

Der Logistikbeauftragte des BMVIT: Aktuelle und künftige Vorhaben

Im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) ist seit Ende 2014 eine Stabstelle für Logistikkoordination eingerichtet, deren Leiter Dipl. Ing. Franz Schwammenhöfer, er wird kurz der Logistikbeauftragte des Ministeriums genannt, am 20. Jänner 2016 einen Vortrag hielt über seine Aufgaben mit dem oben angeführten Titel. Der Vortrag fand statt innerhalb des Vortragszyklus „Verkehrsinfrastruktur“, veranstaltet von der Sparte Industrie in der Wirtschaftskammer Österreich, der Bundesvereinigung Logistik Österreich und der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft im Haus der Wirtschaftskammer am Wiener Schwarzenbergplatz 14.

Der Vortragende ging bei seiner Darstellung zum Thema aus von der Erstellung des gegenwärtig gültigen Gesamtverkehrsplans für Österreich, der 2012 fertig war. Die Verkehrspolitik der Republik wurde damit unter die Leitlinien: Sozial, Sicher, Umweltfreundlich und Effizient gestellt. Bei der Umsetzung und Anwendung dieser Leitlinien ergab sich anfangs ein praktischer Schwerpunkt im Bereich des Personenverkehrs. Diese Einseitigkeit galt es in der Praxis zu korrigieren, wobei es darauf ankam, hinsichtlich des Güterverkehrs, der anfangs offensichtlich zu kurz gekommen war, die Wünsche der Betroffenen in der Wirtschaft zu erkunden und diese in einen Arbeitsprozess einzubinden, der möglichst weitgehend akkordierte Maßnahmen als Resultat haben sollte, die dann im Sinne dieses Gesamtverkehrsplans umzusetzen wären. Für diesen Erkundungsprozess bildete das Ministerium eine **Lenkungsgruppe**, in der unter seiner Leitung Vertreter der Arbeiter- und Wirtschaftskammer, der Industriellenvereinigung, der Gewerkschaft (vida), des Zentralverbands Spedition & Logistik und auch universitäre Vertreter tätig wurden. Es wurden unter dieser Lenkungsgruppe **4 große Arbeitsgruppen** eingerichtet und zwar je eine für den Straßengüterverkehr, den Schienengüterverkehr, die Binnenschifffahrt und für Logistik (inklusive Luftfracht). Innerhalb dieser großen Arbeitsgruppen widmeten sich kleinere Gruppen diversen Spezialthemen bei der Problem- und Lösungsfindung. Innerhalb dieser Gruppen trachtete man beim Findungsprozess hinsichtlich der Ergebnisse möglichst Einstimmigkeit zu erreichen, schon um eine bessere Durchsetzbarkeit zu erzielen, doch war dies nicht zwingende Vorgabe. So entstand ein **Katalog von 117 Maßnahmen-Vorschlägen**, davon wurden 61 im völligen Konsens ermittelt, 56 wurden im Sinne einer Mehrheitsmeinung erstellt. Von allen 117 Maßnahmen, die vorgeschlagen wurden, betrafen 65 den Straßenverkehr, 20 den Bereich Logistik, 19 den Schienenverkehr und 13 die Binnenschifffahrt. 18 dieser Vorschläge wurden überdies als prioritäre Maßnahmen bezeichnet z. B. die Überarbeitung des bestehenden Terminalkonzepts für den Kombinierten Verkehr, die Anschlussbahnförderung oder die Weiterentwicklung des LKW-Mautsystems.

Im November 2014 war dieser Problemfindungsprozess zu Ende und es wurden im Zuge einer Tagung in der Wirtschaftskammer Österreich unter Leitung von Professor Kummer von der Wirtschaftsuniversität die Ergebnisse präsentiert. Der damals neu bestellte Bundesminister Alois Stöger, er war vorher Gesundheitsminister und ursprünglich beruflich in der Wirtschaft tätig (Ausbildung in der voestalpine), war vom Vorgang dieses Findungsprozesses und den Ergebnissen sehr angetan und versprach spontan die zügige Umsetzung dieser vorgeschlagenen Maßnahmen. Als personelle Schlüsselstelle für die Umsetzung versprach er noch während der erwähnten Tagung die Bestellung des **Logistikbeauftragten** des Ministeriums, der sich um den Fortgang der Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen zu kümmern hätte, der koordinierend tätig sein sollte und der auch die gleichsam zentrale

Ansprechstelle in diesen Angelegenheiten sein soll. Noch 2014 wurde Dipl.-Ing. Schwammenhöfer zum Logistikbeauftragten im Ministerium bestellt.

Zur Abarbeitung bzw. der Durchführung der ins Auge gefassten Maßnahmen wurde 2015 im BMVIT der **Arbeitsausschuss Logistik** gegründet und im Wege einer Art von Selbstbindung verpflichtete sich das Ministerium, die konzipierten 117 Maßnahmen auch durchzuführen. Als Mitglieder in diesen Arbeitsausschuss wurden wieder Vertreter der Institutionen berufen, die bereits in der Lenkungsgruppe zur Erarbeitung der 117 Maßnahmen vertreten waren. Als Aufgaben dieses Arbeitsausschusses Logistik des BMVIT sind konzipiert:

- Die Unterstützung und Begleitung der Umsetzung von Maßnahmen des Arbeitsgruppenprozesses Güterverkehr und Logistik. Dabei geht es um eine institutionalisierte Diskussion und die Kommunikation der Vorschläge sowie eine Konsensfindung hinsichtlich der Strukturierung, der nötigen Arbeitspläne und die Taktung der Durchführung. Das Ministerium bringt hier jeweils auch die neuesten Informationen ein über einschlägige Entwicklungen, die sich auf der Ebene der EU ergeben oder dort geplant sind.
- Der Arbeitsausschuss soll eine Kommunikations- und Informationsplattform sein. Auf dieser Ebene werden aktuell dazu kommende Fragen und Entwicklungen im Bereich der Güterverkehrslogistik aufgezeigt und diskutiert und fließen damit in den Durchführungsprozess ein.
- Die Imagebildung und Außenkommunikation der Ergebnisse sind auch Aufgabe dieses Arbeitsausschusses. Hierher gehört die Sorge um die Vermarktung des Logistik-Standortes Österreich. Mit Betroffenheit wird festgestellt, dass das Ranking des Logistik-Standortes Österreich absinkt, auch im Rahmen der sinkenden Entwicklung der Einschätzung des Wirtschaftsstandortes Österreich. Kleine Länder haben es hier schwer, meint der Vortragende, weil zum Beurteilungsschema beispielsweise auch die Einschätzung von Seehäfen gehört, wo wir doch keinen solchen haben.

Methodisch wurde eine **Struktur der Maßnahmenabarbeitung** vorgesehen. Dabei geht es um:

- Die Vorbereitung und die Abarbeitung von Einzelmaßnahmen, die laufend erfolgt sowie um die
- Bearbeitung von Maßnahmenpaketen, für welche spezielle Unterausschüsse eingerichtet werden, wobei man pro Paket maximal 3 Unterausschüsse zulassen möchte.

Für die Zielsetzung „Attraktivierung der Berufsbilder in Transportwirtschaft und Logistik“ hat man bisher 2 Unterausschüsse eingesetzt:

1. Logistikaus- und -weiterbildung,
2. Berufskraftfahreraus- und -weiterbildung.

Im Unterausschuss „Berufskraftfahreraus- und -weiterbildung“ sind beispielsweise vertreten neben dem Ministerium die Arbeiter- und Wirtschaftskammer, die Industriellenvereinigung, die Gewerkschaft (vidda), weiters Experten „ad personam“. Als Vorgehensweise ist festgelegt:

- die Darstellung der Positionen der Institutionen zu den vorhandenen Maßnahmen (Themenfelder: Lehr- und Prüfungsunterlagen, Finanzierung, europäische Prozesse),
- die Diskussion der Machbarkeit,
- die Umsetzung von Maßnahmen.

Hinsichtlich der Logistikaus- und -weiterbildung hat man als Ziel die Darstellung der Bildungs- und Berufsmöglichkeiten, eine Darstellung der Lehrinhalte für AHS und BHS zum Fach Wirtschaftskunde über alle Verkehrsträger hinweg samt Ausbildung entsprechender Lehrmittel und die Entwicklung konkreter Angebote in der Lehre, wie „Case studies“ und dergleichen.

Zum Rückblick auf die bisherige Tätigkeit des Logistikbeauftragten des BMVIT gehört auch der beispielhafte Hinweis auf bereits umgesetzte Maßnahmen, nämlich:

- die Senkung der Kosten für die LKW-Fahrerkarte,
- ein Schwerpunkt zur Ausgestaltung der Anschlussbahnförderung, z. B. auch Förderung von Erneuerungs- und Verbesserungsinvestitionen,
- die Roadmap Gütermobilität (Verzeichnis der Ausschreibungen für Forschungen zum Güterverkehr bis 2018),
- die Einrichtung einer neutralen Traktionsdienstleistung im alpenquerenden Güterverkehr auf der Schiene,
- die Weiterentwicklung des LKW-Mautsystems,
- der Gefahrgut-Dialog (Plattform zur Beseitigung von Auslegungsdifferenzen zwischen Wirtschaft und der Exekutive beim Gefahrgutrecht).

Abschließend deklariert Herr Dipl. Ing. Schwammenhöfer die Schwerpunkte der Arbeit für das Jahr 2016:

- die Fortführung der Arbeit der Unterausschüsse, insbesondere derjenige mit der Zielsetzung der Attraktivierung der Berufsbilder in Transportwirtschaft und Logistik,
- Parallel zum Arbeitsausschuss die Bearbeitung aktueller Thematiken, wie
 - Grenzwartezeiten (wegen der Flüchtlingsproblematik),
 - Umsetzung der SOLAS-Richtlinien, dabei geht es u. a. um die zwingende Gewichtsfeststellung im Überseeverkehr per Container vor deren Verschiffung (SOLAS = Safety of life at sea / Konvention für die Sicherheit im Seeverkehr),
 - Weitere Abarbeitung von Einzelmaßnahmen.

Die Anreizförderung für die (pilotartige) Förderung innovativer Logistikkonzepte soll ebenfalls entworfen werden.

Wie immer nach diesen Vorträgen bildet die **Diskussion** einen wesentlichen Teil der gesamten Veranstaltung. Gleich anfangs gab es eine teils heftige Diskussion um die Frage Logistik-Image und allgemeine Ausbildung, besonders in den allgemein bildenden und berufsbildenden höheren Schulen (AHS und BHS). Neben der Behauptung einer grundsätzlich wirtschaftsfeindlichen Einstellung vieler Lehrer, insbesondere dem Güterverkehr und da besonders dem LKW gegenüber, gab es die vehemente Verteidigung eben dieser Lehrer, die oft neben dem Geographie-Unterricht viel zu wenig Zeit hätten, sich auch noch der Wirtschaft zu widmen, wofür man ihnen zu wenig separate Ausbildung angedeihen ließ und es überhaupt zu wenig Geld und Anerkennung für die Lehrer gäbe ! Hinsichtlich dieser Positionen konnte nicht entschieden werden, wer eher recht habe, aber gerade das war Beweis genug für die Notwendigkeit der Maßnahmen, welche der Logistikbeauftragte auf den Weg bringen soll!

Ein Teil der Diskussion beschäftigte sich auch mit der Position des Logistik-Beauftragten innerhalb des Ministeriums. Ist eine Stabstelle im Schematismus einer Hochbürokratie gewichtig genug, die entsprechenden Maßnahmen zu vertreten und umzusetzen? Es bildete sich bald die Erkenntnis heraus, dass im Sinne des Charakters der Querschnittsfunktion der Logistik in den Betrieben und der Bedeutung in der Volkswirtschaft die Zuordnung zu einer

Sektion des Ministeriums eher schlechter wäre, als die getroffene Lösung, wobei es auf den Minister ankäme, zu dessen Stab der Logistikbeauftragte ja zählt, hier sein hierarchisches Gewicht einzusetzen, um die so weitgehend akkordierten Maßnahmen auch gehörig auf den Weg zu bringen. Es gab kompletten Konsens im Auditorium, dass der nun scheidende Minister Alois Stöger hier vorbildlich gewirkt hat und auch weiter gewirkt hätte und es wurde die Hoffnung ausgedrückt, der kommende Minister Klug möge „so klug sein, seinem Vorgänger in dieser Hinsicht nachzueifern!“

Die Regelung der neutralen Traktionsdienstleistung im alpenquerenden Schienengüterverkehr wurde ebenfalls diskutiert. Praktisch geht es dabei gegenwärtig nur um die Anschubleistung für schwere Güterzüge auf der Pyhrnbahn von Selzthal hinauf zum Bosruck-Tunnel. Das ist ein wichtiges Teilproblem, das man so tauglich gelöst hat. Aber es wäre wegen des Umfangs beispielsweise keine Lösung für den Semmering! Da gab das kürzliche Unglück im Bereich Kalte Rinne und Weinzöttl-Tunnel ein Beispiel ab. Die für den Bahngüterverkehr würgende Zuggewichtsbeschränkung am Semmering kann nur durch den Basistunnel gelöst werden, denn am Semmering ist neben der Steigung auch die Tatsache der engen Kurvenradien ein gewaltiges Handicap! Das kürzliche und vorher angesprochene Unglück am Semmering wurde ja ausgelöst durch ein um rd. 250 t schwereres Zuggewicht, verglichen mit der zulässigen Größe, das nicht wegen der zusätzlichen Anschubleistung einer zweiten Lokomotive, sondern wegen der engen Kurvenradien zum Zughakenriss des ersten verunglückten Zuges geführt hat. Das war der eigentliche Auslöser des Unglücks und das wurde von den ÖBB, wie festgestellt wurde, verschwiegen, weil man die eigene Schuld nicht groß zugeben wollte. Aber eben dieses Unglück ist der drastische Beweis für die Notwendigkeit des Basistunnels am Semmering für den Güterverkehr!

Auch diese Diskussion hat wieder bewiesen, wie kenntnisreich und fachlich versiert das Auditorium dieser Vortragsveranstaltungen ist!

Dr. Karl Frohner
22. Jänner 2016