



LOGISTIK.

DONNERSTAG, 1. JULI 2021

EINE PRODUKTION DER MEDIAPRINT

Die Steuerfalle schnappt jetzt zu



„Keine neuen Steuern“ war gestern, die Realität sieht mit 1. Juli 2021 jedoch anders aus. Die Einführung der NoVA geht vor allem zu Lasten aller Bürger und wird in Österreich schlagartig alles verteuern.

SEITE 2

Ökologische Slogans helfen nichts

In der Verkehrspolitik verhält es sich nicht anders als in der Finanzpolitik. Slogans beherrschen die Szene. „Mehr umweltfreundlicher Verkehr“, „Alles auf die Schiene“, et cetera, et cetera. Und statt großzügig die dafür notwendigen Rahmenbedingungen zu schaffen, wursteln die österreichischen und europäischen Gesetzgeber wie gehabt dahin. Das Heil wird in Einzelmaßnahmen gesucht, Logistikern, Spediteuren, Frächtern wird mit scheinbar dem Green Deal dienenden Auflagen das Leben noch schwerer gemacht. Ein Sündenbock für alle Umweltprobleme ist mit dem Lkw schnell ausgemacht. Der öffentlichen Meinung darf man sich anscheinend sicher sein. Beraten, forschen, planen und nach den jeweiligen Ergebnissen und Bedürfnissen europäische und nationale Verkehrs- und Logistikkonzepte umzusetzen – davon sind wir leider meilenweit entfernt. GS

Rückgrat des modernen Verkehrs

Fraunhofer Austria entwickelt Modelle für eine konkurrenzfähige Bahn. Das Physical Internet und der synchromodale Verkehr sind die Hoffnungsträger, die den Verkehr der Zukunft effizienter und klimafreundlicher machen sollen. Kommen diese Konzepte zur Anwendung, nehmen Warensendungen den optimalen Weg und wechseln dabei immer auf das jeweils am besten geeignete Transportmittel.

SEITE 6

Klimaschutz mit Verstand gefordert

Klimaschutzaktivistin Lena Schilling ist keineswegs gegen einen regionalen Güterverkehr. Ihr Bestreben richtet sich vielmehr darauf, möglichst viele private Autofahrer mehr in Richtung öffentlichen Verkehr zu bringen. Damit würde auch mehr Platz für den notwendigen Güterverkehr und mehr Raum für einen staufreien klimaschonenden Gütertransport geschaffen werden.

„Klimaschutz muss immer mit Verstand gemacht werden“, betont die engagierte Klimaschutzaktivistin. Güterverkehr sei für die Menschen, daher müssen gleichzeitig die Straßen entlastet und langfristig der Schienengüteranteil erhöht werden. Beispielsweise, indem der internationale Lkw-Transitverkehr verpflichtend auf die Schiene verlagert wird.

SEITE 8

Von der Straße auf die Schiene

Intermodalverkehre sind für KMU-Unternehmen wirtschaftlich nicht möglich. „Der Schienengüterverkehr ist ein Monopol der großen Verlager die aufgrund ihrer Menge Sonderkonditionen bekommen“, kritisiert Wiener Spartenobmann Davor Sertic. Die Politik sei daher gefordert, nicht nur Investitionen in kranbare Fahrzeuge zu fördern, sondern auch Vor- und Nachlauf sowie den Bahnanteil.

SEITE 11

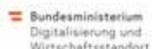
WERBUNG

HERMIES

WIRTSCHAFTS.PREIS

Wir suchen „Das Unternehmen 2021“ in den Bereichen:
 Dienstleister | Handel | Familienunternehmen | Industrie | Frauen geführte | International
 Das Einreichformular und weitere Details finden Sie unter: www.hermes-wip.at

Schirmherrschaft:



Eine Initiative von:





Wir bringen was Sie täglich brauchen



Christian Spendel. Interview mit dem neuen „Friends on the Road“ Präsidenten.

Bei der Generalversammlung der ARGE Logcom wurde Dr. Mag. Christian Spendel zum neuen Präsidenten der „Friends on the Road“ gewählt. Der allgemein beeidete und gerichtlich zertifizierte Sachverständige für Transportwesen führt mit Vizepräsident Günther Reder FRIENDS on the Roads in eine neue herausfordernde Ära.

LOGISTIK: Was macht die ARGE Logcom und wozu brauchen wir Friends on the Road? Christian Spendel:

Friends on the Road engagiert sich für Öffentlichkeitsarbeit und Imagepflege für den Lkw und seine Leistungen. Wir wollen Aufmerksamkeit (im positiven Sinne) erreichen und damit einen Mehrwert für die Branche schaffen.

Was unternimmt „Friends on the Road“ für eine aufmerksamkeitsstarke Öffentlichkeitsarbeit und eine erfolgreiche Imagepflege?

Der Großteil (85 %) des Straßengüterverkehrs in Österreich bewegt sich nach wie vor in einem Umkreis bis max. 80 km. Hier ist der FRIEND on the Road zu Hause, dass ist sein Umfeld. Und hier sehen wir uns als Marketingagentur bzw. Ideenschmiede für ein positives Bild des Lkw in der Öffentlichkeit.

Wir zeigen, dass wir durch neue Technologien unsere Schadstoffbilanz in den letzten Jahren massiv gesenkt haben. Aus einem modernen Lkw kommt kein Feinstaub mehr. Und – das ist für mich der Kern unserer Arbeit – wir machen den Menschen bewusst, dass sie selbst durch ihre Konsumaktivitäten das Transportaufkommen beeinflussen. Jede Bestellung im Internet löst automatisch das Starten eines Lkw aus. Der LKW steht für Versorgung, Verteilung, Entsorgung. Und das rund um die Uhr, auch in Krisenzeiten. Wir sind immer da.

Wie erreicht man ein positives Image um dem Fahrermangel entgegen zu wirken und den Nachwuchs für den Beruf Lkw-Fahrer zu begeistern?

Das erreichen wir nur, wenn wir unseren FRIEND on the

Road zum Angreifen zur Jugend bringen. Mit Aktionen wie „Hallo Lkw – der Lkw zu Besuch in der Schule“ oder durch Auftritte bei Stadtfesten, Festivals, etc. bringen wir unsere Fahrzeuge zu den Kindern. Sie lernen zu verstehen, dass der Lkw die Lebensmittel in den Supermarkt liefert und den Müll wieder mitnimmt. Und sie lernen auch, wie man einem Lkw im Straßenverkehr begegnen soll, um gegenseitige Sicherheit zu gewährleisten. Darüber hinaus stiften wir Begeisterung für potenzielle zukünftige Lkw-Lenker.

Sie stehen auch für faire Arbeitsbedingungen, wie sollen diese aussehen?

Neben der Öffentlichkeitsarbeit engagieren wir uns sehr stark für den Lkw als modernen und spannenden Arbeitsplatz der Zukunft. Wer in Österreich als Lkw-Lenker arbeitet, kann auf faire Beschäftigung und Entlohnung vertrauen. Das wird durch kollektivvertragliche Grundbedingungen und qualifikationsorientierte Entlohnungsmodelle garantiert. Für die Kontrolle dieser Vorgaben sind die österreichischen Exekutivorgane zuständig, mit denen wir im regen Austausch stehen, um den Praxisbezug nicht aus den Augen zu verlieren. Moderne Fahrzeuge mit vielfältigsten Einsatzmöglichkeiten bieten ein spannendes Arbeitsumfeld für alle jene, die sich lieber mit 500 PS oder mehr täglich neuen Herausforderungen stellen, als am Fließband oder Bürostuhl nur davon zu träumen.

Wie aus Brüssel zu erfahren ist, beinhaltet die zukünftige Euro7 Regel weiterhin Diesel-Antriebe – wie verhält sich das mit den Argumenten von Verkehrsministerin Gewessler gegen den Diesel- und für den E-Antrieb?

Unsere aktuelle Klimaschutzministerin – und ihre Partei – haben ein großes Ziel: Klimaneutralität in Österreich bis 2040. Punkt. Dazu soll der Lkw-Verkehr zurückgedrängt werden und eine massive Verlagerung auf die Schiene stattfinden. Blöd nur, dass immer mehr Schieneninfrastruktur abmontiert wird und neue



Christian Spendel (Mitte) löst Niki Glisic (helles Sakko) als LogCom-Präsident ab. Der neue Vorstand (von links): Franz Weinberger, Bruno Urschitz, Günther Reder, Markus Fischer und Hubert Schlager

Projekte nicht ganz zu Ende gedacht sind, wie Brennerbasistunnel ohne internationale Anschlussstrecken zum Beispiel. Dass die Elektromobilität vielleicht auch in den Kreis der nicht ganz zu Ende gedachten Ideen gehört, ist auch nichts Neues. Aber, es ist der aktuelle politische Wille. Warum? Weil irgendwas muss man politisch ja vertreten. Keine Lösung haben ist auch keine Lösung. Und nach Dieselskandal & Co. kann man politisch nicht für den Diesel sein, auch wenn das aktuell noch immer jene Technologie mit der höchsten Energiedichte ist. Zurück zur Frage: Vielleicht denkt man in Brüssel die Ideen doch eher zu Ende als in der Radetzkystraße 2, 1030 Wien?

Was haben sie in ihrer Amtszeit die nächsten 5 Jahre konkret vor?

Wir haben ein mehrstufiges Konzept entwickelt. Zuerst möchte ich mehr Akzeptanz und Unterstützung in den eigenen Reihen gewinnen. Wir haben in Österreich über 11.000 konzessionierte Güterbeförderer mit rund 60.000 Fahrzeugen. FRIENDS on the Road hat aktuell 600 Mitglieder. Da ist noch Luft nach oben. Interne Überzeugungsarbeit steht bei mir ganz oben auf der Arbeitsliste. Dazu nur eines: 77 % der Unternehmer und 43 % der Privatpersonen kennen die Marke Friends on the Road. Wer kann das von

sich behaupten? Darauf müssen wir aufbauen und unseren Bekanntheitsgrad mit Themen füllen. Und wir haben einen Forderungskatalog entwickelt, der Aufsehen erregen soll. Wir haben uns überlegt, was die „Generation Greta“ interessiert und womit man diese Gruppe – die Entscheidungsträger von morgen – bewegen kann. Wir wollen uns vom Getriebenen zum Fordernden entwickeln. Dazu brauchen wir aber Mitstreiter.

Sie wollen Mitstreiter gewinnen – in der Sache ungewöhnliche Allianzen schmieden. Was bedeutet dies konkret?

Ich möchte auch außerhalb der Branche Mitstreiter gewinnen. Hier denke ich an Umweltschutzorganisationen, die vielleicht noch nicht erkannt haben, dass der Lkw ihr FRIEND ist? Vielleicht haben sie noch nicht erkannt, dass wir vielleicht ähnliche Ziele verfolgen? Wir stehen auch nicht für sinnloses Herumfahren. Damit meine ich Kartoffeln zum Waschen von Norddeutschland nach Italien fahren und dann zum Verpacken wieder zurück. FRIENDS on the Road steht für Regionalität. Wir transportieren regionale Waren zu regionalen Konsumenten. Und das am kürzesten, umweltverträglichsten Weg, ohne Umwegverkehre wegen sinnloser Fahrverbote. Ich denke schon, dass sich da die eine oder andere

Umweltschutzorganisation dafür erwärmen könnte. Und wer weiß, vielleicht stehen wir ja mal gemeinsam auf einem Podium?

Was sind ihre konkreten Forderungen?

Wir fordern eine Verlagerung des LKW-TRANSIT durch Österreich auf die Schiene. Damit meine ich jene Ost-West und Nord-Süd Verkehre, die nur auf der Autobahn durch Österreich ziehen. Dazu braucht es ausgebauten Schienennetze die aktuelle und zukünftige Aufkommen aufnehmen können. Im Gegenzug wollen wir aber freie Fahrt zur regionalen Versorgung für alle Lkw in Österreich, ohne Fahrverbote. Wer Fahrverbote sät, wird Umwegverkehre und Mehrkilometer ernten. Das wird nicht über die Glockner Hochalpenstraße fahren wollen, sollte einleuchten. Aber hochrangige Verkehrsverbindungen wie die Ennstalstraße (B 320) oder die B317 sollten für den Lkw ungehindert befahrbar sein, wenn die Be- oder Entladestelle innerhalb Österreichs liegt. Wir wollen auch dekarbonisierte Kraftstoffe. Wir sind nicht per se gegen E-Mobilität und Wasserstoff. Wir sind für umweltverträgliche Ganzheitslösungen. Und das bitte heute als morgen. E-Mobilität im urbanen Gebiet und alternative Kraftstoffe für die lange Strecke.

Wie sieht aus Ihrer Sicht die echte Ökologisierung des Lkw Verkehrs aus?

Eine echte Ökologisierung des Lkw-Verkehrs beginnt für mich beim Hinterfragen des Warum. Warum bringt der Lkw was wir täglich brauchen oder besser, was wir täglich wollen? Weil unsere Konsumgesellschaft das so will. Wir bestellen vieles im Internet und schicken vieles wieder retour. Retourpakete werden oft vernichtet, weil ein Auspacken und neu Kommissionieren zu teuer kommt. Bitte was soll das? Wenn wir wirklich nur das konsumie-

ren, was wir täglich brauchen und auf das verzichten, was wir täglich wollen, haben wir den größtmöglichen Ökologisierungseffekt gestartet. Das Geschäft des österreichischen FRIEND on the Road findet in Österreich im regionalen Verkehr statt. Der österreichische Lkw bringt nicht den Container aus Rotterdam mit Billigware aus China. Wir werden diese Entwicklung nicht verhindern können, aber wir wollen wenigstens drauf hinweisen, dass der Lkw das nicht erfunden hat. „Wer Konsum sät, wird Verkehre ernten“. Ob dieser Verkehr auf der Schiene, am Wasser, in der Luft oder auf der Straße stattfindet, entscheidet jeder einzelne von uns. Wenn ich regional konsumiere, verhindere ich automatisch lange Transportwege. Die kurzen Strecken werden vom FRIEND on the Road bedient. Das schützt das Klima und unterstützt die heimische Wirtschaft und somit auch den heimischen Lkw..

Was sind für die kommenden 5 Jahre ihre Ziele für F.o.t.R?

Wir müssen uns selbst die Frage stellen, was von uns erwartet wird. Mit welchen Themen wird man heute gehört? Was interessiert die „Generation Greta“? Können wir unsere Ziele durch ungewöhnliche Allianzen erreichen? Wir wollen vom Getriebenen zum Fordernden werden. Wir vergleichen uns durchaus mit dem wichtigsten Lebewesen der Welt, mit der Biene. Wir tragen dasselbe Schicksal und wir haben dieselbe Berufung. Wir holen, sammeln, bringen und verteilen was Sie täglich brauchen. Ein berühmter Wissenschaftler hat einmal gesagt, „wenn die Biene von der Erde verschwindet, hat der Mensch nur noch vier Jahre zu leben“. Ich greife das auf und sage, „wenn der Lkw einmal von der Erde verschwindet, hat der Mensch keine vier Wochen mehr zu leben, weil dann herrschen globale Anarchie und Chaos.“

WERBUNG



Ihr Warenlager im Süden Wiens

WALTER LAGER-BETRIEBE

Competence in warehousing

www.walter-lager-betriebe.com

Tel.: 02236 3020-2922



VON CHRISTIAN SPENDEL – ALLGEMEIN BEEIDETER UND GERICHTLICH ZERTIFIZIERTER SACHVERSTÄNDIGER

Das europäische Parlament hat sich mit seinen Unterhändlern unlängst auf eine neue Ausgestaltung der Wegekostenrichtlinie geeinigt. Die Maut soll zukünftig stärker nach CO₂-Emissionen bemessen werden. Batterie- und wasserstoffbetriebene Lkw sollen demnach wesentlich weniger bezahlen als fossil betriebene Fahrzeuge. Weiters sollen auch die zeitbasierten Mautsysteme für Lkw auf bestimmten Strecken auslaufen. Es soll also nur mehr fahrleistungsabhängige Zahlungen geben. Der Beschluss muss noch offiziell von den EU-Ländern angenommen werden.

Europäische Verkehrspolitik

Wenn man das so liest, dann möchte man erwarten, dass die europäische Verkehrspolitik das neue Konzept mit Applaus und Beifall begrüßen sollte. Ökologisierung und Fahrleistung sollen die neuen Maßstäbe für Wegekosten darstellen. Eben nicht. Harsche Kritik kommt von zahlreichen Ländern, die den Entwurf als löchrige Missbildung sehen. Vielerorts wird jetzt damit argumentiert, dass die Abnutzung der Straßen nichts mit dem CO₂-Ausstoß zu tun habe. Batterie- und Wasserstoff-Lkw würden ja dieselben Kosten an der Infrastruktur verursachen wie fossil betriebene Lkw. Jene die zuvor nach alternativen Antrieben und Green Deal Lösungen gerufen haben, befürchten nun, dass durch die

Umstellung der LKW-Flotten auf Elektro- und Wasserstoffantrieb hohe Mautkosten erspart würden und das ein Anreiz sei, noch mehr Lkw auf die Straße zu schicken. Dadurch werde systematisch die Schiene als Alternative für den Gütertransport geschwächt.

Dilemma. Wie solls nun weiter gehen, wenn Lkw immer sauberer werden, beweglicher sind als die Bahn, weniger oder gar keine Maut und keine Mineralölsteuer mehr zahlen, der Verkehr aber von der Straße muss? Die – in diesem Thema – oft zitierte und bewunderte Schweiz steckt in einem ähnlichen Dilemma. Dort werden die Einnahmen aus der LSVA ja direkt für Ausbau der Schiene verwendet. Dort arbeitet man ebenfalls an einer Methode, um umweltfreundlichen Straßengütertransport, die Deckung der Kosten des Schwerverkehrs, die Verlagerung von Lkw auf die Schiene mithilfe der LSVA als Finanzierungsinstrument unter einen Hut zu bringen.

Also worum geht's jetzt wirklich? Wollen wir einen ökologisch verantwortbaren Güterverkehr, oder wollen wir einen Güterverkehr, der wie eh und je als Inkassogehilfe für leere Staatsbudgets erhalten soll? Wenn man sich die aktuelle Diskussion rund um die neue Wegekostenrichtlinie so ansieht, dann kann man sich nicht mehr wirklich si-



cher sein, wo denn der Schuh nun am meisten drückt. Zuerst heißt es immer, dass der LKW für Feinstaub, CO₂, Stau, Lärm, Baumsterben, sauren Regen, Ozon, psychische Belastungen und überhaupt für alles verantwortlich ist, was wir nicht wollen. Jetzt ist die Technologie bald so weit, dass so ein moderner Lkw überhaupt keine Schadstoffe mehr verursacht und dann ist 's auch wieder nicht recht.

Was wir nicht wollen, dass wissen wir. Aber was wollen wir dann? Wir wollen grenzenlosen Konsum, Versorgung und Entsorgung, aber wir wollen keinen Lkw auf der Straße. Wir wollen Internet und Streamingdienste rund um die Uhr, aber wir wollen keine Megarechenzentren, die Unmengen an Strom verbrauchen, um die schöne neue Welt ONLINE zu halten. Wir wollen elektrisch betriebene

Fahrzeuge, aber wir wollen keine Atomkraftwerke. Wir wollen jedes Jahr ein neues Smartphone, aber wir wollen keine Kinderarbeit in Kupferminen. Wir wollen billige Kleider, aber wir wollen keinen Plastikmüll in den Weltmeeren. Muss ich noch mehr schreiben ... ?

Ich weiß nicht, wie es ihnen dabei geht, aber ich kann ihnen sagen, was ich will. Ich will eine objektive Diskussi-

on über beweisbare Fakten. Das ist mein Beruf und nur daran glaube ich. Und wenn Klarheit darüber herrscht, was wir wirklich wollen bzw. brauchen, dann beginnen wir darüber nachzudenken, wie wir das mit größtmöglicher Schonung von Mensch und Umwelt auf die Reihe bekommen. Alles andere ist nur partei- und interessenspolitisches Geplänkel ohne Wert und Inhalt.

Fundament der Wirtschaft