



In Österreich mangelt es für die Erreichung der Klimaziele in der Gütermobilität nicht am Willen der Transportwirtschaft sondern an gesetzlichen Rahmenbedingungen.

KLIMASCHUTZ ZULASSEN

Logistik und Mobilität sind Grundvoraussetzungen für eine funktionierende und prosperierende Wirtschaft. Der heimische Wirtschaftsbereich Logistik besitzt nicht nur eine enorme Stärke und Leistungsfähigkeit. Logistiker haben – landauf, landab – bereits einen großen Teil der Verantwortung für nachhaltiges Wirtschaften übernommen.

Die Logistik ist in vielen Bereichen auch Innovationstreiber und Vorbild. Komplexe analoge Prozesse werden vielfach optimiert und digitalisiert – immer mit dem Ziel, die Prozesseffizienz zu erhöhen und damit auch positive ökologische Effekte zu erzeugen. Dabei wird deutlich, dass Logistiker Nachhaltigkeit nicht lediglich im Rahmen von Marketingstrategien behandeln („Greenwashing“), sondern auf sämtlichen Ebenen ernsthaft bestrebt sind, etwas gegen den menschengemachten Klimawandel zu tun. Die Europäische Union (EU) hat sich im Rahmen des European Green Deals klar zu einer weitgehenden Treibhausgasneutralität bis zum Jahr 2050 bekannt, auch die Transportwirtschaft will hierzu ihren Beitrag leisten, wenn die grüne Verkehrspolitik es zulässt.

Politische Blockaden

Um die im türkis-grünen Regierungsprogramm festgehaltenen sieben Millionen Tonnen CO₂ Einsparungen im österreichischen Mobilitätssektor zu erreichen, müssen

jedoch Alternativen zugelassen und gefördert werden. Der Schlüssel zum Erfolg sei nicht eine Verhinderungs- und Verbotspolitik, sondern die Schaffung von Win-Win-Situationen für alle Stakeholder.

Ein schwerer Schlag gegen die Erreichung der Klimaziele ist die Ausgrenzung der Transportbranche von der österreichischen Investitionsprämie. Gerade die Stilllegung alter Fahrzeuge und die Anschaffung modernster umweltfreundlicher Euro 6d Fahrzeuge wäre ein enormer Beitrag für die CO₂ Reduktion auf den Straßen. Deutschland fördert den Fahrzeugwechsel von alten in neue Euro 6 Lkw mit € 15.000,- und leistet einen enormen Beitrag zur Reduzierung der Schadstoffe auf Europas Straßen.

EU-geförderte Alternative

Vernachlässigt werde in Österreich die in Asien längst flächendeckend etablierte und in Deutschland geförderte Gastechologie. Dies obwohl mittlerweile sämtliche namhafte Nutzfahrzeughersteller Gas-Modelle (LNG und CNG) anbieten. Es sei absolut sinnwidrig, Gas teurer als Diesel zu machen, und die Fahrzeuge auch nicht von der Lkw-Maut, wie in Deutschland, zu befreien. Wirtschaftlich ist LNG bereits heute eine Alternative zu Diesel und wird deshalb von vielen umweltbewussten Transporteuren in ganz Europa als alternativer Treibstoff eingesetzt.



SHUTTERSTOCK/EINUR: KLEPP & PARTNERS

SHUTTERSTOCK/VISUAL GENERATION

MOBILITÄTSMASTERPLAN 2030

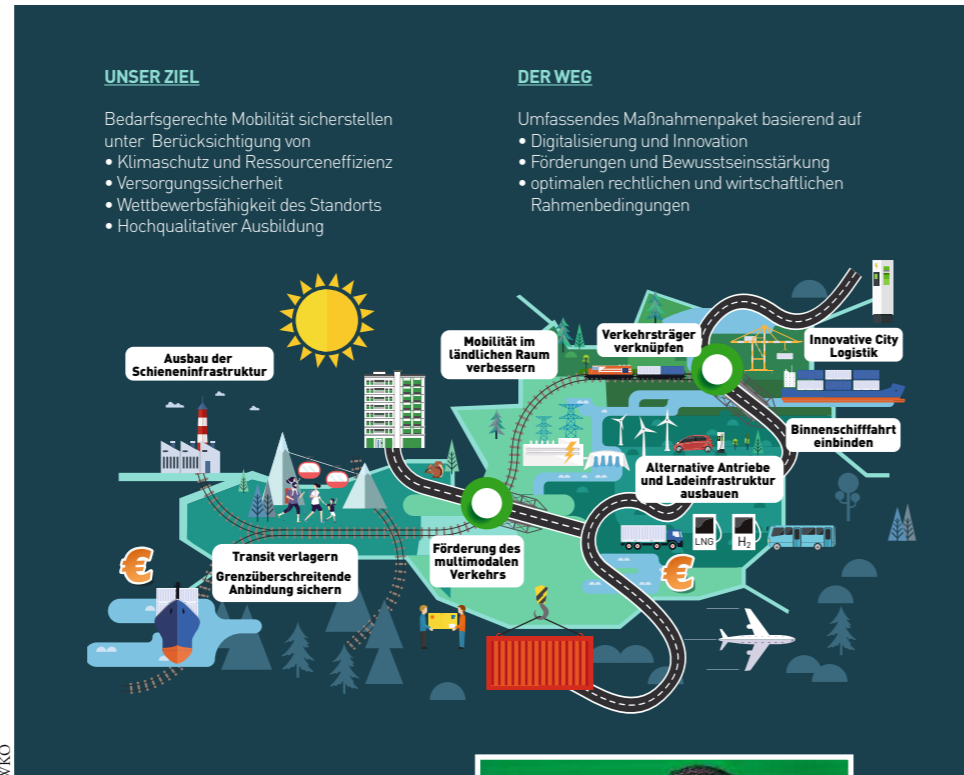
Österreichs Politik bremst Verkehrswirtschaft beim Klimaschutz.

Seit November 2020 wartet die österreichische Verkehrswirtschaft auf eine Diskussion über den Mobilitätsmasterplan 2030, welcher über sämtliche Verkehrsträger hinweg Aspekte der Wettbewerbsfähigkeit, des Klimaschutzes und der Versorgungssicherheit für die Bevölkerung umfasst“, sagt Alexander Klacska, Obmann der Bundessparte Transport und Verkehr in der Wirtschaftskammer Österreich (WKÖ). Konkret definierte die Verkehrswirtschaft sieben Handlungsfelder, in denen Maßnahmen dringend notwendig sind. Von „Verkehrsministerin“ Leonore Gewessler (Grüne) kam bisher keine Reaktion, geschweige denn eine Einladung zum Gespräch.

„Mittlerweile läuft uns die Zeit wie bei einer Sanduhr weg“, ärgert sich Klacska, „wir fühlen uns von der Politik beim Klimaschutz gebremst“. Länder wie Deutschland oder Italien seien etwa bei alternativen Antrieben (CNG, LNG, Wasserstoff) viel weiter als Österreich. Auch über Abmessungen und Gewichte von Straßenfahrzeugen, dort wo die Schiene nicht vorhanden ist, denke man anderswo viel intensiver nach.

„Die Klimaherausforderung bewältigen heißt Engpässe bewältigen“, erklärt Klacska mit Verweis auf eine kammereigene Studie. Auch der anerkannte Logistikexperte WU-Professor Sebastian Kummer sieht akuten Handlungsbedarf, will Österreich die EU-Ziele zur Reduktion der CO₂-Emissionen im Straßenverkehr erreichen. Selbst wenn der von Bahn und Politik angestrebte Anteil erreicht wird, steigt der Straßengüterverkehr bis 2040 um mehr als ein Fünftel.

Kein Verbrenner-Aus bei Euro 7
Obwohl im Grünen Mobilitätsministerium der europäische Ökoliner-Lkw und fossiler Brennstoff verkehrspolitisch Staatsfeind Nr. 1 ist, sind Benzin, Diesel oder Erdgas auf europäischer Ebene trotz ambitionierter Klimaziele weiterhin fixe Komponenten. Dies gehe aus dem Entwurf für die ab 2025 erwartete Abgasnorm EURO 7 hervor, so Klacska.



WKÖ

Alexander Klacska, WKÖ-Bundesspartenobmann Transport und Verkehr



FEELIMAGE

Effiziente Stromproduktion

„Wenn wir die Klimaziele erreichen wollen, müssen die Grundvoraussetzungen stimmen“, sagt Klacska und rechnet vor: „Derzeit wird der Energiehunger in Österreich zu 20 Prozent aus Strom gestillt. Das ist für die Energiewende nicht viel mehr als ein Gruß aus der Küche. Will man zum Beispiel den gesamten Verkehrssektor elektrifizieren, dann bedeutet das einen zusätzlichen Strombedarf in der Höhe von ca. 71.000 GWh. Das entspricht 65 Wasserkraftwerken in der Größe von Freudenau oder 11.000 zusätzlichen Windkraftanlagen.“

Klacska fordert daher raschere Verfahren, um für die Energiewende wichtige Projekte wie etwa die 380kV-Leitung in Salzburg umsetzen zu können. Aber auch ein Energiemapping, sprich eine Energielandkarte für die jeweils am besten geeigneten Antriebe und die vorhandene Tankinfrastruktur, sei nötig.

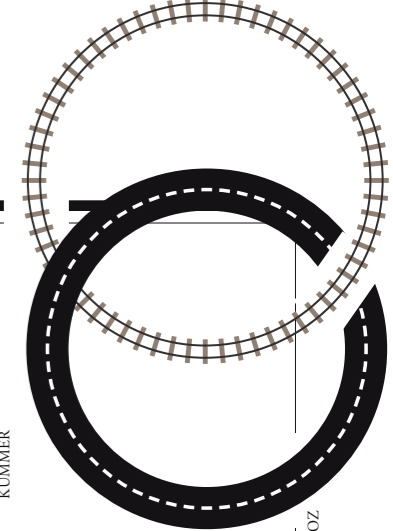
Neue Steuern – Null Entlastung

Neuen Belastungen, wie der Einführung der Normverbrauchabgabe für gewerbliche genutzte Klein-Lkw (> 3,5 t) stehen keine aufkommensneutralen Entlastungen in anderen Bereichen gegenüber, ortet Klacska einen Wortbruch der türkis-grünen Bundesregierung: „Dies stehe klar und deutlich im aktuellen Regierungsübereinkommen, wenn ökologisch an der Schraube gedreht wird.“

Bei genauer Betrachtung entpuppe sich die „Ökologisierung“ der Normverbrauchsabgabe per Juli 2021 als reines Belastungspaket für die Wirtschaft, ohne praktischen Nutzen für den Umwelt- und Klimaschutz.

STEIGENDER GÜTERVERKEHR ERFORDERT POLITISCHES GESAMTKONZEPT

Univ. Prof. Dr. Sebastian Kummer
Leiter des Institute Transport und Logistics
Wirtschaftsuniversität Wien



Die Kapazität der Schiene wird – nicht zuletzt durch den wachsenden Personenverkehr – selbst bei Realisierung aller geplanten Ausbaumaßnahmen ab 2030 an ihre Grenzen stoßen. Beim angestrebten Modal Split von 40 % bis 2040 müsste der Schienengüterverkehr um 110 % wachsen. Tatsächlich werden sich aber bereits bestehende Engpässe in Zukunft weiter verschärfen. Dazu zählen der Vorrang von Personenverkehr gegenüber Güterverkehr – zusätzlich ab Einführung des 1-2-3-Tickets – und daraus resultierende Stopps in Stoßzeiten, fehlende Überhol- und Ausweichgleise, Engpässe an Umschlagpunkten, unzureichende Zubringer-Infrastruktur, mangelnde technologische Interoperabilität im internationalen

Verkehr. Eine Modellrechnung am Beispiel der österreichischen Westbahnstrecke habe gezeigt, dass bereits ab 80 % Kapazitätsauslastung ein zuverlässiger Gütertransport fraglich ist. Dadurch wird die Straße auch 2040 der dominierende Güterverkehrsträger bleiben. Selbst in einem optimistischen Szenario, das von 40 % Schienenanteil im Jahr 2040 ausgeht, würde der Transport auf der Straße noch immer um 21 % zunehmen.

Entwicklung widerspricht EU-Zielen

Sowohl die bisherige Entwicklung als auch das prognostizierte Wachstum des Straßengüterverkehrs widerspreche deutlich den Zielsetzungen der Europäischen Union. Während die EU

einen Schienenanteil von 30 % bis 2030 und 40 % bis 2040 anstrebt, hat sich dieser in Österreich von über 40 % im Jahr 1980 auf unter 30 % im Jahr 2019 reduziert. Zugleich bedeutet der zunehmende Güterverkehr auf der Straße eine gegenläufige Entwicklung zu den verbindlichen CO₂-Zielen der EU.

Das genannte optimistische Szenario würde zusätzliche CO₂-Emissionen im Ausmaß von jährlich 9,6 Millionen Tonnen bedeuten. Realistisch gesehen müssen wir aber mit jährlich 20 Millionen Tonnen rechnen. Das offenbart, wie dringend wir uns um konstruktive und weitreichende Lösungsansätze, auch abseits der Schiene kümmern müssen.

SHUTTERSTOCK/PNSOOZ

myGW
So einfach kann es sein

Das neue Kundenportal
Für alle Belange einen einzigen Account –
übersichtlich und individuell nutzbar.

Gebrüder Weiss
Transport und Logistik

www.gw-world.com/de/mygw

DB SCHENKER



eSchenker

Steuerung und Optimierung Ihrer Lieferkette aus einer Hand.

Jetzt registrieren: [eschenker.dbschenker.com](https://www.eschenker.dbschenker.com)



SICHERES RÜCKGRAT DES HANDELS



DPD

Schlüsselfaktoren des Systemerhalter Paketlogistik sind digitaler Service und reibungslose Kommunikation.

Am Anfang der Pandemie war viel Ungewissheit, erst in der weiteren Entwicklung wurde klar, dass Paketdienste zur kritischen Infrastruktur zählen und eine systemrelevante Bedeutung hat. Somit durften gesperrte Gebiete befahren werden, trotz regionaler Ungleichheiten, die sich in der Pandemie sehr gut ein spielen. Viel schwieriger sei es gewesen, die Zusteller, Partner und Kunden auf veränderte Bedingungen, wie kontaktlose Zustellung einzustellen.

Für die Administration lag die Herausforderung darin, dies alles vom Home Office aus zu organisieren. Eine der Hauptgefahren war, eine Überlagerung in den Depots wegen Nichtzustellbarkeit bei geschlossenen Geschäften. Dies konnte zum Glück abgewendet werden. Schlüsselfaktor dafür ist die rasche Kommunikation, nicht nur mit den Zustellern, sondern auch innerhalb des Paketshop-Netzwerks.

Webportal

Damit geschlossene Handelsunternehmen trotzdem schnell online verkaufen können, wurden Service-Lines für den Online-Verkauf eingerichtet. Inklusive Beratung bei der

Einrichtung geeigneter Schnittstellen oder Nutzung über das Webpaket.

Plus und Minus

Massive Einbrüche bei Firmenkunden (B2B) seit Ausbruch der Corona-Krise wurden durch einen noch stärkeren Anstieg im kommerziellen Segment (B2C) kompensiert. Für Paketdienstleister ergeben sich daher insgesamt keine Verluste: Kumulativ liegen die Steigerungen über den Vorjahren. Spannend wird jedoch, wie sich dieses Verhältnis nach der Pandemie wieder einpendeln wird.

Verlagerungsbedingt gesunken ist der STOP-Faktor, also jene Paketanzahl, die pro Adresse gleichzeitig zugestellt werden. Das bedeutet, die Fahrer müssen für die gleiche Paketanzahl mehr Adressen anfahren.

Neue Prozesse

Nach Corona wird nichts mehr sein wie früher, deshalb arbeiten Paketdienstleister schon jetzt mit Nachdruck an neuen Lösungen. Beispielsweise für die Paketübernahme. Viele Kunden wollen vielleicht gar nicht mehr persönlich unterschreiben, wenn es kontaktlos so gut geht. Alternative Möglichkeiten, wie Fotos von Paket und Übernehmer, stehe häufig der Datenschutz entgegen.

Um dem rasant steigenden B2C-Volumen gerecht zu werden, sind Netzwerke von rund um die Uhr zugänglichen Paketboxen entstanden, was letztlich den Aktionsradius aller Beteiligten erweitert. Notwendig ist auch, die Frächter in schwierigen Krisenzeiten bei der Stange zu halten und ihr wirtschaftliches Überleben zu sichern.

GRÜNER WASSERSTOFF STATT DIESEL

Logistikbranche arbeitet mit den Herstellern intensiv an alternativen Antriebsformen für den Güterverkehr.

Ein Wasserstoff-Lkw ergänzt seit Jänner die Fahrzeugflotte von Gebrüder Weiss. Das gelieferte Modell Hyundai XCIENT Fuel Cell wird mit sogenanntem „Grünen Wasserstoff“ statt mit Diesel betankt. So können mit diesem Nutzfahrzeug pro Jahr rund 80 Tonnen an CO₂-Emissionen eingespart werden. „Die Corona-Pandemie hat die Herausforderung Klimawandel ein wenig aus den Top-Schlagzeilen verdrängt. In der Logistikbranche wird gemeinsam mit den Herstellern weiter intensiv an alternativen Antriebsformen gearbeitet. „Mit dem Einsatz unseres ersten Wasserstoff-Lkw beweist Gebrüder Weiss einmal mehr, auch bei

nachhaltigen Lösungen vorne mit dabei zu sein. Wir wollen mit dieser Technologie Erfahrungen sammeln, um einen möglichen breiten Praxiseinsatz vorzubereiten“, sagt Wolfram Senger-Weiss, CEO bei Gebrüder Weiss.

Der Hyundai XCIENT Fuel Cell ist ein 36-Tonner, der für den Transport von rund 25 Tonnen Ware ausgelegt ist. Die Reichweite des Lkw beträgt etwa 600 Kilometer. Angetrieben wird der Lkw von einem 350 Kilowatt-Elektromotor, der über eine chemische Reaktion von Wasser und Sauerstoff mit Strom versorgt wird. Aus dem Auspuffrohr kommen keine Schadstoffe,



GEBRÜDER WEISS

sondern Wasserdampf. Das Schweizer Wasserstoff-Tankstellennetz befindet sich im Aufbau, ermöglicht aber heute schon einen Einsatz in der gesamten Ostschweiz. Bei Gebrüder Weiss wird der Wasserstoff-Lkw vor allem für einen Kunden aus dem Bereich erneuerbare Energien unterwegs sein.

FIAT PROFESSIONAL PROFESSIONAL WIE SIE

40th ANNIVERSARY DUCATO

Ducato. Die Nr. 1* in Europa. Danke, Profis!

#1 DUCATO LCV EUROPEAN BEST SELLER 2020

DER PROFI, DEN PROFIS AM MEISTEN SCHÄTZEN: DER FIAT PROFESSIONAL DUCATO WAR 2020 DER MEISTVERKAUFTE* TRANSPORTER IN EUROPA.

EUROPAS UNTERNEHMER HABEN SICH ENTSCHEIDEN – FÜR HÖCHSTE ZUVERLÄSSIGKEIT, VIELSEITIGKEIT, KOSTENEFFIZIENZ UND KONKURRENZLOSE PERFORMANCE IN JEDER SITUATION. SIE HABEN SICH FÜR DEN FIAT PROFESSIONAL DUCATO ENTSCHEIDEN UND IHN DAMIT ZUM MEISTVERKAUFTEN TRANSPORTER EUROPAS GEMACHT. DER PROFI FÜR PROFIS – EUROPAS UNTERNEHMER WISSEN WARUM.

*Quelle: DATAFORCE

4 JAHRE GARANTIE

Kraftstoffverbrauch Ducato Kastenwagen kombiniert (WLTP): 8,7–10,1 l/100 km, CO₂-Emissionen kombiniert: 228–268 g/km. Symbolfoto. ** 2 Jahre Neuwagen-garantie und 2 Jahre Funktionsgarantie MaximumCare der FCA Austria GmbH bis maximal 100.000 km gemäß deren Bedingungen. Optional und gegen Aufpreis erweiterbar auf bis zu 200.000 km. Alle Angaben ohne Gewähr. Stand 04/2021.



STEUERSCHRAUBE BEI NOTWENDIGEM BETRIEBSMITTEL

ÖVP und Grüne bitten Handwerksbetriebe, Nahversorger und Dienstleister mit Juli 2021 zur Kasse.

Keine neuen Steuern, mit dieser vertrauensvollen Ansage ist die Bundesregierung angetreten. Die Realität sieht jedoch anders aus. Die NoVA ab Juli 2021 gehört zu den schlimmsten Schildbürgerstreichen der österreichischen Politik. Statt mit Volldampf gegen die größte Wirtschaftskrise zu arbeiten, sind viele Unternehmen jetzt damit konfrontiert, dass die Luft für ihr betriebliches Überleben immer dünner wird. Am ursprünglichen Gedanken der NoVA, Luxusfahrzeuge mit hohem Treibstoffverbrauch höher zu besteuern, geht diese Novelle vollkommen vorbei.

Neue Steuern in der Krise

Im Jahr 2020 sank die Wirtschaftsleistung in Österreich um fast 7 %. Das ist der höchste Einbruch seit Ende des zweiten Weltkriegs. Die vorläufige Bilanz: eine halbe Million Arbeitslose, noch einmal so viele Menschen in Kurzarbeit, zigtausende zwangsgeschlossene Betriebe, die nicht

wissen, ob sie auf eine rasche Öffnung oder auf den endgültigen Todesstoß warten, wenn die Stundungen von Gebühren, Abgaben und Steuern auslaufen.

Ausgerechnet in dieser schweren Zeit fällt der schwarz-grünen Bundesregierung nichts anderes ein als eine Steuereinführung der Nova für Fiskal-Lkws. Für Unternehmer bedeutet das einen bis zu 46 % teureren Kaufpreis für neue Fahrzeuge. Ein Kosten-desaster, das Betriebe dann ihren Kunden weiterverrechnen werden und somit Dienstleistungen und Produkte verteuern. „In Zeiten der schlimmsten Wirtschaftskrise ist das wie Benzin ins Feuer gießen“, ist Rene Schachner von der Bundessparte Gewerbe & Handwerk der Freiheitlichen Wirtschaft, fassungslos.

Geplante NoVA-Einführung ist ein Kostendesaster für Unternehmen und ein Anschlag auf die Geldbörsen aller Bürger ohne jeden Effekt für die Umwelt

Rene SCHACHNER
Sparte Handwerk und Gewerbe
der Freiheitlichen Wirtschaft

Kostenexplosion für Unternehmer

Schachner rechnet vor: Ein VW-Crafter 35 Doka-Pritsche L4 TDI 4Motion für Handwerker kostet aktuell 49.338 Euro. Ab dem 1.7.2021 kostet dasselbe Auto durch die NoVA-Einführung 71.993 Euro. „Diese Preiserhöhung hat keinen lenkenden Effekt auf die Umwelt, auf die Fahrleistung oder auf das Klima – es kostet dann einfach nur mehr“, bringt es Schachner auf den Punkt.

Die drohende Abzocke wird gerade viele kleine und mittlere Unternehmer dazu veranlassen, noch möglichst lange ihre Altfahrzeuge weiter zu verwenden, weil sie sich neue weder jetzt noch in absehbarer Zeit leisten können. Zudem gibt es kaum alternative E-Fahrzeuge. Damit rückt das Lenkungsziel einer ökologischen Transformation der Mobilität, dem die grüne Bundesministerin Gewessler nachhechelt, in den Hintergrund. Übrig bleibe für die Politik nur der Traum vom neuen Geldregen.

Besondere Enttäuschung herrscht über die Wirtschaftsbund-geführte Unternehmensvertretung in Österreich, die, anstatt die Interessen ihrer Mitglieder zu vertreten, sich an den

Maulkorb der Bundesregierung hält. „Wo sind die schwarzen Funktionäre, die hier endlich mal für die Interessen der Wirtschaft eintreten?“, fragt Schachner.



ERLEBEN SIE DIE KULTUR DER LOGISTIK.

LERNEN SIE UNS KENNEN!

Duvenbeck Logistik GmbH
Styriastrasse 35 | A-8042 Graz
P +43 316 4075 66 572
sales@duvenbeck.de
www.duvenbeck.de

DUVENBECK
THE CULTURE OF LOGISTICS

Das beste Paketservice für Ihr Business.

Über 33 Jahre Erfahrung machen uns zum leistungsfähigsten Paketdienstleister im Business-Bereich. 1.700 Logistik-ExpertInnen sorgen täglich dafür, dass Ihre Pakete schnell und sicher ans Ziel gelangen – im größten Straßennetzwerk Europas.

Mehr Info auf dpd.at

GLOBALE WERTSCHÖPFUNG

Logistik steigert Wettbewerbsfähigkeit und sichert die Weiterentwicklung eines Standorts.



SHUTTERSTOCK/CHRISTOS GEORGIOU

Wenn von Standortsicherung die Rede ist, werden Themen wie Bildung und Qualifikation, F&E-Quoten, Innovation, Förderungen, Rohstoffsicherung, Nachfrage- und Exportankurbelungen etc. zu Recht ausführlich debattiert.

Die Logistik – in ihrer ganzheitlichen, zeitgemäßen Aufgabenstellung – als essenzieller Faktor zur Steigerung der Standortattraktivität muss in diesem Zusammenhang aber noch wesentlich mehr Bedeutung bekommen. Erst durch die Logistik werden Produktionsstandorte international vernetzt und die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts wird durch ein perfektes logistisches Zusammenspiel von Produktion, Handel und Logistik erheblich gesteigert.

Die Exportorientierung zwingt die Unternehmen, immer flexibler zu sein. Unternehmen

sind Teil globaler Wertschöpfungsketten, Logistik und Supply Chain Management sind Wegbereiter für die Wettbewerbsfähigkeit auf den globalen Märkten. Das beste Produkt hat nur einen Wert, wenn es beim Kunden wie gewünscht ankommt.

Die Wirtschaftswelt – die hoch entwickelte, wie sie von sich glaubt – fährt im Nebel und das mit einer rasenden Geschwindigkeit. In der immer mehr vernetzten Welt haben auch Ereignisse wie COVID-19 in entfernten Regionen und anderen Branchen innerhalb kurzer Zeit gravierende Auswirkungen auf scheinbar unbeteiligte Unternehmen. Radikale Veränderungen am Markt, unberechenbare Wirtschaftszyklen, spekulatives wie unvorhersehbares marktpsychologisches Nachfrageverhalten ersetzt echte Bedarfe. Die Unternehmen sind gefordert, jederzeit auf ein Umschlagen gefasst zu sein.

Wettbewerbsvorteile

Für Logistiker ist der Umgang mit Schwankungen grundsätzlich nichts Neues. Neu ist die

rasende Geschwindigkeit, die massive Anforderungen an die Unternehmen stellt und auch zwingt, Organisationen und Positionen neu zu definieren. Es gilt eine Kette zwischen Beschaffung und Vertrieb zu schaffen, um damit Schwankungen der Indizes abzuschwächen. Entwicklungen in Bezug auf Rohstoff, Technologie, Verkehr und Branchen sind zu identifizieren und prognostizieren. Eine innovative Logistik-Bildungskette für ein ausgeprägtes Verständnis von Prozessperfektion und Vernetzung, rüstet Mitarbeiter für kommende Aufgaben.

Wesentlich ist die Gestaltung der Logistik als ganzheitliches System, um die Firmen an den richtigen Standorten weiterzuentwickeln. Perfekt abgestimmte Prozesse zwischen Produktionsbetrieben, dem Handel und Logistik-anbietern, beste Infrastruktur für die Ermöglichung einer reibungslosen Abwicklung und eine gezielte Vernetzung zwischen den Partnern in Supply Chains sind wesentliche Erfolgsfaktoren aus logistischer Sicht. Dabei gibt es Themen, die Unternehmen selber lösen können und solche, bei denen sie auf den Schulterchluss mit politischen und wirtschaftlichen Kooperationspartnern angewiesen sind.

Netzwerk der Zukunft

Der Wandel ist die Triebkraft des Fortschrittes. Um Innovationen in der Logistik noch effektiver zu unterstützen, agieren Logistik-Initiativen erfolgreich in Partnerschaft und entwickeln sich konsequent weiter. Diese Linie hat das konkrete Ziel, sich bis zum Jahr 2025 als richtungsweisende innovative Zukunftsschmiede zu profilieren.

Die Logistik-Initiative-Austria ist Österreichs bedeutendster Vernetzer, Thementreiber und ist das Fundament für eine verlässliche Medien- und Kommunikationsplattform. Aktuell zählen rund 60 Unternehmen, Institutionen und bedeutende internationale Plattformen zum Partnernetzwerk. www.logistik-initiative-austria.at

DIGITALISIERUNG DER LIEFERKETTEN

Aufbereitung von Transport- und Handelsdaten für die Grundversorgung von Lebenswichtigen Gütern.

Neben der Sorge um die Gesundheit der Österreichischen Bevölkerung zählt auch die Sicherstellung der Grundversorgung mit lebenswichtigen Gütern zu den essentiellen Maßnahmen in Krisenzeiten. Als Unterstützung des Koordinationsstabs des staatlichen Krisen- und Katastrophenschutzmanagements (SKKM) vereinheitlichen die Experten von Fraunhofer Austria alle wesentlichen Logistikdaten der Kooperationspartner und bereiten diese für Berechnungen auf.

Simulation der Lieferketten

„Ohne wissenschaftliche Analysen sind wir Krisen blind ausgeliefert. Erst Berechnungen und Simulationen der Lieferketten versetzen

uns in die Lage, Risiken in der Logistik zu erkennen und geeignete Maßnahmen zur Sicherung der Grundversorgung abzuleiten,“ erklärt Wilfried Sihn, Geschäftsführer von Fraunhofer Austria. „Man muss festhalten, dass die Logistik in Österreich auch trotz einer Krise bisher hervorragend funktioniert. Aber wir müssen dafür sorgen, dass das auch weiterhin so bleibt. Dazu braucht es wissenschaftliche Simulationen, die von unterschiedlichen Szenarien ausgehen. Was im epidemiologischen Bereich bei der Prognose von Erkrankungszahlen und der Krankenhaus-Auslastung schon seit Wochen selbstverständlich ist, muss auch für die Logistik und für unsere Grundversorgung



SHUTTERSTOCK/MBB STUDIO

gemacht werden,“ fügt er hinzu. So lassen sich verschiedene Szenarien in Simulationen abbilden, wie etwa die Schließung einer Grenze, das Wegfallen von Arbeitskräften durch Erkrankung oder Einreisestopps, Lieferengpässe bei Importen, aber auch erhöhte Nachfrage in bestimmten Produktgruppen.

TEMPOMACHERIN Post Express – Pünktlich und schnell für Ihr Business

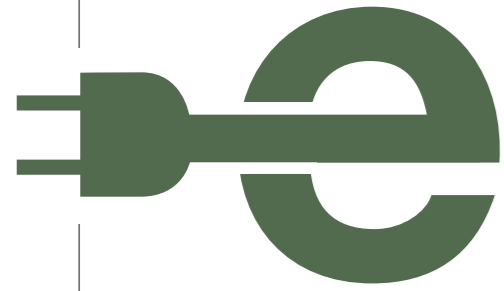
post.at/postexpress



Effiziente BUSINESS-LÖSUNGEN der Post

Ihre Post Express-Sendung ist nicht nur auf den letzten Metern schnell unterwegs, sondern von Anfang an. Deshalb kommen wichtige Dokumente oder Waren innerhalb Österreichs am nächsten Werktag bis spätestens 13 Uhr an. Und das sogar mit Geld-Zurück-Zusage. Zuverlässige Expresslösungen bieten wir Ihnen auch international!





MOBILITÄT

Die Welt der Transporter ist im Wandel. Fiat Professional bietet beim Erfolgsmodell Ducato alle Antriebsformen, auch eine Elektrovariante als Alternative zu den Verbrennern.

Seit vielen Jahren wächst der Markt für leichte Nutzfahrzeuge. Vor allem die steigende Zahl der Online-Bestellungen und deren Lieferung bedingt den Aufschwung, Paket- und Expressdienste sowie Kurierunternehmen kaufen fleißig neue Kastenwagen und Transporter, um ihre Flotten zu vergrößern. Im Jahr 2019 wurden im EMEA-Raum – zu dem Europa, der Mittlere Osten und Afrika gezählt werden – 3,3 Millionen leichte Nutzfahrzeuge verkauft, bis 2023 sollen es jährlich 3,7 Millionen Einheiten sein.

Damit stellt sich nicht nur die Frage nach der zunehmenden Verkehrsbelastung, sondern auch die des sauberen, lokal emissionsfreien Warentransports. Mit zwei möglichen Batteriekonfigurationen (47 kWh oder 79 kWh), bietet der E-Ducato die gleiche herausragende Variabilität und Zuverlässigkeit, die man schon von

den konventionellen Ducato-Modellen kennt und schätzt. Weiterhin bietet der E-Ducato mit 17m³ und bis zu 1.910 kg Bestwerte bei Ladevolumen, sowie Nutzlast und wird sowohl als Kastenwagen, Personentransporter als auch Fahrgestell zur Verfügung stehen. Dabei bieten sämtliche Varianten Reichweiten bis zu 238 km (lt. WLTP-Messverfahren) und können bereits nach 30 Minuten Gleichstrom-Schnellladezeit 100 Kilometer zurücklegen. Der Elektromotor leistet 120 PS und bietet ein maximales Drehmoment von 280 Nm, so kann das Anfahren mit maximaler Zuladung bei Steigungen bis 22% erfolgen. Ein echter Profi kommt eben immer weiter!

Weitere Features, wie E-Coasting und E-Breaking erleichtern das elektrische Fahren durch gleiten und verbesserte Energierückgewinnung beim Bremsen. Drei Fahrmodi sorgen dafür, dass der E-Ducato immer jene Leistung abrufen, die benötigt wird: „Power“ für Fahrten mit viel Last, „Eco“ um die Batterie bei Fahrten

mit wenig Zuladung möglichst effizient zu nutzen und die Reichweite zu verbessern oder „Normal“ für ein ausbalanciertes Fahrerlebnis.

Die Sicherheit

Sicherheit wird beim E-Ducato groß geschrieben, daher ist die Ausstattung in diesem Bereich so umfangreich wie nie zuvor. Die Querverkehrserkennung unterstützt beim Reversieren des Fahrzeugs durch Sensoren am Heck, der Totwinkelassistent überwacht beim Fahren im normalen Verkehr die seitlichen Bereiche des Fahrzeugs und warnt optisch und akustisch vor Fahrzeugen im toten Winkel und im Fall des Falles greift der Notbremsassistent ein um einen Aufprall zu vermindern oder sogar komplett zu verhindern. Diese Highlights werden durch Verkehrszeichenerkennung, Regen- und Dämmerungssensor, adaptive Lastenkontrolle und viele weitere Systeme ergänzt um maximale Sicherheit im Straßenverkehr zu gewährleisten.



FIAT PROFESSIONAL

URBANE LOGISTIK

Rund 2.300 systemrelevante Kleintransporteure versorgen die Bevölkerung täglich mit Gütern aller Art.

Kaufenerlebnis endet erst vor der Haustür. Durch den boomenden Onlinehandel nimmt der Kleintransporteur eine sehr wichtige Rolle ein und versorgt die Bevölkerung mit Produkten aller Art wie: Lebensmittel, Pharma, Mode, Schuhe, Bücher, Beautyprodukten, Medizinische Geräte, sowie im Bereich Home Delivery mit Möbel, Hightech Elektronik und Haushaltsgeräte. In diesem Servicebereich unterstützen die Kleintransporteure vor allem große Versandhändler, Möbelhäuser, Bau- oder Elektronikmärkte bei der Belieferung der Endkunden professionell.

KT-Gütesiegel

Das Imagebewusstsein ist erheblich größer als viele Kunden annehmen. Dies zeigt sich durch das rege Interesse, welches die Unternehmen von der Fachgruppe ins Leben gerufenen Qualitäts- und Imageoffensive entgegen bringen. Die Voraussetzungen zur Erlangung des „KT-Siegels“ sind mit der Teilnahme an einem für das Kleintransport-Gewerbe ausgearbeiteten Kurs am Wifi-Wien sehr anspruchsvoll, jedoch für jeden Teilnehmer erreichbar.

Politische Existenzbedrohung

Bisher mussten Kleintransporteure für ihre Fahrzeuge - Transporter und Klein-Lkw - keine Normverbrauchsabgabe (NoVA) zahlen. Das ändert sich ab 1. Juli 2021. Die Fahrzeuge werden dann auf einen Schlag um Tausende Euro teurer – äußerst prekär in Zeiten der Coronakrise. „Elektrofahrzeuge sind für viele Unternehmen keine Alternative, denn sie sind trotz Förderung viel zu teuer. Reichweite und die geringere Nutzlast sind zudem nicht alltagstauglich“, so Katarina Pokorny, Fachgruppenobfrau der Kleintransporteure in der Wirtschaftskammer Wien. Viele Betriebe werden mangels Alternativen auch in Zukunft auf Verbrennungsmotoren setzen und müssen dafür deutlich mehr bezahlen.

Konkretes Beispiel: Der Mercedes Benz Sprinter Kastenwagen 314 CDI kostet aktuell 33.450 Euro und verteuert sich ab Juli um 29 % auf 43.210 Euro. Zudem ist ohne entsprechender Ladeinfrastruktur ein Umstieg auf die E-Mobilität unmöglich und die in Europa geförderte Gastechologie (CNG) für Klein-Lkw wird in Österreich von der Grünen Politik nicht akzeptiert und unterstützt. Zur finanziellen Belastung kommt noch hinzu, dass ein Umstieg auf E-Mobilität die Transportkapazität (Tonnage) sehr einschränkt. Denn bei Überschreitung der 3,5 Tonnen kommen die gewerblichen Probleme für Kleintransporteure hinzu.

Somit ist die „Neue Steuer“ ab 1. Juli eine existenzielle Bedrohung des Kleintransportergewerbe und ein Anschlag auf die Geldbörsen ihrer Kunden. Denn „am Ende zahlt’s der Kunde“ – alle Waren und Dienstleistungen werden automatisch teurer, weil die Transportunternehmer die Kosten zum Überleben weitergeben müssen.



Katarina Pokorny,
Fachgruppenobfrau
der Wiener
Kleintransporteure

ALEXANDER MÜLLER

WKO
WIRTSCHAFTSKAMMER WIEN
Die Klein-Transporteure

KT-GÜTESIEGEL
ÖSTERREICH

Qualität zahlt sich aus

wko.at/wien/kleintransporteure

© Billion Photos - shutterstock