

EDITORIAL



Change – yes we can?

von BERND WINTER

Ruhige Zeiten und überschaubare Entwicklungen sowohl in der Wirtschaft als auch in der Politik waren gestern. Zu den aktuellen großen Herausforderungen zählt es, in diesen unsicheren, dynamischen und schwer vorhersehbaren Zeiten erfolgreich bestehen zu können. Viele Unternehmen und allem Anschein nach auch manche politischen Parteien können aber mit Marktveränderungen nicht oder nur schwer umgehen. Scheitern ist vorprogrammiert! Beleuchtet man vorab die Wirtschaft, dann können sich, laut einer Change-Management-Studie der Beratungsgesellschaft Kienbaum, nur 15% der Firmen schnell auf neue Bedürfnisse ihrer Kunden einstellen, obwohl für 63% der Unternehmen gerade das besonders wichtig ist. Agilität heißt das mögliche Erfolgsrezept, also die Fähigkeit, sich rasch auf veränderte Bedingungen einzustellen, anpassungsfähig zu sein und aus eigenem Antrieb heraus zu agieren. Auf Erfolgsrezepte von gestern zu setzen, ist oftmals auch der falsche Weg. Das Zitat von Albert Einstein „Probleme kann man niemals mit derselben Denkweise lösen, durch die sie entstanden sind“, sagt in diesem Zusammenhang wohl alles aus. Zusätzlich ist der Wandel ein permanenter Prozess. Damit gewinnt die Agilität eine noch größere Bedeutung. Der größte externe Antrieb für Veränderungen ist die Wettbewerbsintensität der Unternehmen am Markt: 59% der Unternehmen halten den Wettbewerb der Firmen untereinander für den wichtigsten Motor ständiger Veränderung. Hingegen sieht nur ein Viertel der Befragten technologische Veränderungen als einen besonders starken Change-Auslöser. Für einen erfolgreichen Umgang mit dem Wandel fehlt es nicht an einer Vielzahl von mehr oder weniger klugen Ratgebern, sondern an einem Top-Management, das das Ruder in die Hand nimmt, die Mitarbeiter aktiv einbindet und vor allem an die Zukunft denkt und aus Projekten lernt. Sonst werden Fehler in der Wirtschaft und auch in der Politik immer wieder gemacht – und täglich grüßt das Murmeltier.

SOLAS ...

► FORTSETZUNG VON SEITE 1

Die SOLAS-Bestimmungen betreffen nur Container, die auf Seeschiffe verladen werden, und tangieren somit nicht Container, die per Lkw oder Ro/Ro-Verkehren auf Kurzstrecken befördert werden. Ebenso gilt SOLAS nicht für Ladungen, die von einer Reederei in einen bereits an Bord des Seeschiffes befindlichen Container eingeladen werden.

Als Bedingung für die Verladung eines Schiffes muss der Befrachter das Bruttogewicht eines Containers nachweisen. Um das Gewicht festzustellen, können Versender zwischen zwei Optionen wählen. So wird bei Methode eins der komplett beladene Container gewogen oder bei Methode zwei das Gewicht aus den Einzelangaben zu transportierter Ware, sämtlichem Verpackungs- und Füllmaterial und dem Leergewicht des Containers berechnet. Verantwortlich für die Bestimmung und rechtzeitige Übermittlung des Gewichts ist allein der Versender, auch wenn eine Reihe von Dienstleistern in den Prozess eingebunden ist. „Ihn trifft die Bringschuld des richtigen Gewichts“, heißt es in Spediteurskreisen.

Arten der Verwiegung

Bei Methode eins wird für die Verwiegung des kompletten Containers mit einer nach dem österreichischen Maß- und Eichgesetz zugelassenen, nicht

selbsttätigen Waage zumindest der Klasse IV (Grobwaage) empfohlen. Bei Methode zwei werden die einzelnen Waren, die in den Container verladen werden, verifiziert verwogen und dokumentiert.

Das für die Wiegung des Containerinhalts angewandte Verfahren nach Methode zwei muss von der zuständigen Stelle des Staates, in dem der Container abschließend beladen und verschlossen wurde, zertifiziert und zugelassen sein. „Die Art und Weise der Zertifizierung ist dem jeweiligen Staat überlassen und wird sich in Österreich auf die Partei, die die Wiegung vornimmt, beziehen und nicht auf das Verfahren“, teilt das bmvit mit. Als Eignungsnachweis werden in den Unternehmen bereits vorhandene Nachweise angesehen, aus denen die Vertrauenswürdigkeit des Unternehmens bzw. die Qualität und die Vertrauenswürdigkeit der betrieblichen Prozessgestaltung abgeleitet werden können, heißt es dazu ergänzend.

„Rechtzeitige“ Übermittlung des Gewichts

Die Art der Dokumente, die als Beleg für die korrekte Gewichtsermittlung und Mitteilung dienen, der Zeitpunkt, zu dem die Dokumente beim Reeder einlangen müssen, und die Technologie der Übermittlung sind zwischen Befrachter und Reederei zu vereinbaren, heißt es in den SOLAS-Richtlinien.

Die Informationen müssen rechtzeitig beim Reeder einlangen, wobei der Begriff „rechtzeitig“ von der Reederei festgelegt wird. Dabei ist zu beachten, dass Seehafenterminalbetreiber möglicherweise unterschied-

einen Container keine exakten, verifizierten Gewichtsangaben, wird dieser nicht verladen und hat der dafür Verantwortliche sämtliche Folgekosten zu tragen. Das kann ganz schön ins Geld gehen, wenn ein Container bei der Verladung auf das Schiff ausgereiht, neu verwogen werden muss und dadurch Verzögerungen entstehen.

ES EMPFIEHLT SICH, DIE NEUEN BESTIMMUNGEN GENAU ZU BEACHTEN.

liche Regelungen treffen, bis wann die Gewichtsinformationen zu den aus dem Hinterland kommenden Containern bei ihnen einlangen müssen. „Um eine Annahmeverweigerung zu vermeiden, empfehlen wir, sich in dieser Frage mit den jeweils relevanten Terminalbetreibern intensiv abzustimmen“, verlautet es seitens des bmvit.

Die neuen Bestimmungen akribisch zu beachten, empfiehlt sich auf jeden Fall: Gibt es für

Kontrolle in Deutschland

Die von den Befrachtern gemeldeten Gewichte werden in Deutschland stichprobenartig kontrolliert, und zwar von der Bundesgenossenschaft Verkehrswirtschaft. In Österreich sind nach dem aktuellen Stand der Dinge keine Kontrollverwiegungen geplant, erklärt Franz Schwammenhöfer, Logistikbeauftragter im Verkehrsministerium (bmvit), wo für diese Materie gerade die gesetzlichen Fundamente geschaffen werden. Schwammenhöfer ist im bmvit der zuständige Ansprechpartner in Sachen SOLAS – bei ihm gibt es Informationen aus erster Hand.

INFORMATIONEN

Da die Umsetzung der neuen SOLAS-Bestimmungen nicht unbedingt unter die „Kategorie einfach“ einzureihen ist, empfiehlt es sich, das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) zu kontaktieren, wo es bei Franz Schwammenhöfer, dem Logistikbeauftragten des Ministeriums, fundierte Informationen direkt aus erster Hand gibt.

E-Mail: solas-vgm@bmvit.gv.at

Web: www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/logistik/vgm.html

Wer finanziert Landes- und Gemeindestraßen?

KOMMENTAR: Alternative Finanzierungsquellen sind erforderlich, je länger wir warten, desto teurer wird es.

VON MARIO ROHRACHER

Die Finanzierung dringend notwendiger Sanierungsarbeiten im niederrangigen Straßennetz ist nach wie vor ungeklärt. Auch alternative Vorschläge haben derzeit wenig Aussichten auf Erfolg: etwa eine Teil-Zweckbindung der Einnahmen aus der bestehenden Mineralölsteuer (2015 insgesamt 4,2 Mrd. Euro) oder eine zweckgebundene Erhöhung derselben. Dabei sind viele Verkehrsteilnehmer von schlecht erhaltenen Landes- und Gemeindestraßen betroffen: Pkw, Motorräder, Autobusse, aber auch Radfahrer und Fußgänger.

Eine Studie im Auftrag der Landesverkehrsreferenten, die 2015 aktualisiert wurde und in die jetzt auch Brücken und andere Ingenieur-Bauwerke einbezogen wurden, zeigt den dringenden Handlungsbedarf: Für das österreichische Landesstraßennetz mit einer Länge von ca. 33.000 km werden derzeit für Straßenoberbau und Brücken ca. 277 Mio. Euro/Jahr aufgewendet. Tatsächlich wären 495 Mio. Euro pro Jahr erforderlich, um die Straßeninfrastruktur inklusive Brücken und Tunnels in akzeptablem Zustand zu erhalten. Das ist im Vergleich zu den derzeit verfügbaren Mitteln ein Mehrbedarf von ca.

80%. Zusätzlich fällt ein Mehrbedarf von rund 100 Mio. Euro für den Straßenunterbau an. Bei einem aktuellen tatsächlichen Erhaltungsbedarf von 320 Mio. Euro würde bei zehn Jahren „Nichtstun“ am Landesstraßennetz dieser Bedarf progressiv auf 784 Mio. Euro/Jahr ansteigen, also eine Steigerung um 145% erfahren. Dies schwankt von Bundesland zu Bundesland. Eine vorausschauende Erhaltungsstrategie wäre die wesentlich günstigere Lösung, das ist nachweisbar. Je später eine Sanierungsmaßnahme erfolgt, desto progressiver verläuft die Zustandsverschlechterung. Außerdem fehlen wissen-



Mario Rohrer, Generalsekretär der GSV, fordert eine vorausschauende Erhaltungsstrategie

schaftliche Grundlagen für Gemeindestraßen (70.000 km; 45.000 km Güterwege), nur wenige Gemeinden wissen über den Zustand ihres Straßennetzes Bescheid. Es sollte Gebot der Stunde sein, zweckgebundene Mittel aufzustellen, um die Qualität unserer Landes- und Gemeindestraßen nachhaltig und zu volkswirtschaftlich vertretbaren Kosten zu sichern.