

# „Es müssen sich alle zur Logistik als Disziplin bekennen“

Von Harald Ehren

**DVZ:** Herr Professor Staberhofer, seit Dezember ist politisch vieles in Bewegung. Unter anderem wanderte die Zuständigkeit für Digitalisierung vom Verkehrs- ins Wirtschaftsministerium. Was halten Sie davon?

**Franz Staberhofer:** Das ist für uns überhaupt kein Problem. Wichtig ist vielmehr, die im Gesamtverkehrsplan verankerten Punkte weiter zu verfolgen. Abgesehen davon ist und bleibt Franz Schwammenhöfer als Logistikbeauftragter des BMVIT (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie) weiterhin unser Ansprechpartner in den Aktionsgruppen. Er wird seinen Job hervorragend weitermachen.

**Apropos Gesamtverkehrsplan: Wie sieht es denn mit der Umsetzung aus?**

Die Zusammenarbeit aller Beteiligten funktioniert exzellent. Mehr als die Hälfte der rund 120 Maßnahmen ist bereits umgesetzt. Wesentliche Punkte sind in der Finalisierungsphase. Dazu zählen die Transparenz über die österreichischen Logistikausbildungen, die Weiterentwicklung der „Marke Logistik“ sowie eines Logistik-Kennzahlensystems.

**Gibt es bald auch einen alpenländischen Logistikindex?**

Ja. Wir erarbeiten seit geraumer Zeit mit dem BMVIT zusammen an einem österreichischen Logistikindikator. Dieser wird in Kürze veröffentlicht. Heruntergebrochen bis auf Bezirksebene, werden verschiedene Regionen in verschiedenen Dimensionen verglichen - nicht zum trivialen Zahlenvergleich, sondern als Basis zur synergetischen Stärkung des Ganzen.

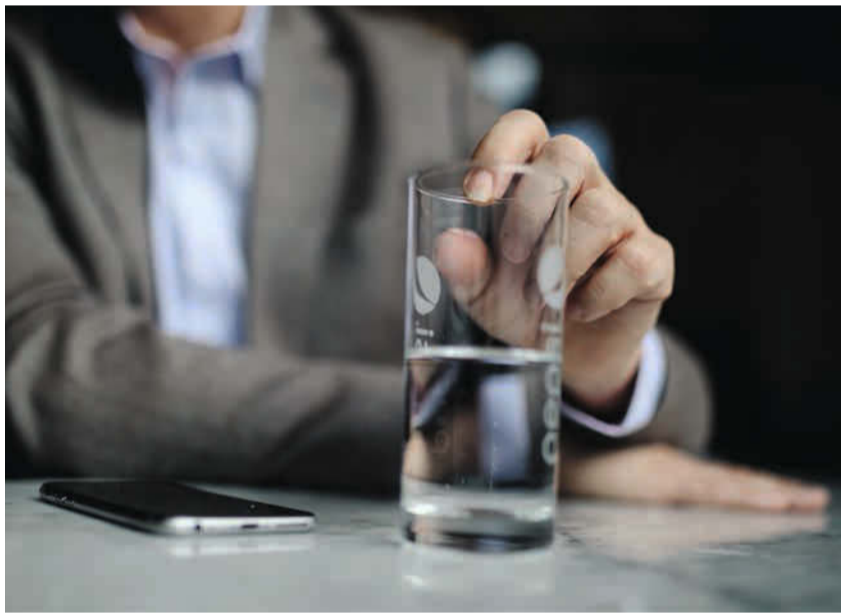
**Auch beim Thema Seidenstraße scheint Österreich nunmehr präsent?**

**Franz Staberhofer** sieht Industrie und Handel im Zentrum, rundherum Logistikdienstleister. Als Präsident des Vereins Netzwerk Logistik plädiert er für kollektivere Ansätze.

Das ist richtig. Hier galten wir bisher international als positionsarm. Und ganz ehrlich: Es ist in der Tat schwer, im Konkreten die richtige Position für Österreich zu definieren. Damit meine ich nicht oberflächliche Fundamentalpositionen, sondern die Ausgestaltung konkreter Umsetzungsmodelle. Wir sind mit dem Thema aber keinen Moment zu früh dran, denn China weiß auf jeden Fall schon genau, was es will.

**Wo kann die Verkehrspolitik noch Akzente setzen?**

Österreich hat eine anerkannt gute Infrastruktur. Im Vergleich spielen wir hier wirklich in einer anderen Liga. Schauen Sie sich nur den schlechten Brückenzustand in Deutschland an. Hierzulande gilt es nun, die Infrastruktur besser zu nutzen. Und dafür ist die Digitalisierung eines der besten Werkzeuge.



Für Franz Staberhofer ist ein halbleeres Glas eher halbvoll, wenn er an Kooperationen denkt. Darin liegt die Optimierungschance.

**Wie spielt Digitalisierung in der Verkehrswirtschaft denn heute schon eine Rolle?**

Hier muss man zwei Elemente unterscheiden, nämlich Geschäftsoptimierung und Entwicklung neuer Geschäftsmodelle. Ersteres passiert bereits optimal, sonst würden viele Unternehmen gar nicht mehr bestehen. Der Aufholbedarf liegt ganz klar bei der Datennutzung. Vorhandene Daten werden nicht einmal für den Eigenbedarf optimal genutzt, obwohl die Methoden da sind.

**Wohin führt Ihr Weg der Vernetzung?**

Mir geht es darum, sämtliche logistische Elemente wie Mobilität, Handels- und Industrielogistik zu bespielen. Vom Verkehrskindergarten bis hin zu automatisierten inner- und außerbetrieblichen Transportlösungen. Die Phase der Bewusstseinsbildung ist weitgehend abgeschlossen, nun müssen die richtigen Proponenten zusammengebracht und angegangen werden. Hier setzt der Verein Netzwerk Logistik (VNL Ö) an.



FOTOS: MARLENE FROELICH/LUXUNLUMEN

## Franz Staberhofer

Franz Staberhofer ist Professor für Logistikmanagement und Supply Chain Management an der Fachhochschule Oberösterreich, Leiter von deren Forschungseinrichtung „Logistikum“ und Geschäftsführer von „Ifi Consulting“ in Steyr. Er ist zudem Präsident des Vereins Netzwerk Logistik. Die Organisation richtet am 13. Juni 2018 in Linz den 25. Österreichischen Logistik-Tag aus.

**Wo könnte man noch über den Tellerrand hinausdenken?**

Bei tieferehenden Kooperationen. Es gibt zwar schon lange keine verkehrsträgerübergreifenden Kämpfe mehr, aber etwa bei der gemeinsamen Nutzung von Lagern endet die Bereitschaft derzeit noch - was auch nachvollziehbar ist. Passende Rahmenbedingungen müssen her. Denn die Marktvorteile für den einzelnen Logistikdienstleister liegen heute im eigenen Netzwerk. Der Wille zur Kooperation ist da, trotzdem fällt es jedem schwer, etwas von sich selbst zugunsten der Gemeinschaft aufzugeben. Vor allem ohne besondere Motivation oder den nötigen Druck.

**Was muss also passieren?**

Es müssen sich alle zur Logistik bekennen, mit Industrie und Handel quasi als Magnet im Zentrum, und Logistikdienstleistern, Bildung, Forschung und Beratern rundherum. Dafür treten wir gemeinsam mit dem BMVIT ein.

**Wie soll das in der Praxis aussehen?**

Gelingt es, kollektiver zu denken, dann schafft die Disziplin Logistik - inklusive Spedition und Logistikdienstleistung der Branche - einen großen Sprung. Dann merkt das Umfeld nämlich, dass die Branche nicht um ihrer selbst Willen jammert - zum Beispiel über LKW-Nachfahrverbote -, sondern um den

Bedarfsträgern bessere Leistungen anbieten zu können. Am Ende ist das ein Nutzen für alle.

**Hinken die Deutschen bei dieser Logistikperspektive hinterher?**

Wir Österreicher sehen Logistik jedenfalls als Disziplin, Kundenwünsche optimal zu erfüllen. Transport ist dabei eines von mehreren Themen. Mit der Mentalität, dass Verladern mit Transporteuren oder Spediteuren nichts zu berechnen haben, hat der Gesamtverkehrsplan gründlich aufgeräumt. Immerhin waren für den Logistik-Indikator 2017 unter den Befragten mehr als die Hälfte Verladern.

**Aber dennoch klagen viele Anbieter, an der kurzen Leine gehalten zu werden...**

... und leider haben diese nur allzu oft Recht. Denken Sie nur an die Automobilindustrie: Bekannt für exzellente Supply Chains, verhalten sich die Konzerne durchaus nicht immer partnerschaftlich. Selbstvertrauen, nicht um jeden Preis zu arbeiten, ist deshalb gefragt. Wir forcieren bei allen Veranstaltungen immer wieder lösungs- und nicht nur preisorientierte Denkweisen - und dass in der Kooperation die Optimierungschance liegt.

**Sind Transporte zu ruinösen Preisen denn weit verbreitet?**

Leider ja - die Verkehrswirtschaft lädt geradewegs selbst dazu ein, gemeuchelt zu werden. Immer noch gibt es Transporteure, die zu irrwitzigen Konditionen anbieten, sich gegenseitig die Preise in den Keller treiben. Das Problem ist grundsätzlich: Niederspezifische Leistungen wie herkömmliche LKW-Transporte erzeugen keine hohe Bindungsintensität. Man ist leicht austauschbar und setzt daher einzig auf den Preis. Das gibt letztlich den Verladern die Macht in die Hand.

**Mitarbeit: Wilfried Schneider und Rainer Hennig**

ANZEIGE

**Spitzenleistung am laufenden Band!**

- Ihr Partner für Komplett- und Teilladungen von und nach Österreich**
  - über 100 LKWs im Eigenfuhrpark
  - Sattellauflieger für flüssige und rieselnde Güter
  - Auflieger mit Coilsulden
  - Zustellfahrzeuge von 3,5 bis 7,5 t
  - Lebensmitteltransporter
  - Ausziehsattel für Sondertransporte
- Ausgereifte Lagerlogistik und Distribution**
  - 12-Tonnen-Portalkran
  - Schienenanbindung
- Hochregallager und Blocklager**
  - 46.000 m<sup>2</sup> Lagerareal
  - 20.000 m<sup>2</sup> überdachte Lagerfläche
  - Paletten- und Hochregallager, Kommissionsaufträge

**FRITZ MAYER**  
INTERNATIONALE SPEDITION • ZELTWEG/ÄUSTRIA

A-8740 Zeltweg, Hauptstraße 242  
Telefon: +43 3577/76076-0  
Telefax: +43 3577/76076-10  
E-Mail: mayer@spedition.fritz.mayer.at  
Internet: www.mayer.at

**schneller**

ANZEIGE

**... Ankerplatz für erfolgreiche Unternehmen!**

- trimodaler Standort, zentrale Lage
- Güterumschlag aller Art
- Containerterminal, Ro/RoTerminal
- freie Betriebsflächen mit bester Verkehrsanbindung
- Bürovermietung

**ENNSHAFEN**

[www.ennshafen.at](http://www.ennshafen.at)