

## IN KÜRZE

**CO<sub>2</sub> auf Containerschiffen wieder einfangen**

Die Seeschifffahrt ist mit einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von etwa einer Milliarde Tonnen für rund drei Prozent der weltweiten Gesamtemissionen verantwortlich. In einem Pilotprojekt hat das Unternehmen Seabound ein System getestet, das den Abgasstrom durch eine mehrere Standardcontainer große Anlage leitet, in der das CO<sub>2</sub> mit Branntkalkkieseln zu Kalkstein reagiert. Im Hafen kann das CO<sub>2</sub> dann extrahiert und dauerhaft gespeichert werden. Im zweimonatigen Test auf dem mittelgroßen Containerschiff Sounion Traderist der Reederei Lomar Shipping konnten die CO<sub>2</sub>-Emissionen um 78 Prozent verringert werden, laut Seabound wären bis zu 95 Prozent möglich. Ein Problem könnte das Gewicht werden. Zur Bindung von 800 kg CO<sub>2</sub> waren 1,2 Tonnen Branntkalk notwendig – und es wurde eine Tonne CO<sub>2</sub> pro Tag eingefangen.

**Leihtransporter-Expansion nach Tschechien**

Das heimische Start-up 123-Transporter, das in ganz Österreich sowie in Deutschland Leihtransporter anbietet, weitet seine Tätigkeit nun auf Tschechien aus. Ab sofort sind 50 neue Vans in Prag und der Mittelböhmischen Region verfügbar, weitere 50 werden in Kürze in Pilsen und Westböhmen folgen.

## FOKUS: LOGISTIK &amp; NUTZFAHRZEUGE

Der Schwerpunkt wurde von der Spezialredaktion unabhängig von Werbekunden erarbeitet.

Redaktion Logistik: Andreas Tanzer

Redaktion Nutzfahrzeuge: Timo Völker

E-Mail: vorname.nachname@diepresse.com

Anzeigen: business@diepresse.com

# Weniger Aufträge, höhere Kosten

**Fahrzeugtransport.**

Mit Wachstum und langfristigen Verträgen will die Branche dem steigenden Kostendruck und dem Rückgang an Aufträgen begegnen.

VON WOLFGANG POZSOGAR

Mit konkreten Zahlen zur Kostenentwicklung gehen die Unternehmen der Fertigfahrzeuglogistik (FVL) in Preisverhandlungen mit ihren Auftraggebern. Denn seit 2019 lässt die Association of European Vehicle Logistics (ECG) in Kooperation mit PwC Österreich einen Kostenindex erstellen. „Wir sind die unabhängige Drehscheibe, der sämtliche Zahlen zur Verfügung stehen“, so Thomas Windhager von PwC Österreich über dieses Projekt, das 80 Prozent des europäischen FVL-Markts abbildet.

Laut FVL-Kostenindex für das dritte und vierte Quartal 2023 bewegen sich die Gesamtkosten für den Fahrzeugtransport leicht gebremst weiter nach oben. „Von Januar 2019 bis Dezember 2023 stieg der Index der Gesamtkosten um 61,7 Prozent, vom zweiten auf das vierte Quartal 2023 beträgt der Anstieg drei Indexpunkte“, berichtet Nicole Hackl von PwC. Der höchste Kostenanstieg seit 2019 wurde wie in der gesamten Transportbranche im Segment Seefracht mit einem Plus von 149,1 Prozent verzeichnet, der niedrigste bei der Bahn (25,4 Prozent), beim Straßentransport waren es 26,7 Prozent.

Einer der großen Player auf dem FVL-Markt ist das österreichische Unternehmen Lagermax Autotransport. Rund 920.000 Fahrzeuge transportiert Lagermax europaweit pro Jahr. „Natürlich spüren wir den Kostendruck“, berichtet René Eisbrich, verantwort-



Den Fahrzeugtransporteuren fehlen qualifiziertes Personal und Lkw mit geeigneten Aufbauarten. [Getty Images]

lich für das FVL-Segment. Eine große Herausforderung sei derzeit die Anschaffung von Transportern. Ursache sei die Pandemie, die mit einem massiven Einbruch bei der Neuwagenproduktion auch den FVL-Markt traf. Es kam zu einer deutlichen Verringerung des Transporterbestands. Als die Pkw-Produktion wieder anlief, fehlten die Kapazitäten. Deutliche Preiserhöhungen und Lieferverzögerungen bei den Transportern waren die Folge. „Bei Lkw hat sich die Lage mittlerweile entspannt, aber nicht bei den speziellen Aufbauarten. Hier gibt es aktuell Lieferzeiten von bis zu vier Jahren“, sagt Eisbrich.

Aktuell ist die Auftragslage für Fahrzeugtransporte rückläufig, berichtet der Lagermax-Manager. Sein Unternehmen sei durch langfristige Verträge mit seinen Kunden relativ gut abgesichert und der eigene Fuhrpark gut ausgelastet. „Aber wir beschäftigen weniger Subunternehmer“, so Eisbrich. Am wichtigsten für den Erfolg in diesem vom Einkäufer getriebenen Markt sei Kostenführerschaft. „Der einzige Weg, um die anteiligen Fixkosten pro Leistungseinheit zu reduzieren, ist Wachstum. Die variablen Kosten sind schließlich für alle gleich.“

Bei schweren Fertigfahrzeugen wie Lkw, Bussen oder Traktoren ist das Familienunternehmen Gartner mit seinem Tochterunternehmen Ziegler europaweit wichtiger Marktteilnehmer. Marcus Schwarzbauer, verantwortlich für den Fahrzeugtransport, ortet ebenfalls einen rauer werdenden Wettbewerb: „Es werden weniger Neufahrzeuge verkauft, also sind weniger Ladungen auf dem Markt.“ Allerdings betont Schwarzbauer, dass die meisten Kunden die Situation nicht aus-

nützen, um die Preise weiter zu drücken. „Hier setzt ein Umdenken ein, für die Kunden zählen Zuverlässigkeit und die Sicherheit einer langfristigen Partnerschaft.“

Neben den Fahrzeuginvestitionen sieht er die Personalkosten als Faktor: „Gutes Personal ist knapp. Unsere Fahrer müssen besonders gut geschult sein.“ Dazu kommen in Deutschland weitere Kostentreiber wie eine neue, strenge VDI-Richtlinie für die Transporter. „Das sind Kostentreiber, die nicht vollständig weitergegeben werden können.“ Größe ist neben Qualität auch in diesem Marktsegment ein wichtiger Faktor für den Erfolg. „Die große Flotte sichert die notwendige Flexibilität“, sagt Schwarzbauer.

**E-Autos bringen Herausforderungen**

Herausforderungen für den FVL-Transport bringt die zunehmende Zahl von Elektrofahrzeugen. „Die Fahrzeuge sind schwerer, man verliert einen Ladeplatz, bei Transporten etwa nach Skandinavien kann nicht jede Fähre genommen werden“, erklärt Schwarzbauer. Auch die Fahrer müssen für den Transport von E-Fahrzeugen geschult sein. Wobei E-Lkw auch als Fahrzeugtransporter geplant sind. Lagermax will für den Einsatz auf einer Kurzstrecke vom Magna-Werk in Graz bis zur Verladestelle fünf E-Fahrzeuge in der Praxis testen. Eine große Investition: „Der E-Lkw ist dreimal so teuer“, so Eisbrich. Resultat wäre allerdings die umweltfreundlichste Lösung. Am Ende der Kurzstrecke erfolgt der Weitertransport der Neufahrzeuge großteils per Bahn – die übrigens nicht nur punkto Klimaschutz, sondern auch bei den Kosten am besten liegt.

## Neue Lösungen finden und umsetzen

**Ausbildung.** Masterstudium an der FH OÖ soll Kompetenzen für den Einsatz neuer Technologien in der Logistik vermitteln.

Der Klimawandel, Fachkräftemangel und die Wirtschaftskrisen der letzten Jahre erfordern in der Logistik neue Denk- und Lösungsansätze, um die Prozesse effizienter und resilienter zu gestalten. Dazu gehören etwa künstliche Intelligenz, Robotik und alternative Energiesysteme. Ein neuer Masterstudiengang am Campus Steyr der FH Oberösterreich soll nun die dafür notwendigen Management- und Technologiekompetenzen vermitteln. Dabei sollen die Absolventen in die Lage versetzt werden, unterschiedliche Lösungsansätze zu bewerten und zu implementieren. Neben einem umfassenden Technologieverständnis steht Logistikprozess- und Projektmanagement-Know-how auf dem Lehrplan. „Unsere Studierenden spüren, dass sich etwas ändern muss. Sie möchten einen sinnvollen Beitrag zur Weiterentwicklung unserer Logistik, Wirtschaft und Gesellschaft leisten. Wir ermöglichen, im Spannungsfeld aus Technik und Wirtschaft praxistaugliche Lösungen zu entwickeln und damit einen konkreten und einen spürbaren Beitrag zur Transformation in Richtung einer

digitalen und nachhaltigen Logistik zu leisten“, erläutert Studiengangsleiter Veit Kohnhauser.

Das viersemestrige Masterstudium Logistik-Engineering und -Management ist berufsbegleitend konzipiert (Unterrichtseinheiten freitags und samstags) und umfasst 120 ECTS, zwölf davon Wahlfächer zur Schwerpunktsetzung. Die Masterarbeit kann in Zusammenarbeit mit einem Unternehmen durchgeführt werden, zudem gibt es im vierten Semester die Möglichkeit zu Auslandsaufenthalten an Partneruniversitäten sowie zu Studienreisen. Zulassungsvoraussetzung ist ein fach einschlägiges Bachelor- oder Diplomstudium (FH oder Universität) oder ein Studium an einer anerkannten inländischen oder ausländischen postsekundären Bildungseinrichtung. Die Studiengebühr beträgt 363 Euro pro Semester plus ÖH-Beitrag. Interessenten können sich im Rahmen der monatlichen Study Talks – nächster Termin am 18. April um 16 Uhr – online informieren.

Weitere Infos: [www.fh-ooe.at/lem](http://www.fh-ooe.at/lem)

# FULL TRUCK LOADS

Verlässlich, flexibel und innovativ. Seit Jahrzehnten bewegen wir LKW-Komplettlösungen höchst effizient in ganz Europa und darüber hinaus. Profitieren Sie von persönlicher Betreuung in Ihrer Landessprache, digitalem Transport Monitoring sowie stetig wachsenden Kapazitäten auf der Straße und im Kombinierten Verkehr. Mehr auf [lkw-walter.com](http://lkw-walter.com)