

NB **GUIDE**
TRANSPORT & LOGISTIK



Ihr persönlicher Leitfaden für
eine effiziente Logistik.

www.newbusiness.at

DIESER MANN KANN NICHT ÜBERALL SEIN. Aber hinter ihm steht eine perfekte Logistik.

Die Post ist Partner von:



AUSTRIAN
LOGISTICS



post.at/geschaefftlich



**Effiziente
BUSINESS-
LÖSUNGEN
der Post**

Welcher Partner ist Ihren logistischen Anforderungen gewachsen? Die Post kann leisten, was Sie benötigen. Mit dem größten und dichtesten Logistiknetz, hochmoderner Technologie und erfahrenen Mitarbeitern transportiert die Post rund 127 Millionen Pakete jährlich. Sichern Sie sich einen Partner, der für schnelle und flächendeckende Zustellung in höchster Qualität steht.



EINEN APPLAUS VERDIENT

Seit mehreren Wochen sind wir alle so weit vom Normalzustand entfernt, wie es die meisten Menschen zuvor nicht für möglich gehalten hätten. Dafür, dass sich die Welt trotz der Lockdowns weitergedreht hat, muss man sich bei der Transport- und Logistikbranche bedanken.

Das hat einen Applaus verdient. Obwohl sich die ganze Welt schlagartig verändert hat, Ausgangssperren verhängt, Beschränkungen auferlegt, Bestimmungen erlassen und Grenzen geschlossen wurden, musste sich niemand wirklich Sorgen darum machen, ob er im Supermarkt noch Nudeln und Klopapier bekommt oder sich beim E-Commerce-Anbieter seines Vertrauens mit all den Dingen eindecken kann, die ihn das Leben in seinen eigenen vier Wänden angenehmer gestalten lassen. So trivial das vielleicht klingt mag: Dass nicht viel mehr Menschen hierzulande die Decke noch viel heftiger auf den Kopf gefallen ist, ist diesem Rest von „alter Normalität“ geschuldet. Zu verdanken haben wir das ganz sicher nicht zuletzt der Transport- und Logistikbranche, die allen Widrigkeiten zum Trotz dafür gesorgt hat, dass die Lieferketten nicht gerissen sind und all die unzähligen großen und kleinen Pakete an ihre Bestimmungsorte gelangen.

Wir haben zu dem Thema für diese Ausgabe unter anderem ein Interview mit Peter Umundum, dem Vorstand für Paket & Logistik der Österreichischen Post AG, geführt. Wo lagen die Herausforderungen? Wie ist man ihnen begegnet? Und kann man daraus vielleicht etwas für die Zukunft

lernen? Die Antworten auf diese und andere Fragen finden Sie ab Seite 34.

Schon seit längerer Zeit ein großes Thema – und das nicht nur in dieser Branche – sind die Digitalisierung und die damit verbundenen Chancen. Damit haben wir uns in diesem Guide ebenfalls befasst. Blockchain, Elektromobilität und Telematik lauten einige der Schlagworte, denen Sie beim Blättern begegnen werden. Aber auch die digitale Sicherheit darf nicht zu kurz kommen. Denn je mehr Systeme vernetzt werden, desto größer werden auf der anderen Seite auch die damit verbundenen Gefahren – besonders wenn man sich im Vorfeld nicht genug Gedanken darüber macht.

Sie haben es vielleicht bemerkt: Ich habe es tunlichst vermieden, in diesem Editorial die eine Sache beim Namen zu nennen, die in den letzten Monaten das Denken von uns allen wenn schon nicht bestimmt, so zumindest zu einem großen Teil mitbestimmt hat. Und um dem noch die Krone aufzusetzen, belasse ich es auch dabei. Haben wir dieses Wort nicht schon oft genug gelesen? ■

Interessante Augenblicke und spannende Einblicke beim Lesen wünscht Ihnen Ihr

Rudolf N. Felser,
Chefredakteur NEW BUSINESS Guides



Foto: NEW BUSINESS



18

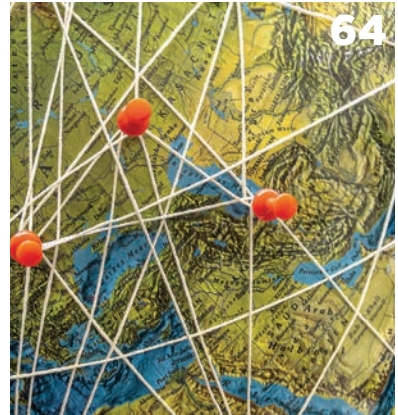


24



32

Editorial. Von Rudolf Felser.....	03
Vorwort. Von Ing. Mag. Alexander Klacska, WKÖ	06
Vorwort. Von DI Roman Stiftner, BVL.....	07
Innovationen, News & Trends. Kurzmeldungen aus Transport und Logistik.....	08
Kapriolen wegen Corona. Schlagartige Veränderungen wegen des Virus	18
Voll handlungsfähig. DB Schenker bleibt auch in Krisenzeiten flexibel.....	24
Wachstumsmotor. Dachser verzeichnete 2019 ein solides Umsatzplus.....	32
An einem Strang ziehen. Interview mit DI Peter Umundum, Österreichische Post....	34
TMS im E-Commerce. Transport-Management-System für Paketversand	40
Regional verbunden. Interview mit Volker Binder, Systempo.....	44
Elektrisiert geliefert. Elektromobilität in der urbanen Paketlogistik.....	46
Logistik on the block. Blockchain Initiative Logistik lotet Potenziale aus	52



Fotos: Alexandre Gonçalves da Rocha/Pixabay (18), Max Lautenschläger (24), Dachser (32), Österreichische Post AG/Christian Stemper (34), Klima- und Energiefonds/APA-Fotoservice/Haslinger (46), Mike Kotsch/Unsplash (56), Frigologo (62), Myriam Zilles/Pixabay (64)

In sicheren Bahnen. IT-Security im digitalisierten Bahnsektor 56

SmartCargo rollt. Telematikgeräte von A1 Digital in der Flotte von RCA 60

Im Schwitzkasten. Lebensmittellogistiker sind keine Krisengewinner 62

Knotenpunkte. Forschung zur Kapazitätsplanung im Güterverkehr 64

Temperatur im Auge. Q-tag CLm doc überwacht empfindliche Medikamente 66

IMPRESSUM

Medieneigentümer-, Herausgeber- und Chefredaktionsanschrift: NEW BUSINESS Verlag GmbH, Otto-Bauer-Gasse 6/4, 1060 Wien, Tel.: +43/1/235 13 66-0, Fax: +43/1/235 13 66-999, info@newbusiness.at **Geschäftsführung:** Lorin Polak **Chefredaktion:** Rudolf Felser **Art-Direktion:** Genius Graphics Gabriele Sonnenberger **Anzeigenleitung:** Lorin Polak **Lektorat:** Julia Teresa Friehs **Coverfoto:** Adobe Stock/sittinan **Verlagspostamt:** 1060 Wien **Druck:** Hofeneder & Partner GmbH. Alle Rechte, auch die Übernahme von Beiträgen nach § 44 Abs 1 und 2 Urheberrechtsgesetz, sind vorbehalten.



LOGISTIKSTANDORT AUF DEM PRÜFSTAND

Gerade in schwierigen Zeiten zeigt sich die Bedeutung einer funktionierenden Versorgung. Daher kommt es jetzt darauf an, die Weichen richtig zu stellen.

Die Coronavirus-Krise stellte den Logistikstandort Österreich vor enorme Herausforderungen: Ausbleibende Seefracht, verstärkte Grenzkontrollen und der Stillstand ganzer Produktionswerke beeinflussten die Lieferketten, Transporte abseits der Belieferung des Lebensmittelhandels fielen mehrere Wochen gänzlich aus. Dennoch ist es den Unternehmen gelungen, die Versorgung der Menschen sicherzustellen. Genauso hat das Entsorgungssystem stets funktioniert.

Gerade in schwierigen Zeiten zeigt sich somit die Bedeutung der Branche: Die österreichische Transport- und Verkehrsbranche garantiert Versorgungssicherheit und ist Arbeitgeber für rund 200.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Land, wengleich auch im Logistikbereich eine Reihe von Unternehmen auf Kurzarbeit umstellen musste.

KRISE WIRKT NOCH LÄNGER NACH

Die Aus- und Nachwirkungen der Krise werden die Branche noch länger beschäftigen. Umso wichtiger ist es daher, bei weiteren Herausforderungen, die sich für die Transport- und Logistikunternehmen stellen, mit Augenmaß vorzugehen. Dazu zählt die schrittweise

Transformation hin zu CO₂-neutraler Mobilität. Anstatt neuer Belastungen gilt es Anreize zu schaffen, die zum Umstieg auf alternative Antriebsformen motivieren. Diese Anreize müssen technologieneutral sein, sprich Flüssiggas zum Beispiel ebenso berücksichtigen wie Wasserstoff und E-Mobilität.

INFRASTRUKTURAUSBAU UND DIGITALISIERUNG VORANTREIBEN

Außerdem ist ein konsequenter Ausbau der Infrastruktur nötig. Ohne vorhandene Zulaufstrecken zum Brenner-Basistunnel etwa wird dieser kaum optimal genutzt werden können. Zusätzlich braucht es – auch das hat uns die Corona-Krise vor Augen geführt – einen Digitalisierungsschub. Bei den Unternehmen ist die Digitalisierung der Geschäftsprozesse schon weit fortgeschritten. Der Staat muss jedoch nachziehen, etwa was die für LKW-Fahrer mitzuführenden Papiere anbelangt.

Werden all diese Weichen richtig gestellt, dann wird der Logistikstandort Österreich auch in Nach-Corona-Zeiten reüssieren. ■

Viel Spaß beim Lesen wünscht Alexander Klacska

Ing. Mag. Alexander Klacska, Obmann der Bundessparte Transport und Verkehr in der Wirtschaftskammer Österreich
Nähere Informationen finden Sie unter www.wko.at.



Globale Lieferketten Verändern sich

Resiliente Supply-Chains, Risikoverteilung und Glokalisierung sind aktuelle Kernthemen.

Der Logistiksektor ist mit einer Vielzahl von Herausforderungen durch Corona konfrontiert. Warenströme verändern sich oder brechen ein. Die Corona-Pandemie zeigt nicht nur, wie sensibel Supply-Chains sind, sondern auch die Schwachstellen und die Abhängigkeit unserer Wirtschafts- und Produktionszweige von anderen Volkswirtschaften. Wir sprechen von einer globalen Lieferkettenkrise, von einer Corona-Disruption.

Die Lehre daraus: Wir brauchen neue regionale bzw. europaweite Produktionskonzepte und -strategien mit einer hohen Diversität. Wir müssen die Abhängigkeit Europas von internationalen Märkten durch eine starke, wettbewerbsfähige Industrie verringern und die Resilienz unserer Versorgung durch Eigenproduktionen und robuste Supply-Chains in Zukunft verbessern.

Unsere Bundesregierung hat mit ihrem 38-Milliarden-Euro-Hilfspaket für Unternehmen und Arbeitnehmer eine gewaltige wirtschaftliche Unterstützung auf den Weg gebracht. Das gibt Zuversicht, aber die Finanzhilfen müssen schnell und vor allem unbürokratisch in den Unternehmen und bei den Menschen ankommen. Eine Chance ist die Kurzarbeit, die einen raschen Neustart nach der Krise gewährleistet. Für die Logistik- und Transportbranche wurden

für eine höhere Flexibilität – wie das Aussetzen der Lenk- und Ruhezeiten oder das Wochenendfahrverbot – Maßnahmen getroffen, um die Versorgung der Bevölkerung sicherzustellen.

Gesundheit und Verhältnismässigkeit

Die Gesundheit der Menschen muss im Vordergrund stehen, aber wir müssen auf eine Verhältnismässigkeit achten. Der Shutdown der Wirtschaft mündet in historisch hohen Arbeitslosenzahlen und einer weltweiten Rezession. Die EU will mit ihrem Recovery Plan Europas Gesellschaft und Wirtschaft aus der Krise führen und stärken. Die Überleitung in eine grüne, innovative Wirtschaft ist als Wachstumsstrategie (Green Deal) konzipiert. Wir werden aus dieser Krise lernen. Wir werden Wege finden, um Reindustrialisierung, Schlüsseltechnologien und systemrelevante Produktionen, wenn nicht im eigenen Land, so doch in Europa zu halten. Dabei darf die Wettbewerbsfähigkeit unseres Standorts durch Bürokratie und Kostenbelastungen nicht verloren gehen. Nur als attraktiver Standort werden wir diesen Weg erfolgreich beschreiten können, der auch faire Regeln für den Welthandel und Schutz vor Dumping miteinschließt. ■

**Viel Spaß beim Lesen wünscht
Roman Stiftner**

DI Roman Stiftner,
Präsident der BVL Bundesvereinigung Logistik Österreich
Nähere Informationen finden Sie unter www.bvl.at.



Foto: Gary Milano

INNOVATIONEN, NEWS & TRENDS

Die Transport- und Logistikbranche sorgt dafür, dass selbst in solch herausfordernden Zeiten Lieferketten nicht abreißen und Warenströme weiterhin fließen. Auf den folgenden Seiten werfen wir einen kleinen Blick auf die Innovationen, Trends & News der vergangenen Monate.



EINE HANDVOLL HANDHELD

Die Handheld Group hat das Nautiz X41 vorgestellt, ein robustes Android-Gerät für mobile Mitarbeiter in den Bereichen Logistik, Lagerhaltung, Versorgung, Außendienst, öffentlicher Verkehr, Sicherheit und öffentliche Sicherheit. Der kompakte Handheld ist für eine effiziente Datenerfassung und Kommunikation ausgelegt. Aufgrund seiner Schutzart IP65 ist das Gerät wasserfest und staubdicht. Der 1D/2D-

Scanner und eine physische Tastatur inklusive programmierbarer Funktionstasten und einer physischen Scan-Taste erlaubt die Bedienung selbst in härtesten Arbeitsumgebungen. Das Nautiz X41 mit seinem 4-Zoll-Display läuft unter Android 9.0 und ist mit einem Okta-Core-Prozessor, 4 GB RAM, 64 GB Speicher, GPS, 4G/LTE, NFC sowie Bluetooth ausgerüstet. Die kostenlose MDM-Software MaxGo-Software-Suite für Android-Geräte von Handheld bietet sowohl eine schnelle Anwendung universeller Einstellungen auf mehreren Geräten als auch einen benutzerdefinierten Anwendungszugriff. ■

AUCH EIN GESUNDER RÜCKEN KANN ENTZÜCKEN

Trotz eines hohen Automatisierungsgrads spielt der „Faktor Mensch“ weiterhin eine zentrale Rolle, zum Beispiel beim Be- und Entladen von LKW mit Paketen. Dabei wird besonders der Rücken belastet. Speziell Logistikdienstleister, Warenlagerbetreiber und der Handel suchen deshalb nach Lösungen, die gesünderes Heben schwerer Lasten ermöglichen. Mit dem neuen Exoskelett Paexo Back hat Ottobock solch eine Innovation vorgestellt. Es funktioniert nach einem biomechanischen Prinzip: Die Last wird wie bei einem Rucksack an der Schulter abgenommen und mithilfe der Stützstruktur des Exoskeletts in die Oberschenkel umgeleitet. Der Energiespeicher nimmt beim Beugen Kraft auf und gibt sie beim Heben wieder ab. Dies führt zu einer spürbaren Entlastung des unteren Rückens von bis zu 25 Kilogramm. ■



BEREIT FÜR DEN MARKT

Die Chemiepaletten der European Pallet Association e. V. (EPAL) sind bereit für den Markt. Nach zahlreichen Gesprächen mit Verwendern der chemischen Industrie wurden deren Anforderungen an die EPAL-CP-Paletten umgesetzt und mit in das technische Regelwerk der EPAL aufgenommen. Darüber hinaus wurden die EPAL-CP-Paletten im Verpackungslabor des Fraunhofer-Instituts für Materialfluss und Logistik IML im deutschen Dortmund zahlreichen intensiven Praxistests unterzogen. Die Testergebnisse belegen Angaben zufolge eine optimale Funktionalität der EPAL-Chemiepaletten für Sack- und Fassware und entsprechen damit den komplexen Anforderungen der chemischen Industrie an qualitativ hochwertige Holzladungsträger. Die neun unterschiedlichen EPAL-CP-Paletten (CP1-CP9) entsprechen der Nachfrage nach IPPC-behandelten und getrockneten Qualitätspaletten, die die Sicherheitsansprüche der chemischen Industrie erfüllen. ■



3

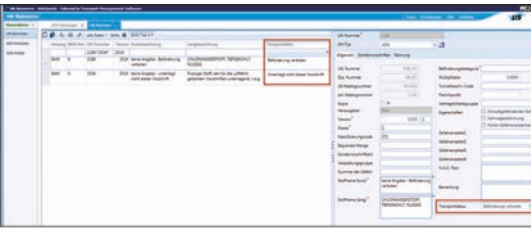


THE NEXT GENERATION

Das Unternehmen Dematic hat im März mit dem Dematic Multishuttle (DMS) 2 E die modernste Generation seiner Automatisierungslösung für das Lager präsentiert. Das System lagert Produkte ein, puffert und sequenziert sie für die Kommissionierung und die Auftragszusammenstellung. Bei der neuesten Shuttle-Generation sind noch höhere

Leistungen bei verbesserter Genauigkeit möglich. Darüber hinaus ist das Shuttle zu allen anderen DMS-Komponenten wie dem Dematic-eigenen Regal-, Lift- und Regalförderer kompatibel und unterstützt ebenfalls den patentierten Inter-Aisle-Transfer. Die dynamische und sequenzierte Bereitstellung der Waren in Echtzeit sorgt dafür, dass das richtige Produkt zur richtigen Zeit an den richtigen Ort kommt, bei maximaler Transparenz. Die Software Dematic iQ oder wahlweise eine SAP-Lösung steuert alle logistischen Abläufe im Lager sowie die Kommissionierung und den Versand. Neben einem verbesserten Design bietet das Dematic Multishuttle 2 E auch die Option, zwei Shuttles auf der gleichen Ebene einzusetzen. Diese agieren autonom, kollaborieren jedoch bei der Auftragsübernahme und -abwicklung. ■

Fotos: Handheld Group (1), Ottobock (2), EPAL (3), Dematic (4)



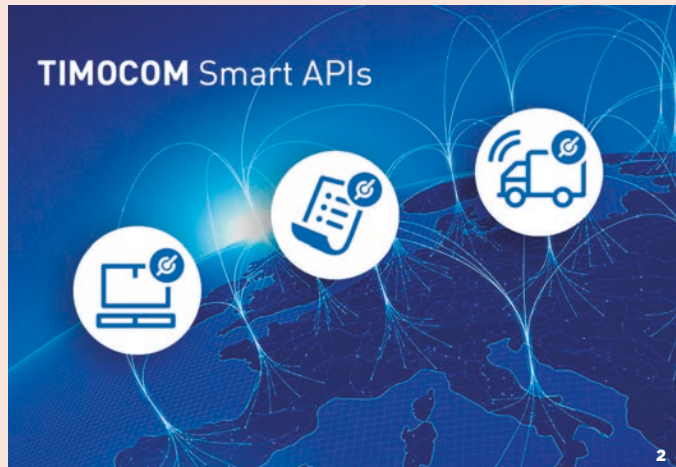
1 führt. Kosten entstehen den LIS-Kunden dafür keine. 2019 Jahr hatte der IT-Spezialist über die Software Zugriff auf die Gefahrgutdatenbank der deutschen Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung (BAM) ermöglicht. ■

GEFAHREN AUF EINEN BLICK

Die Logistische Informationssysteme AG (LIS) entwickelt und installiert seit fast 40 Jahren Transportmanagementsoftware. Nun wurde das Modul Gefahrgutcenter (GGC) der Speditionssoftware WinSped erneut erweitert: Ab sofort weist die Applikation zusätzlich den im „Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße“ (ADR) festgelegten Transportstatus sowie die Einstufung des Gefahrenpotenzials der zu transportierenden Ware aus. Die Aktualisierung des Moduls wird im Rahmen der regelmäßigen Wartungen automatisch durchge-

SCHLAUE SCHNITTSTELLEN

Mit seinen „Smart APIs“ – moderne Schnittstellentechnologien – schlägt der deutsche IT- und Datenspezialist TIMOCOM die Brücke zwischen seinem Smart-Logistics-System und den Transportmanagement- sowie Trackingsystemen seiner über 43.000 Kunden in ganz Europa. Durch den Einsatz der Smart APIs Transportaufträge, Frachtenbörse und Tracking als logische Ergänzung der TIMOCOM Smart Apps werden technische Grenzen überwunden. So wird u.a. die manuelle Datenübertragung abgelöst, was Fehlerquellen reduziert und Zeit spart. Zudem sind die Schnittstellen darauf ausgelegt, relevante Informationen automatisch in der Landessprache des Auftragnehmers zu verarbeiten. Kommunikative Hürden werden so überwunden. Auch können GPS-Daten aus 256 angeschlossenen Telematiksystemen in das Smart-Logistics-System integriert werden. Hierdurch wird die Real-Time-Visibility in der Transportkette erhöht. ■



NB-IOT-LÖSUNG AUS VORARLBERG

Das Lustenauer Unternehmen IDENTEC SOLUTIONS, Anbieter von drahtlosen Kommunikations- und Lokalisierungslösungen, erschließt durch den Einsatz von Narrow Band Internet of Things (NB-IoT) neue Anwendungsfelder in der Industrie- und Transportlogistik. Die inhouse entwickelten Lösungen zur drahtlosen Identifizierung, Ortung und Zustandserkennung von Personen, Materialien und Objekten zielen auf lukrative Nischenmärkte mit sehr rauen industriellen Umgebungen ab. Im ersten Schritt entwickelt das Unternehmen seine erfolgreiche Reefer-Runner-Lösung zur automatisierten Überwachung von Kühlcontainern weiter. Ein Prototyp kommt bereits seit fast zwei Jahren im Binnenschifftransport zwischen Basel und Rotterdam auf dem Rhein zum Einsatz. Durch die Echtzeitüberwachung der Kühlcontainer kann beispielsweise der Transport von Käse und Fisch aus Holland in die Schweiz sowie von pharmazeutischen Produkten und Schokolade aus der Schweiz nach Holland ohne Unterbrechung der Kühlkette garantiert werden – unabhängig von Hersteller und Typ des Containers.



3

ÜBER DEN WOLKEN

Der Drohnenzustelldienst UPS Flight Forward (UPSFF), eine Tochtergesellschaft von UPS, arbeitet mit dem deutschen Drohnenhersteller Wingcopter zusammen. Gemeinsam wollen die Unternehmen die nächste Generation von Paketlieferdrohnen für verschiedenste Einsatzzwecke in den USA und



international entwickeln. Im Rahmen dieser Zusammenarbeit werden beide Unternehmen darauf hinarbeiten, von den Behörden eine Zulassung für kommerzielle Lieferflüge in den USA mit einem unbemannten Fluggerät von Wingcopter zu erhalten. Mit diesem Schulterschluss geht UPSFF erstmals seit seiner Gründung eine Kooperation mit einem Drohnenhersteller ein. Man habe den Transportdrohnenpionier Wingcopter wegen seiner Technologie im Bereich unbemannter Fluggeräte und seiner Erfolgsbilanz in der Lieferung unterschiedlichster Waren auch über große Distanzen und in vielfältigen internationalen Kontexten ausgewählt.

Fotos: LIS AG (1), TIMOCOM (2), Comeda Shipping (3), UPS (4)



1

READY TO ROCK AM ARBEITSPLATZ

4logistic, Hersteller von Panel-PCs für Logistik und Produktion sowie Logistkarbeitsplätzen, hat seine Produktpalette von mobilen Logistkarbeitsplätzen aktualisiert und erweitert. Neben einer verbesserten Elektronik stehen nun mehr Optionen und vorkonfigurierte Pakete zur Verfügung. Mit ihrer eigenen Stromversorgung machen die Wägen IT-Equipment wie Computer und Etikettendrucker mobil. Der Hersteller bietet sie in verschiedenen Varianten an, um alle Anwendungsszenarien in der Logistik abzudecken zu können. So gibt es Varianten, die für den Betrieb eines Notebooks mit einem Barcodescanner geeignet sind, aber auch Varianten für den unterbrechungsfreien Betrieb mit Laserdrucker im Mehrschichtbetrieb. Erstmals bietet 4logistic nun unter dem Namen „Ready to Rock“ bereits fertig geschnürte Pakete für Kunden an. ■

CONTAINERUS VERSCHWINDIBUS

Häufig verschwinden beim Transport von Waren Paletten, Gitterboxen, Kisten und sogar Container. Im Schnitt kommen von 100 ausgelieferten Mehrwegpaletten nur 95 wieder zurück. Die COSYS-Softwarelösung für Lademittelverwaltung/Behältermanagement soll dem ein Ende setzen und bietet die Möglichkeit, den Überblick über die Lademittel-/Behälterbewegungen und Kundenkonten (Belastungen/Entlastungen pro Kunde) zu behalten. Die mobile Anwendungssoftware kann als App auf den Smartphones oder MDE-Geräten der Fahrer und Lagermitarbeiter installiert werden. So können die Mitarbeiter alle nötigen Daten wie Empfänger/Kunde, Lademitteltyp, Menge und Zustand des Lademittels/Behälters beim Ausgang und Eingang erfassen. Sind die Lademittel/Behälter etikettiert, kann per Scan der Lademittelcode/Behälterbarcode erfasst werden. Neben der Erfassung der Eingänge und Ausgänge von Lademitteln/Behältern kann optional auch die Übergabe an den Kunden ebenfalls direkt in der App quittiert werden, sodass der Transport jederzeit nahtlos nachverfolgt werden kann. ■



2

MIT LEICHTIGKEIT AUF SCHIENE

Die ÖBB Rail Cargo Group und voestalpine haben Ende November 2019 eine Innovation für den internationalen Güterverkehrsmarkt präsentiert. „TransANT“ ist den Angaben der Unternehmen zufolge der erste modulare Leichtbauwaggon im Schienengüterverkehr und ermöglicht unterschiedliche, an Kundenbedürfnisse angepasste Aufbauten auf standardisierte Plattformwaggons. Diese neue Generation von Waggons bringt aufgrund ihres geringeren Gewichts und ihrer Modularität wesentliche Vorteile für den Gütertransport. „TransANT“ bietet einen Zuladungsvorteil von bis zu vier Tonnen pro Waggon – unter anderem ermöglicht durch das um 20 Prozent leichtere Untergestell. Die standardisierte Plattform ist in verschiedenen Längen zwischen 33 und 70 Fuß verfügbar, die modularen Aufbauten sind in diversen branchenspezifischen Ausführungen erhältlich. Im Unterschied zu anderen modularen Equipmentkonzepten ist „TransANT“ auch mit Aufbauten uneingeschränkt im konventionellen Einzelwagenverkehr einsetzbar. Die intelligente Schnittstelle zwischen Aufbau und Tragwagen ermöglicht die Abrollbergfähigkeit, und der Tragwagen ist ohne Aufbau als Containertragwagen für intermodale Verkehre nutzbar. ■



EXTRALANG UND EFFIZIENT

Der X-tra Long Efficiency ist einer der populärsten Lang-LKW im Portfolio von Fliegl Fahrzeugbau. Was den X-tra Long Efficiency ausmacht, ist sein Plus an Ladelänge – insgesamt 15.030 mm Innenlänge. Entscheidend ist der gleichbleibende Kraftstoffverbrauch trotz des vergrößerten Zuladungsspielraums, was den X-tra Long

Efficiency in puncto Auslastung bzw. Wirtschaftlichkeit effizienter macht und auch namensgebend war. Es gibt ihn als RoadRunner und MegaRunner sowie jeweils auch als Twin. Ausstattungs- und Ladungssicherungsoptionen sind konfigurierbar, so beispielsweise das Fliegl-Eco-Lift-Hubdach, das Fliegl-Quick-Lock-System oder die stufenlos verschiebbare Vario Wall. Den X-tra Long Efficiency gibt es mit Schiebegardine oder Plane-Spiegel-Aufbau, sodass der Spediteur sich aus einer Vielzahl an Möglichkeiten das für ihn optimierte Fahrzeug zusammenstellen kann. Der Trailer ist nach DIN EN 12642 Code XL, VDI 2700 Blatt 12 und DL 9.5 zertifiziert. Das garantiert verbindliche Sicherheit beim Getränketransport, aber auch für Big Packs oder Oktabs etc. ■

Fotos: 4logistic (1), COSYS (2), ÖBB/Scheiblecker (3), Fliegl Fahrzeugbau (4)



BVL: STIFTFÜR WURDE WIEDERGEWÄHLT

Roman Stiftner, Präsident der BVL Bundesvereinigung Logistik Österreich, wurde bei der ordentlichen Mitgliederversammlung im Sommer 2019 (Bild) einstimmig wiedergewählt. Bereits Anfang Juni wurde Stiftner zudem in die Exekutive der European Logistics Association (ELA) gewählt und vertritt als Vice President die Belange der österreichischen Logistiksektoren in Brüssel. Mit Martina Riedl-Tragenreif von HOERBIGER Wien wurde erstmals eine Vizepräsidentin der BVL Österreich gewählt. Für das ehrenamtliche Engagement im Präsidium konnte außerdem Michael Zimmermann, Zimmermann Verpackungen Import Export, gewonnen werden. Erfreuliche Verstärkung hat auch im Vorstand Einzug gehalten: Sieben Persönlichkeiten bringen sich zusätzlich in die Tätigkeit der Global Supply-Chain-Community ein. Die bisherigen Funktionsträger wurden ebenso einstimmig bestätigt. ■

UMUNDUM IST VEF-PRÄSIDENT

Der Ausbau der regionalen wirtschaftlichen Zusammenarbeit in Südost- und Osteuropa ist nicht nur Ziel des im April 2004 gegründeten Vienna Economic Forum (VEF), sondern spielt auch für die Österreichische Post AG und deren Auslandsbeteiligungen in der Logistik eine große Rolle. So passt es gut, dass Peter Umundum (im Bild rechts; in dieser Ausgabe auch im Interview), Vorstand der Österreichischen Post für Paket & Logistik, die Funktion des VEF-Präsidenten von Günther Rabensteiner (links) übernimmt. Umundum hat bereits Pläne zur zukünftigen Ausrichtung. Das Schärfen und Erweitern des regionalen Schwerpunkts sowie die Fokussierung auf übergreifende inhaltliche Themen, wie etwa Digitalisierung oder Nachhaltigkeit, beschreiben die kommenden Herausforderungen des VEF, dem die Mitgliedsländer Albanien, Bosnien und Herzegowina, Bulgarien, Kroatien, Kosovo, Nordmazedonien, Moldau, Montenegro, Österreich, Rumänien, Slowenien, Türkei und Ukraine angehören. ■



DB SCHENKER: 100 JAHRE IN KÄRNTEN

Im Jahr 1919 eröffnete DB Schenker seine erste Niederlassung in Kärnten. 100 Jahre danach hatte der integrierte Logistikdienstleister allen Grund zum Feiern, denn für sein langjähriges Engagement wurde ihm im November 2019 von Landeshauptmann Peter Kaiser feierlich das Kärntner Landeswappen sowie das Stadtwappen von Klagenfurts Bürgermeisterin Maria-Luise Mathiaschitz verliehen. Mit dem Zerfall der österreichisch-ungarischen Monarchie 1918 waren zahlreiche neue Grenzen entstanden, auch Kärnten wurde zum Grenzland. Schenker-Wien errichtete aus diesem Grund 1919 eine eigene Niederlassung in Villach. Um den Wirtschaftsraum Klagenfurt besser bedienen zu können, wurde 1969 eine Zweigniederlassung in Klagenfurt gegründet.

Heute beschäftigt DB Schenker rund 70 Mitarbeiter an zwei Standorten in Kärnten. „Es ist uns eine große Ehre, die Auszeichnung des Landes Kärnten entgegenzunehmen. Seit 100 Jahren ist es uns ein großes Anliegen, die Kärntner Unternehmen mit den schnellsten und effizientesten Transportlösungen zu versorgen. Daran wird sich auch in den nächsten 100 Jahren nichts ändern“, freute sich Alexander Winter (im Bild links), CEO von DB Schenker in Österreich und Südosteuropa. ■



VERÄNDERUNG BEI DACHSER

Bernhard Simon, CEO, und sein Stellvertreter Michael Schilling, COO Road Logistics, werden nach 31 Jahren der engen Zusammenarbeit in operativen Führungspositionen bei DACHSER 2021 gemeinsam in den Verwaltungsrat des Logistikdienstleisters eintreten. Bernhard Simon wird dann den Vorsitz des Gremiums übernehmen. Neuer CEO des Familienunternehmens wird ab 1. Jänner 2021 Burkhard Eling, der dem DACHSER-Vorstand bereits seit 2013 als CFO angehört. Ebenfalls zum 1. Jänner 2021 übernimmt Stefan Hohm als Chief Development Officer (CDO) die Verantwortung für das neue Ressort „IT & Development“.



Alexander Tonn wird als COO Road Logistics in das Executive Board von DACHSER einziehen. Ebenfalls neu besetzt wird bis dahin die Position des CFO. Edoardo Podestà schließlich wird dem Vorstand wie bisher als COO Air & Sea Logistics angehören. ■

Fotos: BYL Österreich (1), Österreichische Post (2), DB Schenker (3), DACHSER (4)

PAKETVERSAND IN KRISENZEITEN

GLS Austria liefert auch während der Corona-Pandemie zuverlässig und schnell. Die aktuelle, beispiellose Situation stellt den Paketdienst dabei vor große Herausforderungen.

Zu Beginn des Lockdown im Frühjahr brachen die Paketmengen bei GLS Austria in erheblichem Maß ein. Schon nach kurzer Zeit verzeichnete der Paketdienst aber ein starkes Wachstum, da die Onlinebestellungen massiv zunahmen und viele Unternehmen angingen, ihre Produkte direkt an die Endkunden zu liefern.

SICHERHEIT HAT PRIORITÄT

Als Teil der kritischen Infrastruktur ergriff GLS Austria sofort alle erforderlichen Maß-

nahmen, um die Pakete weiterhin zustellen zu können und gleichzeitig die Sicherheit aller Beteiligten zu gewährleisten. Daher wurden alle Mitarbeiter, Transportpartner und Zustellfahrer sowie sämtliche Standorte frühzeitig mit Schutzmasken, Handschuhen und Desinfektionsmitteln ausgestattet. Um jegliches Ansteckungsrisiko zu vermeiden, werden die Pakete zudem derzeit ohne Unterschrift zugestellt.

WICHTIGE FUNKTION FÜR DIE GESELLSCHAFT

Den Mitarbeitern bei GLS Austria ist dabei bewusst, dass sie mit ihrer Dienstleistung momentan eine besonders wichtige Funktion für die Gesellschaft übernehmen. Denn während des Lockdown sind nicht nur medizinische Produkte von großer Bedeutung. Viele Familien mit kleinen Kindern müssen sich wochenlang in einer kleinen Wohnung aufhalten. Um den Familienfrieden aufrechterhalten zu können, ist die Lieferung neuer Spielzeuge für sie sehr wichtig. Auch Geburtstagsgeschenke konnten lange ausschließlich online bestellt werden.

Da weiterhin – vor allem im Herbst – die Gefahr einer zweiten Infektionswelle besteht, kann auch die Verschärfung der Lockdown-Maßnahmen wieder nötig werden. In diesem Fall wäre die Bevölkerung erneut besonders stark auf Paketdienste wie GLS Austria angewiesen.



Den GLS-Austria-Mitarbeitern ist bewusst, dass sie mit ihrer Dienstleistung momentan eine besonders wichtige Funktion für die Gesellschaft übernehmen.

„ZUSTELLFAHRER VERDIENEN ANERKENNUNG!“

Drei Fragen an Klaus Schädle, als Group Area Managing Director der GLS Gruppe unter anderem verantwortlich für die österreichische Landesgesellschaft.

Wie wirkt sich die Corona-Pandemie auf GLS aus?

Wir haben momentan ein sehr hohes Paketaufkommen und müssen diese erhöhten Mengen unter erschwerten Voraussetzungen umschlagen und zustellen. Da wir die Hygienebestimmungen der Behörden sehr gewissenhaft einhalten, müssen wir beispielsweise Prozesse in unseren Depots und Hubs anpassen.

Wird sich die Logistik durch das Coronavirus verändern?

Ich gehe davon aus. Wichtig ist mir in diesem Zusammenhang, vor allem die Chancen in der Krise zu sehen und dabei immer auch den Umweltaspekt zu berücksichtigen. Da die Gesellschaft die Logistik aufgrund der Krise stärker wertschätzt, wäre es wünschenswert, wenn dies auch für die Politik gelten würde. Kein Zustellfahrer parkt gern in zweiter Reihe, er hat aber häufig keine andere Wahl. Daher würden wir Liefersdienste uns für unsere Dienstleistung reservierte Parkplätze in Wohngebieten wünschen. Ein weiterer Punkt ist die Notwendigkeit, Flächen für mobile City-Depots zur Verfügung zu stel-

len, um die Innenstädte CO₂-neutral beliefern zu können. Dann wären wir in der Lage, dort morgens einen Container abzustellen und die Pakete aus diesem heraus per E-Van, E-Bike oder Sackkarre zuzustellen.

Welche Erkenntnisse haben Sie aus dieser besonderen Situation bisher gewinnen können?

Ich durfte in den letzten Wochen feststellen, dass sich die Förderung und Entwicklung

„Da die Gesellschaft die Logistik aufgrund der Krise stärker wertschätzt, wäre es wünschenswert, wenn dies auch für die Politik gelten würde.“

**Klaus Schädle, Group Area Managing Director
der GLS Gruppe**



der Mitarbeiter in den letzten Jahren nun besonders auszahlt. Wir müssen aktuell verstärkt aus räumlicher Distanz managen und zusammenarbeiten. Das ist nur möglich, wenn ein Vertrauensverhältnis besteht und die Mitarbeiter einen möglichst hohen Grad an Eigenmotivation und -verantwortung mitbringen. Ebenso verhält es sich mit unseren Transportpartnern – die teilweise jahrzehntelange Zusammenarbeit zahlt sich jetzt aus. Und ich habe das Gefühl, dass in der Bevölkerung das Bewusstsein wächst, dass unsere Zustellfahrer einen wichtigen und anspruchsvollen Job machen, der Anerkennung verdient. ■



GLS Austria GmbH

Traunuferstraße 105a
4052 Ansfelden
Tel.: +43/5/98 76 30 00
paketinfo@gls-austria.com
www.gls-group.eu/AT

KAPRIOLEN WEGEN CORONA

Auf der Straße, der Schiene, zu Wasser und in der Luft haben sich die Dinge durch die internationalen Reaktionen auf die Coronavirus-Pandemie schlagartig verändert.

Corona hat alles durcheinandergewirbelt. So hat etwa die Unsicherheit über den Verlauf der Krise im März zu einem sprunghaften Anstieg von Frachtangeboten auf dem europäischen Transportmarkt geführt. „Viele Unternehmen haben mit Aussicht auf Grenzschließungen und andere Beschränkungen im Zeichen von Corona Bestellungen vorgezogen“, kommentiert Tilman Fecke, Business Analyst beim Freight-Tech-Unternehmen TIMOCOM, den ungewöhnlich hohen Anstieg von Frachtangeboten, die bis Mitte März auf der Frachtenbörse des Unternehmens eingestellt wurden. Über diese Börse

werden täglich immerhin bis zu 750.000 internationale Fracht- und Laderaumangebote abgewickelt, wodurch sich durchaus Rückschlüsse auf die Gesamtentwicklung ziehen lassen. So konnte TIMOCOM im ersten Quartal 2020 bei den Frachtangeboten ein Plus von 16 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum verbuchen; Transporte aus EU-Ländern in Richtung Italien stiegen um 26 Prozent, nach Polen sogar

um 53 Prozent. Besonders begehrt waren Kühlfahrzeuge. In der Spitze lag die Nachfrage nach temperaturgeführten Transporten dem Unternehmen zufolge um 50 Prozent über den Werten des Vorjahres.

WENDEPUNKT MITTE MÄRZ

Den Wendepunkt der Aufwärtsbewegung markiert ab Mitte März der europaweite Lockdown, der weitgehend zum Stillstand von Produktionsbetrieben und – mit Ausnahme des Lebensmitteleinzelhandels – zu einem Einbruch der Liefermengen geführt hat. „Trotz steigender Transporte im Lebensmittelbereich sind die Frachtmengen von Mitte

„Wie sich die Transportwirtschaft im Zeichen der Corona-Pandemie weiterentwickelt, wird sich allerdings erst im zweiten Quartal zeigen.“

Gunnar Gburek, Unternehmenssprecher von TIMOCOM



Die weltweiten Reaktionen auf die Ausbreitung sowie die Maßnahmen zur Eindämmung der Coronavirus-Pandemie haben Transportwege durcheinandergewirbelt und alles auf den Kopf gestellt.

bis Ende März europaweit um mehr als zwei Drittel zurückgegangen“, berichtet Fecke. „Eine vergleichbare Entwicklung hat es so vor Ostern noch nicht gegeben.“

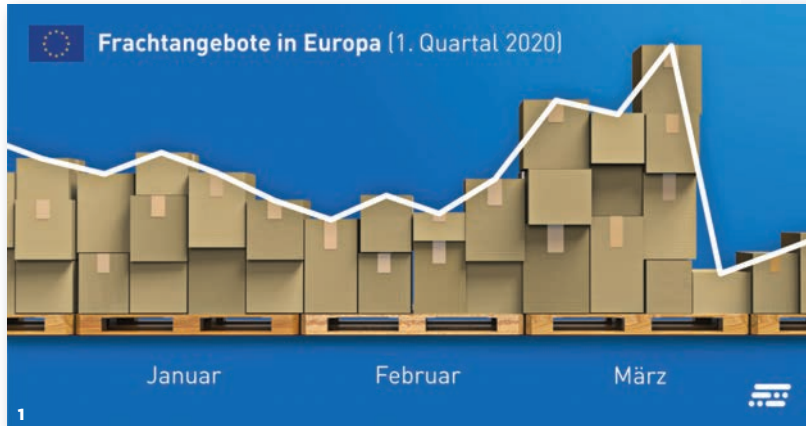
Obwohl Transportunternehmen in Zeiten des Lockdown händierend nach Aufträgen suchen, um ihre LKW auszulasten, sind die über TIMOCOM am Markt platzierten Frachtkapazitäten im ersten Quartal dieses Jahres gesunken. So ging die Zahl der frei verfügbaren LKW in diesem Zeitraum im Vergleich zum Vorjahresquartal europaweit um drei Prozent zurück; in Deutschland sank die Zahl der Fahrzeugangebote sogar um 15 Prozent. Wie passt das zusammen?

„Wir beobachten, dass Transportunternehmen Teile ihrer Fahrzeugflotte mangels Auslastung vorübergehend vom Markt nehmen“, kommentiert Unternehmenssprecher Gunnar Gburek. So komme es durch den Ausnahmezustand, in

dem sich die Welt in diesen Wochen befindet, zu Marktverzerrungen. Gburek zeigt sich dennoch zuversichtlich: „Zurzeit zeichnen sich beim Frachtangebot leichte Aufwärtstendenzen ab. Wie sich die Transportwirtschaft im Zeichen der Corona-Pandemie weiterentwickelt, wird sich allerdings erst im zweiten Quartal zeigen.“

VERLAGERUNG AUF DIE SCHIENE

Nicht nur auf der Straße, sondern auch im Gütertransport auf Schienen wurde reagiert. So hat beispielsweise die ÖBB Rail Cargo Group Anfang April mitgeteilt, dass sie zusätzliche Transportkapazitäten bereitstellen konnte. Ziel war es, so den internationalen Warenstrom am Laufen zu halten und die nationale, aber auch internationale Versorgung der Bevölkerung und des Handels sicherzustellen. Zuwächse gab es bei der Beladung mit Konsumgütern, insbesondere Lebensmitteln und Papier, aber auch



Bio-Ethanol zur Herstellung von Desinfektionsmitteln. „In dieser herausfordernden Zeit sind wir uns unserer verantwortungsvollen Rolle bewusst, den Warenstrom aufrechtzuerhalten, wir führen neue Produkte für unsere Kunden ein und können unsere bestehenden Kapazitäten erhöhen, um gerade auch über Ländergrenzen hinweg die Versorgung sicherzustellen“, so Andreas Matthä, CEO der ÖBB-Holding AG.

So konnte die ÖBB Rail Cargo Group etwa ihre Transporte für Salinen Austria massiv aufstocken. Binnen weniger Tage wurden zusätzliche Transporte auf der Schiene für den Salzhersteller bereitgestellt und innerhalb einer Woche an den Zielort in Ungarn transportiert. Auch Bio-Ethanol des österreichischen Nahrungsmittel- und Industriegüterkonzerns AGRANA wurde auf der Schiene zu den Produktionsstandorten der verschiedenen industriellen Hersteller von Desinfektionsmitteln transportiert. Für das österreichische Unternehmen Julius Meinl konnte die ÖBB Rail Cargo Group innerhalb einer Woche sieben gedeckte Waggons mit Kaffee vom italienischen Logistikzentrum Santo Stino di Livenza nach Wien transportieren und damit das Transportvolumen von insgesamt 14 LKW übernehmen. Nicht zuletzt wurde auch dem heimischen Hygieneartikelhersteller Essity Austria unter die

TIMOCOM verbuchte im ersten Quartal ein Plus von 16 Prozent, von Mitte bis Ende März gingen die Zahlen europaweit aber um mehr als zwei Drittel zurück.

Arme gegriffen. Er verzeichnete durch die gestiegene Nachfrage nach Toilettenpapier eine rekordverdächtige Produktion mit einem Auslieferrekord bei 6.000 Paletten Toilettenbedarf, der zu 15 Prozent durch die Erhöhung der Kapazitäten im Schienengüterverkehr der ÖBB Rail Cargo Group national, aber auch international abgedeckt wurde.

NEUE SEIDENSTRASSE HOCH IM KURS

In diesen schwierigen Zeiten sind die Frachtkapazitäten von See- und Luftfrachtverkehren gegenüber den Vormonaten stark zurückgegan-





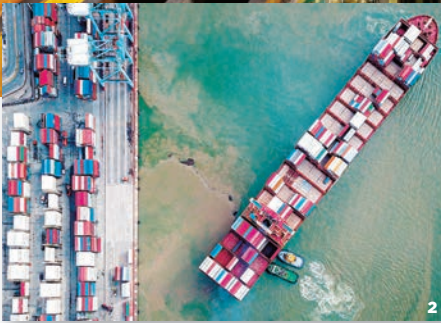
2

gen. Die großen Containerschiffe durchkreuzen die Weltmeere nur mit halber Fracht. Gründe dafür sind unter anderem fehlende Leercontainer und dass volle Container wegen fehlender Lagerkapazitäten nicht mehr angenommen werden sowie weltweit stillstehende Produktionsanlagen. Aufgrund der stark eingeschränkten Schifffahrt fordern fast alle Containerreedereien derzeit erhebliche Aufschläge.

Als Resultat sei eine verstärkte Nachfrage nach Transporten über den Schienenweg und die Routen der Neuen Seidenstraße zu verzeichnen, meldete die Group of European TransEurasia

Operators and Forwarders (GETO) ebenfalls im April. Deswegen haben GETO und der Koordinierungsrat für den Transsibirischen Verkehr (CCTT; derzeit mit mehr als 120 Mitglieds-gesellschaften aus 24 Ländern) ihre Zusammen-arbeit intensiviert, um die eigenen Routen gezielt auszubauen und zu verbessern. Harm Sievers, Präsident der GETO, sieht gerade in der aktuellen Zeit großes Potenzial für alle Routen der Neuen Seidenstraße: „Der asiatische Raum beginnt bereits, sich von der Corona-Krise zu erholen. In Zeiten der Normalisierung wird die Containerzugverbindung eine große

Fotos: TIMOCOM (1), Gerd Altmann/Pixabay (2)



Fotos: Salinen Austria AG (1), Alexandre Goncalves da Rocha/Pixabay (2)

Rolle spielen, da sie einen leistungsstarken alternativen Verkehrskorridor darstellt. Deswegen ist es enorm wichtig, ihr Potenzial zu nutzen und weiter auszubauen. Vor allem müssen wir daran arbeiten, den Bahnverkehr in Europa, Russland und Asien gemeinsam zu koordinieren, um die Seidenstraße insgesamt zu verbessern.“
Wie wichtig gemeinsame Koordination und gemeinsames Vorgehen, gerade im jetzigen Ausnahmezustand, sind, belegen Zahlen der United Transport and Logistics Company – Eurasian Rail Alliance (UTLC-ERA; ständiges Mitglied von CCTT, das Dienstleistungen für den Transport von Containern mit regulären Container-

Die ÖBB Rail Cargo stellte für den Salzhersteller Salinen Austria binnen weniger Tage zusätzliche Transporte auf der Schiene bereit.

blockzügen auf der Strecke China–Europa–China durch die Gebiete der Republik Kasachstan, der Russischen Föderation und der Republik Weißrussland bietet): Das UTLC-ERA-Transportvolumen aus China Richtung Europa lag in den ersten beiden Monaten des Jahres 20 Prozent über dem des Vorjahreszeitraums, in der Gegenrichtung sogar um mehr als 60 Prozent darüber. Über das gesamte Jahr verteilt und unter normalen Umständen rechnet die UTLC-ERA mit einem Wachstum des Transportvolumens von circa 15 Prozent. Ziel sei es jedoch nicht, den gesamten Transport von Schiffen auf die Schiene zu verlagern, sondern sinnvolle und optimale Ergänzungsoptionen zu schaffen und sich als „High Quality Boutique“ einen beachtlichen Prozentsatz des Verkehrsaufkommens zu sichern. ■

Logistik für Österreich!



#wearedriving



#weareflying



#wearerolling



#weareshipping

Kontaktieren Sie uns:

E-Mail an info@schenker.at



VOLL HANDLUNGSFÄHIG

Dank seines Netzwerks kann DB Schenker auch in Krisenzeiten flexibel reagieren und dafür sorgen, dass die Lieferketten nicht abreißen – zu Land, zu Wasser und in der Luft.

Die Schultern der Logistikunternehmen tragen dieser Tage eine schwere Last. Allen Hindernissen, Schwierigkeiten und Beschränkungen zum Trotz haben sie die Aufgabe, den Warenverkehr am Laufen zu halten und so unter anderem auch die Versorgung der Bevölkerung mit lebensnotwendigen Produkten zu sichern.

„Wir transportieren aktuell sehr viele Sendungen. Der Grund dafür liegt darin, dass viele Unternehmen Güter vorproduziert haben bzw. die Produktionen teilweise noch weiterlaufen und die Lagerhallen gut gefüllt sind“, erklärte Maximo Lopez-Alvarez, Senior Vice President Land Transport von DB Schenker in Österreich und Südosteuropa, im April zur Lage der nationalen Stückgutlogistik. So sei im Landverkehr sowohl bei den



2

DB Schenker ist führend in der Luftfracht und kann auf ein Netzwerk, bestehend aus insgesamt rund 700 Standorten in 130 Ländern, zurückgreifen.

Komplettladungen als auch bei Stückgutsendungen mehr Transportvolumen verzeichnet worden als erwartet. Zum Schutz von Kunden und Mitarbeitern wurde auf kontaktlose Zustellung umgestellt. Zu den getroffenen Maßnahmen zählt, zusätzlich zu den empfohlenen und verordneten Hygiene- und Abstandsregelungen, dass beispielsweise keine direkte Unterschrift bei der Übernahme mehr nötig ist oder auch, dass bei den LKW-Wechselbrücken die Ladung nach dem Abladen erst zu einem späteren Zeitpunkt von den Mitarbeitern übernommen wird.

ZU WASSER UND IN DER LUFT

Auswirkungen hat die Coronavirus-Krise selbstverständlich nicht nur auf den Landweg. Auch zu Wasser und in der Luft gibt es Veränderungen.

Es wird etwa intensiv an der Bereitstellung von Luftfrachtkapazitäten gearbeitet, um den Kunden tragfähige Lösungen bieten zu können, so Peter Schallau, Vice President Airfreight. Schallau: „So haben wir im Import und Export nach und von China und aus und in die USA eigene Charterflüge eingesetzt, die trotz des Einreiseembargos einen flexiblen Service für Luftfrachtsendungen aus und in die USA – Chicago und Atlanta – bieten. Ebenso werden für Luftfrachtsendungen nach und von China – Schanghai – ausreichend Kapazitäten vorgehalten.“

„Wir sorgen dafür, dass die Supply-Chains weiterlaufen. Das haben wir schon immer getan, und daran ändert auch Corona nichts!“

Alexander Winter, CEO von DB Schenker in Österreich und Südosteuropa



3

Fotos: VanderWolf Images/AdobeStock (1), murartar/AdobeStock (2), DB Schenker (3)



Im Landverkehr wurde sowohl bei Komplettladungen als auch bei Stückgutsendungen mehr Transportvolumen verzeichnet als erwartet.

Für den Seeweg wurden zusätzliche Seefrachtsammeldienste (Less Than Full Container Load, LCL/Teilladung eines Containers; im Gegensatz dazu Full Container Load, FCL/volle Containerladung) in die USA eingesetzt, für Transporte nach China böten die bestehenden Verbindungen genügend Kapazitäten und schnelle Laufzeiten, so der Vice President Ocean Freight Bernd Labugger. Schon unter normalen Umständen bedient DB Schenker mit seinen LCL Services weltweit 2.500 Verbindungen in der Woche. Der Dienstleister übernimmt in der Seefrachtspedition die Verantwortung für die gesamte Supply-Chain der Kunden bis hin zur begleitenden Dokumentation und Zolllogistik. In diesem herausfordernden Bereich – schließlich ist er mit großem organisatorischem Aufwand verbunden – ist geplant, noch 2020 neue Produkte einzuführen.

FOLGEN NICHT ABSEHBAR

Alles in allem scheint die Auftragslage für DB Schenker trotz der Herausforderungen nicht schlecht auszusehen. CEO Alexander Winter relativiert hinsichtlich der voraussichtlichen weiteren Geschäftsentwicklung jedoch und bleibt vorsichtig: „Das ist aufgrund der derzeitigen Situation schwierig zu sagen. Die gesundheitlichen und wirtschaftlichen Folgen der Corona-Pandemie sind noch nicht absehbar, weder in Europa noch in den USA und auch nicht in Asien, obwohl dort bereits eine Erholung der Produktion stattfindet.“

Wie auch der Wettbewerb hat es DB Schenker derzeit nicht leicht. Es gibt Reisebeschränkungen in ganz Europa, die Schwierigkeiten bereiten, auch wenn sie den Gütertransport zumeist nicht direkt betreffen, Grenzbeschränkungen und Gesundheitskontrollen führen zu längeren



2



3

Um längere Wartezeiten an den Grenzen zu kompensieren, müssen teilweise mehr LKW und Fahrer eingesetzt werden.

Wartezeiten, was zu Verzögerungen führen kann, teilweise müssen dadurch auch mehr LKW und Fahrer eingesetzt werden, um Laufzeitverluste zumindest zum Teil zu kompensieren.

Alexander Winter weiß aber zu beruhigen: „Schon dank der mehr als 430 Landtransport-Hubs in 38 Ländern allein in Europa bleiben wir vollständig handlungsfähig. Unser Netzwerk zahlt sich in Krisenzeiten aus, denn wir können auf temporäre Einschränkungen flexibel reagieren und bei Bedarf auf alternative Routen ausweichen, um sicherzustellen, dass Sendungen immer verlässlich bei unseren Kunden ankommen. Wir sorgen dafür, dass die Supply-Chains weiterlaufen. Das haben wir schon immer getan, und daran ändert auch Corona nichts!“ ■

INFO-BOX

DB Schenker in Österreich

DB Schenker ist ein international tätiger Logistikdienstleister mit über 76.100 Mitarbeitern an 2.000 Standorten. Das Unternehmen bietet Landverkehr, Luft- und Seefracht sowie Kontraktlogistiklösungen und Supply-Chain-Management aus einer Hand. In Österreich beschäftigt DB Schenker rund 1.800 Mitarbeiter in zwölf Geschäftsstellen. Die Schenker & Co AG in Wien fungiert als Cluster Head Office für Südosteuropa. In den 14 Ländern der Region sind derzeit rund 7.600 Mitarbeiter in 80 Niederlassungen beschäftigt. Der CEO von DB Schenker in Österreich und Südosteuropa ist Mag. Alexander Winter.

www.dbschenker.com/at

Fotos: DB Schenker (1), Max Lautenschläger (2), Volker Emersleben (3)

LTE-group

We pull things in the right direction



Superschnell über alle Grenzen, auch in Zeiten wie diesen.

Das internationale Netz der LTE-group kann sich sehen lassen, denn garantiert virenfrei zieht es sich durch weite Teile Europas und verbindet die Häfen an der Nord- und Ostsee mit jenen am Mittel- und am Schwarzen Meer. Dafür zeichnet ein engagiertes und kompetentes Team, das mittlerweile beinahe 500 Mitarbeiter:innen umfasst, verantwortlich.

Wir wachsen für unsere Kunden

Und diese Verantwortung wird von ihnen gerne wahrgenommen: In den mittlerweile neun Tochterunternehmen der LTE Holding und in ständiger Kooperation mit zwei Schwesterfirmen werden täglich, rund um die Uhr, die durchaus fantasievollen Kundenlösungen realisiert, und die termin- und



from port2port.
all across Europe.

ATTRACTIVE FORCES

vor allem kostentreu Abwicklung der unterschiedlichsten Transporte garantiert. Für die Geschwindigkeit sorgen neben dem Fuhrpark von 80 höchst modernen Triebfahrzeugen – größtenteils Mehrsystemlokomotiven – auch unsere mehrsprachigen Lokführer dafür, die Aufenthalte an den Grenzen weitgehend zu verkürzen und tragen somit zum Gesamterfolg der Teams bei. Den sensiblen Kern stellt der 24/7 Helpdesk dar, der innerhalb kürzester Zeit auf Unvorhergesehenes prompt und ergebnisorientiert eingreift, wenn es brennt.

Von der First bis zur Last Mile

Auf diese Weise transportiert die LTE-group 8 Mio. Tonnen Güter, beschafft und organisiert die notwendigen Waggons und Ausrüstungen, kümmert sich um den Vor- und Nachlauf auf der Straße und begleitet somit hervorragend die so genannte First und Last Mile. Dem entsprechend vielfältig gestaltet sich daher das Portfolio des Unternehmens: von Agrar- über Chemie- und Mineralölprodukten bis hin zu Gefahrgütern, Automobilen und Schienenfahrzeugen gibt es keine Aufgabenstellung, der die LTE-group nicht gewachsen ist.

attractive [ə'træktiv]

1. providing pleasure or delight, especially in appearance or manner; pleasing; charming; alluring
2. arousing interest or engaging one's thought, consideration, etc.
3. having the quality of attracting

Das Know How unseres rasch wachsenden Teams und unser innovativer Fuhrpark sorgen dafür, die vielfältigen individuellen Anforderungen unserer Kunden zu erfüllen. Unsere Mitarbeiter:innen in AT, DE, NL, PL, CZ, SK, HU, RO und BG, unsere Partner in SI und HR und eine Reihe moderner, in ganz Europa zum Einsatz kommenden Hybrid- und Mehrsystemlokomotiven, die ganz nebenbei auch eine hervorragende Umweltverträglichkeit gewährleisten, werden ihrer Aufgaben grenzüberschreitend und rasch im Sinne unserer Auftraggeber gerecht.

Transporte von Rotterdam/NL oder Gdynia/PL nach Rumänien reibungslos und ohne Unterbrechung zu bewerkstelligen – das macht ATTRACTIVE Forces aus und darauf ist das internationale Team der LTE-group zu Recht mächtig stolz.

LTE-group

Joint venture for a new dimension

Lok-Service vor den Toren Wiens. Kein Lockangebot: Realität.

LTE Logistics & Transport Europe (LTE), die ÖBB-Technische Services GmbH (ÖBB TS) und ELL European Locomotive Leasing (ELL) bilden mit der ETL Lokservice GmbH ein Joint Venture zu Errichtung und Betreiben eines Servicestützpunkts für Lokomotiven.

ETL Lokservice: Start für Herbst 2021 geplant

Der neue Stützpunkt liegt strategisch günstig am Schnittpunkt internationaler Schienengüterverkehrskorridore. Ab dem Herbst 2021 sollen dort modernste Lokomotiven instandgehalten werden. Die drei Partner bringen unterschiedliche Kompetenzen ein: LTE und ELL ihre modernen Lokflotten, ÖBB TS ihr langjähriges Knowhow als etablierter und professioneller Instandhalter von Schienenfahrzeugen.

„Nach langen Jahren der Planung und einem weiteren Jahr Verhandlungen mit der Wettbewerbsbehörde in Brüssel geht das Projekt nun in die nächste Phase“, freuen sich Michael Benda



und Andreas Mandl, CFO und CEO von LTE, dass nun die nächste Etappe in Angriff genommen werden kann.

„Mit der Errichtung der Werkstätte am Standort Gramatneusiedl sichern wir uns einen strategisch günstig gelegenen Standort im Großraum Wien und schaffen zudem neue Arbeitsplätze in der Region“, sagt Sandra Gott-Karlbauer, Geschäftsführerin ÖBB TS.

„In einer Halle mit einer Fläche von ca. 1.000 m² und mit vier Arbeitsständen werden wir voraussichtlich ab Herbst 2021 mit State-of-the-art-Equipment alle interessierten Unternehmen betreuen können“, so Christoph Katzensteiner, CEO ELL.


logistics & transport

LTE-group | logistics & transport
Head Office: 2320 Schwechat
Concorde Business Park 1/B1/21
Tel: +43/316/572020-0
sales@LTE-group.eu

ATTRAKTIVE SERVICE



Foto, Rendering: LTE-group, barus.at



Neuer Raum und Möglichkeiten (1.000m² mit vier Arbeitsständen) für ATTRAKTIVE SERVICES:
das neue Service-Zentrum für Lokomotiven ab 2021

WACHSTUMSMOTOR

Das Business-Field Road Logistics ist zugleich Stabilitätsfaktor und Wachstumsmotor von DACHSER. Das Unternehmen verzeichnete 2019 ein solides Umsatzplus von 1,6 Prozent.

Einer sich zunehmend eintrübenden Weltkonjunktur zum Trotz konnte DACHSER auch 2019 weiterwachsen. Beim konsolidierten Netto-Umsatz verzeichnet der Logistikdienstleister ein solides Umsatzplus von 1,6 Prozent auf 5,66 Milliarden Euro. Wachstumsmotor war erneut das Business-Field Road Logistics, das sich um 2,9 Prozent auf 4,60 Milliarden Euro steigerte. Dem gegenüber steht ein Umsatzrückgang von 4,1 Prozent im Business-Field Air & Sea Logistics, der insbesondere aus dem schwächeren Luftfrachtgeschäft für Automotive-Kunden resultiert.

Dem Umsatzplus auf Konzernebene stehen rückläufige Sendungs- und Tonnagezahlen gegenüber. Während sich die Sendungszahlen um rund 3,7 Prozent von 83,7 auf 80,6 Millionen verringerten, sank die Tonnage im Vorjahresvergleich leicht um 1,0 Prozent von 41,4 auf 41,0 Millionen Tonnen. „Wenn der konjunkturelle Wind sich dreht, zählen Qualität und Zuverlässigkeit noch mehr als sonst“, sagt Bernhard Simon, CEO von DACHSER. „Deshalb engagieren wir uns umso stärker für gut qualifizierte und motivierte Mitarbeiter und investieren kontinuierlich in unser Netz, unsere Prozesse und unsere IT.“

STARK AN LAND

Das Business-Field Road Logistics, in dem DACHSER den Transport und die Lagerung von Industriegütern (European Logistics) und Lebensmitteln (Food Logistics) zusammenfasst, ist nach wie vor Stabilitätsfaktor und dynamischer Wachstumsmotor des Unternehmens zugleich. Im Jahr 2019 steigerte Road Logistics seinen konsolidierten Netto-Umsatz um 2,9 Prozent von 4,47 auf 4,60 Milliarden Euro. Die Business-Line European Logistics trug dazu rund 3,63 Milliarden Euro (+2,4 Prozent) bei. „Zur anhaltenden Stärke in den grenzüberschreitenden Transporten kommt die positive Entwicklung der Kontraktlogistik in ganz Europa. Obwohl sich die Lage am Frachtmarkt im Laufe des Jahres 2019 entspannt hat, bleibt der Fahrer- und Fachkräftemangel in Deutschland und vielen anderen europäischen Ländern die vordringlichste Herausforderung“, sagt Simon.

Das stärkste Wachstum erzielte 2019 die Business-Line Food Logistics. DACHSER wuchs im Bereich der Lebensmittellogistik um 5,1 Prozent von 917 auf 964 Millionen Euro Umsatz. Die Sendungen gingen um 1,7 Prozent zurück, während die Tonnage leicht um 0,6 Prozent anstieg. „Die Lebensmittellogistik ist seit Jahren eine verlässliche Säule unseres Geschäftsmodells“, sagt Simon.

VOLATILES GESCHÄFT

Das Business-Field Air & Sea Logistics verzeichnete 2019 einen Rückgang des Umsatzes um 4,1 Prozent von 1,19 auf 1,14 Milliarden Euro, die Zahl der Sendungen ging um 5,6 Prozent zurück. „In der Luft- und Seefracht spüren wir das sehr volatile Geschäft, das stark unter den Verwerfungen des Welthandels leidet“, sagt Simon. „Besonders die schwächere Transportnachfrage der Automotive-Industrie in Deutschland macht sich in unserem Luftfrachtgeschäft bemerkbar.“

DACHSER stellte 2019 einige Weichen, um das Business-Field zukunftssicher auszurichten. Dazu zählen eine Erweiterung des Kundenportfolios auf die Branchen Life-Sciences/Pharma sowie Fashion & Sports ebenso wie der Ausbau der Zugverkehre über die Neue Seidenstraße. Die Luft- und Seetransporte, insbesondere im LCL-Bereich, wurden weiter mit dem europäischen Landverkehrsnetz vernetzt. Zudem ist das selbst entwickelte Transport-Management-System Othello weltweit so gut wie komplett ausgerollt. „Bis Mitte 2020 wickeln wir 99 Prozent aller Sendungen mit unserem eigenen Transport-Management-System ab. Über entsprechende Effizienz- und Produktivitätsfortschritte können wir dann zusätzlichen Mehrwert für unsere Kunden generieren“, sagt Simon.

AUSWIRKUNGEN DER CORONA-KRISE

Um die Qualität der Dienstleistungen weiter zu verbessern, investierte das Familienunternehmen im abgelaufenen Jahr 151 Millionen Euro in den Neubau oder die Erweiterung von Umschlaghallen und Warehouses sowie IT-Systeme und die technische Ausstattung. Für das laufende Jahr sind Investitionen in ähnlichem Umfang geplant. Allerdings wird die aktuelle Corona-Krise dafür sorgen, dass auch DACHSER seine Ziele anpassen muss, wie Simon erläutert: „Die endgültigen Auswirkungen auf unser Geschäft sind schwer prognostizierbar,



2019 steigerte Road Logistics seinen konsolidierten Netto-Umsatz auf 4,60 Milliarden Euro.

wir können die Lage nur jeden Tag aufs Neue bewerten und uns agil und flexibel darauf einstellen. Mengenrückgänge im Industriegütergeschäft sind angesichts der aktuellen Einschränkungen des Geschäftslebens, insbesondere in Spanien und Frankreich, unvermeidbar. Allerdings sind wir, was Serviceportfolio und Kundenstruktur angeht, bewusst breit aufgestellt, sodass wir uns an veränderte Rahmenbedingungen gut anpassen können. Im Lebensmittelbereich sind wir als Logistiker systemrelevanter Baustein der Grundversorgung, hier rechnen wir mit einem relativ stabilen Geschäft.“

Seine Eigenkapitalquote konnte DACHSER im Jahr 2019 nochmals steigern, auf über 57 Prozent. Mit rund 31.000 Mitarbeitern beschäftigt DACHSER so viele Menschen wie noch nie in der Firmengeschichte. „Darauf sind wir sehr stolz, denn unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind das Herz und das Rückgrat unserer Dienstleistung. Das Sichern der Arbeitsplätze steht 2020 an erster Stelle“, schließt Simon. „Auch für Kunden und Transportunternehmer wollen wir ein stabiler und zuverlässiger Partner bleiben. Wir sind alle mit denselben Herausforderungen konfrontiert. Gemeinsam werden wir mit fairen Preisen und fairer Vergütung die Corona-Krise durchstehen und den Grundstein für zukünftiges Wachstum legen.“ ■

AN EINEM STRANG ZIEHEN

Die Österreichische Post steht als landesweit führender Logistik- und Postdienstleister in Zeiten wie diesen an vorderster Front. Da bedarf es des Zusammenhalts der Mitarbeiter und Kunden. Wir haben mit Vorstand Peter Umundum über aktuelle Herausforderungen gesprochen.

Peter Umundum konnte bereits auf ein bewegtes Berufsleben zurückblicken, als er 2005 als Mitglied der Divisionsleitung Brief zur Österreichischen Post AG wechselte – unter anderem war er für die Steirerbrau AG sowie die Styria Medien AG tätig und war Mitbegründer und Geschäftsführer von redmail. Seit 2011 verantwortet der studierte Informatiker als Vorstandsdirektor die Division Paket & Logistik, die mit eigenen Gesellschaften in zehn europäischen Ländern präsent ist, seit Anfang 2019 trägt er zusätzlich die Verantwortung für die Produktion und Logistik der Sparten Brief und Paket. Eine Situation wie die Coronavirus-Pandemie ist aber auch für den erfahrenen Manager etwas Neues. NEW BUSINESS hat ihn zu den Herausforderungen und Veränderungen für die Österreichische Post durch diese Krise befragt.



„Innerhalb kürzester Zeit haben wir als Unternehmen weitreichende Maßnahmen zum Wohlergehen unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie unserer Kundinnen und Kunden gesetzt.“

DI Peter Umundum, Vorstand Paket & Logistik, Österreichische Post AG

WIE HAT DIE POST ALS LOGISTIKUNTERNEHMEN AUF DIE CORONA-KRISE REAGIERT, NACH INNEN WIE NACH AUSSEN?

Innerhalb kürzester Zeit haben wir als Unternehmen weitreichende Maßnahmen zum Wohlergehen unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie unserer Kundinnen und Kunden gesetzt. Dafür haben wir eine Vielzahl an Prozessen geändert und angepasst. Das



2

In den Zustellbasen und Logistikzentren der Österreichischen Post wird im Schichtbetrieb gearbeitet, damit weniger Personen miteinander in Kontakt kommen.

beginnt in den Zustellbasen und Logistikzentren, die nun im Schichtbetrieb arbeiten, damit weniger Personen miteinander in Kontakt kommen, und geht hin bis zur kontaktlosen Zustellung. Unsere Zustellerinnen beziehungsweise Zusteller läuten zuerst an und melden sich bei der Kundin oder dem Kunden. Erst danach wird die Sendung in den Briefkasten eingelegt oder vor der Haustür abgestellt. Eine Unterschrift durch den Empfänger oder die Empfängerin ist nicht mehr notwendig. Damit so eine Umstellung reibungslos funktioniert, müssen alle Stakeholder, also Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Kundinnen und Kunden, gemeinsam an einem Strang ziehen.

WAS WAR DABEI FÜR SIE DIE GRÖSSTE HERAUSFORDERUNG, UND WIE SIND SIE IHR BEGEGNET?

Blieben wir beim Beispiel der kontaktlosen

Zustellung. Die betrifft ja nicht nur herkömmliche Pakete, sondern auch viele andere Produkte: Rückscheinbriefe, Nachnahmen oder Geldzustellungen wie etwa Pensionen, die unsere rund 9.000 Zustellerinnen und Zusteller tagtäglich in ganz Österreich zustellen. Eine Umstellung solch zentraler Prozesse, noch dazu im laufenden Betrieb, war schon eine ganz besondere Herausforderung. Gemeinsam haben wir als Post aber Großes geleistet und auch diesen Ausnahmezustand gemeistert. Überraschend war für uns auch, dass die Kundenakzeptanz von Anfang an sehr groß war.

LÄSST SICH SCHON SAGEN, WELCHEN EINFLUSS DIE CORONAVIRUS-KRISE AUF DIE PAKETMENGEN HAT? UM WIE VIEL SIND DIE PAKETMENGEN GESTIEGEN?

In den ersten Wochen hat sich das Paketvolumen kaum merklich geändert. Während das

Fotos: Österreichische Post AG/Jan Ehm (1), Österreichische Post AG/Christian Stemper (2)



B2C-Geschäft gestiegen ist – Stichwort E-Commerce –, haben wir einen Rückgang im B2B-Geschäft verzeichnet, da viele Unternehmen geschlossen hatten oder nur in stark eingeschränktem Umfang tätig waren. Vor Ostern sind wir durch das Versenden vieler Osterpakete auf ein Niveau gekommen, wie wir es sonst nur aus der Vorweihnachtszeit kennen. Wir verzeichneten Steigerungen um zehn bis 20 Prozent, was bedeutet, dass wir an Spitzentagen zwischen 600.000 und 700.000 Pakete pro Tag transportierten. Und das alles unter erschwerten Bedingungen durch die Corona-Krise.

WIE SCHNELL KÖNNEN SIE WIEDER AUF „NORMALBETRIEB“ WECHSELN, WENN SICH DIE LAGE BERUHIGT HAT?

Jederzeit, also auch bereits morgen. Als Österreichische Post erfüllen wir ja nach wie vor unser Kerngeschäft und sind durch die Zustellung immer noch tagtäglich draußen bei den Menschen. Der einzig merkbare Unterschied sind die von uns gesetzten Sicherheitsvorkehrungen. Andere Bereiche, wie das Brief- oder Werbegeschäft, in dem wir einen starken Rückgang der Volumen spüren, können wir schnell wieder auf Normalniveau hochfahren.



Vor Ostern hat die Post an Spitzentagen zwischen 600.000 und 700.000 Pakete pro Tag transportiert.

bereitet, um mit einem Anstieg oder einem Rückgang der Mengen umgehen zu können.

DER E-COMMERCE BOOMT SCHON LANGE, DAMIT STEIGEN AUCH DIE PAKETMENGEN KONTINUIERLICH. KANN MAN DEN AKTUELL STARKEN ANSTIEG VIELLEICHT AUCH EIN BISSCHEN ALS TESTLAUF NUTZEN, AUS DEM MAN ETWAS FÜR DIE ZUKUNFT LERNEN KANN?

Die steigenden Paketmengen waren schon vor der Corona-Krise ein klar anhaltender Trend. Deswegen planen wir bereits langfristig mit der Aufstockung unserer Kapazitäten und dem Ausbau unseres Logistiknetzes. Allein im vergangenen Jahr konnten wir durch die Partnerschaft mit der DHL Group ein starkes Wachstum von 20 Prozent im Paketsegment verbuchen. Punk-

„Die steigenden Paketmengen waren schon vor der Corona-Krise ein klar anhaltender Trend. Deswegen planen wir bereits langfristig mit der Aufstockung unserer Kapazitäten und dem Ausbau unseres Logistiknetzes.“

DI Peter Umundum, Vorstand Paket & Logistik, Österreichische Post AG

Die Kapazitäten sind uns ja nicht verloren gegangen.

UMGEKEHRT: WIE BEREITEN SIE SICH AUF MÖGLICHE WEITERE SCHLISSUNGEN IN WELLEN VOR, DIE UNS VIELLEICHT NOCH BEVORSTEHEN?

Die Post gilt als kritische Infrastruktur und hat den Auftrag, Zustellung und Filialbetrieb auch weiterhin aufrechtzuerhalten. Etwaige Schließungen von Unternehmen betreffen uns hinsichtlich Änderungen im Brief- und Paketvolumen. Auch hier sind wir entsprechend vor-

tuelle Spitzen, wie etwa kurz vor Ostern, sind sicher eine Herausforderung. Diese können wir aber aufgrund unserer Prognosen, die ein stabiles Wachstum der Paketmengen zeigen, einigermaßen gut vorhersehen.

Was die Corona-Krise sicher gezeigt hat, ist die Möglichkeit von Ausfällen und Verzögerungen bei E-Commerce-Bestellung aus dem Ausland. Österreichische Händler haben die Krise aber gut genutzt und beweisen nun, dass sie internationalen Konzernen in puncto Onlinehandel um nichts nachstehen. Als Post leben wir das ja erfolgreich mit [shopping.at](https://www.shopping.at), der Onlineplatt-

form für heimische Händler, vor. Shöpping.at punktet mit raschem und direktem Versand durch die Post, ausgefallene Flugverbindungen oder Grenzschließungen haben auf die Bestellungen keine Auswirkungen. Zudem unterstützt man mit jedem Einkauf heimische Händler und so die österreichische Wirtschaft.

„Vor Ostern sind wir durch das Versenden vieler Osterpakete auf ein Niveau gekommen, wie wir es sonst nur aus der Vorweihnachtszeit kennen.“

**DI Peter Umundum, Vorstand Paket & Logistik,
Österreichische Post AG**

ÄNDERN DIE VORKOMMISSE DER LETZTEN WOCHEN UND MONATE MITTEL- BIS LANGFRISTIG ETWAS AN IHREN PLÄNEN UND STRATEGIEN?

Wir halten an der langfristigen Aufstockung unserer Kapazitäten im Paketbereich fest. Daran ändern auch kurzzeitige Schwankungen beim Paketvolumen nichts. Abzuwarten bleibt allerdings, wie sich die Mengen bei den Brief- und Werbesendungen weiter entwickeln werden. Die Erkenntnisse und Überlegungen unseres professionellen Gesundheitsmanagements werden uns aber sicher erhalten bleiben und auch weiterhin in die tägliche Arbeit einfließen.

WIRD SICH DIE FERTIGSTELLUNG DER LOGISTIKSTANDORTE IN WOLFURT UND VOMP VORAUSSICHTLICH VERZÖGERN?

Aus jetziger Sicht bin ich optimistisch, dass es bei unseren Standorten in Vorarlberg und Tirol zu keinen wesentlichen Verzögerungen durch die Corona-Krise kommen wird. Im Logistikzentrum Wolfurt wird bereits gebaut. Hier sind wir natürlich stark von den Baufirmen und Zulieferern abhängig, die selbst gerade mit

Herausforderungen zu kämpfen haben. Anders ist die Situation in Tirol, wo wir uns derzeit in der Planungsphase befinden. Diese Arbeiten sind nicht durch Corona-bedingte Einschränkungen betroffen.

WAS HABEN SIE ALS NEUER PRÄSIDENT DES VIENNA ECONOMIC FORUM – HERZLICHEN GLÜCKWUNSCH ÜBRIGENS ZU IHRER ERNEN-





NUNG - VOR? WORAUF WOLLEN SIE DEN FOKUS LEGEN?

Das Vienna Economic Forum verfolgt seit seiner Gründung das Ziel, die Zusammenarbeit in der Region zwischen der Adria und dem Schwarzen Meer zu fördern. Gerade die aktuellen Herausforderungen machen deutlich, warum die regionale Zusammenarbeit wichtiger denn je ist. Ich denke, mit dem Schärfen des

regionalen Schwerpunkts und der Fokussierung auf übergreifende inhaltliche Themen, wie etwa Digitalisierung oder Nachhaltigkeit, ist das Vienna Economic Forum gut für die Zukunft aufgestellt.

ZUM ABSCHLUSS EINE PERSÖNLICHE FRAGE: WORAUF FREUEN SIE SICH AM MEISTEN, WENN SICH DIE SITUATION WIEDER NORMALISIERT HAT?

Wieder einen gemeinsamen Abend mit meinen Eltern und Kindern in der Steiermark zu verbringen. ■

INFO-BOX

Über Peter Umundum

Peter Umundum startete nach seinem Studium der Informatik an der Technischen Universität Graz seine berufliche Karriere im Jahr 1988 in der Steirerbrau AG, wo er die Leitung der Organisations- und Informatikabteilung übernahm. 1994 wechselte er als IT-Leiter in die Styria Medien AG, baute dort das Onlinegeschäft auf und stieg bereits zwei Jahre später zum Geschäftsführer der Tochtergesellschaft Media Consult Austria GmbH auf.

1999 war er Mitbegründer und Geschäftsführer von redmail und mit dem Markteintritt der Styria-Gruppe in den kroatischen Markt beschäftigt. Im Jahr 2001 wurde Peter Umundum mit der Geschäftsführung der Tageszeitung „Die Presse“ betraut, drei Jahre später in die Geschäftsführung der Tageszeitung „Kleine Zeitung“ berufen. In dieser Zeit war er auch im Vorstand der Austria Presse Agentur (APA), im Verband Österreichischer Zeitungen (VÖZ) und in der Österreichischen Auflagenkontrolle (ÖAK) tätig. 2005 wechselte er als Mitglied der Divisionsleitung Brief zur Österreichischen Post AG. Seit 1. April 2011 verantwortet er als Vorstandsdirektor die Division Paket & Logistik, seit 1. Jänner 2019 trägt er zusätzlich die Verantwortung für die Produktion und Logistik der Sparten Brief und Paket.

TMS IM E-COMMERCE

Ein auf den Paketversand ausgerichtetes Transport-Management-System hilft dabei, den heutigen Anforderungen an das Fulfillment gerecht zu werden und auch in Zukunft wettbewerbsfähig zu bleiben.

Der Onlinehandel bietet Einzelhändlern und Retailern unzählige Möglichkeiten, Umsätze zu steigern, neue Kunden zu gewinnen und diese langfristig an das eigene Unternehmen zu binden. Oftmals sorgt jedoch genau dieses Wachstum für große Herausforderungen, vor allem wenn es um den internationalen Versand von Paketen und hohe Versandvolumina geht. Ein innovatives und speziell auf den Paketversand ausgerichtetes Transport-Management-System (TMS) kann an dieser Stelle effizient und sinnvoll unterstützen.

DIE HERAUSFORDERUNGEN IM E-COMMERCE

■ **Internationaler Versand:** Der internationale Warenversand gestaltet sich häufig schwierig. Hier trifft die Auswahl des geeigneten Carriers auf verschiedene Regularien und Zollbestimmungen sowie internationale Versanddokumente. Für besonders wertvolle Lieferungen oder den Versand von Gefahrgut gelten zudem spezielle Auflagen. Ergänzt man hier die hohen Anforderungen der Kunden, für die eine Lieferung am nächsten oder sogar am selben Tag zur Selbstverständlichkeit geworden ist, wird der Druck auf Unternehmen erst richtig deutlich. Für sie gilt, einen reibungslosen und schnellen Versand selbst über Ländergrenzen hinweg zu gewährleisten und dabei gleichzeitig die Kostenkontrolle zu behalten.

■ **Die Omnichannel-Problematik:** Omnichannel steigert in der Regel den Absatz und sorgt für einen verbesserten Kundenservice und zahlrei-



Viele Unternehmen stehen durch den Onlinehandel hinsichtlich ihrer Versandprozesse unter Druck.



2

Der internationale Warenversand gestaltet sich häufig schwierig. Hier trifft die Auswahl des geeigneten Carriers auf verschiedene Regularien und Zollbestimmungen.

che Vermarktungsoptionen. So ermöglichen beispielsweise immer mehr Händler ihren Kunden die Abholung und Retoure der online bestellten Ware in ihren Ladengeschäften. Durch diese Dezentralisierung der Versandprozesse und die Nutzung der Ladengeschäfte als Lager entsteht ein deutlich höherer Aufwand bei der Verwaltung der Bestellungen.

■ **Veraltete Prozesse und Datensilos:** Logistikteams arbeiten häufig isoliert und losgelöst von anderen Abteilungen. Optimale Entscheidungsprozesse können so nicht stattfinden. Während Großunternehmen meist über eine ausgefeilte Datenstrategie zur Prozessoptimierung verfügen, erfolgt bei kleineren Unternehmen der

Großteil der Versandprozesse oftmals manuell, Versanddaten verharren in Silos, und dem Management bleiben entscheidende Informationen verwehrt. Ohne eine integrierte Lösung und durchgängig verfügbare Daten fehlen auf der strategischen Ebene die Grundlagen für die Planung, Ausführung und Optimierung von Versandprozessen.

WIE EIN GEEIGNETES TMS HELFEN KANN

Viele Unternehmen sind sich des Drucks, unter den sie durch den Onlinehandel in Hinblick auf ihre Versandprozesse geraten sind, durchaus bewusst. Viele reagieren jedoch eher taktisch als strategisch auf die neuen Herausforderungen.

Fotos: Mohamed Hassan/Pixabay (1), Gino Crescoli/Pixabay (2)

So werden Maßnahmen zur Produktivitätssteigerung beschlossen, die Zahl der Workstations für die Bearbeitung von Versandaufträgen wird erhöht, oder es werden bereits vorhandene und in die Jahre gekommene Lösungen individuell erweitert. Um den heutigen Anforderungen an das Fulfillment jedoch gerecht zu werden und auch in Zukunft wettbewerbsfähig zu bleiben, bedarf es eines cloudbasierten TMS.

DIE VORTEILE IM ÜBERBLICK

- Über ein einheitliches, zentrales System lassen sich alle Carrier-Verträge – ob lokal, national oder international – problemlos verwalten und Kosten durch sich ändernde Frachtraten stets im Blick behalten. Die Auswahl eines geeigneten Carriers wird so, auch unter Einhaltung sämtlicher Compliance-Richtlinien, vereinfacht und beschleunigt.
- Ein geeignetes TMS lässt sich problemlos in bestehende ERP-, WMS oder OMS-Systeme integrieren. Auf diese Weise entsteht ein einheitliches Ökosystem, das den gesamten Lieferzyklus einer Sendung abbildet.
- Sämtliche versandbezogene Daten werden im TMS zentral gespeichert. Auf dieser Grundlage kann das TMS automatisierte Datenanalysen und aussagekräftige Reports erstellen. So lassen sich Kennzahlen optimieren und Entscheidungsprozesse – von der Budgetplanung bis hin zur Auswahl von neuen Carriern – deutlich beschleunigen.
- Mit dem richtigen TMS haben Unternehmen ihre Lieferungen stets im Blick und wissen genau, ob eine Sendung pünktlich zugestellt werden kann. Ist dies einmal nicht der Fall, lässt sich der betroffene Kunde proaktiv informieren.

- Retourenprozesse werden umfassend automatisiert und damit effizienter abgewickelt. Transport-Management-Systeme für den Paketversand beschleunigen und orchestrieren damit nicht nur den E-Commerce-Versand mit höherer Präzision und Zuverlässigkeit, sondern sorgen außerdem für die Optimierung der Workflows von Logistikteams und schaffen die Grundlage für eine rasche Skalierung. ■

INFO-BOX

So wählen Sie das geeignete TMS für Ihren Paketversand

- Achten Sie auf ein großes Carrier-Netzwerk, das lokale, nationale und internationale Carrier einschließt.
- Ein optimales TMS lässt sich problemlos in bestehende ERP-, WMS oder OMS-Systeme integrieren, um den gesamten Lieferzyklus einer Sendung abzubilden.
- Reports und Analysen in Echtzeit sorgen für die kontinuierliche Verbesserung und Optimierung von Prozessen.
- Eine cloudbasierte Lösung ermöglicht die reibungslose Anbindung von Mitarbeitern, Prozessen und Drittanbietern, unabhängig von ihrem Standort.
- Achten Sie auf höchste Sicherheitsstandards und Disaster-Recovery-Optionen.
- Stellen Sie sicher, dass Sie zwischen verschiedenen Transportwegen wählen können und auch internationale Versanddokumente automatisiert erstellt werden.
- Support – auch über die Implementierung hinaus.

Ken Flemming,

President und CSO von Logistyx Technologies
Nähere Informationen finden Sie unter www.logistyx.com.



Foto: Logistyx Technologies

WIR BRINGEN
BEWEGUNG
IN IHRE
SENDUNG'

VERLÄSSLICH FÜR SIE UNTERWEGS



systempo[®]
LOGISTIK

systempo[®]
Die Marke der Stückgutlogistik

www.systempo.com

REGIONAL VERBUNDEN

Vor mehr als 20 Jahren wurde im oberösterreichischen Vöcklabruck der Grundstein für den Erfolg von Systempo gelegt, einem Verbund von mittelständischen österreichischen Spediteuren.

Febendorf – in Vöcklabruck – befindet sich auch heute noch der Firmensitz der Systempo Spedition & Logistik GmbH. Er ist das Zentrum eines österreichweit flächendeckenden Netzwerks mittelständischer österreichischer Spediteure, die ihren Kunden Transportdienstleistungen auf höchstem Niveau anbieten.

In den mehr als zwei Dekaden seit der Gründung haben die Partner solide Kenntnisse und Erfahrungen bei der Durchführung nationaler Stückguttransporte gesammelt. Das oberste Ziel ist gleich geblieben: Den Kunden sollen die bestmöglichen Dienstleistungen zu wettbewerbsfähigen Preisen und Konditionen für die Lieferung angeboten werden. Seit Systempo 1999 aus der Taufe gehoben wurde, liegt die Geschäftsführung in den Händen von Volker Binder. Wir haben ihn zu den vergangenen und künftigen Entwicklungen im Unternehmen befragt.



„Der Ansatz war die Bündelung regionaler, mittelständisch stark verankerter Unternehmen in einem überregionalen Verbund.“

Volker Binder, Geschäftsführer der Systempo Spedition & Logistik GmbH

HERR BINDER, KÖNNEN SIE UNS DEN WERDEGANG VON SYSTEMPO SKIZZIEREN?

Der Start für das Liniennetzwerk war am 23. April 1999, anfänglich mit acht Partnern. Die Gründungsgesellschafter waren: Johann Weiss, Traussnig Spedition, Scheffknecht Transporte,

Wenzel Logistics, Johann Huber Spedition, Marehard Spedition. Der Zentralhub war damals noch in Vöcklabruck bei der Spedition Marehard, im Jahr 2001 wurde der Zentralhub aufgrund höherer Kapazitäten nach Ansfelden übersiedelt. Seitdem arbeiten wir an der kontinuierlichen Weiterentwicklung des Systems hinsichtlich der Qualität, der Produkte und einer breiteren Partnerstruktur. 2004 erfolgte zum Beispiel die Anbindung an das paneuropäische Netzwerk SystemPlus.

WARUM WURDE SYSTEMPO GEGRÜNDET?

Der Ansatz war die Bündelung regionaler, mittelständisch stark verankerter Unternehmen in einem überregionalen Verbund, auch vor dem Hintergrund, ein Pendant zu bestehenden großen Netzwerken bilden zu können, um hier im Wettbewerb bestehen zu können.

WELCHE VORTEILE HAT EIN GEMEINSAMER VERBUND?

Die regionale Verbundenheit, die Charaktervielfalt, die Zugehörigkeit zum Mittelstand, die Unabhängigkeit und hohe Flexibilität!

WIE VIELE UNTERNEHMEN GEHÖREN ZUR SYSTEMPO-FAMILIE?

Zwölf.

WELCHE VORAUSSETZUNGEN MÜSSEN FÜR DIE AUFNAHME ERFÜLLT WERDEN?

Unter anderem eine regionale Notwendigkeit, eine mittelständische Struktur, eine Stückgutkompetenz sowie ein hoher qualitativer Eigenanspruch.

WELCHER MEILENSTEIN DER VERGANGENEN JAHRE IST FÜR SIE BESONDERS WICHTIG?

Wir haben eine eigene, mittlerweile in der dritten Version selbst entwickelte Software, die uns ein Höchstmaß an Flexibilität sowie Unabhängigkeit garantiert.

WELCHE BESONDEREN DIENSTLEISTUNGEN BIETEN SIE IHREN KUNDEN AN?

Grundsätzliche 24-Stunden-Regellaufzeit in Österreich, zeitdefinierte Zusatzservices, ADR, track+trace. Unsere Kernkompetenz ist die Stückgutdistribution in Österreich. Das Portfolio ist niemals ausgereizt, die Entwicklungen folgen den Bedürfnissen – das ist Teil unserer Flexibilität. Eine große Herausforderung stellt sicher die Lieferung an Privatkunden dar, wo die Nachfrage ansteigend ist.

WIE RELEVANT SIND FÜR SIE DIE SCHLAGWORTE QUALITÄT, SERVICE, UMWELT, INNOVATION, INDIVIDUALITÄT UND EFFIZIENZ?

Das geht im Einklang, das eine ist ohne das andere kaum mehr umsetzbar. Ein sehr hoher Aufwand innerhalb der Systemgesellschaft geht von Anbeginn an in die systemweite Qualitätssicherung!



WARUM BLEIBT SYSTEMPO AUF JEDEN FALL DIE RICHTIGE WAHL?

Weil wir nah am Kunden sind, mit hohem Input auch aufgrund der regionalen Struktur und der unterschiedlichen Rahmenbedingungen der einzelnen Bundesländer. Unsere Partner sind keine Satellitenstationen, sondern eigenständige Unternehmen. Wir haben eine hohe Transparenz im Austausch mit unseren Partnern und Kunden, erkennen Bedürfnisse und bieten kurze Reaktionszeiten in der Umsetzung. ■

INFO-BOX

Partner von Systempo:

AFS All Freight Systems GmbH & Co KG
Int. Spedition Schneckendreher GmbH
Johann Huber Spedition und Transport GmbH
Johann Weiss GmbH
Lagermax Lagerhaus und Speditionen AG
Nothegger Transport Logistik GmbH
Scheffknecht Transporte GmbH
Spedition Anton Wagner GmbH
STL Logistics GmbH
Traussnig Spedition GmbH
Wenzel Logistics GMBH
Wildenhofer Spedition und Transport GmbH

Ausstattung:

12 Depots, 1 Zentralhub, 60 Wechselbrücken, 150 LKW, 700 Mitarbeiter, 20.000 Quadratmeter Umschlagfläche, 380.000 Sendungen pro Jahr

www.systempo.com

ELEKTRISIERT GELIEFERT

Von 2016 bis 2019 wurde an dem Projekt „Low Emission Electric Freight Fleets“ gearbeitet. Dank dieser Bemühungen rückt der ökonomisch rentable Einsatz von Elektromobilität in der urbanen Paketlogistik einen großen Schritt näher.

Es sind Unternehmen wie Schachinger Logistik, Kreisel Electric, Oberaigner Powertrain, Smatrix, Voltia oder Energie Ingenieure Consulting, die gemeinsam mit Forschungspartnern wie der Universität für Bodenkultur, der Universität Wien und der FH Hagenberg von 2016 bis 2019 an dem Projekt „Low Emission Electric Freight Fleets“ (LEEFF) arbeiteten. Hinter dem sperrigen Namen steckt ein höchst praxisorientiertes und erfolgreich umgesetztes Projekt: Gefördert durch den Klima- und Energiefonds gingen 17 Projektpartner der gemeinsamen Vision nach, ganzheitliche Lösungen für einen ökonomisch rentablen Einsatz von Elektromobilität im urbanen Gütertransport – mit Fokus auf Paketlogistik – voranzutreiben und im Praxiseinsatz zu testen.

Theresa Vogel, Geschäftsführerin des Klima- und Energiefonds: „Der Praxistest ist bestanden: CO₂-freie urbane Logistik funktioniert. Und zwar mit Innovationen aus Österreich. Mit LEEFF hat die Branche außerdem bewiesen, dass sie die Mobilitätswende will, entlang der Innovationskette kooperiert und so rasch marktfähige Lösungen entwickelt.“

NEUE JOBS UND UNTERNEHMEN

Mit Blick auf Leistung und Kosten wurde ein E-Van-Prototyp entwickelt, der in weiterer Folge auf Kundenwunsch in Kleinserie produziert werden soll. Optimale Ladeinfrastruktur, intelligente IT-Software und mobile Applikationen sowie ein Implementierungs- und Servicefahrplan für Fuhrparkbetreiber unterstützen dabei, elektrifizierte Nutzfahrzeuge wirtschaftlich und zuverlässig in gewerbliche Flotten zu integrieren. Über die Projektlaufzeit hinweg sind bei sämtlichen Projektpartnern über 110 Green Jobs hinzugekommen, und es wurden zwei neue Unternehmen und Start-ups gegründet.

Max Schachinger, Gesellschafter Schachinger Logistik: „Mehr als ein Drittel der CO₂-Emissionen im Verkehr werden vom Güterverkehr verursacht, obwohl die LKW nur etwa zehn Prozent vom Fahrzeugbestand in Österreich ausmachen. Auch ist es wohl einer der



17 Projektpartner arbeiteten beim Projekt LEEFF an einer gemeinsamen Vision für einen ökonomisch rentablen Einsatz von Elektromobilität im urbanen Gütertransport.

am stärksten wachsenden Bereiche. Im Gegensatz zum Individualverkehr sind die Touren aber täglich ähnlich und planbarer. Gerade darum ist wichtig, hier aktiv zu werden und eine Vorreiterrolle einzunehmen. Dies gelingt aber nur mit ordentlichen, rechtssicheren und gezielten Rahmenbedingungen, Kostenwahrheit und Förderungen, wie etwa einer Korridormaut, Zertifikaten für Stadteinfahrten und einem Ausbau der Kapazitäten bei der Bahn“. Schachinger weiter: „Wichtig sind für solch innovative Projekte weiter die Unterstützung und Förderungen, wie jene vom Klima- und Energiefonds.“

VOM 3D-MODELL ZUR KLEINSERIE

Die Basis des neuen Elektrotransporters war der Mercedes Sprinter. Er wurde mit einem optimierten Getriebe, innovativer modularer Batterietechnologie und intelligenter Ladeinfrastruktur ausgerüstet. „Wir haben das Auto komplett zerlegt, den Verbrennungsmotor und alle dazugehörigen Komponenten entfernt, alles genauestens vermessen und 3D-Modelle erstellt“, skizziert Markus Kreisel, CEO bei Kreisel Electric, die Startphase des LEEFF-Projekts. „Auf Basis dieser 3D-Modelle konnten sowohl die perfekte Größe und Position der Akkus als auch

Fotos: Paul Brennan/Pixabay



Die Basis des ersten E-Van-Prototyps war ein modifizierter Mercedes Sprinter mit einem optimierten Getriebe, innovativer modularer Batterietechnologie und intelligenter Ladeinfrastruktur.

die Getriebekonstruktion perfekt auf das Fahrwerk des Mercedes Sprinter abgestimmt werden.“ Leistung, Sicherheit und Modularität sowie die Ausrichtung an den Bedürfnissen von kommerziellen Flottenbetreibern waren zentrale Anforderungen. Mit dem E-Van-Prototyp ist es gelungen, Know-how für ein marktfähiges Nutzfahrzeug zu sammeln und dies in einer Kleinserienproduktion umzusetzen.

ERGEBNISSE AUS DEN PRAXISTESTS

Der umgerüstete E-Van wurde in den knapp 2,5 Jahre dauernden Praxistests um drei weitere Fahrzeugtypen – MAN eTGE, SAIC Maxus sowie elektrifizierte Citroën Jumper – ergänzt. Insgesamt waren elf Fahrzeuge bei sechs Praxispartnern im Einsatz. Die E-Nutzfahrzeuge wur-

den dabei in die realen Logistikprozesse der involvierten Praxispartner integriert. Der Hauptfokus lag auf Paketzustellung. Im Testbetrieb wurden 158.527 Kilometer zurückgelegt, der durchschnittliche Energieverbrauch lag bei 32,2 Kilowattstunden pro 100 Kilometer, die durchschnittliche Nutzlast bei 825 Kilogramm. Im Vergleich zu Nutzfahrzeugen mit Verbrennungsmotoren lag die Flotten-CO₂-Einsparung der Demonstrationsflotte bei 48,2 Prozent.

UMSETZUNGSBEGLEITUNG FÜR FLOTTENBETREIBER

Entwicklung, Bereitstellung und Einsatz von E-Nutzfahrzeugen sind jedoch nur Teile eines ganzheitlichen Konzepts. Aus den im Demobetrieb gewonnenen Daten und Erkenntnissen

zu Durchführbarkeit, Energieeffizienz und Nutzerfreundlichkeit wurde ein integrativer Implementierungsleitfaden erarbeitet. Dieser soll Betreiber gewerblicher Zustellflotten dabei unterstützen, Elektronutzfahrzeuge durch smarte Planung und nachhaltiges Fuhrparkmanagement in bestehende oder neue Flotten zu integrieren. Einen wesentlichen Aspekt stellt dabei die Bereitstellung mobiler Applikationen und einer IT-Plattform dar, die als zentrale Kommunikationsschnittstelle zwischen Fahrzeug, technischen Komponenten und Nutzern infrastrukturelle, flotten-, transport- und tourenrelevante Daten sammelt, analysiert und aufbereitet. Trainingskonzepte für Fahrer werden bei Planung und Umsetzung ebenso berücksichtigt.

BREITE ENTWICKLUNGSPARTNERSCHAFT

Während Oberaigner für die Entwicklung des Getriebes und Kreisel für jene des modularen Akkus verantwortlich zeichnete, stellte Smatrix die Ladeinfrastruktur zur Verfügung, Satiamo und die FH Hagenberg trugen als Software-Entwicklungspartner für die Flottenmanagementplattform und mobile Applikationen zum Projekt bei. Die wissenschaftlichen Partner für „Nachhaltigkeit im Güterverkehr“ sowie für „Planungs- und Optimierungsmodelle“ waren die Universität für Bodenkultur bzw. die Universität Wien. Die Praxispartner für den Fahrzeugeinsatz waren neben Schachinger Logistik auch Spar Österreich, Quehenberger Logistics, Gebrüder Weiss Paketdienst, Selecta Österreich und FEN-Systems. Die Fahrzeugbereitstellung übernahm Voltia.

HERAUSFORDERUNGEN UND EMPFEHLUNGEN

Nikolaus Skarabela, technischer Projektleiter des LEEFF-Projekts, meint: „Für eine flächendeckende Umsetzung sind richtige Anreize für Unternehmen zu setzen, wie zum Beispiel Zufahrtsbegünstigungen, steuerliche Anreize

über die Abschreibungsdauer, gezielte Förderungen. Aber auch den internen Widerständen in Unternehmen muss man entgegentreten, was wir mit unserer erarbeiteten Migrationsstrategie und Schulungen können. Und zu guter Letzt ein ‚barrierefreier‘ Zugang zur hochrangigen Ladeinfrastruktur: Die meisten derzeitigen Ladestationen sind vom Platz her nicht E-Van- und E-LKW-tauglich.“

Weiteren Forschungsbedarf gibt es noch bei temperaturgeführten E-Vans, dafür gibt es das durch den Klima- und Energiefonds geförderte Folgeprojekt „ZERO“, und bei skalierbarer Megaladeinfrastruktur, wofür das Projekt „MEGAWATT“ ins Leben gerufen wurde.

AUSBLICK

Obwohl das Projekt LEEFF offiziell zu Ende ist, sind die Projektpartner überzeugt, dass die vergangenen drei Jahre den Grundstein für weitere Formen der Zusammenarbeit legen konnten – sei es für die Weiterentwicklung technischer Komponenten, die Entwicklung geeigneter Geschäftsmodelle für Flottenbetreiber oder die Entwicklung temperaturgeführter E-Vans. Ein weiterer Fokus liegt auch auf der Erarbeitung politischer und rechtlicher Handlungsempfehlungen mit dem Ziel, vorhandene City-Logistik-Strategien zu verbessern und den verstärkten Einsatz (teil)elektrifizierter Flotten zu fördern. Hierfür fand im März 2020 ein Vernetzungstreffen zwischen den Projektpartnern von LEEFF, des Klima- und Energiefonds sowie Entscheidungsträgern statt, um weitere Ideen und Vorgehensweisen zu anzudenken.

„Im nächsten Schritte werden wir ein integriertes Geschäftsmodell aufbauen – „eTRANSFORMERS“ genannt –, bei dem wir gewerbliche Flottenbetreiber von der Ist-Analyse über die Konzeptionierung bis zur Implementierung und Ausrollung ganzheitlich begleiten werden“, gibt Projektleiter Bartosz Schatzlmayr-Piekarczyk einen Ausblick. ■

SCHEFFKNECHT KOMMT AN

Egal was, egal wohin – dank der jahrzehntelangen Erfahrung sowie des lebendigen Innovationsgeists der Vorarlberger Scheffknecht Transporte GmbH kommen Kunden und Güter schneller, sicherer und effizienter ans Ziel.

Wenn es ein übergeordnetes Ziel im Geschäftsalltag der Scheffknecht Transporte GmbH gibt, dann ist es das des Kunden. Seit mehr als 80 Jahren übernimmt das Traditionsunternehmen unterschiedlichste Aufgaben im Transport- und Logistikwesen und ermöglicht seinen Kunden dadurch freie Sicht auf ihre eigenen Erfolge.

GEMEINSAM ANS ZIEL

Das Scheffknecht-Team organisiert und koordiniert an zwei Standorten, unterstützt von einem engmaschigen Netz an internationalen Partnerfirmen, umfangreiche Logistikdienstleistungen rund um den Globus. Mit dem fundierten Know-how sowie dem leidenschaftlichen Engagement von über

90 Mitarbeitenden werden jährlich mehr als 105.000 Tonnen Waren zuverlässig und termingerecht an ihr jeweiliges Ziel gebracht. Seit der Gründung 1999 ist Scheffknecht Partner von systempo Logistik. Im Systemverbund, dem elf mittelständische Speditionsunternehmen angehören, werden Stückgutsendungen aus ganz Österreich innerhalb von 24 Stunden zugestellt.

AUF DEM RICHTIGEN WEG

Das Haupttransportmittel von Scheffknecht ist der LKW. Mit den umweltfreundlichen Fahrzeugen der modernen und professionell gewarteten Flotte werden unterschiedlichste Güter an ihre Bestimmungsorte transportiert. Mit aktuell 40 Fahrzeugkombinationen ist der Logistikspezialist in der



„Mitarbeiter sind das Kapital des Unternehmens“: für Scheffknecht keine Marketingfloskel, sondern feste Überzeugung.

Lage, flexibel auf unterschiedliche Anforderungen zu reagieren: Ganz gleich, ob LKW mit Hebebühne, Krane mit WAB oder ADR-Ausrüstung oder Fahrzeuge für überdimensionierte Ladungen benötigt werden.

Mit der Tochterfirma Scandia Logistic hat sich Scheffknecht mit einem eigenen Fuhrpark auf den skandinavischen Markt spezialisiert und bietet tägliche Abfahrten nach Schweden und Dänemark mit direkten Anschlüssen nach Norwegen und Finnland.

www.scandia-logistic.com

KOMPETENTER PARTNER IM EXPORTGESCHÄFT

Auch in der Luft- und Seefracht ist das Traditionsunternehmen bereits seit 1972 aktiv und wickelt weltweite Exporte und Importe von Direkt- und Sammelluftfracht über Stückgut- und Vollcontainertransporte bis

zu Kurierservices sowie kompetenter Akkreditiv- und Dokumentenberatung zur vollsten Zufriedenheit seiner Kunden ab.

LAGERLOGISTIK AM PULS DER ZEIT

Ein hochmodernes Hochregallager mit Platz für 1.200 Europaletten, einem 2.000 m² umfassenden Zolleigenlager sowie 2.500 m² zusätzlichen Lagerflächen bietet optimale Voraussetzungen für die fachgerechte Lagerung von Gütern aller Art. Die Serviceleistungen im Bereich Lagerlogistik umfassen Ein- und Auslagerung, Verzollung, Kommissionierung und weltweiten Versand sowie eine durchgängige Güterverfolgung. Dank einer modernen EDV-Lösung können Kunden direkt an die Lagersoftware angebunden werden und aktuelle Lagerbestände auf Knopfdruck abfragen.

www.scheffknecht.at

Anzeige



**scheffknecht
transporte**

www.scheffknecht.at

your personal transport service – around the world

Zentrale

6890 Lustenau, Österreich
Tel. +43 5577 8101-0
office@scheffknecht.at

Niederlassung Schweiz

9200 Gossau, Schweiz
Tel. +41 71 272 29 10
office.ch@scheffknecht.at

LOGISTIK ON THE BLOCK

In den Bereichen Logistik und Transport eröffnen sich durch die Blockchain-Technologie viele Chancen und Möglichkeiten. Die Blockchain Initiative Logistik wurde gestartet, um diese Potenziale auszuloten.

Die Blockchain wird als Zukunftstechnologie laut der Meinung vieler Experten in zahlreichen Branchen zu einem nachhaltigen Wandel führen. Gerade für die Bereiche Transport, Logistik und Supply-Chain werden große Chancen gesehen und neue Geschäftsmodelle möglich. So wickelt beispielsweise der Logistikgigant MAERSK bereits 800 Schiffe logistisch und versicherungstechnisch über die Blockchain ab.

Um die Potenziale dieses Technologiekonzepts für die österreichische Logistikbranche zu nützen, startete die Prüfungs- und Beratungsorganisation EY gemeinsam mit den Transportunternehmen DB Schenker, LKW Walter und GS1 Austria, dem EDI-Dienstleister EDITEL Austria, der Bundesvereinigung Logistik Österreich (BVL) und der WU Wien vergangenen Sommer die Blockchain Initiative Logistik. Es handelt sich dabei um die erste Branchenlösung für Transport und Logistik auf der Blockchain, die Frachtpapiere über die Blockchain fälschungssicher digitalisiert und so die Logistikbranche revolutionieren soll. Bis Dezember 2019 lief die Pilotphase.

GRUNDLAGE IST EIN INTERNATIONALER STANDARD

Den Projektpartnern zufolge können durch die Digitalisierung dieser Dokumenten jährlich rund 75 Millionen Prozesse österreichischer Logistiker automatisiert werden. Zudem können bis zu zwölf Millionen Blätter Papier eingespart werden: Frachtdokumente sind meist papierbasiert, und ihre Handhabung und Übergabe erfolgt daher oft unkontrolliert. Bei der Umsetzung des Projekts wurde auch der internationale Standard für den elektronischen Frachtbrief e-CMR, welcher jedoch noch nicht in allen Ländern ratifiziert ist (zu den Nachzählern zählen Österreich und Deutschland), berücksichtigt.

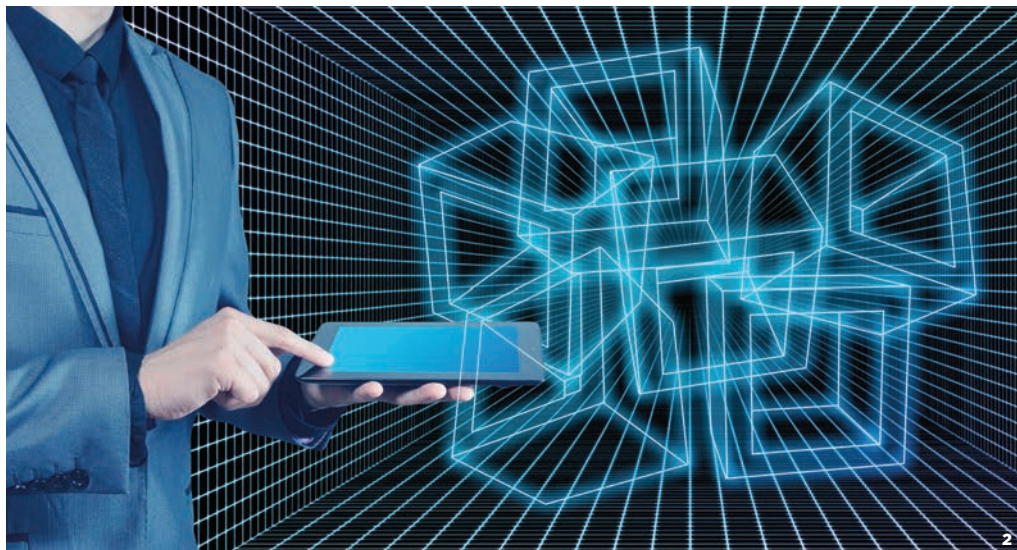
„Die Blockchain birgt für alle Branchen, speziell jene mit vielen standardisierten Prozessen wie Transport und Logistik, enormes Potenzial – wenn man die Technologie richtig

einsetzt. Wir freuen uns sehr, im Rahmen der Blockchain Initiative Logistik gemeinsam mit renommierten Partnern diese Potenziale auszuloten.



„Die Blockchain birgt für alle Branchen, speziell jene mit vielen standardisierten Prozessen wie Transport und Logistik, enormes Potenzial – wenn man die Technologie richtig einsetzt.“

Michael Schramm, Leiter des EY-Blockchain-Kompetenzentrums



Durch die Digitalisierung der Frachtpapiere könnten jährlich rund 75 Millionen Prozesse österreichischer Logistiker automatisiert und bis zu zwölf Millionen Blätter Papier eingespart werden.

In diesem Pilotprojekt wollen wir Frachtdokumente mittels Blockchain digitalisieren und damit die Verfügbarkeit, den Zugriff und die Weiterverarbeitung der Dokumente zu jedem Zeitpunkt transparent und sicher für alle Prozess Teilnehmer aufsetzen“, so Michael Schramm, Leiter des EY-Blockchain-Kompetenzzentrums im deutschsprachigen Raum anlässlich des Projektstarts.

Erfahrungen gesammelt hat das Blockchain-Kompetenzzentrum von EY mit Sitz in Wien bereits in zwei Projekten mit der Stadt Wien für die Implementierung von Blockchain in der öffentlichen Verwaltung, die international viel Aufmerksamkeit erregt haben. Im vergangenen November, also noch vor dem Ende der Pilotphase, wurde die Initiative mit dem Futurezone Award für die Blockchain des Jahres ausgezeichnet. „Mit der Blockchain Initiative Logistik kombinieren wir unsere Kompetenzen und Erfahrungen im Logistikbereich mit unserer Technologieexpertise. Wir freuen uns sehr, dass wir gemeinsam mit tollen Partnern aus der Logistikbranche im Rahmen dieser Initiative

Einsparungs- und Effizienzsteigerungsmöglichkeiten kreativ und innovativ austesten und umsetzen können. Dass wir damit gleichzeitig den Papierverbrauch massiv reduzieren und einen Beitrag zu mehr Nachhaltigkeit leisten, ist besonders schön. Die Auszeichnung mit diesem renommierten Award ist eine tolle Bestätigung für den Mehrwert, den dieses Projekt der ganzen Logistikbranche bringt“, sagte aus diesem Anlass Andrea Plöchl-Krejci, Senior Manager und Logistikspezialistin bei EY Österreich. Nach der Pilotphase soll das Projekt 2020 in eine kommerzielle Plattform münden. Anfang März startete die Rollout-Phase, die sich gerade in der aktuellen Situation bewähren könnte. Schließlich verspricht die Anwendung der Blockchain nicht nur einen Beitrag zur Kostensenkung und zur Qualitäts- und Herkunftssicherung im Warenverkehr zwischen Industrie und Handel. Auch die Beschleunigung der Abfertigung von LKW-Transporten an Landesgrenzen und Mautstationen ist damit möglich. Das Interesse seitens der Unternehmen aus der Konsumgüterbranche ist jedenfalls gegeben. ■

TSA: DER ZUVERLÄSSIGE, NEUTRALE PARTNER FÜR IHRE TERMINALLOGISTIK

Güterterminals zu betreiben ist für uns als ÖBB Infrastruktur mehr, als nur die Verknüpfung von Straße und Schiene herzustellen. Wir sehen uns als Partner für Reedereien, Operateure, Spediteure und der verladenden Wirtschaft und sorgen für einen leistungsstarken, effizienten Warenumsschlag mit der dazugehörigen Terminallogistik.

Gerade die letzten Wochen haben gezeigt, dass wir sowohl in unserem Kerngeschäft, dem Umschlagen Schiene/Straße von Containern, Wechselbehältern und Sattelauflegern sowie dem Betrieb der rollenden Landstraße, als auch bei unseren sonstigen Dienstleistungen ein überaus verlässlicher Partner für alle am kombinierten Verkehr Beteiligten sind. An allen unseren sieben Terminalstandorten punkten wir mit Kundennähe und hoher Dienstleistungsqualität.

FOLGENDE LEISTUNGEN BIETEN WIR AN UNSEREN TERMINALS – UND DAS ALLES AUS EINER HAND:

- Überstellservice von Zügen und Wagenruppen vom und zum Terminal
- Umschlag von intermodalen Transporteinheiten mittels Portalkrans oder mobiler Umschlaggeräte
- Zwischenabstellung, Lagerung von Containern
- Depotbewirtschaftung, Reinigung und Reparatur von Containern

- Agenturleistungen für Zugbetreiber und Eisenbahnverkehrsunternehmen
- Terminalbetrieb rollende Landstraße
- Umschlag für nicht kranbare Sattelaufleger (ISU)
- Kühlen und Wärmen von Containern
- Be- und Entladung von Containern inkl. Zwischenlagerung von Gütern
- Diverse Verzollungsmöglichkeiten (zugelassener Warenort)
- CSC-Überprüfung, SOLAS-Verriegelung
- Einbau von GPS-Überwachungssystemen (traxens usw.)
- Sonstige Standortservices

INFO-BOX

Standorte der Terminal Service Austria:

- Terminal Wien Süd (UKV)
- Terminal Wels (UKV, ROLA)
- Terminal St. Michael (UKV)
- Terminal Villach (UKV)
- Terminal Wörgl (ROLA)
- Terminal Brennersee (ROLA)
- Terminal Wolfurt (UKV)

ÖBB
INFRA

ÖBB Infrastruktur

Am Praterstern 4
1020 Wien
Tel.: +43/1/930 00 97-32234
vertrieb.tsa@oebb.at
infrastruktur.oebb.at/terminals



TERMINAL SERVICE AUSTRIA:

**Ihr Partner für
Terminallogistik.**

Alle
Terminals
im Vollbetrieb!

infrastruktur.oebb.at

Die Terminals der ÖBB arbeiten auch während der Krise für Sie uneingeschränkt weiter, um die Warenversorgung in ganz Österreich und darüber hinaus sicherzustellen. Gemeinsam mit unseren Partnern bieten wir eine sichere und schnelle Alternative zum Straßengüterverkehr. Unsere MitarbeiterInnen informieren sie gerne über den aktuellen Stand unter vertrieb.tsa@oebb.at

IN SICHEREN BAHNEN

Bei der Digitalisierung des Bahnsektors denkt man wahrscheinlich zuerst an E-Tickets oder WLAN in den Zügen. Dabei geht es um Technologien wie IoT, Cloud oder Edge-Computing, die Automatisierung, Robotik oder künstliche Intelligenz – und nicht zuletzt deren Absicherung.

Franck Bourguet, VP Engineering bei Stormshield, fasst die Möglichkeiten, die digitale Technologien im Eisenbahnsektor bieten, in drei Hauptkategorien zusammen. Die Erlangung der operativen Exzellenz steht ganz oben auf der Prioritätenliste. Die Revolutionierung des Bahnsektors sollte diesen in die Lage versetzen, die Kapazität des derzeitigen Netzes zu erhöhen, indem die Nutzung bestehender Infrastrukturen optimiert und folglich die angebotenen Dienstleistungen verbessert werden, etwa durch eine Steigerung der Frequenz und Pünktlichkeit der Züge bei gleichzeitiger Gewährleistung oder sogar Verbesserung der Betriebssicherheit. Eine weitere Priorität ist der Schutz der Passagiere. Neue Werkzeuge, wie Videoüberwachung oder Industrial-Internet-of-Things-Sensoren (IIoT-Sensoren), die in Steuerungs- und Monitoringsysteme integriert sind, gewährleisten einen höheren Grad an Sichtbarkeit der Geschehnisse an Bord von Zügen oder in Bahnhöfen. Abschließend wird das Fahrgasterlebnis erwähnt. Dieses sollte durch neue Dienstleistungen an Bord oder in den Bahnhöfen verbessert werden, wie etwa mittels interaktiver Informations- und Unterhaltungsdisplays oder durch elektronische Fahrkarten.

Um von diesen Möglichkeiten zu profitieren, müssen Bahnbetreiber Bahnhöfe und Züge mit neuen Vernetzungsschnittstellen wie IP, WLAN, GPRS, 4G/LTE und anderen Standards ausstatten, wodurch die Züge beispielsweise über das Strecke-Zug-Kommunikationssystem in der Lage sind, autonom mit den Kontrollzentren zu interagieren. All diese

Technologien werden auch auf traditionell geschlossene Systeme moduliert, die nun kommunizieren können, ergo „intelligent“ werden. Diese Netzwerke zu öffnen, bedeutet aber auch, sie einem möglichen Angriff auszusetzen. Bei sensiblen Infrastrukturen, wie denen an der Basis des Eisenbahnver-

„Manchmal ist es einfacher, jegliche Kommunikation zu unterbinden, als in ein System einzudringen.“

Franck Bourguet,
VP Engineering bei Stormshield



1



Die digitale Transformation führt auch den Eisenbahnsektor „wie auf Schienen“ in die Zukunft. Den Risiken am Cyberhorizont muss allerdings entschieden entgegengetreten werden.

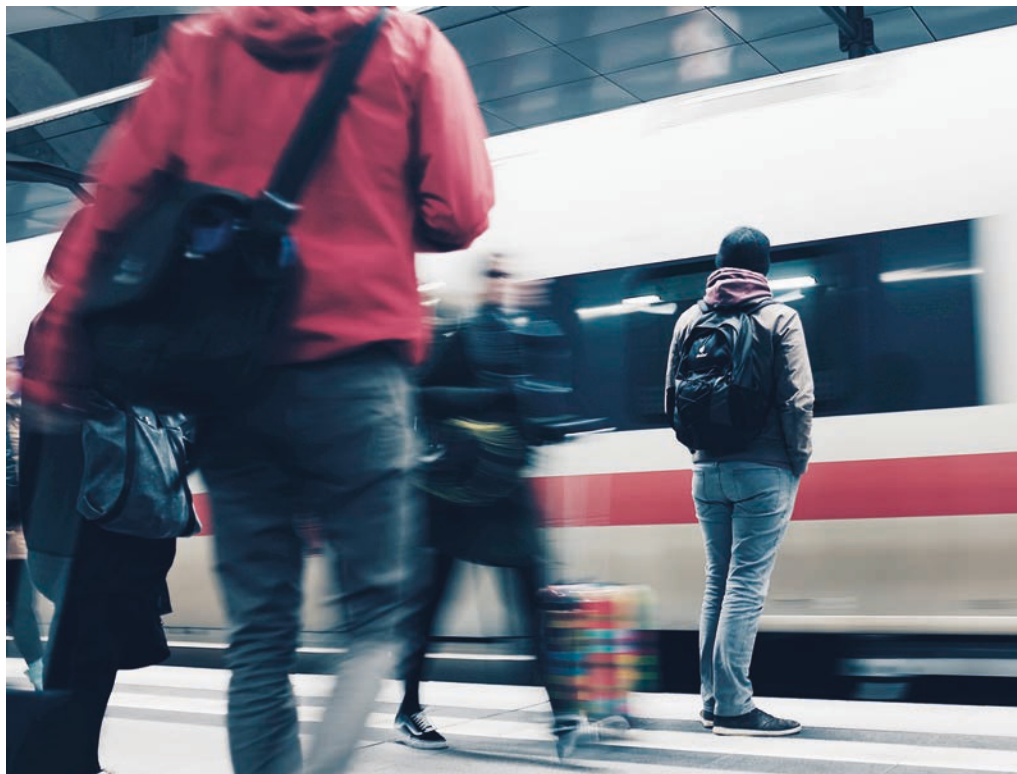
kehr, ist die Kritikalität des Problems für jedermann offensichtlich: Die Folgen eines Angriffs können verheerend sein, auch für die Passagiere.

ROBUST UND AUSFALLSICHER

Um ein hohes Maß an Verfügbarkeit, Zugänglichkeit und Sicherheit zu gewährleisten, müssen die Informationssysteme des Eisenbahnnetzes robust und ausfallsicher sein und mit vielen Arten von Risiken umgehen können. Bourguet benennt insbesondere vier dieser Systeme. Fahrerassistenz- und Steuerungssysteme, die jetzt miteinander verbunden sind und miteinander kommunizieren, weisen eine größere Angriffsfläche auf. Die Ausnutzung möglicher Schwachstellen kann schwerwiegende Folgen haben – bis hin zum möglichen Verlust der Kontrolle über einen ganzen Konvoi.

Das E-Ticketing birgt finanzielle Risiken. Die zu diesem Zweck eingesetzten Informationssysteme sind in Bezug auf die Zahlungssicherheit und die Gültigkeit der ausgestellten Fahrscheine ebenso angreifbar wie E-Commerce-Sites. Auch die Sicherheit und der Komfort der Passagiere können durch Angriffe beeinträchtigt werden. Am Beispiel von fahrerlosen Zügen (U-Bahnen, Stadtbahnen, Flughafen-Shuttles und dergleichen) weist Bourguet darauf hin, dass „Panik ausbrechen könnte, sollte mitten im Tunnel die Kommunikation zwischen einem Zug und seiner Leitstelle oder seinen Fahrgästen ausfallen“. Weniger dramatisch, aber nicht weniger katastrophal für das Image des Betreibers ist die mögliche Übernahme der Kontrolle über Informations- und Unterhaltungssysteme an Bord oder in den Bahnhöfen durch Cyberkriminelle.

Fotos: Stormshield/Peter Allan (1), Pete Linforth/Pixabay (2)



Auch die Sicherheit und der Komfort der Passagiere können durch Cyberangriffe auf die digitale Infrastruktur eines Bahnunternehmens beeinträchtigt werden.

Der Einsatz von Industrie-4.0-Technologien im Eisenbahnsektor, wie im Fall der vorausschauenden Instandhaltung (Predictive Maintenance) auf der Grundlage künstlicher Intelligenz, bringt zusätzliche Risiken mit sich. Wenn die Verfügbarkeit technischer Überwachungssysteme verhindert wird oder die daraus gewonnenen Daten manipuliert werden, besteht die Gefahr der Beschädigung von Geräten, der Nichtbereitstellung bestimmter Dienste und möglicher Unfälle.

KONKRETE RISIKEN

Der Transportsektor ist für Hacker ein sehr begehrtes Ziel und steht hierbei in einer Reihe mit der Verteidigung, dem Finanz- und Energiesektor.

Techniken wie Distributed-Denial-of-Service-Attacken (DDoS-Attacken) sind schon geradezu Klassiker. „Manchmal ist es einfacher, jegliche Kommunikation zu unterbinden als in ein System einzudringen“, kommentiert Franck Bourguet. Ein weiterer häufiger Angriffsvektor ist Ransomware, die sich meistens aufgrund menschlicher Fehler – durch Phishing und/oder betrügerische Anhänge – verbreitet und erheblichen Schaden anrichtet. Eines der Beispiele in diesem Zusammenhang ist die Deutsche Bahn, die im Mai 2017 wie so viele andere Unternehmen auch Opfer von WannaCry wurde. Die Ransomware befahl über 450 Systeme, darunter Fahrgastinformationsmonitore, Fahrkartenautomaten und Videoüberwachungsnetze. Ein weiteres Beispiel ist das Verkehrssystem von San

Francisco, bei dem im Jahr 2016 eine Ransomware zuschlug, die die Fahrkartenautomaten 48 Stunden lang blockierte. Dies zwang das städtische Unternehmen dazu, die Absperrungen außer Kraft zu setzen und das gesamte Verkehrsnetz zu öffnen, mit einem enormen wirtschaftlichen Verlust.

MEHRSTUFIGE SCHUTZMASSNAHMEN

Es ist leicht, sich das Vorkommen „traditioneller“ Systeme in der Eisenbahnindustrie vorzustellen. Veraltete Infrastrukturen, die aus der Zeit stammen, als die digitale Technologie noch nicht existierte oder gerade ihre Anfänge nahm, und die auch heute noch eingesetzt werden. Im Zeitalter intelligenter Netze ist der Irrglaube gefährlich, dass solche – für isolierte Umgebungen entwickelte – Geräte ausreichend geschützt seien.

Einige der verwendeten proprietären Protokolle wurden nicht für den Zweck entwickelt, Daten sicher zu transportieren. Und ihre Korrektur ist ohne rückwirkende Anpassung und erhebliche Investitionen unmöglich. Es gibt jedoch Sicherheitslösungen, die eine zusätzliche Firewall-Schutzebene mit Verschlüsselungs- und Filterfunktionen bieten, kombiniert mit einer eingehenden Analyse dessen, was über diese Protokolle übertragen wird, um die Legitimität der übermittelten Daten zu bestätigen.

Nicht nur Eisenbahnnetze, sondern auch einzelne Arbeitsstationen und andere Geräte müssen vor lokalen Angriffen oder dem Eindringen von Schadsoftware geschützt werden. Im Industrieumfeld betrifft dies Kontrollstationen, Sensoren, Aktoren und andere autonome Geräte. Wenn das Netzwerk kompromittiert wird, gibt es Lösungen zur Abwehr eines Angriffs, der in zweiter Instanz auch diese Industrieeräte erfassen würde.

Der Datenschutz ist ein weiterer Bereich, in dem es noch viel zu tun gibt. Angesichts des zunehmenden Einsatzes künstlicher Intelligenz

muss man sich mit Fragen hinsichtlich der Vertraulichkeit von Videos befassen, die in Zügen oder Bahnhöfen aufgenommen wurden, sowie hinsichtlich der Art und Weise, wie die Cloud genutzt wird, wo die Daten liegen, die die Algorithmen verarbeiten. Dies sind Probleme, auf die Verschlüsselungslösungen gute Antworten bieten können.

Unverzichtbare Systeme für den Geschäftsbetrieb, die Dimensionierung der Infrastruktur, die Konvergenz zwischen IT- und OT-Netzwerken und die zunehmende Verbreitung künstlicher Intelligenz sind alles Gründe, warum Bahnbetreiber das Konzept der Cyber-Resilience dringend in ihre Politik integrieren sollten. Und sie sollten drei Grundprinzipien berücksichtigen: die Einführung einer Risikomanagementstrategie, die Identifizierung sensibler Ressourcen und die Segmentierung ihrer Netzwerke. Schließlich geht es nicht mehr um die Frage, wie man sich vor einem Angriff schützt, sondern darum, wie man ihn am besten bewältigt. ■

INFO-BOX

Über Stormshield

Stormshield ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft von Airbus CyberSecurity. Seine auf höchster europäischer Ebene zertifizierten Technologien (EU Restricted, NATO Restricted, Common Criteria EAL3+/EAL4+, Qualifikation und Gütesiegel der ANSSI) dienen dazu, IT- und OT-Risiken zu begegnen und die Geschäftstätigkeit zu schützen. Dafür bietet das Unternehmen drei Produktserien: Schutz von IT-Netzwerken und industriellen Infrastrukturen (Stormshield Network Security), Schutz von Arbeitsplätzen und Servern (Stormshield Endpoint Security) sowie Schutz von Daten (Stormshield Data Security).

www.stormshield.com

SMARTCARGO ROLLT

Die Flotte der Rail Cargo Austria AG wird seit vergangenem Jahr mit Telematikgeräten von A1 Digital ausgestattet. Diese energieautarken Geräte verfügen über eine Bewegungssensorik und erlauben eine Positions- und Stoßerkennung.

A1 Digital, ein Teil der A1 Telekom Austria Gruppe, stattet im Rahmen des Projekts „SmartCargo“ die Flotte der Rail Cargo Austria AG (RCA) – der Güterverkehrssparte der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) – mit Telematikgeräten aus. Die erste Tranche der insgesamt 13.700 Wagen liefert seit Ende 2019 umfassende Informationen während des Gütertransports. Die energieautarken Geräte verfügen über eine Bewegungssensorik und erlauben eine Positions- und Stoßerkennung. Bis Ende 2020 sollen nach ursprünglicher Planung alle 13.700 RCA-Waggons mit einem SmartCargo-Gerät ausgerüstet werden, das während des gesamten Gütertransports umfassende Informationen und die genauen GPS-Koordinaten der Güterwaggons bereitstellt.

„Jetzt beginnt die IoT-Reise so richtig, denn diese gesammelten Livedaten sind quasi unser Ticket für eine spannende Reise in die Zukunft des Schienengüterverkehrs. Von der Disposition der Wagen über die Positionserkennung bis hin zur Schadenserkennung und optimierten Instandhaltung: Jeden Moment werden wertvollste Daten gewonnen – für unsere Kunden, für ein Mehr an nachhaltiger Bahnlogistik für Europa“, so Clemens

Först, Vorstandssprecher der Rail Cargo Group. Elisabetta Castiglioni, CEO von A1 Digital, ergänzt: „Dieses spannende Projekt in einem absolut professionellen Umfeld setzt neue Maßstäbe bei der Digitalisierung im Schienenverkehr. Bei dieser Transformation verwandeln wir digitale Daten ganz konkret in Kundennutzen.“ Die SmartCargo-Geräte, die an den Waggons montiert wurden, bieten unter anderem volle Transparenz darüber, wo sich die Güterwagen und damit die Waren der RCA-Kunden zu jedem Zeitpunkt befinden.

INFO-BOX

Über Rail Cargo Group

Mit 9.340 Mitarbeitern, Niederlassungen in ganz Europa und einem Jahresumsatz von 2,3 Milliarden Euro zählt die Rail Cargo Group zu den führenden Bahnlogistikunternehmen Europas. Die Rail Cargo Group betreibt gemeinsam mit starken Partnern ein flächendeckendes Netz an End-to-end-Logistik in Europa und darüber hinaus bis Asien. Sie verbindet europäische Ballungszentren und Häfen mit prosperierenden Wirtschaftszentren Russlands, der Türkei bis nach China. Operative Leitgesellschaft der Rail Cargo Group ist die Rail Cargo Austria AG.

www.railcargo.com

ALLES IM BLICK

Neben dem Positionssensor zur zuverlässigen Positionsbestimmung jedes einzelnen Waggons in vordefinierten Intervallen dient ein 3D-Beschleunigungssensor zur Stoßerkennung, um den Transport empfindlicher Güter besser überwachen zu können. Über die integrierten lokalen Funksensoren können weitere an den Waggons



Mehr als die Hälfte der 13.700 Waggon der Rail Cargo Austria AG sind mittlerweile von A1 Digital mit Telematikgeräten ausgestattet worden.

angebrachte externe Sensoren wie Beladesensoren, Türsensoren oder Luftfeuchtigkeitssensoren an das Gerät angebunden werden. Mittels Geofencing meldet das Gerät sofort, wenn der Waggon z. B. Landesgrenzen überschreitet oder einen Bahnhof verlässt.

Die Telematikgeräte sind mit M2M-SIM-Karten von A1 Digital ausgestattet, die durch ihr weltweites Roaming eine grenzüberschreitende Informationsübermittlung garantieren. Die SIM-Karten werden über die von A1 Digital bereitgestellte SIM-Management-Plattform verwaltet. Die vordefinierten Informationen werden über das Mobilfunknetz an eine von A1 Digital entwickelte IoT-Plattform gesendet, wo sie entsprechend visuell aufbereitet und verarbeitet werden. Die IoT-Lösung setzt auf die bewährte Cloud-Hosting-Plattform Exoscale von A1 Digital auf und bietet umfangreiche Konfigurations- und Auswertungsmöglichkeiten in Form verschiedener Reports mit aggregierten Informationen und Analysen. Darüber hinaus können auch Grenzwerte, die einen Alarm auslösen, über die IoT-Plattform einge-

stellt, überwacht und gemanagt werden. Bei fehlender Netzabdeckung verfügt die Hardware zur Datenübertragung außerdem über ein SMS-Fallback. ■

INFO-BOX

Über A1 Digital

A1 Digital berät Unternehmen bei Fragen der digitalen Transformation und begleitet sie bei der Digitalisierung ihrer Geschäftsbereiche. Der Fokus liegt auf branchenspezifischen Anwendungen im IoT, cloudbasierten Produkten für den modernen Arbeitsplatz sowie Securitylösungen für Cloud und IoT. Als Teil der A1 Telekom Austria Gruppe und damit von América Móvil greift das Unternehmen auf die Infrastruktur eines der weltweit größten Mobilfunkunternehmen zurück. Neben der Deutschland-Zentrale in München verfügt A1 Digital über regionale Vertriebsorganisationen und bietet Cloudlösungen über Rechenzentren in Deutschland, Österreich und der Schweiz an.

www.a1.digital

IM SCHWITZKASTEN

Wer bringt auch in Krisenzeiten täglich frische Lebensmittel in die Zentral-lager der Lebensmittelketten sowie bis in die hintersten Gebirgstäler? Österreichs Lebensmittellogistiker sind gefragt wie nie zuvor. Ein klarer Krisengewinner könnte man meinen. Doch so einfach ist es nicht.

Durch den Wegfall der Bereiche Tourismus und Gastronomie kommt es zu einem Umsatzrückgang von 30 Prozent“, rechnet Frigologo-Gründer und Eigentümer Fritz Herzog vor und betont: „Als Schlüsselbetrieb müssen wir dennoch alle Systeme aufrecht-erhalten, um die Versorgung der Bevölkerung mit Lebensmitteln sicherzustellen.“

Der Lebensmittelhandel in Österreich ist so organisiert, dass die Lieferanten, also zum Beispiel Molkereien, Backwaren- oder Wurstfabriken, für die Belieferung der Zentral-lager verantwortlich sind. Der Handel selbst verfügt über keine sogenannte Beschaf-fungslogistik. Damit die Lager so voll sind, wie im Fernsehen gern gezeigt, bedarf es eines täglichen externen Logistikaufwands: „Konkret sieht es so aus, dass sieben Tage die Woche rund um die Uhr fachkundiges Personal in streng getrennten Schichten und Zonen zur Verfügung stehen muss, um die Grundversorgung sichern zu können. Ein sehr kostenintensives Modell, aber zum Schutz des Personals nicht anders organisierbar“, erläutert der Frigologo-Eigentümer.



„Auch wenn es uns besser ergeht als manchen anderen Branchen – ein Profiteur der Krise sieht anders aus!“

Fritz Herzog, Gründer und Eigentümer von Frigologo

HAMSTERKÄUFE MACHEN PLANUNG UNMÖGLICH

Eine weitere Herausforderung sind die stark schwankenden Mengen (Stichwort „Hamsterkäufe“), die eine vernünftige Planung nahezu unmöglich machen. „An manchen Tagen müs-sen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bis zu ihren physischen Grenzen arbeiten, und dann gibt es Tage, an denen 30 Prozent unter der Durchschnittsmenge bestellt werden, da sich die Haushalte im Überfluss eingedeckt haben“, sagt Herzog. „Wir möchten uns an dieser Stelle aber ausdrücklich bei allen unseren Beschäftig-ten bedanken, die sich seit Beginn der Krise vorbildlich verhalten und mit ihrer Leistung die Versorgung der österreichischen Bevölkerung sichergestellt haben.“



2019 waren insgesamt 240 LKW-Frigologo-Züge auf Europas Straßen im Einsatz.



Das ist der Hauptsitz des 1991 gegründeten Unternehmens Frigologo in Seekirchen in Salzburg.

KURZARBEIT HILFT ZWAR, KAPAZITÄTEN KÖNNEN ABER KURZFRISTIG NICHT ABGEBAUT WERDEN

Die Kurzarbeit hilft natürlich. Die Kapazitäten an Lagerfläche und Transportraum können aber nicht kurzfristig abgebaut werden und müssen aufgrund der hohen Mengenschwankungen ständig einsatzbereit zur Verfügung stehen bzw. vorgehalten werden.

Herzog weiter: „Realistischerweise müssen wir davon ausgehen, dass sich vor Erhalt eines Impfstoffs diese kostenintensive Situation nicht wesentlich verändern wird. Ebenso werden sich die Umsätze aufgrund des fehlenden Tourismus erst im Jahr 2022 wieder normalisieren. Auch wenn es uns besser ergeht als manchen anderen Branchen – ein Profiteur der Krise sieht anders aus!“

INFO-BOX

Über Frigologo

Frigologo versteht sich als unabhängiger österreichischer Dienstleister für Transport, Lagerung, Kommissionierung und Distribution von frischen und temperaturgeführten Lebensmitteln. Das 1991 von Fritz Herzog gegründete Unternehmen mit Hauptsitz in Seekirchen in Salzburg ist einer der größten Komplettanbieter in der temperaturgeführten Lebensmittellogistik im CEE-Bereich und hat Standorte in Seekirchen, Wien, Sattledt, Graz, Budapest und Ljubljana. Mehr als 320 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erwirtschaften einen Jahresumsatz von rund 79 Millionen Euro. Die Gesamtlager- und Umschlagsflächen belaufen sich auf rund 60.000 Quadratmeter. Zu Jahresende 2019 waren insgesamt 240 LKW-Frigologo-Züge auf Europas Straßen im Einsatz.

www.frigologo.com

KNOTENPUNKTE

Im Zuge des Forschungsprojekts „ProKapa“ wurden Modelle zur Kapazitätsplanung im Güterverkehr entwickelt. Mit Prognosen zu den idealen Knotenpunkten werden Ressourcen geschont, und eine längerfristige, sozial verträglichere Personalplanung wird ermöglicht.

Die Transport- und Logistikbranche steht unter steigendem Druck: Immer kleiner werdende Sendungen sollen in immer kürzeren Zeitspannen bei den Empfängern ankommen. Same Day Delivery oder gar Two Hour Delivery haben aber negative Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen, da hohe Bereitschaftszeiten notwendig sind. Gleichzeitig führen die Fluktuationen der Aufträge zu einer schlechten Auslastung der LKW. Ineffizienzen und Leerfahrten belasten das Klima durch einen vermeidbaren CO₂-Ausstoß. Das geförderte Projekt „ProKapa“ will Lösungsansätze für diese Problemstellungen liefern. Die Forscherinnen und Forscher von Fraunhofer Austria und der RISC Software GmbH haben sich das Konzept des Physical Internets – ein dynamisches, sich anpassendes Netzwerk von Knotenpunkten in der physischen Welt – zunutze gemacht, um einen Gütertransport zu ermöglichen, der Mensch und Umwelt schont.

„Wenn wir bis zum Jahr 2050 klimaneutral werden wollen, muss sich am Transportkonzept etwas gravierend ändern. Es reicht nicht, an kleinen Schrauben zu drehen. Das Gesamtsystem muss überdacht werden“, sagt Georg Schett, Projektleiter und wissenschaftlicher Mitarbeiter bei Fraunhofer Austria. Diesen Systembruch kann den Forschern zufolge das Physical Internet herbeiführen – ein System, in dem Waren nicht mehr wie bisher von einem einzigen Frächter vom Start- bis an den Zielort gebracht werden, sondern auf ihrem Weg sowohl das Transportmittel als auch den Transportanbieter mehrfach wechseln können.

DIE SUCHE NACH DEN IDEALEN HUBS

Ein unverzichtbares Element im Physical Internet sind Umschlagpunkte, sogenannte Hubs, an denen die Ware neu verladen und gegebenenfalls auch zwischengelagert werden können. Diese Hubs ermöglichen es, Aufträge zu bündeln und Transportmittel besser auszulasten. Das bringt nicht nur einen ökologischen Vorteil, da in Summe weniger Kilometer gefahren werden, sondern auch einen ökonomischen. Um aber zu berechnen, wann in welchem Hub welche Sendungen idealerweise gebündelt werden müssen und wie sich das auf den Preis der Sendung auswirkt, braucht es präzise Modelle. Mit deren Erstellung haben sich die Forscherinnen und Forscher in den vergangenen drei Jahren auseinandergesetzt. Nun ist die Basis geschaffen, die es in Zukunft ermöglichen soll, die günstigste Route zu finden, einen nachhaltigeren Gütertransport zu realisieren sowie eine menschenfreundliche, langfristige Personalplanung zu betreiben.

An Umschlagpunkten, sogenannten Hubs, wird die Ware neu verladen und gegebenenfalls auch zwischengelagert. So werden Aufträge gebündelt und Transportmittel besser ausgelastet.



Fraunhofer Austria hat sich mit dem Projektpartner UnitCargo Speditions GmbH der Frage gewidmet, wie sich in Zukunft der optimale Weg der Ware durch das Physical Internet finden lässt. Konkret entwickelten die Forscherinnen und Forscher eine „Demonstrator“, der zeigt, wie eine zukünftige Vergleichsplattform von Transportrouten aussehen könnte. Anhand dieser Plattform lässt sich auf einen Blick erkennen, wann und auf welcher Teilstrecke von Hub zu Hub sich eine Lieferung mit einer anderen kombinieren ließe und wie viel Kosten dabei gespart werden. „Wir haben eine Win-win-Situation geschaffen“, erklärt Georg Schett, „denn die preisgünstigste Transportmöglichkeit ist meist auch klimafreundlicher.“

Davor Sertic, Geschäftsführer der UnitCargo Speditions GmbH, erklärt: „Das gesamte Projekt hat die Wichtigkeit unserer Prozessabläufe verdeutlicht und dazu beigetragen, diese zu optimieren und unsere Flows zu verbinden.“

DER SOZIALE ASPEKT

Die RISC Software GmbH und der Projektpartner Müller-Transporte GmbH fokussierten ihre Forschung währenddessen auf den sozialen Aspekt. Die Ergebnisse sind Methoden und

Werkzeuge zur Vorplanung von Transportbedarfen. Konkret entwickelte das Forschungsteam einen kybernetischen Planungsansatz zur Auslastungsoptimierung. Eine kontinuierliche Modellierung der Nachfrage kann Transportbedarfe nun präzise vorhersagen, sodass eine Kapazitätsplanung von Transportmitteln und Personal zur optimalen Ressourcenverteilung im Netzwerk ermöglicht wird. So lassen sich mangelnde Auslastung und hohe Bereitschaftszeiten reduzieren. „Durch die Vorausplanung können Ressourcen früher zugekauft bzw. besser verteilt und damit in Folge Kosten eingespart werden. Der Erfolg des entwickelten Planungsansatzes ist dabei natürlich von der Datenqualität und der Größe des jeweiligen Prognosefehlers abhängig“, erklärt Stefanie Kritzinger, Projektleiterin seitens der RISC Software GmbH. Das Projekt „ProKapa“ – „dynamisches prognosegestütztes Kapazitätsmanagement zur Umsetzung von Rahmenbedingungen des Physical Internets“ – wurde im Rahmen des Forschungsförderungsprogramms „Mobilität der Zukunft“ durch das Bundesministerium für Klimaschutz über die Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft FFG gefördert und im Jänner 2020 erfolgreich abgeschlossen. ■

TEMPERATUR IM AUGE

Der Temperaturmonitor Q-tag CLm doc erfüllt hohe Sicherheitsanforderungen, ist einfach zu bedienen und verbraucht wenig Energie. Entwickelt wurde er vom Schweizer Unternehmen Berlinger in Zusammenarbeit mit dem Innovationsdienstleister Zühlke.

Das 1968 in der Schweiz gegründete Unternehmen Zühlke begleitet seine Kunden bei der Umsetzung ihrer Vision – von der Idee bis zum Markterfolg. Zühlke deckt dabei alle Phasen des Business-Innovations-Prozesses ab und führt Produkte sowie Anwendungen von der Idee über die Realisierung bis zum Betrieb. So auch beim Q-tag CLm doc, einem Einweg-Temperaturmonitor für den Transport von temperaturempfindlichen Impfstoffen und Medikamenten aus dem Hause Berlinger.

Zentrale Anforderung bei dem Produkt ist die Korrektheit der erfassten Daten. Die kriminelle Energie im weltweiten Handel mit Arzneimitteln ist sehr hoch. Deswegen muss jede noch so abwegig scheinende Manipulationsmöglichkeit verhindert oder mindestens sichtbar gemacht werden. Die Architektur des Q-tag CLm doc wird sämtlichen Anforderungen gerecht, auch beim digitalen Austausch aller erfassten Daten. Die großen Stückzahlen sowie die ausgedehnte Lagerzeit vor dem Einsatz fordern hohe Herstellungskosten und geringen Stromverbrauch.

Bei der Neukonzipierung des Q-tag CLm doc entwickelte Zühlke systematisch entlang des Produktentwicklungsprozesses. Die Systemanalyse des Vorgängerprodukts führte zu ersten Lösungsideen und ließ eine grobe Herstellungskosten-schätzung zu. In der Systemdesignphase fand eine intensive Auseinandersetzung mit den Themen Kommunikationsvarianten, Energieverbrauch und intelligente Datenschutzmechanismen statt.



Q-tag CLm doc überwacht temperaturempfindliche Impfstoffe und Medikamente.

Die Architektur des Q-tag CLm doc wird sämtlichen Anforderungen gerecht, auch beim digitalen Austausch aller erfassten Daten. Die Alarmlimiten können kundenspezifisch parametrisiert werden. Durch eine Abbruchlasche ist klar erkennbar, dass das Gerät aktiviert ist. Temperatur- und Zeitinformationen der Events lassen sich auf dem LC-Display anzeigen oder via USB in Form eines digital signierten PDFs auslesen. Dazu wird keine spezifische Software benötigt. Das Gehäuse lässt sich nur durch Zerstörung öffnen, und die signierten Daten können auf Manipulation geprüft werden. Sämtliche Maßnahmen vereint erfüllen die geforderte Sicherheit. Als Resultat qualifizierten WHO und Unicef das Produkt für den globalen Einsatz für Arzneimitteltransporte. ■



**Egal ob IT & Telekommunikation, Bildung,
Logistik & Transport, Facility Management,
Umwelt & Energie oder Industrie:**

**mit den Themen-Guides von
NEW BUSINESS sind Sie immer bestens informiert!**

**Nutzen Sie unsere hochprofessionellen Themen-Guides
für Ihren persönlichen Wissensvorsprung und bestellen
Sie gleich und zum Testen völlig kostenlos unter
office@newbusiness.at Ihr Gratisexemplar!**

**NEW BUSINESS Guides sind Produkte der
NEW BUSINESS Verlag GmbH.**

NEW BUSINESS



Wir sind für Sie da!

GLS Austria ist Ihr Partner in der Krise.
Wir liefern auch während der Corona-
Pandemie zuverlässig und schnell –
Paket und Express aus einer Hand!