

# AUSTRIAPRO Reisebericht

---

Im folgenden werden ausgewählte Themen beschrieben, die anlässlich der Transportlogistik Messe in Paris (SITL), vom 1.4 bis 2.4. vorgestellt wurden und einen möglichen Bezug zu Österreichischer Wirtschaft haben.

## Supply Chain Management & Transportlogistik - eine nationale Strategie

Vergleichbar mit dem "Arbeitsgruppenprozess zur Konkretisierung des Gesamtverkehrsplans im Bereich Güterverkehr und Logistik" des BMVIT, wurde in Frankreich vorgegangen, um ein gemeinsames Verständnis aller betroffenen Akteure betreffend der Herausforderungen zu schaffen und koordinierte Maßnahmenbündel zu entwickeln. Die gesetzlichen Grundlagen dafür (Artikel 41 des Gesetzes 2014-431) wurden im Mai 2013 geschaffen.

Prof. Michel Savy, der wissenschaftliche Leiter einer umfassenden, interdisziplinären und interministeriellen Arbeitsgruppe (Parlament, Regionalvertreter, Umwelt, Transporteure, Spediteure, Wirtschaftssektoren, Universitäten ... ) präsentierte dabei die bisher vorliegenden wesentlichen Erkenntnisse zum Thema "Supply Chain":

- Das Verständnis der KMU's für den notwendigen branchenübergreifenden Ansatz ist vorhanden;
- Logistik und das Supply Chain Management sind regionsüberschreitend und können nicht ausschließlich aus lokaler Sicht betrachtet werden;
- Die Supply Chain wird am besten als eigenständige Wertschöpfungskette betrachtet;
- Man konstatiert, dass Frankreich gegenüber Deutschland und anderen Nationen im Bereich der Transportlogistik und dem Supply Chain Management Nachholbedarf hat.
- Die zunehmende Konkurrenz aus Osteuropa, vor allem die geringen Lohnkosten der Chauffeure stellt ein Wettbewerbsproblem für den französischen Straßengüterverkehr dar. In diesem Zusammenhang möchte man eine europäische Lösung finden.
- Die Notwendigkeit einer fundierten Ausbildung und ein Fokus auf F&E, um den zunehmenden Anforderungen an die Logistik Rechnung zu tragen.

Die Ausarbeitung konkreter nationaler Maßnahmen ist für 2015 vorgesehen. Auf nationaler Ebene scheint man im Zusammenhang mit dem Supply Chain Management weniger Augenmerk auf Intermodalität und dem Modal Shift von der Straße auf die Schiene zu legen.

Im Gegensatz dazu gibt es auf regionaler Ebene (Ile-de-France, Région Urbain de Lyon, Rhones-Alpes, etc.) gibt es bereits wesentliche konkretere Ansätze dazu; auch werden hier Infrastrukturinvestitionen (intermodal Terminals, Ausbau der sekundären Schieneninfrastruktur und der Anschlußbahnen) zur Förderung des Intermodalen und kombinierten Verkehrs getätigt.

## Französische EVU's im Nahverkehr (Opérateur Ferroviaire de Proximité)

Der Anteil des Güterverkehrs auf der Schiene liegt generell mit 9,41% im Jahre 2013 unter den Erwartungen der französischen Verkehrspolitik. Diesen Umstand führt man weniger auf die nicht vorhandene Nachfrage (vor allem die Nachfrage im Einzel-Waggon Verkehr wird als signifikant betrachtet), sondern vor allem auf angebotsseitige Probleme zurück:

- Qualität der von SNCF angebotenen Trassen ist nicht entsprechend
- Von 3000 km Neben- und Anschlußbahnen wurden 2013 nur 1440 genutzt, davon nur 900 km mit mehr als einem Zug pro Tag. Von diesen 900 werden in 3 Jahren 440km aufgrund fehlender Instandhaltungsinvestitionen nicht mehr benutzbar sein.
- Die Übernahme der zusätzlichen Investitions- und Betriebskosten der Infrastruktur für diese Neben- und Anschlußbahnen in der Höhe von 2€ / t (bei 50km und 2000t / Jahr) ist nicht geklärt.

Auf diesem Nebennetzen werden trotz der zitierten Probleme ca. 18 Mio. Tonnen / Jahr (vor allem Landwirtschaftliche Produkte, Minerale) im Nahverkehr transportiert. Dieses Güterverkehrsaufkommen im Schienennahverkehr entspricht 20% des Gesamtaufkommens auf der Schiene.

Auf Basis von Kooperationen zwischen OFP EVU's, der SNCF Infra, den maritimen Häfen und den Regionen (Champagne, Lothringen, Rhone-Alpes,...) werden seit 2014 experimentelle Relationen im Güternahverkehr (<300km) angeboten.

## Zwischenbericht des CORE Projekts

An diesem „Horizon 2020“ Projekt mit einem Gesamtvolumen von knapp € 50 Mio. arbeiten 70 Partner, darunter auch DG MOVE und DG TAXUD mit; es wird vom "European Shippers Council" geleitet und hat das Ziel, die Sicherheit & die Effizienz des internationalen Warenverkehrs zu verbessern.

Diese beiden Ziele sollen im wesentlichen durch verbesserte Transparenz (durchgehende elektronische Dokumentation - „data pipeline“ ), systemische Prüfungen („authorized economic operator“ concept) und Abstimmung der Zollbehörden (nur 1 Zollverfahren) erreicht werden.

David Hesketh (UK Customs) berichtet über einen im Rahmen des CORE Projekts mit dem Hafen von Felixstow in UK realisierten Prototypen unter Nutzung des dort vorhandenen Hafeninformationssystems (PCM). Bestellungen und Packlisten werden dabei von der exportierenden Unternehmen (UN/CEFACT XML Standards werden verwendet) erfaßt und an das PCM geleitet; Zollbehörden, Spediteure und Carrier haben darauf kontrollierten Zugriff und sind in der Lage, Risikoanalysen, Transportplanung und Beladung zeitnahe durchzuführen und den Warenempfänger vorab zu informieren.

Durch die Übermittlung der elektronischen Dokumentation bereits nach 48h nach Abfahrt des Schiffes aus Felixstow (oder 24h vor der Ankunft im Zielhafen) kann die importierende Zollbehörde die Freigabe (im Falle eines AEO Verladere) noch vor Ankunft des Schiffes im Zielhafen durchführen. Die Auslieferung der Waren vor Ort kann in der Folge durch den lokalen Spediteur wesentlich planbarer und rascher abgewickelt werden.

Mit diesen neuen Möglichkeiten und nach Inkrafttreten der notwendigen gesetzlichen Änderungen, werden aber auch die Haftungsfragen in Zukunft besser geregelt werden, wenn " ... weder der Warenempfänger, noch der Transporteur verbindlich Auskunft darüber geben müssen, was der Versender verpackt hat." (frei nach David Hesketh). Diese Auskunft wird aus den vom Verlager zur Verfügung gestellten Bestellungen und Packlisten direkt entnommen werden können.

### Stadtlogistik (ein Bericht von FM Logistics Rom)

FM Logistik stellt ein in Rom umgesetztes Verteilungskonzept - Citylogin - vor. Nachdem die Behörde der Stadt den Güterverkehr im Innenbereich auf die Zeit von 10:00 - 11:00 beschränkt hat, führt dies zu unregelmäßigen Lieferungen und Verkehrsstaus. Ausgenommen sind Elektro- und Hybridfahrzeuge.

Citylogin hat dazu, außerhalb dieser Sperrzone, ein Zentrallager in 3 km Entfernung von den Stadttoren Roms errichtet, welches als Cross-Docking Lager dient. Güter werden dort auf zur Zeit 5 elektrische (und 1 Hybriden) Kleinlaster geladen, die mit bis zu 1 (bzw. 1,5) Tonnen beladen werden können.

Damit ist man in der Lage im Schnitt mit 3 Routen á 100km ohne aufzuladen die Waren auszuliefern. Die Micro Planung der Routen - es werden bis zu 15,000 unterschiedliche Adressen angefahren - erfolgt dabei auftragsabhängig. Bestellungen werden von den Firmen nach Maßgabe ihrer vorhandenen Waren im Cross-Docking Lager vor- und nachmittags getätigt, wobei die Lieferung innerhalb von 4h bzw. 8h erfolgt.

Zur Zeit erfolgt die Auslieferung nur bis 20:00 täglich. In aktuellen Verhandlungen mit Dolce & Gabbana (bei der Spanischen Treppe) überlegt man aber auch eine Lieferung während der Nacht, um die größeren Mengen bewältigen zu können.

Der Herausforderungen der Auslastung des städtischen Verteilungssystems begegnet man zum einen durch eine Kooperation mit einem Partner (man hat dazu ein joint venture gegründet), zum anderen, daß man lokalen Betrieben und Händlern anbietet, ihre Transporte im outsourcing Verfahren durchzuführen.

Man rechnet damit, daß bereits mit den zur Zeit 5 Kunden die jährlichen CO<sup>2</sup> Emissionen um 90t reduziert werden können.

Rudolf Bauer

4. April 2015