



LOGISTIK.

FREITAG, 15. SEPTEMBER 2023

EINE PRODUKTION DER MEDIAPRINT

Fairer Wettbewerb gefordert

Gesetzgeber verhindert bei Kleintransporteuren bis 3,5t den Umstieg von fossilem Antrieb auf die E-Mobilität. Ein Wechsel bei Klein-Lkw auf Elektrofahrzeuge ist nur Handwerk- und Gewerbebetrieben im Werksverkehr uneingeschränkt möglich.

SEITE 4



Wer schädigt da noch die Umwelt?

Was treiben eigentlich Logistiker und Transporteure den ganzen Tag? Von Ersteren hat der Bürger kaum eine Idee, in manchen Schulen ist schon durchgedrungen, dass es sich bei Logistik um Steuerung und Optimierung von Prozessen handelt. Bei den Zweiten wissen Kluge, dass es sich um die Architekten des Güterverkehrs handelt, die unterschiedliche Verkehrsträger nutzen, um Waren zu verteilen. Bei den Dritten glaubt jedermann, mitreden zu können: Denn das sind Frächter, die mit ihrem Lkw als Stinker und Umweltvernichter willkommene Buhmänner im Gemeinschaftsleben sind. Dabei ist alles vollkommen anders, viel ökologischer und umweltbewusster.

The Humanitarian Supply Chain

Internationales Gipfeltreffen in Berlin. Humanitäre Organisationen haben erkannt, dass Optimierungen im Supply Chain Management, speziell in der Logistik und im Einkauf, für den Erfolg von Projekten eine zentrale Bedeutung haben.

SEITE 15

ILS2023 Thinktank der Logistik

Die Independent Logistics Society (ILS) als Thinktank und Veranstalter des Internationalen Logistik Sommers (ILS2023), am 20. und 21. September 2023 in Leoben, bringt wieder hochkarätige Speaker und Experten auf die ILS-Bühne im Live Congress Leoben.

Im Fokus der Keynotes, Panels und Use Cases steht dabei das Jahres- und Event-Motto „Digital Efficiency – Efficiency and Sustainability through Digitalization“. Weitere Highlights sind der Startup Day und das ILS Lehrlings Meet-up

SEITE 17

Welttreffen der Logistik in Österreich

Die IFOY AWARD Gala 2024 geht in Österreich über die Bühne. Die IFOY Preisverleihung findet am 14. Juni in der Kaiserstadt Baden bei Wien statt. Erwartet werden rund 350 nationale und internationale Gäste aus Amerika, Europa und Asien.

SEITE 19

WERBUNG



Logistikstandort stark gefragt

Immobilien. Mehr Nachfrage als Angebot. Mieten steigen moderat.

Logistik- und Industrieimmobilien sind in Österreich weiterhin sehr gefragt. Obwohl der Trend zur Last-Mile-Logistik derzeit etwas abflacht, zeichnet sich nach Recherchen von Otto Immobilien ein konstant hoher Bedarf an Flächen ab, wie Daten zu den soliden Vorvermietungen verdeutlichen.

Konkret betrug der Flächenumsatz im ersten Halbjahr 2023 rund 199.000 m², nach lediglich 139.313 m² im Vergleichszeitraum des Jahres 2022, heißt es im neuen Industrie- und Logistik-Marktbericht von Otto Immobilien. „Für das Jahr 2023 rechnen wir mit einem Flächenumsatz von rund 350.000 m² am gesamten Markt“, berichtet Alexandra Fischer, Teamleiterin für Industrie und Logistik.

Zunehmen wird 2023 und 2024 angesichts zahlreicher Fertigstellungen der Bestandserhebungen des Vienna Research Forums zufolge stehen in Wien und dem Wiener Umland, die zu den heimischen Logistik-Hotspots zählen, insgesamt 5,8 Mio. m² an Logistik-, Produktions- und Industrieflächen zur Verfügung, wobei 49 Prozent auf Logistik- und 51 Prozent auf Produktions- und Industrieflächen entfallen.

Mittelfristig allerdings ist mit erheblichen Zeitverzögerungen in der Bereitstellung neuer Flächen zu rechnen, so Martin Denner, Leiter Research.

„Insbesondere in der Phase vor Baubeginn, aufgrund verstärkter Aufmerksamkeit für innerstädtische Verkehrskonzepte und aufgrund der neuen UVP-Gesetzesnovelle, muss ein größerer zeitlicher Spielraum eingeplant werden“, weiß Anthony Crow, Abteilungsleiter Immobilienvermarktung Gewerbe.

Für Flächensuchende werde es daher essenziell, rechtzeitig und idealerweise in Zusammenarbeit mit einem professionellen Partner die optimale Fläche zu finden. Besonders gefragt sind moderne, energieeffiziente Logistikflächen, die auch gut erreichbar sein sollen und eine reibungslose Anbindung an das übergeordnete Straßennetz gewährleisten können. „Die Verfügbarkeit einer guten öffentlichen Verkehrsanbindung spielt tatsächlich eine entscheidende Rolle bei der Wahl des Standorts“, bekräftigt Alexandra Fischer. Zum einen, um damit einem Wunsch der Mitarbeiter zu entsprechen, zum anderen spielt dabei auch das Thema Nachhaltigkeit eine gewichtige Rolle. Denn diese gewinnt immer mehr an Bedeutung: „Entsprechende Gebäudezertifizierungen sind mittlerweile ein entscheidendes Kriterium für Investoren sowie potenzielle Mieter. Dabei geht es nicht nur um eine entsprechende Bau-

weise und Haustechnik, sondern auch um soziale Aspekte wie Mitarbeiterzufriedenheit“, so Alexandra Fischer.

Die rege Nachfrage spiegelt sich auch in der Leerstandsrate wider: Diese ist zwar für bedarfsgerechte, flexible und drittverwendbare Logistik- und Industrieflächen aufgrund mangelnder Erfassungssysteme nicht exakt feststellbar, was sich insbesondere auf den hohen Anteil eigengenutzter Objekte zurückführen lässt. „Festzustellen ist jedoch der weitere Rückgang von Leerständen in modernen und State-of-the-Art-Objekten. Neue, zeitgemäße Logistikimmobilien in guten Lagen mit Flächen über 1.000 m² werden auch zukünftig kaum Leerstände aufweisen und die Nachfrage wird das Angebot deutlich übersteigen“, ist Alexandra Fischer überzeugt.

Steigende Mieten Das große Interesse an Logistik- und Industrieimmobilien, gepaart mit der Tatsache, dass diese nur begrenzt, verfügbar sind, aber auch die gestiegenen Finanzierungs- und Baukosten führen dazu, dass die Mieten weiter nach oben gehen. Die höchsten Mieten für Neubauobjekte werden in den Submärkten Wien Süd und Wien Nord gezahlt, so liegt etwa die Spitzenmiete in diesen Submärkten derzeit bei 7,50 Euro pro m² und Monat, berichtet Martin Denner. Damit positioniert sich Wien im ersten Halbjahr 2023 im oberen Mittelfeld der europä-



OTTO IMMOBILIEN

ischen Metropolen, gleichauf mit Amsterdam und Frankfurt. Unmittelbar darüber liegen die Städte Barcelona mit 8,00 Euro pro m², Berlin mit 9,00 Euro pro m² und München mit 9,40 Euro pro m² monatlich. „Es ist jedoch zu erwarten, dass die Mieten im Vergleich zu den Vorjahren moderat ansteigen werden“, sagt Alexandra Fischer.

Hohe Grundstücksnachfrage Doch nicht nur fertige Logistikimmobilien, sondern auch entsprechend gewidmete Grundstücke sind heiß begehrt: Flächendeckend in ganz Österreich, speziell natürlich an die Hauptverkehrsrouten angebunden, ist eine hohe Nachfrage nach größeren Flächen von mehr als rund ca. 30.000 m², die für die Umsetzung von Logistikparks geeignet sind, zu beobachten. „Flächen mit den passenden Anforderungen werden jedoch immer seltener

und die Reduzierung von Bodenversiegelung wird wesentlicher. Infolgedessen wird die Nachfrage nach Brachflächen und Industriebrachen in den nächsten Jahren voraussichtlich zunehmen“, ist Anthony Crow überzeugt.

Angesichts dessen sind auch die Grundstückspreise im Vergleich zum Vorjahr gestiegen: Demnach beträgt der Quadratmeterpreis für gewerblich gewidmete Grundstücke in Wien je nach Lage und Größe zwischen 250 und 600 Euro pro m², im Wiener Umland bewegen sich diese zwischen 120 und 5.000 Euro pro m².

Anders sieht es in den Nachbarländern aus, wo Preise teilweise bereits nach unten korrigiert werden. „Ob sich dies auch hierzulande bald durchsetzt, hängt von der Entwicklung der Finanzierungszinsen, der Bau- und Energiekosten sowie der

erwarteten Renditen ab“, so Alexandra Fischer.

Die Assetklasse der Industrie- und Logistikimmobilien erfreut sich aber auch bei finanzstarken Investoren großer Beliebtheit. Dennoch ist das Investmentvolumen für Logistikimmobilien in der ersten Jahreshälfte 2023 deutlich zurückgegangen und beträgt derzeit rund 90 Mio. Euro. „Dies ist mit der geänderten Zinslandschaft und der damit verbundenen höheren Renditeerwartung der Käufer zu erklären“, so Christoph Lukaschek, Leiter Investment bei Otto Immobilien.

Allerdings sind heuer noch einige größere Transaktionen möglich, da Bestandshalter bereits die Vermarktung einzelner Objekte prüfen. „Wir erwarten daher heuer noch ein Transaktionsvolumen von über 300 Mio. Euro für ganz Österreich“, meint Christoph Lukaschek.



Faktencheck

VON CHRISTIAN SPENDEL – PRÄSIDENT VON LKW FRIENDS ON THE ROAD

Schauen Sie auf der Autobahn auch regelmäßig kopfschüttelnd auf die Nummernschilder der Lastwagen? Ich kann jedenfalls nicht wegschauen. Ich freue mich sogar, wenn ich ab und zu ein österreichisches, ein deutsches oder vereinzelt auch ein italienisches Kennzeichen an einer Zugmaschine sehe. Ist das das Bild des Lkw in der Öffentlichkeit? Leider ja. Auf der Autobahn und auf den Rastplätzen wird der LKW gesehen, bzw. wahrgenommen. Es ist weder ein Geheimnis noch verwunderlich, dass der internationale Straßengüterverkehr fest in osteuropäischer bzw. baltischer Hand ist. Und dass dort Samthandschuhe nicht zur Arbeitsausrüstung gehören, wird uns allen in diesem Jahr bereits zum zweiten Mal eindrucksvoll vor Augen geführt.

Schauplatz Gräfenhausen, Autobahn A5, Südhessen. Dort streiken zum zweiten Mal in diesem Jahr über 100 (!) LKW-Fahrer der Firma Azmar, einem Subunternehmen der polnischen Spedition Mazur. Sie warten angeblich seit 15 Monaten und länger auf ihren Lohn. Sie haben die ausstehenden Einzelbeträge öffentlichkeitswirksam auf ihre blauen Aufliegerpläne gemalt. Angeblich ist das so.

Die Spedition selbst beteuert, dass die Lkw-Fahrer alle ordnungsgemäß bezahlt wurden und hat sogar bei der Staatsanwaltschaft Darmstadt Anzeige wegen Erpressung erstattet. Die Fahrer hätten Lösegeld für die Fahrzeuge gefordert. Andere Quellen berichten, dass die polnische Spedition von der hiesigen Gewerbeaufsicht kontrolliert worden sei und keine Abweichungen bei der Entlohnung festgestellt worden seien. Die geleisteten Arbeitsstunden lägen sogar deutlich unter den Vorgaben der Arbeitsverträge, lediglich die digitalen Tachographen, die zur Plausibilitätskontrolle ausgelesen werden sollten, seien zum Zeitpunkt der Kontrolle defekt gewesen.

Die streikenden Lkw-Fahrer kommen vor allem aus Georgien, Usbekistan und Tadschikistan. Schauen Sie auf die Landkarte, wo diese Länder liegen. Ja, unser hochentwickeltes Europa ist auf die Lkw-Fahrer aus Zentralasien angewiesen und wundert sich, wenn das online bestellte T-Shirt nicht innerhalb von 24 Stunden im Postkastl liegt. Vielleicht schmort es mit tausenden anderen Paketen irgendwo auf einem Rastplatz an der A5 bei Gräfenhausen? Egal, dann schreiben wir eine

Reklamation an den Online-Händler und der schickt sofort ein neues Packerl. Und alle schauen weg. Beim ersten Streik am Karfreitag setzte der polnische Spediteur sogar eine private Miliz gegen seine streikenden LKW-Fahrer ein, um sie einzuschüchtern und zum Abbruch des Streiks zu „bewegen“. Schließlich griff die deutsche Polizei ein und nahm den polnischen Auftraggeber und seine Schlägertruppe vorübergehend fest.

Fehlende Kontrolle Wo fangen wir also mit unserem Faktencheck an? Eigentlich ist es schon viel zu spät, um zu versuchen, diese Missstände mit rechtsstaatlichen Mitteln zu lösen. Aber wir haben ja das hochgelobte EU-Mobilitätspaket, das alle Probleme und Ungleichheiten lösen soll. Gleicher Lohn für gleiche Arbeit. Und zwar über alle europäischen Grenzen hinweg. So oder so ähnlich hat sich das EU-Parlament das vorgestellt. Doch langsam wachen die Freunde in Brüssel auf und merken, dass aufgeblähte Gesetze ohne strikte Kontrollen nichts wert sind. Digitale Tachographen automatisiert auslesen und daraus vorgefertigte Bußgeldbescheide am Fließband erstellen, wo nur noch die „Eckdaten“ ausgetauscht werden müssen, das geht einfach. Aber eine Kontrolle der Lohnbestimmungen unter Berücksichtigung der Nationalität des Fahrers, des Beschäftigungslandes und der zum Zeitpunkt der Kontrolle anzuwendenden Entsende-



Fahrerstreik – Und keiner geht hin.

bestimmungen unter Einbeziehung des Auftraggebers, das ist schon nicht mehr so einfach. Kurz gesagt, das wird überhaupt nicht kontrolliert.

Die Europäische Kommission hat bereits 10 Mitgliedstaaten aufgefordert, die Entsendelinie korrekt in nationales Recht umzusetzen. Gegen Dänemark und Frankreich hat sie ein Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet, gegen die anderen (Belgien, Bulgarien, Italien, Ungarn, Malta, Polen, Slowenien und Finnland) läuft es bereits. Auch wenn die anderen 17 EU-Länder angeblich ihre Hausaufgaben gemacht haben

- siehe österreichisches LSD-BG - heißt das noch lange nicht, dass die Bestimmungen dort auch kontrolliert werden. Sie stehen jedenfalls einmal im Gesetz. Als gelernter Jurist finde ich das besonders interessant. Erst ringen die Mitgliedsstaaten jahrelang um eine gemeinsame Linie zur Regelung der grenzüberschreitenden Mindestlohnbestimmungen, dann schaffen sie endlich eine mehr oder weniger brauchbare Lösung und am Ende war alles „für die Fisch“, weil sich niemand um die Durchsetzung kümmert. Viel Lärm um nichts, hätte ein gewisser Herr Shakespeare gesagt.

Am Ende werden LKW-Fahrer mehr denn je ausgebeutet, von mafios strukturierten Unternehmen im Auftrag von „Geiz ist geil“-Auftraggebern - und dazu gehören auch die Online-Schnäppchenjäger - quer durch Europa geschickt und niemand interessiert sich wirklich dafür. Wenn wir dann in Österreich händeringend um junge Lkw-Fahrer für österreichische Arbeitsplätze werben, dann taucht es wieder auf, das Bild des geknechteten Nomaden, der vor seinem Gaskocher sitzend das Wochenende am Rastplatz verbringt und hofft, irgendwann seinen Lohn ausgezahlt zu bekommen.