

THEMA Die Zukunft der Logistik

INTERVIEW. Wolfram Senger-Weiss lenkt den Transportriesen Gebrüder Weiss. Amazons Marktmacht sieht er kritisch, autonome Lkw nicht als Lösung, die Seidenstraße als Chance.

Von Adolf Winkler

Wolfram Senger-Weiss über alemannische Mentalität: „Es wird mehr gearbeitet als geredet“

WINKLER



„Pakete kosten auch auf der letzten Meile Geld“

Im Vorjahr steigerte die Gebrüder Weiss GmbH den Umsatz um 8,3 Prozent auf 1,67 Milliarden Euro. Die Zahl der Mitarbeiter stieg um sechs Prozent auf 7112. Wie erzielen Sie diese Zahlen bei den aktuell dramatischen Umbrüchen in der Transportbranche?

WOLFRAM SENGER-WEISS: Als international führendes Logistikunternehmen haben wir es 2018 geschafft, von der relativ starken konjunkturellen Entwicklung zu profitieren, das Wachstum war organisch. Erreicht haben wir dies mit einer starken Performance im Landverkehr in Zentral- und Osteuropa. Zugleich gab es in der Luft- und Seefracht ein deutliches Wachstum im zweistelligen Bereich. Dieser wurde zum Teil in für Gebrüder Weiss neuen Märkten erzielt.

Wie halten aber Ihre Margen an Steigerung mit, angesichts der Umwälzungen im Geschäft?

Die Margen sind in unserer Branche nicht so üppig, und speziell 2018 sahen wir in unserer Kostenstruktur deutliche Steigerungen. Daher waren auch Preiserhöhungen notwendig.

An Ihren 150 Standorten investierten Sie 2018 50 Millionen Euro. Wie viel davon in Digitalisierung? Wir setzen darauf, dass wir uns

sowohl physisch weiterentwickeln, als auch in die digitale Welt zu investieren. Wir glauben, dass wir mit der Kombination aus digitaler und physischer Dienstleistung den besten Nutzen für die Kunden bringen können.

Wo fordert die Digitalisierung Sie heraus?

Die Digitalisierung bringt Vorteile in der Prozessverbesserung, in der Kommunikation und bei Produktplatzierungen. Herausfordernd ist, dass es neue Spieler am Markt gibt, die schwierig zu klassifizieren sind.

Wie zum Beispiel Flexport. Ein Unicorn, das gerade eine Milliarde US-Dollar von der Softbank im Silicon Valley gehoben hat und das „Über der Transportbranche“ werden möchte. Sind das Ihre neuen Gegner?

Firmen wie Flexport haben quasi unendliche Finanzkraft. Der Wettbewerb findet da auf einer ganz anderen Ebene statt. Deren Geschäftsmodell heißt zu wachsen, Markt zu kaufen und damit andere vom Markt zu verdrängen. Es geht darum, als Einziger zu überleben und dann langfristig eine marktbeherrschende Position einzunehmen. Firmen wie Flexport sind eigentlich IT-Firmen. Wir sind



Gebrüder Weiss

Wolfram Senger-Weiss ist seit Jahresbeginn Vorsitzender der Geschäftsführung von Gebrüder Weiss. Weltweit 7112 Mitarbeiter, 1,67 Milliarden Euro Umsatz.

In der Steiermark: 155 Mitarbeiter (sechs Lehrlinge). 2018 stieg die Zahl der Sendungen um 3,5 Prozent auf 486.371, davon 44.800 als Home Delivery (+ 21 Prozent).

Spezialisten, die Logistik verstehen und die den Kunden in diesem serviceintensiven Bereich einen Mehrwert bieten. Natürlich sind wir gefordert, ähnliche digitale Angebote zu erbringen. Was wir zum Beispiel in puncto Sendungsverfolgung (Track & Trace) auch tun.

Stark gefordert sind Sie auf der letzten Meile, im Paketdienst. Da sind Sie ja auch ein Riese mit Ihrer Beteiligung an DPD, das 2018 rund 50 Millionen Pakete auslieferte.

Wir sind sehr erfolgreich unterwegs als Teil des DPD-Systems in Österreich und auch Marktführer im B2B-Bereich. Das ist die reine Paketschiene. Selbes gilt für die speditionellen Zustellungen im Home-Delivery-Bereich. Hier ist Gebrüder Weiss mit rund 900.000 Sendungen Marktführer in der Region. Schwere und sperrige Waren wie Waschmaschinen, TV-Geräte und Möbel werden im Zwei-Mann-Handling nicht nur zum Endkunden geliefert, sondern können auch angeschlossen bzw. montiert werden. Das wird gut angenommen.

Im Paketbereich sind Sie zugleich Amazon-Dienstleister und Konkurrent. Wie geht es Ihnen mit der Marktmacht von Amazon?

Ich sehe das so: Die Zustellung –

auch auf der letzten Meile – kostet Geld. Diese muss ausreichend bezahlt werden, um alle Beteiligten entlang der Kette entsprechend leben zu lassen. Wenn Firmen mit hoher Marktmacht kommunizieren, Logistik würde nichts kosten, dann ist das ein Problem. Speziell, wenn diese in ihren eigenen Reihen produzieren. Das ist eine Form der Marktverzerrung.

Der Irrsinn der vielen Rücksendungen wundert Sie selbst?

Ökologisch geht es leider nicht in eine sehr sinnvolle Richtung, weil die Menschen das Gefühl haben, es kostet eh nichts und es ist permanent verfügbar. Ich glaube, viele Bestellungen wären durchaus zu bündeln. Es würde vielleicht reichen, gewisse Bestellungen einmal in der Woche zu liefern. Auf den Wahnsinn des Rücksendens wird die Gesellschaft für sich eine Antwort finden müssen.

Was sind Ihre Zukunftskonzepte für die letzte Meile? Drohnen?

Es gibt verschiedene innovative Ideen, wie etwa eine Zustellung mit Drohnen. Dies wird in der breiten Umsetzung meiner Ansicht nach aber voraussichtlich wenig Erfolg haben.

Fortsetzung auf Seite 12

PRIMUS ONLINE

Video-Interview

Sehen Sie das Video-Interview mit Wolfram Senger-Weiss und lesen Sie außerdem die Langversion des Interviews mit dem Gebrüder-Weiss-Chef auf www.kleinezeitung.at/primus

35. LOGISTIK DIALOG 2019 BVL ÖSTERREICH



Der 35. Logistik Dialog 2019 geht unter dem Motto „Digitale Effektivität, Maximale Agilität“ über die Bühne

GARY MILANO

Logistik hält die Welt am Laufen

Am 11. und 12. April 2019 sorgt in der Eventhotel Pyramide in Wien-Vösendorf der bereits 35. Logistik Dialog für wertvolle Vorträge und spannende Diskussionen.

Auch wenn sich die wenigsten dessen bewusst sind, Fakt ist, dass die heutige vernetzte Welt vor allem von Logistik getragen wird. Umso erfreulicher ist es, dass zum Jubiläum des 35. Logistik Dialog 2019 der BVL Bundesvereinigung Logistik Österreich wieder zahlreiche Prominenz aus Industrie, Handel, Dienstleistung, Wissenschaft, Forschung, Politik und Repräsentanten des Partners Holland erwartet werden.

Am 11. und 12. April 2019 diskutieren dabei rund 700 Teilnehmer 25 Stunden lang folgend dem Generalmotto „Digitale Effektivität, Maximale Agilität“ mit 60 Persönlichkeiten auf der Bühne. Außerdem beeindruckend für den Logistiksektor ist die Tatsache, dass dabei fast jede dritte Vortragende eine Frau ist.

Als Topspeaker konnten Holger Bingmann, Präsident BGA Deutschland, und Brigitte Bierlein, Präsidentin Verfassungsgerichtshof Österreich, gewonnen werden. Inhaltlich werden unter anderem die Bereiche „Rechts-



Speaker: Brigitte Bierlein, Präsidentin VFGH Österreich, und Holger Bingmann, Präsident BGA Deutschland ANETT MELZER, KK

ordnung und Logistik, Datenschutz sowie Standortentwicklung“ behandelt.

Zudem gestalten etwa 50 Unternehmen sowie Institutionen die Fachausstellung „Alles Logistik“, die sich speziell den „Alternativen Antriebsformen“ widmet.

INFOS & ANMELDUNG:

bvl@bvl.at oder
Tel. (01) 615 70 55 0
www.bvl.at



THEMA Die Zukunft der Logistik

Fortsetzung von Seite 11

Setzen Sie Elektro-Lkw ein?
Wir haben 2018 den Probebetrieb mit einem E-Lkw gestartet. Da sind wir Vorreiter. Wir tun das, um Erfahrungen zu sammeln. Bisher lässt sich sagen, dass die Fahrzeuge nur eingeschränkten Radius haben. Auch kostenmäßig ist der Einsatz nicht tragfähig.

Wann schicken Sie Ihren ersten autonomen Lkw los?
Ich glaube, technisch könnte er jederzeit fahren. Das ist eher eine Genehmigungsfrage. Ob das die Lösung unserer Probleme ist, ist fraglich.

An welchen digitalen Themen arbeiten Sie mit Start-ups?
Wir haben mit Cargometer eine Zusammenarbeit gestartet. Hier geht es um dynamische Vermessung von Waren bei der Entladung.

Und die papierlose Fracht?
Prinzipiell sind unsere Transporte sehr oft papierlos, das heißt, es gibt nur elektronische Frachtpapiere. Das ist im Lkw-Verkehr absolut üblich. Im Überseebereich und grenzüberschreitenden Bereich gibt es sehr oft noch Vorgaben, die Papier erfordern.

Gerade hat sich Maersk, die größte Reederei der Welt, mit IBM in einem Joint Venture verbündet, um

Senger-Weiss: „Autonomer Lkw ist eher eine Genehmigungsfrage“ KK



auch global die papierlose Fracht einzuführen.
Wir beschäftigen uns mit diesen Themen und es gibt auch Gespräche mit Plattformen.

Die neue Seidenstraße, etwa mit Breitspurbahnanschluss bis Wien, ist ein Thema für Sie?

Die Entwicklung Richtung Zentralasien findet sehr stark statt und Gebrüder Weiss sieht hier weiteres Potenzial. Ich komme gerade aus Georgien zurück, wo wir an unserem Standort in Tiflis ein weiteres Logistikterminal eröffnet haben. Der Standort stellt für uns eine wichtige Plattform für den Kaukasus und weiter Richtung Zentralasien dar. Da Österreich keinen Hafen hat, glaube ich, dass mit einer Anbindung an die Breitspur ein ähnlicher Akzent gesetzt werden könnte und dass sich rund um bestehende Infrastruktur sehr viel mehr an Service und Dienstleistung entwickeln kann. Lieber möchte ich die Wertschöpfung nach Österreich bekommen, als dass wir am Schluss mit Transit enden.



„Wollen den Fahrzeugen zuhören“

Zukunftswege: Autobahnen, Straßenlaternen und Schilder, die mit Autos „reden“, sowie Straßenbeläge, die sich selbst reparieren.

Von Klaus Höfler

Die Straße der Zukunft ist nicht mehr ein stupides Asphaltband, sondern wird zur intelligenten Datenautobahn. Die Vorbereitungen für diese smarte Verkehrswelt der Zukunft wurden in Österreich vor 14 Jahren gestartet. Damals begann man mit dem Verlegen von Glasfaserkabeln entlang der Autobahnen; heute gibt es ein lückenloses Leitungsnetz.

Schon jetzt messen Sensoren auf den Überkopftafeln die Verkehrsdichte, das Wetter, die Belagstemperatur und die Schadstoffkonzentration. Dazu kommen österreichweit 9000 Videokameras, mit denen 85 Prozent der von der Asfinag verwalteten Straßen überwacht werden, um Staus, Geister-

fahrer oder stehen gebliebene Fahrzeuge zu erkennen. Und das ist längst nicht das einzige Beispiel für digitale Anwendungen entlang der PS-„Trampelpfade“. So will die Asfinag über C-ITS Road Side Units, also kooperative Systeme

entlang der Straßen, diesen Datenfluss massiv verdichten. „Wir haben Informationen, die für die Fahrzeuglenker interessant sind, wie kurzfristige Geschwindigkeitsbeschränkungen, die wir direkt mitteilen können. Umgekehrt wollen wir den Fahrzeugen ‚zuhören‘, wenn sie untereinander gewisse Daten teilen, um wiederum unser Informationsnetz zu komplettieren“, sagt Bernd Datler, Geschäftsführer der „Asfinag Maut Service“-Gesellschaft.

