



# verkehr

**STAATSPREIS  
MOBILITÄT  
2015**

INTERNATIONALE WOCHENZEITUNG SEIT 1945 26.06.2015 WWW.VERKEHR.CO.AT

Nr. 26 / 71. Jahrgang

**ROLAND**  
SPEEDITION

**Speed Matters.**  
Trust the leader of hinterland transport.

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

## Österreichs Luftfahrt im schwebenden Stillstand

**LUFTFAHRT:** Weltweites Wachstum, aber Europa und Österreich hinken nach. Die Branche beklagt die Dauer von Infrastrukturprojekten, fordert Straffung der Verfahren und die Streichung der Flugabgabe.

### INTERNATIONAL

#### ÖBB: PLUS UND MINUS BEIM ROLA-VERKEHR

Rail Cargo Operator, Betreiber der Rollenden Landstraßen im Haus der Rail Cargo Group (RCG), verzeichnete auf der Brenner-Route in den ersten fünf Monaten dieses Jahres ein Plus von sechs Prozent auf 65.000 Lkw. 30 RoLa-Züge fahren täglich zwischen den Terminals Wörgl und Brennersee und vier Züge zwischen Wörgl nach Trento in Italien. Rückläufig hingegen war der Verkehr auf den RoLa-Zügen Salzburg-Triest mit minus 32 Prozent und Wels-Maribor mit minus 22 Prozent. Begründet wird das Minus mit der offenbar sinkenden Nachfrage seitens türkischer Frächter, die das Gros der Hauptkunden auf diesen RoLa-Verbindungen waren und sind.



Nicht nur für die Lufthansa-Group ist der Flughafen Wien ein wichtiger Stützpunkt. Seine Funktion als Drehscheibe könnte in Zukunft aber durch aufstrebende Flughäfen in anliegenden Staaten streitig gemacht werden, weil inzwischen auch viele Destinationen östlich von Wien direkt angefliegen werden können.

VON BERND WINTER

Beim GSV-Forum „Wirtschaftsfaktor Luftfahrt – Erfolg durch Vernetzung“ wurde über die aktuelle weltweite und heimische Situation der Luftfahrtbranche diskutiert. Dabei zeigte sich, dass trotz der globalen Abhängigkeit auch in Österreich noch eine Reihe von Hausaufgaben zu machen sind.

#### Weltweiter Boom in der Luftfahrtbranche

Nach wie vor zählt die Luftfahrtbranche zu den weltweit bo-

menden Wirtschaftssektoren. Erst kürzlich haben die Flugzeughersteller Boeing und Airbus bekanntgegeben, dass sie derzeit noch nicht wissen, wie sie die insgesamt 12.000 Flugzeugbestellungen, die bis 2035 beauftragt wurden, abarbeiten sollen. Global wird von einem Passagierwachstum von durchschnittlich 5–7 Prozent ausgegangen. Damit wird auch der Gütertransport in der Luft weiter ansteigen. Der weltweite internationale Air-Cargo-Bereich wuchs 2014 um 4,8 Prozent. Im Vergleich dazu stiegen der weltweite nationale

Flugfrachtverkehr zuletzt um immerhin 2,8 Prozent.

#### Europa fällt zurück

Im letzten Jahr wuchs der Luftfrachtbereich im Mittleren Osten mit 11 Prozent weltweit am stärksten, gefolgt von Afrika (6,7 Prozent) und der Region Asien-Pazifik (5,4 Prozent). Nachzügler sind u. a. Nordamerika mit 2,4 Prozent und Europa mit 2,0 Prozent. Experten gehen auch in den kommenden Jahren von einem weiteren Anstieg der weltweiten Luftfrachtmengen aus (durchschnittlich

3,5 Prozent), wobei auch hier Europa vorab nicht zu großen Gewinnern zählen wird.

#### Hemmnisse in Österreich

Beim GSV-Forum wurden als Gründe für das Zurückbleiben Europas und Österreichs die verbreitete negative Einstellung gegenüber dem Verkehr, die steigenden Umweltauflagen und vor allem die endlos erscheinenden Behördenverfahren für die Erteilung von Infrastrukturprojekten angeführt.

▶ FORTSETZUNG AUF SEITE 2

## EDITORIAL



### Beweglichkeit statt Starre – auch in der Arbeitszeitregelung

von BERND WINTER

Die Errungenschaften der US-Arbeiter in den McCormick-Werken sind selbst nach bald 130 Jahren bemerkenswert. Am 1. Mai 1886 kam es zu einem Generalstreik, um den 8-Stunden-Arbeitstag durchzusetzen – ein Datum, dessen Auswirkungen auch heute noch weltweit spürbar sind. So liegt auch in Österreich die Normalarbeitszeit derzeit bei 8 Stunden pro Tag. Die Tagesarbeitszeit darf dabei prinzipiell 10 Stunden und die Wochenarbeitszeit 50 Stunden nicht überschreiten. Ist das in unserer heutigen Arbeits- und Lebenswelt noch zeitgemäß? Lassen sich die schwankenden Arbeitsanforderungen in der Produktion, im Dienstleistungsbereich und Handel damit optimal bewältigen? Die Realität sieht oft anders aus. So kommt es immer wieder vor, dass Mitarbeiter, um nicht offiziell über 10 Stunden pro Tag zu arbeiten, vorher offiziell ausstechen, um danach inoffiziell noch eine Stunde weiterzuarbeiten. Vielerorts wird eine Ausdehnung auf einen 12-Stunden-Arbeitstag gefordert. Wenn durch die Digitalisierung (4.0 etc.) die Auslastung von Maschinen und Anlagen optimiert wird und damit Ressourcen besser ausgenutzt werden können, wird dies für die menschliche Arbeitskraft in weiterer Folge auch sinnvoll sein. Unser Wirtschaftsleben wird sich auch in den kommenden Jahren bzw. Jahrzehnten mindestens so unberechenbar und schwankend verhalten wie derzeit – ob wir das nun wollen oder nicht. Daher werden wir wohl auch unsere bisher in Stein gemeißelten Regelungen überdenken müssen, ob diese noch den aktuellen und zukünftigen Herausforderungen entsprechen. Im internationalen Wettbewerb der Regionen wird der Hinweis auf eine bald 130-jährige Errungenschaft sicher nicht ausreichen, um langfristig erfolgreich zu sein.

# Luftfahrt im Stillstand ...

► FORTSETZUNG VON SEITE 1

Allein für die angestrebte dritte Piste am Flughafen Wien dauert das Verfahren bereits seit 2002/03. Günther Ofner, Vorstandsdirektor Flughafen Wien, geht davon aus, dass die Inbetriebnahme nach heutigem Stand frühestens 2025/26 erfolgen können wird. Damit wären dann 25 Jahre bis zur endgültigen Bewilligung vergangen!

### Nullsummenspiel

Ofner kritisiert zusätzlich, dass von der Wirtschaft viele Ideen in Richtung Wirtschafts- und Beschäftigungswachstum, Steigerung von Forschung und Entwicklung vorangetrieben werden, aber gleichzeitig die politischen Initiativen genau in die entgegengesetzte Richtung gehen. „Es gibt zwei Grundwahrheiten, deren Verleugnung zu diesem Gefühl des Stillstands bzw. Rückfalls der österreichischen Wirtschaft beiträgt. Wollen wir überhaupt Wachstum und Entwicklung? Wohlstand hat sich seit jeher dort entwickelt, wo der Verkehr stattgefunden hat. Wenn es aber zum politischen Dogma wird, dass alles, was mit Verkehr und Transport zu tun hat, böse ist und daher begrenzt, verhindert, behindert und besteuert werden muss, dann wird sich bei uns nichts mehr bewegen.“ Als zweiten wesentlichen Punkt sieht Ofner den globalisierten Wettbewerb an. Er kritisiert, dass es durch die vielen Regelungen und Bestimmungen (vom Arbeitsrecht über Umweltbestim-

mungen bis zu den spezifischen Verkehrs- bzw. Transportreglementierungen) für europäische und österreichische Unternehmen immer schwieriger wird, sich gegenüber Mitbewerbern aus anderen Regionen durchzusetzen, da sie in der Regel nicht so hohe Auflagen haben. „Wenn es nicht gelingt, über fundamentale ökonomische Wahrheiten eine Übereinstimmung zu erzielen, dann werden viele der politischen Initiativen einander aufheben und in einem Nullsummenspiel verhaftet sein.“

### Flugabgabe kritisch

Alexander Klacska, WKO Bundespartenobmann Transport und Verkehr, betonte beim GSV-Forum die negativen Auswirkungen der Flugabgabe auf den Wirtschafts- und Tourismusstandort Österreich. „Neben

### LUFTFRACHT ÖSTERREICH

Top-Handelspartner:

- Deutschland
- Korea
- Russland
- China
- VAE
- USA
- Thailand
- Usbekistan
- Niederlande
- Japan

stagnierenden Passagierzahlen, besonders bei den Regionalflughäfen, sinken dadurch auch die Beschäftigungszahlen“, warnt er und ergänzt: „Eine Abschaffung



Österreich verliert durch die endlosen Behördenverfahren im internationalen Wettbewerb an Terrain, so das Resümee der GSV-Veranstaltung

der Flugabgabe würde den Luftverkehrsstandort Österreich wieder stärken. Die durchschnittlichen Flugpreise würden sich dadurch um rund 4,4 Prozent reduzieren, wodurch wir in Österreich über eine Million zusätzliche Passagiere hätten und zusätzlich über 3.300 Arbeitsplätze schaffen könnten.“ Sollte Österreich noch vor Deutschland die Flugabgabe abschaffen, sieht er noch weitere Vorteile: „Damit hätten wir wieder einen Standortvorteil gegenüber Deutschland. Zusätzlich wäre das auch ein positives Signal an alle Fluglinien.“ Darüber hinaus fordert er die rasche Umsetzung des gemeinsamen europäischen Luftraumprojekts SES (Single European Sky).

### Standortvorteile

Arnulf Schöberl, Regional Manager Austria, Slovenia and Croatia, Lufthansa Cargo Luft-

fracht, betont: „Der Flughafen Wien ist als Ost-West-Dreh-scheibe auch für uns ganz wichtig. Der große Vorteil des Standorts liegt in seiner Schnelligkeit. Die Anschlusszeit für die Umladung der Fracht beträgt nur 40 Minuten.“ Er sieht die

### FLUGABGABE

Jeder Flugzeughalter hat für in Österreich abfliegende Passagiere die Flugabgabe zu entrichten. Sie beträgt je nach Strecke pro Passagier:

- Kurzstrecke 7 Euro,
- Mittelstrecke: 15 Euro,
- Langstrecke: 35 Euro.

Gefahr für den Wiener Flughafen vor allem in Richtung Osten, da viele Destinationen mittlerweile direkt angefliegen werden können.

## DSLVL veröffentlicht Branchenanalyse

**UMFRAGE:** Alle fünf Jahre erhebt der Deutsche Speditions- und Logistikverband (DSLVL) bei einer Mitgliederbefragung den aktuellen Status der Branche.

Spediteure sind die Architekten des Güterverkehrs. Sie führen nicht nur selbst Beförderungsleistungen aus, sondern organisieren und steuern global vor allem mehrstufige Dienstleistungspakete aus Transport, Umschlag, Lagerung, Verzollung und logistischen Zusatzleistungen. Dafür beauftragen sie Transportunternehmen sämtlicher Verkehrsträger, wie die DSLVL-Erhebung zeigt: 53 Prozent der befragten Betriebe sind als Seehafenspediteure aktiv, während sich 47 Prozent in der Luftfracht betätigen. Jeweils 15 Prozent organisieren Güterbeförderungen per Bahn und Binnenschifffahrt. Mit 73 Prozent agiert erwartungsgemäß die Mehrheit der Speditions- und Logistikbetriebe als Befrachter des

Straßengüterverkehrs. Immer mehr zählt das Logistikgeschäft zu den Kernkompetenzen der Branche.

### Logistische Zusatzleistungen sind wichtig

Die Nachfrage von Industrie und Handel nach logistischen Zusatzleistungen sorgt für eine immer engere Kooperation zwischen Spediteuren und ihren Kunden. Den mittlerweile komplexen Anforderungen des Marktes steht ein äußerst differenziertes Angebot gegenüber. Speditions- und Logistikbetriebe sind im Durchschnitt in neun Leistungsbereichen aktiv. Die häufigsten Tätigkeitsfelder sind die Befrachtung von Lkw beauftragter Straßen-

abfertigung, die Seefrachtspedition, Stückgut- und Systemverkehre, die Luftfrachtspedition, die Distributionslagerung, Gefahrgutlogistik und Güterfernverkehre mit eigenem Fuhrpark. Je größer der Betrieb, desto umfangreicher das Leistungsspektrum. Bei Betrieben mit mehr als 200 Beschäftigten bieten über 60 Prozent bereits mehr als zehn Leistungsbereiche an.

Von dem veränderten Bestellverhalten von Industrie und Handel wie Just-in-time-Bedarfsdeckung und bestandslose Warenverteilung profitieren zunehmend die Stückgut- und Systemverkehre der Spediteure und Paketdienste. 52 Prozent der befragten Betriebe sind in diesem Marktsegment tätig.

### Trend zur Größe

Den aktuellen Daten zufolge setzt sich der Trend zu größeren Betrieben fort. Typischerweise sind jedoch kleine wie große Betriebe dezentral organisiert. Insofern übt die regionale Nachfrage nach expeditionellen Leistungen einen spürbaren Einfluss auf die Betriebsgrößenstruktur der Branche aus. Mit 42 Prozent hat knapp die Hälfte der befragten Unternehmen zwei bis fünf Niederlassungen.

„Grüne Logistik“ spielt eine immer stärkere Rolle. 17 Prozent der Unternehmen nutzen bereits Standards zur Berechnung von Treibhausgasemissionen, weitere acht Prozent planen eine entsprechende Anwendung in nächster Zeit.