

## EDITORIAL



### Handlungsbedarf im Infrastrukturbereich IKT – damit aus 4.0 nicht ein 0:4 wird

von BERND WINTER

Ohne Informations- und Kommunikationstechnologie (IKT) ist unser heutiges Wirtschaftsleben nicht mehr vorstellbar. Sie ist Grundlage für viele Innovationen und die infrastrukturelle Basis für viele Bereiche – von der intelligenten Verbindung von Energienetzen (Smart Grids) bis zu Transportsystemen (ITS). Internetzugänge mit hohen Übertragungsraten (Breitbandnetzwerke) sind dabei der entscheidende Erfolgsfaktor. Berechnungen der Europäischen Kommission gehen davon aus, dass mit jeder zehnpromtigen Erhöhung der Breitbanddurchdringung ein Wirtschaftswachstum von 1 bis 1,5 Prozent angeregt wird. Die EU hat den digitalen Binnenmarkt als Ziel. Die Europäischen Struktur- und Investitionsfonds stellen dafür rund 21,4 Mrd. Euro für Infrastruktur und Dienste des digitalen Binnenmarktes zur Verfügung. Das Ziel der Digitalen Agenda der EU ist eine 100-prozentige Abdeckung mit einer Internetgeschwindigkeit von mindestens 30 Mbit/s bis 2020. In Österreich will die Politik bis 2018 die Stadtgebiete (70 Prozent der Haushalte) und bis 2020 99 Prozent aller Haushalte mit einer Internetgeschwindigkeit von sogar mindestens 100 Megabit pro Sekunde versorgen. Laut Future Business Austria Infrastrukturreport 2016 sehen derzeit 67 Prozent der heimischen Manager die Investitionen in das Breitbandinternet als „nicht ausreichend“ an. Sie fordern vor allem einen Ausbau der IKT-Infrastruktur im ländlichen Raum. Andere Länder entwickeln sich im IKT-Bereich nach Wahrnehmung der Manager dynamischer und offensiver als Österreich. Um bei den Themen „4.0“ oder „ITS“ international mithalten zu können, muss Österreich die Top-Ten des Network-Readiness-Indizes anstreben – derzeit liegen wir auf Platz 20.

# Logistik-Manager 2015 ...

► FORTSETZUNG VON SEITE 1

Die industrielle Welt befindet sich im Umbruch und der Staat müsse diese Veränderungen mit geeigneten Rahmenbedingungen flankierend unterstützen, damit der Wirtschafts- und Logistikstandort Österreich in Zukunft gesichert ist. Denn eines sei klar: Forschung und Innovation prägen die Gegenwart und noch mehr die Zukunft. „Mein Ministerium ist sehr spannend, ich habe hier schon so viel gelernt und lerne täglich Neues dazu“, gestand Stöger vor den Gästen mit einem überzeugenden Lächeln.

### Print hat Bestand

Gabriele Ambros, geschäftsführende Gesellschafterin des Bohmann-Verlages und Herausgeberin der Wochenzeitung *Verkehr* ließ 70 Jahre *Verkehr* Revue passieren und bezeichnet die Zeitung als „Flaggschiff“ im Verlagshaus sowie als wichtiges Medium für die gesamte österreichische Transport- und Logistikbranche. Auch wenn die Welt immer mehr online ist, „so können wir auf ein Printmedium dieser Art nicht verzichten. Eine Zeitung behält ihren Stellenwert.“ Dass eine Zeitung 70 Jahre Bestand hat, sei ein Zeichen dafür, dass sie von der Zielgruppe offenbar gut angenommen und geschätzt wird. Die Transportbranche sei im

Wandel, und eine Zeitung müsse diesen Wandel professionell begleiten und sich auch selbst wandeln. „Wenn ich auf Ihre Branche blicke und die Bereitschaft zum Wandel sehe, dann muss ich sagen, dass ich mir um die Verkehrswirtschaft in diesem Land keine Sorgen mache“, so Ambros abschließend.

### Miteinander agieren

Als prominenter Gratulant zur Auszeichnung „Logistik-Manager 2015“ und zum Jubiläum stellte sich ÖBB-Holding-Chef Christian Kern ein: „Ich schätze den *Verkehr*, weil er eine erstklassig gemachte Zeitung ist, die auf meinem hohen Stapel Zeitungen obenauf liegt und die ich am Wochenende lese.“

Die Logistik-Branche befinde sich derzeit in einer ungeheuren Beschleunigung – und diese werde sich in den nächsten Jahren wohl noch weiter verstärken, schätzt der Top-Manager die Entwicklung ein. Dabei dürfe man nicht vergessen, dass es in der Logistik-Branche nur ein Miteinander geben kann und soll – und nicht ein Gegeneinander. Klaus Schierhagl, Vorstand der Asfinag, betonte, dass die individuelle Mobilität auch in Zukunft gesichert sein müsse und dass es Innovationen im Straßenbereich in Zukunft weniger bei der Infrastruktur als beim Fahrzeug geben wird. Schon Realität sind

vielfältige Assistenzsysteme an Bord von Autos und Lkw. Selbstfahrende Autos und Lkw sind bereits im Anrollen und könnten die individuelle Mobilität stark

## IN DER LOGISTIKBRANCHE KANN ES NUR EIN MITEINANDER GEBEN.

verändern. „*Verkehr* hat Format“, sagte der Manager über die Wochenzeitung *Verkehr*. Man lese diese Zeitung freiwillig, weil sie gut strukturiert und jede Woche nützliche Informationen bietet. „Wir hoffen, dass wir auch in Zukunft dieses gute Magazin haben werden.“

### Alle Verkehrsträger

Da der *Verkehr* in seiner Berichterstattung seit jeher alle Verkehrsträger und Aspekte des Gütertransports abdeckt, kamen vergangene Woche selbstredend auch die Verkehrsträger Wasser und Luft zu Wort. Hasso Schmidt, Regionaldirektor bei Lufthansa Cargo, verwies auf die Bedeutung der Luftfracht, die es de facto auch erst seit dem Jahr 1945 gibt. Zwar wird nur ein Prozent des weltweiten

Gütertransportaufkommens mit Flugzeugen befördert, doch deren Warenwert liegt bei 35 Prozent. Die Wochenzeitung *Verkehr* hält Schmidt für „große Klasse“, nicht zuletzt als Informationsträger für Luftfracht-News. Deutlich länger als die Wochenzeitung *Verkehr* gibt es den Wiener Hafen, der vor 142 Jahren in Betrieb ging und in dessen geschichtlichem Verlauf Wiener Stadtpolitiker die Parole ausgegeben haben, aus der „G'stätten etwas zu machen.“ Sprich: Auf den einstigen brachliegenden Flächen links und rechts der Donau südlich von Wien drei Hafenteile zu entwickeln und zu dem zu machen, was sie heute sind, nämlich leistungsstarke trimodale Drehscheiben, wie Fritz Lehr, Geschäftsführer der Wiener Hafengruppe, hervorhob. Der Manager schätzt an der Wochenzeitung *Verkehr* die „ausgezeichnete Berichterstattung über alle Verkehrsträger hinweg“. Abgerundet wurden die Preisverleihung und die Geburtstagsfeier mit der Präsentation des Logistikreports Austria 2015: ein nützliches Handbuch über die heimische Verkehrsbranche mit jeder Menge an Fakten. Herausgegeben wird das Buch vom Logistikum Steyr mit inhaltlicher Verantwortung durch Prof. Friedrich Starkl in Kooperation mit der Wochenzeitung *Verkehr*.

## Lobautunnel betrifft nicht nur Wien

**KOMMENTAR:** 26 Millionen Euro und 15 Jahre Planung sollen in Wien der grünen Ideologie geopfert werden.

VON MARIO ROHRACHER

Das rotgrüne Regierungsprogramm für Wien enthält aus der Sicht der GSV für den Mobilitätsbereich durchaus einige begrüßenswerte Ansätze. So sollen, wie von der GSV immer wieder gefordert, technische Innovationen vermehrt zur Vermeidung unnötiger Staubildung eingesetzt werden.

Positiv ist auch die geplante Förderung von Mikro-ÖV-Angeboten in der Peripherie der Stadt, der Ausbau des standortbasierten Carsharings, der Bau von zusätzlichen P&R-Anlagen entlang von Schnellbahnlinien im Wiener Umland,

und, last but not least, ganz generell der Ausbau und die Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs. Ein Ideenwettbewerb für eine App, mit der man einen freien Parkplatz findet, ist zumindest originell.

### Sechste Donauquerung ist Meilenstein

Völlig unverständlich und inakzeptabel ist für die GSV, dass eines der wichtigsten Infrastrukturprojekte, die sechste Donauquerung vulgo Lobautunnel, in den 137 Seiten des Regierungsprogramms mit vier kryptischen Zeilen abgetan wird. Strafverschärfend kommt hinzu, dass die beiden Chef-

verhandler schon unmittelbar nach Abschluss der Verhandlungen diese vier Zeilen diametral interpretierten. Während Maria Vassilakou den Lobautunnel für tot erklärt und Alternativen prüfen will, sieht Michael Häupl keine Alternative.

Jahrelang wurde über den Lobautunnel diskutiert, gestritten. Es wurden bereits 15 Jahre Planung und 26 Mio. Euro in das Projekt investiert, alle denkbaren Alternativen ohnehin geprüft und mit guten Gründen verworfen. Und jetzt, wo mit Ausnahme des Naturschutzbescheides der Stadt Wien alle notwendigen positiven Bescheide vorliegen und die Finanzierung gesichert ist, wollen die Wiener Grünen aus offenkundig fundamentalistischen, ideologischen Gründen dieses für den Wirtschaftsstandort Wien und die Bauwirtschaft so essentielle Projekt stoppen?

Die Argumente dafür sind einfach lächerlich: Die Umweltverträglichkeitsprüfung



GSV-Generalsekretär Mario Rohrer: „Die sechste Donauquerung ist keine geschlossene Wien-Veranstaltung, sondern ein Meilensteinprojekt für die Verkehrsinfrastruktur der Ostregion!“

müsse wiederholt werden, weil VW falsche Angaben über den CO<sub>2</sub>-Ausstoß gemacht hätte ...

Wie soll ohne Lobautunnel die Seestadt Aspern an das hochrangige Straßennetz angebunden werden? Wie die Dauerbaustelle Tangente entlastet, wie der Autobahnring im Norden Wiens geschlossen werden?