

Round Table

EINE BEILAGE DER WOCHENZEITUNG VERKEHR



(v.l.) Muhamed Beganovic (Chefredakteur der Internationalen Wochenzeitung Verkehr), Constantin Gessner (Produktmanager bei DiGiDO), Erich Possegger (Geschäftsführer von Erich Possegger Consulting e.U.), Franz Schwammenhöfer (Leiter der Abteilung Logistikkoordination im BMIMI), Christian Bauer (Leiter der Abteilung Gütermobilität in der SCHIG), Christian Spendel (Sachverständiger bei Cargo Experts) und Bernd Datler (CIO/CDO der ASFINAG sowie Geschäftsführer der ASFINAG Maut Service).

Mission Possible: Österreich auf dem Weg zu eFTI

Wie weit ist Österreich bei der Durchführung der **eFTI-Verordnung**? Was müssen Staat, Plattformanbieter und Unternehmen bis Juli 2027 noch leisten? Sechs Experten aus Verwaltung, Infrastruktur und Transportwirtschaft geben Antworten auf technische und rechtliche Fragen und bringen Klarheit in ein komplexes Projekt.

eCMR und eFTI werden häufig gleichgesetzt. Wie würden Sie den Unterschied erklären? Und was ändert sich am 9. Juli 2027 konkret?
Franz Schwammenhöfer: Der eCMR basiert auf dem CMR und ist die elektronische Variante des Frachtbriefs im Rahmen des Zusatzprotokolls zum CMR-Abkommen. Seine Funktion ist einfach: Er soll den „alten“ Frachtbrief in Papierform digitalisieren. Inhalt, Funktion und Wirkungsweise bleiben gleich. Auch an den Schnittstellen zu anderen Beteiligten ändert sich nichts. Elektronische Frachtbeförderungsinformation im Sinne der eFTI-Verordnung verfolgt hingegen einen vollkommen neuen, datenbasierten Ansatz, bei dem ein europäisches Datenmodell für sämtliche Verkehrsträger erstellt wird. Die gesetzlichen Grundlagen auf eu-

ropäischer und nationaler Ebene sind somit festgeschrieben. Auf dieser Basis werden diese gesetzlichen Grundlagen in strukturierte Datenelemente übersetzt. Der Vorteil besteht darin, dass überall in Europa dieselben Definitionen der Datenelemente und dieselben Strukturen vorzufinden sind. Das ist der Unterschied zwischen den beiden.

Was sich am 9. Juli 2027 ändert: Wenn ein Unternehmen keine Initiativen in Richtung eFTI setzt, ändert sich für dieses Unternehmen zunächst gar nichts. Unternehmen sind nach derzeitigem Stand grundsätzlich bis in etwa 2030 nicht verpflichtet, eFTI zu verwenden. In der zugrunde liegenden Verordnung (EU) 2020/1056 ist bis Anfang 2029 eine entsprechende Evaluierung hinsichtlich einer verpflichtenden Einführung

durch die Kommission vorgesehen, in deren Rahmen die ersten Jahre von eFTI analysiert werden sollen.

Wir gehen davon aus, dass dies anschließend zu einer verpflichtenden Anwendung für Wirtschaftsbeteiligte führen wird. Warum? Weil die EU-Kommission bereits heute signifikante Ressourcen in die gesamte Thematik investiert hat. Das System ist also bereits jetzt „too big to fail“. Ab dem Jahr 2030 wird es also für alle spannend.

Wie bringt sich die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG) ein?

Christian Bauer: Die SCHIG hat als Tochter des BMIMI gemeinsam mit dem Ministerium das Projektmanagement übernommen und verfügt auch

über entsprechende Mitarbeiter. Wir waren am Projekt eFTI4EU beteiligt und haben Finanzmittel gesichert. Wir sind zudem bei eFTI4LIVE dabei und koordinieren die Arbeiten so, dass es nicht bei einer Idee und einem Gesetz bleibt, sondern tatsächlich alle notwendigen Vorbereitungen erfolgen – bis hin zur Zertifizierung von eFTI-Plattformen.

Wir machen uns Gedanken darüber, wie diese Plattformen zertifiziert werden sollen, damit man im Juli 2027 nicht überrascht dasteht, sondern gut vorbereitet ist. Wir sind auf das Thema aber, glaube ich, sehr gut vorbereitet.

Herr Gessner, welche Rolle will DiGiDO im künftigen eFTI-System konkret übernehmen?



Franz Schwammenhöfer (BMIMI)

Constantin Gessner: Wir beschäftigen uns seit fast einem Jahrzehnt mit der Begleitung von Transportdaten. Wir haben in der Entsorgungsbranche begonnen, auf der weiterhin unser Fokus liegt, sind inzwischen aber auch bei einigen Transportunternehmen vertreten. Unsere Idee war nie, eine Insellösung für eine einzelne Branche zu schaffen. Vielmehr haben wir einen Datenstandard entwickelt, mit dem Transportdaten in Echtzeit mit allen Beteiligten geteilt werden können. Wir haben viel Erfahrung damit gesammelt, wie andere Systeme wie ERP und TMS angebunden und regulatorische Vorgaben auf internationaler, europäischer und österreichischer Ebene berücksichtigt werden können. Wenn wir den Anspruch erheben, einen Standard für Transportdaten bereitzustellen, ist eFTI für uns der logische nächste Schritt und ein zusätzliches Modul in dieser Meldekette – allerdings nicht als alleinstehendes Modul, sondern in Kombination mit dem Bestehenden. Genau daraus entsteht meiner Ansicht nach ein Mehrwert. In Summe ist eFTI ein Bestandteil der Prozessverbesserung und Digitalisierung.

Wie setzt die ASFINAG ihre Infrastruktur und Erfahrung in das Projekt ein?

Bernd Datler: Wir haben den Auftrag erhalten, das österreichische eFTI-Gateway umzusetzen. Das passt sehr gut zu unseren Kompetenzen im digitalen Bereich. Wir sind es gewohnt, Massenkundensysteme sicher zur Verfügung zu stellen und zu betreiben. Mit den relevanten Vorschriften sind wir gut vertraut und können die Aufgabe auch technisch bewältigen. Wir fühlen uns dieser Aufgabe gewachsen und sind bei der Umsetzung planmäßig unterwegs.

Wie verändert sich die Aufgabenstellung, sobald ein Transport vom Lkw auf die Schiene wechselt und ein Terminal durchläuft?

Erich Possegger: Es wird spannender. Eine intermodale Transportkette ist naturgemäß komplexer aufgebaut und umfasst unterschiedliche Akteure und Funktionen. Das stellt eFTI zunächst vor eine beträchtliche Herausforderung. Für alle Beteiligten in dieser Kette muss geklärt sein, welche Funktion sie erfüllen und welche Rolle sie im gesamten Informationsfluss einnehmen.

Im Intermodalverkehr bestehen im Transportablauf zusätzliche Systemübergänge: von der Straße auf die Schiene und anschließend wieder zurück auf die Straße. Diese Übergänge müssen so gestaltet werden, dass für niemanden in der Kette ein Mehraufwand entsteht. Wenn Erfassungsaufgaben „von oben nach unten“ delegiert werden und der Letzte in der Kette – in der Regel ein Terminal – die Arbeit für alle anderen übernehmen muss, wird es mühsam.

Im kombinierten Verkehr wird es noch eine beträchtliche Aufgabe sein, die Rollen, Aufgaben und Rahmenbedingungen klar zu definieren. Wo liegt beispielsweise bei Kontrollen der konkrete Nutzen? Ein Stichwort ist die 44-Tonnen-Regel. Wie ist diese Regel definiert? Gilt sie in Österreich anders als im übrigen Europa? Wie ist sie in eFTI abgebildet, und welche Informationen werden dafür benötigt? Diese Rahmenbedingungen stellen eine Herausforderung dar. Sie müssen so abgebildet werden, dass das eFTI-System damit arbeiten kann und kein zusätzlicher Aufwand entsteht.

Sie sind im eFTI4EU-Projekt Beteiligter. Welche Sorgen begegnen Ihnen bei den Unternehmen derzeit am häufigsten?

Christian Spendel: Ich habe mir eFTI im Detail angesehen. Anfangs hatte auch ich Sorge – dieselbe Sorge, die in der Branche verbreitet ist. Immer wenn die Branche mit einer Behörde in Kontakt treten muss, bekommt sie zunächst Bauchweh. Nach dem Motto: „Was wollen die von mir? Jetzt wollen sie auch noch meine Daten.“ Meine Aufgabe besteht darin, den Unternehmen zu erklären, dass es dagegen eine Beruhigungsspielle gibt – zumindest für jene, die ihre Prozesse und Abläufe in Ordnung haben. Für diejenigen, die unter dem gesetzlichen Radar arbeiten, wird das Bauchweh bestehen bleiben und möglicherweise zu schlimmeren Krankheiten führen.

Diese Sorge um die Daten ist mit folgender Vorstellung verknüpft: Ich digitalisiere meine Frachtbriefe als eCMR und lade die Daten im besten Fall automatisiert auf die eFTI-Plattform hoch. Dann weiß die Behörde alles. In dieser Vorstellung bedeutet „die Behörde“ automatisch Brüssel. Dort weiß man dann, wo meine Lkw vom 2. Jänner bis zum 28. Dezember unterwegs waren, was sie geladen und abgeladen haben und wohin sie gefahren sind. Das ist aber nicht der Fall. Die Behörde bekommt nur jene Daten, die sie sich auch bei einer realen Straßenkontrolle ansehen würde. Auch heute muss ich nicht sämtliche analogen Frachtbriefe vorlegen, sondern nur jene, die bei einer Kontrolle relevant sind.

Den Unternehmen muss erklärt werden, dass sich daran nichts ändert,

wenn sie die Daten im Hintergrund hochladen beziehungsweise zur Verfügung stellen und diese bei Bedarf abgerufen werden. Der Prozess wechselt lediglich vom Analogen ins Digitale. Wenn ich alles in Ordnung habe, brauche ich mich davor nicht zu fürchten. Ich muss mir vielmehr überlegen, welchen Vorteil ich aus dieser Digitalisierung ziehen kann.

Die Branche beschäftigt sich aber nicht mit dem Thema, weil es noch keine Verpflichtung gibt. Die Unternehmen haben derzeit andere Sorgen, etwa erhöhte Treibstoffkosten oder von einzelnen Bundesländern ins Spiel gebrachte Bundesstraßenmautgebühren. eFTI wird zum Thema, sobald eine Verpflichtung absehbar ist.

Gessner: Solange weder ein globaler Betreiber in der Branche noch die Europäische Union beziehungsweise ein Mitgliedstaat eFTI verpflichtend vorgibt und verlangt, dass die Daten in einer bestimmten Qualität zur Verfügung gestellt werden, werden Unternehmen das Thema möglichst lange aufschieben. Es sei denn, es gelingt, entsprechende Mehrwerte zu schaffen. Man muss die Verbesserungseffekte hervorheben und aufzeigen, warum eFTI für Unternehmen von Vorteil ist.

Bauer: Ich glaube, das Ganze kommt nur in Gang, wenn alle Beteiligten ihre Chancen erkennen. In Wirklichkeit muss man das Gesamtsystem sehen. eFTI ist lediglich ein Baustein, der möglicherweise verpflichtend wird. Betrachtet man jedoch andere gesetzliche Anforderungen, hat es durchaus das Potenzial, die Nachverfolgung, Anforderungen aus dem Abfallwirtschaftsgesetz und weitere Systeme zu unterstützen.

Jedes Unternehmen muss für sich prüfen, wie sich eFTI am besten integrieren lässt. Die Beantragung digitaler Frachtpapiere über die Plattform muss ohne zusätzlichen Aufwand möglich sein. Entsprechende Plattformen sollen im Hintergrund funktionieren. eFTI hat großes Potenzial, allen das Leben etwas leichter zu machen.

Im Sommer 2025 wurde ein grenzüberschreitender Pilottransport durchgeführt. Wie ist dieser verlaufen?

Bauer: Der Pilot wurde gemeinsam mit Herrn Spendel durchgeführt und umfasste einen Transport von Österreich nach Italien. Er fand zwar unter realen Bedingungen, aber in einer geschützten Umgebung statt. Alle Behörden wussten im Vorfeld, dass dieser Transport durchgeführt wird. Entsprechend hat alles funktioniert.

Der Transport hat die großen Chancen von eFTI aufgezeigt. Die sprachlichen Barrieren stellten beispielsweise kein Problem dar. Auch der Umgang mit der Komplexität der Daten hat sehr gut funktioniert. Ich glaube, der Pilot war ein voller Erfolg.

Man muss jedoch immer wieder darauf hinweisen, dass dies noch nicht die Endausbaustufe war und die Testsysteme im Einsatz waren. Sobald die Gates im Realbetrieb eingesetzt werden, muss laufend getestet und sichergestellt werden, dass alles problemlos funktioniert. Es wurde be-

reits gesagt, dass alle Beteiligten einen Vorteil davon haben müssen. Diesen haben sie nur, wenn das System problemlos und reibungsfrei funktioniert.

Seit einem Jahr können Sie in der Branche über das Pilotprojekt und dessen Erfolg berichten. Haben Sie einen Aha-Effekt erlebt?

Spendel: Der Aha-Effekt tritt ein, wenn die Menschen erkennen, welche Kosten mit dem analogen Frachtbrief verbunden sind. Diese sind den meisten nicht bewusst. Hinzu kommen zahlreiche Fehlerquellen: Was geschieht, wenn ich einen Frachtbrief falsch ausfülle, und welche Folgen kann das haben?

Wir hatten in unserer Kanzlei einen Fall, in dem ein Lkw mit einem falsch ausgefüllten Frachtbrief in Italien unterwegs war. Das endete damit, dass das Fahrzeug von der italienischen Behörde beschlagnahmt und eingezogen wurde. Der Lkw kam nicht mehr zurück und wird mittlerweile von der Feuerwehr in Perugia genutzt. Dafür kommt auch keine Versicherung auf. Bezahlen musste letztlich der ursprüngliche Absender der Ware.

Der Absender ist nämlich dafür verantwortlich, dass die Angaben im Frachtbrief korrekt sind. Deshalb wäre es vielleicht wichtig und notwendig, bei eFTI nicht in erster Linie bei der Transportbranche, sondern bei der Industrie anzusetzen. Wenn die Industrie erkennt: „Moment, ich bin der Absender und muss dafür sorgen, dass die Angaben im Frachtbrief korrekt sind“, kann die Digitalisierung der eigenen Abläufe einen zusätzlichen Antrieb erhalten. Wenn große Verlader dann sagen, dass sie keine analogen, sondern nur noch digitale Frachtbriefe akzeptieren, könnte eFTI früher ins Laufen kommen als 2030.

Wenn man den analogen Frachtbrief unabsichtlich falsch ausfüllt und der Lkw bereits unterwegs ist, ist es für eine Korrektur zu spät. Kann ein digitaler Frachtbrief nachträglich noch ausgetauscht werden?

Spendel: Wenn ich die Daten im Nachhinein über die Plattform aktualisiere, ist das möglich. Das kann in der Praxis vorkommen und war auch beim Pilotprojekt der Fall. Ich musste an einem Mittwoch in Wolfsberg Holz für San Giorgio di Nogaro laden. Als Rückladung war geplant, an der Ladestelle XY in San Giorgio zu laden und anschließend nach Graz zu fahren. Als ich zur Ladestelle kam, war die Ware jedoch nicht fertig. Ich rief den Auftraggeber an, der daraufhin drei Tore weiter eine andere Ladung organisierte.



Bernd Datler (ASFINAG)

„Jedes Unternehmen muss für sich prüfen, wie sich eFTI am besten integrieren lässt.“

Christian Bauer



Constantin Gessner (DiGIDO)

Das war vorher ebenfalls nicht bekannt. Es muss daher möglich sein, die Angaben zu aktualisieren, auch wenn das Fahrzeug bereits unterwegs ist oder kurz vor der Beladung steht.

Datler: Das ist einer der wertvollen Aspekte des gesamten Systems: Man kann auch unterwegs noch Korrekturen vornehmen. Letzten Endes kann man sicher sein, dass das, was man ausfüllt, auch tatsächlich das ist, was man mitführt.

Bei einem analogen Dokument kann es passieren, dass es nicht vollständig ausgefüllt wurde. Dann hat der Fahrer unterwegs ein Problem. Bei einem digitalen Dokument lassen sich die Daten aktualisieren, und auch die Vollständigkeit kann leichter kontrolliert werden.

Schwammenhöfer: Die nachträgliche Änderung ist sogar Teil des Systems, Stichwort Consignment-Movement-Concept. Die gesamte Kette ist in unterschiedliche Segmente unterteilt, bei denen klar definiert ist, wo ein Segment beginnt und endet. Es ist nicht nur möglich, sondern manchmal sogar notwendig, Segmente zu ergänzen – etwa wenn ein anderes Fahrzeug eingesetzt wird und sich dadurch das Kennzeichen ändert. Nicht möglich ist es hingegen, etwa bei laufender Kontrolle die Angaben, etwa Ladungsmassen, zu verändern, um etwa eine Strafverfolgung abzuwenden. So weit reicht die Korrekturmöglichkeit natürlich nicht.

Wo steht Österreich heute im Umsetzungsfahrplan?

Schwammenhöfer: Wir haben eine „Rahmen“-Verordnung aus dem Jahr 2020. Eine Verordnung sollte an sich etwas sehr Konkretes sein, weil sie sich unmittelbar an die Mitgliedstaaten und die Menschen richtet. Das ist hier nicht der Fall. Es handelt sich um eine Rahmenverordnung, bei der die Konkretisierungen durch eine Reihe unterschiedlicher Rechtsakte geschaffen werden müssen. Diese Rechtsakte betreffen unter anderem die Datensätze, die Plattformen, die Zertifizierung der Plattformen und die eFTI-Service-Provider.

Aktuell fehlen uns noch zwei Rechtsakte: jener zur Zertifizierung der Plattformen – dessen Fehlen bereitet uns erhebliche Probleme – und jener zu den eFTI-Service-Providern, dessen Fehlen weniger schwer wiegt. Der Rechtsakt für die Zertifizierung der Plattformen ist die Grundvoraussetzung dafür, Zertifizierungsstellen akkreditieren zu können. Ohne diesen Zertifizierungsrechtsakt steht die Entwicklung momentan ein Stück weit still. Erste Entwürfe liegen zwar vor, der Rechtsakt wurde der europäischen Öffentlichkeit aber noch nicht vorgestellt. Das ist eine Herausforderung.

Die Zahl der verfügbaren Plattformen wird im Juli 2027 aus heutiger Sicht überschaubar sein. Das betrifft nicht nur Österreich, sondern ganz Europa.

Bei den Hausaufgaben, die wir selbst erledigen können, sind wir gut in der Zeit beziehungsweise haben wir diese bereits gemacht. Wir haben die ASFINAG im Rahmen des ASFINAG-Gesetzes ermächtigt, als österreichischer Gate-Provider zu fungieren. Der Entwurf eines eFTI-Begleitgesetzes befindet sich in der finalen Phase der Ausarbeitung. Damit werden wir spätestens im ersten Quartal 2027 im zuständigen Ausschuss sein.

Warum braucht man überhaupt ein Begleitgesetz, wenn es ohnehin eine Verordnung gibt? Weil wir einige Materien angleichen wollen. Es muss klar sein, dass analoge und digitale Dokumente auch auf nationaler Ebene gleichwertig verwendet werden können.

Wie eng stimmen sich ASFINAG, SCHIG und Ministerium technisch ab?

Datler: Ich glaube, eine gute Zusammenarbeit ist hier essenziell. Die ASFINAG wurde aufgrund ihrer IT-Ausstattung und Kompetenz ausgewählt, das eFTI-Gateway zu errichten. Bereits in den Forschungsprojekten haben wir gut zusammengearbeitet. Ein regelmäßiger Austausch ist wichtig, um die Umsetzung entsprechend voranzutreiben.

Denn nicht nur die fehlenden Rechtsakte sind ein Thema. Auch die Definition der Formate ist anspruchsvoll und erfolgt auf europäischer Ebene nicht immer zu dem Zeitpunkt, zu dem sie benötigt wird. Bereits bei der Realisierung des Gateways ist es daher wichtig, sich gut abzustimmen und gemeinsam an vorderster Front zu arbeiten. Das haben wir getan.

Es gibt auch enge Abstimmungen mit dem BMI, das ebenfalls ein relevanter Akteur ist. Dabei geht es um die Anbindung von Kontrollgeräten, beginnend mit den MPK-Geräten des BMI. Für andere Kontrollorgane gibt es außerdem eine Webversion.

Auch die Verbindung der Gates untereinander über die eDelivery-Infrastruktur funktioniert. Das System ist, glaube ich, durchdacht. Ohne Plattformangebote und interessierte Pilotkunden wird es dennoch schwierig, einen Probetrieb zu starten. Wir würden uns sehr freuen, wenn ein solcher 2027 zumindest in kleinem Rahmen stattfinden könnte. Wir wären dazu bereit.

Die Bahnwirtschaft tauscht Frachtbrief- und Wagendaten teilweise bereits elektronisch aus. Wie sollte eFTI auf diesen Systemen aufbauen, ohne eine zusätzliche Datenebene zu schaffen?

Possegger: Dabei muss man zwischen einzelnen Ebenen unterscheiden. Auf der Ebene der EVU kann man davon ausgehen, dass die entsprechenden Prozesse weitgehend digitalisiert sind. Ich kenne nur wenige EVU, die mit einem analogen Frachtbrief unterwegs sind. Das würde schon deshalb nicht funktionieren, weil man bei der SCHIG bestimmte Informationen über den Zug abliefern muss, wenn man die

eine oder andere Förderung in Anspruch nehmen will. Auch im Wagenladungsverkehr kommt meines Wissens bereits sehr häufig der elektronische CIM-Frachtbrief, also das Pendant zum eCMR, zum Einsatz.

Im kombinierten Verkehr wird die Sache etwas interessanter, weil bereits in der einfachsten Transportkette Straße und Schiene miteinander kombiniert werden müssen. Wir haben einen Straßenvorlauf, einen Schienenhauptlauf und einen Straßennachlauf. Für den Vor- und Nachlauf bewege ich mich im Bereich eCMR, auf der Schiene im Bereich CIM. Das ist auch rechtlich ein durchaus interessantes Thema. Die Frage lautet: Was steht über diesen Einzelschritten? Wir sprechen schließlich über die gesamte Transportkette. Wer ist für die Information in der gesamten Kette verantwortlich? Darin liegt aus meiner Sicht eine der Herausforderungen, die sich stellen werden. Das meinte ich zuvor mit der Rollenverteilung.

Grundsätzlich beginnt die Prozesskette im kombinierten Verkehr bei einem Verloader. Sie führt über einen Logistiker und einen sogenannten Intermodaloperator weiter zum EVU und zum Terminalbetreiber und endet schließlich bei den Eisenbahn-Infrastrukturbetreibern. Das gleicht einer Kaskade, in der mehrere Aufträge aufeinanderfolgen. Überall werden Frachtinformationen, aber auch andere Daten ausgetauscht. Alle Beteiligten verfügen über entsprechende Inhouse-Systeme, in denen sie ihre Prozesse abbilden.

Fakt ist, dass zwischen den einzelnen Systembeteiligten elektronische Schnittstellen bestehen. Dahinter stehen bereits zahlreiche Standards. Es werden schon heute sehr viele Meldungen zwischen den einzelnen Partnern ausgetauscht, weil sie im Prozess miteinander interagieren müssen. Dabei geht es stets um Fragen wie: Wer erhält zu welchem Zeitpunkt welche Informationen?

Ein Beispiel: Ein Lkw fährt mit 44 Tonnen zu einem Terminal und wird auf der Fahrt dorthin kontrolliert. Das Kontrollorgan stellt fest, dass er 44 Tonnen wiegt. Wie weist der Lkw

nach, dass er zu einem Terminal fährt? Mit welchen Daten geschieht das? Dafür lassen sich bestimmte Standards, die bereits heute vorhanden sind, sehr gut nutzen.

Man muss also auf Bestehendem aufbauen und aus dem gesamten Thema einen Mehrwert generieren. Zusammengefasst wird die Herausforderung darin bestehen, die Komplexität des Prozesses entsprechend abzubilden.

„Die Herausforderung wird darin bestehen, die Komplexität des Prozesses abzubilden.“

Erich Possegger

Einzelne Spezifikationen und Zertifizierungsregeln sollen erst bis Ende 2026 vollständig vorliegen. Was können Unternehmen trotzdem schon heute mit ausreichender Sicherheit vorbereiten?

Schwammenhöfer: Das klingt zunächst relativ trivial. Was ich mich als Unternehmen jetzt fragen sollte, ist: Wo sitze ich in dieser Kette, welchen Anspruch habe ich und was will ich? Wenn ich beispielsweise ein großer österreichischer Verloader bin, habe ich einen anderen Anspruch als ein KMU. Ich werde auf jene Partner, die in der Kette hinter mir stehen, anders einwirken – auch hinsichtlich der Integration, der Standards und der Schnittstellen. Ähnliches gilt für einen großen Spediteur.

Man muss sich außerdem fragen, wer die Partner in der Kette sind, welche Erwartungen beziehungsweise Vorgaben sie haben und ob man selbst im Stande ist, die eigenen Standards durchzusetzen. Darauf müssen Unternehmen entsprechend reagieren. Danach sollten sie überlegen, welche Daten relevant sind, welche Daten benötigt und selbst bereitgestellt werden, welche Daten rein statisch und welche dynamisch sind. Außerdem ist zu klären, in welchen Systemen die Daten vorhanden sind, welche Qualität und Aktualität sie aufweisen und ob sie ohne großen Aufwand aus den Systemen bereitgestellt werden können.

Anschließend kann man sich mit den notwendigen Datenformaten beschäftigen: Was verlangt der eCMR von mir? Welche Einheiten müssen eingetragen werden? Kann ich mit diesen Definitionen etwas anfangen? Bekomme ich die Daten ohne große Schwierigkeiten aus meinen Systemen heraus? Sind meine Systeme dazu geeignet? Und wenn sie die Daten derzeit nicht automatisiert bereitstellen können: Wie sehen die nächsten Stufen der Systemadaptierung, Systemerweiterung oder Systemänderung aus? Ziel muss sein, die benötigten Daten irgendwann ohne besonderen Mehraufwand in das System einspeisen zu können.

Gessner: Wir sprechen immer davon, Daten aus Systemen herauszubekommen, und über die „Großen“. Wenn wir uns die heimische Branche ansehen, stellen wir aber fest:

FORTSETZUNG AUF SEITE 6

„eFTI ist mehr als die digitale Ablöse von Papiernachweisen“

Ab Juli 2027 müssen Behörden in der EU digital bereitgestellte Frachtinformationen akzeptieren. **Bundesminister Peter Hanke** erklärt, wie eFTI Kontrollen beschleunigen, kleinere Betriebe entlasten und Österreich über seine Rolle als Transitland hinaus als Logistikstandort stärken soll.

Was bringt eFTI im Arbeitsalltag?

Die Auftragsdaten liegen in vielen Betrieben längst digital vor. Trotzdem müssen sie in den Fahrzeugen auf Papier mitgeführt und bei der Kontrolle händisch geprüft werden. eFTI dreht das um: Die Behörde greift auf jene Daten zu, die auf den eFTI-Plattformen ohnehin vorhanden sind. Das bedeutet kürzere Kontrollen, weniger Nachreichschleifen und weniger Standzeit. Entlastung von Bürokratie genau dort, wo sie am meisten zählt.

Warum das nur europäisch geht, zeigt jede Fahrt. Wer von Kärnten nach Rotterdam unterwegs ist, überquert mehrere Staatsgrenzen. Sieben- und zwanzig nationale Digitallösungen wären für die Unternehmen noch schlechter als Papier. Europa liefert, was kein Mitgliedstaat allein liefern kann: einheitliche Regeln und wechselseitige Anerkennung.

Reicht Freiwilligkeit, oder braucht es Anreize und ein messbares Ziel?

Der europäische Gesetzgeber hat in der eFTI-Verordnung bewusst asymmetrisch entschieden: Die Behörden müssen die digitalen Daten akzeptieren, die Unternehmen müssen sie nicht verwenden. Ich halte das für richtig, denn ein Umstellungszwang würde zuerst jene treffen, die am wenigsten Kapazität dafür haben. Die Bringschuld liegt bei uns, beim Staat.

Damit ist auch klar, woran wir uns messen lassen müssen: Freiwilligkeit funktioniert nur, wenn der digitale Weg spürbar besser ist als der Papierweg. Wenn die Kontrolle schneller geht und die Nachreichungen wegfallen, steigen die Unternehmen aus Eigeninteresse um. Verpflichtungen ersetzen das nicht. Ich sage offen, zuerst liefern wir das System, dann reden wir über Prozentziele. Ein Ziel ohne funktionierende Infrastruktur ist eine Überschrift, aber keine seriöse Politik.

Warum geht ausgerechnet Österreich voran?

Über unsere Alpenkorridore läuft ein überproportionaler Anteil des europäischen Güterverkehrs, und wir kontrollieren entsprechend dicht. Wo viel kontrolliert wird, zählt jede eingesparte Minute. Auf dieser Basis haben wir bereits im Juni 2025 gemeinsam mit Italien den ersten grenzüberschreitenden Praxistest durchgeführt, der gezeigt hat, dass die Interoperabilität im digitalen Echtbetrieb funktioniert.

Für die heimische Wirtschaft heißt das zweierlei: Unsere Unternehmen kennen das System, bevor es europaweit gestartet wird und un-



sere IT-Anbieter entwickeln für einen Markt, der gerade erst entsteht.

Wie verhindern Sie, dass eFTI für KMU zur Barriere wird?

Über 90 Prozent unserer Transportwirtschaft sind Klein- und Mittelbetriebe. Wenn Digitalisierung für diese Betriebe nicht funktioniert, dann funktioniert sie gar nicht. Der wichtigste Schutz steckt schon in der Konstruktion: Kein Unternehmen muss eine eigene IT-Infrastruktur aufbauen. Man kann sich eine eFTI-Plattform zukaufen, vergleichbar mit einer Buchhaltungssoftware. Es gibt keine staatliche Monopolplattform, sondern zertifizierte Anbieter im Wettbewerb. Wer nicht umsteigen will, bleibt beim Papier.

Dazu kommt zielgerichtete Unterstützung: über unsere Logistikförderung fördern wir Digitalisierungsmaßnahmen schon heute. Gemeinsam mit SCHIG und ASFINAG informieren wir laufend über den Umsetzungsstand der eFTI-Verordnung. Mein Anspruch ist einfach: eFTI muss für ein KMU genauso gut funktionieren wie für den internationalen Großkonzern.

Welche Leitplanken sichern Datenhoheit und Zweckbindung?

Das ist der sensibelste Punkt des Vorhabens, und deshalb ist er klar geregelt: Erstens: die Architektur. Es entsteht keine zentrale staatliche Frachtdatenbank. Die Daten bleiben auf jener Plattform, die das Unternehmen selbst ausgewählt hat. Der

Staat ist Zugangsstelle, nicht Speicher. Zweitens: die Zweckbindung. Zugriffen wird nur anlassbezogen, nur durch die zuständige Kontrollbehörde und nur zu jenen Zwecken, die das europäische Recht vorsieht. Das ist keine freiwillige Selbstbeschränkung, sondern unmittelbar anwendbares Unionsrecht.

Drittens: die Nachvollziehbarkeit. Jeder behördliche Zugriff wird protokolliert. Und viertens: die Plattformen. Sie müssen zertifiziert sein. Damit ist Sicherheit keine Selbstauskunft des Anbieters. Genau hier hat sich Österreich europäisch eingebracht. Denn ein Zertifikat muss in ganz Europa dasselbe bedeuten.

Welchen Wettbewerbsvorteil bringt eFTI?

Der unmittelbare Vorteil heißt Zeit und Fairness. Wenn Kontrollen datenbasiert ansetzen, wird dort genauer hingeschaut, wo tatsächlich ein Risiko besteht und der ordentliche Betrieb ist schneller wieder hergestellt. Heute trifft jenen, der alle Standards einhält, oft dieselbe Kontrollzeit wie jenen, der sie nicht einhält. Das ist nicht fair, und genau das ändern wir.

Der strategische Vorteil liegt tiefer: Die wertvollen Funktionen der Logistik sind nicht die gefahrenen Kilometer, sondern Steuerung, Disposition, Zoll- und Kontraktlogistik. Sie siedeln sich dort an, wo Prozesse digital, schnell und berechenbar sind. Darum geht es mir im Kern. Wir wollen nicht nur Transitland sein, sondern ein attraktiver Logistikstandort.

Wie fügen sich eFTI, Datenräume, Echtzeitdaten, KI und digitale Zwillinge zusammen?

Einzellösungen entstehen nicht, weil zu viele Projekte laufen, sondern weil jedes Projekt seine eigene Sprache spricht. Unsere Antwort ist ein einfacher Grundsatz: einmal erfassen, mehrfach nutzen. eFTI liefert diese gemeinsame Sprache. Wenn dieselben Datenstrukturen beispielsweise auch in den Logistikdatenräumen, in der Terminalsteuerung und im kombinierten Verkehr verwendet werden, passen die Systeme zusammen.

Politisch entscheidend ist die Bauweise. Wir bauen keine zentrale Plattform, in die alle einliefern müssen. Das wäre der sichere Weg in Abhängigkeit und fehlende Akzeptanz. Wir bauen föderiert. Die Daten bleiben bei ihren Eigentümern, standardisiert wird der Zugang.

Wie stärken die eFTI-Daten Multimodalität, Schiene und Kombinierten Verkehr?

eFTI gilt für Straße, Schiene, Binnenschiff und Luft. Das ist der eigentliche multimodale Hebel. Der Umschlag von der Straße auf die Schiene scheitert im Alltag selten am Kran, sondern an den Schnittstellen zwischen den Systemen. Wenn derselbe Datensatz die Sendung über den gesamten Lauf begleitet, verschwindet dieser Bruch.

Für mich zählen dabei zwei Dinge. Erstens: Wir bereiten die notwendigen Anpassungen im nationalen Recht vor, damit die Nachweise im Kombinierten Verkehr künftig elektronisch geführt werden können – ein sehr praktischer Beitrag zur Attraktivität der Schiene. Zweitens: Wer verlagern will, muss messen können. Standardisierte Daten schaffen belastbare Grundlagen für Förderentscheidungen.

Welche zentrale Botschaft möchten Sie der Transport- und Logistikbranche zum Abschluss mitgeben?

eFTI ist für mich weit mehr als die digitale Ablöse von Papiernachweisen: Es ist ein europäisches Modernisierungsprojekt, das Kontrollen effizienter und unseren Logistikstandort wettbewerbsfähiger macht. Österreich hat gezeigt, dass wir dabei nicht nur mitmachen, sondern gemeinsam mit Behörden, Wirtschaft und unseren europäischen Partnern vorangehen. Diesen Weg werden wir konsequent weiterverfolgen, damit aus einer gemeinsamen europäischen Regelung ein spürbarer Nutzen im betrieblichen Alltag entsteht.



1. Was ist eFTI eigentlich – und was unterscheidet es vom eCMR?

eCMR ist die elektronische Variante des klassischen Frachtbriefs nach dem CMR-Abkommen: Inhalt, Funktion und Wirkung bleiben gleich, nur das Papier verschwindet. Der eCMR regelt damit das Verhältnis zwischen den Unternehmen, also zwischen Absender, Frachtführer und Empfänger (Business-to-Business, B2B). eFTI (electronic Freight Transport Information) setzt an anderer Stelle an. Es betrifft das Verhältnis zwischen Unternehmen und Behörden (Business-to-Administration, B2A) und schafft einen europaweit einheitlichen Rahmen, in dem Unternehmen gesetzlich vorgeschriebene Frachtinformationen den Kontrollbehörden elektronisch zugänglich machen können. Grundlage ist die Verordnung (EU) 2020/1056 vom 15. Juli 2020, die für alle Verkehrsträger – Straße, Schiene, Binnenschifffahrt, Luftfracht – dieselben Datenstrukturen vorschreibt. Beide Systeme lassen sich in der Praxis kaum trennen: Die Stammdaten aus dem eCMR – Absender, Empfänger, Ware, Gewicht, Kennzeichen – können direkt in den eFTI-Datensatz einfließen.



2. Was ändert sich konkret am 9. Juli 2027?

Ab diesem Stichtag müssen die Behörden aller Mitgliedstaaten elektronische Frachtbeförderungsinformationen akzeptieren und papierlose Kontrollen durchführen können. Für Unternehmen ändert sich zunächst nichts: eFTI bleibt freiwillig, Papierdokumente sind weiterhin gültig. Eine Verpflichtung zur Nutzung ist frühestens ab 2030/2031 vorgesehen – die EU-Verordnung sieht für 2029 eine Evaluierung vor. Nach Einschätzung von Fachleuten aus dem Round Table ist realistisch erst ab etwa 2030 mit einer verpflichtenden Anwendung für Wirtschaftsbeteiligte zu rechnen.



3. Warum sollten Unternehmen schon jetzt aktiv werden?

Weil der wirtschaftliche Nutzen unabhängig von jeder gesetzlichen Pflicht besteht. In Europa kursieren jährlich rund 400 Millionen CMR-Frachtbriefe – und ebenso viele potenzielle Fehlerquellen. Ein falsch ausgefüllter Frachtbrief kann im schlimmsten Fall zur Beschlagnahme des Fahrzeugs führen, wie ein Fall aus der Praxis zeigt: Weil dabei der Absender für falsche Angaben haftet, blieb die Versicherung außen vor. Hinzu kommt der schlechte Verwaltungsaufwand: Kaufen, Ausfüllen, Mitgeben, Archivieren, Einscannen, Verschieben – hinter jedem Papier-Dokument stecken Arbeitsstunden. Auch Liquidität spielt eine Rolle: Zahlungsfristen laufen oft

eFTI kommt – was Spediteure und Verlader wissen müssen

Bis Juli 2027 müssen alle EU-Staaten in der Lage sein, elektronische Frachtbeförderungsinformationen zu akzeptieren. Das FAQ klärt die wichtigsten Fragen zu Rechtsgrundlage, Zeitplan und Praxis von eFTI.

erst ab dem Abliefernachweis, der bei Papierprozessen mitunter wochenlang im Lkw liegt, bevor er verarbeitet wird. Digital lässt sich dieser Nachweis sofort nach Zustellung übermitteln.



4. Muss ich als Unternehmer meine Daten künftig komplett offenlegen?

Nein. Diese Sorge ist in der Branche verbreitet, aber unbegründet. Die Behörde erhält bei einer eFTI-Kontrolle nur jene gesetzlich vorgeschriebenen Daten, die sie auch bei einer klassischen Straßenkontrolle einsehen dürfte – nicht mehr. Es entsteht kein zentrales Überwachungssystem, das sämtliche Lkw-Bewegungen eines Jahres nachvollzieht.



5. Wo steht Österreich aktuell im Umsetzungsfahrplan?

Das Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI) koordiniert die Umsetzung gemeinsam mit der SCHIG und der ASFINAG. Österreich hat die ASFINAG per Gesetz zum offiziellen eFTI-Gate-Provider bestimmt; das nationale eFTI-Gateway befindet sich im Aufbau, ein Probetrieb ist ab Anfang 2027 möglich. Ein eFTI-Begleitgesetz, das analoge und digitale Dokumente rechtlich gleichstellt, befindet sich in der finalen Ausarbeitung. Im Sommer 2025 wurde zudem ein grenzüberschreitender Pilottransport zwischen Österreich und Italien erfolgreich durchgeführt – digitale Abläufe, QR-Code-Kontrolle und Kennzeichenerfassung funktionierten reibungslos.



6. Was fehlt noch auf europäischer Ebene?

Zwei zentrale Rechtsakte, die die eFTI-Verordnung konkretisieren,

stehen noch aus: jener zur Zertifizierung von eFTI-Plattformen und jener zu den sogenannten eFTI-Service-Providern. Vor allem der fehlende Zertifizierungsrechtsakt bremst aktuell die Entwicklung, weil ohne ihn keine nationalen Zertifizierungsstellen akkreditiert werden können. In Österreich wird diese Aufgabe künftig bei der Akkreditierung Austria im Wirtschaftsministerium liegen. Solange der Rechtsakt fehlt, wird die Zahl verfügbarer, zertifizierter Plattformen europaweit zum Start im Juli 2027 überschaubar bleiben.



7. Wie läuft eine Kontrolle künftig ab?

Fahrer und Fahrzeug bleiben im Zentrum jeder Kontrolle. Neu ist, dass Kontrollorgane über ihre Geräte zusätzlich digitale Datensätze über zertifizierte Plattformen abfragen können – etwa anhand des Kennzeichens alle hinterlegten eFTI-Datensätze eines Lkw. Das erleichtert vor allem die Prüfung der Vollständigkeit einer Ladung, ohne dass jede Palette einzeln kontrolliert werden muss. Für Kontrollorgane ohne entsprechende Geräte ist ein browserbasierter Zugang vorgesehen. Auch die bessere Erkennung von Kabotageverstößen und die Kontrolle sektoraler Fahrverbote gehören zu den praktischen Vorteilen, auch wenn eFTI öffentlich vor allem als Beitrag zu Prozessoptimierung und Nachhaltigkeit dargestellt wird.



8. Was passiert, wenn sich Daten unterwegs ändern – etwa bei einer spontanen Rückladung?

Genau für solche Fälle ist eFTI ausgelegt. Über das sogenannte Consignment-Movement-Concept lässt sich die Transportkette in Segmente unterteilen, die sich bei Bedarf er-

gänzen oder korrigieren lassen – etwa wenn ein anderes Fahrzeug übernimmt. Nicht änderbar sind hingegen Angaben wie die Tonnage, sobald eine Strafe im Raum steht; das wäre verwaltungsstrafrechtlich relevant. Für den Fall technischer Probleme oder fehlender Konnektivität empfehlen die Fachleute, zusätzlich ein aus der Plattform generiertes PDF mitzuführen – die Verordnung unterscheidet ausdrücklich zwischen „maschinenlesbarer“ und „menschenslesbarer“ Form.



9. Was bedeutet die Umstellung für kleine und mittlere Speditionen?

Hier liegt die größte Herausforderung. Viele KMU verfügen über kein eigenes ERP-System, aus dem sich Daten automatisiert auslesen ließen – ein solches System kann schnell 50.000 bis 100.000 Euro kosten. Genau dafür sollen künftig spezialisierte, niederschwellige Plattformlösungen entstehen, die auch kleinere Betriebe ohne große Investition anbinden können, etwa über geförderte Projekte zwischen BMIMI, SCHIG und privaten Anbietern. Besonders kritisch ist die Situation im Vor- und Nachlauf des kombinierten Verkehrs, wo häufig kleinere Unternehmen im Auftrag großer Logistiker fahren – dort entsteht laut den Fachleuten ein „enormes Digitalisierungsgefälle“ zwischen den Akteuren.

Rechtlich bleibt der Absender in der Pflicht – daran ändert die Digitalisierung nichts, das CMR-Abkommen bleibt das maßgebliche Regelwerk. In der Praxis füllt jedoch häufig nicht der Absender selbst den Frachtbrief aus, was zu Zuordnungsfehlern führt, etwa bei der Frage, wer im Sinne des CMR-Abkommens als Absender gilt. Diese Unschärfe verschwindet durch die Digitalisierung nicht automatisch – sie wird durch sie eher sichtbar. Experten empfehlen daher, die Aufklärung nicht nur bei Spediteuren, sondern gezielt bei der verladenden Industrie anzusetzen.



10. Wo bekommt man weitere führende Informationen?

Das BMIMI und die SCHIG bieten regelmäßig kostenlose Webinare und Informationsveranstaltungen an, deren Präsentationen und Aufzeichnungen online abrufbar sind. Fragen können direkt an eFTI@bmimi.gv.at gerichtet werden. Interessierte Unternehmen, die sich an weiteren Pilotprojekten oder Tests der Gateway-Anbindung beteiligen möchten, können sich direkt bei BMIMI, ASFINAG oder SCHIG melden.

FORTSETZUNG VON SEITE 3

Die meisten Unternehmen sind nicht groß, und viele verfügen über kein System, aus dem sich Daten abrufen lassen. Das führt uns zurück zu den Grundlagen. Wir müssen nicht darüber sprechen, wie Daten aus einem System herauskommen, wenn acht von zehn Unternehmen gar kein solches System haben. Was wir bei all diesen Überlegungen mitdenken müssen – unabhängig davon, ob es um eFTI, eCMR oder andere Schnittstellen geht –, sind die kleinen und mittelständischen Unternehmen in Österreich. Für sie kann es nicht die Lösung sein, Kunden, Auftraggeber, Transportpartner und Behörden in unterschiedlichen Ländern über 15 verschiedene Datenschnittstellen zu bedienen, die sie in ein System integrieren müssten, das sie nicht einmal besitzen.

Dieser Herausforderung müssen wir uns stellen. Das haben wir auch aus der Entsorgungsbranche gelernt. Man muss viel früher ansetzen, nämlich dort, wo Outlook und Excel den Ausgangspunkt bilden. Von dort aus muss die Digitalisierung beginnen.

Wenn wir nicht die gesamte Kette und den Mitarbeiter in der Disposition oder im Auftragshandling mitdenken, ebenso wenig wie den Fahrer, der inzwischen teilweise auf drei verschiedenen Tablets etwas eingeben muss, obwohl dies nicht seine eigentliche Aufgabe ist, werden wir ein großes Problem bekommen. Dann werden die Abläufe derart ineffizient und aufgebläht, dass jeder berechtigterweise fragt: Wozu?

Possegger: Das ist tatsächlich ein Thema im Vor- und Nachlauf. Dort sind in der Regel kleinere, teilweise auch mittlere Unternehmen tätig, die meistens im Auftrag eines Logistikers arbeiten. Zwischen ihnen besteht ein enormes Digitalisierungsgefälle. Damit hängen wir am schwächsten Glied der Kette. Die großen Unternehmen sind hier bereits wesentlich weiter. Das ist das Problem.

Schwammenhöfer: Die Großen werden ihre Marktmacht ausüben. Sie haben ein Interesse daran, dass ihre Systeme und Schnittstellen verwendet werden, weil das Kosten senkt und die Qualität steigert.

Wenn ein Großunternehmen Frachtraum einkauft, wird es sein System und seine Schnittstellen irgendwann zu einem Eignungskriterium machen.

Was kann der Vorteil von eFTI in dieser Entwicklung sein? Das standardisierte, rechtlich verbindliche und europaweite Datenmodell. Es kann hier für Standardisierung sorgen und eine wichtige Rolle spielen, weil es sich um einen rechtlich abgesicherten europäischen Datensatz handelt. Wenn dies die Grundlage für die künftige Nutzung von eFTI schafft, ist bereits etwas erreicht.

Bauer: Ich glaube, eFTI ist eine auch Chance für kleine und mittlere Unternehmen, sich zu beteiligen, weil es eine Standardisierung geben wird. Es wird Anbieter geben, die sich darauf spezialisieren, lediglich das IT-System bereitzustellen. Diese können sagen: „Wir stellen das System kleineren Unternehmen zur Verfügung.“ Man muss sich dann nicht mehr ausschließlich an den großen Anbietern und deren Preisen orientieren. Darin liegt eine Chance für kleine Unternehmen.

Gessner: Genau auf diese Unternehmen richtet sich unser Fokus. Mit einem vom BMIMI und von der SCHIG geförderten Projekt wollen wir jenen Unternehmen, die keine Möglichkeit haben, mit eigenen Systemen anzudocken, ein geeignetes Werkzeug zur Verfügung stellen.

Das ist der Ansatz, den wir verfolgen. Wir wollen eine Schnittstelle zu einer eFTI-Plattform schaffen und diese Plattform auch selbst anbieten. Sie muss unter anderem mit dem Standard kompatibel sein, den wir unseren Kunden und Netzwerken seit zehn Jahren zur Verfügung stellen. Es darf nicht notwendig sein, erneut eine neue Schnittstelle zu implementieren.

Aus den Daten, die Unternehmen bereits in ihren eigenen Systemen oder auf unserer Oberfläche erfasst haben, muss sich einfach ein eFTI-Datensatz generieren lassen. Das ist aus meiner Sicht die große Pflicht.

Dann kann man tatsächlich von einem Mehrwert sprechen, weil Unternehmen nichts Neues anschaffen und keine neue Schnittstelle einrichten müssen. Auch ihre Mitarbeiter müssen nicht eigens neu geschult werden. Unter diesen Voraus-

setzungen haben wir, glaube ich, eine gute Chance.

Interoperabilität zwischen zertifizierten Plattformen ist ein Kernversprechen von eFTI. Was bedeutet das technisch für die Systeme der ASFINAG?

Datler: Das Gateway arbeitet mit den auf europäischer Ebene vorgesehenen Datenformaten, insbesondere mit XML-Daten und den vorgegebenen interoperablen Formaten. Dasselbe muss für die Plattformen gelten.

Deshalb ist es wichtig, auch die Plattformen zu zertifizieren, damit das Zusammenspiel zwischen nationalen Gateways, Kontrollgeräten und Plattformen reibungslos funktioniert. Darin liegt der „Charme“ dieser Initiative: Das System wird durchgängig aufgebaut.

Es ist allerdings ein mühsamer Weg. Das zeigt sich daran, dass man auf manche Definitionen sehr lange warten muss. Ich glaube dennoch, dass dies die einzige Möglichkeit ist, ein derart vielschichtiges System für alle Beteiligten gut nutzbar zu machen. Aus meiner Sicht ist die Interoperabilität gewährleistet.

Welche operative Rolle übernimmt das Ministerium ab dem Inkrafttreten?

Schwammenhöfer: Die Aufgabe des Ministeriums ist es, internationale Kontaktstelle zur Europäischen Union zu sein und sich an künftigen Weiterentwicklungsprozessen jeglicher Art zu beteiligen. Wir haben die Aufgabe, die Umsetzung gesamtverantwortlich zu koordinieren. Für die besprochenen Zertifizierungssysteme trägt das Ministerium jedoch keine direkte Verantwortung. Dazu wird es, wie bereits erläutert, einen entsprechenden Rechtsakt geben, und die Akkreditierung Austria – die im Wirtschaftsministerium angesiedelt ist – wird die künftigen Zertifizierungsstellen akkreditieren.

Zur eFTI-Governance: National stimmen wir uns dazu sehr gut mit den Systempartnern ASFINAG, SCHIG und weiteren Beteiligten ab. Wie die Governance auf europäischer Ebene aussehen wird, dazu erwarten wir gegenwärtig und in Kürze einen entsprechenden Vorschlag der Kommission.

Was muss technisch und organisatorisch noch geschehen, damit aus den Pilotversuchen ein belastbarer Regelbetrieb wird?

Bauer: Zunächst möchte ich noch einmal feststellen, dass Österreich seine Hausaufgaben macht. Wir sind noch nicht ganz fertig, was auch in Ordnung ist, denn es bleibt noch etwas Zeit. Im Großen und Ganzen liegen wir gut im Zeitplan. Auch beim soeben angesprochenen Thema Governance sind wir intensiv vorangekommen. Dafür gibt es einen zuständigen Mitarbeiter, und wir veranstalten regelmäßig Workshops zu der Frage, wie die Governance ausgestaltet werden soll.

Die Organisation funktioniert, und wir sind zuversichtlich, dass die erwähnte Zertifizierung rechtzeitig möglich sein wird. Wir warten

hier noch auf die Vorgaben durch die EU. Was meiner Meinung nach noch wirklich offen ist, betrifft den Umgang mit den Plattformen: Funktionalisieren die Geräte? Welche Plattformen wird es geben? Wie gestaltet sich die Interaktion? Das muss noch getestet werden.

Danach müssen die Stakeholder aktiv werden. Zuerst wird es aufgrund der Größe der Branche den Straßengüterverkehr betreffen. Das Gesamtsystem Transport besteht aber nicht nur aus Lkw. Sobald es um intermodale Transportketten geht, werden die großen Spediteure relativ schnell auf die EVU zugehen und digitalisierte Lösungen verlangen. Dann wird es auch relativ rasch die Eisenbahnbranche betreffen, die sich aktuell noch abwartend verhält. Das wird eine große Herausforderung.

Kontrollen erfolgen bisher gemeinsam mit der Polizei. Wie ist die technische und organisatorische Schnittstelle zwischen ASFINAG-Infrastruktur und polizeilichem Zugriff auf eFTI-Daten geplant?

Datler: Wenn die Polizei beispielsweise auf einem Kontrollplatz eine Überprüfung durchführen möchte, stellen wir die technischen Einrichtungen dieses Kontrollplatzes zur Verfügung. Das beginnt mit der Ausleitung, die die Polizei mithilfe dieser Systeme vornehmen kann. Anschließend kann sie klassisch die Papierdokumente kontrollieren. Künftig soll die Polizei mit ihren Kontrollgeräten, mit denen sie heute etwa den digitalen Tachografen überprüft, auch eFTI-Datensätze abrufen können, um beispielsweise Kabotage oder andere Sachverhalte zu kontrollieren. Mit ihren Geräten hat sie vom Kontrollplatz aus über das Netzwerk Zugriff auf die Server des BMI.

Ein Vorteil ist außerdem, dass sich Daten auswerten lassen. Nehmen wir als Beispiel einen Lkw, der mehr als eine Ladung mitführt. Beim Papierfrachtbrief stellt sich die Frage: Nimmt der Polizist tatsächlich alle Frachtbriefe zur Hand und prüft, ob sämtliche Ladungen erfasst sind oder möglicherweise noch Paletten eines weiteren Auftraggebers im Fahrzeug stehen? Mit der digitalen Version kann er anhand des Kennzeichens abfragen und erhält alle eFTI-Datensätze, die zu diesem Kennzeichen hinterlegt sind.

Die Kontrollorgane können sich damit der Vollständigkeit sicher sein, weil sie wissen, was sich im Fahrzeug befinden soll, ohne jede Palette einzeln überprüfen zu müssen. Das ist ein klarer Vorteil. Für Kontrollorgane, die nicht über entsprechende Geräte verfügen, schaffen wir alternativ einen browserbasierten Zugang zu den Daten. Entscheidend ist dabei die Rechtmäßigkeit des Zugriffs. Die Organisationen müssen an den Portalverbund angebunden sein, um auf das eFTI-Gateway zugreifen zu können. Ihre Benutzer können sie jedoch eigenständig verwalten.

Spannend wird der tatsächliche Betrieb. Im Tagesgeschäft können unterschiedliche Dinge schiefgehen: Das Kontrollgerät kann ein technisches Problem haben und nicht kommu-





Erich Possegger (Possegger Consulting)

nizieren, die Anmeldung kann fehlschlagen oder die Daten lassen sich nicht von der Plattform abrufen. Das eFTI-Gateway hält die Daten nicht selbst vor, sondern greift lediglich auf die Plattform zu, auf der sie gespeichert sind. Es gibt daher eine Reihe von Stationen, an denen ein Fehler auftreten kann. Wir müssen genau festlegen, wie die Fehlersuche abläuft und wie vorzugehen ist, wenn bei einer Kontrolle aus irgendeinem Grund nicht auf die Daten zugegriffen werden kann. Wir werden einen technischen Betrieb und einen Helpdesk aufbauen, um auch die Verbindung zu anderen Gateways sicherzustellen. Liegt das Problem jedoch beim Kontrollgerät selbst, stellt sich die Frage, wer dort den Support leistet; das werden wir nicht übernehmen.

Diese Fragen der Zusammenarbeit müssen noch vertieft werden.

Wo bestehen noch offene Fragen bei Haftung, Beweisführung und Verantwortung?

Spendel: Ein neues rechtliches Regelwerk wird es nicht geben. Wenn wir von Straßengüterbeförderung sprechen, bleibt das CMR-Abkommen das maßgebliche Regelwerk. Vielen ist allerdings nicht bewusst, dass die Angaben im Frachtbrief vom Absender kommen müssen und dieser für falsche Angaben haftet. In der Praxis werden die meisten Frachtbriefe gar nicht vom Absender ausgefüllt. Ein CMR-Frachtbrief hat je nach Ausgestaltung 24 oder 27 Felder. In Feld 1 steht oben „Absender“. In neun von zehn Frachtbriefen wird dort die Adresse des Verladers eingetragen und nicht jene des Absenders. Absender ist laut CMR-Abkommen derjenige, der den Transport beauftragt. Beauftragt der Hauptfrachtführer über eine Frachtbörse oder Transportplattform einen Subunternehmer, ist der Hauptfrachtführer der Absender, weil er den Subunternehmer mit dem Transport beauftragt.

Daraus ergeben sich zwei gravierende Probleme. Das erste betrifft Feld 1: Wer ist der Absender, und wer haftet tatsächlich für die Angaben im Frachtbrief – unabhängig davon, ob dieser analog oder digital ist? Damit verbunden ist die Frage, wer die Daten aus welchem System auf welche Plattform überträgt. Das zweite gravierende Problem betrifft eines der letzten Felder, nämlich die Unterschrift des Absenders. Ohne diese Unterschrift ist der CMR-Frachtbrief kein CMR-Frachtbrief, sondern lediglich ein Begleitdokument. Er ent-

faltet dann nicht die Beweiskraft, die ihm das CMR-Abkommen zuweist. Der Absender ist beim Beladen jedoch meistens nicht vor Ort. Häufig unterschreibt der Lkw-Fahrer sowohl im Feld des Absenders als auch in jenem des Frachtführers, wobei die Unterschriften etwas unterschiedlich aussehen.

Das ist bereits beim analogen Frachtbrief eine Herausforderung und verschwindet durch die Digitalisierung nicht. Deshalb bin ich der Meinung, dass man unbedingt mit der Industrie, den Verladern und den großen Spediteuren kommunizieren und ihnen bewusst machen sollte, welche Verantwortung sie als Absender tragen.

Gessner: Das gleiche Thema gibt es beim ADR: Wer ist für das Ausfüllen des Dokuments sowie für dessen Richtigkeit und Bestätigung verantwortlich? Im digitalen Bereich muss für die Beweisführung ebenfalls klar sein, wer welchen Datensatz hat, wie dieser signiert wurde und wie sich die Beweiskraft sicherstellen lässt.

Auch die Offline-Verfügbarkeit dieser Daten bei einer Kontrolle ist ein Thema; schließlich darf der Fahrer nicht im Stich gelassen werden. Man muss überlegen, wohin die Reise gehen soll. Sollen bestimmte Daten auf einem unabhängigen Portal bereitgestellt werden, das nur bei einem Problem mit der Hauptplattform genutzt wird? Darauf haben wir noch keine abschließende Antwort. Die Frage steht aber auf unserer Agenda, denn ihre Klärung wäre auch für die Akzeptanz wesentlich.

Im Grunde müssen die Transportdokumente trotz allem alternativ in Papierform vorzeigbar sein. Die Frage an jene, die diese Regeln erstellen, lautet: Was ist das Ziel? Möchte man lediglich digitalisieren, oder soll das Papier vollständig aus der Fahrerkabine verschwinden? Für Letzteres braucht es andere Lösungen.

Schwammenhöfer: Der Rechtstext spricht von einem „maschinenlesbaren Format“ und einem „vom Menschen lesbaren Format“. Dieses wird vor Ort auf dem Bildschirm eines elektronischen Geräts dem Kontrollorgan auf Anfrage zur Verfügung gestellt.

Datler: Herr Schwammenhöfer spricht es richtig an. Aus dem eFTI-Datensatz sollte sich nach dem vollständigen Ausfüllen ein PDF generieren lassen. Das ist zwar nicht optimal, aber man muss bedenken, dass eine Kontrolle in einem anderen Staat, etwa in Italien, stattfinden kann. Dort wird dann ein Datensatz überprüft, der auf einer Plattform in Deutschland erzeugt wurde. Dabei kann einiges schiefgehen. Zudem

sind die Kontrollgeräte nicht immer im besten Zustand. Insofern ist man gut beraten, zumindest in der Anfangsphase ein aus der Plattform generiertes PDF mitzuführen.

Schwammenhöfer: Rechtlich stellt sich die Lage so dar: Wenn einem zur Verkehrskontrolle befugten Organ in Staat XY die Ausrüstung fehlt, um den maschinenlesbaren Datensatz von der Plattform abzurufen, oder wenn der betreffende Mitgliedstaat eFTI noch nicht umgesetzt hat und daher über kein Gateway verfügt, fällt dieses Verschulden, wenn man so will, in den Verantwortungsbereich der Behörde. Dass ein Fahrer in einem solchen Fall sagt, man dürfe von ihm keine Dokumente verlangen, weil die technische Ausrüstung fehlerhaft ist, wird in der Praxis jedoch so nicht passieren. Das ist vollkommen klar. Zu Beginn würde ich dem Fahrer sowohl den QR-Code für den eFTI-Datensatz als auch ein PDF auf sein mobiles Gerät übertragen.

Spendel: Vielleicht denken wir zu kompliziert. Die erste Frage betraf die Unterscheidung zwischen eCMR und eFTI. eFTI benötigt nicht zwingend sämtliche Daten aus dem CMR-Frachtbrief. Es geht um grundlegende Angaben: Wer bist du? Woher kommst du? Wohin fährst du? Welches Fahrzeug und Kennzeichen? Welches Gewicht und welche Ware? Im Grunde handelt es sich um Lieferscheindaten. Das sind zunächst eigenständige Daten. Die Branche wird diese Informationen allerdings nicht noch einmal gesondert erzeugen, nur um die eFTI-Anforderungen zu erfüllen, sondern sie aus dem CMR-Frachtbrief übernehmen.

Ganz trennen können wir eCMR und eFTI daher nicht. Die Probleme mit Absender und Unterschrift im Frachtbrief bleiben analog wie digital dieselben.

Schwammenhöfer: Vollständig trennen können wir die Systeme nicht, aber ich kann beide aus demselben

Quellsystem ansteuern. Viele der relevanten Datenfelder sind in beiden Systemen inhaltlich gleich. Entscheidend ist die Richtigkeit der Daten im Primärsystem. Die Zuordnung oder Verknüpfung im internen eCMR- und eFTI-System nehme ich ohnehin nur einmal vor. Danach ist klar, dass Datensatzbestandteil X aus dem eCMR-System in Zeile Y des eFTI-Systems übernommen wird.

Dafür braucht es entsprechende Inhouse-Systeme. Man muss tiefer in die Prozesse eingreifen und diese sauber gestalten.

Gessner: Das ist genau der Punkt. Ich sehe eCMR und eFTI als eigenständige Module. Die Stammdaten kommen aus einem vorgelagerten System, und damit lassen sich unterschiedliche Anforderungen bedienen. Spannend ist für mich die Verlagerung der Frage „Wer macht es?“. Bei digitalen Prozessen verlagert sich vieles, was heute der Fahrer erledigt – unabhängig davon, ob er dafür zuständig sein sollte –, von der Fahrerkabine in die Disposition.

Dort befindet sich auch die Schnittstelle zu einer eFTI-Plattform. Die Disposition erfasst die Daten im System und übermittelt sie anschließend an den Fahrer. Treten technische Probleme auf, wird sich der Fahrer an seinen Disponenten wenden.

Bauer: Wenn sich diese Systeme etablieren, wird man erkennen, wie wichtig es ist, dass von Beginn an qualitativ gute Daten eingegeben werden. Auch hier werden sich Verantwortlichkeiten verschieben. Wie wir bereits besprochen haben, sind die Absender für die Richtigkeit des Frachtbriefs verantwortlich. Sie müssen der Logistik daher korrekte Daten liefern. Die Aufgabe der Logistik ist es, einen Lkw zu organisieren. Welche Ware transportiert werden soll und wohin sie gehen soll, muss der Absender vorgeben. Die Logistik sollte diese Angaben dann 1:1 übernehmen.

Es muss darauf hingearbeitet werden, die Datenqualität beim Absender zu verbessern. Ja, die Absender müssen ihre Mitarbeiter entsprechend schulen, aber das wird notwendig sein. Die Praxis zeigt schon heute, dass es häufig anders läuft. In digitalisierten Prozessen tritt das Problem noch deutlicher hervor. Das kann nicht allein die Logistik oder das Logistikunternehmen lösen; es muss ganz am Anfang der Kette ansetzen.

Spendel: Herr Schwammenhöfer, warum wollte der europäische Gesetzgeber eFTI eigentlich einführen? Ging es nur darum, dass Polizeibeamte bei einer Kontrolle digital prüfen können? Und was wird dann kontrolliert? Ein Kabotageverstoß? Ob ein Lkw mit 27 statt 22 Tonnen fährt? Oder ob er Aushub durch Tirol transportiert, obwohl dort ein sektorales Fahrverbot gilt? So viele Anhaltspunkte für Anzeigen bieten die Angaben im Frachtbrief nicht.

Schwammenhöfer: Bei einer Kontrolle stehen der Fahrer und das Fahrzeug im Vordergrund, und das wird so bleiben. Im Hintergrund kommt jedoch noch etwas hinzu. Bei einer Kontrolle werden künftig un-

„Man ist gut beraten, zumindest am Anfang ein aus der Plattform generiertes PDF mitzuführen.“

Bernd Datler

„Unternehmen brauchen eine wirtschaftliche Motivation, um eFTI umzusetzen.“

Christian Spendel

IMPRESSUM:

Sonderbeilage. **Medieninhaber, Herausgeber und Verleger:** Verlag Holzhausen GmbH, Traungasse 14-16, 1030 Wien **Projektleitung und Redaktion:** Muhamed Beganovic.

Herstellung: Marlovics Uhl Medien GmbH, Kreitnergasse 48/1A, 1160 Wien **Druck:** Wograndl Druck Ges. m. b. H., Druckweg 1, 7210 Mattersburg **Verlags- und Herstellungsort:** Wien, 2026.

Fotos: Moni Fellner / BMIMI / Tobias Holzer. Diese Beilage erscheint als entgeltliche Kooperation mit der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH.



Christian Bauer (SCHIG)

terschiedliche Systeme abgefragt, darunter Daten aus dem Smart-Tachografen. In weiterer Folge lässt sich dann auch prüfen, ob ein eFTI-Datensatz vorliegt.

In der Öffentlichkeit wurde eFTI stets als Instrument zur Prozessoptimierung dargestellt, das Papier einspart und damit zu mehr Nachhaltigkeit beiträgt. Mit eFTI lassen sich übrigens auch Quell-Ziel-Fahrverbote effizient kontrollieren. Ebenso ist eine bessere Erkennung von Kabotageverstößen möglich.

Wie begegnet die ASFINAG den Anforderungen an Cybersicherheit und Datenschutz bei sensiblen Frachtdaten?

Datler: Weil in diesem System zahlreiche Komponenten zusammenarbeiten, ist Cybersecurity ein zentrales Thema. Die Gateways sind über die eDelivery-Infrastruktur miteinander verbunden. Damit ist bereits eine gewisse Grundqualität gegeben. Das gilt auch für die Anmeldung der Kontrollgeräte am Gateway über den Portalverbund. Wichtig ist, an den Schnittstellen nur bestimmte Protokolle zuzulassen, damit nicht auf diesem Weg unerwünschte Zugriffe erfolgen. Es muss also klar definiert sein, über welche Protokolle die Geräte miteinander kommunizieren dürfen.

Dass die Gateways nicht von außen erreichbar sind, sondern nur über dieses Netz und die zugelassenen Wege, ist aus Sicherheitssicht eine Grundvoraussetzung. Das bedeutet zugleich, dass sämtliche Plattformen zertifiziert sein müssen. Entwickelt jemand eine eigene Plattformlösung, ist dafür jedenfalls eine Zertifizierung erforderlich.

Eine Garantie ist das natürlich nicht. Die Cybersecurity-Welt war noch nie so herausfordernd wie heute. Durch die eingeschränkte und abgeschottete Architektur der Gateways sollte jedoch eine wesentliche Grundsicherheit gegeben sein.

Beim Datenschutz stellt sich die Frage, wie sichergestellt wird, dass nur Berechtigte auf die Daten zugreifen können. Der Plattformbetreiber muss festlegen, wer in welcher Form Zugriff erhält. Nur Benutzer, die der jeweiligen Organisation angehören, dürfen zugreifen. Zusätzlich werden wir analysieren, wie das System genutzt wird. Wir haben keinen Einblick in die Daten selbst; es geht lediglich darum, das Nutzungsverhalten nachzuvollziehen. Das ist auch ohne Einsicht in die Inhalte möglich. Darüber hinaus sind unsere Möglichkeiten im Wesentlichen begrenzt. Ob beispielsweise jemand unbefugt ein Gerät benutzt, nachdem er sich Zugang dazu verschafft hat, können wir

nicht beurteilen. Im Rahmen dessen, was wir als technischer Betreiber leisten können, werden wir jedoch Vorsorge treffen. Als Betreiber kritischer Infrastruktur bringen wir die entsprechende Erfahrung mit und werden sie hier in gleicher Qualität einsetzen.

Für Unternehmen bleibt die Nutzung von eFTI zunächst freiwillig. Was muss geschehen, damit aus der rechtlichen Möglichkeit tatsächlich eine breite Anwendung wird?

Schwammenhöfer: Ohne zertifizierte eFTI-Plattformen bleibt das Ganze abstrakt. Diese müssen entsprechend niederschwellig nutzbar sein, was auch bedeutet, dass die Kosten überschaubar sein müssen. Für die Unternehmen muss ein Mehrwert spürbar sein; es reicht nicht, nur die Vorteile bei einer Unterwegskontrolle hervorzuheben. Außerdem braucht es gute Möglichkeiten zur Anbindung an bestehende Systeme. Wir versuchen, all diese Themen auch über unsere Förderinstrumente voranzubringen und gleichzeitig die Öffentlichkeit regelmäßig in Webinaren über den aktuellen Stand zu informieren. Die Präsentationsunterlagen und Aufzeichnungen sind übrigens auf der Homepage der SCHIG zu finden.

Bauer: Gutes Stichwort: Wer Informationen benötigt, findet auf der Website der SCHIG alle relevanten Unterlagen, darunter die Transkripte der Informationsveranstaltungen. Dort sind auch die E-Mail-Adressen des BMIMI und der SCHIG angeführt, an die man sich mit Fragen oder Vorschlägen wenden kann.

Was brauchen kleine und mittlere Speditionsunternehmen jetzt am dringendsten, um den Umstieg bewältigen zu können?

Spendel: Solange es keine gesetzliche Verpflichtung gibt, braucht ein Unternehmen eine wirtschaftliche Motivation, um eFTI umzusetzen. Bei jeder Veranstaltung, bei der ich über das Thema spreche, nenne ich eine Zahl: In Europa kursieren jährlich 400 Millionen CMR-Frachtbriefe. Das sind 400 Millionen potenzielle Fehlerquellen. Ein einziger falsch ausgefüllter Datensatz kann im schlimmsten Fall sogar zu einem Finanzstrafverfahren führen. Dieses Risiko lässt sich durch die Digitalisierung verringern.

„eFTI-Plattformen müssen niederschwellig nutzbar sein. Unternehmen müssen einen Mehrwert spüren.“

Franz Schwammenhöfer

Ein weiteres wichtiges Thema für Unternehmer sind die Kosten. Damit meine ich nicht nur das Papier, das wenige Cent kostet, sondern die gesamte Kette an Arbeitsaufwand, die mit dem Frachtbrief verbunden ist: Er muss gekauft, gelagert, ausgefüllt, dem Fahrer mitgegeben und in Kopie archiviert werden. Später muss ihn jemand einscannen und an den Kunden schicken. Dahinter stehen viele Arbeitsstunden und damit erhebliche Kosten. Die Digitalisierung der Prozesse muss als Eigeninteresse und großer Motivator verstanden werden.

Hinzu kommt ein weiterer Vorteil: Kunden bezahlen den Transport in der Regel erst, wenn der Abliefernachweis vorliegt. Bei internationalen Transporten liegt dieser Nachweis mitunter drei Wochen im Lkw. Anschließend gelangt er in die Disposition, wird eingescannt und an den Kunden geschickt, dessen Zahlungsfrist von weiteren 90 Tagen dann

erst beginnt. Mit einer digitalen Lösung kann der Abliefernachweis unmittelbar nach der Zustellung automatisch erstellt und an den Kunden übermittelt werden. Unternehmen erzielen damit auch einen Liquiditätsvorteil. Das sind für mich starke motivierende Faktoren.

Possegger: Das sehe ich ebenso, und bei der Bahn ist es nicht anders. Wichtig ist, dass sich die Lösung in die bestehenden Prozesse und Standards einfügt, damit das Gesamtsystem funktioniert. Entsteht zusätzlicher Aufwand, wird das die Unternehmen eher demotivieren. Wie Herr Spindel sagte, muss der wirtschaftliche Nutzen erkennbar sein, sonst wird die Lösung niemand implementieren.

Gessner: Ich kann dem Gesagten zustimmen. Die Herausforderung wird darin bestehen, kleine und mittlere Unternehmen mitzunehmen. Die großen Unternehmen wissen bereits, welcher Aufwand hinter papierbasierten Prozessen steckt. Kleinen und mittelständischen Betrieben ist das oft nicht bewusst. Ihnen muss man zunächst erklären, was sie durch die Digitalisierung einsparen können. Um sie an Bord zu holen, muss der Zugang so niederschwellig wie möglich sein und darf keinen zusätzlichen Aufwand im Betrieb verursachen.

Ein ERP-System kostet nicht selten zwischen 50.000 und 100.000 Euro. Wenn wir keine günstigeren Lösungen für kleinere Unternehmen finden, wird es schwierig. Viele werden sonst zu dem Schluss kommen, dass sich die Investition nicht rechnet. Deshalb wollen wir unseren Ansatz auch auf der Plattform fortführen und uns darum bemühen, niederschwellige, onlinebasierte Werkzeuge bereitzustellen. Diese müssen sämtliche multidirektionalen Schnittstellen bedienen können. Diesem Ziel haben wir uns verschrieben.

Am Ende soll eine durchgängige digitale Transportakte stehen – vom

Absender über alle Beteiligten in der Transportkette bis zum Empfänger. Dabei soll jeder nur den Datensatz erhalten, den er benötigt.

Eines ist mir besonders wichtig: Keine der notwendigen Schnittstellen erfindet das Rad neu. Alle denken in eine ähnliche Richtung: Welche Daten und Felder werden benötigt, und wie lässt sich die Aufgabe erledigen? Das ist der einfachere Teil. Schwieriger ist die Denkweise. Menschen aus über Jahre eingeübten Prozessen herauszuführen und in einen kontinuierlichen Verbesserungsprozess einzubinden, ist anspruchsvoll. Dabei hilft nur, mit den Menschen zu sprechen, in den Betrieben präsent zu sein und ihnen zu zeigen, dass es möglich ist. Deshalb wollen wir hier auch First Mover sein.

Sind weitere Tests geplant – und welche entscheidende Erkenntnis muss der nächste Pilot noch liefern?

Bauer: Weitere länderübergreifende Testtransporte sind derzeit nicht geplant. Der Transport nach Italien hat gezeigt, dass das System gut funktioniert. Tests mit den Gateways wird es aber auf jeden Fall geben. Ich denke, die Gateway-Betreiber wären sehr froh, wenn entsprechende Plattformen zur Verfügung stünden, mit denen sie ihre Gateways erproben könnten. Dabei wird niemand ausgeschlossen. Interessierte Betreiber können sich beim BMIMI, bei der ASFINAG oder bei uns, der SCHIG, melden. Wir leiten die Informationen an die richtigen Stellen weiter.

Die Herausforderung besteht darin, die Kommunikation mit den Plattformen und die Anbindung entsprechender ERP-Systeme zu testen. Auch dort wird es Erprobungen geben. Alle Interessierten sind eingeladen, sich zu melden.

Was ist derzeit die größte Sorge, die Sie aus der Wirtschaft zu eFTI hören – und was muss bis Juli 2027 geschehen, um sie auszuräumen?

Schwammenhöfer: Wir als Ministerium schaffen die Rahmenbedingungen für den Markt. Das beginnt damit, dass wir eFTI-Pilotprojekte über entsprechende Förderinstrumente, wie die Logistikkförderung, finanziell unterstützen. Wir versuchen auch Lösungen für das momentan verhaltene Engagement der heimischen Zertifizierer zu finden. Nationale Zertifizierungsstellen, welche heimische Plattformen zertifizieren, sind sinnvoll, damit die Unternehmen dafür nicht ins Ausland gehen müssen.

Gemeinsam mit unseren Partnern sorgen wir außerdem für ein System, in dem alle Systembeteiligten ihre Arbeit in gewohnter, professioneller Art erledigen können.



Christian Spindel (Cargo Experts)