



LOGISTIK.

MITTWOCH, 20. MÄRZ 2024

EINE PRODUKTION DER MEDIAPRINT



Schlüsseltechnologie im Straßenverkehr Große Lkw-Hersteller wie Iveco, MAN oder Volvo haben den erneuerbaren Kraftstoff HVO100 bereits für den bedenkenlosen Einsatz freigegeben. Vom GRÜNEN Mobilitätsministerium gibt es jedoch keine Unterstützung für die enorme CO2 Reduktion auf der Straße. **SEITEN 4, 9, 11**

Politische Ignoranz schädigt die Umwelt!

Was treiben eigentlich Logistiker, Spediteure und Transporteure den ganzen Tag, außer die Umwelt zu schädigen? Beim Ersten hat die „Letzte Generation“ kaum eine Idee. Manche begreifen schon, dass es sich um Steuerung und Optimierung von Prozessen handelt. Bei den Zweiten wissen Kluge, dass es sich um die Architekten des Güterverkehrs handelt, die unterschiedliche Verkehrsträger nutzen, um Waren zu verteilen. Bei den Dritten glaubt die „Letzte Generation“, mitreden zu können: Denn Frächter sind mit ihren Lkws Stinker, Umweltvernichter und Stauversacher. Stattdessen sollte auf die systemrelevante Bedeutung der Transportwirtschaft hingewiesen werden und ihre Umstellung auf fossillfreien Güterverkehr nicht politisch boykottiert, sondern unterstützt werden. – GS –

Frauenpower in der Intra-logistik

Mit exzellentem Fachwissen, Weltoffenheit und motivierender Flexibilität räumt Jungakademikerin mit Klischees auf. „Ich habe diese Branche nie als männerdominiert empfunden“, sagt Hüzüme Erkaptan, Projekt Engineer bei Toyota MH Austria, „dem entsprechend war meine Entscheidung auch nicht so beeinflusst.“ **SEITE 8**

WKO Strategiepapier EU 2024-2029

Alexander Klacska, WKO Bundesspartenobmann für Transport und Verkehr, präsentierte in Brüssel das österreichische Positions- und Strategiepapier „EU 2024-2029“ und konfrontierte einige EU-Entscheidungsträger direkt mit der European Terminal Strategy, dem EU-Infrastrukturfonds, dem European-

Energy-Roadmap und dem Arbeitskräftemangel im Güterverkehr. Zudem solle zur Förderung der Wasserstoffproduktion und des Imports eine Europäische „Wasserstoffbank“ gegründet werden. Bisher fehle dafür aber auch eine zukunftsfähige politische Rahmenstrategie. **SEITE 6**

Förderung von jungen IT-Talenten

Bei der KNAPP AG in Hart bei Graz standen auch heuer wieder junge Nachwuchstalente im Mittelpunkt. Über 100 Schüler und Studenten aus ganz Österreich trafen sich beim Programmier-Wettbewerb „coding contest 2024“ zum Lösen einer komplexen Programmieraufgabe aus der Logistik-Welt. **SEITE 14**

WERBUNG

HERMIES

WIRTSCHAFTS.PREIS

Wir suchen das „LOGISTIK-Unternehmen“ in den Bereichen:
Wirtschaft | Employer Branding | Klimaschutz
Das Einreichformular und weitere Details finden Sie unter: www.hermes-wip.at

Eine Initiative von: **KURIER** **LEADERSNET**

Auferstehung des Kerzenlichts?



Dass ein LKW mit Verbrennungsmotor – es soll ja noch welche geben – schon heute mit 90 % CO₂-Einsparung betrieben werden kann, wenn man HVO100 tankt, ist nicht nur eine technische Meisterleistung, sondern auch der Beweis, dass wir nur mit Technologieoffenheit die aktuellen und zukünftigen Herausforderungen meistern können. Ein politisch motiviertes E-Mobilitätskorsett ist sicher nicht der richtige Weg. Dass es jedenfalls der völlig falsche Weg ist, habe ich an dieser Stelle bereits im September 2021 unter dem Titel „Gut oder doch nicht so gut, entscheiden Sie selbst“ festgestellt und auch prognostiziert, dass es so einfach nicht funktionieren wird.

EU überprüft Verbrenner-AUS

Ich war selbst sehr überrascht, als sich vor einigen Tagen die Meldungen verdichteten, dass Frau Ursula von der Leyen plötzlich eine Überprüfung des Verbrenner-AUS ab 2035 als „sehr wichtig“ bezeichnet. Nur zur Erinnerung: Das ist die Frau, die das EU-weite Verbot von Verbrennungsmotoren federführend vorangetrieben und durchgesetzt hat. Sie hat im Juli 2021 gesagt: „Wir werden aber einen zeitlichen Rahmen setzen, bis wann alle Autos emissionsfrei sein müssen. Sonst haben wir keine Planungssicherheit und werden die Klimaneutralität bis 2050 nicht erreichen.“ Die Betonung liegt auf Planungssicherheit, aber dazu später. Bei der Abstimmung über das De-facto-Verbot von Verbrennungsmotoren im März 2023 gab es im Europäischen Parlament 340

Ja- und 279 Nein-Stimmen. Zuvor war – quasi durch die Hintertür – bzw. auf Intervention Deutschlands noch die Nutzung von E-Fuels in das Ziel aufgenommen worden.

In der Vergangenheit waren wir es gewohnt, dass Entscheidungen von solcher Tragweite, die für 27 Mitgliedstaaten gelten, lange vorbereitet, diskutiert und von Experten geprüft wurden. Doch diese Zeiten sind offensichtlich vorbei. Immer häufiger erleben wir, dass Entscheidungen revidiert, angepasst oder ganz zurückgenommen werden. Bei einem Thema wie dem Verbot von Verbrennungsmotoren hat das weitreichende Folgen. Jetzt wird wahrscheinlich – natürlich nach den EU-

Wahlen im Juni dieses Jahres – das Verbrenner-AUS wieder zurückgenommen oder es wird darauf verwiesen, dass 2026 eine gründliche Überprüfung dieser Entscheidung stattfinden wird. Warum wird es zurückgenommen? „Es werde oft vergessen, dass es bis 2026 ohnehin eine Bestandsaufnahme und Überprüfung des Gesetzes geben werde“, betonte EU-Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen im Februar 2024. „Technologieoffenheit und Wahlmöglichkeiten für Verbraucherinnen und Verbraucher müssen weiterhin gewährleistet sein. Schließlich soll auch die Industrie weiterhin wählen können, in welche Mobilität der Zukunft sie investiert.“ Im Jahr 2026 soll daher auf europäischer Ebene eine grundsätzliche Bewertung der dann aktuellen Situation vorgenommen werden. Aha, jetzt auf ein-



mal Technologieoffenheit. Ein Wort, das die Frau Kommissionspräsidentin und ihre Lakaien vorher nicht einmal buchstabieren konnten. Schuld an dieser 180-Grad-Wende sind – und hier wird die Groteske auf die Spitze getrieben – die Elektroautos.

Europäische Neuberechnung

Dem EU-Parlament liegt ein neuer Vorschlag zur Berechnung der Treibhausgasbilanz von Autos – auch von Elektroautos – vor, bei dem auch die Emissionen des für die Herstellung benötigten Stroms berücksichtigt werden sollen. Bisher hätten E-Autos eine Bilanz von null Gramm CO₂. Das soll sich mit der neuen EU-Novelle ändern. Und dann sehen die als sauber gepriesenen E-Autos ganz schlecht aus.

Okay. Und wer darf diese auch so neue Erkenntnis nun den Autoherstellern flüstern, die in den letzten Jahren mit milliardenschweren Strafindrohungen in die E-Mobilitäts-Sackgasse gedrängt wurden? Das darf dann wohl die neue Kommissionspräsidentin. Viel Spaß dabei. Vielleicht kommt ja ein Autohersteller auf die Idee, die Kommissionspräsidentin und alle EU-Parlamentarier, die für das Verbrenner-AUS im März 2023 gestimmt haben, mit privatrechtlichen Schadensersatzklagen einzudecken. Schließlich wurden die Hersteller mit milliardenschweren Strafindrohungen (CO₂ Flottendurchschnitt) zum Umstieg auf E-Autos motiviert. Aber das wird wohl ins Leere laufen, denn Politiker sind aufgrund ihrer Immunität nicht

Politiker können alles entscheiden, müssen jedoch nichts können und nichts wissen.

angreifbar, sie können alles entscheiden, müssen nichts können und nichts wissen. Prominentestes Beispiel ist Lena Schilling, unsere grüne Kandidatin für das EU-Parlament, die nicht einmal weiß, dass Norwegen nicht zur EU gehört, oder doch?

Selbst wenn das AUS für das Verbrenner-AUS tatsächlich kommt, werden sich die Expertinnen und Experten in Brüssel sicher neue, ausgereifte Energiekonzepte ausdenken und den EU-Bürgern ganz unbürokratisch aufzwingen. Vielleicht werden dann die alten Glühbirnen wieder ausgegraben und LED's werden verboten, weil sie plötzlich als ganz und gar umweltschädlich qualifiziert werden, oder wir erleben eine Wiederauferstehung des Kerzenlichts, weil plötzlich jemandem aufgefallen ist, dass diese Technologie überhaupt die beste ist. Man muss nur jede Kerze mit einem Abgasrückführungs-

system (AGR) ausstatten und schon geht der Feinstaubausstoß auf Null. Dieses Erfolgsmodell kennen wir ja aus der heutigen Motorenteknik von LKW und PKW.

Alternative Treibstoffe Ein letztes Wort noch zum aktuellen Thema HVO 100. Wir wissen, dass damit sofort 90 % CO₂ eingespart werden können. Aber unsere noch amtierende österreichische Klimaschutzministerin verschließt hier – was die Berücksichtigung bei der Berechnung der LKW-Maut betrifft – Augen und Ohren, weil aus ihrer Sicht nur 100% CO₂-Einsparung einen günstigeren Mautsatz rechtfertigen. Auch unsere Ministerin bzw. ihre Nachfolger werden erkennen müssen, dass auf EU-Ebene eine Neuberechnung der Treibhausgasbilanzen eingeführt wird. Aber bis dahin kann man bei der Lkw-Maut noch ordentlich abkassieren.