

WIRTSCHAFT ^{IN} NÖ

Das Mitglieder-Magazin der **Wirtschaftskammer Niederösterreich**

wirtschaft-noe.at

SPEZIAL



KLIMAZIELE

und ihre wirtschaftliche Umsetzung

KRAFTSTOFF

Strom, Wasserstoff und E-Fuels



KULTUR

Mit dem Lastkrafttheater fährt die Kunst zu den Menschen – statt umgekehrt



NÖ TRANSPORTBRANCHE

Ihre stetige Konstante heißt Wandel – mehr denn je vor dem Hintergrund der Klimaziele

Bewerben Sie Ihr Unternehmen, Produkt oder Ihre Dienstleistung im Themenextra des offiziellen Mitglieder-Magazins der Wirtschaftskammer Niederösterreich mit beeindruckender Reichweite!

Kommende Themen:

25.03. Industrie

29.04. Information & Consulting

27.05. Bildung (WIFI, NDU)

... weitere Sonderthemen!



Inserieren & profitieren!

Gesamtauflage: 94.400

+ 10.000 Exemplare, die in allen 23 Bezirks- und Außenstellen und bei Veranstaltungen aufgelegt bzw. an Mitglieder versendet werden

Erscheinung: 12 x jährlich

als 16-seitige Beilage im Magazin „Wirtschaft NÖ“

Mediendaten, Details, weitere Infos und Ihr individuelles Angebot erhalten Sie bei unserem Anzeigenservice:

Sonja Wrba

T +43 1 523 18 31

M +43 664 122 89 37

E anzeigenservice@mediacontacta.at

INHALT



Green Deal

04



Wasserstoff

6



Wasserweg

14

- 4** Mit dem Green Deal zur Klimaneutralität. Ein Überblick.
- 5** Infrastruktur für Laden und Tanken ist unerlässlich – WKNÖ-Vizepräsident Christian Moser im Interview
- 6** Wasserstoff als Energieträger: H2-Konsortium will bis 2030 rund 2.000 H2-Lkw auf die Straße bringen

- 8** Die Angebote und Services der Wirtschaftskammer NÖ
- 10** Erfolgsstory: Nachhaltige Logistik 2030+
- 11** Berufsenker Akademie gegen den Fachkräftemangel: Rückmeldungen aus der Praxis
- 12** Zahlen, Daten, Fakten zur NÖ Sparte Transport und Verkehr.
- 14** CO₂-Ersparnis und Verkehrsentlastung: Sondertransporte am Wasserweg
- 15** Lastkrafttheater: 10-jähriges Jubiläum im Rahmen von 100 Jahre Niederösterreich
- 16** Kontakt zur NÖ Sparte Transport und Verkehr: alle Ansprechpartner



IMPRESSUM

Eigentümer, Herausgeber und Verleger: Wirtschaftskammer Niederösterreich. Verlags- und Herstellungsort: St. Pölten. Offenlegung: wko.at/noe/offenlegung. **Redaktion:** DI (FH) Bernhard Tröstl, Christian Buchar, Mag. Birgit Sorger, Mag. Andreas Steffl, Mag. Gregor Lohfink, Mag. Simone Stecher, Barbara Pullirsch, Nina Gamsjäger, BA, Peter Jankowicz, BA, DI (FH) Gerald Bischof, Nathalie Kunesch, BA. Alle: Wirtschaftskammer-Platz 1, 3100 St. Pölten, T 02742/851-0. E kommunikation@wknoe.at. Bei allen personenbezogenen Bezeichnungen gilt die gewählte Form für alle Geschlechter. Nachdruck von Artikeln auch auszugsweise gestattet; dies gilt jedoch nicht für namentlich gezeichnete Artikel. Anzeigenrelevanz: 1. Halbjahr 2021: Druckauflage: 94.400 Stück. **Anzeigenservice:** Media Contacta Ges.m.b.H., T 01/523 18 31, E anzeigenservice@mediacontacta.at. **Titelfoto:** AdobeStock. **Druck:** Walstead NP Druck GmbH, Gutenbergstraße 12, 3100 St. Pölten, Österreich, **Druckdatum:** 21.2.2022 (12 Uhr).



-gedruckt nach der Richtlinie „Druckerzeugnisse“ des Österreichischen Umweltzeichens, NP DRUCK, UW-Nr. 808

VERÄNDERUNGEN IN EINER VER-RÜCKTEN ZEIT

Veränderung ist der rote Faden, der sich durch unsere Zeit zieht. Covid-19 hat uns die Verletzlichkeit unserer Gesellschaft und die Schlüsselrolle unserer Lieferketten aufgezeigt. Genauso hat der Klimawandel bereits erfolgte und noch kommende Veränderungen in fast allen Lebensbereichen notwendig gemacht.

Während der letzten beiden herausfordernden Jahre haben es die Spediteure und Güterbeförderer trotz aller Lieferketten-Probleme immer geschafft, die Versorgung in unserem Land gesichert aufrecht zu erhalten. Die dafür nötige Flexibilität ist eine Eigenschaft, deren Wichtigkeit auch in Zeiten der Veränderung sichtbar wird. Unternehmen mit Resilienz und Anpassungsfähigkeit kommen besser durch diese Zeit, in der vieles ‚ver-rückt‘ erscheint, also einen anderen Platz oder Stellenwert einnimmt als sonst. Eine solche Zeit ist nicht nur fordernd, sondern auch hochspannend mit ihren vielen Optionen und Notwendigkeiten zur Veränderung. Denn damit ist sie

auch besonders chancenreich. Bei diesen innovativen Veränderungen stehen umwelt- und klimafreundliche Technologien hoch im Kurs bei Niederösterreichs Transport- und



Die Transportwirtschaft ist ganz vorne mit dabei, wenn es darum geht, sich bestmöglich auf die Herausforderungen der Zukunft vorzubereiten.

*Wolfgang Ecker, WKNÖ-Präsident
Beate Färber-Venz, Spartenobfrau*

Verkehrswirtschaft. So wundert es auch nicht, dass der Löwenanteil geplanter Neuinvestitionen die Bereiche Umwelt, Nachhaltigkeit und

(digitale) Innovationen betreffen.

Denn Nachhaltigkeit, Innovation und Umwelt gehören eng zusammen. Sie bedingen die Wirtschaft und umgekehrt. Zukunftstechnologien sind daher der zentrale Schlüssel zur Bewältigung der Herausforderungen des Klimawandels. Niederösterreichs Transportwirtschaft ist bei diesen Zukunftstechnologien ganz vorne dabei. Mittlerweile sind etwa Lkw schon so sauber, dass sie mitunter weniger Abgas ausstoßen als so mancher Pkw – und das nicht etwa erst seit heute. Auf die Zukunft ausgerichtet sind auch das 2017 gestartete Projekt „Nachhaltige Logistik 2030+ Niederösterreich-Wien“ (kurz: Logistik 2030+) oder die Berufslenker Akademie, die 2018 ins Leben gerufen wurde. Egal, ob es sich um die Entwicklung künftiger Konzepte für die Logistik oder um Maßnahmen gegen den Fachkräftemangel dreht – die Transportwirtschaft ist ganz vorne mit dabei, wenn es darum geht, sich bestmöglich auf die Herausforderungen der Zukunft vorzubereiten. Dieser Weg muss – auch mit Förderungen für Umwelttechnologien – weiter unterstützt werden. Im Interesse der Umwelt und im Interesse der Versorgungssicherheit für uns alle.



KLIMANEUTRAL MIT DEM EUROPEAN GREEN DEAL

Europa soll als erster Kontinent klimaneutral werden. Erreicht werden soll das ehrgeizige Ziel durch den European Green Deal. Dieses Konzept der Europäischen Kommission sieht vor, die Netto-Emissionen von Treibhausgasen bis 2050 auf null zu reduzieren und ist somit zentraler Bestandteil der (Klima-)Politik.

In Zusammenhang mit dem European Green Deal wird die Energie- und Klimagesetzgebung 2030 der EU umfassend überarbeitet. Dazu bildet das EU-Klimagesetz vom März 2020 den politischen und rechtlichen Rahmen, um die Klimaneutralität der EU bis 2050 und die CO₂-Reduktion von mindestens 55 Prozent (im Vergleich zu 1990) bis 2030 zu erreichen.

Das dafür nötige Maßnahmenpaket „Fit for 55“ wird derzeit in Brüssel verhandelt. Der Kommissionsvorschlag umfasst unter anderem: Infrastruktur für alternative Kraftstoffe: Lademöglichkeit für elektrische Fahrzeuge alle 60 km und alle 150 km Tankstelle für Wasserstoff im hochrangigen Straßennetz

- Verschärfung und Ausweitung des Emissionshandels unter anderem auf den Transportbereich (bezüglich EU-ETS-Zertifikate siehe Glossar rechts)
- Beimischung nachhaltiger Treibstoffe im Flugverkehr und in der Schifffahrt
- Reduzierung der durchschnittlichen Emissionen von Neuwagen ab 2030 um 55 Prozent und ab 2035 um 100 Prozent (gegenüber 2021)
- CO₂-Grenzausgleichssystem: Mit einem CO₂-Preis für Einfuhren bestimmter Produkte soll verhindert werden, dass die Klimapolitik zu einer Verlagerung von CO₂-Emissionen führt. Europäische Emissionsenkungen sollen zu einem weltweiten Emissions-



Foto: AdobeStock

rückgang beitragen, anstatt dass CO₂-intensive Produktionskapazitäten einfach aus Europa abwandern („Carbon Leakage“). Drittländer und deren Industrie sollen so motiviert werden, Schritte in dieselbe Richtung zu unternehmen.

- Landnutzung und Forstwirtschaft: Deren CO₂-Emissionen sollen mit gleich hoher CO₂-Entnahme aus der Atmosphäre kompensiert werden – unter anderem auch durch „Carbon Farming“ (mit Humus CO₂ binden).
- Mindestens 40 Prozent der Energie soll bis 2030 aus erneuerbaren Quellen kommen.
- Steigerung der Energieeffizienz: Die jährliche Energieeinsparverpflichtung wird auf fast das Doppelte erhöht.
- Weitere Vorschläge betreffen etwa die Energie-Steuer und die Schaffung eines neuen Klima-Sozial-Fonds.



GLOSSAR

Klimaneutralität: Gleichgewicht zwischen dem Ausstoß und der Aufnahme von CO₂ aus der Atmosphäre

Zertifikathandel: Für jede Tonne emittiertes CO₂ muss der Anlagenbetreiber ein gültiges Zertifikat vorlegen. Es gibt nur eine begrenzte Menge an neuen Zertifikaten pro Jahr, diese können legal gehandelt werden. Überschüssige Zertifikate können verkauft und zusätzlich benötigte nachgekauft werden. Emissionen erhalten so einen Preis und Anlagenbetreiber einen Anreiz, ihre Emissionen zu verringern.

EU-ETS: European Union Emissions Trading System – EU-Emissionshandel

BATTERIEN, WASSERSTOFF UND DIE INFRASTRUKTUR

Bis 2035 sollen sich konventionelle Verbrennungsmotoren erledigt haben. Die Europäischen Kommission schlägt die CO_2 -Reduktion bei Pkw und Kleintransportern ab 2030 um rund die Hälfte und ab 2035 um 100 Prozent vor.

In einer ökologisch „perfekten“ Welt werden Fahrzeuge klimaneutral angetrieben, und Ladewie Tankmöglichkeiten stehen dort zur Verfügung, wo sie gebraucht werden. Dass der Weg dorthin nicht einfach ist, meint auch Christian Moser, Vizepräsident der Wirtschaftskammer Niederösterreich (WKNÖ) im Interview:

Ist 2035 endgültig Schluss mit konventionellen Verbrennungsmotoren?

Das war und ist ein sehr umstrittener Punkt der Verhandlungen. In der Verordnung wurde aber klargestellt, dass auch Biotreibstoffe oder E-Fuels keine Option für die Erreichung der Flottenziele darstellen. Eine entsprechende Option wurde zwar geprüft, fand aber am Ende keine Berücksichtigung im Rechtsakt.

Dürfen ab 2035 dann überhaupt noch Verbrennungsmotoren produziert werden?

Schon, man muss dann aber mit empfindlichen finanziellen Konsequenzen als Ausgleich für die Überschreitungsmenge rechnen, da ja die Flottenziele nicht erreicht werden. Ich finde, dass die Europäische Kommission hier von der Technologieoffenheit abrückt und einen rein batterieelektrischen Weg der europäischen Mobilität vorgibt, obwohl sie sich gleichzeitig für Technologieoffenheit ausspricht. Generell finde ich verpflichtende Ziele weniger praktikabel als etwa finanzielle Anreize oder den Abbau bürokratischer

Hindernisse. Die Errichtung der Infrastruktur muss mit der Anzahl der im Markt befindlichen Fahrzeuge korrelieren und sollte nicht davon losgelöst betrachtet werden.

Was wäre Ihre Alternative?

Es wäre sinnvoller, der Wirtschaft die Wahl zu überlassen, mit welcher Technologie sie der Dekarbonisierung nachkommen will. Millionen Fahrzeuge werden rund um den Erdball noch länger eingesetzt werden – für sie wären nichtfossile Energieträger eine rasch verfügbare Alternative.

”

Keine Lösung darf ausgeschlossen werden.

WKNÖ-Vizepräsident
Christian Moser

Eine besondere Rolle bei der „Verkehrswende“ spielen die Ladeinfrastruktur und deren Ausbau, wie ist da der Stand der Dinge?

Ohne sie können weder die E-Mobilität noch alternative Kraftstoffe oder E-Fuels den notwendigen Beitrag zur Dekarbonisierung leisten. Bei der Diskussion um mindesterforderliche Distanzen zwischen den Stationen und die nötige Ladeleistung sollten sich meiner Meinung nach die unterschiedlichen Kraftstoffoptionen für

Foto: Philipp Monihart



CHRISTIAN MOSER, WKNÖ-Vizepräsident und Präsident der UECC (Union Europäischer Industrie- und Handelskammern für Verkehrsfragen – 50 Mitglieder aus 6 EU-Staaten): „Ohne Ladeinfrastruktur können weder die E-Mobilität noch alternative Kraftstoffe oder E-Fuels den notwendigen Beitrag zur Dekarbonisierung leisten.“

verschiedene Fahrzeugsegmente auch in der Vielfalt der Infrastruktur wiederfinden. Keine Lösung darf ausgeschlossen werden.

Bei den Stromtankstellen wird das so genannte ‚Smart-Charging‘ ins Treffen geführt, was ist das?

So wird das Laden der Fahrzeuge bei allgemein geringem Strombedarf und niedrigen Energiepreisen bezeichnet. Das soll die Überlastung des Stromnetzes und genauso auch die des jeweiligen Budgets verhindern. Beim Laden daheim kann das die richtige Vorgangsweise sein, aber beim öffentlichen Laden unterwegs kann ich mir nicht vorstellen, dass die Kunden warten, bis Netz und Leistung ‚verfügbar‘ sind.

FAHREN MIT WASSERSTOFF

Neben Elektro- soll auch Wasserstoffmobilität am Standort Österreich an Bedeutung gewinnen. Das Konsortium H2-Mobility Austria will bis 2030 rund 2.000 Wasserstoff-Schwerlastfahrzeuge als Ergänzung zum Bahngüterverkehr auf die Straßen bringen.

Wasserstoff (H₂) war lange lediglich der Treibstoff, mit dem futuristische Vehikel in Science-Fiction-Filmen angetrieben wurden. Mittlerweile ist H₂ aber in der Gegenwart von Verkehr und Industrie angekommen. Auch bei der Stromspeicherung oder der Wärmeversorgung zählt für seine Befürworter besonders der Umstand, dass bei der Verbrennung keine schädlichen Emissionen freigesetzt werden. Dazu ist er auf Basis erneuerbarer Energien herstellbar und kann in größeren Mengen gespeichert werden.



INITIATIVE H2-MOBILITY AUSTRIA

Das Konsortium H₂-Mobility Austria besteht aus namhaften heimischen Unternehmen und fokussiert sich auf die zukünftige Rolle von Lkw und Bus. Dazu wurde das Beratungsunternehmen Deloitte mit einer Studie beauftragt, deren Ergebnisse nun vorliegen: Schafft es das Konsortium, bis 2030 rund 2.000 Wasserstoff-Lkw in Österreich auf die Straße zu bringen, könnten diese maßgeblich dazu beitragen die vorgegebene Reduktion von CO₂-Emissionen um 35 Prozent zu erreichen.

Besonders attraktiv wäre das für Unternehmen, deren batteriebetriebene Fahrzeuge bei Ladevolumen oder benötigter Reichweite an ihre Grenzen stoßen. Damit würden sich Wasserstoff-Lkw mit ihrer Reichweite als wesentliches künftiges Verbindungsglied zwischen Bahn und Straße profilieren.

Die Wasserstoffproduktion und der Aufbau der Tankstelleninfrastruktur würden dem Standort Österreich eine zusätzliche Wert-

schöpfung von 475 Mio. Euro bringen. Bei 2.000 Fahrzeugen bedeutet das eine Einsparung von 70 Mio. Tonnen Dieselkraftstoff, der durch österreichischen grünen Wasserstoff ersetzt wird. „Somit würden die Wasserstoff-Schwerlast-Lkw jährlich zu einer CO₂-Reduktion von rund 24.000 Tonnen führen und den ausgestoßenen Feinstaub um bis zu 50 Prozent senken“, rechnet Deloitte-Experte Alexander Kainer vor.

Aktuell übertreffen die berechneten Kosten für Wasserstoff-Lkw und eine flächendeckende Tankinfrastruktur zwar die Kosten der vorhandenen Infrastruktur für Dieselfahrzeuge noch deutlich, aber das Konsortium drängt darauf, in den nächsten zwei Jahren klare Rahmenbedingungen in Kooperation mit der Bundesregierung zu schaffen, um die Kosten zu senken und Investitionssicherheit für Unternehmen zu schaffen. Dazu Peter Umundum, Vorstand der Österreichischen Post AG: „Am Beginn der Transformation braucht es die Unterstützung der öffentlichen

Hand. Beim Ausbau der E-Mobilität hat sich gezeigt, wie gut das funktioniert.“



ECKDATEN

- Das H₂-Mobility Konsortium wurde 2021 gegründet und besteht aus Unternehmen, die die gesamte Wertschöpfungskette der Wasserstoffindustrie abdecken.
- 11 Partner haben sich zusammengeschlossen: AVL List GmbH, Gebrüder Weiss GmbH, Magna International Inc, OMV AG, Österreichische Post AG, REWE-Group, Rosenbauer International AG, Spar Österreichische Warenhandels-AG, Verbund AG, Wirtschaftskammer und Worthington Cylinders GmbH.
- Um den Markthochlauf zu beschleunigen, sollten laut Studie – wie in Deutschland – bis zu 80 % der technologischen Mehrkosten (Tankinfrastruktur, Fahrzeuge) gefördert werden.

Franz Weinberger, MAN



Foto: MAN Truck & Bus

Wir Nutzfahrzeug-Importeure bekennen uns zum Ziel der Klimaneutralität und arbeiten gezielt an Lösungen. Unser Part dabei betrifft vorrangig die neuen Antriebstechnologien. In ihrer Gesamtheit funktionieren kann die Wende aber nur mit den nötigen Rahmenbedingungen wie etwa einer ausreichenden Infrastruktur von Lade- und Tankmöglichkeiten.

Elektromobilität erweist sich mehr und mehr als kurzstreckentauglich, wie auch MAN mit mehreren E-Lkw im Einsatz bereits aufgezeigt hat. Beim Elektrobus hat MAN letztes Jahr sogar die 550 Kilometer-Marke geknackt.

Größere Distanzen und schwere Lasten erfordern wiederum andere Lösungen wie etwa Wasserstoff. Diese Technologie hat nicht nur das Potenzial für eine hundertprozentige CO₂-Reduktion, sie hat als Anschlusstechnologie auch viel Übernahmepotenzial bei den Motoren und bei der Betankungstechnik.

Es gibt eben nicht nur einen Weg, sondern es wird verschiedene Lösungen für verschiedene Anforderungen geben müssen. Die Voraussetzungen für eine nachhaltige Umstellung sind allerdings die entsprechende Infrastruktur, ein wettbewerbsfähiger Preis und Wirtschaftlichkeit generell.

Franz Weinberger, *Ex-Marketing-Chef bei MAN (Leopoldsdorf) – derzeit Sprecher der Nutzfahrzeug-Importeure (IV)*

Sorin Ivanovici, OMV



Foto: OMV

In Schwechat setzen wir seit Jahren Wasserstoff ein, um schwefelfreien Diesel und Benzin zu erzeugen. Dieser Wasserstoff wird aus Kohlenwasserstoffen wie Erdgas hergestellt.

Wasserstoff können wir aber auch mithilfe der Elektrolyse erzeugen: Mit Elektrizität wird das Wassermolekül H₂O in seine zwei Bestandteile Wasserstoff und Sauerstoff gespalten. Als Ergebnis bleibt die begehrte Ressource Wasserstoff zurück. Wirklich nachhaltig und grün wird Wasserstoff aber erst durch den Einsatz von erneuerbarer Energie bei der Elektrolyse. Darum investieren wir gemeinsam mit der Kommunalkredit AG 25 Millionen Euro in eine grüne Elektrolyseanlage, um ab 2023 jährlich bis zu 1.500 Tonnen grünen Wasserstoff herstellen zu können. Den produzierten grünen Wasserstoff wollen wir zur Hydrierung von biobasierten Kraftstoffen einsetzen. Ein weiteres hohes Potenzial von grünem Wasserstoff sehen wir im Gütertransport und im öffentlichen Verkehr, da dort die Elektrifizierung oft schwierig oder unmöglich ist. Der Beitrag, den Wasserstoff im schwer zu elektrifizierenden Sektor leisten kann, ist daher enorm.

Sorin Ivanovici, *OMV Head of Department Hydrogen & Synthetic Products (Schwechat)*

Dietmar Unfried, EDC



Foto: EDC-Anlagentechnik GmbH

Die Infrastruktur für H₂-Tankstellen ist ein Henne-Ei-Problem: Zu wenig Fahrzeuge oder zu wenig Tankstellen? Dabei ist die Technik durchaus erprobt, und Tanks wie Speichermengen werden größer. Mercedes hat bereits in den 1990ern mit Wasserstoff-Fahrzeugen begonnen und Toyota fertigt seit 2014 in Serie. Auch viele weltweit tätige österreichische Unternehmen belegen unsere Kompetenz in Sachen Wasserstoff. Im Vergleich zu anderen Ländern ist die Lust an Neuem in Österreich aber nicht ganz so hoch, ähnlich wie bei den Windrädern, für die wir alle sind - nur nicht für die in unserer Nähe.

Dabei bietet Wasserstoff weit mehr als Mobilität, er ist vielmehr als Teil einer Energiestrategie für die Zukunft zu sehen: Man denke nur an Energiespeicher, um Netze stabil zu halten, an wasserstoffbasierte Notstromaggregate oder an Verbrennungsprozesse in Stahlwerken. Bei der Mobilität wird die Frage nicht ‚Batterie oder Wasserstoff‘ sein, sondern ‚welcher Antrieb für welche Anforderung‘. Die Reduktion von Treibhausgasen ist als reale Notwendigkeit in unserem Alltag angekommen. Jetzt müssen wir etwas tun und Wasserstoff aus grünem Strom wird seinen Beitrag dazu leisten.

Dietmar Unfried, *Geschäftsführer der EDC-Anlagentechnik GmbH (Tulln)*

MIT DER SPARTE IMMER AUF DEM LAUFENDEN

Das Informationsangebot ist so vielfältig wie die Fachgruppen und Fachvertretungen selbst. Webinare, Workshops und wertvolle Tipps: Zu den erfolgten Veranstaltungen gibt es auf der Homepage der Sparte (wko.at/noe/verkehr) die entsprechende Nachlese für alle, die nicht dabei sein konnten.



LENKPROTOKOLL

Früher hieß es persönliches Fahrtenbuch – seit einiger Zeit erfordert das nunmehrige **Lenkprotokoll** deutlich mehr an Aufmerksamkeit:

- rechtliche Bestimmungen
- Auswirkungen für Unternehmer und Lenker
- Kontrolle des Lenkprotokolls
- Software für die Führung eines elektronischen Lenkprotokolls
- Lenkprotokoll mit Ausnahme nach § 5 Abs. 3 LP-VO

www.bl-akademie.at



VERANSTALTUNG GREEN DEAL

Der **European Green Deal** ist das Bekenntnis zu einer modernen, ressourceneffizienten und wettbewerbsfähigen Wirtschaft, die bis 2050 keine Netto-Treibhausgase mehr ausstößt.

- Green Deal - Ausblick zu emissionsfreiem Personen- und Güterstraßenverkehr
- Fördermöglichkeiten für emissionsfreie Fahrzeuge und Tankinfrastruktur
- Erfahrungen mit Wasserstoff-Bussen
- Ausschreibungen im KFL-Verkehr unter Green Deal und CVD
- Einsatz von Wasserstoff-Lkw in der Schweiz - erste Erfahrungen
- Nachhaltiger Straßentransport
- Mobilitätswende im Güterverkehr
- Grüner Wasserstoff im Transportbereich
- E-Fuels als Game Changer in der Klimapolitik

wko.at/noe/green-deal



Alle Infos!



GÜTESIEGEL

Das **Klein-Transporteure-Gütesiegel (KT)** dient zur Hebung des Qualitätsstandards in der Branche und soll Auftraggebern ermöglichen, mit dem Gütesiegel ausgezeichnete Unternehmen leicht zu erkennen und auf deren Seriosität zu vertrauen.

- Kriterien zur Verleihung des KT-Gütesiegels
- WIFI-Kurs für KT-Gütesiegel
- Änderungen von Kriterien des KT-Gütesiegels
- Förderantrag: Fahrsicherheits-/Ladungssicherungstraining für Kleintransporteure



Alle Infos zum KT-Gütesiegel



VERANSTALTUNG

Veranstaltungsreihe „Aufbruch zum Neustart“

- Expertentalk: „Der Blick nach Vorne“
- Perspektivenwechsel – so funktionieren betriebliche Restrukturierung und Sanierung
- Neustart – so kann die WKNÖ den Unternehmen helfen
wko.at/noe/neustart



Online-Veranstaltungsreihe



BILDUNG

Beförderungsgewerbe mit Personenkraftwagen

Informationen zur Taxilenkerprüfung



NEWSLETTER

Neue Bestimmungen für Unternehmer (grenzüberschreitend) mit Kfz über 2,5 t:

- Umsetzung der EU-Vorschriften für Güterbeförderungen mit Fahrzeugen im grenzüberschreitenden Verkehr ab 2,5 t
- Neu: Die EU-Berufs- und Marktzuordnungsregelungen gelten ab 21. Mai 2022 auch für jene Unternehmer, die grenzüberschreitende Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen durchführen, deren zulässige Gesamtmasse 2,5 t überschreitet.



NÖ BERUFSLENKER AKADEMIE

- Überblick für Unternehmer
- Ausbildungseinstieg – wann und wie?



Möglichkeiten zur Weiterbildung



RÜCKBLICK

Rückblick Fachtagung der NÖ Seilbahnen 2021

Seilbahnen: Arbeitsbedingungen und Anforderungen im Umbruch:

- Digitaler Ticketverkauf
- Digitales Parkraummanagement im Bergtourismusregionen
- Überblick über aktuelle Systeme und Anwendungsmöglichkeiten



Die Fachtagung im Überblick



HINWEIS

Güterbeförderungsgewerbe - Befähigungsprüfung

- Vorbereitungskurse für die Befähigungsprüfung
- Termine von 22.8. 2022 bis 10.9.2022



Infos zur Prüfung



INFOVERANSTALTUNG

Einladung zur kostenlose Informationsveranstaltung mit den Themen

- Aktuelle Rechtsprechung und Haftungsfällen im Transportrecht
 - Grundlagen zum EU-Mobilitätspaket
 - Strengere Kontrollen – Strafen bekämpfen
- 20.4.2022, um 17 Uhr (geplant bis 19 Uhr)

WIFI Mödling, Guntramsdorfer Straße 101, 2340 Mödling



NACHHALTIGE LOGISTIK

Niederösterreich und Wien sind prosperierende und schnell wachsende Regionen. Das bedeutet aber auch laufende Veränderungen der Rahmenbedingungen für den Verkehr. Für die urbane Region Niederösterreich-Wien stellt das eine zentrale Herausforderung dar, insbesondere auch für die Logistik.

Um diesem Wandel entsprechend zu begegnen, wurde das Projekt „Nachhaltige Logistik 2030+ Niederösterreich-Wien“ ins Leben gerufen. 2019 wurde der Aktionsplan beschlossen, und seit Beginn 2020 läuft dessen Umsetzungsphase. Die Projektträger Land Niederösterreich, Stadt Wien und die beiden Wirtschaftskammern Niederösterreich (WKNÖ) und Wien (WKW) organisieren und koordinieren gemeinsam 35 Maßnahmen und setzen schrittweise insgesamt 133 einzelne Aktionen um. WKNÖ-Vizepräsident Christian Moser verweist in seiner Bilanz für 2021 auf besondere Projekte:

BESONDERE ERFOLGE

e-Mobilitätstour 2021: Die Ökologische Betriebsberatung (wko.at/noe/oeko) der WKNÖ unterstützte beim Thema ‚E-Unternehmensfahrzeuge‘

eMOKON: Die e-Mobility Fachkonferenz fand im September 2021 mit Unterstützung der WKNÖ und der WKW am ÖAMTC- Fahrtechnik Zentrum in Teesdorf (Bezirk Baden) statt. Ein Fokus wurde dabei auf Fahrzeuge für die gewerbliche Nutzung im Güterverkehr und das Thema Logistik gelegt. Die Firmenvertreter der Bäckerei Dieser (Baden) und der Konditorei Hagmann (Krems) berichteten von ihren ersten Erfahrungen mit e-Fahrzeugen



Nachhaltige
Logistik 2030+
Niederösterreich-Wien



Ökologische
Betriebsbera-
tung

Foto: NLK/Burchhart

AUFTAKT ZUR E-MOBILITÄTSTOUR NÖ AM 16.8. IN HOFSTETTEN-GRÜNAU v.l.:

Obmann Herbert Nowohradsky (NÖ Senioren), Vorstandsdirektor Stefan Szyszko (EVN AG), LH-Stv. Stephan Pernkopf, WKNÖ-Vizepräsident Christian Moser und Geschäftsführer Herbert Greisberger (NÖ Energie- und Umweltagentur GmbH).

im Lieferdienst und welche Herausforderungen kleine und mittlere Unternehmen mit der Einführung dieser neuen Technologie im Betriebsalltag zu meistern haben.

PILOTPROJEKTE

Green to Home: Das Angebot der gebündelten und CO₂-freien Zustellung mit E-Fahrzeugen wurde in Perchtoldsdorf und Mödling sowie im Bezirk Neubau (Wien) umgesetzt. Adressiert werden dabei sowohl private und gewerbliche Kunden.

LOGSTEP: Im Rahmen eines Pilotbetriebs wird ein neues Belieferungs- und Mobilitätskonzept für Techniker des Aufzugherstellers KONE im Außendienst getestet, um damit aktuell im Einsatz befindliche Service-Fahrzeuge ersetzen zu können. Das Projekt kam beim

VCÖ-Mobilitätspreis 2021 Österreich in der Kategorie „Emissionsfreier Gütertransport und Logistik“ auf Platz 1. Der KONE-Konzern hofft, sein Leuchtturmprojekt langfristig vom Pilot- auf den Normalbetrieb – auch konzernweit – ausweiten zu können.

■ www.logistik2030.at



RATGEBER

„Damit sich vor allem auch kleinere und mittlere Unternehmen einen Überblick über eMobility verschaffen können“, kündigt WKNÖ-Vizepräsident Christian Moser für März einen Online-Ratgeber für NÖ Unternehmen an, der bei den Themen e-Fuhrpark und e-Laden unterstützen wird.

EINE AKADEMIE FÜR BERUFSLENKER·INNEN



In 18 Monaten zum Lehrabschluss? Die Berufslenker Akademie macht's möglich. Seit 2018 sorgt sie für eine fundierte Ausbildung mit der berechtigten Aussicht auf einen sicheren Job.

Was dabei herauskommt, wenn alle Beteiligten an einem Strang ziehen, zeigen die Rückmeldungen aus zwei exemplarischen Betrieben: Unternehmerinnen und Unternehmer stellen der gemeinsamen Initiative von AMS, WIFI, Wirtschafts- und Arbeiterkammer Niederösterreich ein genauso gutes Zeugnis aus wie die Absolventinnen und Absolventen der Berufslenker Akademie (BLA).



Manfred Bichler, Geschäftsführer der Bichler Spedition und Logistik GmbH (Rohrbach)

Die Ausbildung erfolgte in der Berufsschule und direkt im eigenen Betrieb, wobei die Führerscheinausbildung bereits zur Ausbildungs-Halbzeit absolviert ist. Damit war unsere Angelika Winter bereits nach wenigen Monaten voll einsetzbar im Betrieb.



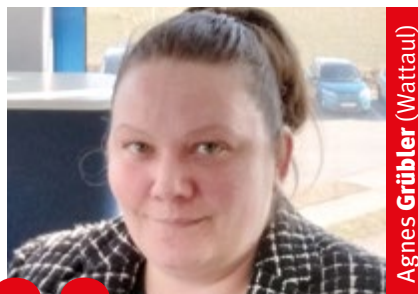
Andrea Reisinger, Personalmanagement & Recruiting, Anton Wattaul GmbH (Pöchlarn)

Dass zwischen Unternehmen und Auszubildenden kein Anstellungs- oder Ausbildungsvertrag zustande kommt und somit auch für wesentlich mehr Flexibilität gesorgt ist, macht diese Maßnahme gegen den Fahrermangel für alle Betriebe attraktiv.



Angelika Winter (Bichler)

Nach vielen Jahren im Gastgewerbe wollte ich als zweifache Mutter etwas Neues, auch mit dem Gedanken, mehr Zeit für meine Kinder zu haben. Ich habe mir einiges angeschaut, aber der Ausbildungsweg der BLA hat mir am meisten entsprochen.



Agnes Gröbler (Wattaul)

Ich lerne jeden Bereich von Wattaul bis ins Kleinste kennen. So profitieren Firma und Auszubildende von der Ausbildung vor Ort, das passt dann einfach für beide. Begeistert bin ich auch von nur 18 Monaten Zeitdauer für eine solide Ausbildung.



ECKDATEN

Die Berufslenker Akademie ist eine begleitete Ausbildung (Lkw, Bus) über den Zeitraum von eineinhalb Jahren mit Praxis-Sammlung für das Kraftfahrerleben.

Das Angebot richtet sich an

- arbeitslose Jugendliche und junge Erwachsene (Mindestalter 20 Jahre und beim AMS vorge-merkt)
- ohne Lehrabschluss
- mit guten Deutschkenntnissen in Wort und Schrift sowie
- Führerschein B und eigenem Pkw.

Geboten werden:

- Praxis im Betrieb
- Führerscheinausbildung in der lokalen Fahrschule
- Diverse WIFI-Ausbildungen
- Besuch der Berufsschule: Mattighofen, OÖ
- Start: jeweils Herbst und Frühjahr
- Lehrabschlussprüfung nach 18 Monaten
- **Kontakt** (sowohl für Unternehmen als auch für Bewerberinnen und Bewerber): Fachgruppe für das Güterbeförderungsgewerbe in der WKNÖ
T +43 2742 851 18501
E bla@wknoe.at

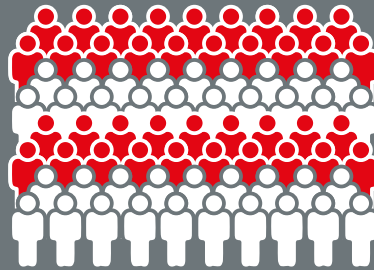
■ www.bl-akademie.at

Fotos: Bichler Spedition und Logistik GmbH, Andreas Kraus, Andrea Reisinger, Agnes Gröbler



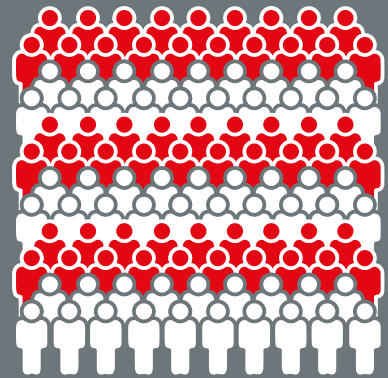
6.000+

aktive Mitgliedsbetriebe



~ 46.000

unselbständig Beschäftigte



75.322

unselbständig Beschäftigte
im Güterbeförderungsgewerbe



Lehrlinge

533



davon **161** im ersten Lehrjahr



1/4



362



bilden die Betriebe der
Schienenbahnen aus

1/5



Rund ein Fünftel aller bundesweiten Lehrlinge der Sparte TuV sind in NÖ, das bedeutet den 2. Platz hinter Wien (ex aequo mit OÖ): In den Betrieben der Sparte Transport und Verkehr werden österreichweit 2.786 Lehrlinge ausgebildet, 29 Prozent davon in Wien, und je 20 Prozent (gerundet) in Niederösterreich und Oberösterreich.

17,4 %



aktive Spartenmitglieder



2.321

Güterbeförderungsgewerbe



1.560

Beförderungsgewerbe mit Pkw



1.475

Garagen-, Tankstellen-
und Serviceunternehmen



FAKTEN

Die **umsatzstärksten Fachgruppen** sind **Spedition & Logistik** sowie das **Güterbeförderungsgewerbe**.

Die Straße ist der überwiegende Transportweg im Güterverkehr (gemessen am Transportaufkommen). **Die Straßengüterunternehmen sind für mehr als zwei Drittel des Transportaufkommens verantwortlich.**



80 km

Länge der Transportstrecken: Im Straßengüterverkehr wird der Großteil der Güterbeförderung auf einer Streckenlänge von bis zu 80 Kilometern transportiert. Im Schienenverkehr sind die zurückgelegten Strecken wesentlich größer: 56 Prozent des Aufkommens werden auf einer Streckenlänge von über 300 Kilometern transportiert.

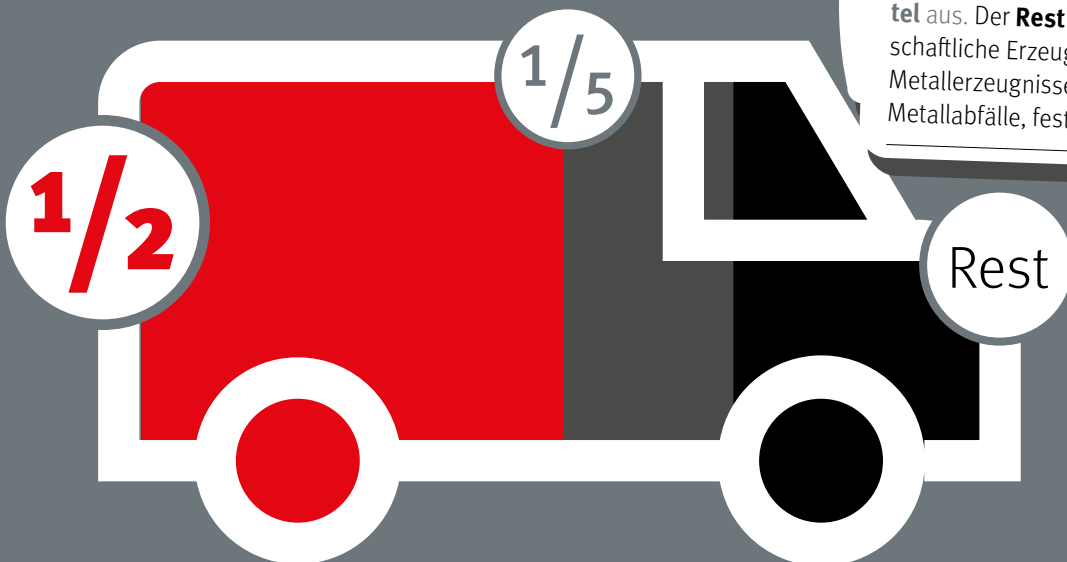


300 km



WAS WIRD TRANSPORTIERT?

Der größte Anteil im Straßengüterverkehr (Inland) entfällt mit **mehr als der Hälfte** des Transportaufkommens auf die Gütergruppe „Mineralische Rohstoffe und Baumaterial“. „Sonstige Waren“ machen **ein Fünftel** aus. Der **Rest** verteilt sich auf: Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse, Nahrungs- und Futtermittel, Metallserzeugnisse, Chemische Erzeugnisse, Erze und Metallabfälle, feste Brennstoffe und Düngemittel.



HIGH & HEAVY AM WASSER

Für so genannte High & Heavy-Transporte gibt es nun ein neues Logistik-Modell: Sondertransporte mit großen Abmessungen und Gewichten werden künftig vermehrt auf der Donau geführt. Nicht zuletzt aus ökologischen Überlegungen.

Sondertransporte mit großen Abmessungen und Gewichten werden künftig vermehrt auf der Donau geführt. Dem vorangegangen ist ein Abstimmungsprozess zwischen ASFINAG, dem Bundesministerium für Klimaschutz, den Genehmigungsstellen der Landesregierungen, der WKÖ und viadonau (Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH). Die ‚Binnenwasserstraße‘ wird damit auch wegen ökologischer Gründe stärker in die Transportabläufe eingebunden und direkt mit dem Straßengüterverkehr verknüpft. Zwar ist der Aufwand für die Planung bei den Verkehrsunternehmen sowie bei der Genehmigung durch die Behörden damit höher, aber die High & Heavy-Transporte werden trotzdem unverändert verlässlich, rasch und pünktlich durchgeführt. Im Donaukorridor werden

damit beispielsweise Transporte von Windkraftanlagen oder schweren Generatoren, Pressen, Transformatoren, Turbinen, Maschinen oder Silos für die Lebensmittelindustrie sowohl auf der Donau als auch „auf der letzten Meile“ auf der Straße in einer einzigen Logistikkette auf dem Güterschiff und dem Lkw hintereinander durchgeführt.

ZIELE DER MASSNAHME

Die neue Vorgehensweise ist

- ein Beitrag zum Klimaschutz (durch Kombination mehrerer Stücke in den großen Laderäumen und Einsparung der Transportbegleitung),
 - eine Erleichterung für die Verkehrsteilnehmer auf der Straße
 - und ein Beitrag zur Verlängerung der Lebensdauer hochrangiger Straßen und Brückentragwerken.
- wko.at/noe/afv



Johann **Fellner**, Obmann
(Allgemeiner Verkehr)



Eigentlich hätten derartige Sondertransporte zwingend auf die Wasserstraße verbannt werden sollen. Nach Abstimmung mit der Industrie und den betroffenen Transporteuren konnte die Wirtschaftskammer aber eine deutlich flexiblere Handhabung erreichen. Die Regelung basiert jetzt auf Einvernehmlichkeit mit allen Branchen.



RECHTLICHES

- Ab Anfang des nächsten Jahres wird für besonders schwere, breite und hohe Transporte, die grenzüberschreitend dem Donaukorridor folgen, die **Nutzung der Wasserstraße** vorgeschrieben.
- Die Mindestparameter (beim Straßentransport), ab denen die neuen Vorgaben gelten, sind bereits festgelegt.
- Das neue Prüfprozedere ist in den SOTRA-Genehmigungsprozess (Sondertransport) als **Pilotphase** (bis Ende 2022) eingebettet.
- Eine **Adaptierung des SOTRA-Erlasses** durch das Bundesministerium für Klimaschutz bietet hierfür den formalen Rahmen.



Fotos: Adobe Stock, Gerald Lechner

SONDERTRANSPORTE PER SCHIFF: Dass Sondertransporte mit großen Abmessungen und Gewichten künftig vermehrt am Wasserweg durchgeführt werden, spart CO₂ und entlastet den Straßenverkehr.

DES IS AFOCH SO ...

... lautet der Titel des Stückes, das heuer vom Lastkrafttheater (LKT) wie gewohnt kostenfrei auf der Ladefläche eines Lkw dargeboten wird.

Foto: Nikolaus Similäcke



FREUEN SICH AUF DIE JUBILÄUMS-TOURNEE IM RAHMEN VON „100 JAHRE NÖ“:
Max Mayerhofer, Eva-Christina Binder und David Czifer (v.l.).

Bereits zum zehnten Mal ist der Lkw des Lastkrafttheaters unterwegs in ganz Niederösterreich, um unterschiedlichste Menschen zusammen zu bringen und Orte der gesellschaftlichen Begegnung zu schaffen: Beim Besuch des Lastkrafttheater-Trucks soll das Publikum bewusst entschleunigen, Menschen sollen zusammenkommen, sich miteinander und gut unterhalten. Das Lastkrafttheater bietet damit auch eine Plattform, auf der gesellschaftlicher Austausch stattfindet.

Besonders freut die beiden Initiatoren des Lastkrafttheaters, Max

Mayerhofer und David Czifer, dass sie nicht nur ihr „Zehnjähriges“ begehen, sondern auch im Rahmen von „100 Jahre Niederösterreich“ unterwegs sind. In der eigens von Peter Pausz geschriebene Komödie wollen einige von Niederösterreichs Sagengestalten ihr Tal vor der Verbauung retten, darunter auch Minnesänger Blondel, der Rattenfänger von Korneuburg oder das Wasser-Mandl. Damit liegen dem Humor des Stückes auch ernstere Themen zugrunde wie etwa die niederösterreichische Identität, der Umgang mit dem Begriff Heimat sowie der Erhalt des Natur- und Kulturerbes.

■ www.lastkrafttheater.com

TOURPLAN 2022

Für die **Premiere am 4. Mai in St. Pölten** bitte um **Anmeldung:**

E info@lastkrafttheater.com

6. Mai	Blumau-Neuribhof
7. Mai	Sitzenberg-Reidling
13. Mai	Ybbs/Donau
18. Mai	Wien Liesing
19. Mai	Brunn/Gebirge
20. Mai	Hollabrunn
24. Mai	Wien Floridsdorf
25. Mai	St. Margarethen/Sierning
27. Mai	Gerersdorf
28. Mai	Marktgemeinde Thaya
30. Mai	Wien Meidling
31. Mai	Wr. Neudorf
1. Juni	Horn
2. Juni	Kaltenleutgeben
3. Juni	Herzogenburg
7. Juni	Droß
8. Juni	Allentsteig
9. Juni	Retz
10. Juni	Sierndorf
12. Juni	Schloss Artstetten
14. Juni	Korneuburg
15. Juni	Gmünd
17. Juni	St. Pölten
20. Juni	Wien Josefstadt
21. Juni	Wiener Neustadt
22. Juni	Kottingbrunn
23. Juni	Leobendorf
24. Juni	Langenzersdorf
6. Juli	Fels am Wagram



IHR DIREKTER KONTAKT ZUR SPARTE TRANSPORT & VERKEHR

Der direkte Draht zur NÖ Sparte Transport und Verkehr: alle Fachgruppen und Fachvertretungen, die GeschäftsführerInnen, Telefonnummern und E-Mail-Adressen.

Spartenobfrau:

Beate Färber-Venz, MSc

Spartengeschäftsführerin:

*Mag. Patricia Luger
T 02742 851-18501
E verkehr.sparte@wknoe.at*

VERKEHRSFACHGRUPPEN 1



Fotos: WKNO

Geschäftsführerin:

*Mag. Patricia Luger
T 02742 851-18501
E verkehr.fachgruppen1@wknoe.at*

- Fachvertretung Fahrschulen und allgemeiner Verkehr
- Fachgruppe Güterbeförderungsgewerbe
- Fachgruppe Spedition und Logistik

VERKEHRSFACHGRUPPEN 2



Geschäftsführer:

*Mag. Michael Steinparzer
T 02742 851-19511
E verkehr.fachgruppen2@wknoe.at*

- Fachgruppe Autobus-, Luftfahrt- und Schifffahrtunternehmungen
- Fachgruppe Beförderungsgewerbe mit Personenkraftwagen
- Fachgruppe Garagen-, Tankstellen- und Serviceunternehmungen
- Fachvertretung Schienenbahnen
- Fachvertretung Seilbahnen

wko.at/noe/verkehr

