

DER ÖSTERREICHISCHE *transporteur*

OFFIZIELLE FACHZEITSCHRIFT DES FACHVERBANDES UND DER FACHGRUPPEN DES GÜTERBEFÖRDERUNGSGEWERBES

Österreichische Post AG – MZ20Z042092 M, Reaktor Verlag GmbH – Dr. Neumann-Gasse 7, 1230 Wien

STUMMER MEDIUM X4

Vollelektrisches Kraftpaket

Seite 42



Zellinger GmbH



LADE-INFRASTRUKTUR

Künftiger Förder-Fokus

Wie geht's bei den E-Förderungen weiter?
Der zuständige Minister Hanke hat jetzt
einen Fahrplan vorgelegt.

Seite 9

RETOUREN AN POSTFACH 555, 1008 WIEN



Eine neue Ära auf Rädern

Unterwegs mit dem „Italienpilot“: Wie funktioniert der digitale Frachtbrief im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr? „Der Österreichische Transporteur“ war live dabei.

Die Zukunft des europäischen Güterverkehrs nimmt Gestalt an, und sie ist digital. Inmitten der Bemühungen der Europäischen Union, den Warenfluss effizienter, sicherer und transparenter zu gestalten, stand kürzlich ein entscheidender Praxistest im Rampenlicht: der nationale eFTI4EU-Pilot zwischen Österreich und Italien. Dieses ambitionierte Vorhaben (als Teil des großangelegten EU-Projekts eFTI4EU) zielt darauf ab, interoperable digitale Frachtdokumente im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr zu etablieren. Im Auftrag der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG) und in Abstimmung mit dem Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI), wurde dieser Pilot mit Spannung erwartet. Eine Schlüsselrolle spielte dabei Sachverständiger und „Der Österreichische Transporteur“-Autor Dr. Christian Spendel, der nicht nur als Transportunternehmer die Durchführung verantwortete, sondern sich für diesen Praxistest auch persönlich hinters Lenkrad setzte, um die digitalen Datenflüsse im Live-Betrieb auf Herz und Nieren zu prüfen.

Game Changer?

Die Digitalisierung ist längst in fast allen Lebensbereichen angekommen, doch der traditionelle Güterverkehr hinkt in manchen Aspekten noch hinterher. Berge von Papierdokumenten begleiten jede Sen-



dung, was nicht nur umständlich und zeitaufwendig ist, sondern auch Fehlerquellen birgt und Kontrollen erschwert. Hier setzt die eFTI-Verordnung (electronic Freight Transport Information) der EU an. Ziel ist es, eine gemeinsame Grundlage für den sicheren, interoperablen und effizienten Austausch von Frachtinformationen in digitaler Form zu schaffen. Dies bedeutet, dass anstelle physischer Frachtbriefe und Begleitpapiere ein digitaler Datensatz verwendet wird, der allen beteiligten Parteien – vom Verloader über den Spediteur und Frachtführer bis hin zu den Exekutivbehörden – bei entsprechender Berechtigung

zugänglich ist.

Die Vorteile liegen auf der Hand: verbesserte Effizienz, erhöhte Transparenz, beschleunigte Kontrollen und eine Reduzierung des administrativen Aufwands. Der „Italienpilot“ ist ein entscheidender Schritt auf diesem Weg, um die praktische Umsetzbarkeit und die Interoperabilität zwischen verschiedenen nationalen Systemen zu demonstrieren.

Der Italienpilot

Das offizielle Pilotprojekt, bezeichnet als „AT Cross Border Interoperability Test Pilot“, konzentrierte sich auf den Straßengütertransport zwischen Österreich

und Italien. Es war ein umfassender Test des gesamten eFTI-Datenlebenszyklus: von der Erstellung und Aktivierung über die Aktualisierung bis hin zur Deaktivierung des Datensatzes. Die Zielsetzung war klar definiert: die Überprüfung der technischen Umsetzung der EU-rechtlichen Vorgaben, die Darstellung und

der Zugangspunkt für Datenübermittlung und -verarbeitung, Exekutivbehörden (CAs) mit Zugriffsrechten auf eFTI-Daten zur Prüfung und Kontrolle, sowie Frachtführer und Spediteure als Datenverantwortliche für die Erstellung und Verwaltung der eFTI-Datensätze. Für die Vorbereitung stand in Österreich

tionswesen aktiv, ein praxisnahes Verständnis für die operativen Herausforderungen des Transportwesens mitbringt. Dessen direkte Beteiligung am Lenkrad war auch für die Auftraggeber von unschätzbarem Wert, da sie es ermöglichte, die theoretischen Konzepte und technischen Systeme unter realen Bedingungen zu validieren und unmittelbar praktische Erfahrungen zu sammeln. Der Pilottransport startete mit der Exportladung von Österreich nach Italien. Am 25. Juni erfolgte die Beladung mit 23 Tonnen Schnittholz in Wolfsberg, Österreich. Die Entladung war für den folgenden Tag, den 26. Juni, in San Giorgio di Nogaro, Italien, geplant. Der Ablauf des eFTI-Pilots sah vor dem Transport präzise Schritte vor:

- Erstellung eines eFTI-Datensatz auf der österreichischen Testplattform. Dies geschah parallel zur Generierung eines CMR-Frachtbriefs.
- Extrahierung des „Mandatory Identifiers“ und Übermittlung an das österreichische eFTI-Gate.

Künftig werden Europas Straßen nicht nur von PS und Tonnen, sondern auch von Bits und Bytes bestimmt sein.

Erprobung grenzüberschreitender Datenflüsse im Live-Betrieb sowie die Sammlung operativer Erkenntnisse für den europaweiten Rollout.

Die Beteiligten des Piloten waren vielfältig und umfassten essentielle Akteure der Logistikkette sowie behördliche Instanzen: Plattformbetreiber in Österreich und Italien für den Betrieb und die technische Betreuung der nationalen Testplattformen, das eFTI-Gate als nationa-

ein „eFTI-Playground“ zur Verfügung, eine Testumgebung, in der eFTI-Datensätze erstellt, aktiviert, deaktiviert und validiert werden konnten.

Unterwegs mit Schnittholz

Für die Durchführung dieses komplexen Piloten vertraute die SCHIG auf die Expertise von Dr. Christian Spendel, der als „gelernter“ Lkw-Fahrer und jetzt als Sachverständiger für Fracht- und Spedi-

apollo
TYRES

WO ANDERE STOPPEN,
FÄHRT APOLLO WEITER.



GOTHE DISTANCE

EnduTrax



ZUM AUTOR

Mag. Dr. Christian Spendel

Allgemein beeideter und gerichtlich zertifizierter Sachverständiger für Transportwesen
TRANSPORT COMPETENCE CENTER
Dr. Neumann-Gasse 7 | 1230 Wien | Tel.: +43 664 5455 077
Mail: office@sv-spendel.at | Web: www.sv-spendel.at



PRAXISTEST: DIGITALER FRACHTBRIEF

○ Aktivierung des Datensatzes, wodurch er für die Behörden sichtbar wurde. Die Überprüfung des eFTI-Datensatzes mit den gesetzlichen Vorgaben war dabei ein kritischer Schritt.

Direkte Interaktion

Als Dr. Spendel mit dem Lkw-Zug die Grenze nach Italien überquerte, begann die Phase der Live-Kontrolle. Italienische Exekutivbehörden, ausgerüstet mit der eFTI-Benutzeranwendung für Behörden („CA User Application“), konnten den digitalen Frachtbrief mittels Kennzeichen, QR-Code oder UUID des Datensatzes abrufen. Ziel war es, die

Daten in Echtzeit zu validieren und somit die Effizienz und Sicherheit der digitalen Kontrollprozesse zu demonstrieren. Diese direkte Interaktion zwischen dem fahrenden Gut und den überprüfenden Behörden, gestützt durch die eFTI-Technologie, war der Kern des Pilotprojekts.

Retour mit Blechen

Nahtlos an die erste Fahrt anknüpfend, startete der Rücktransport von Italien nach Österreich. Am 26. Juni erfolgte die Beladung mit Blechen in San Giorgio di Nogaro, Italien. Die Entladung war für den 27. Juni in Graz vorgesehen. Auch

auf dieser Strecke standen die digitalen Prozesse im Vordergrund. Während des Transports wurde die Funktionalität des Systems erneut unter Beweis gestellt, und nach dem Abschluss der Fahrt erfolgte die Deaktivierung des Datensatzes. Diese Rückfahrt ermöglichte es, den gesamten eFTI-Datenlebenszyklus innerhalb einer einzigen Pilotaktion zu durchlaufen und Erkenntnisse über die reibungslose Abwicklung in beide Richtungen zu gewinnen. Beide Ladungen und ein Planensattelaufleger wurden von der Karner Transport GmbH aus Wolfsberg als Hauptfrachtführer organisiert und an Dr. Spendel weitergegeben.

Die Mitwirkung und Unterstützung bei der Kontrolle durch österreichische und italienische Exekutive im Zuge des Transportverlaufs war ein entscheidender Bestandteil, der wertvolle Einblicke in die Praxistauglichkeit des Systems lieferte und zur Abstimmung technischer und organisatorischer Anforderungen beitrug.

Hinter den Kulissen

Der eFTI4EU-Pilot ist weit mehr als nur eine technische Übung; er ist eine reale Validierung von IT-Systemen und ein Test der Interoperabilität zwischen Systemen. Die frühestmögliche Einbindung von Behörden und Unternehmen, wie sie durch die Zusammenarbeit von SCHIG, BMIMI und Dr. Spendel sowie den beteiligten Exekutivbehörden stattfand, ist entscheidend für den Erfolg der Digitalisierung im Güterverkehr. Besondere Aufmerksamkeit wurde auch der Validierung von Sicherheitsmechanismen und Datenschutzmaßnahmen gewidmet, einschließlich Verschlüsselung, Authentifizierung und Zugriffskontrollen.

Fazit

Die Erfahrungen, die Dr. Spendel am Steuer sammeln konnte – von der Erstellung des Datensatzes bis zur Kommunikation mit den Kontrollbehörden – sind von hohem Wert: Sie ermöglichten eine Usability- und Akzeptanzprüfung aus erster Hand und lieferten wichtige operative Erkenntnisse, beispielsweise zur Skalierbarkeit, Nutzerführung und Fehleranfälligkeit des Systems. Die gesammelten Ergebnisse werden nicht nur für Österreich und Italien relevant sein, sondern sind darauf ausgelegt, übertragbar für andere Mitgliedsstaaten und Projekte zu sein.

SO SEHE ICH DAS!

KOMMENTAR Der nationale eFTI4EU-Pilot war ein spannendes Projekt und ein wichtiger Schritt in Richtung eines vollständig digitalisierten europäischen Güterverkehrs. So hatte auch ich wieder einmal die Gelegenheit, ein paar Schwerlastkilometer zurückzulegen und meine Straßentauglichkeit im Lkw auf die Probe zu stellen. Nach zwei Tagen dachte ich mir: Als hätte ich die letzten 25 Jahre nichts anderes gemacht. Ich war begeistert von den Erlebnissen mit dem MAN D30 Power Lion, die mich in meine Zeit als „Ferien-Trucker“ zurückversetzt haben. Am Ende der Tour habe ich eine Fahrzeugauswertung von der Rio-Plattform von MAN erhalten. Als ungeübter Lkw-Fahrer hat es mich sehr positiv überrascht, dass ich mit einem durchschnittlichen Gesamtgewicht von 35,4 Tonnen einen Fahrverbrauch von 27 Litern / 100 km erreicht habe. Wenn ich noch etwas übe, knacke ich wahrscheinlich die 25-Liter-Grenze ... Das eFTI4EU-Testpilotprojekt hat jedenfalls

gezeigt, dass die Vision von interoperablen digitalen Frachtdokumenten Realität werden kann und die grenzüberschreitenden Datenflüsse im Live-Betrieb effizient und sicher funktionieren. Künftig werden die Straßen Europas nicht nur von PS und Tonnen, sondern auch von Bits und Bytes bestimmt sein – für eine vernetztere, transparentere und effizientere Logistik auf unserem Kontinent. Als österreichischer Transportunternehmer kann man dieser neuen Methode der digitalen Frachtbriefkontrolle nur zustimmen, da dadurch allen, die es mit der Wettbewerbsgleichheit nicht so genau nehmen, das Handwerk gelegt wird. Kabotage beispielsweise kann dann automatisiert über die Kennzeichenerfassung kontrolliert werden.



ITALIENPILOT
Unser Autor, Christian Spendel, zeigte sich von der MAN D30 Power Lion Zugmaschine beeindruckt.

VORTEILE

- **Schneller informiert**
Jeden Tag neueste Informationen aus der Transportbranche
- **Live-Ticker**
Tagesaktuelle News, kurz und prägnant als Live-Ticker
- **Recht**
Recht und Gesetz, erklärt von Transportrechtsprofi Dr. Dominik Schärmer
- **Filme**
- **Oldies**
- **Zahlen und Fakten**



Das Portal

der österreichischen
Transportwirtschaft

Gleich anmelden
zum gratis E-Mail
NEWSLETTER

