

Editorial



**WAS BAHNT
SICH DA AN?**

von Muhamed Beganović

Die heimische Bahnindustrie ist dynamisch und innovationsgetrieben, wie auch der kürzlich präsentierte Austrian Rail Report zeigt (Seite 14). Für die **Neue Bahn** haben wir auf 11 Seiten Geschichten rund um die Schiene gesammelt: von der Evaluierung des Einzelwagenverkehrs (Seite 5), über eine Neugründung (Seite 6) und Innovationen bei Instandhaltung oder Holztransporten (Seiten 7 und 11), bis zum Interview mit Günter Neumann, Obmann des Fachverbandes Schienenbahnen in der WKÖ (Seite 8).

Dazu kommen Gespräche mit Hauke Hinrichs (Seite 3), Wolfgang Kubesch (Seite 4) sowie den nominierten Logistik-Manager:innen Rudolf Bsteh, Petra Dobrocka und Otto Hawlicek (Seiten 15 bis 17). Viel Freude beim Lesen!

Welche Herausforderungen sehen Sie in der Umsetzung nachhaltiger Logistiklösungen? Neben der Herausforderung für viele Unternehmen, ökologische Zielsetzungen mit wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in Einklang zu bringen, kann die zunehmende Bürokratisierung ein massives Hemmnis sein, wenn man rasch in eine Umsetzung kommen möchte. Oft fehlt es auch an ganzheitlichen Strategien, belastbaren Daten und klaren Verantwortlichkeiten. Econsult begegnet diesen Herausforderungen mit maßgeschneiderten Konzepten, denn kein Projekt gleicht dem anderen. Interdisziplinäre Zusammenarbeit und Expertise aus vielen Bereichen sind der Schlüssel zum Erfolg.

Wie verändert die Digitalisierung Prozesse in der Logistik? Ohne Zweifel erhöht sich der Bedarf an Transparenz, Echtzeitinformationen und intelligenten Systemlösungen entlang der gesamten Lieferkette. Die Digitalisierung ist dabei eine notwendige Grundlage für umfassende Logistiklösungen, denn 100.000 Artikel oder mehr können nicht manuell verwaltet werden. Durch die steigende Systemvielfalt bei gleichzeitigem Mangel an Mitarbeitern ist die Automatisierung der Prozesse unumgänglich. Die Rolle der KI wird teils unterschätzt, in manchen Berei-

FORTSETZUNG VON SEITE 1

Die Tätigkeiten eines Logistikdienstleisters im E-Commerce umfassen typischerweise Lagerhaltung, Verpackung, Adressierung und Versand an den Endkunden. Wer mindestens zwei dieser Tätigkeiten in Bezug auf die Einfuhr eines Produkts erbringt, gilt als Fulfillment-Dienstleister im Sinne der neuen Richtlinie. Post- und Pakettieförderdienste sind davon ausgenommen.

„Die neue EU-Richtlinie nimmt auch Logistikunternehmen in die Haftung für Schäden durch fehlerhafte Produkte.“

EU-Kommission gegen Billigware

Doch die Richtlinie, die ihren Niederschlag in den diversen Produkthaftungsgesetzen der Mitgliedstaaten finden wird, reicht der EU-Kommission noch nicht. Sie will die Flut minderwertiger Produkte aus dem EU-Ausland insgesamt eindämmen – und zwar durch eine Bearbeitungsgebühr für Pakete von Onlinehändlern wie Temu und Shein. Zudem soll die bisherige Zollbefreiung für Sendungen im Wert von bis zu 150 Euro entfallen. Laut EU-Kommission wurden 2024 etwa 4,6 Milliarden Pakete mit einem Warenwert unter 22 Euro



Mit einer Reihe von Maßnahmen will die EU die Flut minderwertiger Produkte aus China eindämmen.

in die EU importiert, ungefähr 90 Prozent davon aus China – eine Verdoppelung allein von 2023 auf 2024.

Versicherer noch unsicher

Doch wie kann sich der Logistiker mit Kundschaft in Fernost gegen das neuartige Haftungsrisiko schützen? „Der Fulfillment-Dienstleister kann im Innenverhältnis mit seinem Auftraggeber, zum Beispiel Temu, vertragliche Rückgriffs- oder Freistellungsansprüche vereinbaren“, sagt Rechtsanwältin Johanna Röper, Kanzlei GvW Graf von Westphalen in Hamburg. Werde er von einem Geschädigten in Anspruch genommen, könne er dann im Nachgang von diesem Ersatz verlangen. Die Produkthaftungsspezialistin rät außerdem: „Der Fulfillment-Dienstleister sollte seine Compliance- und Dokumentationspflichten stärken, um im Schadensfall entlastende Beweise vorlegen zu können, und seine Versicherungssituation im Hinblick auf eine Produkthaftungspflicht überprüfen.“

Mehrere von *Verkehr* angefragte Versicherer hatten jedoch intern noch nicht geklärt, wie man mit der verschärften Haftpflicht umgehen soll. Zu den konkreten Auswirkungen der neuen Richtlinie wollte sich kein Versicherungsunternehmen äußern. Auch sie müssen die Zeit bis zum Wirksamwerden der neuen Regelungen noch nutzen. Für die Fulfillment-Dienstleister gilt dies umso mehr, als künftig erhebliche Beweiserleichterungen für den geschädigten Verbraucher gelten. Vor Gericht muss dann der beklagte Logistiker beweisen, dass kein Anspruch besteht – und nicht umgekehrt.

„Der Fulfillment-Dienstleister sollte seine Compliance- und Dokumentationspflichten stärken.“

„Der Bedarf an Transparenz erhöht sich entlang der gesamten Lieferkette“

Gerda Hartmann, Senior Consultant bei Econsult und aktives Mitglied im DamenLogistikClub, spricht über den Einfluss der Digitalisierung und die Förderung von Frauen in der Logistik.

chen ist sie allerdings auch mit unrealistisch hohen Erwartungen verbunden.

Welche Rolle spielen datenbasierte Tools und digitale Plattformen in Ihren Projekten?

Bei Econsult beginnt beinahe jedes Projekt mit dem Aufbau einer temporären Projekt-

datenbasis, wobei dafür in der Regel alle verfügbaren Quellen herangezogen werden – klassischerweise ERP-, WMS- oder TMS-Systeme. Bei unseren Szenarienmodellen und Simulationsberechnungen werden oft sehr große Mengen an Datensätzen verarbeitet, um eine solide Basis für eine nachfolgende Standortevaluierung, Transportoptimierung oder für Logistik-Ausschreibungen zu schaffen. An nur einem Szenario rechnet ein leistungsstarker Computer teilweise mehrere Stunden. Hier kommen bereits Cloud-Lösungen zum Einsatz, die gezielt auf die jeweilige Problemstellung konfigurierbar sind.

An welchen Projekten arbeiten Sie derzeit?

Parallel zu unseren kommerziellen Projekten für Industrie und Handel sind wir in unterschiedlichen Forschungsprojekten aktiv – hier liegt auch mein Fokus. Beispielsweise fokussiert das EU-Projekt „GreenTurn“ auf emissionsfreie E-Commerce-Logistik durch gezielten

Einsatz von Logistikinformationen direkt auf den Handelsportalen und Plattformen. Die Hürde liegt aktuell noch in der Erwartungshaltung einer kostenlosen Lieferung, was auf Dauer dem Ziel von Nachhaltigkeit entgegensteht. Das Projekt „Food4CE“ im Rahmen des Interreg-Programms zielt auf nachhaltige und regionale Produktion von Lebensmitteln in Verbindung mit kurzen Lieferwegen ab. Ein Online-Tool zur Vernetzung der Akteure wird aktuell aufgebaut, ebenso eine sogenannte Knowledge-Transfer-Plattform für den grenzüberschreitenden Wissensaustausch.

Sie engagieren sich im DamenLogistikClub. Welche Ziele verfolgt das Netzwerk?

Der DamenLogistikClub stärkt Frauen in der Logistikbranche. Ziel ist es, die Sichtbarkeit von Logistikerinnen zu erhöhen, Karrieren zu fördern und strukturelle Rahmenbedingungen in der Branche aktiv mitzugestalten. Besonders am Herzen liegt mir das Mentoring-Programm,

das junge Frauen beim Einstieg in die Logistikbranche gezielt unterstützt und ihnen durch erfahrene Mentorinnen wertvolle Netzwerkkontakte bietet.

Wie sehen Sie die Zukunft der Logistik in Österreich?

Die Logistik der Zukunft wird stärker datengetrieben, automatisiert und ressourcenschonend sein. Initiativen wie „Nachhaltige Logistik 2030+“ zeigen vor, wie auch ohne gesetzlichen Zwang zukunftsfähige Lösungen erprobt und umgesetzt werden können, wenn Verwaltung und Wirtschaft gut zusammenarbeiten. Ich erwarte ein deutliches Wachstum an urbanen Logistiklösungen, neue Mobilitätsformen und eine stärkere Verankerung von Kreislaufwirtschaft in der Lieferkette. Gleichzeitig wird Diversität in Teams und Führungsstrukturen an Bedeutung gewinnen, vor allem aus innovationsstrategischen Gründen. Österreich hat die Chance, hier Vorreiter zu sein – mit mutigen Projekten und integrativen Strukturen.

„Die Logistik der Zukunft wird stärker datengetrieben, automatisiert und ressourcenschonend sein.“

