

TRANSPORT & SPEDITION

# Die Welt ist im Umbruch, das betrifft besonders die Logistikbranche



Logistik express hat nachgefragt, welche Herausforderungen zu meistern sind und wie die Zukunft aussehen könnte.

REDAKTION: ANGELIKA GABOR



**D**ie Welt ist im Umbruch, das betrifft die Logistikbranche mehr als viele andere Bereiche. Logistik express hat sich umgehört, wie es bei den Unternehmen aussieht, welche Herausforderungen zu meistern sind und wie die Zukunft aussehen könnte.

**Mit welchem Treibstoff werden Güter in den nächsten 5/10/20 Jahren Ihrer Meinung nach bewegt werden und warum? Welche Technologie wird sich durchsetzen?**

„In den nächsten 5-10 Jahren werden Benzin und Diesel die dominierenden Treibstoffe bleiben. Der Gütertransport auf Schiene wird nicht den gewünschten, fast doppelt so hohen Anteil im Bereich der Güterbeförderungen erzielen, so lange keine Länderübergreifenden Konzepte beschlossen werden. Elektromobilität und Biokraftstoffe, auch Wasserstoff-

technik und die Brennstoffzelle werden sich ergänzend im Bereich des Gütertransport verstärken, vor allem im Städte-Bereich wird der Einsatz von E-Mobilität zwingend erforderlich sein, um Emissionen und CO2 Ausstoß zu reduzieren“, meint Winter, Krauter: „Ich sehe im Nah- und Stadtverkehr die Nutzung von Batterien als Antriebstechnologie im Vorteil.

Beim Langstrecken-Schwerverkehr wird sich aber der Antrieb mit Wasserstoff durchsetzen, ist der Batterie-Antrieb maximal eine teure Übergangstechnologie. Zum wirtschaftlich günstigen und technisch leicht bewältigbaren Einsatz von Wasserstoff als Treibstoff sind aber noch eine Reihe von technischen Verfeinerungen zu entwickeln und Investitionen zu tätigen. Ich hoffe daher, dass die staatlichen Förderungen überwiegend dem Aufbau eines Tankstellen-Netztes für Wasserstoff zugutekommen werden.“



Ähnlich sieht es Hirschbeck: „Der vollständige Wandel hin zu Null-Emissions-Fahrzeugen wird kommen, der politische Rahmen dafür ist gesetzt. Gemäß der festgelegten Definition von Null-Emissions-Fahrzeugen - keinerlei Emissionen von CO2 und Luftschadstoffen am Auspuff der Fahrzeuge – wird dies aus heutiger Sicht vor allem mit batterieelektrischen LKW und Wasserstoff-Brennstoffzellen-LKW möglich sein. Vielleicht noch auf ausgewählten Strecken mit Oberleitungs-LKW. Mindestens bis zum Ende dieses Jahrzehnts wird aber der Diesel-LKW noch eine sehr wichtige Rolle in der Logistik spielen.“

Einen Mix sieht Schachinger: „Das Pariser Klimaabkommen hat die Klimaneutralität bis 2040 zum Ziel, allerdings ist dieses Ziel nur zu erreichen, wenn sowohl auf europäischer Ebene als auch in Österreich alle Akteurinnen und Akteure an einem Strang ziehen.

Ein möglicher Lösungsansatz ist dabei ein sinnvoller Mix aus Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung und Effizienzverbesserung bei den einzelnen Verkehrsträgern. Leider haben Infrastrukturprojekte lange Vorlaufzeiten und ökologische Grenzen, beispielsweise den Flächenverbrauch. Zudem ist die Verlagerung zwischen den Verkehrsträgern nur begrenzt möglich.

Hinsichtlich Elektromobilität wird die Verfügbarkeit erneuerbarer Energien in Zukunft ein entscheidender Faktor sein, um die Klimaneutralität im Verkehrssektor zu erreichen, denn die regional nachhaltig und CO2-frei bereitgestellte Primärenergie ist begrenzt. Es braucht somit Änderungen in allen Bereichen des Verkehrssystems: in der Infrastruktur, den Verkehrsmitteln, der Raumstruktur, unserem Verhalten und unseren Einstellungen.“



## CARGO PARTNER

„Die Welt ist im Umbruch, das betrifft die Logistikbranche mehr als viele andere Bereiche.“

MAG. STEFAN KRAUTER, CEO  
CARGO-PARTNER GMBH

### Was unternimmt Ihr Unternehmen in puncto Nachhaltigkeit - wie sieht Ihre Klimastrategie aus?

„Logwin setzt in den nächsten Jahren im Bereich der LKW und PKW gezielt auf Elektromobilität und CO<sub>2</sub> neutralen Transport. Seit vielen Jahren schon setzen wir auf den technologischen Fortschritt und erneuern unseren Fuhrpark alle 3 Jahre, unsere LKW werden mit Biodiesel betrieben und wir beziehen soweit es europaweit möglich ist, nur Ökostrom. Durch unsere fortgeschrittene Digitalisierung in allen Geschäftsbereichen sind wir in der Lage Touren Länder- und Kundenübergreifend effizient zu planen und Laderfahrten zu vermeiden, dadurch können wir bereits einen Teil der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Transport von Gütern reduzieren. Eine vollständige Vermeidung von Emissionen ist weder finanzierbar noch aktuell technisch möglich“, so Winter.

„SCHACHINGER Logistik gilt in der Branche seit Jahren als Vorreiter im Bereich Nachhaltigkeit und so ist es nicht überraschend, dass unsere Klimastrategie „ZERO EMISSION“ eine unternehmensweite CO<sub>2</sub>-Neutralität zum Ziel hat. Jene Dachflächen im Bestand, die es derzeit technisch ermöglichen, sind bereits flächendeckend mit PV-Anlagen ausgestattet, unsere mehrfach ausgezeichnete & modernste multimodale Logistikhalle „LT1“ am Firmensitz in Hirsching ist als green-blue-building zertifiziert und gilt als energieautark.

Der PKW-Eigenfuhrpark ist bereits zu 40% elektrifiziert und wird weiter ausgebaut, im Bereich der Vans entspricht der derzeitige Status

quo einem Mix bei den Antrieben zwischen Elektro-, Gas- und Verbrennungsmotoren. Auch hinsichtlich Forschung und Förderung von E-LKW bzw. alternativen-Antriebskonzepten zählen wir zu den „First Movern“, erläutert Schachinger.

Hirschbeck: „Unsere langfristig angelegte Klimaschutzstrategie basiert auf den Grundpfeilern Effizienz, Innovation und integrative Verantwortung. Unsere Initiativen zielen auf effiziente Logistikprozesse, Energieeinsparungen und technische Innovationen, um die Treibhausgasemissionen im Einklang mit den Zielen des Pariser Abkommens sowie den Klimaschutzzielen der Europäischen Union und vieler weiterer Staaten zu verringern.

Dachser arbeitet dazu mit Kunden und Partnern zusammen, die ebenfalls aktiv den Wandel der Logistik hin zu Niedrig- und Null-Emissionstechnologien gestalten wollen. Auch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter werden eng in die Klimaschutzaktivitäten einbezogen. Hinzu kommt das soziale und gesellschaftliche Engagement jenseits der direkten geschäftlichen Interessen des Unternehmens. Um den Laderaum so effizient wie möglich auszulasten, nutzen wir seit Jahren Doppelstockverladungen. Zudem stellen wir in den kommenden Jahren europaweit auf Megatrailer um. Diese haben bei gleicher Länge und Breite einen tiefer gelegten und damit etwas höheren Laderaum und können somit 8 Kubikmeter mehr Ware aufnehmen als die Standard-Auflieger. Damit wird die Auslastung optimiert und die Klimabilanz der Transporte gleichzeitig verbessert.“

„Bei cargo-partner setzen wir viele, auch kleinere Maßnahmen. Im Grunde geht es in drei verschiedene Richtungen. Zunächst kann nur ein fundamentaler Technologiewandel die Klimakatastrophe mildern. Daher fördern wir diesen schon seit längerer Zeit Projekte in die richtige Richtung. Da ist über eine Million EUR in die Förderung von umweltfreundlicherem Antrieb von Flugzeugen und die Konfiguration von Nullflügel-Flugzeugen gegangen. Wir sagen dem Open Rotor, also dem guten alten Turbo Propeller eine Renaissance auf kürzeren Strecken und für leichtere Flugzeuge mit Elektro- oder Wasserstofftreibstoffzellenantrieb voraus. Im Lagerbereich haben wir in der Vergangenheit ein 220.000 m<sup>3</sup> gro-

ßes Speditionslager in Form eines 20 m hohen Holzhochbaus errichtet, wobei uns gleich mehrere Nachweise gelungen sind, z.B. über die wirtschaftliche Konkurrenzfähigkeit gegenüber konventionellen Stahlbeton- und Stahlhallen. In unserem Tagesgeschäft (überwiegend Luft- und Seefracht, Anm.) sehen wir eine große Möglichkeit, eine Entwicklung in die richtige Richtung zu fördern. Wir arbeiten daran, bei Offerten und Rechnungen alternative Varianten nicht nur geldmäßig, sondern auch in Bezug auf den zu erwartenden Treibhausgas Footprint auszuweisen. Dadurch können unsere Kunden motiviert werden, im Zweifelsfall die umweltschonendere Alternative zu wählen, wodurch es für die Frachtführer in Luft- und Seefracht attraktiver wird, ihre Leistungen umweltschonender zu produzieren“, erklärt Krauter.

### Wie bewerten Sie die RoLa als Beitrag zur grüneren Logistik und wie die Marktanteilschancen?

Krauter: „Die RoLa steht für einen sehr großen Beitrag zu einer grüneren Logistik und das wird sich kaum ändern. Natürlich lasten reine Containerverkehre oder Verkehre mit Wechselbrücken die Züge gewichtsmäßig besser aus. Über die Wahl des Transportweges entscheiden aber letzten Endes die Kunden und die wollen keinen Aufenthalt in Terminals und ein Andocken von sicher zu disponierenden LKW oder Trailern.“ „Aus unserer aktuellen Sicht ist die RoLa vor allem für das Geschäftsfeld Air & Sea Logistics interessant. Hier gibt es kombinierte Vor- und Nachläufe, bei denen der Schienenverkehr oft genutzt wird. Für unsere Europalogistik nutzen wir die RoLa derzeit nicht“, meint Hirschbeck. „Auch das Thema Intermodale Transporte im Landverkehr (teilweise Schienentransport) ist Teil unserer Produktstrategie, dafür evaluieren wir noch unsere Marktchancen“, fasst Winter zusammen.

### Inwieweit betrifft Sie der Personal- und Fahrermangel?

„Die anhaltende Omikron-Welle macht vor allem der deutschen und in etwas kleinerem Ausmaß der österreichischen Wirtschaft zu schaffen. SCHACHINGER Logistik ist bis dato aufgrund der Corona-Pandemie von einem Personalmangel in keinem nennenswerten Ausmaß betroffen. Anders sieht die

## DACHSER

„Digitalisierung, Nachhaltigkeit und der Fahrer- bzw. Fachkräftemangel sind die zentralen Herausforderungen.“

GÜNTER HIRSCHBECK, MANAGING DIRECTOR  
EUROPEAN LOGISTICS AUSTRIA



Situation im Bereich der LKW-Fahrer aus! Hier hat die COVID Pandemie einen strukturellen Mangel an LKW-Fahrern in ganz Europa beschleunigt und erheblich verstärkt. Eine deutliche Reduktion des Angebotes am Markt, gepaart mit erheblicher Verteuerung von Frachtraum ist bereits seit dem letzten Jahr zu bemerken, wobei eine Trendwende bis dato nicht absehbar ist“, bedauert Schachinger. Von ähnlichen Erfahrungen berichtet Winter: „Personal- und Fahrermangel ist in ganz Europa zu spüren. Das betrifft uns in allen Bereichen: Fahrer-, Lagerpersonal, operative Mitarbeiter, aber auch im administrativen Bereich (v.a. in DE und AT).“ „In Europa fehlen viele Fahrer, angeblich eine halbe Million! Der Zugang zu LKW am freien Markt ist daher schwieriger, der Frachtraum teurer. Viele Jahre wurde stereotyp Stimmung gegen die LKW gemacht. Ich wünsche, diese Energie wäre in Aktionen gelassen, den LKW-Verkehr umweltfreundlicher zu machen. Das ist mit ein Grund, warum das Durchschnittsalter der Fernfahrer so hoch ist und nicht annähernd der Bedarf der Wirtschaft nach Berufsanfängern gedeckt werden kann. Ich kenne österreichische Frachtführer, bei denen brandneue LKW am Hof stehen, weil sie nicht genug Fahrer haben“, stimmt Krauter zu.

Auf interne Fahrerausbildung setzt Dachser: „Logistik wird von Menschen gemacht. Der Fahrer- und Fachkräftemangel ist und wird in den kommenden Jahren eine der entscheidendsten Herausforderungen in der Branche bleiben. Um dem Fachkräftemangel entgegenzuwirken und um eine nachhaltige Mitarbeiterbindung zu erreichen, investiert Dachser



## SCHACHINGER

„Die Transport- und Logistikbranche braucht möglichst bald einen fest kalkulierbaren Zeit- und Förderungshorizont.“

MAG. CHRISTIAN SCHACHINGER, COO  
SCHACHINGER LOGISTIK HOLDING GMBH

intensiv in die Aus- und Weiterbildung und Übernahme von Nachwuchskräften und fördert Mitarbeitende über alle Altersstufen hinweg. Hier setzen wir auf die Ausbildung im eigenen Unternehmen, in der DACHSER Service und Ausbildungs GmbH“, so Hirschbeck.

### Wiestarkist der Preisdruck, hat er durch die Pandemie zugenommen, oder ist mehr Verständnis da für Kosten?

Hirschbeck: „Angesichts der spürbaren Kapazitätsengpässe hat sich die Logistik 2021 von einem Kostenfaktor, der mehr oder weniger geräuschlos zu funktionieren hat, zu einem entscheidenden Wettbewerbsfaktor entwickelt. Die Kunden sind angesichts massiver Sorgen um ihre Produktionsversorgung oder Lieferfähigkeit näher an Dachser herangerückt. Verlässlichkeit, Planbarkeit und Vertrauen machen mehr denn je den Kern der Zusammenarbeit aus – und das drückt sich auch in auskömmlichen Preisen und einer gegenseitig langfristigen Gestaltung der Zusammenarbeit aus.“

Etwas pessimistischer formuliert es Winter: „Wie immer besteht für Preiserhöhungen im Privatbereich viel mehr Verständnis europaweit, als in Geschäftsbeziehungen. Der Druck auf unserer Seite ist groß: Dieselpreis, Strompreise, Mehrkosten im Leasing von Fahrzeugen, Mehrkosten durch das Mobilitätspaket, erhöhte Personalkosten aufgrund Personalmangel etc. Wir wollen nicht die Pandemie als Preistreiber bezeichnen, dies ist für Regierungen und Großkonzerne eine „praktische“ Erklärung, um Preise anzuheben, da können wir als Unter-

nehmer leider nichts daran ändern.“ „Die Preise sind im Übersee-Verkehr extrem in die Höhe geschossen, ganz einfach weil Schiffsraum, Container und Flugtonnage derzeit ein sehr knappes Gut sind. Die Wirtschaft hatte jahrelang die Transportpreise für die mit hohen Fixkosten belasteten Frachtführer in den Keller gedrückt. Die Supply-Chains wurden bis ins Letzte eingeklappt, wobei der Faktor „Risiko“ oft nicht mehr Eingang in die Kalkulation gefunden hat. Jetzt ist das Pendel in die andere Richtung ausgeschwungen und die meisten Kunden sind sich dessen bewusst geworden, welch hohen Wert gutes und verlässliches Service hat“ fasst Krauter zusammen.

### Sehen Sie einen Trend hin zu regionalem Einkauf/Insourcing bei Ihren Kunden? Gibt es Auswirkungen auf Ihre Transportrouten?

Winter: „Ja teilweise – das finden wir sehr positiv, weswegen wir auch selbst regional unsere Kapazitäten verstärken, vor allem in Österreich.“ „Natürlich reagieren die Kunden auf die Verzögerungen und Verteuerungen, aber teilweise auch auf die Unverlässlichkeit, vor allem im Übersee-Verkehr. Was, wenn der Hafen wegen eines Corona-Ausbruches gesperrt wird, ein Ersatzhafen angelaufen werden muss? Was, wenn sich die Luftfrachtraten über Nacht stark verteuern? Die meisten Kunden haben aber Konkurrenten, die ziemlich ähnliche Produkte anbieten und auch ziemlich ähnliche Schwierigkeiten in der Supply Chain haben. Außerdem ist die Produktion in Asien mit einem 7 bis 8 Mal größeren Konsumentenpotential gegenüber Europa einfach näher und sie haben kaum die Wahl, die Produktion von dort wieder abzuziehen“, erklärt Krauter.

„Die Kunden agieren derzeit im Krisenmodus. Ihr Fokus liegt darauf, Kapazitäten zu bezahlbaren Raten zu beschaffen und gemeinsam mit dem Logistikpartner Lösungen zu finden, um die Lieferketten aufrecht zu erhalten. Mittel- oder langfristig werden die Unternehmen aber eine strukturelle Veränderung ihrer Supply Chains anstoßen. Eine Dachser-interne Umfrage, die wir im vergangenen Sommer durchgeführt haben, hat gezeigt, dass 70 Prozent der befragten Großkunden in Europa über eine Regionalisierung der Lieferketten nachdenken. Entscheidend ist aber nicht rein die Regionalität. Um die Stabilität logistischer

Netzwerke und unterbrechungsfreie Supply Chains zu sichern, sind flexibel strukturierte Logistiknetzwerke gefragt. Als Logistikdienstleister müssen wir reagieren, Alternativen aufzeigen und auch eigene Transportkapazitäten, z. B. über Luftfracht-Charter, aufbauen“ berichtet Hirschbeck. Für Schachinger wäre regionaler Einkauf eine logische Konsequenz: „Das Gesamtziel des Pariser Klimaabkommens die CO<sub>2</sub>-Neutralität kann nur durch das aktive Mitwirken des Sektors Transport und Verkehr erreicht werden. Jedes Teilstück der Lieferkette muss neu überdacht werden, um CO<sub>2</sub> zu senken. Lieferketten müssen zwecks Verkehrsvermeidung verkürzt und Transportwege ebenso wie die Verkehrsträger überdacht werden, auch hier sprechen viele Argumente für die Erhöhung von Lagereichweiten. Können wir uns – im Angesicht der Klimakrise – den stets „billigsten“ Anbieter noch „leisten“? Oder betrachten wir Zusammenhänge künftig gesamthafter und wählen qualitativ-hochwertige, CO<sub>2</sub>-arme/-neutrale Lieferanten / Produzenten, und setzen auf partnerschaftliche Zusammenarbeit mit nachhaltiger & langfristiger Ausrichtung? Das deutsche bzw. auch das von der EU-Kommission geplante Lieferkettengesetz ist hier schon als einer von vielen Meilensteinen zu sehen.“

### Wie ändern sich die Lieferketten im Angesicht der Pandemie, aber auch der Klimakrise?

„Das geht nur sehr langsam und betraf zunächst in erster Linie Produkte mit einem hohen Transportpreisanteil. Ein zweiter und wachsender Trend betrifft Produkte, wo die bloße Verfügbarkeit der Ware zur Aufrechterhaltung der Produktion ein Near-shoring notwendig macht. Einige cargo-partner Kunden haben Teile der Produktion wieder ins Mutterwerk in Österreich oder Deutschland geholt, ihre Produktion nach Osteuropa oder die Türkei zurückverlegt oder einen Teil ihrer Einkäufe nach Europa zurückverlegt. Das hält sich aber bisher ziemlich in Grenzen“ so Krauter.

### Welches sind die größten Herausforderungen für Ihre Branche - und welche für Ihr Unternehmen?

„Das ist schnell erklärt: Fahrer- und Fachkräftemangel, sowie die Preiserhöhungen in allen Bereichen“, resümiert Winter. Einen interes-

## LOGWIN

„Eine vollständige Vermeidung von Emissionen ist weder finanzierbar, noch aktuell technisch möglich.“

BERND-MICHAEL WINTER, CEO  
LOGWIN AG



santen Aspekt nennt Schachinger: „Neben der Klimakrise sehen wir bei SCHACHINGER Logistik den generellen Mangel an Fachpersonal als eine der großen Herausforderungen der Logistikbranche und der Wirtschaft allgemein. Unternehmen beschäftigen heute Mitarbeiter aus bis zu vier Generationen und jede für sich hat ganz unterschiedliche Anforderungen an ihr Arbeitsumfeld. Als Arbeitgeber müssen wir uns Fragen stellen: „Was sind die Ansprüche der Generationen Z & Alpha, wie können wir ihre Bedürfnisse abdecken? Wie binden wir Mitarbeiter an uns?“ Denn als treibende Kraft hinter der Motivation dieser Generationen gelten Sinnstiftung, Nachhaltigkeit und Karriereförderung, mehr noch als bei den Generationen vor ihnen. Sie wollen Sicherheit und finanzielle Stabilität, aber auch deutlich mehr Freizeit und auch eine klare Trennung von Privatleben und Beruf.“

In Zeiten von generellem Personalmangel müssen Unternehmen mehr bieten als Homeoffice, Obstkörbe und flexible Arbeitszeiten. Junge Menschen wechseln häufiger den Job als die Generationen vor ihnen, oft, weil sie sich nicht mit dem Unternehmen identifizieren. Um diese neuen Arbeitskräfte zu motivieren, müssen Unternehmen also nicht nur besondere finanzielle Anreize und karrierefördernde Maßnahmen bieten. Sie müssen vor allem auch darauf achten, eine Unternehmenskultur zu schaffen und permanent weiterzuentwickeln, die allen Generationen gerecht wird.“

„Digitalisierung, Nachhaltigkeit und der Fahrer- bzw. Fachkräftemangel sind die zentralen Herausforderungen, die die Logistikbranche

in den kommenden Jahren bewältigen muss. Um diese zu meistern, gilt es, Effizienz und Bündelungsrate zu steigern, LKW-Kapazitäten voll auszulasten, Leerfahrten zu vermeiden und die Attraktivität der Logistikberufe zu erhöhen. Speziell für Dachser liegt der Fokus auf durchgängigen, globalen End-to-End-Lösungen. Die COVID-19-Pandemie hat noch einmal deutlich gemacht, welchen Mehrwert diese generieren können. Da geht es zum Beispiel darum, Masken, Schutzausrüstung oder Test-Kits, die per Luftfracht aus China kommen, möglichst schnell in unser europäisches Stückgutnetz einzuspeisen und an medizinische Einrichtungen und Krankenhäuser zu verteilen.

Das gleiche gilt für LCL-Sendungen in der Seefracht. Angesichts der globalen Lieferkettenstörungen sind solche integrierten Lösungen für viele Kunden hoch attraktiv. Der allgemeine Trend zu kleinteiligeren Sendungen jedenfalls kommt Dachser mit seinem ausgefeilten Stückgutnetz und -knowhow entgegen“, führt Hirschbeck aus. „Die Belastung der Mitarbeiter in unserer Branche ist teilweise sehr groß und Home-Office funktioniert vor allem dann, wenn die Teams gut eingespielt sind. Die Herausforderungen bieten aber natürlich auch Chancen“, ergänzt Krauter.

### Was ist Ihr Wunsch an die Regierung?

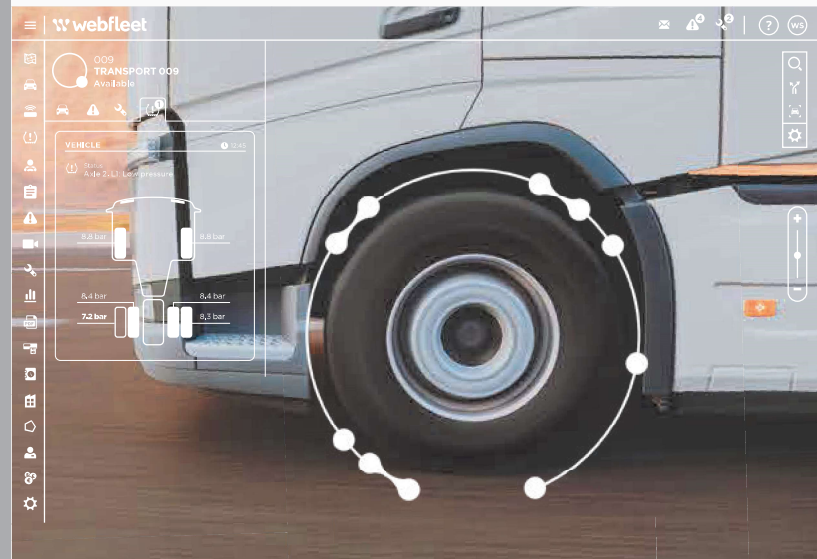
„Wenn ich eine Bitte deponieren dürfte: Fördern Sie bitte die Infrastruktur für einen Schwerlast-Verkehr mit Wasserstoff-Antrieb“, so Krauter. In eine andere Richtung geht Winter: „Mein Wunsch: Experten aus der Branche hinzuziehen, wenn Dinge wie das neue Mobilitätspaket beschlossen werden.“ Etwas ausführlicher wird Hirschbeck: „Wir alle wissen, dass der Klimaschutz eine hohe Bedeutung hat, aber er ist auf eine gewisse steuernde Regularität angewiesen; diese muss klar und prognostizierbar sein. Auch die Infrastruktur ist ein riesiges Thema – hinsichtlich der Straßen und der Digitalisierung. Wir können nicht von Digitalisierung sprechen, wenn uns die nötige Infrastruktur fehlt – da haben wir einen riesigen Nachholbedarf, den es zu decken gilt.“ Auch Schachinger denkt in erster Linie an das Klima und die Infrastruktur: „Vor dem Hintergrund der Nutzungsdauer eines LKW von etwa acht Jahren benötigt die Transport- und Logistikbranche möglichst bald einen fest kalkulierbaren Zeit- und Förderungshorizont, auf dessen Grundlage sie die Umstellung auf klimafreundliche Nutzfahrzeuge rechtzeitig einleiten kann. Die mit der Umstellung auf alternative Antriebstechnologien verbundenen erheblichen Zusatzinvestitionen kann aber die Branche nur schwer/nicht allein tragen. Eine rasche Dekarbonisierung des Güterverkehrs ist in unser aller Interesse. Wenn wir in absehbarer Zukunft keine Diesel-LKW mehr einsetzen wollen/können, dann brauchen wir angesichts des langen Vorlaufes und der hohen Investition möglichst bald klare Perspektiven hinsichtlich der Förderung und Verfügbarkeit von emissionsfreien Nutzfahrzeugen und der dazu erforderlichen Lade- und Tankstelleninfrastruktur.“

Planbarkeit ist also das, was aktuell am meisten gewünscht wird – sei es bei Investitionen, Restriktionen, Preisen oder auch Routen. Es ist dringend an der Zeit, dass die Politik in die Gänge kommt und Ziele auch in klare Regeln gießt, und zwar schnell. In diesem Artikel kamen – wie so oft in der Logistik – nur Männer zu Wort. Geht es nach Schachinger, sollte sich das ändern: „Mein Herzenswunsch ist, auch Damen in die Führungsrollen zu bekommen, denn die Unterschiedlichkeit macht uns stärker.“ Wir werden sehen, wann und ob sich der Wunsch erfüllt. (AG)



## Schnell reagieren. Standzeiten reduzieren.

Zuverlässige Verkehrssicherheit dank 24/7 Reifenkontrolle mit WEBFLEET TPMS.



WEBFLEET TPMS prüft Ihren Reifendruck und Ihre Reifentemperatur in Echtzeit. Durch vorausschauendes Reifenmanagement erkennen und lösen Sie Probleme frühzeitig, bevor es zu kostspieligen Reparaturen oder Ausfallzeiten kommt. Unabhängig davon, ob Sie Passagiere oder Fracht befördern: Mit WEBFLEET TPMS erreichen Sie Ihr Ziel sicher und pünktlich.

Let's drive business, Further.

**MJR** | HANDEL. UMWELT. LOGISTIK  
NACHRICHTEN & ZEITSCHRIFTEN APP

