

## Güterbeförderungsgewerbe

### Branchen Check Digitalisierung

Im Transportwesen lässt sich die Entwicklung der Digitalisierung in folgenden Bereichen nachvollziehen :

- Fahrbetrieb
- Verladung
- Kapazitätssteuerung
- Geschäftsmodelle
- Steuerung/Informationswesen

Der Güterverkehr wird Prognosen zufolge bis 2030 nochmals um ein Drittel zunehmen. Ein Faktor dazu ist u.a. die Digitalisierung des Handels und Versandwesens (Internethandel). Gut gemeinte Services für den Konsumenten - wie etwa B2C- Expressdienste, 24 Stunden Zustellung oder Gratisumtausch, der im Internethandel oft über 50% aller Zustellungen ausmacht, führt zu immer höheren Anforderungen aufgrund der steigenden Individualisierung der Transportbedarfe und erschweren die optimale Ausnutzung von Transportkapazitäten und damit Ressourcen. Die digitale Agenda der EU setzt daher sehr wesentlich auf ITS Intelligente Transportsysteme. Automatisierte Transportelemente sowie deren Vernetzung (verkehrsträgerübergreifend/multimodal) sollen die Realisierbarkeit dieser Anforderungen auch mittel-/langfristig ermöglichen. Unbedingte Voraussetzung dafür ist die Konnektivität der Datensysteme/Datensätze aller Beteiligten - insbesondere auch Verlader, was speziell diesen oft weniger bewusst ist oder dort auf wenig Akzeptanz stößt. Neben der Interoperabilität der Datenwelt von Verlader- und Logistikbetrieben müssen zwingend ausreichender Datenschutz und Datensicherheit gewährleistet werden.

Unterstützt wird Digitalisierung des Transports durch Telematik. Basis ist dabei, dass Fahrzeuge untereinander, mit dem Ladegut und der Infrastruktur automatisiert kommunizieren zur Optimierung der Transportabläufe (Auslastungen, zeitliche Lieferfenster). Zusatzservices sind Lenkerinfos (Weg-/Stau-/Parkplatzinfos), Fahrercoaching, Schnittstellen zum Flottenmanagement (Fleet- Management) usw.

Erklärtes Entwicklungsziel im Fahrbetrieb ist das autonome Fahren. Der schrittweise Weg dorthin führt vom ursprünglich nicht automatisierten Fahren über teilautomatisiertes Fahren zum vollautomatisierten (mit anwesendem Lenker) bzw. autonomen (kein Lenker anwesend) Fahren.

Entscheidend sind/waren die Entwicklung diverser - im Branchencheck Fahrassistenten - beschriebener - Fahrassistentensysteme. Hier war und ist die Nutzfahrzeugtechnologie Entwicklungstreiber, dort wurden diese Elemente entwickelt, dann in Prototypen auf den PKW übertragen (angepasst) und in Serie gebracht.

Ein derzeit schon sehr weit entwickelter Ansatz ist das sogenannte Platooning. Das Prinzip dabei ist, dass einige LKW digital aneinander gekoppelt hintereinander (mit elektronischer Deichsel induktionsgebunden) vollautomatisiert fahren. Die Vorteile, die man sich daraus verspricht, sollten interessant sein : maximal ein Lenker erforderlich, engerer Fahrzeugabstand, dadurch können nachfolgende Fahrzeuge Windschatten nützen, was laut Messungen 10-15% Treibstoffersparnis und dadurch Emissionsreduktionen bewirkt. Auf dem immer knapper werdenden Gut der Straßeninfrastruktur können so mehr Fahrzeuge untergebracht, die Nutzung der Infrastruktur optimiert und Staus reduziert werden. Insgesamt verspricht vollautomatisiertes bzw. autonomes Fahren wesentliche Einsparungen bei den Betriebskosten, voraussichtlich ist aber mit mindestens 20% höheren Anschaffungskosten (auch in künftigen Serienproduktionen) zu rechnen.

In OÖ gibt es mit DigiTrans dazu ein vielversprechendes Pilot-/Referenzprojekt. Im Rahmen der Initiative Connected Mobility hat der Automobilcluster der Business Upper Austria als Initiator das Ziel, gemeinsam mit Projektpartnern aus der Wissenschaft (VNL, Logistikum) und Logistik-/Wirtschaft im OÖ Zentralraum eine Testregion für autonomes Fahren zu errichten. Seitens der Wirtschaft sind Projektpartner u.a. Rosenbauer, Kapsch, Ennsbühel, Hödlmayr, Schachinger, ILL, ASFINAG. Im Raum der prosperierenden Logistikregionen rund um den Ennsbühel bzw. Flughafen soll die Transportlogistik eine neue Dimension erhalten. ASFINAG soll die notwendige digitale Infrastruktur sicherstellen. Die WKOÖ Fachgruppe ist in den Projektprozess aktiv eingebunden und erfüllt die Rolle als Link zur Branche. Ziel ist es, einerseits neue Technologien in die Praxisanwendung zu bringen sowie das Interesse an dieser Entwicklung in der Branche zu fördern und die Mitwirkung weiterer Unternehmen einzufädeln/begleiten. Als ein in Europa führendes Zentrum für autonome Transportlogistik können im europäischen Standortwettbewerb für die Region OÖ entscheidende Vorteile damit erreicht werden.

Anwendungsoptionen autonomen Transports liegen aber auch in Umschlagsvorgängen zur Unterstützung der Übergabe der Ladung auf/von Nutzfahrzeugen auf Sonderfahrzeuge etwa an der Peripherie von Betriebsgeländen, im automatisierten Rangieren von Sonderfahrzeugen zum Beispiel zur Übernahme von Aufliegern beim Werkstor und autonomer Beförderung zu Laderampen.

Ein möglicher bedarfsorientierter Einsatz automatisierter Lösungen in der City Logistik als Unterstützung in der Feinverteilung „Last Mile“ ist eine vor allem in Ballungsräumen ebenso vielversprechende Option wie ein bedarfsorientierter Einsatz automatisierter Lösungen generell in der Kommunallogistik - Beispiele: Entsorgung - automatisierte Leitung des Fahrzeuges am Betriebsgelände automatisiertes Andocken an den richtigen Müllcontainern, automatisierte Aufnahme von Müllcontainern usw.

Im Bereich der Transportsteuerung ist die Digitalisierung schon weit fortgeschritten. GPS basiertes Tracking & Tracing ist schon seit Jahren ein anerkanntes und verbreitetes System, wie ein LKW unterwegs mit neuen Auftragsinfos von einem Hub aus gelenkt wird. Das Begleitpapierwesen ist im Prinzip digitalisiert, - einziger Bremsen ist hier in Teilbereichen der Gesetzgeber, der oftmals analoge Belegsysteeme notwendig macht. Hier ist die WKO (FG/Fachverband) ein wesentlicher Treiber in Richtung Ministerien bzw. Gesetzgeber.

Digitalisierung ist im Transportwesen natürlich auch der Treiber für die Entwicklung neuer Geschäftsmodelle, wobei sich hierzu in der Praxis folgende Bereiche zeigen:

- reine Auftragsplattformen
- Optimierungsplattformen
- Kooperationen horizontal (innerhalb der Branche / mit anderen Verkehrsträgern)
- Kooperationen vertikal (mit Terminal-/Infrastrukturbetreibern bzw. entlang der Supply Chain mit Verladern)
- Prozessautomation entlang der Supply Chain (komplexe Lieferketten)
- Service Provider : Onlinebezahlsysteme, GPS Tracking, automatisierte Versand-/Zollabwicklung/Belegsysteeme usw.

Ganz wesentlich ist, dass die Transportwirtschaft nicht nur als Branche gesamt sondern auch Verkehrsträger übergreifend und in Partnerschaft mit der Logistikbranche eine gemeinsame digitale Agenda = Digitale Strategie entwickelt. Hier besteht derzeit ein strategisch extrem gefährliches Defizit, da sich die Beteiligten zu sehr mit der ausschließlichen Wettbewerbspositionierung untereinander auseinandersetzen. Es geht aber darum, als Transportsektor (multimodal !) seine Rolle im Prozess der digitalen Weiterentwicklung der Gütermobilität zu festigen. Auch hier - wie schon zu den Schienenbahnen im Branchencheck ausgeführt - gibt es folgende Möglichkeiten, die für den Transporteur denkbar sind: Leadership im Prozess/ die Steuerung des Transportprozesses selbst in die Hand nehmen, oder Rolle als Partner (!) in diesem Prozess oder bloßer Carrier - reduziert auf die Transportfunktion gekoppelt mit einer digitalisiert immer höheren Substituierbarkeit. Es wird für die Transportwirtschaft eines gemeinsamen Kraftakts bedürfen, durch Plattformen mächtiger Internetdienste (Google, Amazon, Alibaba usw.) nicht in letzteres abgedrängt zu werden.

Negativbeispiele dafür sind die schon verbreiteten Buchungsplattformen wie Transporter, Uber, Check Robin usw., die im Transportwesen zu einem Preiskrieg mit wirtschafts- sozial- und umweltpolitisch höchst nachteiligen Auswirkungen und bei den letztgenannten auch wettbewerbswidrigen Folgen geführt haben, vor denen die staatlichen Ordnungen aber kapitulieren.

Ein beachtliches Best Practice Beispiel mit enormem Chancenpotenzial für die Branche hingegen ist mm-finder.at, eine Info-/und Buchungsplattform für Nah-/Baustellenverkehr sowie Betriebsmittel im Baubereich, die von den Dienstleistern selbst entwickelt wurde und selbst betrieben wird (einer der Initiatoren ist Funktionär der FGOÖ...).

Die Rolle der WKO/Fachgruppe ist im Digitalisierungsprozess für die Branche eine sehr wesentliche, die es wahrzunehmen gilt:

- als Interessenvertreter
  - Digitalisierungsbarrieren aufzeigen und Einsatz für deren Beseitigung
  - Wettbewerbsgleichheit und Rechtsstaatlichkeit einfordern  
-> digitale Plattformen dürfen nicht zur rechtsfreien/autonomen Zone verkommen - hier versagt die staatliche Ordnung derzeit vollkommen und ist die Erwartung der Mitglieder daher groß (-> WK als Schutzschild)
  - Initiativen für ein zukunftsfittes Kartellrecht -> Digitalisierung bedeutet neue kooperative Geschäftsmodelle usw. - aber wie weit dürfen Unternehmen kooperieren ? - Praxiserfahrungen sind mit Kartellvorwürfen eng verknüpft...
- als Businesspromotor
  - digitales Entrepreneurship / Bewusstseinsbildung für Bedeutung der Digitalisierung + Zugang aufbereiten - v.a. Hilfestellung für KMU
  - WKO/FG als anerkannt neutrale Plattform für neue Geschäftsmodelle
  - Mitwirkung an der Vermittlung von Partnern für Geschäftsmodelle
- als Servicepartner
  - Informationspool (Infosammlung bieten)
  - fachlich neutrale Expertise zu speziellen Themen einholen/vermitteln
  - Vermittlerfunktion zu Expertenpool

Dez. 2016 WKOÖ Sparte Transport Verkehr, Christian Strasser