützung

Im Westen der Ukraine befinden sich sehr viele aus dem Rest des Landes vertriebene Flüchtlinge. Hier ist die Situation etwas anders und unsere Hilfeleistungen bestehen darin, die dutzenden Sammelunterkünfte mit Decken, Schlafsäcken, Matratzen, Küchengerä-

ten, Kochern, Töpfen, Lebensmitteln, Babynahrung und Hygienesets auszustatten. Ebenso wird Bargeld verteilt, damit die geflüchteten Menschen ihre notwendigsten Bedürfnisse decken können. Das bedeutet, Lebensmittel zu kaufen oder ein Busticket, damit sie aus der Ukraine rauskommen. Viele der Menschen in den Sammelunterkünften haben erhebliche Traumata erlebt. Sie waren gezwungen, sich vor Angriffen zu verstecken, haben sich von geliebten Menschen verabschiedet oder waren Zeugen von Gewalt und dem damit verbundenen Leid. Aus diesem Grund ist vor allem auch psychosoziale Hilfe sehr wichtig. In einer von unserem Partner eigens errichteten psychosozialen Beratungsstelle können betroffene Menschen deshalb mit Fachpersonal sprechen.

Hilfe für mehr als 100.000 Menschen

Professionelle Hilfe ist in Krisen wie diesen essenziell. Zusammen mit unseren Partnerorga-

nisationen wird die CARE-Hilfe in den nächsten sechs Monaten noch über 150.000 Menschen erreichen. Als Hilfsorganisation sind wir dankbar, wenn wir jede Unterstützung bekommen. Denn dieser Konflikt wird uns noch lange begleiten. Wir hoffen weiterhin auf den langen Atem und die Spendenbereitschaft der Österreicher.



Obwohl Andrea Barschdorf-Hager schon viele humanitäre Krisen erlebt hat, geht ihr das Schicksal der Bevölkerung in der Ukraine sehr nah. Hier können Sie die CARE-Nothilfe in der Ukraine unterstützen: care.at/nothilfe-ukraine

ANZEIGE

WIEN/NORD SERVICEPLAN

DIE ARMEN MENSCHEN!

Worte füllen keine Hilfspakete. Ihre Spende für die Geflüchteten des Ukraine-Krieges schon.

ÖSTERREICHISCHES SPENDEN GÜTESIEGEL 05112 www.0599.at

CARE Österreich CO₂-neutral

care paket.care.at

Staatspreis Mobilität: Das sind Österreichs beste Klimaschützer

AUSZEICHNUNG: Der Weg zur Klimaneutralität und das Ziel, Klimavorreiter zu werden, stellen die Branchen der Mobilitätsindustrie und das Mobilitätssystem vor große Herausforderungen. Mit dem Staatspreis Mobilität 2021 werden Mobilitätsinnovationen, die Österreichs Weg zur Klimaneutralität 2040 ebnen, ausgezeichnet.

VON MUHAMED BEGANOVIC

Das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) lud vor kurzem zur Verleihung des Staatspreises Mobilität 2021, der heuer unter dem Motto „Innovationen für den Klimaschutz“ in den Sofiensälen Wien stattgefunden hat. Die Bundesministerin prämierte Staatspreise in drei Kategorien, außerdem wurde der Zukunftspreis Mobilität vergeben. Auch in diesem Jahr hatten sich ganz im Sinne der Mobilität und des Klimaschutzes innovative und lösungsorientierte Projekte beworben, die für einen spannenden Abend sorgten. Als besonderes Zeichen der Anerkennung überreichte Bundesministerin Leonore Gewessler den Gewinnern die Auszeichnungen sowie den Staatspreis höchstpersönlich.

Sichtbare Nachhaltigkeit

„Mit dem Staatspreis Mobilität stärken wir das Potenzial nachhaltiger Innovationen im Verkehr und machen sie sichtbar. Und ich freue mich sehr über die vielen spannenden Projekte. Denn sie sind ein wichtiger Schlüssel für mehr Klimaschutz und die Energiewende. Indem wir alternative Lösungen vorantreiben und das Tempo in der

Umsetzung weiter erhöhen, machen wir uns auch rascher unabhängig von Öl und fossilen Treibstoffen. Das ist heute wichtiger als je zuvor“, betonte Klimaschutzministerin Leonore Gewessler in ihrer Keynote.

Die Gewinner

In der Kategorie „Forschen. Entwickeln. Neue Wege weisen.“ konnte HyCentA Research GmbH mit seinem Projekt „Upscaling of green hydrogen for mobility and industry“ – kurz UpHy-I – den Sieg erringen. Es befasst sich mit der Entwicklung von grüner Wasserstoffproduktion und -verteilung und mit der dafür benötigten Messtechnik zur Eichung der Wasserstoffmasse und Analyse der Qualität. UpHy-I adressiert erstmalig die Umsetzung der gesamten Wertschöpfungskette von grünem Wasserstoff im industriellen Maßstab von der Erzeugung, Abfüllung, optimalen Verteilung bis zur Qualitätssicherung. So werden wesentliche Anteile der H-Wirtschaft zurück nach Österreich gebracht und die Wertschöpfung in Österreich langfristig gestärkt.

Die Firma Rosenbauer International AG wurde mit dem Projekt RT (Revolutionary Technology) in der Kategorie „Klimafreundliche Technologien. Nachhaltige



Das BMK, allen voran Klimaschutzministerin Leonore Gewessler (Mitte), gratulierte allen Preisträgern des Staatspreises Mobilität 2021 zu ihrem verdienten Sieg und bedankte sich für die zahlreichen zukunftsweisenden Einreichungen in diesem Jahr

Wertschöpfung.“ für ihr innovatives Löschfahrzeugkonzept ausgezeichnet. Nach einer Konzeptstudie 2013 wurde 2020 schließlich eine neue Gesamtfahrzeugtechnologie für ein multifunktionales Einsatzfahrzeug gestartet. Mit dem Feuerwehrfahrzeug kann ein Großteil der Einsätze elektrisch abgearbeitet werden und neben der Reduzierung des Schadstoffausstoßes auch eine Verringerung des Lärmpegels am Einsatzort erzielt werden. Der RT ist bereits in Modellregionen im Einsatz. Das Projekt carsharing.link war der Gewinner in der Kategorie „Betreiben. Nutzen. Lernen.“ Ein-

gereicht vom Verein für organisationsübergreifendes Carsharing verfolgt es das Ziel, ein kooperatives Carsharing-Angebot über Gemeindegrenzen und mit einheitlichen Standards zu etablieren. Hierzu wurde unter Beteiligung mehrerer Carsharing-Anbieter ein neu geschaffenes Roaming-Portal für Carsharing erstellt. Alle Dienstleister verwenden dazu ein zentrales Portal, während die Eigenständigkeit der einzelnen Betreiber erhalten bleibt. Durch den gemeinsamen Standard entsteht eine Interoperabilität zwischen den jeweiligen Fahrzeugen und bietet den Nutzern einen einfa-

chen Zugang zu einem vielfältigen Angebot. Sie profitieren von einem breiten Carsharing-Angebot, während die Flotten der einzelnen Anbieter besser ausgelastet werden können.

Der „Zukunftspreis Mobilität“, der heuer unter dem Motto „Zukunftspotential entfalten“ verliehen wurde, ging an Theresa Mühlberghuber (Johannes Kepler Universität), die mit dem Thema Mobility-as-a-Service (MaaS) überzeugen konnte. Ziel der Arbeit war, das Potenzial von MaaS im ländlichen Raum zu erheben, um nachhaltige Mobilität zu fördern. Effizientere Lösungsansätze und ein schnellerer Ausbau von MaaS in ländlichen Räumen kann nicht nur eine größere Vielfalt an umweltfreundlichen Mobilitätsangeboten schaffen, sondern fördert auch die soziale Inklusion und steigert die Lebensqualität.

Staatspreis Mobilität ist offizielles Green Event

Dem Motto der Verleihung entsprechend verlief auch die Organisation und Durchführung des Staatspreises selbst. Die Veranstaltung wurde nach den Kriterien des Österreichischen Umweltzeichens für Green Events (Energieeffizienz, Abfallvermeidung und umweltschonende An- und Abreise) ausgerichtet.

ANZEIGE

GESCHMACKSKURIERIN Frische Zustellung für Ihr Business



post.at/lebensmittel



Effiziente
**BUSINESS-
LÖSUNGEN**
der Post

Frische Zutaten verdienen es, dass sie frisch verarbeitet werden. Deshalb kommen Ihre Produkte mit der Lebensmittelzustellung der Post schon am nächsten Tag an. Ob Sie an Privatkund*innen versenden oder an die Gastronomie: In unserer speziell entwickelten Lebensmittelbox bleiben auch gekühlte Köstlichkeiten frisch und knackig. Der Erfolg gibt uns recht, denn die Zahl der zugestellten Boxen steigt jährlich.



Spitzenleistungen sind doch nur etwas für Spitzensportler, oder?

KOMMENTAR: Ohne die glaubwürdige Vermittlung der eigenen Leistung, wird es schwierig, seine Marke langfristig am Markt zu etablieren, erläutern Jürgen Gietl und Stefanie Hofer in ihrem Kommentar.

VON JÜRGEN GIETL & STEFANIE HOFER

Die Grundlage jeder starken Marke sind bereits erbrachte Spitzenleistungen. Jeder Weltmeister, ganz gleich welcher Branche oder Sportart, hat in der Vergangenheit herausragende Leistungen erbracht. Er hat Rekorde aufgestellt, unzählige Trainingseinheiten absolviert, Preise und Wettbewerbe gewonnen, Auszeichnungen erhalten, Interviews gegeben und vieles mehr. All diese Spitzenleistungen formen und prägen das Erscheinungsbild nach außen. Usain Bolt beispielsweise, bekannt als schnellster Mann der Welt, hat sich klar nur auf Sprint spezialisiert und gewann mehrfach olympisches Gold. Durch jahrelang konsequent erbrachte Spitzenleistungen wurde er weit über seine direkte Fancommunity hinaus bekannt und sogar zu einem Synonym für Schnelligkeit.

Spitzenleistungen bewusst machen

So sollte es auch bei Unternehmen sein – die Erbringung einer kontinuierlichen Spitzenleistung. Schlüssel ist, sich seiner speziellen Spitzenleistung bewusst zu werden und all sein Handeln auf diese eine Leistung zu fokussieren. Nur so kann man sich klar positionieren und erlangt langfristig Wiedererkennungswert. Der Getränkehändler Del Fabro Kolarik zum Beispiel macht es vor: Alle Leistungen zahlen auf das Thema Vielfalt ein – von der Getränkevielfalt über die vielfältigen Logistik- und Fuhrparklösungen bis hin zur Vielfalt in der Fachberatung und bei den Serviceangeboten.

Grenzen der Glaubwürdigkeit

Spitzenleistungen helfen uns dabei, unsere Glaubwürdigkeit in speziellen Bereichen aufrecht zu erhalten. Wenn Usain Bolt morgen bei einem Turnier für Stabhochsprung teilnehmen würde, würde er sich lächerlich machen. Nicht, weil er es sportlich nicht leisten kann, sondern weil es unglaublich ist. Ihm fehlen schlichtweg die historischen Leistungsbeweise (Spitzenleistungen) im Stabhochsprung. So definieren historische Spitzenleistungen eines Unternehmens ebenso die

Glaubwürdigkeitsgrenze der Marke. Wenn Unternehmen Dinge von sich behaupten oder die Marketingabteilung Versprechen nach außen abgibt, die die Organisation schlussendlich gegenüber dem Kunden nicht halten kann, verliert man an Glaubwürdigkeit und Relevanz. Stellen Sie sich vor, die Deutsche Bahn (DB) würde behaupten, sie sei die pünktlichste Bahn Europas und versendet Werbung mit dem Motto „Mit uns pünktlich ins Wochenende“. Glauben Sie der Deutschen Bahn oder fühlen Sie sich zum Narren gehalten? Denn: Im Jahr 2021 belief sich die Pünktlichkeit der Züge der Deutschen Bahn Fernverkehr AG auf insgesamt 75 Prozent und hat sich damit gegenüber dem Vorjahr nochmal um fast sieben Prozent verschlechtert.

DAS EIGENE PRODUKT MUSS DREI KRITERIEN ERFÜLLEN: GLAUBWÜRDIG, ATTRAKTIV UND DIFFERENZIEREND SEIN.

Das Thema Pünktlichkeit stellt also eine klare Glaubwürdigkeitsgrenze der DB dar, auch wenn es vereinzelt sicherlich Spitzenleistungen des Unternehmens dazu gibt. Seinen Glaubwürdigkeitsgrenzen sollte man sich als Unternehmen also genauso bewusst sein wie seinen Spitzenleistungen auch.

Zukunftssichere Position im Markt

Unternehmenserfolg kann per Zufall geschehen, er kann und sollte aber auch strategisch ge-



SHUTTERSTOCK / NANTHAPHIPHAT WATTO

plant werden. Um eine zukunftssichere Position im Markt strategisch zu erreichen, muss eruiert werden, welche Spitzenleistungen das eigene Unternehmen nun auch glaubwürdig, attraktiv und differenzierend machen.

reicht am Ende nicht, eine Dienstleistung oder ein Produkt zu bieten, das zwar glaubwürdig und hochrelevant für den Kunden ist, wenn es am Markt noch zig weitere Unternehmen gibt, die genau dasselbe behaupten. Das eigene Produkt, die eigene Dienstleistung, muss alle drei Kriterien erfüllen: glaubwürdig, attraktiv und differenzierend sein. Um herauszufinden, was das eigene Unternehmen von anderen unterscheidet, muss man seinen Wettbewerb und dessen Positionierung im Markt gut kennen.

Beispiel: Gebrüder Weiss

„Wir sind der beste Transport-Logistikdienstleister weltweit.“ Diese Position im Markt kann das Unternehmen glaubwürdig besetzen, da es seit 1474 unzählige Spitzenleistungen erbracht hat, die darauf einzahlen. Sie ist hochattraktiv für Kunden, da sich hinter dem „besten Dienstleister“ Synonyme wie internationales Netzwerk, globale und ressourcenschonende Lösungen, nahtlose Verzahnungen von Produktions-, Geschäfts-

und Transportprozessen und vieles mehr verbergen. Und es unterscheidet Gebrüder Weiss von anderen Transport- und Logistikdienstleistern, da es kaum ein anderes Familienunternehmen mit diesem Weltformat und dieser Historie gibt.

Die Nummer-1-Position bringt es auf den Punkt

Niemand möchte die Nummer 2, 3 oder 4 auf dem Markt sein. Meist kennt auch keiner die Vertreter der jeweiligen Plätze. Oder wissen Sie, wer die zweitbeste Fluglinie der Welt ist oder das drittschnellste Auto? Deshalb ist die Kür in der Markenführung, seine Position am Markt mit einer klaren Nummer-1-Position auszudrücken. Die Nummer-1-Position hilft dabei, sich im Kopf der Kunden eindeutig zu positionieren und in Erinnerung zu bleiben. Gebrüder Weiss hat seine Nummer-1-Position gefunden und bringt es mit „Der beste Transport-Logistikdienstleister weltweit“ auf den Punkt.

Beispiel: Frequentis

Auch das Hightech-Unternehmen hat sich mit Hilfe einer Nummer-1-Position im Bereich Informations- und Kommunikationssysteme klar in Stellung gebracht. Frequentis ist „Der führende Anbieter von Informations- und Kommunikationslösungen für sicherheitskritische Anwendungsfelder weltweit“. Das Unternehmen zeigt damit eine klare Haltung und drückt aus, worin sie führend sind.

Also: Wie lautet Ihre Nummer-1-Position?



BRANDTRUST (2)

Jürgen Gietl ist Managing Partner der Managementberatung BrandTrust und Spezialist für den strategischen Markenaufbau und die -positionierung von B2B-Unternehmen. Stefanie Hofer berät als Senior Consultant bei BrandTrust internationale und mittelständischen Unternehmen in der strategischen Markenführung; ihr Schwerpunkt liegt unter anderem in der Implementierung von Markenstrategie-Projekten.



Wachstumsschub

BILANZ: In einem herausfordernden Marktumfeld konnte cargo-partner 2021 eine Umsatzsteigerung sowie Volumenzuwächse in allen Bereichen seiner Geschäftsaktivitäten verzeichnen und erzielte im vergangenen Jahr einen Rekordumsatz von 1,8 Milliarden Euro.

Stabilität und Flexibilität in herausfordernden Zeiten – diese Maxime haben sich bei cargo-partner als Erfolgsrezept bewährt. Nachdem der internationale Transport- und Logistikanbieter im Jahr 2020 zum ersten Mal die Milliardengrenze beim weltweiten Umsatz überschritten hat, konnte das Unternehmen mit 2021 eine weitere Umsatzsteigerung verzeichnen. Gegenüber dem Vergleichszeitraum legte der Umsatz 2021 um 72 Prozent zu und erreichte über 1,8 Milliarden Euro.

Nachhaltige Stärkung

CEO Stefan Krauter zeigt sich über das positive Ergebnis erfreut: „Wir haben früh erkannt, worauf es in der Corona-Krise ankommen wird, und unsere internen Prozesse sowie unser Serviceportfolio schnell angepasst. Zusätzlich haben wir unsere schon seit Langem etablierte Präsenz in Zentral- und Osteuropa sowie in Asien noch weiter verstärkt. Außerdem haben wir strategisch wichtige neue Zielmärkte für uns erschlossen und unter anderem neue Standorte in Großbritannien, Griechenland, Nordmazedonien, Australien und zuletzt auch Indonesien eröffnet. Wir gehen dahin, wo unsere Kunden uns brauchen – der Fokus liegt dabei immer auf der nachhaltigen Stärkung unseres Unternehmens und dem Auf- und Ausbau langjähriger Kundenbeziehungen.“ Im FCL-Schienentransport konnte cargo-partner das Transportvolumen im vergangenen Jahr auf 15.000 TEU steigern, was einem Zuwachs von fast 40 Prozent im Vergleich zum Vorjahr entspricht. Im LCL-Bereich stiegen die Volumina beim Bahntransport von 66.000 auf 110.000 m³ an. Aufgrund des Ukraine-Konflikts ist der Service über die Neue Seidenstraße derzeit suspendiert und man bietet alternativ den „Adria Express Service“ zwischen Asien und Koper sowie maßgeschneiderte Charterlösungen an. Auch bei den Seefrachttransporten verzeichnete man trotz angespannter Marktsituation einen Rekordwert von 318.000 TEU.

Luft, Straße und Lager boomen

Das Unternehmen konnte mengenmäßig in allen Bereichen ein- oder zweistellig wachsen, der größte Umsatztreiber waren aber die historisch hohen Frachtpreise. Das stärkste Wachstum zeigte sich im Bereich Luftfracht, wo die Tonnage im Jahr

2021 von über 180.000 auf knapp 240.000 Tonnen anstieg – ein Zuwachs von über 32 Prozent. Das erweiterte Angebot an

Straßentransport- und Lagerlösungen schlug sich 2021 mit einem Wachstum von 19,3 Prozent im Bereich Trucking/Logistics zu

Buche. Die weltweite Lagerfläche hat sich von 260.000 auf mehr als 280.000 m² vergrößert, wobei cargo-partner unter an-

derem in Deutschland, Kroatien, Slowenien, China und Thailand in neue Lagerkapazitäten investiert hat.

ANZEIGE

VOLVO

**DIE ZUKUNFT
SIND WIR**

Schwere Transportaufgaben. Null Emissionen

Verkaufsstart. Die Modelle Volvo FM, FMX und FH Electric minimieren die CO₂-, Lärm- und Umweltbelastungen und ermöglichen regionale, schwere Transporte in Gebieten mit strengen Lärm- und Emissionsauflagen. Für den leichten Einstieg in die Elektromobilität haben wir sie mit Lösungen für das einfache Laden, die Strecken- und Reichweitenplanung, den Energie-Status und mehr ausgestattet. **Mehr auf [volvotrucks.at/elektro-lkw](https://www.volvotrucks.at/elektro-lkw)**

Volvo Trucks. Driving Progress

Krisen erhöhen die Volatilität der Luftfahrt

LUFTFRACHT: Die EU-Klimastrategie „Fit-for-55“ könnte sich auf den Luftfrachtverkehr negativ auswirken, befürchtet Peter Malanik, Präsident des österreichischen Luftfahrtverbandes, im Gespräch mit *Verkehr*.

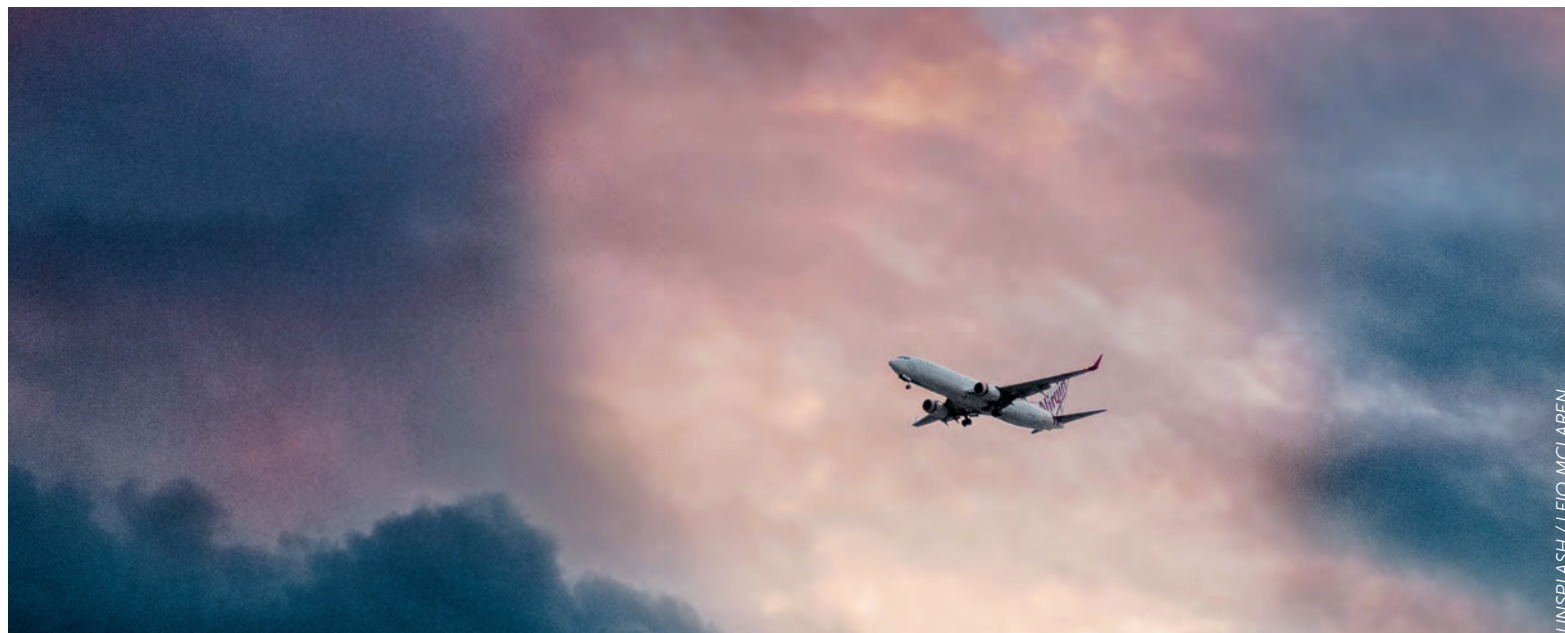
VON JOSEF MÜLLER

An Krisen hat es der Welt in den vergangenen 15 Jahren nicht gemangelt: Zuerst die Finanz- und Wirtschaftskrise 2008/2009, dann die Corona-Pandemie und jetzt der Krieg in der Ukraine. Was die Wirtschaft in den letzten Jahren vor große Herausforderungen gestellt hat und weiter stellen wird, trifft die Luftfahrt ganz hart. „Das gilt ganz besonders für die Luftverkehrs-dreh-scheibe Wien“, betont Peter Malanik, Präsident des Österreichischen Luftfahrtverbandes (ÖLFV), gegenüber *Verkehr*.

Jedes Jahr listet der Official Airline Guide (OAG) die 50 wichtigsten Hubs der Welt nach einem „Connectivity Index“. Dieser bewertet im Wesentlichen, wie viele internationale Ziele von der jeweiligen Dreh-scheibe aus direkt erreicht werden. 2019 lag Wien an 42. Stelle knapp hinter Zürich (40) und vor Ho Chi Minh. Unter den EU-Dreh-scheiben war Wien immerhin auf Platz sieben. Malanik: „Das hat nichts damit zu tun, dass Wien die siebtgrößte Stadt der EU ist.“ Deutlich größere Städte (Berlin) oder ähnlich große Städte (Hamburg, Bukarest, Warschau) haben keine Hubs und deutlich kleinere wie Frankfurt, München, Amsterdam und Zürich haben Dreh-scheiben, die um ein Mehrfaches größer sind als Wien.

Wo Hubs entstehen

Hubs entstehen, unabhängig von der Größe der Stadt, wo ansässige Netzwerk-Fluglinien gezielt und geplant Umsteiger-Verkehre befördern. Wo es solche Netzwerkcarrier nicht mehr gibt, wie beispielsweise in Budapest, Prag oder Mailand, oder nie gab, wie etwa in Hamburg oder Berlin, gibt es auch keine Hubs (mehr). Denn Netzwerkcarrier wie Austrian Airlines lasten Flüge dadurch aus, dass sie Verkehrsströme über ihre



UNSPASH / LEIO MCLAREN

Heimatbasis lenken. Bei funktionierenden Hubs sind zumeist zwei Drittel aller Passagiere dort ansässigen Netzwerkfluglinien Umsteigepassagiere. Auf der Langstrecke oft sogar um die 80 Prozent.

Ohne jene zwei Drittel Passagiere, die (nur) umsteigen, wären auch etwa zwei Drittel der Destinationen nicht mehr wirtschaftlich „fliegend“, was dazu führen würde, dass man sie einstellt. Der Wirtschaftsstandort würde dadurch zwei Drittel seiner internationalen Verkehrsverbindungen verlieren. Malanik: „Das Argument, dass in so einem Fall andere Airlines, nämlich Ultra-Low-Cost-Carrier, diese Strecken fliegen würden, ist unrealistisch. Low-Cost-Carrier haben ein völlig anderes Geschäftsmodell und bedienen hauptsächlich Urlaubsdestinationen mit Point-to-Point-Verbindungen.“ Geschäftsreisestandorte sind – wenn überhaupt – nur zufällig dabei.

Anbindungen sind das A und O

Wie wichtig eine gute internationale Luftverkehrs-anbindung für den Wirtschaftsstandort ist, zeigen zahlreiche Analysen und Umfragen zu Ansiedlungsentscheidungen von internatio-

nen Unternehmen. So bewerten etwa 75 Prozent aller Unternehmen Konnektivität als einen wesentlichen Faktor für die Wahl ihres Betriebsstandorts. Dazu kommt noch die immense Bedeutung der internationalen Anbindung für die exportorientierte Industrie unseres Landes. Enorm wichtig ist eine Passagier-Dreh-scheibe auch für den Luftfrachtverkehr. Denn bis zu zwei Drittel der Luftfracht wird nicht in Frachtflugzeugen transportiert, sondern in den Frachträumen der Passagierflugzeuge. „Wenn auch nur wenig Tonnage

der weltweiten Fracht auf dem Luftweg transportiert wird, so ist es doch ein gutes Drittel des gesamten weltweiten Warenverkehrs-Wertes“, so Malanik. Elektronik, Medikamente und andere wertvolle, oft verderbliche Güter werden oft per Flugzeug transportiert.

Gerade die Pandemie habe auch für Österreich deutlich gezeigt, wie wichtig eine funktionierende Luftverkehrs-dreh-scheibe in puncto Versorgungssicherheit ist. Die Luftfracht war erstens das einzige weltweit zuverlässig funktionierende

Frachttransportsystem und zweitens wurden sehr schnell Passagierflugzeuge für den Transport essenzieller Güter, von Medikamenten über Testsets bis hin zu Masken adaptiert.

Kritik an der Klimapolitik der EU

Angesichts der geopolitischen und wirtschaftlichen Unsicherheiten geben für Malanik die Pläne der europäischen Verkehrspolitik Anlass zur Sorge: In ihrem Klimaprogramm „Fit for 55“ hat die EU Maßnahmen festgelegt, die die CO₂-Emissionen bis 2030 um 55 Prozent reduzieren sollen. Das betrifft auch die Luftfahrt, obwohl sie mit 2,7 Prozent nur einen minimalen Beitrag zu den weltweiten CO₂-Emissionen beiträgt. Der europäische Luftverkehr ist gar nur für 0,52 Prozent der CO₂-Emissionen verantwortlich. Die EU-Kommission schlägt drei Maßnahmen für den Luftverkehr vor: Kerosinbesteuerung, Verschärfung des Emissionszertifikat-handels und Beimischungsquoten für CO₂-neutrale Kraftstoffe (SAF). Malanik: „Auf den ersten Blick scheint es logisch, Kerosin zu besteuern. Aber kaum jemand bedenkt, dass ein Großteil der Steuern auf andere Treibstoffe für die Infrastruktur



„Die Maßnahmen der Europäischen Kommission zur Erreichung der Klimaziele werden die europäische Luftfahrt empfindlich verteuern“, beklagt Peter Malanik, Präsident des Österreichischen Luftfahrtverbandes

IMPRESSUM HERAUSGEBER Verlag Holzhausen GmbH GESCHÄFTSFÜHRUNG DDR: Gabriele Ambros VERLEGER Verlag Holzhausen GmbH, A-1030 Wien, Traugasse 14-16 CHEFREDAKTION Muhamed Beganovic, BA, muhamed.beganovic@verlagholzhausen.at
CHEFIN VOM DIENST Inga Herrmann, inga.herrmann@verlagholzhausen.at **REDAKTION DIESER AUSGABE** Anja Falkenstein May, Josef Müller **SALES & MARKETING** Norbert Eisner (norbert.eisner@verlagholzhausen.at; Tel. 740 95-552);
 Silvija Stevanovic (silvija.stevanovic@verlagholzhausen.at; Tel. 740 95-562) **ABOVERWALTUNG** abo@verlagholzhausen.at; Tel. 740 95-466 **GEDRUCKTE AUFLAGE** 9.000 Stück **LAYOUT & PRODUKTION** Bohmann Repro-Media und Online GmbH **HERSTELLER** Wograndl Druck
 Ges. m. b. H., Druckweg 1, A-7210 Mattersburg **BRIEFANSCHRIFT** Wochenzeitung „Verkehr“, Postfach 167, A-1111 Wien **TELEFON, TELEFAX** 740 95-0, 740 95-430 **ABONNEMENT JÄHRLICH INLAND** EUR 143 (20 Nummern, inkl. Porto und Versandkosten)
EINZELEXEMPLARE INLAND EUR 7,50 **ABONNEMENT JÄHRLICH AUSLAND** EUR 174 (20 Nummern, inkl. Porto und Versandkosten) **EINZELEXEMPLARE AUSLAND** EUR 8,75 **ZAHLSTELLEN UND BANKVERBINDUNGEN** UniCredit Bank Austria AG 653 092 700,
 IBAN: AT451200000653092700, BIC/SWIFT: BKAUATWW, Österr. Postsparkasse 1732.755. Die Wochenzeitschrift Verkehr ist ein unabhängiges Medium für die gesamte Verkehrswirtschaft und Logistikbranche. **FACHBEIRAT** DI Andreas Bayer (Rewe International Lager- und
 Transportgesellschaft), Prof. (FH) Dr. Andreas Breinbauer (FH des BFI Wien), DI Alfons Dachs-Wiesinger (Magna Steyr AG & Co KG), KommR. Josefine Deiser (WK ÖÖ), Ing. Martin Gleiss (Spar Österreichische Warenhandels-AG), DI (FH) MBA Sarah Bittner-Krautsack (BMK), Univ.-Prof.
 Dr. Sebastian Kummer (WU Wien), Mag. Niklas Nitsch (Siemens AG Österreich), Mag. Doris Pulker-Rohrhofer (Hafen Wien), Maximilian Schachinger (Schachinger Logistik Holding GmbH), DI Roman Stifner (BVL Bundesvereinigung Logistik Österreich), Sylvia Völker, MSc MBA
 (Sylvia Völker Consult), Mag. Oliver Wagner (Zentralverband Spedition & Logistik). **MARKENBEIRAT** Christina Brandenstein (Brandenstein Communications), Prof. (FH) Dr. Andreas Breinbauer (FH des BFI Wien), Dr. Stefan Schiel (Marketmind), Dr. Beatrix Schönstein-Wippel
 (Aussenwirtschaft Austria), Dipl.-Ing. Franz Schwammenhöfer (BMK), Maria Traunmüller (Moodley), Ing. Mag. Rainer Will (Handelsverband). Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung. Alle Rechte, auch die Übernahme von Beiträgen nach § 44 Abs. 1 und 2
 Urheberrechtsgesetz, sind vorbehalten. **ANMERKUNG ZUR GENDER-FORMULIERUNG** Bei allen Bezeichnungen und Formulierungen, die auf Personen bezogen sind, meint die gewählte Formulierung beide
 Geschlechter, auch wenn aus Gründen der leichteren Lesbarkeit die männliche Form verwendet wird. Offenlegung gemäß § 25 Mediengesetz: <http://www.verkehr.co.at/impres-sum/>

HOLZHAUSEN
Der Verlag

European
Transport Press
ETP

Gilt für alle
Fotos, Grafiken
und Artikel die-
ser Ausgabe.
P
P D N PARTNER

ÖFFENTLICHES MEDIUM
Dienstag, 13. Mai 2022
„OBSERVER“
Wirtschaft & Politik

der jeweiligen Verkehrsträger aufgewendet wird und der Luftverkehr als einziger Verkehrsträger seine Infrastruktur selbst bezahlt.“

Zur Verschärfung des Emissionszertifikathandels sollte man wissen, dass der Luftverkehr der einzige Verkehrsträger ist, der in diesem teuren System überhaupt erfasst ist. SAF werden mittelfristig die Lösung sein, um die Antriebsemissionen signifikant zu reduzieren. Und die Emissionen aus dem Antrieb sind die einzig relevanten in der Luftfahrt, da die Luftfahrt naturgemäß einen wesentlichen systemimmanenten Vorteil gegenüber den anderen Verkehrssystemen Straße und Schiene hat: Die Verkehrsinfrastruktur muss nicht gebaut werden, Luft ist einfach vorhanden. Damit entfallen Millionen Tonnen von CO₂, die bei der Errichtung von Straßen und Schienen entstehen, vom Flächenverbrauch ganz zu schweigen.

Verteuerung

Die geplanten SAF-Beimischungsquoten seien grundsätzlich ein geeignetes Mittel, um die derzeit im Vergleich zu fossilem Kerosin noch viel teureren SAF marktfähig zu machen. Malanik: „Alle drei Maßnahmen gemeinsam werden jedoch die europäische Luftfahrt empfindlich verteuern.“ Das habe Auswirkungen auf alle europäischen Drehscheiben, besonders auf die kleineren wie Wien. Flüge über außereuropäische Drehscheiben wie Dubai, Doha oder Istanbul sind schon jetzt aus vielen Gründen, die meist europäischer Regulierungslust entspringen, billiger als Flüge über europäische Drehscheiben. Deswegen sind

schon 2010 um 10 Prozent mehr Passagiere über den Golf und den Bosphorus nach Asien transitiert als über europäische Drehscheiben. 2019 waren es schon um 70 Prozent mehr. Dieser Trend würde durch die „Fit for 55“-Maßnahmen weiter verstärkt.

Und der CO₂-Effekt? Der löst sich sprichwörtlich in Luft auf. In zehn Jahren wird ein Flug über Dubai, Doha oder Istanbul allein wegen der geplanten EU-Maßnahmen nochmal um gut 200 Euro billiger sein als ein Flug über Wien. Malanik: „CO₂-Emissionen werden nur von der EU an den Bosphorus und den Golf verlagert oder steigen sogar, weil Flüge über außereuropäische Drehscheiben meist länger sind.“

Neue Krise, Neuer Prüfstein

Der Krieg in der Ukraine und die dadurch ausgelöste Diskussion um die zukünftige Unabhängigkeit Europas von Erdöl und Gas aus Russland wird allerdings für sämtliche dieser Maßnahmen ein völlig neuer Prüfstein sein. Die wirtschaftlichen Folgen sind nicht abschätzbar und ebenso wenig auch die Auswirkungen auf die Luftfahrt allgemein, im Speziellen aber auch auf den Hub Wien mit seinem Fokus auf den Osten. Malanik: „Die vor Ausbruch der Ukraine-Krise prognostizierten Passagierzahlen in Wien für 2022 mit etwa 75 Prozent des Vorkrisenniveaus könnten sich als zu optimistisch erweisen. Mittelfristige Prognosen werden jedenfalls durch die steigende Volatilität in den kommenden Jahren auch in der so krisenresilienten Luftfahrtbranche national wie international schwer möglich sein.“

Große Leistung, Schwergewicht!

NUTZFAHRZEUGE: Volvo startet offiziell mit dem Verkauf der schweren Elektro-Lkw bis 44 Tonnen – Volvo FH Electric, Volvo FM Electric und Volvo FMX Electric.

Volvo Trucks öffnet das Bestellsystem für seine schweren Elektro-Lkw-Baureihen Volvo FH, Volvo FM und Volvo FMX. „Dies ist ein Meilenstein für Volvo Trucks. Das Interesse der Kunden an den Bestellungen für diese fantastischen Trucks ist groß. Bisher haben wir Kunden und Partnern angeboten, Vorverkaufserklärungen zu unterzeichnen, aber jetzt beginnen wir damit, feste Aufträge abzuschließen. Dies ist ein großer Schritt nach vorne für die E-Mobilität“, sagt Roger Alm, Präsident von Volvo Trucks. 2021 nahm das Unternehmen Bestellungen für mehr als 1.100 E-Lkw entgegen, einschließlich Vorverkaufserklärungen.

Serienproduktion

Die Serienproduktion startet im Herbst und wird sukzessive gesteigert. Die elektrischen Versionen der mittelschweren Baureihen Volvo FE, Volvo FL und Volvo VNR Electric befinden sich zum Teil bereits seit 2019 in der Serienproduktion. Die größten Märkte für Elektrofahrzeuge von Volvo in Europa sind derzeit Norwegen, Schweden und Deutschland. Volvo Trucks ist mit seinen schweren elektrischen Nutzfahrzeugen bei einem Marktanteil von 42 Prozent im Jahr 2021 Marktführer in Europa und hat auch in Nordamerika eine führende Position inne. „Es wird eindeutig zu einem Wettbewerbsvorteil,

leise emissionsfreie Transportlösungen anbieten zu können“, kommentiert Roger Alm.

Mehr E-Lkws auf den Straßen

Mit insgesamt sechs Elektro-Lkw-Modellen, die dann in diesem Jahr in Produktion sind, verfügt Volvo Trucks über das umfassendste Elektro-Sortiment in der globalen Lkw-Industrie. Dieses deckt von der städtischen Distribution und der Entsorgung bis hin zu städtischen Bau- und Regionaltransporten alle Segmente ab. Ziel des Unternehmens ist es, dass bis 2030 die Hälfte aller verkauften Lkw elektrisch betrieben werden.



190 Millionen Pakete? Die Logistik ist bereit!

SMARTE CITY-LOGISTIK: Bis 2025 könnte das Paketvolumen für Wien auf rund 190 Millionen Pakete jährlich anwachsen. Um das zu schaffen, braucht es Mut und neue Lösungen.

VON DAVOR SERTIC

Der Online-Handel wächst, nicht zuletzt aufgrund der Covid-19-Pandemie. Das bedeutet auch, dass das Paketvolumen kontinuierlich steigt. Die österreichische Post transportierte 2021 nahezu 190 Millionen bundesweit – eine Zahl, die schon 2025 allein in Wien erreicht werden könnte. Und das bedeutet auch große Herausforderungen für Logistiker und Transporteure, denn der Platz in urbanen Gebieten ist begrenzt und die Emissionen müssen gesenkt werden.

Nachhaltige Logistik

Wir brauchen innovative Lösungen und mutige Schritte, um ein modernes und effektives Paket-

handling in Wien zu ermöglichen. Daher haben wir als Wirtschaftskammer Wien gemeinsam mit der Stadt Wien sowie dem Land und der Wirtschaftskammer Niederösterreich das Programm „Nachhaltige Logistik 2030+“ ins Leben gerufen. Gemeinsam arbeiten wir Möglichkeiten aus, Emissionen zu senken, Lieferwege zu optimieren und die Zufriedenheit der Kunden aufrecht zu erhalten.

Eigene Mini-Hubs zum Beispiel ermöglichen kleinteiligere Lieferungen. Statt mit einem schweren Lkw die engen Gassen Wiens abzugrasen, wird nur noch ein Hub angefahren. An diesem Hub werden die Pakete dann auf emissionsfreie Fahrzeuge, wie beispielsweise Lastenfahräder, umverteilt und



Davor Sertic ist Obmann der Sparte Transport und Verkehr der Wirtschaftskammer Wien.

ausgeliefert. Dadurch kann der urbane Verkehr entlastet und Emissionen gesenkt werden. Ist der Empfänger zum Zeitpunkt der Lieferung nicht

zu Hause, kommt ein zweiter wichtiger Aspekt für eine nachhaltige Logistik der Zukunft ins Spiel.

Alternative: Paketboxen

Mehrmalige Zustellversuche kosten Zeit, Geld und verursachen Emissionen. Um sie zu verhindern, können nicht zustellbare Pakete in Paketboxen gebracht werden. Gut erreichbare und zentral eingerichtete Paketboxen als Liefer- und Pick-up-Punkt stellen eine smarte Alternative zu Mehrfachzustellversuchen dar. Empfänger müssen nicht zu einem fixen Zeitpunkt zu Hause sein, sondern können das Paket abholen, wann immer es zeitlich passt. In Wien gibt es unter dem Namen „WienBox“ mittlerweile über 440

offene Boxenstandorte mehrerer Anbieter – Tendenz steigend.

Jede zweite in Österreich lebende Person bestellt online. Mit wachsendem Paketaufkommen steigt auch das Arbeitspensum der KEP-Dienstleister. Für sie, als Vollbringer der letzten Meile und wichtigster Kundenkontakt, braucht es Unterstützung und kluge Lösungen – beispielsweise mehr Lieferzonen hinsichtlich der schwierigen Parkplatzsuche in der Innenstadt oder spezielle Förderungen für alternative Antriebe.

Das Paketaufkommen wächst und mit ihm auch die Logistikbranche. Mut und innovative Ideen werden uns dabei helfen, diese Herausforderung zu meistern und nachhaltiger zu werden.

Die Asfinag setzt auf Enio

NACHHALTIGKEIT: Als innovativer Mobilitätspartner ist für die Asfinag Elektromobilität nicht mehr wegzudenken. Deswegen vertraut das Unternehmen bei der Ladeinfrastruktur im Hauptquartier im 3. Wiener Gemeindebezirk auf das intelligente Last- und Energiemanagement von Enio.

Das Unternehmen Enio zählt mit seinen Lösungen zu den innovativsten heimischen Firmen im Bereich Ladeinfrastruktur für Elektroautos. Das einzigartige System ist in der Lage, durch priorisiertes Laden ein benutzerfreundliches und komfortables Ladeerlebnis zu ermöglichen und dabei das gesamte System im Auge zu behalten. So werden Lastspitzen vermieden und hohe Kosten gespart.

Störungsfrei laden

„Der Umstieg auf E-Mobilität ist innerhalb der Asfinag schon längst am Laufen“, sagt Asfinag-Vorstand Josef Fiala. „Mehr als 25 Prozent aller Asfinag-Pkw sind bereits elektrisch unterwegs. Vor allem am zentralen Unternehmensstandort in Wien mit mehr als 700 Mitarbeitenden ist eine leistungsfähige und störungsfreie Ladeinfrastruktur das Um und Auf, und ein intelligen-



(v.l.n.r.): Asfinag-Vorstand Josef Fiala, Enio-CTO Markus Litzlbauer und Enio-CEO Michael Viktor Fischer

tes Last- und Energiemanagement unerlässlich. Mit der Software unseres Partners Enio können wir auch zu Ladespitzenzeiten ein benutzerfreundliches und komfortables Laden ermöglichen.“

Smarte Steuerung der Ladeinfrastruktur

Enio-CEO Michael Viktor Fischer

betont: „Die E-Mobilität nimmt rasant an Fahrt auf, deshalb müssen wir uns jetzt um die entsprechende Entwicklung der Ladeinfrastruktur kümmern – und zwar um eine, die die vorhandenen Kapazitäten nicht überlastet, sondern intelligent steuert.“ Die Enio-Lösung ist mit Wallboxen und Ladestationen unterschiedlicher Anbieter kom-

patibel. Ein sogenannter Sitecontroller übernimmt die lokale Abwicklung des Energiemanagements, kommuniziert, misst und steuert das gesamte Lade-Netzwerk. Die Ladeleistung wird intelligent und nach einem durch den Kunden gestaltbaren Logarithmus unter den Fahrzeugen verteilt. Die an den Ladestationen hängenden Fahrzeuge können durch das Enio-Energiemanagement benutzerspezifisch priorisiert werden. Ebenso werden weitere Faktoren wie verfügbare Energiequellen (Photovoltaik tagsüber) oder in der Infrastruktur vorhandene Speicher (Pufferakkus) berücksichtigt.

Einsparungspotenzial

„Extreme Ladespitzen bedeuten eine starke Belastung für das Stromnetz. Dies kann hohe Nachzahlungen für Netzbereitstellungsentgelte zur Folge ha-

ben,“ erklärt Fischer. Das System von Enio verhindert genau solche Leistungsspitzen, ohne Komfortverlust, Stress oder Unzufriedenheit bei den Benutzern zu verursachen. „70 bis 80 Prozent aller Ladungen erfolgen nicht an öffentlichen Ladestationen, deshalb liegt unser Schwerpunkt beim Ausbau eigener Ladeinfrastrukturen für Private, Unternehmen, Kommunen und Institutionen“, so Fischer und freut sich, mit der Asfinag ein sehr namhaftes österreichisches Unternehmen überzeugt und als Kunden gewonnen zu haben.

Über das Enio-System werden aktuell rund 200 Ladepunkte mit einer Gesamtleistung von rund 3,5 MW gesteuert. „Das Einsparungspotenzial ist enorm. Angesichts der aktuellen Energiepreise müssen nicht nur Private jeden Cent dafür zweimal umdrehen“, so Fischer abschließend.

ANZEIGE

SIND SIE DAS
LOGISTIK
START-UP
DES JAHRES?

GLEICH
BEWERBEN!

Sie bieten effiziente und innovative Lösungen an?
Sie sind ein junges Unternehmen?

Bewerben Sie sich zum
Logistik Start-up 2022
Online bis 30. Juni 2022. Details unter verkehr.co.at

Preisverleihung: November 2022 im Rahmen der Logistik-Wahl 2022

verkehr
INTERNATIONALE WOCHENZEITUNG SEIT 1945

Die LogiMAT geht (endlich) wieder an den Start

VERANSTALTUNG: Mit einem Ausstellerspektrum auf Vor-Pandemie-Niveau präsentiert die LogiMAT – die internationale Fachmesse für Intralogistik-Lösungen und Prozessmanagement – auch im Jahr 2022 aktuelle Produktentwicklungen und Lösungsangebote für eine effiziente, zukunftsfähige Intralogistik.

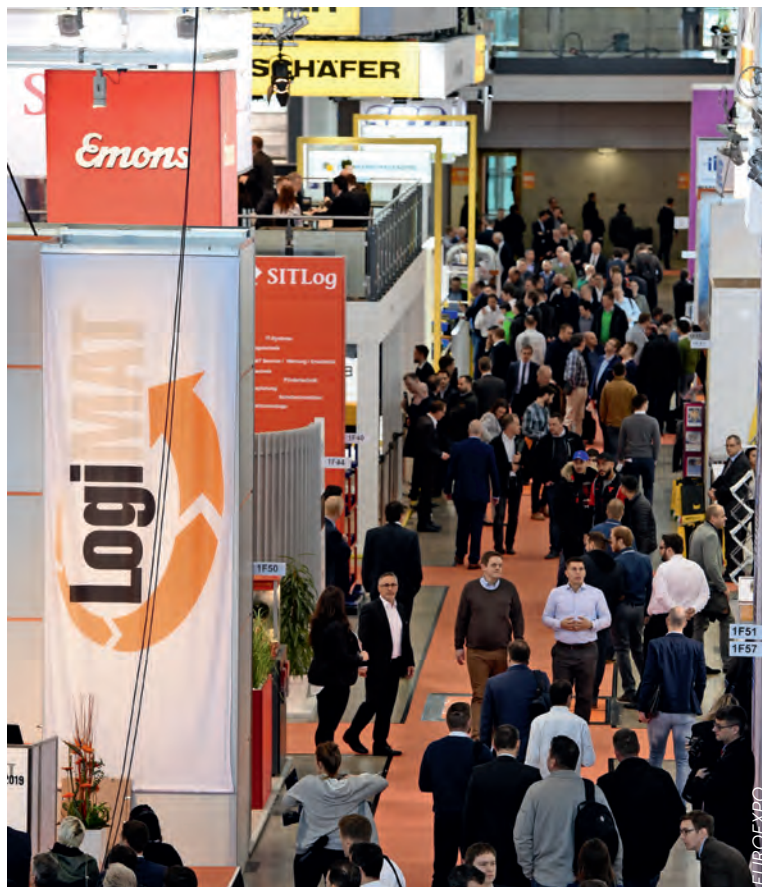
Unter dem Motto „Smart – Sustainable – Safe“ öffnet vom 31. Mai bis zum 2. Juni 2022 auf dem Stuttgarter Messegelände die LogiMAT wieder ihre Tore. Mit erwarteten 1.500 Ausstellern, davon gut ein Drittel aus dem Ausland, und einer Ausstellungsfläche von mehr als 120.000 m² in allen zehn Hallen des Stuttgarter Messegeländes bewegen sich die Kapazitäten der LogiMAT 2022 auf Vor-Corona-Niveau.

Klare Hallenstruktur

Die Fachbesucher werden in den zehn Messehallen zahlreiche Neuheiten und Innovationen für nachhaltige, ressourceneffiziente Prozesse finden können. Zur optimalen Orientierung des Fachpublikums ist die Hallenbelegung wieder nach Ausstellergruppen gegliedert.

Hallen 1, 2, 3, 5, 7

In diesen Bereichen präsentieren die Maschinen- und Anlagenbauer, Systemanbieter und -integratoren ihr aktuelles Produkt- und Lösungsspektrum. Die stärkste Ausstellerguppe wartet mit zahlreichen Neuheiten und Innovationen auf: So werden unter anderem neue Shuttlesysteme, Carry-Roboter, autonom arbeitende Pickroboter und platzsparende Sortierlösungen vorgestellt, innovative Kommissionierautomaten und Fördertechnik-Komponenten präsentiert sowie neuartige Taschensortierer und Cobots für Picking und Palettierung zu sehen sein. Mehrere Systemintegratoren sind zudem mit AutoStore-Anlagen vor Ort und präsentieren die jüngsten Innovationen für das automatisierte Lagersystem. Weitere Exponate fokussieren IT-gestützte Leistungsoptimierungen durch System- und Datenvernetzung für durchgängigen Datentransfer und umfassende -analysen. Im weiteren Bereich der Halle 7 sowie der Halle 9 schließen sich die Aussteller der Produktangebote und Neuentwicklungen aus den ergänzenden Bereichen Krane, Verladetechnik, Handlingsysteme, Tore, Brandschutz- und Sicherheitssysteme an. Aufgrund der hohen Ausstelleranmeldungen und des Zuwachses im Bereich Roboter und FTF ist für dieses Produktsegment erstmals die gesamte Halle 2 nebst Foyer als Ausstellungsfläche eingerichtet. Mehr als 80 Aussteller zeigen dem internati-



onalen Fachpublikum dort ihre jüngsten Entwicklungen für FTF- und Roboter-basierte Automatisierung in der Intralogistik.

Hallen 4, 6 und 8

In Halle 8 und Teilen der Halle 6 weisen die Entwickler und Anbieter von Logistiksoftware vielfach den Weg in die Zukunft. Neben Systemen etwa für Flottenmanagement, Transport Management, Ressourcenmanagement, Yard Management und Zeitfenstermanagement sowie aktuellen Softwarelösungen in den Bereichen Zoll-, Versandabwicklung und Exportkontrolle werden auf der LogiMAT 2022 Neuentwicklungen von Applikationen, Modulen und Systemen zu sehen sein, die die Basis für schnelle Datenzusammenführung, -analyse und Prozessoptimierung bilden. Mehrere Aussteller bieten überdies Lagerverwaltungssysteme als smarte Cloud-Lösung, die mit individuell kombinierbaren Modulen, Funktionalitäten und unterschiedlichen Abrechnungsmodellen auch kleineren und mittelständischen Unternehmen einen komfortablen Einstieg in die Digitalisierung bieten. Die Halle 6 teilen sich die Software-Unternehmen mit den Anbietern von Behälter- und Lagerlösungen, Verpackungen und Verpackungsmaschinen sowie Kennzeichnungs- und Identifika-

tionstechnik, die zudem in der Halle 4 konzentriert sind. Dort werden unter anderem Neuentwicklungen bei Transportboxen für die Last-Mile-Logistik im Lebensmittel-E-Commerce, neue Rollcontainer-Ausstattungen und Lösungen moderner Objekterkennung sowie dynamische Frachtvermessungslösungen und modifizierte Sicherheitsetikettendrucker, (RFID-)Label und Scanner gezeigt.

Hallen 9 und 10

Hier präsentieren die Flurförderzeuge-Hersteller und namhafte Anbieter nutzwertiger Anbaugeräte und der Verladetechnik in den Hallen 9 und 10 sowie im Rothauspark und auf den Außenflächen zwischen den Hallen ihre Neuentwicklungen bei den Flurförderzeugen und Zubehör, Fahrerassistenz- und Flottenmanagementsystemen sowie aktuelle Lösungen im Bereich Antriebsalternativen, Batterie- und Energiemanagement. Zudem sind zahlreiche Premieren angekündigt, etwa in den Bereichen selbstfahrender Plattformtransporter, Mehrwege-Seitenstapler und verbrennungsmotorischer und elektrischer Gegengewichtsstapler im Traglastbereich von 2,0 bis 3,5 Tonnen. Highlights sind dabei unter anderem Automatisierte Mobile Roboter und Schubmaststapler, neue, skalierbare Staplerserien oder,

bei den Antriebskonzepten, innovative Füllstandsensoren für Elektrolytstände von Batterien sowie mobile Stromversorgungen auf Basis der Lithium-Ionen-Technologie.

Eröffnung und Vorträge

Beim bewährten Rahmenprogramm der LogiMAT hat der Messeveranstalter die Vortragsreihen der Fachforen in diesem Jahr in der LogiMAT-Arena im Atrium Eingang Ost konzentriert. Hier wird auch am 31. Mai von 10.00 bis 11.00 Uhr sowohl die offizielle Eröffnung der LogiMAT 2022 durch Messeleiter Michael Ruchty erfolgen als auch im Anschluss daran die Verleihung des renommierten Preises „Bestes Produkt“ in drei Kategorien inklusive Laudatio von Johannes Fottner stattfinden.

Österreichische Beiträge

Der Full-Service-Logistiker Gebrüder Weiss präsentiert auf der LogiMAT in Halle 5, Stand C03, sein komplettes Portfolio – von nationalen und internationalen Landverkehren über Logistiklösungen bis hin zu inter-

nationalen Leistungen im Bereich Luft- und Seefracht. Einen speziellen Fokus setzt das Unternehmen auf seine TransporterVICES zwischen Europa und China. Darüber hinaus erhalten Messegäste vor Ort Informationen zu internationalen Luft- und Seefracht-Services, Lagerlogistiklösungen in Süddeutschland sowie dem digitalen Kundenportal myGW.

Auch die Knapp AG wird auf der LogiMAT in Halle 3, Stand B05, neueste Technologien für die Automatisierung und Digitalisierung der gesamten Wertschöpfungskette präsentieren. Knapp zeigt die neueste Generation seines mit künstlicher Intelligenz ausgestatteten Kommissionierroboters Pick-it-Easy Robot, Neuheiten rund um die autonomen mobilen Roboter Open Shuttles und das völlig neuartige Taschensortier-System AutoPocket, das erstmals in der Öffentlichkeit präsentiert wird.

Und auch Ondot Solutions wird heuer wieder auf der LogiMAT ausstellen: Halle 8, Stand D81. Was das Unternehmen dort vorstellen wird, können Sie auch auf Seite 3 dieser Ausgabe lesen.

ANZEIGE

fahrtechnik
DAMTC

Berufskraftfahrer Weiterbildung

- Brems- und Sicherheitstechnik
- Training Recht
- Eco Training
- Training Gesundheit & Ergonomie
- Training Ladungssicherung

C95/D95 Trainings und ADR Auffrischkurse jederzeit möglich. Praxisnah und praxisorientiert.

Infos & Buchung: Tel. +43 2253 817 00 32100 | fahrtechnik@oeamtc.at

G.0284_22 www.oeamtc.at/fahrtechnik

Für aktives Fahren

**wünsche
an die
politik**

**Michel Trestl,
CCO Austrian Airlines:**

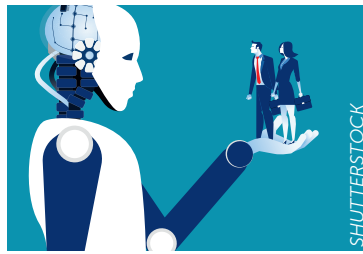


Luftfahrt verbindet Menschen weltweit und ermöglicht den raschen Transport wertvoller Güter. Wenn wir unsere Wirtschaft weiter wachsen sehen wollen, geht das nicht ohne den Luftverkehr als schnellstes interkontinentales Transportmittel. Mit seiner zentralen Rolle für globale Konnektivität ist sich der Luftverkehr aber auch seiner Emissionen bewusst und hat sich das Ziel gesetzt, bis 2050 klimaneutral zu wirtschaften. Die Technologien und der Wille sind da, jedoch mangelt es noch an dem nötigen politischen Willen, darin auch entsprechend zu investieren. Als Verkehrsträger, der wie kein anderer von der Pandemie getroffen wurde, sind wir auf die Unterstützung politischer Entscheidungsträger angewiesen und brauchen einen starken Zusammenschluss, der klimafreundliches Fliegen Realität werden lässt.

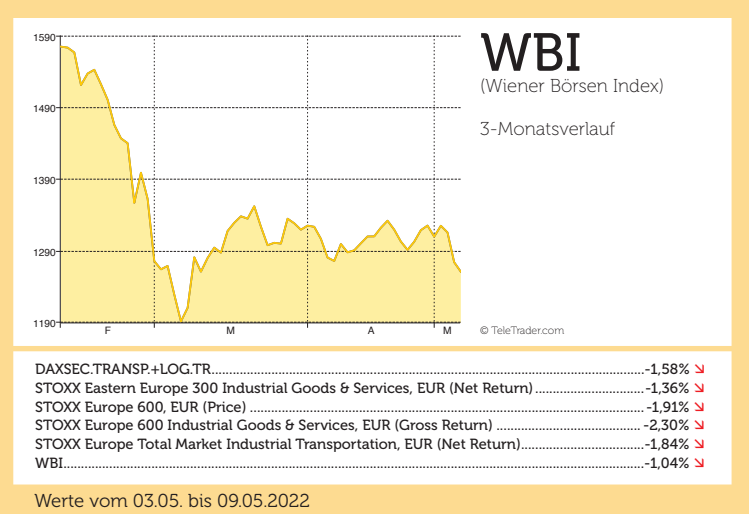
Wussten Sie, dass ...

... der Erfolg der digitalen Transformation der Logistik von den Mitarbeitern abhängt?

Die digitale Transformation der Logistik nimmt an Fahrt auf. Entscheidend ist zu verstehen, wie stark und wie schnell neue Technologien die Logistik verändern werden. Die Transformation wird zwar nicht von heute auf morgen stattfinden, sondern sich über mehrere Jahrzehnte erstrecken. Aber dieser Zeitraum wird auch nötig sein, um die Lieferketten zu verbessern und vor allem die Logistikmitarbeiter darauf vorzubereiten. Denn die Logistikbranche ist nach wie vor „People Business“. Im zweiten Teil des DHL Trend Reports „Future of Work in Logistics“ werden zwei Optionen vorgestellt, wie die Logistikzukunft aussehen kann: In der einen Variante wird die Logistik durch Technologie „augmented“, in der anderen wird die Logistik automatisiert. Beide Optionen bieten sowohl Vorteile als auch Herausforderungen: Sie unterstützen die Mitarbeiter dabei, schneller, effizienter, sicherer, weniger körperlich und mental belastend und auch fehlerfreier zu arbeiten. Aber sie können auch eine Veränderung der Tätigkeiten mit sich bringen. Daher ist es wichtig, alle Mitarbeiter auf den Weg der Digitalisierung mitzunehmen und miteinzubeziehen. Hierfür bedarf es einer guten Planung, offenen Kommunikation und aktiven, inspirierenden Führung, denn ohne „People“ läuft das „Logistikbusiness“ nicht.



AKTUELLE BÖRSENINDIZES



SCHNELL AKTUELL

LH CARGO UND WIENER AIRPORT KOOPERIEREN

Ab sofort werden im Vienna Airport Pharma Handling Center (VPHC) auch die Pharma-Transporte für Lufthansa Cargo abgefertigt. Mit dem VPHC betreibt der Flughafen Wien ein eigenes Kompetenzzentrum für die Abfertigung von temperatursensibler Luftfracht ohne Unterbrechung der Kühlkette. Das VPHC wird mit dem Interkontinental-Netzwerk von Lufthansa Cargo die Rolle des Flughafen Wien als Pharma-Hub für Zentral- und Osteuropa weiter stärken.

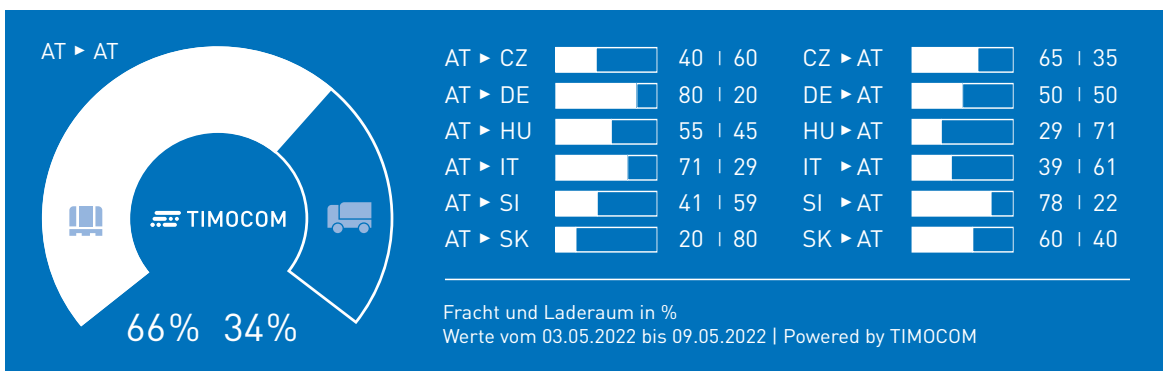
KÜHNE+NAGEL MIT NEUER LEITUNG LANDVERKEHRE

Der Verwaltungsrat der Kühne+Nagel International AG hat Hansjörg Rodi zum 1. August 2022 in ihre Geschäftsleitung berufen. Er wird die Verantwortung für den Geschäftsbereich Landverkehre übernehmen und tritt damit die Nachfolge von Stefan Paul an, der zeitgleich neuer CEO der Kühne + Nagel-Gruppe wird. Rodi ist seit 2016 bei Kühne+Nagel in leitenden Funktionen tätig, zuletzt als Verantwortlicher für die Region Europa mit ca. 44.000 Mitarbeitern.

TX LOGISTIK TESTET IN SCHWEDEN LANGEN ZUG

Die schwedische Tochtergesellschaft der deutschen TX Logistik AG hat einen voll beladenen Zug mit einer Länge von 838 m auf der 500 km langen Strecke zwischen Malmö und Frövi gefahren. Bislang sind in Schweden nur max. 630 m lange Züge erlaubt. Die Verlängerung wäre ein wichtiger Impuls für den klimaintelligenten Transport, denn die Kapazitäten würden sich erhöhen und den Schienengüterverkehr dadurch für Verlagerer effizienter und attraktiver machen.

MARKTBAROMETER



TERMINE

Europäischer Schienengipfel
16. bis 17. Mai 2022 / Wien
Veranstalter: Business Circle

Breakbulk Europe
17. bis 19. Mai 2022 / Rotterdam
Veranstalter: Hyve

Logistik-Forum Wien
19. Mai 2022 / Wien
Veranstalter: VNL

LogiMAT
31. Mai bis 2. Juni 2022 / Stuttgart
Veranstalter: Euroexpo

37. Logistik Dialog 2022
23. bis 24. Juni 2022 / Wien
Veranstalter: BVL Österreich

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



EVENTS

Konkrete Aufforderung zum Handeln beim Forum Verkehr



Das diesjährige imh-„Forum Verkehr“ fand Ende April in Wien statt und stand unter dem Motto „Dekarbonisierung und Nachhaltigkeit“.

„Es ist fünf nach zwölf“, betonte Jürgen Schneider (BMK) immer wieder. Die EU möchte bis 2050 klimaneutral sein – Österreich bereits bis 2040. Die Herausforderungen dieser Zielsetzung sind hoch! Der Begriff „Klimaneutralität“, so Schneider, ist dabei nicht als politischer Euphemismus für unerreichbare Vorstellungen zu verstehen, sondern als konkrete Anforderung zum Handeln von Politik und Gesellschaft. Als zentralen Teil der Lösung sieht er die CO₂-Bepreisung. Ab Juli 2022 gilt ein nationaler CO₂-Preis auf den fossilen Brennstoffverbrauch in allen Sektoren. Der „Startpreis“ liegt bei 30 Euro je Tonne CO₂, schrittweise soll dieser bis 2025 auf 55 Euro angehoben werden. Ab 2026 erfolgt der Übergang in die Marktphase, voraussichtlich im Einklang mit dem europäischen ETS. Der politische Handlungsrahmen wurde im Anschluss auf

die praktische Umsetzbarkeit im Verkehrssektor geprüft. In der Podiumsdiskussion „Mobilität der Zukunft“ wurden verschiedene Strategien in Betracht gezogen: Klimaneutrale Mobilität soll z.B. durch den Ausbau von Zug- und Busstrecken, über App gebildete Fahrgemeinschaften und die Verbreitung von Carsharing-Lösungen im ländlichen Raum gelingen. Einen Masterplan für die Umsetzung der Klimaziele gibt es aber (noch) nicht. Der Aufruf an die Unternehmen, den ÖPNV und die Infrastrukturdienstleister: eigene Verbesserungspotenziale definieren und handeln – nach bestem Gewissen und Klimaneutralität. Beim heurigen Forum Verkehr stand die Veranstaltung Fuhrparkmanagement neu auf der Agenda. Aus praktischer Sicht wurde diskutiert, wie Fuhrparks zu einer modernen Unternehmensmobilität umstrukturiert werden können.

Die Int. Wochenzeitung **Verkehr** ist offizieller Multiplikator von:



AUSTRIAN LOGISTICS

VORSCHAU

VK 21-22 (27.05.2022)

Logistikdrehscheibe China

Internationale Hafenvirtschaft

Seehafenbilanz

DIGITALE INFRASTRUKTUR

ENTGELTLICHE EINSCHALTUNG

SEITE I

13. MAI 2022

Eine Plattform für
Gigabit-Anwendungen

SEITEN 4-5

KIRAS:
Die Sicherheit im Fokus

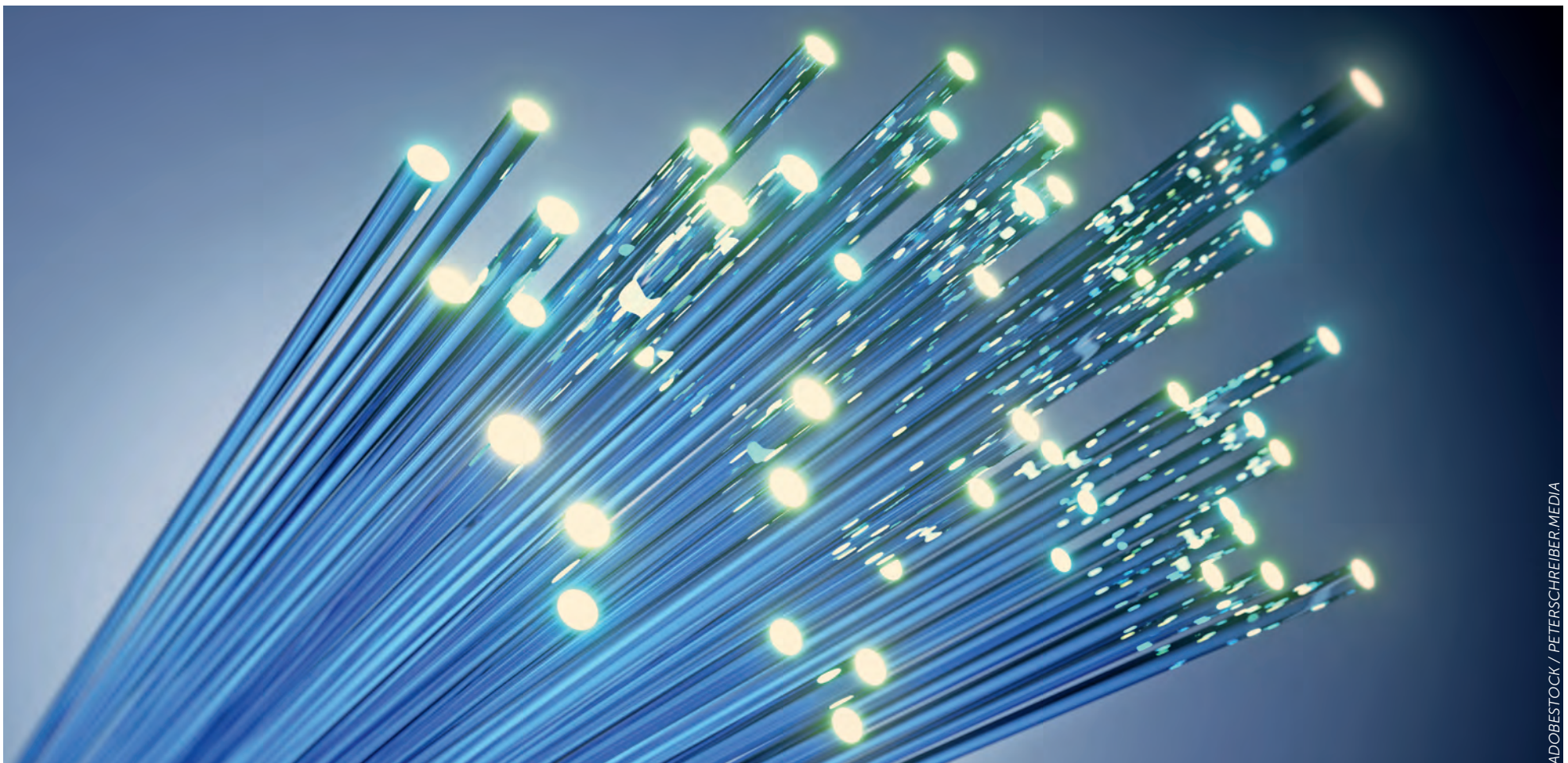
SEITEN 6-7

Das neue
Telekommunikationsgesetz

SEITE 8

Eine Milliarde für mehr Breitband

Das Bundesministerium für Landwirtschaft, Regionen und Tourismus (BMLRT) verfolgt das ehrgeizige Ziel, Österreich bis 2030 flächendeckend mit gigabitfähigen Anschlüssen zu versorgen. Damit das gelingen kann, wird viel Geld in die Hand genommen und werden viele Projekte gefördert.



ADOBESTOCK / PETERSCHREIBER MEDIA

Die vergangenen zwei Corona-Jahre haben der österreichischen Bevölkerung einmal mehr vor Augen geführt, dass eine funktionierende digitale Infrastruktur das Rückgrat für gesellschaftliches und wirtschaftliches Leben ist. Abertausende von Arbeiterinnen und Arbeitern sowie Angestellten mussten in das Home-Office wechseln, Schülerinnen und Schüler sowie Studentinnen und Studenten mussten sich mit dem Distance-Learning arrangieren. Auch die zunehmende Nutzung von Konferenz-Tools wie Zoom, Microsoft Teams oder Skype, aber auch Streaming-Plattformen wie Netflix, Disney+ oder Amazon Prime haben das bestehende Datennetz stark beansprucht.

ZWEITE BREITBANDMILLIARDE

Vierorts wurde das Netz sogar an seine Grenzen gebracht – meistens waren das Orte, die über keinen Gigabit-fähigen Anschluss verfügen, und das sind zurzeit etwa 42 Prozent der Haushalte in Österreich, wie Zahlen der Europäischen Kommission belegen. Aber: Das heißt im Umkehrschluss natürlich auch, dass 52 Prozent der Haushalte sehr

wohl über einen Gigabit-fähigen Anschluss verfügen, was Österreich im europäischen Vergleich ins Spitzenfeld katapultiert. Aber auch sonst sieht Österreichs Versorgungsbilanz ganz gut aus. Nahezu alle der rund 3,9 Millionen Haushalte verfügen über eine Grundversorgung mit Festnetz-Breitband. 91 Prozent der Haushalte haben Anschlüsse, die schneller sind als 30 Mbit, 83 Prozent der Haushalte haben sogar Anschlüsse mit 100 Mbit. Aber die Zukunft liegt in der Gigabit – 1.000 Mbit –, das sie nun mal eine noch nie zuvor dagewesene Leistungsfähigkeit gewährleisten kann, und in diesem Bereich kann Österreich noch optimieren.

Um den Anteil an Gigabit-Anschlüssen weiter zu steigern und damit Österreich zu einer der führenden Digitalnationen innerhalb der Europäischen Union weiterzuentwickeln, hat das Bundesministerium für Landwirtschaft, Regionen und Tourismus (BMLRT) einen Ausbauplan erstellt, mit dem diese Ziele (und damit die flächendeckende Versorgung mit gigabitfähigen Anschlüssen) bis 2030 realisiert werden sollen. Die österreichische Bundesregierung legt den Breitband-Turbo ein und stellt bis 2026 neue Mittel in der Höhe von 1,4 Milliarden Euro für den Breitbandausbau zur Verfügung. Das

Ausbaupaket wurde im Rahmen des Ministerrates bei der Regierungsklausur beschlossen. Es handelt sich dabei um die bereits zweite Breitbandmilliarde, was auch beweist, mit welchem Commitment die Bundesregierung hinter dem Vorhaben steht.

BÜRGERINNEN UND BÜRGER, ABER AUCH UNTERNEHMEN PROFITIEREN

Das BMLRT verfolgt das Ziel, Österreich bis 2030 flächendeckend mit Gigabit-fähigen Anschlüssen zu versorgen. Die zweite Breitbandmilliarde ist der Weg dorthin. Bis 2026 stellt das Ministerium stolze 1,4 Milliarden Euro an neuen Mitteln für den Ausbau zur Verfügung. Das ist das größte Breitbandförderbudget, das wir in Österreich je hatten! Nach intensiven Vorverhandlungen und dem Abschluss der Prä-Notifizierung wurden die Sonderrichtlinien der Europäischen Kommission zur Notifikation übermittelt. So können die neuen Fördercalls Ende Februar starten, wie das Bundesministerium im Frühjahr bei der Bekanntgabe der zweiten Breitbandmilliarde verlautbarte.

► FORTSETZUNG AUF SEITE 2

► FORTSETZUNG VON SEITE 1

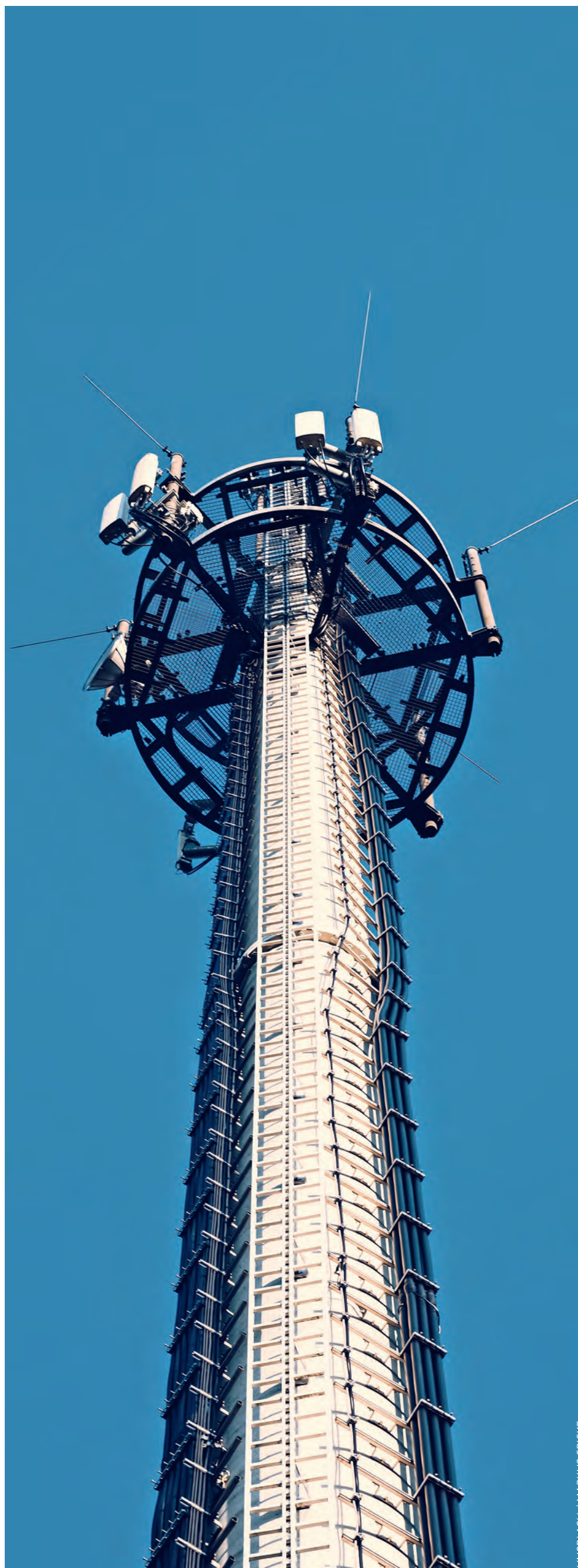
Vom Breitband-Ausbau profitieren einerseits die Bürgerinnen und Bürger, aber vor allem auch die Unternehmen in den Regionen. Jeder Euro, der in flächendeckendes, schnelles Breitband-Internet investiert wird, ist eine Investition in die Zukunft. Der geplante Ausbau der Infrastruktur bis zum Jahre 2030 basiert auf drei Säulen:

- **Erstens:** Zumindest 60 Prozent der österreichischen Haushalte werden privatwirtschaftlich durch Unternehmen ausgebaut. Das Telekommunikationsgesetz 2021 hat hier investitionsfreundliche Rahmenbedingungen geschaffen.
- **Zweitens:** Für die übrigen Gebiete gibt es die öffentlichen Förderungen im Rahmen der Initiative Breitband Austria 2030. Die neuen Richtlinien wurden von der Europäischen Kommission notifiziert – die erste Ausschreibungsrunde ist bereits gestartet, und es stehen 1,4 Milliarden Euro an zusätzlichen Mitteln bis 2026 zur Verfügung.
- **Drittens:** Frequenzvergaben für Mobilfunk. In der jüngsten Auktion vom August 2020 wurden breite Versorgungsaufgaben an die Betreiber gestellt zum raschen, verpflichtenden Ausbau unterversorgter Gebiete auf dem Land. Aufgrund dieser Versorgungsaufgaben erhalten bis 2023 rund 1.700 Katastralgemeinden flächendeckend eine leistungsfähige Mobilfunk-Breitbandversorgung – das sind rund 80 Prozent der bisher schlecht versorgten Gebiete. Bei der Auktion wurden im Übrigen 202 Millionen Euro lukriert, bei der Auktion im Jahr zuvor waren es 187 Millionen Euro.

FÖRDERUNGEN FÜR MEHR LEISTUNGSFÄHIGKEIT

Eine leistungsfähige Kommunikationsinfrastruktur ist ein unabdingbares Fundament für die erfolgreiche Digitalisierung. Um eben diese Infrastruktur zu stärken, hat das Bundesministerium für Landwirtschaft, Regionen und Tourismus bereits 2015 mit der Breitband Austria 2020 begonnen und die erste Breitbandmilliarde für den breitflächigen Ausbau genutzt. Mit der zweiten Breitbandmilliarde und der Initiative Breitband Austria 2030 wird noch ein Zahn draufgelegt.

Vielfältige Förderungsprogramme wurden ins Leben gerufen mit dem Ziel, bis Ende 2030 eine flächendeckende Verfügbarkeit von symmetrischen Gigabit zu erreichen. Bei der Konzeption der Fördervergabeverfahren wird auf eine österreichweit möglichst gleichförmige Abwicklung von der Antragstellung bis zur Auszahlung Wert gelegt. Bei der Ausgestaltung der Förderkarte wird



UNSPLASH / MARKUS SPISKE

dabei eine zusammenhängende und flächige Struktur angestrebt. So soll zur Erreichung einer flächendeckenden Versorgung auch eine Förderung in grauen Flecken ermöglicht werden. Eine laufende jährliche Berichterstattung über den Fortschritt in Form von Evaluierungsberichten des Breitbandbüros und weitere externe Evaluierungen der Förderungsinitiative sollen den Stand der Verfügbarkeit mit Breitband in Fläche und Qualität und die Stärken und Schwächen der einzelnen Maßnahmen bewertbar machen. Durch diese Struktur wird sichergestellt, dass kurzfristig notwendige Adaptierungen umgesetzt werden können und dass trotzdem eine längerfristige Planungssicherheit für Investoren erreicht werden kann. Durch die geplante längerfristige Ausrichtung wird es den Förderungswerbern auch leichter möglich sein, große und damit für Investoren interessantere Projekte zu planen und umzusetzen. Damit wird eine Hebelung der eingesetzten Mittel ermöglicht und der Ausbau massiv vorangetrieben. Schließlich steht die Zielerreichung der Initiative Breitband Austria 2030 in direktem Zusammenhang mit einer deutlichen Reduktion der Kosten für den Ausbau der Gigabit-fähigen Kommunikationsinfrastruktur in Österreich.

Ein Bündel an Förderungsinstrumenten der Initiative Breitband Austria 2030 soll den wettbewerbsorientierten und technologieunabhängigen Ausbau von flächendeckenden Gigabit-fähigen Kommunikationsinfrastrukturen entlang gesamtwirtschaftlicher Handlungsstränge unterstützen. Diese Förderungsinstrumente heißen Access, OpenNet, Connect und GigaApp.

BBA2030: ACCESS

Das Förderungsprogramm BBA2030: Access strebt die Verfügbarkeit von Gigabit-fähiger Kommunikationsinfrastruktur in jenen Gebieten Österreichs an, die aufgrund eines Marktversagens nicht oder nur unzureichend durch einen privatwirtschaftlichen Ausbau erschlossen werden. Die geförderte Errichtung von Gigabit-fähigen Zugangsnetzen soll den Vorleistungsmarkt beleben und den Wettbewerb am Endkundenmarkt gewährleisten. Im Vordergrund steht dabei das Interesse an einer flächendeckenden Versorgung von Haushalten, Unternehmen und öffentlichen Einrichtungen mit Gigabit-fähigen Zugängen und der damit verbundenen Möglichkeit, innovative Dienste zu nutzen.

Das Programm richtet sich in erster Linie an vertikal integrierte Telekomunternehmen. Gegenstand der Förderung sind Investitionsvorhaben in die passiven physischen Infrastrukturen betreffend den Ausbau von einerseits Zugangsnetzen

der nächsten Generation mit dem Ziel einer Verdoppelung der bestehenden Download- und Uploadgeschwindigkeit, mindestens jedoch auf 100 Mbit/s symmetrisch, aber auch andererseits von symmetrischen Gigabit-Anbindungen von Bereichen mit besonderer sozioökonomischer Bedeutung (öffentliche Einrichtungen und Unternehmen). Aber auch der Ausbau von Zugangspunkten für Dritte, die sich dafür einsetzen, bestehende und künftige Zugangsnetze Gigabit-fähig zu machen, soll gefördert werden. Der Förderungssatz des Bundes beträgt grundsätzlich maximal 50 Prozent der förderungsfähigen Projektkosten. Sofern das Vorhaben zu einer Flächendeckung führt, kann der Förderungssatz des Bundes auf bis zu 65 Prozent angehoben werden.

BBA2030: OPENNET

Das Förderungsprogramm **BBA2030: OpenNet** strebt die Verfügbarkeit von Gigabit-fähigen Open-Access-Netzen in jenen Gebieten Österreichs an, die aufgrund eines Marktversagens nicht oder nur unzureichend durch einen privatwirtschaftlichen Ausbau erschlossen werden. Die geförderte Errichtung von Open-Access-Netzen auf der Grundlage einer flexiblen und offenen Netzarchitektur soll den Vorleistungsmarkt beleben und den Dienstwettbewerb am Endkundenmarkt gewährleisten. Dadurch soll letztlich auch in den von Marktversagen betroffenen Gebieten eine breite Auswahl an innovativen Diensten zur Verfügung stehen. Im Vordergrund steht dabei auch das Interesse an einer flächendeckenden Versorgung von Haushalten, Unternehmen und öffentlichen Einrichtungen mit Gigabit-fähigen Zugängen und der damit verbundenen Möglichkeit, innovative Dienste zu nutzen.

Das Programm richtet sich an Betreiber von Open-Access-Netzen sowie Gemeinden. Den

Förderungswerbern wird ermöglicht, größere Projekte zu planen und umzusetzen. Dies bewirkt eine höhere finanzielle Dotierung und damit die Möglichkeit, diese Mittel mit Geldern aus dem Kapitalmarkt oder aus anderen Finanzierungsschienen der Europäischen Union zu hebeln.

Wie bei BBA2030: Access steht auch bei OpenNet die Förderung von Investitionsvorhaben in passive physische Infrastrukturen im Vordergrund. Auch in diesem Programm beträgt der Förderungssatz des Bundes maximal 50 Prozent; wenn das Vorhaben zu einer Flächendeckung führt, sogar bis zu 65 Prozent der förderungsfähigen Projektkosten.

BBA2030: CONNECT

Das Förderungsprogramm **BBA2030: Connect** strebt die Verfügbarkeit von symmetrischen Gigabit-Zugängen in Bereichen mit besonderem sozioökonomischen Schwerpunkt an. Der geförderte Ausbau von symmetrischen Gigabit-Zugängen in Bereichen mit besonderem sozioökonomischen Schwerpunkt an Standorten von KMU, EPU, öffentlichen Einrichtungen, land- bzw. forstwirtschaftlichen sowie Fischereibetrieben unterstützt den nachfrageorientierten Glasfaserausbau im gesamten Bundesgebiet. Die unmittelbare Anbindung an das Glasfasernetz ist oft nur mit umfangreichen tiefbaulichen Maßnahmen und somit erheblichen Grabungskosten verbunden. Durch BBA2030: Connect sollen die einmaligen Kosten für die Herstellung eines Glasfaseranschlusses reduziert werden. Was dieses Programm auszeichnet, ist, dass Projekte mit einer kurzen Laufzeit von maximal 12+6 Monaten eingereicht werden können. Dadurch können die Förderungsnehmer schnell an das Glasfasernetz angeschlossen und die Auszahlungen beschleunigt werden. Gegenstand der Förderung sind

Investitionsvorhaben in die passiven physischen Infrastrukturen betreffend den Ausbau von symmetrischen Gigabit-Anbindungen von Bereichen mit besonderer sozioökonomischer Bedeutung wie öffentliche Einrichtungen und Unternehmen und die Errichtung von zugänglichen Glasfaser-PoPs mit dem Ziel der Erleichterung des späteren Ausbaus eines Gigabit-fähigen Zugangsnetzes.

Die Förderungen des Bundes betragen im Rahmen dieser Sonderrichtlinie grundsätzlich maximal 75 Prozent der förderungsfähigen Projektkosten. Bei öffentlichen Bildungseinrichtungen kann der Förderungssatz des Bundes auf 90 Prozent erhöht werden.

BBA2030: GIGAAPP

Das Programm **BBA2030: GigaApp** ergänzt die Infrastrukturförderungen im Rahmen der Initiative Breitband Austria 2030 um die Förderung des Anwendungsbereichs. Die Gigabit-Gesellschaft wird durch neuartige mobile und stationäre Anwendungen geprägt sein. Ziel dieses Instruments ist daher die vorkommerzielle Entwicklung von innovativen, vorbildhaften, regionalen Anwendungen und Diensten auf Basis von Gigabit-fähigen Netzen. So wird der Digitalisierungsprozess in Österreich positiv gestaltet und beschleunigt.

Ziel ist die Entwicklung innovativer digitaler Anwendungen und Dienste bis zum kommerziellen Prototyp auf Basis der Gigabit-fähigen Infrastruktur und ausgerichtet am regionalen Bedarf. Durch die Entwicklung innovativer digitaler Anwendungen und Dienste soll die Nachfrage nach Gigabit-fähigen Internetzugängen stimuliert werden. Der Förderungssatz des Bundes beträgt im Rahmen dieser Sonderrichtlinie grundsätzlich maximal 60 Prozent der förderungsfähigen Projektkosten.



ADOBESTOCK / BORIS

Eine Plattform mit echtem Mehrwert

Kürzlich fand das Kick-off-Event für die Gigabit Academy in Linz statt, mit der der 5G-Ausbau in einer völlig neuartigen Kooperation zwischen Forschung, Industrie und Wirtschaft in Österreich vorangetrieben werden soll.

Busse, die autonom ihren Weg durch den Großstadtverkehr finden; Roboter, die in Fabrikhallen untereinander kommunizieren; Lkw, die nicht mehr nur zentral koordiniert werden, sondern miteinander in Verbindung stehen; Straßenkreuzungen, an denen durch intelligente Technologien Unfälle verhindert werden, und Staus, die durch flexible, interkonnective Verkehrsführung erst gar nicht entstehen. Der Verkehr und viele damit verbundene Produktionsabläufe werden in Zukunft deutlich anders



GIGABIT ACADEMY / VALERIE VON HOEFER (4)

Academy in Linz passenderweise im Ars Electronica Center statt. Bis 13. Juni 2022 laden die 14 Partnerorganisationen in verschiedenen Bundesländern zu Workshops ein, um ihre Arbeit vorzustellen und Lösungsansätze zu besprechen. Host der Academy ist das Bundesministerium für Landwirtschaft, Regionen und Tourismus (BMLRT) und die Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft (FFG). Das Bundesministerium verfolgt das Ziel der Bundesregierung, Österreich bis 2030 flächendeckend mit festen und mobilen Gigabit-Anschlüssen zu versorgen. Bislang seien die Anbindungen, die Gigabit-Netze benötigen, aber noch nicht so weit entwickelt. Das wolle man nun in Kooperation mit der Forschung, Universitäten, Mobilfunk- und Technologieunternehmen und Start-ups vorantreiben. Mit der zweiten Breitband-Milliarde zünde man nun den „Breitband-Ausbaurambo“.

Österreich hat bei der Infrastruktur bereits ein gutes Level erreicht, bei den Use cases gibt es aber Aufholbedarf. Henrietta Egerth von der FFG stellte fest, dass man mit der Academy einen neuen Weg als Ergänzung zu den Förderprogrammen gehe. Die Academy diene dabei auch zur Motivation für viele Stakeholder, um innovative Use cases für Gigabit- und 5G-Anwendungen zu entwickeln. Darin liege die große Herausforderung: deren Nutzen zu zeigen und Anwendungen in die Fläche zu bringen. Gewinnen konnte man dafür quasi das „Who is who“ in diesem Bereich. Egerth betonte, es sei wichtig zu verstehen, wohin sich die

Trends entwickeln und welche Anwendungen möglich sind. Sie attestierte Österreich eine gewisse „Technik- und Forschungsfeindlichkeit“ und betonte, dass es umso wichtiger sei, nun mit viel Engagement und Esprit spannende Innovationsprojekte auf den Weg zu bringen.

Bereits im März hat das BMLRT die GigaApp mit einer Fördersumme von insgesamt 9,3 Millionen Euro gestartet, Einreichungen sind bis September möglich. Die Projektleitung der Gigabit Academy hat Andrea Rauscher von der FFG. Sie sieht deren Aufgabe v.a. darin, den letzten Drive dafür zu schaffen, dass wieder mehr Applikationen in Österreich entwickelt werden, gerade auch weil andere europäische Länder in dem Bereich schon weiter seien. Also machte man sich daran, Gespräche mit potenziellen Partnern zu führen, die insgesamt 18 Partner, die sich beteiligen, seien ein großer Erfolg. „Was wir wollen, ist, das Know-how dieser Partner zu öffnen und für andere zugänglich zu machen. Ganz wichtig ist uns, mit Gigabit eine Community aufzubauen, deshalb wollten wir nicht nur ein

Event veranstalten, sondern eine Plattform etablieren, die offen bleibt, die den Austausch fördert und sichtbar macht, wer hier in Österreich aktiv ist.“

ENORME WERTSCHÖPFUNG

Einen kurzen, interessanten Einblick, welche Rolle nichtterrestrische Netzwerke von 5G und 6G im Weltraum zukünftig spielen, bot Antonio Franchi, Head of Space der Europäischen Weltraumorganisation. Die ESA hatte 2021 ein Budget von 6,5 Milliarden Euro; unter den 22 Mitgliedstaaten hob Franchi Österreich als wichtiges Mitglied hervor. Hier würden im akademischen Bereich, in der Technologieentwicklung, bei Applikationen und Service-Providern wertvolle Beiträge geleistet. Warum ist 5G und 6G für ESA so wichtig? Franchi: „Es gibt viele Studien darüber, welche Wertschöpfung 5G bringt. Eine relevante Studie schätzt den Wert auf rund 13 Billionen Euro für die nächsten zehn Jahre. Fest steht, dass 5G und 6G einen massiven Einfluss auf fast alle Bereiche unseres Lebens haben. 5G wird das globale Netzwerk sein, dass alle jederzeit an jedem Ort verbinden wird.“ ESA hat deshalb ein Strategieprogramm aufgesetzt, um eine resiliente Konnektivität von Industrie und Gesellschaft weiterzuentwickeln. Neben der Medizin, Bildung und Blaulichtdiensten nannte Franchi den Transport als größten Cluster von Anwendungsfällen: auf der Straße, zur See, in der Luft und im Weltall. Schon jetzt würde die Autonomie vorangetrieben, etwa auch in der Schifffahrt: Das Maritime Assistance Service (MAS) benötigt nicht nur die aktuellsten Technologien wie A.I., sondern auch Konnektivität über integrierte Satellitenkommunikation und terrestrische 5G-Netzwerke. Für alle Systeme, egal ob Drohnen, Verkehrsservices in Smart Cities, Personentransport oder Logistik gilt, dass nahtlose Konnektivität die Grundvoraussetzung für den reibungslosen Betrieb gerade in hybriden Systemen aus Satelliten- und terrestrischem Betrieb ist. In ihrem Harwell Campus in Oxfordshire hat die ESA bereits einen 5G/6G-Hub eingerichtet, der auch in anderen Ländern wie Österreich für die Industrie erfahrbar machen soll, welche Rolle integrierte Satellitenkommunikation für verschiedene Use cases spielen kann. In einer Visualisierung von IoT-Devices und autonomen Vehikeln zeigte Franchi, wie das Zusammenspiel verschiedener Netzwerke enorm komplex wird und wie immer mehr Aufgaben – noch stärker in der 6G-Generation – zwischen der realen und der virtuellen Welt verschmelzen.

aussehen als wir es heute gewöhnt sind. Die Versprechungen von morgen sind effizientere und schnellere Abläufe, große Kostenersparnisse, die Erschließung neuer Aktivitätsfelder und vor allem auch eine bessere Umweltbilanz, gerade hinsichtlich der Klimaerwärmung und der CO₂-Problematik. Eine der Kerntechnologien bei diesen Entwicklungen ist 5G, also die fünfte Generation des Mobilfunks, die seit einigen Jahren an Bedeutung gewinnt. Die global agierende Standardisierungsorganisation 3GPP hat Ende 2018 den ersten Standard mit 5G veröffentlicht. Seither nimmt die 5G-Technik mit deutlich schnelleren Datenraten und Latenzzeiten (also Reaktionszeiten auch im Bereich von Millisekunden) und enormen Möglichkeiten bei der Echtzeitübertragung zunehmend Fahrt auf. Die Frage ist nun, wie sich diese forschungsintensiven Entwicklungen optimal mit den Anforderungen von Industrie und Wirtschaft verbinden lassen.

Um die richtigen Impulse zu setzen, wurde die Gigabit Academy ins Leben gerufen, die zum Ziel hat, Entwicklungen im 5G-Bereich anzustoßen, Projekte zu initiieren, die Gigabit-Community stärker zu vernetzen und einen Wissenstransfer zu fördern. Dabei versteht man sich durchwegs als Informations- und Ideen-Lab, bei dem es nicht nur darum geht, die richtigen Partner zusammenzubringen, sondern auch Räume für die konkrete Umsetzung von Projekten zu schaffen.

AUSBAUTURBO

Am 26. April fand das Kick-off-Event der Gigabit





SHOWCASE: 5G PLAYGROUND CORINTHIA

Einblicke in verschiedene Bereiche der Industrie, Logistik, Mobilität oder Sicherheit boten die Showcases beim Kick-off-Event. Helmut Wöllik stellte den 5G Playground Carinthia vor: eine Spielwiese für Use cases im Bereich von Drohnen, Robotics, Smart Cities oder Fog Computing. Alle Anwendungen haben 5G als Transportmittel gemeinsam, aber auch, dass sie alle gemeinsam mit Firmen für die Umsetzung von Anwendungen entwickelt werden. Wöllik erklärte, dass 5G nicht einfach ein schnelleres Internet ist, sondern die Komplexität mit dieser neuen Generation beträchtlich wächst. 5G bestehe im Wesentlichen aus einem Dreieck aus Breitband-Anwendungen, dem Internet der Dinge und Echtzeitanwendungen. Der Playground Carinthia versucht nun, die Anwendungen in diesem Zusammenspiel optimal zu konfigurieren. Am Aufbau des Playgrounds am Klagenfurter Lakesidepark waren 20 verschiedene Firmen beteiligt. Nun werden hier 5G-Technologien wie autonomes Fahren oder auch das Steuern größerer Schwärme von Drohnen unter realen Bedingungen getestet. Simuliert wird dafür ein äußerst leistungsfähiges Funknetz mit hunderten Teilnehmern.

SHOWCASE: DREI

Für Hutchison Drei Austria sprach Johannes Rehak, Innovation Manager R&D, über einen der Schwerpunkte seines Unternehmens: die mobile connected drones. In dieser Hinsicht sei viel los in Österreich: So habe Ende letzten Jahres das Rote Kreuz erstmals Blutkonserven mit Drohnen transportiert. Und im April 2022 habe die Austro Control verkündet, das Verkehrsmanagementsystem für Drohnen zu starten. Für Rehak sind das „Meilensteine“; hier wolle man auch mit dem Netz von Drei einen Beitrag leisten. Auch wenn eine ganze Reihe von Aktivitäten auch mit 4G möglich sind, hat Drei als erster Betreiber bereits einen kommerziellen 5G-Start gelauncht. Mittlerweile fand eine Frequenzversteigerung statt, die mit einem Netzausbau in größeren Städten einhergeht, und die Auflage hat, auch die entlegensten Orte Österreichs zu versorgen.

SHOWCASE: SIEMENS

Ein Augenmerk darauf, wie Roboter zusammenarbeiten, hat die Arbeit von Michael Nissel, der bei Siemens für Prozessautomatisierung zuständig ist. Hier will man drahtlose Industriekommunikation mit minimaler Latenz auf ein neues Level bringen. Die 5G-Versprechung: Steuern sie bis zu eine Million Geräte pro Quadratkilometer, nennt sich das dann „Massive Machine-Type-Communication“. Mögliche Anwendungen mit Industrial 5G sind etwa mobiles

Equipment für Servicetechniker, autonome Logistik oder Arbeitsunterstützung auf Ölplattformen.

SHOWCASE: TU WIEN

Eines der Beschäftigungsfelder des Institute of Telecommunications an der TU Wien ist das FFG-geförderte Projekt „Intelligent Intersection“, über das Stefan Schwarz referierte. Untersucht wird hier die Vernetzung von Fahrzeugen im Straßenverkehr

Schwarz: „Es geht um Kreuzungsbereiche, wo die meisten Konflikte auftreten bzw. Unfälle passieren. Ziel ist es zu zeigen, dass der Straßenverkehr im Bereich von Kreuzungen durch den Einsatz drahtloser Kommunikation sicherer und effizienter gestaltet werden kann.“ Schwarz selbst forscht zum Thema 5G und 6G im Rahmen seines „Christian Doppler Labors für Zuverlässige Drahtlose Konnektivität“ über eine Gesellschaft in Bewegung. Unternehmenspartner sind hier u.a. A1, Nokia und die ÖBB. Ziel ist es, sowohl die Zuverlässigkeit als auch die Effizienz der drahtlosen Vernetzung auf Basis von Mobilfunktechnologien zu verbessern. Der Hauptfokus liegt auf dicht besiedelten urbanen Gebieten und auf Szenarien mit sich schnell bewegenden Benutzern, also etwa im Bahn- und Straßenverkehr, aber auch über autonome Geräte wie Drohnen. Übertragungen dafür sollen im Millimeterwellen-Band bei 26 GHz stattfinden – Frequenzen, die deutlich höher sind als im Mobilfunkbereich. Der Vorteil: Es steht viel Bandbreite und Datenrate zur Verfügung. Der Nachteil: Die Übertragungen sind deutlich störanfälliger, v.a. wenn sich Benutzer bewegen.

SHOWCASE: AIT

Gerade bei großen Leistungssteigerungen der Netze wird die Zuverlässigkeit zu einem der zentralen Themen. So forscht auch Thomas Zemen vom AIT Austrian Institute of Technology an zuverlässiger drahtloser Kommunikation. „Wir beschäftigen uns v.a. mit den vertikalen Industrien, die 5G nützen. Da geht es etwa um die Vernetzung von Schienenfahrzeugen über robotische Kooperationen bis zur Vernetzung auf der Straße und unbemannte Flugobjekte“, so Zemen. Im Zuge der 5G-Technik ist es nicht immer wichtig, möglichst große Datenmengen verschicken zu können, sondern etwa Einheiten möglichst rasch mit geringen Latenzzeiten und hoher Zuverlässigkeit zu steuern. „Das ist das Kernthema für alle unsere Forschungsprojekte“, so Zemen. Eines der Showcases, das er vorstellt, gilt der Zuverlässigkeit von Straßenfahrzeugen: „Hier geht es darum, die schnell veränderlichen Eigenschaften auf der Straße für die Funkwellenausbreitung zu vermessen und zu modellieren, so dass das Fahrzeug, wenn es auf der Straße fährt, weiß, bis zu welcher Distanz es mit anderen Fahrzeugen in Verbindung treten kann. Man will ja im Straßenverkehr nicht nur über die Basisstation kommunizieren, sondern auch direkt zwischen Fahrzeugen.“

Ein weiteres Projekt ist „Taro“, das die Vernetzung und Automatisierung von Nebenbahnen zum Ziel hat. Sie haben hohes Zukunftspotenzial für die Reduktion von CO₂, müssen aber kostengünstig sein, um konkurrenzfähig zu werden. Um den üblicherweise hohen Aufwand für Sicherheitstechnik und die personelle Ausstattung von Nebenbahnen zu verbessern, will man ein nationales 5G-Netz nutzen, um ein „reaktives System“ zu bauen: Der Zug kommuniziert mit der Leitzentrale über Funk und teilt seine Position mit – über diese Funkstrecke werden auch die Weichen und die Bahnübergänge gesteuert. Damit könnte man die Melder für die Bahngleise und Lichtsignale einsparen.

SHOWCASE: FH HAGENBERG

Den Verkehr sicherer, effizienter und umweltfreundlicher zu gestalten, war ein Teil der Showcases, die Gerald Ostermayer von der FH Hagenberg zum Thema vernetzte Mobilität vorgestellt hat. Ganz konkret untersucht man in diesem Projekt, wie man den Verkehrsfluss aufrechterhalten und durch gemeinsames kollektives und prädiktives Re-Routing steuern kann. Ostermayer: „Dafür brauchen die Fahrzeuge permanent Informationen, wo sie sich gerade befinden, und sind zugleich angewiesen, uns mitzuteilen, wo ihre nächsten Ziele liegen. Dadurch sollen Staus für die nächsten 20 Minuten vorausgesagt werden können. Uns soll das die Möglichkeit geben, echte Alternativrouten zu finden.“ Ein weiterer Showcase hatte Umweltparameter des Verkehrs zum Thema. Ostermayer: „Wir erheben Feinstaub, CO₂-Werte, Ozon, Temperatur und Luftfeuchtigkeit. Dafür werden wir Modellautos mit Sensorik und einem Kommunikationsmodul ausstatten, die Daten werden über ein 5G-Netzwerk an einen Server übermittelt und auf einem Web-Interface dargestellt.“ Für

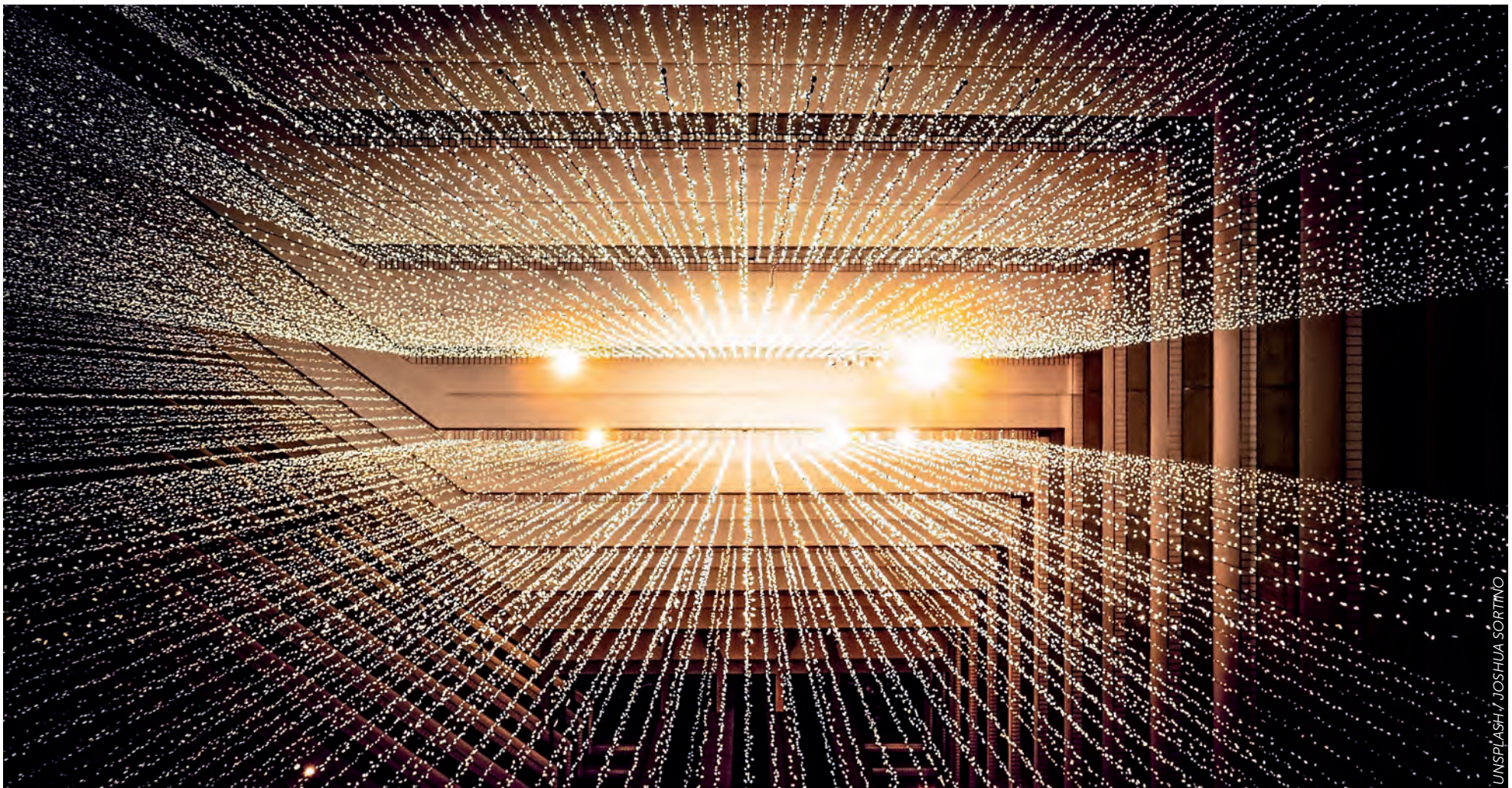


den Versuch ist ein Modellauto auf dem Gelände der Tabakfabrik unterwegs sowie ein Auto im Straßennetz in Linz. „Dabei fällt auf“, so Ostermayer, „dass es, etwa den Feinstaub betreffend, lokal große Unterschiede gibt. Das bedeutet für uns, dass wir das Routing nicht nur auf Stau und auf Durchschnittsgeschwindigkeit und belegten Platz auf der Straße ausrichten, sondern auf Umweltparameter.“ Ziel ist es hier zu verhindern, dass verkehrsbedingt Grenzwerte überschritten werden.

Auch bei diesem Showcase hat die erwünschte Verankerung in der Praxis hohe Relevanz. Erwähnt wurde, dass rund 50 Prozent an CO₂-Reduktion allein durch Datenerhebungen wie diese möglich sein soll. Insgesamt ist es der Gigabit Academy mit ihrer 5G-Offensive gelungen, eine große Bandbreite an Themen zu launchen und die Vernetzung von Forschung und Industrie voranzutreiben. Die Workshops zur Vertiefung des Know-how-Transfers finden bis Juni fast wöchentlich statt. Mehr Infos zu allen Terminen unter: gigabit-academy.b2match.io

Jeden Cent wert

Bereits seit 2005 investiert unsere Bundesregierung viel Geld in die Sicherheitsforschung, denn auf Gefahren muss man sich bekanntlich im Vorfeld vorbereiten. Ein Auszug der wichtigsten Projekte, die unser Leben sicherer machen.



Es ist immer eine gute Idee, Ressourcen zu investieren, um potenzielle Gefahren vorzubeugen - vor allem dann, wenn diese Gefahren potenziell unsere Energieversorgung (dazu zählen auch die Öl- und Gaserzeugung, Raffinierung, Aufbereitung und Lagerung, aber auch die Stromerzeugung sowie -durchleitung), unsere Wasserreserven (und ihre Qualität), unsere Lebensmittelversorgung, unser Gesundheitswesen (Behandlungsräume, Bio-Laboratorien, Medikamente und pharmazeutische Produkte), unser Finanzwesen, unsere öffentliche Sicherheit und Ordnung und öffentliche Verwaltung (inklusive Justizwesen, Strafvollzug, Regierungsfunktionen, Katastrophenschutz, Post- und Kurierwesen, aber auch bewaffnete Kräfte, wie z. B. Militär und Polizei), unseren Verkehr und Transport, den Weltraum, unsere wissenschaftliche Infrastruktur oder unsere Kommunikation und Information (inklusive Fernmeldewesen, Rundfunksysteme, Netze wie das Internet sowie Einrichtungen der nationalen Sicherheit wie Führungs-, Leitsysteme, Sensoren und Überwachungssysteme usw.) betreffen. Zum Glück hat die österreichische Bundesregierung bereits 2005 reagiert und das Programm KIRAS ins Leben gerufen. KIRAS kommt aus dem Griechischen und setzt sich zusammen aus *kirkos* (Kreis) und *aspheleia* (Sicherheit).

KIRAS ist ein Programm zur Förderung der Sicherheitsforschung in Österreich. Es unterstützt Vorhaben mit dem Ziel der Erhöhung der Sicherheit Österreichs und seiner Bevölkerung. Bei seinem Start 2005 war es das erste Programm seiner Art in Europa und ist bis heute wegweisend. Zusammen mit dem Forschungsförderungsprogramm FORTE (der einen Fokus auf die Verteidigungsforschung legt) bildet KIRAS die Sicherheitsklammer. Sie werden im Rahmen der Sicherheitsklammer im Bundesministerium für Landwirtschaft, Regionen und Tourismus (BMLRT) koordiniert, um die Synergien zu nutzen.

Und das ist durchaus sinnvoll, denn die Sicherheitsforschung ermöglicht der österreichischen Wirtschaft und Forschung einen Spitzenplatz im globalen Sicherheitsmarkt. Aus diesem Grund wird das BMLRT auch heuer wieder tätig.

Vom Waldbrand bis zu Lawinenabgängen, von Muren bis zum Hochwasser, von der Pandemiebekämpfung bis zur Lebensmittel- und Wasserversorgung. Zahlreiche Krisenszenarien beeinflussen unsere Regionen tagtäglich. Sie prägen und belasten die Menschen, die in den Regionen leben. Sie bringen oft einschneidende Folgen bzw. neue Herausforderung mit sich. Um Präventionmaßnahmen frühzeitig setzen und um auf Krisenszenarien reagieren zu können, braucht es ein gutes Zusammenspiel vieler Faktoren. Die Sicherheitsforschung leistet dafür einen wichtigen Beitrag. Das BMLRT wird auch für das Jahr 2022 14 Millionen Euro zur Verfügung stellen, um die Sicherheit Österreichs zu erhöhen und Wertschöpfung in den Regionen zu stärken. Mit dem Geld, aber auch mit Geldern aus den Jahren zuvor sind sehr viele ausgezeichnete Projekte zur Sicherheitsforschung gefördert worden. An dieser Stelle sollen einige der knapp 300 in den letzten 17 Jahren geförderten Projekte umfassend vorgestellt werden.

ISIDOR

Benannt nach dem Schutzpatron des Internets, Isidor von Sevilla, untersucht das Projekt **ISIDOR** die Folgen einer langandauernden und großräumigen Einschränkung der Internet-basierten Dienste und Infrastrukturen. Während das Thema Internetausfall bisher primär mit der Brille der Cyber-Security betrachtet wurde, d. h., die Zeitspanne vor einem Ereignis, adressiert ISIDOR die Zeitspanne ab Eintritt eines Ereignisses. Dazu gehört das Aufzeigen von Wirkungszusammenhän-

gen und von (bisher ggf. unerkannten) Kaskadeneffekten innerhalb unterschiedlicher KI-Sektoren sowie sektorübergreifend. Es ist zu befürchten, dass eine massive Einschränkung von Internet-basierten Diensten eine Kette von Versorgungsengpässen auslösen könnte, die eine Gefahr für die öffentliche Ordnung darstellen.

Eine entscheidende Rolle nimmt in ISIDOR das Zusammenbringen wissenschaftlicher Erkenntnisse mit implizitem und explizitem Wissen von BedarfsträgerInnen und ExpertInnen ein. Dafür werden VertreterInnen des staatlichen Krisen- und Katastrophenschutzmanagements, KI-Betreiber, VertreterInnen der Länder und der KI-Sektoren sowie weitere Stakeholder regelmäßig eingebunden. Eine strategische Krisenmanagementübung, mehrere Fachgruppentreffen sowie weitere Workshops sichern in ISIDOR einen beidseitigen, iterativen Lernprozess und einen eindeutigen Mehrwert für die adressierten Bedarfsträger. Durch die in ISIDOR vorgesehene Dokumentation von (Er-)Kenntnissen sowie von etablierten Prozessen können Bereiche aufgezeigt werden, die zukünftig verstärkt werden sollten. Erstellte Simulationsmodelle erlauben außerdem das Durchdenken ausgewählter Handlungsmöglichkeiten für den Ereignisfall. Mittelfristig soll ISIDOR zur Bewusstseinschaffung der Komplexität vernetzter Krisen und langfristig zur Wissensgenerierung über den bestmöglichen Umgang mit vernetzten Krisen beitragen. Die erwarteten Ergebnisse dienen als Basis zur Weiterentwicklung des Resilienz-Managements.

CYBSIVERKEHR

Transportsysteme für Fracht und Personen unterliegen durch die breite Anwendung von Informations- und Telekommunikationstechnologien einem grundlegenden Wandel. Alle Arten von Kommunika-

tion im Fahrzeug, zwischen Fahrzeugen oder zwischen Fahrzeugen und Infrastruktureinrichtungen für Straße, Schiene, Wasser und Luft sind die Bausteine kooperativer und intelligenter Verkehrssysteme (Cooperative Intelligent Transport Systems, C-ITS).

Als ein Teil der kritischen Infrastrukturen können Ausfälle von Transportsystemen auf nationaler und europäischer Ebene eine verheerende Auswirkung auf kritische Branchen und das Leben in der Gesellschaft haben. Die zugrunde liegende IT-Infrastruktur, wie beispielsweise C-ITS und Cybersysteme von autonomen Fahrzeugen, sind ein Ziel von Cyberangriffen. Aufgrund der zunehmenden Komplexität, Funktionalität und Konnektivität sind moderne Transportsysteme besonders anfällig. Diese komplexen Infrastrukturen sind sehr stark verteilt und schwer vor Angriffen zu schützen. Zudem birgt der Einsatz neuer Technologien auch neue Risiken und Gefahren und führt zudem neue Abhängigkeiten ein. Cybersicherheit und Resilienz muss in den verschiedenen Arten von Transportsystemen schon beim Design und in der Konzeption fundamental berücksichtigt werden.

Die Studie **CybSiVerkehr** stellt in Österreich einen ersten systematischen Ansatz dar, um diese Fragen zu verstehen und zu beantworten. CybSiVerkehr wird dazu im Rahmen der globalen industriellen und technologischen Entwicklung eine eingehende Analyse der auf Österreich zukommenden Cyberherausforderungen durchführen. Die Studie wird auf die aktuellen Forschungstrends und Entwicklungen mit dem Fokus auf Cybersicherheit Bezug nehmen, um so die spezifischen Herausforderungen und Auswirkungen auf die österreichische Gesellschaft zu identifizieren. Zudem wird die Studie versuchen, sowohl zu technischen als auch gesellschaftlichen Aspekten die Meinungen von Experten und Interessengruppen einzuholen. Ein Teil der Studie wird eine Reihe von umfassenden Handlungsempfehlungen an die entscheidenden Stakeholder sein, um so Österreich auf die kommenden Cyberherausforderungen künftiger Verkehrssysteme vorzubereiten.

Die Studie wird sowohl Leitlinien zu relevanten Themen wie Risikomanagement, Prävention, Cyber Situational Awareness, gesellschaftliche Bereitschaft oder Privatsphäre der Nutzer enthalten als auch Hinweise geben, wie sich Österreich an die Spitze der EU im Bereich Cybersicherheit von Transportsystemen stellen kann.

EVE

Kooperative, intelligente Verkehrssysteme (C-ITS) haben das Ziel, ihre Nutzer durch umfassende In-

formationen und innovative Dienste in die Lage zu versetzen, die Verkehrsnetze effizienter und sicherer zu nutzen. Im Projekt „Effiziente Bevorrangung von Einsatzfahrzeugen im automatisierten Straßenverkehr **EVE**“ liegt der Fokus dabei auf Verkehrssignalanlagen. Diese Anlagen müssen in allen Situationen sowohl mit Connected Vehicles als auch mit konventionellen Fahrzeugen im Mischverkehr zuverlässig interagieren. Zugleich sollen sie flexibel auf die jeweilige Verkehrssituation reagieren und unter gewissen Voraussetzungen Fahrzeugen Vorrang gewähren. EVE wird hierzu die in den Standards skizzierten Service Specific Permissions für spezielle Nutzergruppen, etwa für Blaulichtorganisationen oder den öffentlichen Verkehr, konkretisieren. Durch die Abstufung verschiedener Nutzergruppen sollen unterschiedlich priorisierte Anwendungsfälle im Gesamtsystem einer C-ITS-Straßeninfrastruktur realisiert werden können.

Mögliche Anwendungsfälle umfassen eine Bevorrangung von Blaulichtorganisationen oder die virtuelle Korridorbildung für bestimmte Verkehrsklassen. Über Use Cases für Reaktionsszenarien der Infrastruktur in Bezug auf unterschiedliche Nutzergruppen werden praktische Anwendungsfälle analysiert und Anforderungen abgeleitet. Ein Use Case wird dabei auch als Prototyp umgesetzt.

SCALA

Die rasante Entwicklung von unbemannten Klein- und Kleinflugsystemen treibt das exponentielle Wachstum der kommerziellen Branche an und stellt eine asymmetrische Bedrohungslage als potentiellies Angriffsmittel vor dem Hintergrund ineffizienter Abwehrmöglichkeiten dar. Allein aus aktueller Technologieprognose ist bereits ersichtlich, dass Flugsysteme im nächsten Evolutionsschritt noch mehr Funktionalität vor allem hinsichtlich deren Autonomie aufweisen werden. Vor dem Hintergrund der zunehmenden Veränderung der sicherheitspolitischen Bedrohungslage ist eine Adaptierung der Bedrohungsszenarien durch Berücksichtigung unbemannter Flugsysteme als potentiellies Angriffsmittel von entscheidender Bedeutung.

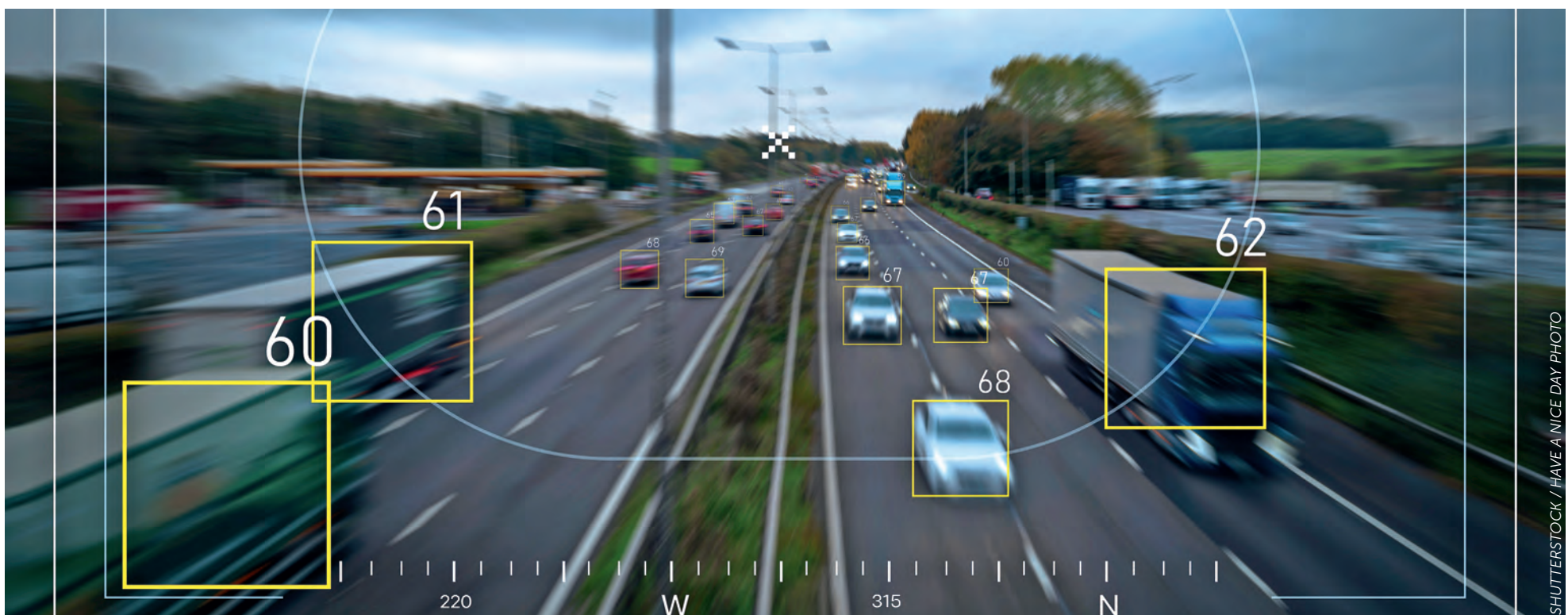
In diesem Zusammenhang sind die Erfassung, Verfolgung und Bekämpfung von Drohnen eine wichtige Aufgabe der öffentlichen Sicherheit. Vor allem in urbanen Gebieten mit ihren beeindruckenden Skylines behindern hohe Gebäude die Sichtlinie des Beobachters zur Drohne und erschweren deren Erfassung, wodurch bestehende Konzepte an die Grenzen ihrer Möglichkeiten stoßen. Die übergeordneten Ziele von **SCALA** sind daher die Erforschung und Entwicklung einer optimierten Technologie zur Bekämpfung der Bedrohungslage durch Drohnen in städtischen Gebieten durch den Einsatz

eines großräumig verteilten multimodalen Sensornetzwerks unter Einbeziehung bestehender verfügbarer städtischer Infrastruktur. Aber auch eine Bewertung der erforschten Technologie anhand behördlich relevanter urbaner Szenarien und das Abgeben von Empfehlungen für die Regulative sind definierte Ziele dieses Programms.

DELOREAN

Die Polizei verfügt gegenwärtig über die größte Fahrzeugflotte in Österreich. Ihre staatlichen Aufgaben erfordern eine absolut zuverlässige Mobilitätslösung, da die Sicherheit Österreichs wesentlich von einer jederzeitigen Mobilität abhängt. Die Anforderungen an Fahrzeuge einer Blaulichtorganisation sind sehr spezifisch, etwa hinsichtlich Fahrzeug- und Antriebsart, Motorleistung, Zusatzverbraucher, Laderaumgröße und Belastung. Die derzeit dominierenden konventionellen Benzin- und Dieselmotoren können in ihrer Effizienz zwar etwas verbessert werden, ihnen haften aber entscheidende Nachteile bei den Schadstoffemissionen an, was den momentan angepeilten Klimazielen und Bestrebungen zur Emissionsreduktion Österreichs zuwiderläuft. Das Bundesministerium für Inneres (BMI) hat daher im Zuge einer Vorstudie in KIRAS mit dem Titel „Wirkungsvolle Praxisansätze aus Behörden-sicht beim leistungsfähigen Lasteinsatz von Elektromobilität“ (WALL E) einen möglichen breiteren Einsatz von Elektromobilität bei der Polizei intensiv analysiert. In Bezug auf den Einsatz von Elektromobilität forciert das BMI die Nachhaltigkeit bei der Polizei und will diese institutionalisieren.

Ein teilweiser Umstieg auf einen alternativen Antrieb erfordert eine fundierte Planung, strukturierte Vorbereitung und enge wissenschaftliche Begleitung in der Einführungsphase. Als vorbereitende Maßnahme für die Teststellung beschäftigt sich dieses Studienprojekt mit einem gesamtheitlichen Ansatz für ein innovatives und skalierbares Zusammenspiel der einzelnen Mobilitätskomponenten (z.B. Fahrzeug, Batteriezellen, Standortfaktoren, Infrastruktur, Lademanagement, Praxisabläufe, Nutzungsverhalten, Cybersecurity und Resilienz gegenüber Blackout). Die Zielsetzung des Projekts ist die Formulierung technischer und ablauforganisatorischer Voraussetzungen bei Fahrzeugen, Standorten, Infrastruktur für die Teststellung, die Aufbereitung der technischen und ablauforganisatorischen Grenzbereiche für weitere Analysen, die Erarbeitung intelligenter Lademanagementstrategien, um Polizeifahrzeuge zeitlich und ressourcentechnisch optimal mit Energie versorgen zu können, sowie die Durchführung einer Bedrohungs- und Risikoanalyse des Gesamtkonzepts aus theoretischer Perspektive sowie Sammlung möglicher resilienzstärkender Maßnahmen.



Ein Meilenstein, der die Weichen für die digitale Zukunft stellt

Der österreichischen Bundesregierung ist nicht nur der Ausbau der Infrastruktur wichtig, sondern auch die Schaffung von legislativen Rahmenbedingungen, mit denen weitere Innovationspotenziale ermöglicht werden können. Das neue Telekommunikationsgesetz ist ein Beispiel dafür.

Nachdem der Nationalrat Mitte Oktober 2021 die Novelle des Telekommunikationsgesetzes (TKG) beschlossen hatte, folgte eine kurze Zeit später auch der Bundesrat, der die Novelle mit einer breiten Mehrheit beschlossen hatte. Das Telekomministerium sieht darin einen großen Meilenstein: „Mit dem Telekommunikationsgesetz stellen wir die Weichen für die digitale Zukunft und schaffen die Grundlagen für die digitale Transformation“, hieß es in einer Presseaussendung.

Das bisherige Telekommunikationsgesetz stammt aus dem Jahr 2003. Zu dieser Zeit waren Einwahlmodems, ICQ und heute antiquierte Handys Stand der Technik. Jede SMS hat extra gekostet, und von Glasfaserausbau oder 5G war keine Rede. „Es ist nun höchste Zeit, dass wir dieses Gesetzespaket umsetzen. Mit dem Beschluss im Bundesrat haben wir ein Telekommunikationsgesetz, das den heutigen Ansprüchen gerecht wird. Insgesamt wurden dafür 220 Paragraphen überarbeitet, ergänzt und neu geschrieben. Die Novelle bringt zusätzlich viele Vorteile im Bereich des Konsumentenschutzes.“

AMBITIONIERTE ZIELE

Die Bundesregierung hat sich ambitionierte Ziele gesetzt. Dazu gehört die flächendeckende Versorgung mit festen und mobilen gigabitfähigen Anschlüssen bis 2030 und Österreichs Positionierung als Vorreiter beim 5G-Ausbau. Mit dem Breitband-Paket in der Höhe von 1,4 Milliarden Euro hat das Ministerium einen großen Schritt in die richtige Richtung gesetzt. Glasfasernetze sind die Lebensadern unserer Regionen, vom kleinen Dorf bis zur Millionenstadt. Österreich kann auf seine bisherige Leistung stolz sein. Laut dem „Digital Economy and Society Index 2021“ der Europäischen Kommission – er bildet jährlich die Entwicklung der digitalen Wirtschaft und Gesellschaft in Europa ab – gehört Österreich zur europäischen Spitze.

Bei der Nutzung von und Versorgung mit Festnetz-Breitbandanschlüssen und der Mobilfunk-Breitbandanbindung hat sich Österreich vom 22. auf den 11. Platz deutlich verbessert. Laut der Europäischen Kommission hat Österreich gute Fortschritte bei der Erreichung der EU-Gigabit-Ziele gemacht. Gerade die Coronakrise hat gezeigt, wie wichtig eine flächendeckende Versorgung mit ultraschnellem Internet ist. Digitale Anwendungen – vom Home-Office angefangen bis hin zur Freizeitnutzung von Streaming-Diensten oder Videokonferenz-Systemen im Bildungsbereich oder dem beruflichen Umfeld – boomen. Um die



Verfügbarkeit Gigabit-fähiger Anschlüsse vor allem in den ländlichen Regionen weiter voranzutreiben, hat das BMLRT die Initiative Breitband Austria 2030 ins Leben gerufen. Damit sollen gleiche Chancen zwischen urbanen und ländlichen Gebieten geschaffen werden.

Für das Telekommunikationsministerium ist die Bilanz der Europäischen Kommission das Ergebnis erfolgreich gesetzter Maßnahmen im Bereich der digitalen Infrastruktur. Harte Arbeit beim Ausbau digitaler Infrastruktur zahlt sich aus. Österreich hat sich um drei Plätze verbessert und liegt jetzt unter den Top-10! Damit rangieren wir über dem EU-Durchschnitt und vor Deutschland. Dieses Ergebnis beweist, dass das Ministerium mit seinen unterschiedlichen Maßnahmen, etwa der Breitbandmilliarde, auf dem richtigen Weg ist. Jeder Euro, der in die digitale Infrastruktur investiert wird, ist gut angelegt und eine Investition in die Lebens- und Arbeitsqualität unserer Regionen.

BREITBAND, BREIT-LAND

Apropos Regionen: Der Infrastrukturreport der Initiative Future Business Austria hat gezeigt, dass digitale Infrastruktur der Hebel für regionale Entwicklung ist. In unseren ländlichen Räumen leben 40 Prozent der heimischen Bevölkerung. Der flächendeckende Breitband-Ausbau ist entscheidend, um hohe Lebens- und Arbeitsqualität in ganz Österreich zu ermöglichen, kommentierte das Bundesministerium im Herbst letzten Jahres.

Neben dem Standortfaktor, den positiven wirtschaftlichen Effekten und der ökologischen Dimension im Bereich Energiewende sind die Vorteile des Infrastrukturausbaus für das Telekom- und Regionenministerium vor allem für den länd-

lichen Raum entscheidend. Nach Modellrechnung des Infrastrukturberichts ist mit einem Produktivitätswachstum auf Bundesland-Ebene mit bis zu 10,5 Milliarden Euro zu rechnen. Für 76 Prozent der Manager ist der Ausbau von 5G-Breitband für den ländlichen Raum sehr wichtig. 54 Prozent erwarten einen Stopp der Abwanderung, 45 Prozent mehr Beschäftigung und Arbeitsplätze am Land, 37 Prozent höhere Wettbewerbsfähigkeit und Wachstum. Weitere 29 Prozent gehen von einer verstärkten Ansiedelung von Betrieben aus, wenn die digitalen Infrastrukturen am Land bestmöglich ausgebaut sind. Diese Daten belegen, dass Österreich mit dem Breitband-Ausbau den richtigen Weg eingeschlagen hat. Es ist aber noch viel zu tun. Das Ziel des BMLRT ist, die digitale Kluft zwischen städtischen und ländlichen Räumen weiter zu schließen. Jeder Euro, der in die digitale Infrastruktur investiert wird, ist eine Investition in Arbeitsplätze, Lebensqualität und Wohlstand.

Infrastruktur und Legislative gehen aber bekanntlich Hand in Hand. Das neue Ende 2021 verabschiedete Telekomgesetz bereitet den Weg für neue Technologien in allen Wirtschafts- und Lebensbereichen auf. Konsumenten profitieren vor allem von einem einheitlichen öffentlichen Warnsystem. Damit können im Katastrophenfall Menschen per SMS informiert werden. Außerdem wird der Zugang zum Notruf 112 erleichtert, Menschen mit besonderen Bedürfnissen können ihn künftig per Textnachricht erreichen. Die Änderungen im Telekommunikationsgesetz tragen dazu bei, dass wir mit der Digitalisierung unser Leben ein Stück weit erleichtern. Autonomes Fahren oder Smart Living sind zwei Beispiele dafür. Aber das Telekommunikationsgesetz regelt auch viel einfachere Dinge wie die mögliche Mitnahme von Breitbandverträgen bei einem Umzug. Das alles sind Neuheiten, die es vorher so nicht gegeben hat, erklärt das Bundesministerium.

Impressum:

Sonderbeilage. Medieninhaber, Herausgeber und Verleger: Verlag Holzhausen GmbH, Traungasse 14-16, 1030 Wien, Tel.: 01/740 95-0. Projektleitung und Redaktion: Inga Herrmann.

Herstellung: Bohmann Repro-Media und Online GmbH, Rechte Wienzeile 31/Top 1, 1040 Wien. Druck: Wograndl Druck Ges. m. b. H., Druckweg 1, 7210 Mattersburg. Verlags- und Herstellungsort: Wien, 2022.

Die Beilage erscheint als entgeltliche Kooperation mit dem Bundesministerium für Landwirtschaft, Regionen und Tourismus.