



LOGISTIK.

MITTWOCH, 17. NOVEMBER 2021

EINE PRODUKTION DER MEDIAPRINT



Der Griff nach dem Börse

Die CO₂-Bepreisung ist eine versteckte Konsumsteuer mit weiteren enormen finanziellen Belastungen für die österreichische Bevölkerung **SEITE 2**

Green Deal! Bitte in Österreich zulassen

In Österreich mangelt es für die Erreichung der Klimaziele in der Gütermobilität an der politischen Umsetzung. Logistik und Mobilität sind Grundvoraussetzungen für eine funktionierende und prosperierende Wirtschaft. Die heimische Logistik besitzt nicht nur eine enorme Stärke und Leistungsfähigkeit. Logistiker haben bereits einen großen Teil der Verantwortung für nachhaltiges Wirtschaften übernommen und sind in vielen Bereichen Innovationstreiber und Vorbild. Komplexe analoge Prozesse werden vielfach optimiert und digitalisiert – immer mit dem Ziel, damit auch positive ökologische Effekte zu erzeugen. Dabei wird deutlich, dass Logistiker Nachhaltigkeit nicht lediglich im Rahmen von Marketingstrategien behandeln, sondern auf sämtlichen Ebenen ernsthaft bestrebt sind, etwas gegen den menschengemachten Klimawandel zu tun. – GS –

Traincademy für Bahnberufe in Wien

In den nächsten Jahren werden in Österreich mehrere tausend Mitarbeiter im Personen- und Güterbahnwesen gesucht. In Wien ist nun mit der Traincademy, einem Gemeinschaftsprojekt der Wiener Lokalbahnen und ihrer europaweit tätigen Güterverkehrstochter Wiener Lokalbahnen Cargo, ein modernes Schulungszentrum für Eisenbahnberufe in Betrieb gegangen. **SEITE 6**

TU Graz On-board Lkw-Messungen

Die on-board Messungen im realen Straßenverkehr zeigen eindeutig, dass die ersten Euro-6 Fahrzeuge Stickoxid um 86% im Vergleich zu Euro-5 reduzieren. Die neuesten Fahrzeuge, die die Emissionsstufe Euro 6D erfüllen, verringern die Stickoxide nochmals um rund 33%. Dies ist auf die sehr gut funktionierenden SCR Katalysatoren zurückzuführen. Bei der Parti-

kelanzahl ist dank der mit Euro-7 eingesetzten Partikelfilter sogar eine Reduktion von ca. 99,9% von Euro-5 zu Euro-6 zu erkennen. Mit Einführung der Stufe Euro-7, welche voraussichtlich 2026/2027 in Kraft treten wird, werden die Schadstoffemissionen neuer Lkw, egal mit welchem Antrieb, keinen nennenswerten Umwelteinfluss mehr haben. **SEITE 9**

HERMES. Verkehrs. Logistik.Preis

Die HERMES.Preise sind die begehrten Gütesiegel in der österreichischen Transport- und Logistikwirtschaft und die HERMES-Gala in der Wiener Hofburg ist die Exzellenzplattform für die Entscheider. Das Ziel der Initiatoren und Partner ist es, die Leistungen der Transport- und Logistikbranche auszuzeichnen und im Bewusstsein der breiten Öffentlichkeit zu verankern. **SEITE 14**



VON **CHRISTIAN SPENDEL** –
ALLGEMEIN BEIWEIDETER UND GERICHTLICH ZERTIFIZIERTER SACHVERSTÄNDIGER

Fachkräftemangel haben wir überall. Es gibt keine Branche, die nicht davon betroffen ist. Warum überrascht uns das jetzt bei den LKW-Fahrern so? Weil es uns jetzt betrifft.

Und warum gibt's immer weniger LKW-Fahrer? Es geht in Österreich nicht um die Entlohnung, ganz im Gegenteil. Es gibt hier keinen LKW-Fahrer, der netto inkl. Zulagen unter € 2.000.- verdient. Die meisten liegen bei € 2.500.- netto. Dass die rumänischen, bulgarischen, baltischen, etc. LKW-Fahrer weniger verdienen und weitere Strecken fahren, ok das wird so sein. Aber das wollen wir ja auch so, oder nicht? Wer will denn einen österreichischen LKW mit österreichischen Kosten von Rotterdam nach Linz einsetzen und bezahlen? Niemand! Wir wollen ja auch T-Shirts „Made in Bangladesch“ und nicht „Made in Bludenz“. Schon die Weihnachtsgeschenke bestellt? Ich würde mir heuer nicht allzu lange Zeit damit lassen.

Kapitän der Landstraße In der Geschichte des LKW-Fahrer Berufs müssen wir jedoch einige Jahrzehnte nach hinten schauen. Der LKW-Fahrer der 70ziger, 80ziger Jahre war wirklich noch ein Held, ein Kapitän der Landstraße, eine Gestalt, zu der man aufgeschaut hat, weil er etwas machen durfte, was nur ganz Wenigen vorbehalten war. Er durfte schwere PS-Riesen lenken und auf Achse in ferne Länder gehen und Sachen sehen und erleben, die viele nur aus dem TV kannten. Er wurde bewundert, wie einst die Seefahrer, die zu neuen Abenteuern aufgebrochen und mit spannenden Geschichten heimgekehrt sind.

Dann kamen die 90ziger Jahre. Österreich war mitten in den EU-Beitrittsverhandlungen und in der

Öffentlichkeit wurde neben den Rahmenbedingungen rund um die österreichische Landwirtschaft vor allem das Thema LKW-Transit durch Tirol diskutiert. Der damals ausgehandelte Transitvertrag sollte den transalpinen LKW-Güterverkehr im schwer belasteten Inntal und auf der Brenner-Autobahn dosieren. Ab diesem Zeitpunkt wurde aus dem bis dahin bewunderten Lastwagen Chauffeur ein Transit LKW-Fahrer. Der internationale, der ausländische LKW, der unser Land verpestet und Tirol zur „Transit Hölle“ macht, wurde zum Feindbild hochstilisiert. Alle jene, die sich damit identifizieren – und somit auch die LKW-Fahrer – wurden in denselben Topf geworfen. Und dann tauchten Anfang der 2000er Jahre noch zahlreiche Eskapaden rund um einige Transportunternehmer auf, die es mit illegal beschäftigten ausländischen Fahrern auf ausgeflaggten LKW maßlos übertrieben hatten. Spätestens mit der EU-Osterweiterung im Jahr 2004 erlebten wir dann einen Preisverfall, der auf billige osteuropäische Lohnkosten zurückzuführen war. Ab hier war es endgültig angerichtet, das Klischee des ausgebeuteten LKW-Fahrers, der gesetzlos durch die Länder zieht und dabei Staus, Unfälle und Klimakatastrophen auslöst. Ein Image, auf das sich Politik und Medien unisono eingeschossen haben und das bei jeder Gelegenheit aus dem Hut gezogen wird.

Also, warum gibt's keine LKW-Fahrer mehr? Ganz einfach! Weil sie von der Gesellschaft vergessen wurden. Sie wurden mit Füßen getreten und ihr Image jahrzehntelang in den Dreck gezogen. Ich bin selbst 5 Jahre lang LKW gefahren. Ich habe das damals geliebt, es war für mich



LKW-Fahrermangel – Was steckt wirklich dahinter?

Abenteuer und Action, verknüpft mit gutem Verdienst. Heute werden den Fahrern an den Raststationen Duschen und WC's versperrt, sofern sie überhaupt einen Parkplatz finden. Die Kapitäne der Landstraße wurden zu Menschen letzter Klasse abgestempelt. Das tut mir persönlich am meisten weh. Und bei so einem Image will natürlich kein junger Mensch LKW fahren gehen. Das kann ja nur „a Drecks Hockn“ sein. Glauben sie. Nein, ist es nicht.

Friends on the Road Unsere österreichischen LKW-FRIENDS on the Road haben geregelte Arbeitszeiten, nach wie vor gute Verdienstmög-

lichkeiten und top gepflegte Fahrzeuge. Der österreichische LKW bewegt sich hauptsächlich in Österreich. Das EU-Umland haben wir sowieso schon längst an unsere osteuropäischen Mitbewerber abgeben müssen. Da kommen wir preislich sowieso nicht mehr mit. Aber in Österreich können wir ordentliche Arbeitsplätze garantieren. JEDOCH: Das glaubt uns keiner, weil in den Medien und in der Politik werden wir nach wie vor alle in einen Topf geworfen.

Was will ein junger Arbeitssuchender? Wenn man sich die Arbeitslosenstatistiken und die öffentliche Diskussion dazu so ansieht, dann will er anscheinend vor allem

eines: Freizeit. Die potenziellen jungen LKW-Fahrer sind in den 90ziger Jahren geboren. Sie sind wohlbehütet und schulisch gut ausgebildet aufgewachsen. Sie müssen nicht unbedingt 60 Stunden in der Woche arbeiten und tagelang auswärts sein, um irgendwann ein Haus zu bauen und eine Familie zu versorgen. Es wird sich heute – wie auch damals – nur eine geringe Zahl von Menschen finden, die überhaupt in der Lage sind, als LKW-Fahrer zu arbeiten. NEIN, das ist kein Hilfsarbeiterjob, da gehört viel mehr dazu. Es geht einzig und allein um die Frage: Will ich tagein, tagaus in einer neonbeleuchteten Fabrikhalle, oder bei Wind und Wetter

auf der Baustelle, oder mit 20 anderen im Großraumbüro auf einem Drehsessel vor einem PC arbeiten? Oder will ich mit 500 PS und mehr mit täglich neuen Herausforderungen für die Bevölkerung verantwortlich sein und dabei € 2.500.- verdienen?

Systemerhalter der Volkswirtschaft Will ich ein Systemerhalter sein, ohne dessen Arbeit keine moderne Volkswirtschaft funktionieren kann? Jetzt kommen wir dem Heldenstatus der 80zige Jahre schon wieder sehr nahe. Und Freizeit: Ja klar, wenn mein Arbeitgeber interessante Schichtmodelle anbietet, dann ist alles möglich.

Moderner Kühllogistikstandort eröffnet

Müller Transport. Dreifache Vergrößerung bei Büro- und Lagerflächen

Nach der Eröffnung des neuen Kühllagers mit einer Nutzfläche von 4800 m² wurde auch das neue Bürogebäude mit einer Fläche von 2800 m² in Betrieb genommen. Das Lager ist fast dreimal so groß wie das ursprüngliche in Biedermansdorf und die Bürofläche hat sich mit dem Neubau verdoppelt.

Das mit 15 Rampen ausgestattete Kühllager ist hauptsächlich zum Cross-Docking ausgelegt und auf plus 15 Grad C temperiert. Fünf Kühlzellen sind für die Lagerung von Produkten im 2 Grad und 8 Grad Bereich ausgelegt. Werden die fünfzehn Rampen von den großen Überlandzügen genutzt, so gibt es an der Südseite der Halle für „Müller-frisch!“ Tore für die Kleinzustellungen. Über die ganze Lagerhalle wurde eine Fotovoltaik Anlage installiert, die ein Drittel des gesamten Strombedarfs abdeckt.

Eine Besonderheit in der Halle ist eine integrierte automatische Innenwaschanlage

für die Kühl-Lkw. Diese Anlage, die einzigartig in Österreich ist, ermöglicht, die Innenräume der Lkw 24/7 automatisch zu reinigen. Ein Kamerasystem erkennt den Sattelaufleger und wählt automatisch das richtige Programm. In 7 Minuten ist alles erledigt und die Daten gehen unverzüglich ins QM-System.

Neues Bürogebäude Das neu errichtete Bürogebäude, welches die Speditionsabteilungen, das Fuhrparkmanagement, Human Resources, das Qualitymanagement und weitere Fach-Abteilungen beherbergt, entspricht allen ökologischen Vorgaben und ist vollkommen auf die Mitarbeiter abgestimmt. Ein Frischluftsystem ist in der ganzen Anlage ebenso installiert wie Teeküchen in jedem Stockwerk. Weiters gibt es ein „Bistro“ mit Aufwärmküche in der alle Büromitarbeiter theoretisch gleichzeitig zu Mittag essen könnten. Das absolute



Standortenerweiterung in Wiener Neudorf mit ökologischen Lagerflächen und einem auf Mitarbeiter abgestimmten modernen Bürogebäude

Highlight und der schönste Raum des Gebäudes ist die „Feel good Area“ inkl Balkon mit 200 m². Der Bereich mit Aussicht auf den Anninger steht zur freien Gestaltung für die Mitarbeiter. Das komplette Bürodach wurde begrünt.

Fahrerhotel Das bisherige Bürogebäude wird im obersten

Stock gerade zu einem „Fahrerhotel“ umgebaut. In 24 Zimmer werden ab dem Frühjahr 2022 die Fahrer die Möglichkeit haben, in voll ausgestatteten Zimmern ihre Ruhepausen zu machen. Das untere Stockwerk wird zu Schulungsräumen für Fahrer ausgebaut. Auch ein Thema das Müller Transport sehr ernst nimmt.

Karl Böntner ist Logistik-Manager 2021

Auszeichnung. Seine Karriere in der Logistik begann vor 25 Jahren. Nach dem Abschluss der Handelsakademie hat Karl Böntner 1996 begonnen, in der Spedition seiner Vaters zu arbeiten. Kurze Zeit später fing er ein Jura-Studium an, bei dem er schnell bemerkte, dass seine Fähigkeiten im Bereich der Logistik liegen. Darum hat Böntner von 1999 bis 2003 berufsbegleitend auf der FH WIFI Wien „Management und Unternehmensführung“ studiert und mit Auszeichnung abgeschlossen.

In seiner Karriere hat er sämtliche Stationen des Speditions- und Transportwesens durchlaufen: Von der Lagerwirtschaft über Import-Export bis zur Disposition. 2003 wurde er dann zum Geschäftsführer ernannt. Seit 2013 ist er Alleineigentümer des Unternehmens, das 45 Mitarbeiter beschäftigt.

Die Unternehmensphi-

losophie überzeugte auch den Fachbeirat: „Als Selfmademan stellt sich Karl Böntner mit Eifer und Konsequenz allen Herausforderungen, mit dem Ziel einer stetigen Leistungs-optimierung und Effizienz. Die drei Erfolgsfaktoren - Kundennutzen, wirtschaftlicher Erfolg und hohe Mitarbeitermotivation - sind die Grundlagen des Logistik-Manager 2021.“





Klimaneutrale Mobilität

TU Graz.

Messungen bestätigen umweltbewussten Straßengütertransport.

FRIENDS on the Road engagiert sich für objektive Öffentlichkeitsarbeit und Imagepflege für den Lkw und seine Dienstleistungen. Auch Umwelt- und Klimaschutz ist ein sehr großes Anliegen und deshalb stellen sie sich die Frage, wie der Beitrag zu einer Verbesserung der österreichischen Klimabilanz ausschauen kann? Viele Mitglieder haben in den letzten Jahren ihre Fuhrparks ausgetauscht und in modernste Technologie investiert. Die jährlichen Mautstatistiken belegen, dass der Anteil von neuen Euro 6 Motoren mittlerweile über 2/3 der Fahrleistung im höherrangigen Straßennetz ausmacht. Knapp 60% der Sattelzugfahrzeuge in Österreich sind sogar jünger als 5 Jahre. Die Investitionen werden beflügelt von neuen Technologien, die den Spritverbrauch senken, von günstigeren Mauttarifen und nicht zuletzt, weil die Auftraggeber vermehrt den Einsatz von modernen Fahrzeugen einfordern bzw. sogar vorschreiben. Die Transporteure setzen freiwillig auf schadstoffarme Technik, ohne gesetzlichen Zwang. Die umweltbewussten Transporteure sehen sich als echte FRIENDS on the Road und liefern somit nicht nur das was sie täglich



Beim messbaren Faktencheck der Technischen Universität Graz: v.l.n.r.: Franz Weinberger MAN Bus & Trucks, Christian Spendel FRIENDS on the Road und Prof. Stefan Hausberger TU Graz

brauchen, sondern zugleich auch unseren freiwilligen Beitrag zum Klimaschutz. Im Gegenzug wünscht sich die systemrelevante Branche aber auch eine sachliche Diskussion bei der Verhängung von Lkw-Fahrverboten, die in erster Linie Umwege und Mehrkilometer provozieren und wenig zum Klimaschutz beitragen.

Euro 6 Lkw-Motor Sind die Euro 6 Lkw-Motoren wirklich so sauber, wie es von Fahrzeugherstellern kommuniziert wird? Schlagzeilen und Marketingideen sind schnell geboren, aber echte Fakten können oft ganz anders aussehen, wenn man hinter die Kulissen schaut. Die TU Graz hat mit Messungen be-

stätigt, dass die Umgebungsluft am 28.09.2021 in Graz um das 10-fache höher belastet war, als die Abluft (Abgase kann man dazu nicht mehr sagen) des Euro 6 Lkw. Diese Erkenntnis wurde ganz einfach und anschaulich geliefert, indem die Techniker die Messsonde aus dem Auspuff an die „frische

Luft“ gezogen haben und der Wert dann um das 10-fache nach oben geschneit ist. Und das war nicht nur im Leerlauf sondern auch während mehrerer Gasstöße. Wenn man will könnte man dazu auch Staubsauger sagen. „Wer diese Fakten noch immer nicht akzeptiert, kann sich am Institut

für Verbrennungskraftmaschinen der TU Graz informieren. Transporteure brauchen also überhaupt kein schlechtes Gewissen haben, wenn sie ihre Lkw starten und damit die Versorgung der Bevölkerung sicherstellen“, so Christian Spendel, Präsident Friends on the Road.



On-board Messungen im realen Straßenverkehr zeigen, dass der Dieselmotor eine klimaneutrale Zukunft im Straßengütertransport hat

TECHNOLOGIE

Faktencheck. Euro 6 Lkw mit Dieseldieselkraftstoff

Das Institut für Verbrennungskraftmaschinen und Thermodynamik der Technischen Universität Graz forscht seit mehr als 20 Jahren sehr erfolgreich im Bereich Straßengütertransport. Der aktuelle Vorschlag für die Emissionsnorm Euro 7/VII und die Methoden und die Software für die CO₂-Gesetzgebung für schwere Nutzfahrzeuge (VECTO) werden am Institut mit internationalen Partnern

ausgearbeitet. Auch die Daten zum realen Emissionsverhalten von schweren Nutzfahrzeugen im Handbuch Emissionsfaktoren für den Straßenverkehr werden am Institut erarbeitet, und europaweit genutzt.

Messungen on-board Die Messungen on-board im realen Straßenverkehr zeigen eindeutig, dass die ersten Generationen von Euro 6 Fahrzeugen Stickoxid um 86% im Vergleich zu Euro 5 reduzieren. Die



Moderne Euro 6-Lkw liefern auch in Zukunft klimaschonend die Güter, die wir täglich brauchen

neuesten Fahrzeuge, die die Emissionsstufe Euro 6 D erfüllen, verringern die Stickoxidemissionen nochmals um rund 33%. Dies ist auf die sehr gut funktionierenden SCR-Katalysatoren zurückzuführen. Bei der Partikelanzahl ist dank der mit Euro 7 eingesetzten Partikelfilter sogar eine Reduktion von ca. 99,9% von Euro 5 zu Euro 6 zu erkennen. Mit Einführung der Emissionsstufe Euro 7, welche voraussichtlich 2026 oder 2027 in Kraft treten wird, werden die Schadstoffemissionen neuer Lkw, egal mit welchem Antrieb, keinen nennenswerten Umwelteinfluss haben.

Zukunft mit Dieselmotor Durch die CO₂-Flottengrenzwerte müssen die CO₂-Emissionen bis 2025 um 15 % und 2030 um 30 % im Vergleich zum Basisjahr 2019/2020 reduziert werden. Weitere CO₂ Minderungen sind zweifellos erforderlich, um die EU Ziele zu erreichen. Dazu werden EU-weit, wieder unter Mitwirkung der TU Graz, Testverfahren und Antriebskonzepte entwickelt. Mit Dieseldieselkraftstoffen aus erneuerbaren Quellen („e-fuels“) wird der Dieselmotor auch in Zukunft eine wichtige und dann auch klimaneutrale Antriebsart von schweren Nutzfahrzeugen sein.

WERBUNG

Ihr Warenlager im Süden Wiens

WALTER LAGER-BETRIEBE

Competence in warehousing

www.walter-lager-betriebe.com

Tel.: 02236 3020-2922