



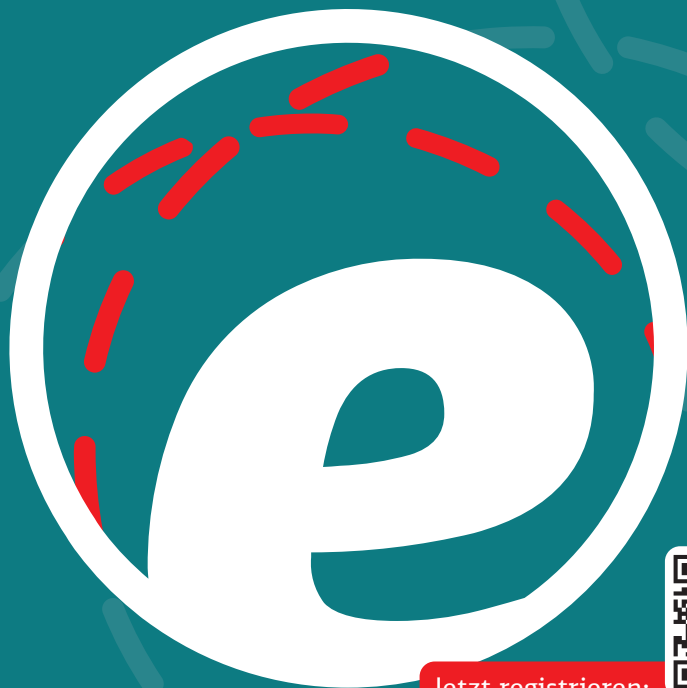
2021

Ihr persönlicher Leitfaden für
eine effiziente Logistik.

www.newbusiness.at

eSchenker

Steuerung und Optimierung
Ihrer Lieferkette aus
einer Hand.



Jetzt registrieren:
eschenker.dbschenker.com



WE DIDN'T START THE FIRE

Turbulente zwölf Monate sind vergangen, seit wir uns an dieser Stelle das letzte Mal gelesen haben. Die Sorge vor der Unterversorgung mit Nudeln und Klopapier ist längst gewichen. Andere Sorgen sind geblieben.

Dass wir uns zu keiner Zeit davor fürchten mussten, uns nicht mit den Gütern des täglichen Bedarfs – und eigentlich auch allen weiteren Gütern – eindecken zu können, ist zu einem großen Teil der Verdienst der heimischen Transport- und Logistikbranche. Sie hat sich in unsicheren Zeiten als verlässlicher Partner erwiesen, der flexibel und rasch auf die wechselnden Gegebenheiten reagiert hat, um Warenströme aufrechtzuerhalten.

Dabei kann man nicht behaupten, dass die Umstände es ihr leicht gemacht hätten. Rekordmengen an Paketen waren zu befördern, da zwar die Geschäfte geschlossen waren, Onlineshops dafür 24/7 geöffnet. Keine leichte Aufgabe, wenn der Passagierflugverkehr – der auch für den Warentransport wesentlich ist – einbricht, Grenzen einmal leichter, dann wieder schwerer passierbar sind, man auf keine langfristigen Perspektiven bauen kann und sein Bestes tut, Mitarbeiter und Kunden vor Infektionen zu schützen.

Und als wäre das alles nicht genug, waren das nicht die einzigen Hürden, die für die Unternehmen herausfordernd waren und sind. Da war doch auch etwas mit einer unverzichtbaren Schifffahrtsroute, auf die man dann tagelang verzichten musste – was für einen so noch nie

da gewesenen Stau auf dem Wasser verantwortlich war. Die Auswirkungen der Blockade des Suezkanals werden uns noch einige Zeit begleiten. Dann wäre da noch der Brexit, der mit längst überwunden geglaubten Komplikationen beim Im- und Export von bzw. zu der eigenwilligen Insel vor der Küste EU-Europas die Situation nicht gerade erleichtert. Es reicht Ihnen schon? Tut mir leid, einen habe ich noch: Zu guter Letzt (zumindest in dieser Aufzählung) gilt es auch Klimaziele zu erreichen. Schließlich müssen klimaverändernde Emissionen so gut es geht verringert werden – an allen Fronten. Da gibt es kein Wenn und Aber.

Die gute Nachricht: Österreichs Transport- und Logistikbranche stellt sich diesen Herausforderungen mit Köpfchen und innovativen Ideen, wie Sie in dieser Ausgabe selbst lesen können. Warum muss ich nach dieser Aufzählung bloß an den Billy-Joel-Hit „We Didn't Start the Fire“ denken? Vielleicht wegen des letzten Satzes des Refrains, den man nach einem kleinen Eingriff zum Motto der Branche erklären könnte: „No, we didn't light it, but we tried to *freight* it.“ ■

Machen Sie sich selbst ein Bild! Eine interessante Lektüre wünscht Ihnen Ihr

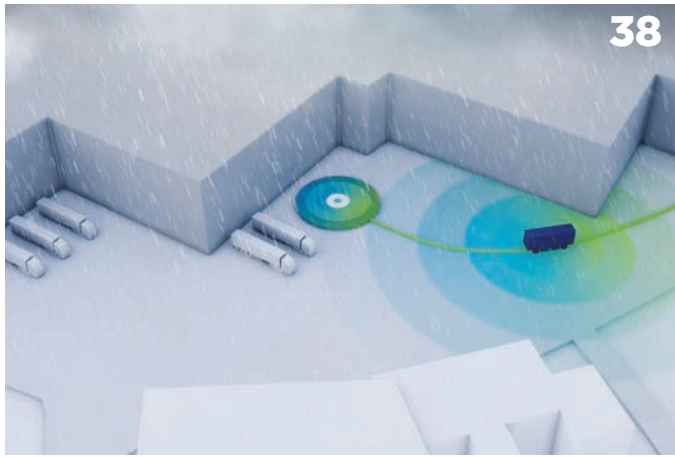
Rudolf N. Felser,
Chefredakteur NEW BUSINESS Guides



Foto: NEW BUSINESS



Editorial. Von Rudolf Felser	03
Vorwort. Von Ing. Mag. Alexander Klacska, WKÖ	06
Vorwort. Von DI Roman Stiftner, BVL & ELA.....	07
Was gibt es Neues? Kurzmeldungen aus Transport und Logistik	08
Die Straße muss grüner werden. Schiene kann Wachstum nicht auffangen.....	14
Trotz Corona stabil. DB Schenker konnte Umsatzniveau halten	26
Leistung wird sichtbar. DamenLogistikClub startete Mentoring-Programm.....	30
Junge Ideen prämiert. Jungspediteur*innen-Preis 2020.....	33
Konstant auf höchstem Niveau. Interview mit Volker Binder, Systempo	34
Allzeit bereit. EU-Projekt „AWARD“ automatisiert Gütertransport	38
Logistik der Zukunft. Kooperation von TU Graz und Österreichische Post AG.....	41
Automatisch prickelnd. Neues Hochregallager für Vöslauer	44
Die Krise gut gemeistert. Interview mit Renate Glisic, ÖBB Infrastruktur	48



Fotos: Schwoaze/Pixabay (14), DB Schenker (26), OEBB Marek Knopp (30), digitrans (38), Ericsson GmbH (52), Gerd Altmann/Pixabay (62), Wildenhofer (66), Julius Silver/Pixabay (72)

Schicke Fashion-Logistik. Rekord-Auftrag für TGW..... 50

Kein Schlag ins Wasser. 5G-Campusnetze für Häfen..... 52

Container aus dem Web. Eveon geht in Österreich an den Start..... 57

Mit Worten sparen. Spracherkennungssysteme in der Logistik..... 62

CO₂ sparen mit Cloud. Fachkommentar von Constantin Gonzalez, AWS 64

Blockchain & Praxis. Erfolgreicher Testlauf des digitalen Frachtbriefs..... 66

Infektionsschutz. Hygiene in Logistikzentren 70

Die Spitze des Eisbergs? Fachkommentar von Alexander Heine, CM Logistik..... 72

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 Sonnberger **Anzeigenleitung:** Lorin Polak **Lektorat:** Julia Teresa Friehs **Coverfoto:** Adobe Stock/Scanrail **Verlagspostamt:** 1060 Wien **Druck:** Hofeneder & Partner GmbH. Alle Rechte, auch die Übernahme von Beiträgen nach § 44 Abs. 1 und 2 Urheberrechtsgesetz, sind vorbehalten.



JETZT DIE WEICHEN RICHTIG STELLEN

Die Verkehrswirtschaft hat einen Mobilitätsmasterplan 2030 vorgelegt. Er weist den Weg dafür, wie klimafreundliche Mobilität funktionieren kann – wenn man es zulässt.

Die Verkehrswirtschaft steht vor großen Herausforderungen: Es geht nicht nur darum, die Corona-Krise zu überwinden, sondern auch die gerade im Verkehrsbereich sehr ambitionierten Klimaziele zu erfüllen. Gleichzeitig muss die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts erhalten und der Mobilitätsbedarf der Menschen und Güter sowie die Versorgungssicherheit der Bevölkerung gewährleistet sein. Um all diesen Anforderungen gerecht zu werden, ist eine Betrachtung der Gesamtzusammenhänge nötig. Aus diesem Grund hat die Bundessparte Transport und Verkehr in der Wirtschaftskammer Österreich einen Mobilitätsmasterplan 2030 erstellt.

VORAUSSETZUNGEN MÜSSEN STIMMEN

Darin sind sieben Handlungsfelder definiert, in denen Maßnahmen zu setzen sind. Denn nur wenn die Grundvoraussetzungen stimmen, sind die Klimaziele auch erreichbar. Diese Handlungsfelder sind nachhaltige Energieversorgung sicherstellen, Infrastruktur ausbauen, Infrastruktur effizient nutzen, Digitalisierung vorantreiben, Raumordnung zielgerecht koordinieren, langfristige Finanzierung sicherstellen und Bildung zukunftsorientiert gestalten. Wie groß die Herausforderungen in den einzelnen Handlungs-

feldern sind, zeigt allein der Bereich Energie: Will man etwa den gesamten Verkehrssektor elektrifizieren, dann bedeutet das einen zusätzlichen Strombedarf in der Höhe von circa 71.000 Gigawattstunden. Das entspricht 65 Wasserkraftwerken in der Größe jenes in der Freudenau oder 11.000 zusätzlichen Windkraftanlagen. Ähnlich ist in den anderen Bereichen vieles zu tun. Damit etwa mehr Transport auf der Schiene stattfinden kann, wie so oft plakativ gefordert, müssen Trassen und Terminals innerhalb und außerhalb Österreichs dringend ausgebaut werden. Zur effizienten Nutzung der Infrastruktur gilt es, Fahrverbote österreichweit zu harmonisieren, um unnötigen Umwegverkehr zu vermeiden. Zusätzlich müssen alternative Antriebe verstärkt gefördert werden, und dies sollte völlig technologieneutral geschehen. Technologieverbote haben überdies noch nie zum Ziel geführt. Fest steht: Es braucht ein Zusammenspiel vieler Maßnahmen, und sie müssen rasch umgesetzt werden. Denn die Unternehmen brauchen Planbarkeit, um auch künftig am Standort Österreich wettbewerbsfähig zu sein. ■

**Viel Spaß beim Lesen wünscht
Alexander Klacska**

Ing. Mag. Alexander Klacska, Obmann der Bundessparte Transport und Verkehr in der Wirtschaftskammer Österreich
Mehr Infos: www.verkehrswirtschaft.at/mobilitaetsmasterplan2030



GREEN DEAL – GRÜNE UND DIGITALE LOGISTIK

Mit klugen Maßnahmen kann der Logistiksektor die Transformation zu einer klimaneutralen Gesellschaft aktiv mitgestalten und Vorteile generieren.

Wer hätte sich gedacht, dass Corona uns auch nach einem Jahr fest im Griff haben wird, unser Leben und unsere Arbeit beeinflusst und dass es nach wie vor zu Beeinträchtigungen und Unterbrechungen in den Supply-Chains weltweit kommt? Die Covid-19-Pandemie hat die Schwachstellen globaler Wertschöpfungsketten und die Abhängigkeiten unserer Wirtschafts- und Produktionszweige von anderen Volkswirtschaften nur zu deutlich sichtbar gemacht – aber neben Herausforderungen auch Chancen und neue Businessmodelle durch ein verändertes Konsumverhalten hervorgebracht.

Wir haben aus der Krise gelernt, dass wir alternative und regionale Versorgungswege finden und dass wir Diversität und Resilienz in den Lieferketten sicherstellen sowie Fertigungen wieder nach Europa verlagern müssen.

Die Zukunft gehört der Supply-Chain-Fitness! Integrierte, globale Versorgungsketten waren und sind Grundlagen der wirtschaftlichen Dynamik und des Wohlstands. Internationale Handelsbeziehungen sollten jedoch Fairness und Reziprozität voraussetzen. Europa muss daher unfairen Handelspraktiken und verschiedenen Formen des Dumpings energisch entgegenreten.

Wir befinden uns in einem stetigen Wandel, der unsere Wirtschaft „grüner“ und „digitalisierter“ macht. Initiativen und konkrete Maßnahmen-vorschläge dazu werden auch im neuen Thema-Cluster „Zero Emission Green Deal“ der Bundesvereinigung Logistik Österreich (BVL) erstellt. Der Post-Corona-Wiederaufbauplan „NextGenerationEU“ sieht für Mitgliedsstaaten Kredite und nicht rückzahlbare Zuschüsse von 750 Mrd. Euro vor. Ein Drittel dieses riesigen Volumens ist explizit grünen Investitionen gewidmet. Der Logistiksektor wird sich Trends wie Zero Emission, Digitalisierung, Automatisierung, Blockchain-Technologie oder smarten Businessmodellen für den Mobilitätsbereich nicht entziehen können. Die Krise hat die fundamentale Bedeutung wie auch Leistungsfähigkeit der Logistik für eine funktionierende Wirtschaft und für unser tägliches Leben offenbart und die Versorgung mit relevanten Gütern wie Lebensmitteln, Medikamenten, Medizinprodukten etc. gewährleistet. Machen wir die Logistik – und damit unser Leben – noch resilientier! ■

Ich wünsche Ihnen Gesundheit und viel Erfolg, herzlichst

Roman Stiftner

DI Roman Stiftner,
Präsident Bundesvereinigung Logistik Österreich (BVL),
Vice President European Logistics Association (ELA)
Nähere Informationen finden Sie unter www.bvl.at.



Foto: Gary Milano

WAS GIBT ES NEUES?

Spatenstiche, Investments, Partnerschaften, neue Technologien und vieles mehr. Die vergangenen Monate in der Transport- und Logistikbranche waren wieder ereignisreich. Hier finden Sie einen Überblick in kleinen Happen als Hors'd'œuvre.

DB SCHENKER SETZT SPATENSTICH

DB Schenker setzte im März den feierlichen Spatenstich für die Errichtung einer neuen Logistikhalle in Klagenfurt. Die neue Halle hat eine Gesamtfläche von über 4.900 Quadratmetern und bietet neben einem Mezzanin mit 530 Quadratmetern auch ein Gefahrostofflager mit 650 Quadratmetern, das modernsten Sicherheitsanforderungen und strengen Gefahrstoffrichtlinien gerecht wird. DB Schenker investiert insgesamt fünf Millionen Euro in das neue Lager und schafft Kapazität für sechs Arbeitsplätze. Damit

vergrößert der Logistikexperte seine Fläche am Standort in Klagenfurt auf über 7.500 Quadratmeter. Zusätzlich wird auf dem Dach eine Photovoltaikanlage mit 180 Kilowatt-Peak errichtet. Die Fertigstellung soll bis Februar 2022 erfolgen. Außerdem wird der Standort an das Fernwärmenetz von Klagenfurt angeschlossen. ■



GEBRÜDER WEISS ZIEHT EIN

Ebenfalls im März hat das Transport- und Logistikunternehmen Gebrüder Weiss in Kalsdorf bei Graz einen neuen Standort eröffnet. Der Terminal mit einer Gesamtfläche von rund 70.000 Quadratmetern ersetzt die bisherige Logistikanlage in der steirischen Landeshauptstadt. Rund 28 Millionen Euro hat der Logistiker in den Neubau investiert, der in weniger als einem Jahr Bauzeit realisiert wurde. Das Areal in Kalsdorf liegt in unmittelbarer Nähe zur A9 bzw. A2 und umfasst unter anderem eine 16.500 Quadratmeter große Logistikhalle sowie eine Umschlagsfläche von 6.500 Quadratmetern. Die Anzahl der Laderampen hat sich mit 92 mehr als verdoppelt. Modernste Video- und Frachtvermessungssysteme sorgen für eine sichere und effiziente Beladung der LKW. Auch ökologische Aspekte haben bei der Standortplanung eine maßgebliche Rolle gespielt. So soll im zweiten Quartal 2021 mit dem Bau einer Photovoltaikanlage begonnen werden. ■



Im slowenischen Sežana, nur wenige Kilometer von den Häfen in Koper und Triest entfernt, starteten im Februar die Vorbereitungsarbeiten für das LOG CENTER Adria. Auf 26 Hektar Grundstücksfläche sollen drei moderne Logistikimmobilien realisiert werden (*Bild*), auf sieben Hektar der Liegenschaft soll ein Grüngürtel entstehen. Entwickelt wird das Projekt von dem österreichischen Developer GO ASSET. Noch heuer sollen die Bauarbeiten für die erste und größte Distributionshalle mit 50.000 Quadratmetern erfolgen. Nutzer dieser Immobilie wird der deutsche Non-Food-Nahversorger TEDI sein. 2022 soll TEDI die Immobilie in Betrieb nehmen können. Ein weiteres Projekt von GO ASSET, das Verteilzentrum von Amazon für den Großraum Wien, wurde ungefähr zum gleichen Zeitpunkt in Betrieb genommen. Die Immobilie mit 6.000 Quadratmetern Hallenfläche und 700 Quadratmetern Bürofläche liegt in der Schemmerlstraße im elften Wiener Gemeindebezirk und dient als reine Umschlagsfläche – die Waren werden in der Früh geliefert und noch am selben Tag in der Stadt weiterverteilt. Das Verteilzentrum wurde auf einer Industriebrache errichtet, es wurden dafür keine neuen Flächen versiegelt. ■



KNORR-BREMSE MODERNISIERT GATX

Wie Knorr-Bremse RailServices Mödling im April verkündete, erhielt das Unternehmen einen Auftrag für die Modernisierung von rund 300 Güterwagen der Schienenfahrzeug-Vermietgesellschaft GATX Rail Austria GmbH. Die zu modernisierenden Drehgestellflachwagen werden vor allem in Österreich und Ungarn im Güterverkehr eingesetzt. Sie werden im Zuge bevorstehender Revisionen und wegen aktueller europäischer Eisenbahnvorschriften zum Einbau von lärmarmen Bremssohlen



umgerüstet. Im Zuge dessen wird auch die Voraussetzung für einen späteren raschen Umbau auf eine höhere Geschwindigkeit geschaffen. Die Leistungen beschränken sich nicht nur auf die Lieferung von Komponenten, sondern umfassen auch die Unterstützung bei der Fahrzeugzulassung und der Umsetzung der Anforderungen der Gutachter, die sich durch die Modernisierung ergeben. ■

Fotos: DB Schenker (1), Gebrüder Weiss/Wolfgang Croce (2), GO ASSET Development (3), GATX (4)



MILLIONEN-INVESTMENT FÜR GRAZER

Meilenstein für das auf Lager- und Logistiklösungen spezialisierte Grazer Start-up WeShip: Anfang März sicherten sich Gründer Manuel Wagner (*Bild*) und Christian Fast ein Investment im siebenstelligen Bereich. Neben den bisherigen Shareholdern (room4 Ventures und Solvate IT GmbH) sind nun zwei neue Investoren an Bord: KaPa Ventures als Finanzinvestor und die KOMAB Holding GmbH als strategischer Partner für E-Commerce und Logistik. „Mit der Finanzierung möchten wir einerseits unsere Entwicklungsabteilung verstärken, aber auch neue Infrastruktur aufbauen“, so Wagner. „Dazu ist ein Flagship-Lager im Süden von Graz in Planung, das den Grundstein für die Expansion nach Deutschland und Italien legt.“ Ziel sei es, künftig tausende Pakete pro Tag abwickeln zu können. ■

NEUE UNTERNEHMENSGRUPPE

Die 2007 von Matthias Grünberger (*Bild*) gegründete impactit GmbH mit Sitz im Twin Tower in Wien hat sich mit der Web-App portatour auf optimierte Touren- und Routenplanung im Außendienst spezialisiert. Seit März tritt portatour als Teil der neuen Solvares Group auf. Durch den Zusammenschluss der drei Firmen impactit GmbH (portatour), Fast Lean Smart (FLS) GmbH und Städtler Logistik GmbH & Co. KG entsteht den Angaben zufolge „ein neuer Marktführer für Ressourcenoptimierung in Europa“. Die Deutsche Beteiligungs AG (DBAG) und der von ihr beratede Fonds DBAG ECF sind maßgeblich an der Gruppe beteiligt. Gründer Matthias Grünberger bleibt Alleingeschäftsführer bei portatour und zieht als Gesellschafter in die Geschäftsführung der neuen Unternehmensgruppe ein. ■



HAFEN WIEN WIEDER LEITBETRIEB

Der Hafen Wien, ein Unternehmen der Wien Holding, erneuerte 2021 seine Netzwerkpartnerschaft mit Leitbetriebe Austria, der Exzellenzplattform für durch das Leitbetriebe Institut ausgezeichnete Vorzeigebetriebe der österreichischen Wirtschaft. Als Leitbetriebe werden nach einem umfassenden Qualifikationsverfahren jene vorbildhaften Unternehmen ausgezeichnet, die sich zu nachhaltigem Unternehmenserfolg, Innovation und gesellschaftlicher Verantwortung bekennen. Die Geschäftsführer des Hafens Wien, Fritz Lehr und Doris Pulker-Rohrhofer, unterstrichen das umfassende logistische Dienstleistungsangebot: „Der Wiener Hafen spielt nicht nur für den Schiffsverkehr, sondern auch für Bahn- und Straßentransport in Ostösterreich eine Schlüsselrolle, und die zentrale Lage des Hafengeländes eröffnet exzellente Perspektiven als Basis für die immer wichtiger werdende Citylogistik. Wir legen dabei großen Wert auf die Forcierung umweltfreundlicher Technologien und decken mit zwei großen Photovoltaikanlagen auf unseren Betriebsgeländen auch einen wesentlichen Teil unseres eigenen Strombedarfs ab.“



3

4



SCHACHINGER WURDE COO BEI SCHACHINGER

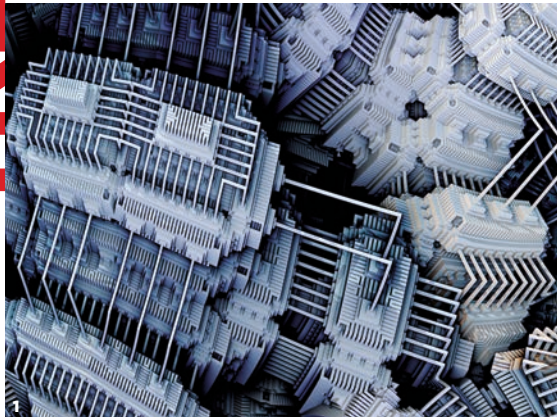
Die Schachinger Logistik Holding hat ihre Geschäftsführung neu aufgestellt. Christian Schachinger, zuvor Geschäftsführer zweier Schachinger-Töchter, wurde mit 15. Dezember 2020 als COO in die Geschäftsführung der Schachinger Logistik Holding berufen. In der neuen Funktion soll er den erfolgreichen Kurs des Unternehmens fortsetzen und den Führungsanspruch

der Gruppe bei Innovation und Nachhaltigkeit in der Logistik ausbauen. Schachinger verfügt über mehr als 15 Jahre Erfahrung in den verschiedensten Bereichen der Logistikbranche und ist trotz des Namens nicht mit der Gründerfamilie verwandt. Peter Overkamp, CFO der Gruppe, hat sich nach vielen Jahren der Tätigkeit für Schachinger Logistik dazu entschlossen, neuen Herausforderungen nachzugehen. Er hat die Schachinger Gruppe mit dem Abschließen des Geschäftsjahres Ende März und der Übergabe an seinen Nachfolger als CFO, Andreas Schilde, verlassen.

Fotos: WeShip (1), Marius Gresko (2), LBS Redl (3), Schachinger Logistik Holding (4)

SCHNELLER RECHNEN UND ANKOMMEN

In einem Feldversuch haben Fujitsu und Toyota Systems letztes Jahr einen Ansatz entwickelt, mit dem sich Lieferketten und der Logistiknetzwerkbetrieb optimieren lassen. Ermöglicht wird dies durch die Digital-Annealing-Technologie von Fujitsu. Sie ist vom Quantencomputing inspiriert und löst komplexe kombinatorische Optimierungsprobleme in einer Geschwindigkeit, die mit



konventionellen Computertechnologien nicht möglich ist. In dem Versuch berechnete der Digital Annealer Variablen wie die Anzahl der Transportlastwagen und Gesamtkilometer, um den kosteneffektivsten Ansatz für die Optimierung der Lieferkette für Automobilteile zu bestimmen, für die es mehr als drei Millionen mögliche Lieferwege zu Dutzenden von Fabriken gibt. Innerhalb von 30 Minuten konnte die optimale Route berechnet werden, die zudem die Logistikkosten um etwa zwei bis fünf Prozent senkt. ■

LOHNPLUS FÜR ARBEITER

Die Verkehrs- und Dienstleistungsgewerkschaft *vida* konnte in den Kollektivvertragsverhandlungen mit dem Fachverband *Spedition und Logistik* in der WKÖ für die über 40.000 Arbeiterinnen und Arbeiter in den österreichischen Speditions- und Lagereibetrieben ein Plus in Höhe von 1,55 Prozent auf die Kollektivvertragslöhne, Zulagen und Lehrlingseinkommen erreichen. Der Abschluss gilt seit 1. April 2021 mit einer Laufzeit von einem Jahr. Mit der Lohnerhöhung werde laut *vida* „den bekannten krisenbedingten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen entsprechend die Inflation abgegolten“. „Die Beschäftigten leisten mit der Versorgung der Wirtschaft und der Bevölkerung ihren Beitrag zur Bewältigung der Corona-Krise. Wir haben daher die klare Erwartungshaltung, dass sich das im nächsten KV-Abschluss auch in der Lohnentwicklung deutlich widerspiegeln muss“, so Karl Delfs, Bundessekretär des *vida*-Fachbereichs Straße. ■



PER KLICK AUF DIE ROLLENDE LANDSTRASSE

Gerade in verkehrssensiblen Gebieten ist die Verlagerung von der Straße auf die Schiene wichtiger denn je. Ein Service der ASFINAG in Kooperation mit der ÖBB Rail Cargo Group macht die Benutzung der Rollenden Landstraße (ROLA) für Straßentransportunternehmen seit Ende vergangenen Jahres einfacher. Auf der Homepage www.go-maut.at können die aktuellen Abfahrtszeiten und die aktuelle Auslastung direkt eingesehen und der Link zur direkten Buchung der ROLA aufgerufen werden. Die Unternehmen brauchen nur auf die gewünschte Strecke in der Karte klicken und sehen mit einem Klick, ob noch Plätze für die umweltfreundliche Fahrt frei sind. Derzeit werden in Österreich die ROLA-Strecken Wörgl-Brenner, Wörgl-Trento sowie Wels-Maribor angeboten. Die Rollende Landstraße bietet neben dem umweltfreundlichen Transportweg auf der Schiene noch weitere Vorteile. Die LKW-Lenkerinnen und -Lenker können während der Zugfahrt mit der ROLA ihre gesetzlich vorgeschriebene Ruhepause absolvieren und im Anschluss daran ausgeruht die Fahrt fortsetzen. Außerdem werden Fahrverbote und Staus auf der Straße bequem auf der Schiene umfahren, dazu sparen sich die Unternehmen Maut- und Spritkosten. ■



3

LOGISTIKPROFI Für Ihr Business sind wir im Einsatz



post.at/businesspaket

Partnerin von:



AUSTRIAN
LOGISTICS

**Effiziente
BUSINESS-
LÖSUNGEN
der Post**

Wer in Österreich Paketlogistik sagt, sagt Post. In unserem dichten österreichweiten Logistiknetz sorgen neben unserem großen Post-Team auch modernste Technologie und intelligente Prozesse dafür, dass Ihre Pakete rasch und zuverlässig ankommen. 2020 haben wir bereits 166 Millionen Pakete transportiert – und täglich werden es mehr. Unsere starke Infrastruktur macht uns zu Ihrer starken Versandpartnerin.



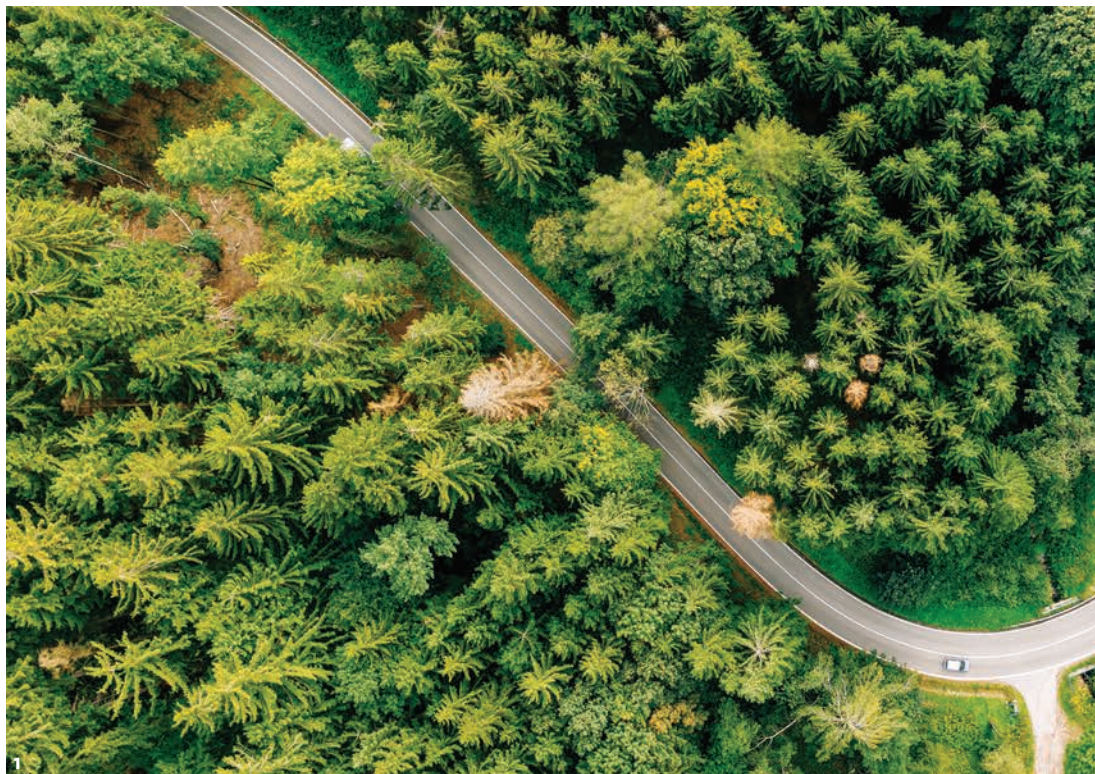
DIE STRASSE MUSS GRÜNER WERDEN

Will man das EU-Ziel Klimaneutralität 2050 erreichen, muss der Straßengüterverkehr moderner, effizienter und umweltverträglicher werden, so eine Studie des Zentrums für Transportwirtschaft und Logistik.

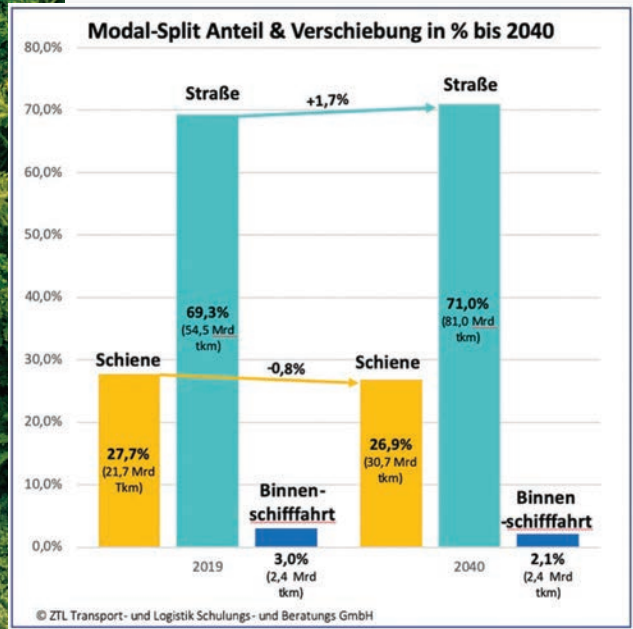




Foto: Adobe Stock/malb



Die europäische und die österreichische Wirtschaft werden voraussichtlich auch nach der Pandemie weiterhin wachsen. Als Folge davon wird auch der Güterverkehr in und durch Österreich Prognosen zufolge bis 2040 um rund 45 Prozent zunehmen. Ein Wachstum, das die Schiene auch bei einem maximalen Ausbau von Infrastruktur und Angebot wahrscheinlich nicht auffangen können wird. Selbst wenn der von Bahn und Politik angestrebte Anteil von 40 Prozent am Modal Split (2019: 28%) erreicht wird, würde der Straßengüterverkehr bis 2040 um mehr als ein Fünftel steigen, so eine Studie des österreichischen Zentrums für Transportwirtschaft und Logistik. Auch ein realistischeres Szenario von plus 42 Prozent auf der Schiene und 49 Prozent Zuwachs auf der Straße würde die CO₂-Emissionen stark steigen lassen und den EU-Klimazielen diametral entgegenwirken. Das bedeutet den Studienautoren zufolge, dass die Straße auch langfristig der wichtigste Verkehrsträger für den Transport von Gütern bleiben wird und folglich im Mittelpunkt der Dekarbonisierung stehen muss. Österreich brauche deshalb umgehend ein integriertes, an Klimazielen orientiertes Gesamtkonzept für die Gütermobilität auf Straße und Schiene. Studienleiter Sebastian Kummer, WU Wien: „Wenn Österreich die EU-Ziele zur Reduktion der CO₂-Emissionen im Straßenverkehr erreichen will, besteht akuter Handlungsbedarf. Es braucht eine ganzheitliche Lösung für die Gütermobilität auf Straße und Schiene, Investitionen in Infrastruktur und Digitalisierung sowie umfassende Fördermaßnahmen für alternative Antriebsformen.“



SCHIENE KANN DAS WACHSTUM NICHT AUFFANGEN

Die Kapazität der Schiene wird – nicht zuletzt durch den wachsenden Personenverkehr – selbst bei Realisierung aller geplanten Ausbaumaßnahmen ab 2030 an ihre Grenzen stoßen. Beim angestrebten Modal Split von 40 Prozent bis 2040 müsste der Schienengüterverkehr um 110 Prozent wachsen. Tatsächlich werden sich aber bereits bestehende Engpässe in Zukunft

weiter verschärfen. Dazu zählen der Vorrang des Personenverkehrs gegenüber dem Güterverkehr – zusätzlich ab der Einführung des 1-2-3-Tickets – und daraus resultierende Stopps in Stoßzeiten, fehlende Überhol- und Ausweicheisen, Engpässe an Bahnhöfen und Umschlagpunkten, unzureichende Zubringerinfrastruktur, mangelnde technologische Interoperabilität im internationalen Verkehr und administrative Hürden wie der vorgeschriebene Personalwechsel bei Grenzübertreten. Eine Modellrechnung am Beispiel der österreichischen Westbahnstrecke habe gezeigt, dass bereits ab 80 Prozent Kapazitäts-



„Wenn Österreich die EU-Ziele zur Reduktion der CO₂-Emissionen im Straßenverkehr erreichen will, besteht akuter Handlungsbedarf.“

Univ.-Prof. Sebastian Kummer,
Studienleiter, WU Wien

auslastung ein zuverlässiger Gütertransport fraglich ist. Zudem würden Markttrends wie die wachsende Konsumnachfrage nach vielen kurzfristigen Kleinlieferungen den Transportbedarf jenseits der Bahn zusätzlich steigen lassen.

Foto: Zentralverband Spedition & Logistik/APA-Fotoservice/Schedl (2)



Im Bild v.l.n.r.: Univ.-Prof. Dr. Sebastian Kummer (WU Wien), DI Peter Umundum (Vize-Präs. ZVL, Vorstand Paket & Logistik, Österreichische Post), KommR Alexander Friesz (Präs. ZVL, Vorstandsmitglied Lagermax Gruppe), Mag. Wolfram Senger-Weiss (Vize-Präs. ZVL, Vorsitzender d. GL Gebrüder Weiss)

STRASSE BLEIBT MIT ABSTAND GRÖSSTER GÜTERVERKEHRSTRÄGER

Dadurch wird die Straße auch 2040 und darüber hinaus der dominierende Güterverkehrsträger bleiben. Ausgehend von einem Modal Split von 69,3 Prozent Straße und 27,7 Prozent Schiene im Jahr 2019, also vor den Auswirkungen der Corona-Pandemie, haben die Studienautoren im Auftrag des Zentralverbands Spedition & Logistik (ZVL) drei unterschiedliche Szenarien errechnet. Als wahrscheinlichste Entwicklung wurde daraus ein durchschnittliches Wachstum der Schiene von jährlich 2,2 Prozent bis 2040 und infolge ein Straßengüterverkehrswachstum von 49 Prozent oder 26,5 Milliarden Tonnenkilometern errechnet. Selbst in einem optimistischen Szenario, das von 40 Prozent Schienenanteil im Jahr 2040 ausgeht, würde der Transport auf der Straße noch immer um 21 Prozent zunehmen.

Sowohl die bisherige Entwicklung des Modal Split als auch das prognostizierte Wachstum des Straßengüterverkehrs widersprechen deutlich den Zielsetzungen der Europäischen Union. Während die EU einen Schienenanteil von 30 Prozent bis 2030 und 40 Prozent bis 2040 anstrebt, hat sich dieser in Österreich von über 40 Prozent im Jahr 1980 auf unter 30 Prozent im Jahr 2019 reduziert. Zugleich bedeutet der zunehmende Güterverkehr auf der Straße eine gegenläufige Entwicklung zu den verbindlichen CO₂-Zielen der EU. Sebastian Kummer: „Das genannte optimistische Szenario würde zusätzliche CO₂-Emissionen im Ausmaß von jährlich 9,6 Millionen Tonnen bedeuten. Realistisch gesehen müssen wir aber mit jährlich 20 Millionen Tonnen rechnen. Das offenbart, wie dringend wir uns um konstruktive und weitreichende Lösungsansätze auch abseits der Schiene kümmern müssen.“

ANTWORTEN AUF

DIESE HERAUSFORDERUNGEN

Die Antwort auf diese Herausforderungen könne nur ein beide Verkehrsträger umfassendes, integriertes Konzept sein, so Kummer. Es müsse sowohl ineinandergreifende Maßnahmen in der Bahn- und Straßeninfrastruktur als auch die Förderung von Investitionen und nachhaltigkeitsorientierte Gesetzesanpassungen für den Straßengüter- und Schwerverkehr enthalten. Kummer: „Hier geht es nicht um die Frage ‚entweder Schiene oder Straße‘, sondern wo man wie viel dekarbonisieren kann. Angesichts des großen Handlungsbedarfs gilt es aber dort hinzugreifen, wo man am meisten bewirken kann, und das ist eine umgehende Emissionsreduktion im Straßengüterverkehr.“

Alexander Friesz, Präsident des Zentralverbands Spedition & Logistik, schlägt in dieselbe Kerbe und fordert Maßnahmen der Regierung: „Die Kernkompetenz der Logistikbranche ist, Abläufe so zu gestalten, dass Waren so effizient wie möglich transportiert werden können. Dieses Wissen können und wollen wir auch nützen, um die Umwelteffekte des Straßenverkehrs zu minimieren. Wir brauchen jetzt eine gut geplante Klimakehrtwende im Güterverkehr. Ohne den Beitrag der Politik wird das aber nicht gehen.“ Das sei auch Aufgabe des Mobilitätsmasterplans des Verkehrsministeriums, der noch dieses Jahr erarbeitet werden soll und die Rahmenbedingungen für die Mobilität der nächsten Dekaden in Österreich festlegen soll. Laut Friesz müsse die Regierung, speziell die dafür verantwortliche Verkehrsministerin Leo-

nore Gewessler, die reale Bedeutung des Güterverkehrsträgers Straße für eine ökologische Zukunft erkennen: „Die Zahlen beweisen, dass die Straße schlicht und einfach den stärksten Klimaschutzhebel im Güterverkehr bietet. Mit einem Mix unterschiedlicher Antriebsformen, besserer Aerodynamik, dem Ausbau der Intermodalität und der Reduktion von Umwegverkehren könnten wir ab sofort sehr viel erreichen. Die Logistikwirtschaft kann hier enorm viel bewirken, benötigt für die Einführung neuer Technologien aber Investitionssicherheit und nachhaltige Rahmenbedingungen.“

Laut Friesz müssten zur Erreichung der Klimaziele auch die gesetzlichen Rahmenbedingungen auf einen CO₂-neutralen Straßengütertransport ausgerichtet werden. Das gehe von der Mautbefreiung klimafreundlicher Fahrzeuge über steuerliche Anreize und Förderungen bis hin zur Anpassung von Fahrverboten. Die größten Potenziale würden sofort verfügbare klimafreundlichere Technologien wie LNG-betriebene Fahrzeuge (Liquified Natural Gas, verflüssigtes Erdgas), bessere Aerodynamik sowie flexiblere Längenmaße und Gewichte bieten. So könnten Autotransporter mit der gleichen Zugmaschine mehr Autos transportieren, aerodynamische Aufbauten den Energieverbrauch stark verringern oder auch Lang-LKW aus drei LKW zwei machen und so ebenfalls viel Energie und damit Emissionen einsparen. Mittelfristig hätten auch Batterieelektrik und Wasserstoff große Einsparungspotenziale. Grundsätzlich werde eine Wende nur mit intelligenten Systemlösungen, einem Mix von Antriebsformen, Förderun-

gen und Investitionen sowie einem Überdenken der gesetzlichen Rahmenbedingungen gelingen. Der Zentralverband Spedition & Logistik fordert daher dringend einen Gütermobilitätsplan, der nicht nur Jahreszahlen und CO₂-Ziele



„Die Zahlen beweisen, dass die Straße schlicht und einfach den stärksten Klimaschutzhebel im Güterverkehr bietet.“

Alexander Friesz, Präsident des Zentralverbands Spedition & Logistik

festlegt, sondern konkrete, wissenschaftlich fundierte Schritte zur Zielerreichung. Dabei müssten aber auch Vorlaufzeiten für die Implementierung neuer Technologien und Investitionssicherheit für Betriebe mitberücksichtigt werden.

Im Auftrag des ZVL haben die Studienautoren des österreichischen Zentrums für Transportwirtschaft und Logistik auch errechnet, mit welchen Maßnahmen bis wann ein Null-Emissions-Ziel erreicht werden könnte. Mit den kumulierten Einsparungspotenzialen von Batterieelektrik (-34%), LNG (-17%), Wasserstoff (-9%), Ladekapazitätssteigerungen (-4%), angepassten Fahrverboten (-3%) sowie Leichtbau und Aerodynamik würde der Zielwert bis 2030 noch deutlich verfehlt. Trotz einer dynamischen Veränderung der einzelnen Hebel wäre Österreichs Ziel von null Emissionen im Jahr 2040 noch außer Reichweite. Das Null-Emissions-Ziel 2050 der EU könnte hingegen vor allem durch einen Anstieg der Effekte von Wasserstoff und Batterieelektrik sowie einen Mix an schon heute verfügbaren Technologien erreichbar sein.

UNTERSCHIEDE ZWISCHEN KURZ- UND LANGSTRECKE

Wesentliche Potenziale könnten mit dem Einsatz batterieelektrischer Fahrzeuge auf kürzeren Strecken wie etwa im städtischen Verkehr gehoben werden. Die bereits verfügbare Technologie kann bis 2030 ein Einsparungspotenzial von rund einer Million Tonnen CO₂-Äquivalent nützen, und im Jahr 2050 über 3,3 Millionen Tonnen. Jedoch besteht hier noch eine Reihe bekannter Defizite: von zu langen Batterieladezeiten über die Umweltbelastung bei der Erzeugung und den oft noch klimaschädlichen Strommix bis hin zur schwankenden Netzstabilität und Verfügbarkeit von Solar- und Windenergie. Um diese Einsparungsmöglichkeiten zu nützen, müssen unter anderem Kaufanreize wie Steuervergünstigungen gesetzt oder spezielle Park-, Halte- und Ladezonen eingeführt werden. Außerdem brauche es einen eigenen Strategieplan für Batterieelektrikfahrzeuge, um sowohl die Forschung und Entwicklung als auch den Infrastrukturausbau mit Ladestationen, Stromnetz und grüner Stromerzeugung massiv voranzutreiben. Dazu ZVL-Vizepräsident Peter Umundum: „Die Paketdienstleister beweisen, wie rasant sich eine Branche auf neue Herausforderungen einstellen und diese meistern kann, wenn Technologie und Rahmenbedingungen stimmen. Dabei zeigen wir als Branche heute schon, was mit dem Ausbau der E-Flotte in puncto CO₂-Einsparung alles möglich ist.“

Für den Schwer- und Langstreckenverkehr ist Elektromobilität aus heutiger Sicht jedoch keine geeignete Lösung. Wasserstoffantriebe verfügen hingegen über großes Potenzial, jedoch werden für die technologische Entwicklung und die wirtschaftliche Herstellung von grünem Wasserstoff noch einige Jahre benötigt. Für CO₂-reduzierende Effekte bis 2030/2040 müssen vorhandene Technologien wie LNG, bessere Aerodynamik, Leichtbau, flexiblere Längenma-





ße und Gewichte sowie andere Übergangstechnologien wie synthetische Kraftstoffe zugelassen und aktiv gefördert werden.

Bis 2050 allerdings könnte Wasserstoff zum wichtigsten Energieträger auf der Langstrecke werden. Bei großflächiger F&E-Förderung in den Bereichen Wasserstofferzeugung, Brennstoffzellen und Fahrzeuge wäre 2050 den Angaben zufolge auch hier ein Einsparungspotenzial von 3,3 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalent möglich. Zur Erreichung dieses Ziels sollten Pilotprojekte für den Schwerverkehr gestartet und ein Strategieplan für die Bereitstellung von Tankstelleninfrastruktur sowie die Distribution und Erzeugung von grünem Wasserstoff entwickelt werden. Auch die Förderung der Anschaffung und des Betriebs wasserstoffbetriebener Fahrzeuge, eine völlige Mautbefreiung und die Befreiung von Fahrverboten wären laut dem ZVL wichtige Bestandteile einer solchen Strategie. Um die CO₂-Emissionen auf null zu reduzieren, werde es aber auch bis 2050 einen Mix aus den bereits genannten Technologien und Maßnahmen benötigen.

VON DEN NACHBARN LERNEN

Zumindest bis die Herstellung von grünem

Wasserstoff in ausreichendem Maße sichergestellt werden kann, sollte im Langstreckenverkehr schnellstmöglich die marktreife und von Ländern wie Deutschland oder Italien massiv geförderte LNG-Technologie genutzt werden, fordert der ZVL. Zentralverband-Vizepräsident Wolfram Senger-Weiss: „Wir dürfen uns nicht zurücklehnen und warten, bis ausschließlich sauberer grüner Wasserstoff vorhanden ist. Es gilt jetzt zu handeln und in den kommenden Jahren den Boden für diese Technologien aufzubereiten.“ Die jährlichen Einsparungen durch LNG werden sowohl für 2030 als auch 2050 mit 750.000 Tonnen CO₂-Äquivalent beziffert, bei verstärktem Einsatz von Biogas oder synthetischem Gas wäre sogar noch mehr möglich. Senger-Weiss zur aktuellen Herausforderung: „Wir brauchen jetzt eine nationale Umsetzungsstrategie für alternative Antriebe und müssen die Klima-Investitionen der Betriebe sichern.“ ■

INFO-BOX

Zentralverband Spedition & Logistik

Der Zentralverband Spedition & Logistik ist die unabhängige und verkehrsmittelneutrale Interessenvertretung auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene. Er ist Mitglied der European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services (CLECAT), um die Brancheninteressen der heimischen Logistik in der EU bestmöglich zu positionieren. Daneben vertritt der Zentralverband auch die internationale Logistikorganisation International Federation of Freight Forwarders Associations (FIATA).

11.000 Unternehmen des österreichischen Logistikwertschöpfungskerns beschäftigen unmittelbar 160.000 Personen. Spediteure, Transport-Umschlag-Lager-Logistik-Anbieter und Logistik-Technologie-Anbieter schaffen einen direkten Umsatz in Höhe von 33,6 Milliarden Euro.

www.spediteure-logistik.at

LTE-group

gestern, heute, morgen

20 Jahre LTE

Champagner im Homeoffice

Natürlich war es geplant, das Jubiläum dieses Jahr kräftig zu feiern, aber die Pandemie hat dem Team einen Strich durch die Rechnung gemacht. Somit freut sich die Belegschaft eher still über die jahrzehntelange konsequente Expansion und ihre gemeinsamen Erfolge ... nicht zuletzt in einer Zeit mit vor einigen Monaten noch unvorhergesehen vielen Herausforderungen.

ATTRAKTIVTTTTT

FORCES





from port2port. all across Europe.

Wenn man sich ein wenig mit den Eisenbahnen, allen voran (im wahrsten Sinn des Wortes) mit den Lokomotiven der unterschiedlichen EVUs (Eisenbahnverkehrsunternehmen) beschäftigt, stechen die der LTE-group (Logistics & Transport Europe) aufgrund ihrer plakativen, aber auch ihren hintergründigen Designs sofort ins Auge. Sie nehmen nicht nur aufgrund ihrer Gestaltung, sondern auch wegen ihrer Inhaltlichkeit Bezug auf Einsatzgebiete, jedoch allem voran die umfangreichen Kompetenzen des Unternehmens.

Zwei Jahrzehnte Erfolgsmarathon

Seit am 3. Juni 2000 der LTE die Lizenz zur Aufnahme ihrer Geschäftstätigkeit erteilt worden war, erweiterte das Unternehmen doch konsequent seinen Wirkungsbereich ausgehend von Österreich. „Heute operiert die LTE-group gemeinsam mit ihren Schwesterunternehmen in

den Niederlanden, Deutschland, Österreich, der Slowakei, Tschechien, Polen, Ungarn, Rumänien, Bulgarien und dem Partnerunternehmen Adria Transport (mit Schwerpunkt Slowenien und Kroatien) in beinahe ganz Europa mit einem Schwerpunkt nach Osten, ans Mittelmeer und sogar mit einem Fuß in der Tür nach China,“ meint Franz Weintögl, Generaldirektor der weststeirischen GKB (Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH), eine der beiden Mütter des international operierenden sehr erwachsenen Kindes, das den Eltern ihre Vitalität stets vor Augen führt. Dafür steht auch der dritte im Bunde, die Rhenus Logistics im benachbarten Deutschland, die dazu beigetragen hat, die Weiterentwicklung in Deutschland zu erleichtern und erste Schritte in Richtung Fernost zu setzen. >>

www.LTE-group.eu

LTE-group

gestern, heute, morgen

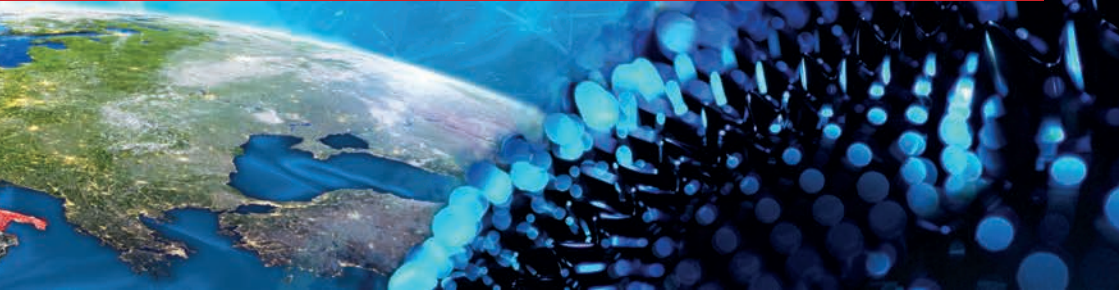
MOVEO ERGO SUM.

Loks, Mitarbeiter und Destinationen

Mit Blick auf den Wirkungsbereich, den Fuhrpark, aber auch auf die Hundertschaft eines kompetenten und engagierten Teams kann CEO Andreas Mandl auch auf eine inhaltliche Vielfalt von effizient durchgeführten Transporten verweisen: „Aufgrund

unseres dichten Netzes quasi quer durch Europa, vom Atlantik bis ans Schwarze Meer und von der Nordsee bis ans Mittelmeer gestaltet sich unser Portfolio an Transporten entsprechend vielfältig.“ Daher zählen Getreidetransporte, ebenso dazu wie Automotive und Gefahrgüter, um nur einige Schwerpunkte zu nennen.





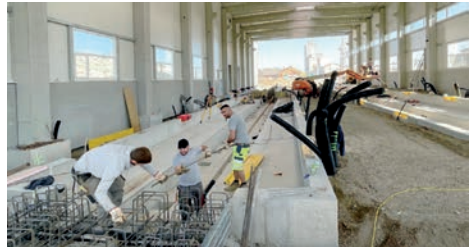
ATTRAKTIVEN FORCES

Effiziente Infrastruktur für die Gegenwart

Für die klaglose Abwicklung sorgen eine hochmoderne IT-gestützte Infrastruktur, ein bestens ausgebildetes und engagiertes Team von mehr als 500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ein hochmoderner Fuhrpark mit Mehrsystemlokomotiven, welche die Zeiträume, in denen die Transporte durchgeführt werden, deutlich drücken, denn Zeit ist bekanntlich Geld.

Effiziente Infrastruktur für die Zukunft

Um auch Service, Training und Schulung noch besser Rechnung tragen zu können, entsteht vor den Toren Wiens, am Schnittpunkt zwischen Nord-, Süd-, Ost- und Westeuropa im Herzen des Kontinents mit der LOCMASTA, dem Joint-Venture der LTE, ELL (European Locomotive Leasing) und ÖBB Technische Services, ein Service- und Schulungszentrum, um den Ansprüchen des zeitgemäßen Transportwesens noch mehr gerecht werden zu können.



In aller Bescheidenheit: Man kann durchaus behaupten, dass in der LTE-group so ziemlich alles auf der richtigen Schiene läuft, die erfolgversprechend in die nächsten 20 Jahren führt.



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

TROTZ CORONA STABIL

DB Schenker konnte trotz der weltweiten Corona-Pandemie im Jahr 2020 das Niveau des Vorjahres mit einem Gesamtumsatz von 1,29 Milliarden Euro in Österreich und Südosteuropa annähernd halten.

Für Logistik- und Transportunternehmen war das Jahr 2020 – so wie auch das laufende Jahr 2021 – geprägt von gleich mehreren Hürden. Der Logistikdienstleister DB Schenker ließ sich dadurch aber nicht wesentlich vom Kurs abbringen. „Es freut mich sehr, dass wir trotz aller Herausforderungen im Jahr 2020 ein stabiles Ergebnis verzeichnen konnten. Das war nur durch den unermüdlichen Einsatz unserer Mitarbeiter möglich, die alles daran gesetzt haben, unseren Kunden den gewohnten Service auch in diesem Ausnahmejahr bieten zu können. Dafür bedanke ich mich ausdrücklich, und es stimmt mich zuversichtlich, dass wir 2021 unseren zuvor eingeschlagenen Wachstumskurs fortsetzen können“, so Alexander Winter, CEO von DB Schenker in Österreich und Südosteuropa, bei der Präsentation der Bilanz 2020.

DAS JAHR IN ZAHLEN

In Zahlen ausgedrückt bedeutet das einen Gesamtumsatz von 1,29 Milliarden Euro in Österreich und Südosteuropa (–7%), davon 539,23 Millionen Euro allein in Österreich (–8%). Das Sendungsvolumen im Landverkehr blieb mit insgesamt 11,4 Millionen Sendungen in Österreich und im Cluster Südosteuropa konstant, wobei Österreich mit einer Summe von 7,9 Millionen die meisten Sendungen verzeichnete und sogar ein Prozent Wachstum erzielte.

In der Seefracht konnte DB Schenker Österreich und Südosteuropa ein Volumen von insgesamt 195.251 TEU erreichen. In der Luftfracht verzeichnete der international tätige Logistikdienstleister einen leichten Rückgang auf 56.067 Tonnen, was vor allem auf die weltweiten Flugverbote im ersten Halbjahr 2020 zurückzuführen ist. Im Bereich Kontraktlogistik konnte im gesamten Cluster Südosteuropa mit 164,25 Millionen Euro ein etwas höherer Umsatz im Vergleich zu 2019 mit 158 Millionen Euro erzielt werden. Für das Jahr 2021 ist man positiv gestimmt: So ließe sich an den Zahlen des ersten Quartals 2021 eine zuversichtliche Tendenz für DB Schenker in Österreich und Südosteuropa erkennen.

An den Investitionsvorhaben des Unternehmens hat sich nichts geändert: Insgesamt werden 14,8 Millionen Euro in Neu- und Ausbauten von Geschäftsstellen in ganz Österreich investiert. Im Cluster Südosteuropa wurden 2020 einige Projekte erfolgreich finalisiert, weitere Investitionen in Tschechien, Ungarn, Slowenien, Rumänien und Bulgarien stehen auf dem Plan. Zusammen beläuft sich das Volumen der geplanten



CFO Michael Meyer (links) sowie CEO Alexander Winter bei der Präsentation der Bilanzzahlen 2020 von DB Schenker in Österreich und Südosteuropa

Investitionen auf über 50 Millionen Euro in der gesamten Region.

DB Schenker hat außerdem zahlreiche Maßnahmen ergriffen und innovative Lösungen entwickelt, um den Warentransport im Corona-Jahr zu jeder Zeit aufrechtzuerhalten und Mitarbeiter sowie Kunden bestmöglich zu schützen. So hat DB Schenker Österreich das europaweite Pilotprojekt „No-Touch-Signatur“ gestartet, das eine sichere Dokumentation der Zustellung unter Einhaltung des Corona-Abstands mittels Unterzeichnung am eigenen Smartphone ermöglicht. Die IT-Lösung für den kontaktlosen Proof of Delivery (POD) kommt mittlerweile bei der Warenzustellung in ganz Europa zum Einsatz.

NACHHALTIGKEIT IM VORDERGRUND

DB Schenker will seine Transportemissionen bis 2030 um 40 Prozent senken. Aus diesem Grund hat das Unternehmen 2021 zum „ECO Jahr“ ernannt, in dem gezielt auf einen effizienten Umgang mit Ressourcen aufmerksam gemacht wird. Bei allen Neu- und Umbauten soll die

Energieeffizienz nachhaltig verbessert werden. Beispielsweise werden alle 13 Standorte in Österreich mit Photovoltaikanlagen ausgestattet und auf den neuesten technischen Stand gebracht, um die CO₂-Emissionen weiter zu reduzieren.

Und auch bei den Transportlösungen reduziert DB Schenker seine CO₂-Emissionen. So wurden erst kürzlich in Wien, Salzburg und Ried vier vollelektrische und emissionsfreie FUSO eCanter-LKW in Betrieb genommen. Als nächste Landeshauptstadt wird Innsbruck einen eCanter erhalten. In Kombination mit Lastenfahrrädern leistet der elektrische Klein-LKW einen wesentlichen Beitrag zur Verringerung der Lärm- und Umweltverschmutzung in den Ballungszentren. Das Konzept soll zeitnah auf weitere Städte in Österreich und Südosteuropa ausgeweitet werden.

Für nächstes Jahr steht auch noch etwas ganz Besonderes auf dem Programm: Denn 2022 begeht DB Schenker sein 150-jähriges Jubiläum. Sie können ja schon einmal Ihre Glückwunschkarte vorbereiten. ■

FLOTTENMANAGEMENT AUF KNOPFDRUCK

Intelligente digitale Werkzeuge von PALFINGER sorgen für jene Transparenz, die für eine perfekte Auslastung, eine maximierte Uptime und damit für ein perfektes Flottenmanagement notwendig ist.

Einsatzzeit, Einsatzort, Fahrer, Ladung und Leistung. Wartungs- und Serviceplanung, Fehlermeldungen, Warnhinweise. Alles das spielt beim erfolgreichen Flottenmanagement zusammen. Diese Informationen immer und rechtzeitig „auf dem Schirm“ zu haben, ist eine nicht enden wollende Herausforderung.

RASCH. FLEXIBEL. PUNKTGENAU.

Challenge accepted. Der PALFINGER Fleet Monitor hat all diese Informationen wortwörtlich auf dem Schirm, immer und überall. Auf Knopfdruck. In Echtzeit. Der Fleet Monitor nutzt dazu alle Sensoren und Systeme, die am, im und um den Ladekran

Informationen abrufen und speichern. Vor allem vernetzt er die Daten des Krans und seiner Umwelt miteinander. So erkennt der Flottenmanager auf einen Blick, wann, wo und wie das Kranfahrzeug optimal eingesetzt werden kann. Oder ob es auf die Schnelle zwischendurch gewartet werden muss. Oder ob sich für einen bestimmten Einsatz nicht doch ein anderes Fahrzeug und ein anderer Fahrer besser eignen. Rasch. Flexibel. Punktgenau.

Das ist ein Beispiel dafür, was Digitalisierung bei PALFINGER bedeutet: mithilfe relevanter Daten die tägliche Arbeit von Kunden zu erleichtern. Alle relevanten und verfügbaren Informationen so miteinander zu kombinieren, dass sie tiefere Einblicke, besseres Wissen und optimierte Einsätze ermöglichen. Und um den Anwendern unmittelbaren Nutzen zu garantieren.

Das ist auch Aufgabe des Operator Monitor von PALFINGER, einer mobilen App für Kranfahrer. Im Handumdrehen und auf einen Blick stellt der Kranfahrer fest, was sich in seiner Umgebung tut. Maßgeschneiderte Funktionen wie der Jobplaner ermöglichen eine Vorsimulation der Abstützposition und somit eine optimale Vorbereitung auf die Einsatzumgebung. Des Weiteren weisen andere Funktionen auf anfallende Reparaturen und Wartungsarbeiten hin, womit Ersatzteile frühzeitig beschafft und Standzeiten reduziert werden können.



PALFINGER erleichtert die tägliche Arbeit seiner Kunden mithilfe relevanter Daten.



PALFINGER vernetzt die Daten des Krans und seiner Umwelt miteinander.

PALFINGER CONNECTED

Zusammen sind Fleet und Operator Monitor PALFINGER Connected. Zusammen unterstützen sie Flottenmanager und Disponenten, die Effizienz ihrer Arbeit substantziell zu steigern. Denn PALFINGER Connected ist in enger Zusammenarbeit mit den Anwendern entwickelt worden. Schließlich sind die Herausforderungen der Kunden genau die Herausforderungen, denen sich PALFINGER stellt. Um für seinen Kunden und Partner immer die beste Lösung zu bieten. Challenge accepted. ■

INFO-BOX

Über die PALFINGER AG

Das internationale Technologie- und Maschinenbauunternehmen PALFINGER ist der weltweit führende Anbieter innovativer Kran- und Hebelösungen. Mit rund 11.000 Mitarbeitern, 34 Fertigungsstandorten und einem weltweiten Vertriebs- und Servicenetzwerk von rund 5.000 Stützpunkten garantiert PALFINGER unmittelbare und optimale Kundennähe.

Die PALFINGER AG notiert seit 1999 an der Wiener Börse und erzielte 2020 einen Umsatz von 1,53 Milliarden Euro.

www.palfinger.ag



PALFINGER AG

Lamprechtshausener Bundesstraße 8
5101 Bergheim
Tel.: +43/662/22 81-0
info@palfinger.com
www.palfinger.ag

LEISTUNG WIRD SICHTBAR

Der DamenLogistikClub (DLC) macht die Leistungen von Frauen in der Logistik sichtbar. Vergangenen Herbst wurde außerdem ein Mentoring-Programm gestartet, das jungen Frauen den Einstieg in die Männerdomäne Logistik erleichtern soll.

Der DamenLogistikClub (DLC) wurde im Herbst 2014 von Romana Steko-Papousek, Gründerin und Geschäftsführerin von Steko-Trans, als Netzwerktreff für Frauen aus der Logistik ins Leben gerufen. 2018 erfolgte die Vereinsgründung. Neben Steko-Papousek bilden heute Beate Färber-Venz, Eigentümerin und Geschäftsführerin Venz Logistik sowie Obfrau der Sparte Transport und Verkehr Wirtschaftskammer Niederösterreich, Doris Pulker-Rohrhofer, technische Geschäftsführerin des Hafens Wien, und Christine Reiterer, Gründerin von QuintLog, das Vorstandsquartett. Nach nur drei Jahren zählt der Verein 148 Mitglieder – darunter zahlreiche Entscheidungsträgerinnen aus der Transport- und Logistikbranche, Logistikerinnen und Logistikleiterinnen aus Industrie und Handel, Projektleiterinnen und Lektorinnen aus Wirtschaft, Forschung und Entwicklung sowie Logistikvereinen.

„Das Mentoring-Programm WoLoMe wurde vom DLC initiiert, um jungen Frauen den Einstieg in den noch immer primär männlich dominierten Logistikbereich zu erleichtern.“

Beate Färber-Venz, Eigentümerin und Geschäftsführerin Venz Logistik

FRAUEN IN DER LOGISTIK VERNETZEN UND STÄRKEN

Ziel des DamenLogistikClubs ist es, das Netzwerk der Frauen in der Logistik zu stärken. Dafür bietet der DLC unter anderem eine Plattform zum Erfahrungsaustausch bei (Online-)Clubveranstaltungen und – wenn wieder möglich – Exkursionen zu interessanten Logistikbetrieben. „Wir wollen Frauen in der Logistik sichtbarer

machen und vor den Vorhang holen“, bringt es Steko-Papousek auf den Punkt. Ein weiterer Schwerpunkt ist die Förderung sowohl erfahrener wie auch junger Logistikerinnen. So wurde im Herbst 2020 das erste Mentoring-Programm des DLC mit der FH des BFI Wien gestartet.

DLC-MENTORING-PROGRAMM WOLOME – WOMEN LOGISTICS MENTORING

Hoch qualifizierte Frauen sehen sich auch heute noch mit vielen Hemmnissen konfrontiert, wenn sie Fach- oder Führungspositionen anstreben. „Das Mentoring-Programm WoLoMe wurde vom DLC initiiert, um jungen Frauen den Einstieg in den noch immer primär männlich dominierten Logistikbereich zu erleichtern“, erklärt Färber-Venz. Für



Der Vorstand des DamenLogistikClubs.
 V.l.n.r.: Romana Steko-Papousek, Doris Pulker-Rohrhofer, Christine Reiterer, Beate Färber-Venz

das Pilotprojekt konnte die FH des BFI Wien Studiengang Logistik und Transportmanagement gewonnen werden. WoLoMe startete mit neun hochkarätigen Mentorinnen aus dem Kreis der Mitglieder des DLC und neun Mentees – Studentinnen und Absolventinnen der

Bachelor- und Masterstudiengänge Logistik und Transportmanagement – und wird noch bis zum Jahr 2022 laufen.

MEHRWERTE FÜR MENTORINNEN UND MENTEEES

Der Mehrwert für die Mentorinnen liegt darin, das eigene Verhalten sowie den Führungsstil zu reflektieren. Der Einblick in die berufliche Situation der Mentees eröffnet neue Perspektiven, von dem die Mentorinnen im beruflichen Alltag profitieren. Durch begleitende Öffentlichkeitsarbeit positionieren sich die Mentorinnen und ihre Unternehmen als fortschrittliche

„Wir wollen Frauen in der Logistik sichtbar machen und vor den Vorhang holen.“

Romana Steko-Papousek, Gründerin und Geschäftsführerin von Steko-Trans

Foto: OEBB/Marek Knopp



Arbeitgeberinnen bzw. Managerinnen. Mentees werden unterstützt, die eigenen Fähigkeiten und Kompetenzen zu erkennen, zu entwickeln und diese gezielt in die Berufsplanung einzubinden. So fällt es leichter, von Beginn an am Arbeitsmarkt Fuß zu fassen. Durch den Austausch mit Frauen aus der Praxis, bekommen die Mentees einen tieferen Einblick in die Branche und in die reale Berufspraxis.

WOLOME-RESÜMEE UND EVENT MIT BM GEWESSLER

Nach den ersten Monaten des Mentoring-Programms kann der DLC eine erfolgreiche Bilanz ziehen. „Wir wollten zu Beginn mit fünf Paaren starten, geworden sind es neun. Wir konnten Top-Frauen als Mentorinnen gewinnen und freuen uns über das große Interesse der jungen Frauen, die eine Karriere in der Logistik starten wollen“, zeigt sich Pulker-Rohrhofer begeistert. Das Feedback zum Mentoring-Programm kann sich sehen lassen. „Mentorinnen und Mentees sparen nicht an gegenseitigem Lob und sind von dem Programm und den damit verbundenen Möglichkeiten, wie dem Angebot von Praxisstellen, begeistert“, so Reiterer.

Der Wunsch, sich persönlich zu treffen, lässt sich hoffentlich mit einem Networking-Event im September erfüllen. Vorab dürfen sich aber alle schon auf das Online-Event mit Bundesministerin Leonore Gewessler am 18. Mai freuen. ■

Foto: FH BFI Wien

INFO-BOX

Der DamenLogistikClub (DLC)

Der DamenLogistikClub wurde 2018 gegründet. Über hundert österreichische Entscheidungsträgerinnen aus der Transport- und Logistikbranche sowie Logistikerinnen und Logistikleiterinnen aus Industrie und Handel, Projektleiterinnen und Lektorinnen aus Wirtschaft, Forschung und Entwicklung sowie Logistikvereinen zählen zu den Mitgliedern.

Das Ziel des DamenLogistikClubs sind die Unterstützung der beruflichen und persönlichen Entwicklung sowie die Förderung von Karrieren junger Frauen in der Logistik.

WoLoMe-Mentorinnen des DLC:

- KR Beate Färber-Venz, M.Sc.,
Venz Logistik GmbH
- Ingrid Glauningner,
Montan SpeditionsGes.m.b.H.
- Prok. Petra Höfner, MBA,
ART for ART Theaterservice GmbH
- Mag. Dr. Erika Kleestorfer,
Kleestorfer Consulting
- DI Vanessa Langhammer,
Rail Cargo Austria GmbH
- Mag. Andrea Plöchl-Krejci,
EY Management Consulting
- Uschi Schibl, AV Logistic Center GmbH
- Sylvia Völker, MA, MBA, Völker Consulting
- Mag. Karin Zipperer, Verkehrsverbund
Ost-Region (VOR) GmbH

www.damenlogistikclub.com

JUNGE IDEEN PRÄMIERT

Österreichische Nachwuchstalente haben beim „Jungspediteur*innen-Preis 2020“ mit innovativen Digitalisierungs- und Qualitätsmanagement-Lösungen gepunktet.

Zum bereits zehnten Mal hat der Zentralverband Spedition & Logistik die Jungspediteurinnen und Jungspediteure des Jahres gewählt und vergangenen November auch ausgezeichnet. Ziel des landesweiten Wettbewerbs ist es, junge Branchentalente zu fördern und ihre Leistungen wertzuschätzen. Die Preisträgerinnen und Preisträger wurden durch eine 13-köpfige Fachjury aus insgesamt 17 Einreichungen ausgewählt. Die „Stockerlplätze“ erhielten Urkunden sowie ein Preisgeld von 3.000, 2.000 und 1.000 Euro.

PLATZ 1: NFC-TAG STATT AUFKLEBER

Das Siegerkonzept von Santa Virza (Schenker & CO AG) beschäftigt sich mit Near Field Communication (NFC), einer Technologie zur drahtlosen Datenübertragung, die etwa auch beim kontaktlosen Zahlen mit dem Smartphone oder der Kreditkarte zum Einsatz kommt. Der Paketaufkleber wird durch einen wiederverwendbaren NFC-Chip, auf dem Absender und Empfänger hinterlegt sind, ersetzt. NFC-Chips haben gegenüber Paketaufklebern aus Papier vor allem folgende Vorteile: Sie sind wasserfest, wiederverwendbar, und die auf dem Chip gespeicherten Daten wie Name und Adresse sind nur befugten Personen zugänglich. Weiters werden Ressourcen (z. B. Holz für die Papierproduktion) geschont.

PLATZ 2: INNOVATIVES LEAN-MANAGEMENT IN DER KONTRAKTLOGISTIK

Das Konzept von Benjamin Manhart (Schenker & CO AG) zeigt, wie der Service in der



Kontraktlogistik kontinuierlich verbessert und der Ressourceneinsatz reduziert werden kann. Durch die Einführung eines maßgeschneiderten internen Qualitätsmanagementprogramms wird ein ökologisch nachhaltiges Arbeiten auf lange Sicht gewährleistet. Mit dem Lean-Management-System wird sichergestellt, dass Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ihre Ideen zur Optimierung des Arbeitsprozesses einbringen können. Gespart werden nicht nur Zeit und Geld, sondern auch Verpackungs- und Verbrauchsmaterialien.

PLATZ 3: DIGITALISIERUNGSPROJEKT PAKETSHOPBETREUUNG

Um die Geschäftsprozesse rund um alltägliche Tätigkeiten der Paketshopbetreuer zu optimieren, schlägt Dominik Komoli (Gebrüder Weiss Paketdienst GmbH) vor, die Arbeitsprozesse zu digitalisieren. Dazu wird eine benutzerfreundliche, auf mobilen Endgeräten einsetzbare Plattform aufgebaut. Diese bietet eine vollständige Datenbank aller Paketshops und der relevanten dazugehörigen Daten. Mithilfe von Sharepoint werden die Arbeitsprozesse einer Ist-Stand-Analyse unterzogen, um danach die digitalisierten Soll-Prozesse zu ermitteln. ■

KONSTANT AUF HÖCHSTEM NIVEAU

Seit über 20 Jahren liegt in Vöcklabruck das Herz von Systempo, einem Verbund mittelständischer österreichischer Spediteure.

Der langjährige Firmensitz der Systempo Spedition & Logistik GmbH im oberösterreichischen Vöcklabruck ist das Zentrum eines österreichweit flächendeckenden Netzwerks mittelständischer österreichischer Spediteure, die ihren Kunden Transportdienstleistungen auf höchstem Niveau anbieten.

In den mehr als zwei Jahrzehnten seit der Gründung des Unternehmens haben die Partner solide Kenntnisse und Erfahrungen bei der Durchführung nationaler Stückguttransporte gesammelt. Das oberste Ziel ist aber stets gleich geblieben: Die Kunden sollen mit den bestmöglichen Dienstleistungen zu wettbewerbsfähigen Preisen und Konditionen für die Lieferung versorgt werden. Ebenfalls eine Konstante in der Systempo-Historie ist Volker Binder, der seit 1999 mit der Geschäftsführung betraut ist. Im Interview mit NEW BUSINESS gibt er Auskunft über die Entwicklungen der Vergangenheit, aktuelle Ereignisse und die Strategie des Netzwerks.

HERR BINDER, WÜRDEN SIE BITTE FÜR UNSERE LESER 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 und 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 Weiterent-



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

Volker Binder, Geschäftsführer der Systempo Spedition & Logistik GmbH



Zwölf Unternehmen gehören heute zum Spediteursverbund Systempo Spedition & Logistik GmbH.

wicklung des Systems hinsichtlich der Qualität, der Produkte und einer breiteren Partnerstruktur. 2004 erfolgte zum Beispiel die Anbindung an das paneuropäische Netzwerk SystemPlus.

WELCHE IDEE WAR FÜR DIE GRÜNDUNG AUSSCHLAGGEBEND?

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 SO EIN GEMEINSAMER VERBUND?

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

WIE VIELE UNTERNEHMEN GEHÖREN HEUTE 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.

WELCHE AUSWIRKUNGEN HATTE CORONA AUF IHRE GESCHÄFTSTÄTIGKEIT?

Das Netzwerk verfügt über einen sehr hohen Auslastungsgrad, die Stückgutmengen systemweit sind stabil, allerdings volatil. Investitionen um den Digitalisierungsgrad weiter zu erhöhen, wurden und werden getätigt.

ZUM ABSCHLUSS WÜRDEN WIR SIE GERN UM EIN „FREIES STATEMENT“ BITTEN.

Success is never final! Das ist aber leider nicht von mir, sondern von Winston Churchill. (*schmunzelt*) ■

INFO-BOX

Über Systempo

Die Firma Systempo Spedition & Logistik GmbH wurde 1999 gegründet, der Firmensitz befindet sich in Vöcklabruck.

Partner:

- AFS All Freight Systems GmbH & Co KG
- Int. Spedition Schneckenreither GmbH
- Johann Huber Spedition und Transport GmbH
- Johann Weiss GmbH
- Lagermax Lagerhaus und Speditions 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 Umschlagsfläche
- 380.000 Sendungen pro Jahr

www.systempo.com

WIR BRINGEN BEWEGUNG IN IHRE SENDUNG'

VERLÄSSLICH FÜR SIE UNTERWEGS



systempo[®]
LOGISTIK

systempo[®]
Die Marke der Stückgutlogistik

www.systempo.com

ALLZEIT BEREIT

Anfang des Jahres wurde das EU-Projekt „AWARD“ zur Automatisierung des Gütertransports bei jedem Wetter gestartet. Auch Vertreter aus Österreich sind maßgeblich daran beteiligt.

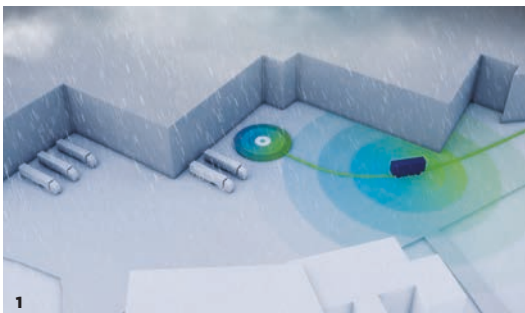
Fortbewegungs- und Transportmittel, die nur für bestimmte (Schön-)Wetterlagen taugen, ergeben zumeist nur wenig Sinn. In dem groß angelegten europäischen Forschungsprojekt „AWARD“, das Anfang 2021 gestartet wurde, sollen deswegen automatisierte Transportfahrzeuge für Logistikanwendungen allwettertauglich und damit deutlich breiter nutzbar gemacht werden. In den nächsten drei Jahren soll aus diesem Grund in vier unterschiedlichen Anwendungsszenarien getestet werden, wie automatisierte Mobilität im Güterverkehr konkret eingesetzt werden kann und welche Rahmenbedingungen dafür noch geschaffen werden müssen.

Mit an Bord des insgesamt 29 Partner starken Konsortiums ist unter anderem auch das AIT Austrian Institute of Technology. Mit seinem umfassenden Wissen im Bereich des automatisierten Fahrens trägt es dazu bei, die Anforderungen der Nutzer zu identifizieren und eine Mensch-Maschine-Schnittstelle für das Flottenmanagement automatisierter Fahrzeuge zu konzipieren.

DAS BRINGT'S AUCH BEI REGEN UND SCHNEE

Vernetzte und automatisierte Transportfahrzeuge bringen viele Vorteile mit sich. Sie ermöglichen eine höhere Auslastung, eine Effizienzsteigerung und eine Kostenreduktion der Logistik- und Lieferkette, was in weiterer Folge zu einer verbesserten Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Transport- und Logistikindustrie führt. Ein weiterer wichtiger Aspekt ist eine zu erwartende Unfallreduktion.

Beim automatisierten Gütertransport wurden zwar bereits große Fortschritte erzielt, jedoch gibt es noch eine Lücke zu schließen: Ihr Einsatz ist derzeit nur eingeschränkt möglich, da die Systeme noch nicht in der Lage sind, bei jeder Wetterlage mit dem erforderlichen Sicherheits- und Funktionsniveau zu arbeiten. Dieser Herausforderung wird sich das groß angelegte Projekt „All Weather Autonomous Real logistics operations and Demonstrations“ (AWARD), das von der Europäischen Kommission über das HORIZON-2020-Rahmenprogramm mit fast



Auch in Österreich werden automatisierte Transportsysteme für jede Wetterlage getestet.



Das europäische Forschungsprojekt „AWARD“ will automatisierte Transportfahrzeuge für Logistik-anwendungen allwettertauglich und dabei auch sicher machen.

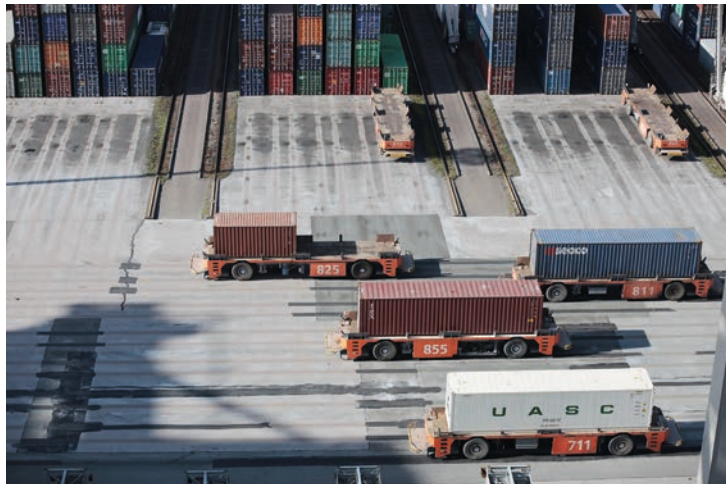
20 Millionen Euro gefördert wird, in den nächsten drei Jahren widmen. Das Projekt zielt auf die Entwicklung und den Betrieb von sicheren automatisierten Transportsystemen in einer Vielzahl von realen Anwendungsfällen in unterschiedlichen Szenarien ab. Dabei sollen auch eventuelle Einschränkungen identifiziert werden. Dies umfasst insbesondere die Entwicklung von automatisierten Fahrzeugen, die auch mit widrigen Umweltbedingungen wie starkem Regen oder sogar Schneefall, umgehen können. Das „AWARD“-Projekt soll zum einen die kommerzielle Nutzung der Technologie ermöglichen und zum anderen politische Empfehlungen für Zertifizierungen und Zulassungsprozesse liefern. Einer dieser Anwendungsfälle wird in Oberösterreich getestet. Er umfasst einen kurzen Pendelverkehr zwischen einer Fabrik und einem Logistikkager, der auch öffentliche Straßen nutzt und komplett automatisiert erfolgen soll. Dafür müssen nicht nur die rechtlichen Rahmen-

bedingungen angepasst werden, sondern auch technische Komponenten implementiert werden, etwa Ampeln, die mit den Fahrzeugen kommunizieren können.

AIT UNTERSUCHT ANFORDERUNGEN UND BEDÜRFNISSE

Das AIT ist im Rahmen des Projekts für die Untersuchung der Nutzerbedürfnisse zuständig. Unterstützt durch europaweit durchgeführte Co-Creation-Workshops sowie eine Umfrage bei 2.000 Personen werden Anwendungsszenarien und funktionale Anforderungen ermittelt und für den weiteren Verlauf des Projekts an die implementierenden Partner weitergereicht. „Die vielfältigen Anforderungen unterschiedlichster Nutzerinnen und Nutzer an zukünftige automatisierte Transportumgebungen müssen frühzeitig analysiert und in der Gestaltung der technischen Lösungen berücksichtigt werden“, erläutert Peter Fröhlich, Senior Scientist am

Fotos: digitrans (1), Tim Hill/Pixabay (2)



„AWARD“ entwickelt und betreibt sichere autonome Transportsysteme in einer Vielzahl von realen logistischen Anwendungsfällen.

AIT Center for Technology Experience. Darüber hinaus wird vom AIT (Center for Energy und Center for Technology Experience) ein umfassendes technisches Flottenmanagementsystem mit Optimierungsmodellen und einem konfigurierbaren User-Interface für den effizienten Einsatz automatisierter Fahrzeuge in Logistikanwendungen entwickelt.

STARKES PROJEKTKONSORTIUM

In dem Projekt kooperieren Hersteller von Schwerlastfahrzeugen, Technologieanbieter, Endnutzer und Logistikbetreiber aus Fabriken, Lagern, Häfen und Flughäfen sowie Labore und Regulierungsbehörden aus zwölf europäischen Ländern (Österreich, Norwegen, Frankreich, England, Belgien, Dänemark, Finnland, Deutschland, Niederlande, Spanien, Schweiz und Israel). Dabei kommt die bewährte fahrerlose Software von EasyMile zum Einsatz. Die Zusammenarbeit zwischen führenden innovativen Unternehmen, die für ihre realen Anwendungen und ihr Fachwissen bekannt sind, und anerkannten Forschungsorganisationen soll den Weg für die Replizierbarkeit und die Nachhaltigkeit der Projektergebnisse ebnen. In Österreich sind neben dem AIT Austrian Institute of Technology auch die Testregion

DigiTrans, das Automobil-Cluster, die Austria-Tech, das Linz Center of Mechatronics, die FH Oberösterreich sowie Kamag Transporttechnik, BRP Rotax, DB Schenker und Business Upper Austria an dem Projekt beteiligt. ■

INFO-BOX

Über das Projekt

Das Projekt „All Weather Autonomous Real logistics operations and Demonstrations“ (AWARD) wird von der Europäischen Kommission über das Horizon-2020-Rahmenprogramm mit fast 20 Millionen Euro gefördert.

Projektpartner:

EasyMile (Koordinator), ADASKY, AIT Austrian Institute of Technology, Applied Autonomy, AustriaTech, AVINOR, Business Upper Austria, CARA, Cerema, CERTX, Continental, DB Schenker, DEMATIC, DFDS, DigiTrans, ENIDE, FH Upper Austria Research & Development, FORESIGHT, France Aviation civile services, IRU, ITS Norway, KAMAG, Linz Center of Mechatronics, NACTECH RADAR, ottopia, Smart Airport Systems, ROTAX, Terberg Special Vehicles, VTT

www.award-h2020.eu

LOGISTIK DER ZUKUNFT

Im Rahmen einer Kooperation begleitet das Institut für Technische Logistik der TU Graz die Österreichische Post AG in den nächsten zwei Jahren wissenschaftlich im Bereich der Logistiktechnologie.

1 165 Millionen Pakete wurden vergangenes Jahr von der Österreichischen Post transportiert – ein neuer Rekord, woraufhin sich die Post nicht nur mit zusätzlichem Personal, sondern auch mit neuen Logistikstandorten, etwa im steirischen Kalsdorf, rüstet. Um die wachsenden Paketmengen auch zukünftig rasch und effizient verarbeiten zu können, sind aber auch neue Entwicklungen in der Logistiktechnologie notwendig. Aus diesem Grund haben die Post und die TU Graz ihre Partnerschaft intensiviert: Das Institut für Technische Logistik (ITL), eine der weltweit führenden wissenschaftlichen Institutionen auf dem Gebiet der Logistiktechnologie, unterstützt die Post beim Ausbau und der Modernisierung ihrer Verteilzentren.

„Unsere bisherigen Kooperationsprojekte, wie etwa der Einsatz von Drohnen oder die autonome Zustellung, waren europaweit führend. Mit dem Rapid Unloader haben wir sogar ein Start-up gegründet, das nächstes Jahr am Logistikmarkt durchstarten wird. Jetzt heben wir unsere gemeinsame Forschung auf die nächste Ebene“, erklärt Peter Umundum, Vorstand für Paket & Logistik der Österreichischen Post AG.

Die Forschenden der TU Graz werden die am Markt verfügbaren Maschinen und Anlagen auf Basis der Leistung und des Automatisierungsgrads prüfen. Digitale Simulationen und standardisierte technisch-wirtschaftliche Bewertungsmethoden im ITL-Labor liefern der Post schließlich die Entscheidungsgrundlage für die Wahl des besten Logistiksystems bzw. des besten



Post-Vorstand Peter Umundum und TU-Graz-Rektor Harald Kainz

Anbieters. Für den Rektor der TU Graz Harald Kainz steht vor allem der ausbildungserische Nutzen der Kooperation im Vordergrund: „Dank der traditionell engen Vernetzung mit Industrie und Wirtschaft kann die TU Graz ihren Studierenden eine exzellente praxisnahe Ausbildung bieten, wie es andernorts nicht möglich wäre. Auch diese neue Kooperation mit der Post zahlt darauf ein: Sie eröffnet Studierenden aus den Bereichen Maschinenbau und Wirtschaftswissenschaften die Möglichkeit, unter Anleitung von Logistikprofis neue Methoden in der Paketlogistik zu konzipieren und die Paketzustellung der Zukunft aktiv mitzugestalten.“

Dieses Forschungsfeld ist im Field of Expertise „Mobility & Production“ verankert, das zu einem von fünf strategischen Schwerpunktfeldern der TU Graz gehört. ■

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

AUTOMATISCH PRICKELND

Der Intralogistikanbieter Dematic errichtet für Vöslauer ein fünfgassiges automatisches Hochregallager in Silobauweise. Ziel des Projekts ist die Steigerung von Kapazitäten und des Automatisierungsgrads.

Im Zuge der Erweiterung und Modernisierung des Logistikzentrums am Stammsitz in Bad Vöslau errichtet der Intralogistikspezialist Dematic für den heimischen Mineralwasserabfüller Vöslauer ein fünfgassiges automatisches Hochregallager in Silobauweise mit 20.000 Stellplätzen sowie ein Palettenfördersystem mit automatischer Präzisionsmessung und Steuerung. Die maßgeschneiderte Lösung wird über eine Fördertechnikbrücke und zwei Palettenheber mit dem bestehenden Versandgebäude verbunden. Im Hochregallager sorgen Dematic-Regalbediengeräte mit Teleskopgabel für die automatische und doppelte Ein- und Auslagerung der Paletten. Durch die Anlage erhöht der Getränkekonzern nicht nur seine Kapazitäten, sondern steigert auch den Automatisierungsgrad am Standort. Die Fertigstellung und die Inbetriebnahme der Anlage sind für das erste Quartal 2022 geplant.

KOMPLETTPAKET KONNTE ÜBERZEUGEN

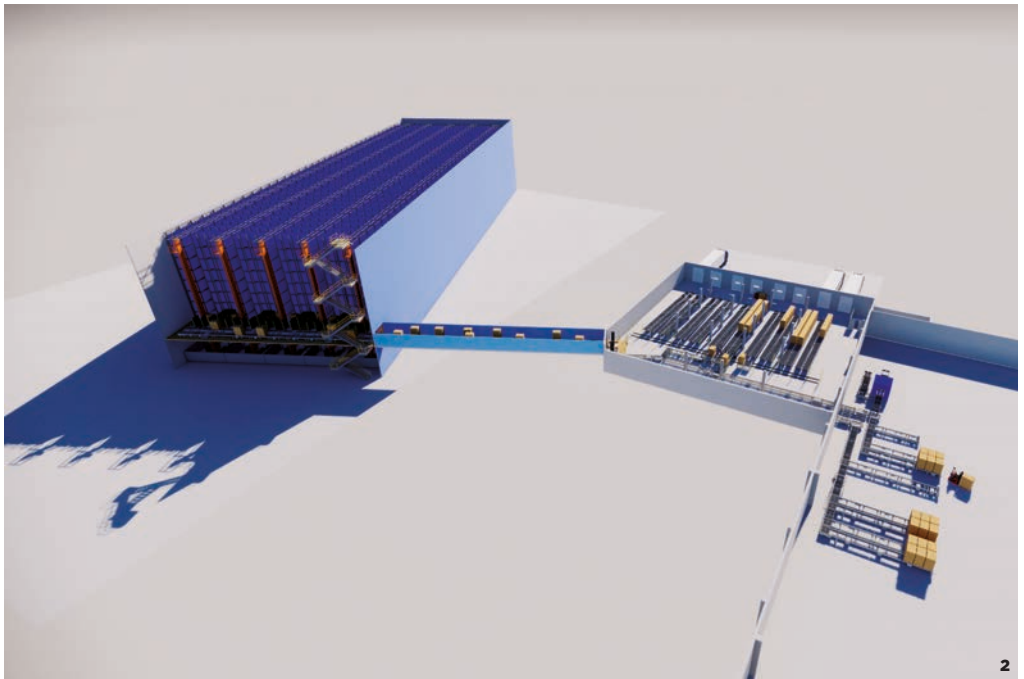
„Wir konnten Vöslauer mit einem Komplettpaket aus intralogistischem Know-how, technischer Qualität und persönlicher Betreuung überzeugen. Die Lösung besteht aus unseren bewährten Standardkomponenten, die nicht nur höchst zuverlässig sind, sondern auch im eigenen Haus gefertigt werden“, sagt Jessica Heinz, Leitung Marketing

Dematic Central Europe. Der Auftrag umfasst die komplette intralogistische Automatisierung inklusive Softwarelösung für das neue Hochregallager sowie den Anschluss an den Versandbereich, der sich zentral zwischen dem Neubau und den bestehenden Blocklagerhallen befindet. Die Neukonzeption des Zentrallagers in Bad Vöslau erarbeitete das technische Beratungs- und Planungsunternehmen Xvise innovative logistics GmbH.

Die Dematic-Lösung verfügt über ein Palettenhochregallager auf zehn Lagerebenen und mit fünf Gängen, die jeweils von Regalbediengeräten versorgt werden. Mithilfe von Teleskopgabeln werden die Paletten automatisch doppelte tief ein-



Von Hand werden die Vöslauer-Kisten nur von den Kunden bewegt.



2

Dematic errichtet für Vöslauer ein fünfgeschossiges automatisches Hochregallager in Silobauweise mit 20.000 Stellplätzen und ein Palettenfördersystem mit automatischer Präzisionsmessung und Steuerung.

oder ausgelagert. Zwei Palettenheber befördern sie anschließend auf eine Fördertechnikbrücke, die über eine öffentliche Straße verläuft und das Lager mit dem Versandgebäude verbindet. Dort werden die Paletten auf Gefällrollenbahnen verteilt und bei den Verladetoren automatisch bereitgestellt. Reinhard Deimel, Supply-Chain-Manager der Vöslauer Mineralwasser GmbH, fasst die neue Lösung zusammen: „Die Lösung ermöglicht uns einen vollautomatischen und reibungslosen Materialfluss zwischen dem neuen Hochregallager und dem Versand.“ Die Software für das Hochregallager hat der Intralogistikspezialist über die Dematic-Erweiterung SubSuite direkt in das vorhandene SAP-WMS integriert. Die 100-prozentige SAP-Lösung kommt damit ohne externe Software aus. Mit der Anlage erwartet das Mineralwasserunternehmen, bis zu 250 Paletten in der Stunde verarbeiten zu können.

Zur von Dematic gelieferten Fördertechnik gehören außerdem schwere Stückgutförderer BK25, Rollen- und Tragkettenförderer sowie Rollenhub- und Drehtische. An den Durchgängen der Förderanlage hat Dematic zudem Brandschutzttore installiert. Die Steuerung der Logistikanlage erfolgt mithilfe programmierbarer Siemens-S7-Steuerungen. Für die Überwachung der technischen Vorgänge hat Dematic zudem das von Siemens entwickelte Prozessvisualisierungssystem WinCC mit in die Lösung integriert. Es ermöglicht einen einfachen und übersichtlichen Informationsfluss sämtlicher anfallender Daten und fungiert gleichzeitig als Schnittstelle zwischen Anlage und Bediener. „Auf diese Weise werden wir jederzeit über den aktuellen Zustand der Anlage informiert. Zudem lassen sich Optimierungspotenziale visualisieren und ableiten“, sagt Reinhard Deimel abschließend. ■

Fotos: Vöslauer Mineralwasser GmbH (1), Dematic (2)

MEHR KAPAZITÄTEN & ABSTELLFLÄCHEN AUF DEM TERMINAL WIEN SÜD

Terminal Service Austria in der ÖBB Infrastruktur ist Ihr zuverlässiger Partner im Schienengüterverkehr und in der Terminallogistik. Mit einem neuen Staplermodul am Terminal Wien Süd ermöglicht Terminal Service Austria mehr Flexibilität bei seinen Dienstleistungen am Kunden, mehr Kapazitäten beim Umschlag sowie mehr Abstellfläche.

Der Terminal Wien Süd, gelegen an der Außenring-Schnellstraße S1, ist der „Hauptbahnhof“ des Güterverkehrs in der Ostregion. Durch die Ausbauarbeiten, in die 19 Millionen Euro investiert wurden, konnten wichtige Infrastrukturanlagen errichtet werden: ein Umschlagmodul für den Staplerbetrieb mit 2 x 700 Meter Ladegleisen, zwei Containerstapler sowie zusätzliche Lagerkapazität für Container- und Trailerverkehre.

Durch den Ausbau wird die Umschlagkapazität um 50 Prozent erhöht. Das ist ein Plus von 105.000 internationalen intermodalen Transporteinheiten pro Jahr.

FOLGENDE LEISTUNGEN WERDEN AN DEN TERMINALS GEBOTEN:

- Überstellservice von Zügen und Wagen- gruppen vom und zum Terminal
- Umschlag von intermodalen Transportein- heiten mittels Portalkrans oder mobiler Umschlaggeräte
- Zwischenabstellung, Lagerung von Containern
- Depotbewirtschaftung, Reinigung und

- Reparatur von Containern
- Agenturleistungen für Zugbetreiber und Eisenbahnverkehrsunternehmen
- Umschlag für nicht-kranbare Sattel- auflieger (ISU)
- Kühlen und Wärmen von Containern
- Be- und Entladung von Containern inkl. Zwischenlagerung von Gütern
- Diverse Verzollungsmöglichkeiten (zugelassener Warenort)
- CSC-Überprüfung, SOLAS-Verwiegung
- 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 Süd (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
terminal@oebb.at
infrastruktur.oebb.at/terminals



MEHR KAPAZITÄTEN UND ABSTELLFLÄCHEN FÜR UNSERE KUNDEN

Ihr Partner in der
Terminallogistik

flexibel - neutral - österreichweit

Ab 01.05. steht unseren Kundinnen und Kunden, neben 2 Portalkränen, ein neues Staplermodul zur Verfügung.

infrastruktur.oebb.at

Als Terminal Service Austria sind wir Ihr zuverlässiger Partner im Schienengüterverkehr und in der Terminallogistik. Mit unserem neuen Staplermodul erweitern wir unser Serviceangebot damit mehr Güter auf der umweltfreundlichen Schiene transportiert werden können. Als Dienstleister sind wir der Terminalpartner unserer Kunden, welcher für einen leistungsstarken, effizienten Warenumsatz sorgt. Unsere MitarbeiterInnen informieren gerne über die Kapazitätserweiterung sowie über die Angebote aller TSA-Terminals unter terminal@oebb.at

DIE KRISE GUT GEMEISTERT

Die Branche habe die Corona-Krise bisher gut gemeistert, so Dr. Renate Glisic, Geschäftsbereichsleiterin Terminal Service Austria in der ÖBB Infrastruktur. Sie sagt: „Den multimodalen Lösungen gehört die Zukunft.“

Güterterminals zu betreiben, ist für die ÖBB Infrastruktur mehr, als nur die Verknüpfung von Straße und Schiene herzustellen. Sie sieht sich als Partner für Reedereien, Operateure, Spediteure und die verladende Wirtschaft und sorgt für einen effizienten Warenumschatz mit der dazugehörenden Terminallogistik – gerade jetzt eine wichtigere Rolle denn je. Dr. Renate Glisic, Geschäftsbereichsleiterin Terminal Service Austria in der ÖBB Infrastruktur, im Interview über vergangene Herausforderungen und künftige Pläne.

DAS JAHR 2020 WAR FÜR DIE GESAMTE LOGISTIKBRANCHE EINE HERAUSFORDERUNG. WIE HAT SIE SICH GESCHLAGEN?

Grundsätzlich kann man sagen, dass die Güterverkehrs- und Logistikbranche die Corona-Krise bisher gut gemeistert hat. Gerade in einer Zeit, in der Grenzen immer wieder geschlossen wurden und der Straßengütertransport dadurch staute, konnte der Schienen-güterverkehr gut reüssieren. Auf den Terminals der ÖBB Infrastruktur konnten wir trotz Corona-Krise nicht nur die bestehenden Zugprodukte zeitgerecht abarbeiten, sondern gemeinsam mit unseren Kunden erweitern.



Dr. Renate Glisic ist Geschäftsbereichsleiterin Terminal Service Austria in der ÖBB Infrastruktur.

SIE HABEN DIE ZEIT AUCH GENUTZT, UM DIE KAPAZITÄTEN IHRER TERMINALS AUSZUBAUEN. WELCHE VORTEILE HABEN IHRE PARTNER UND KUNDEN DADURCH?

Unsere regelmäßig durchgeführten Kundenbefragungen zeigen uns, dass unsere Kunden sehr zufrieden mit unseren Terminallogistikleistungen sind. So ist vorgesehen, bis 2026 bis zu 100 Millionen Euro in weitere Terminalausbauten und Kapazitätserweiterungen zu investieren, um auch zukünftigen Kundenanforderungen gerecht zu werden.

In Wien stehen zum Beispiel bereits ab Mitte Mai mit dem neuen Staplermodul um ein Drittel mehr Kapazitäten für neue Zugprodukte zur Verfügung.



WELCHEN EINFLUSS HATTE DAS JAHR 2020 AUF IHRE GESCHÄFTSTÄTIGKEIT, UND WELCHE LEARNINGS AUS DER KRISE GAB ES?

Zuerst war der erste Lockdown ein Rieseneinschnitt in unser aller Alltag. Als ÖBB Infrastruktur haben wir immer den Anspruch, unsere Terminals – als wichtigen Teil des europäischen Güterverkehrs – geöffnet, sicher und funktionsfähig zu halten. Es bedurfte einer raschen Umstellung zu einem „kontaktlosen“ Arbeiten ... Aktiv mit unseren Kunden in Kontakt zu bleiben, sie mit ihren Anforderungen und Anliegen abzuholen, hat sich sehr positiv ausgewirkt. Das Schlimmste ist, nicht zu kommunizieren. Bei all den Herausforderungen sind unsere Teams auf den Terminals immer öfter „über sich hinausgewachsen“.

WIE SEHEN IHRE ZIELE UND PLÄNE FÜR DIE NÄCHSTEN JAHRE AUS?

Es ist derzeit zu beobachten, und das sehe ich sehr positiv, dass den multimodalen Lösungen in den Transportketten die Zukunft gehört. Wir steigern daher laufend die Kapazitäten für unsere Kunden an den Terminals. Auch in die Bereiche Automatisierung und Digitalisierung wird massiv investiert, um das Produkt „Bahn“ im Güterverkehr wettbewerbs-

fähiger zu machen. Zusätzliche Terminallogistikleistungen wie Stuffing, M&R etc. zur Unterstützung unserer Kunden werden bereits laufend ausgeweitet.

DIE UMLAGERUNG VON TRANSPORTEN VON LKW AUF SCHIENE IST EIN WICHTIGER BAUSTEIN DER KLIMAPOLITIK. HIER SPIELT DER GESCHÄFTSBEREICH TERMINAL SERVICE AUSTRIA EINE SCHLÜSSELROLLE. WELCHE MASSNAHMEN SETZEN SIE KONKRET?

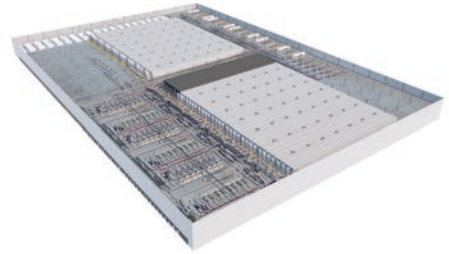
Ziel ist es, dem Schienengüterverkehr jenen Stellenwert zu geben, den er in einer Zeit des Klimawandels benötigt. Wir bieten jene Infrastruktur und jene Terminallogistikservices, z. B. M&R, Stuffing etc., die das Gesamtprodukt „Bahn“ für unsere Kunden attraktiver machen. Wir arbeiten auch gerade mit der ASFINAG an einem Informationssystem für unsere Kunden, das die Verknüpfung von Straßen- und Schienendaten zum Ziel hat: Der Truck vom Platz X soll dann losfahren, wenn wir ihm die schnellste „Durchlaufzeit“ – sowohl straßenseitig als auch Terminallogistik-seitig – bieten können. Unsere Aufgabe sehen wir darin, gemeinsam mit anderen Marktteilnehmern die Basis für einen leistungsfähigen Schienengüterverkehr in Österreich zu legen. ■

SCHICKE FASHION-LOGISTIK

TGW aus Marchtrenk vermeldet den größten Auftrag der Firmengeschichte: Für den Fashion-Retailer Urban Outfitters wird in Kansas City ein hoch automatisiertes Logistikzentrum errichtet.

Urbane Outfitters ist ein bekannter Lifestyle- und Fashion-Retailer mit den Marken Anthropologie, BHLDN, Free People, Terrain und Urban Outfitters, dem Bekleidungs-Abo Nuuly sowie einer Food-and-Beverage-Sparte. 1970 von drei Studenten als kleiner Secondhandshop in Sichtweite der Universität von Philadelphia gegründet, betreibt das multinationale Unternehmen heute mehr als 200 Filialen in den USA, in Kanada sowie Europa (darunter auch in Wien). Zuletzt erzielte es einen Umsatz von rund vier Milliarden US-Dollar.

Ein Teil davon fließt auch zur im oberösterreichischen Marchtrenk ansässigen TGW Logistics Group. Denn wie mitgeteilt wurde, konnte sie vor Kurzem den größten Auftrag ihrer Geschichte abschließen. Der Spezialist für hoch automatisierte Intralogistiklösungen errichtet für Urban Outfitters bis 2023 ein Distributionszentrum der Superlative in Kansas City, USA. Es handelt sich um den zweiten Auftrag innerhalb weniger Monate: Aktuell realisiert TGW bereits ein Fulfillment Center für Urban Outfitters in Großbritannien.



Das Auftragsvolumen für das Projekt bewegt sich im dreistelligen Millionenbereich.

Herzstück des neuen Distributionszentrums ist das von TGW entwickelte FlashPick®-System. Dahinter verbirgt sich eine hoch automatisierte Einzelstückkommissionierung, mit der sich Online- und Filialbestellungen effizient miteinander verknüpfen lassen. Die TGW-Lösung umfasst unter anderem mehrere Kilometer energieeffizienter Fördertechnik, ein Shuttle-Lager sowie eine leistungsstarke Kommissionierung, die auch auf vollautomatische Roboter setzt.

„Der Auftrag ist ein weiterer Meilenstein in der Zusammenarbeit von Urban Outfitters und TGW“, betont Harald Schröpf, CEO der TGW Logistics Group. „Solche Großprojekte möchten alle. Umso mehr freuen wir uns, dass wir Urban Outfitters mit unserer intelligenten, hoch automatisierten Lösung überzeugen konnten. Das ist ein weiterer wichtiger Wachstumsschritt für die TGW-Gruppe in Nordamerika.“ Schon jetzt ist TGW als Intralogistikpartner für zahlreiche weitere Fashion-Unternehmen tätig – darunter der Onlineriese Zalando, der Sportartikelspezialist Puma, der BerufsbekleidungsHersteller Engelbert Strauss sowie das spanische Modelabel Mango. ■

Fotos: TGW



Harald Schröpf,
CEO TGW
Logistics Group

Eine Steuerung für alle Gewerke

Integrale, PC-basierte Gebäudeautomation von Beckhoff.



Microsoft Technology Center, Köln:
Die integrale Gebäudeautomatisierung
wurde mit PC- und Ethernet-basierter
Steuerungstechnik von Beckhoff realisiert.

www.beckhoff.com/building

Die offene, PC-basierte Steuerungstechnik von Beckhoff bildet die Grundlage einer integralen Gebäudeautomation, die alle Anforderungen an eine nachhaltige und effiziente Lösung erfüllt. Eine einheitliche Hard- und Softwareplattform steuert alle Gewerke, von der nutzungsgerechten Beleuchtung über die komfortable Raumautomation bis zur hocheffizienten HLK-Regelung. Das Ergebnis: Durch die optimale Abstimmung aller Gewerke werden die Energieeinsparpotenziale über die Energieeffizienzklassen hinaus voll ausgeschöpft. Darüber hinaus reduziert die integrale Gebäudeautomation Hardware-, Software- und Betriebskosten. Für alle Gewerke stehen vordefinierte Softwarebausteine zur Verfügung, die das Engineering enorm vereinfachen. Funktionserweiterungen oder -änderungen sind jederzeit möglich.

KEIN SCHLAG INS WASSER

Mit 5G-Campusnetzen können Häfen ihren Betrieb optimieren, für mehr Arbeitssicherheit sorgen, nachhaltiger werden und nicht zuletzt Geld sparen. So lautet das Ergebnis einer aktuellen Studie von Ericsson.

5G-Campusnetze sind vom öffentlichen Mobilfunknetz getrennte, somit „private“ drahtlose Netze nach dem aktuellsten Standard, denen vor allem im industriellen Umfeld eine große Zukunft vorhergesagt wird. Sie bieten alle Vorteile der modernen Technologie, wie niedrige Latenzen und hohe Übertragungsraten, sind aber durch die Abtrennung vom öffentlichen Netz (zumindest in der Theorie) sicherer. Außerdem kann leichter für die Qualität des Netzes garantiert werden, da es nicht mit einer unvorhersehbaren Anzahl privater Nutzer geteilt wird.

Im Rahmen der Studie „Connected Ports Report“ untersuchte der Telekommunikationsanbieter Ericsson nun das Potenzial ebensolcher privater 5G-Campusnetze speziell für Häfen. Die Analyse skizziert Anwendungsfälle, die den Hafenbetrieb optimieren, die Sicherheit der Mitarbeiter erhöhen, Kosten senken und die Nachhaltigkeit des Hafenbetriebs steigern sollen.

PANTA RHEI IM WELTHANDEL

Laut Weltbank machte der Handel im Jahr 2019 mehr als 60 Prozent des globalen Bruttoinlandsprodukts (BIP) aus. Nach Angaben der Internationalen Schifffahrtskammer spielt die Schifffahrt dabei die mit Abstand größte Rolle: Sie ermöglicht rund 90 Prozent des Welthandels. Die Häfen der Welt halten die Waren buchstäblich im Fluss – wenn nicht durch versehentliche oder absichtliche „Missgeschicke“, wie etwa jüngst die Blockade des Suezkanals, etwas diese Fluidität stört.

Der Bericht „Connected Ports: A guide to making ports smarter with private cellular technology“ beschreibt, wie die Herausforderungen durch Maschinenstillstände, überfüllte Hafengelände beim Be- und Entladen, Arbeitssicherheit und Umweltbelastung durch den Einsatz privater Mobilfunknetze gelöst werden könnten.

5G-fähige, private Mobilfunknetze bieten Ericsson zufolge eine schnelle, zuverlässige und sichere Vernetzung, die in intelligenten Häfen benötigt wird. So sollen die großen Daten-



5G-Campusnetze können Häfen sicherer, profitabler und nachhaltiger machen, so eine aktuelle Studie des Telekomausrüsters Ericsson.

mengen verzögerungsfrei verarbeitet werden können, die zum Beispiel Kräne, Fahrzeuge, Geräte und Mitarbeiter fortlaufend erzeugen. In Zusammenarbeit mit dem Sensortechnologieanbieter ifm electronic sowie mit Forschern der Unternehmensberatung Arthur D. Little hat Ericsson fünf Anwendungsfälle definiert, von denen intelligente Häfen am meisten profitieren können.

FERNGESTEUERTE SHIP-TO-SHORE-KRÄNE

Kranführer müssen meist weite Strecken über das gefährliche Hafengelände zurücklegen, um zu den Kränen zu gelangen. Mit ferngesteuerten Kränen könnten sie in einer sicheren Büroumgebung arbeiten. Das minimiert das Unfallrisiko und kann gleichzeitig die Produktivität um bis zu 35 Prozent erhöhen, da lange Arbeits-

wege entfallen. Diese sichere und effiziente Fernsteuerung ist allerdings nur mit umfassendem Einsatz von 3D-Sensoren und HD-Kameras am Dock möglich. 5G soll die nötige Bandbreite, geringe Latenz und hohe Sicherheit bieten, die für den Echtzeitdatenaustausch mit diesen Kameras und Sensoren benötigt wird.

AUTOMATISIERTE, BEREIFTE PORTALKRÄNE

Im Gegensatz zu Kränen auf Schienen sind diese Kräne flexibler und nicht auf ein festes Schienennetz angewiesen. Es wird geschätzt, dass weltweit etwa 8.000 Kräne in Häfen zum Einsatz kommen. Etwa 60 Prozent dieser Kräne fahren auf Reifen und rund 90 Prozent werden von Menschen geführt. Menschliches Versagen ist der Hauptgrund für Unfälle in Häfen und ist



für 75 Prozent der Haftpflichtschäden in der Schifffahrt verantwortlich. Automatisierte, bereifte Kräne könnten für einen reibungslosen und sicheren Betriebsablauf sorgen und zusätzlich die Kosten für Instandhaltung senken. Geringe Latenzen sind dafür ebenfalls eine Voraussetzung.

AUTONOM GESTEUERTE FAHRZEUGE

In den letzten fünf Jahren wurden 36 Prozent der Unfälle mit Fahrzeugen in Häfen durch Fahrfehler verursacht, schreibt Ericsson. 42 Pro-

zent dieser Unfälle wurden als Verkehrsunfälle eingestuft. Mit autonomen Fahrzeugen könne dieses Risiko gesenkt werden, so der aktuelle Report. 3D-Sensoren und Mobilfunk machen einen flexiblen und sicheren Einsatz von autonomen Gabelstaplern und anderen automatischen Fahrzeugen durch Kollisionswarnungen und intelligente Routenplanung möglich. Zudem können die Energiekosten durch den Einsatz autonomer Fahrzeuge und intelligenter Routenplanung um bis zu zehn Prozent sinken.



STÄNDIGE ZUSTANDSÜBERWACHUNG

In den vergangenen fünf Jahren waren elf Prozent der Unfälle in Containerterminals auf Brände zurückzuführen. Hauptsächliche Brandursache waren Schäden am Equipment. Mit einer kontinuierlichen, sensorbasierten Überwachung von Fahrzeugen und Containern können potenziell gefährliche Schäden erkannt werden, bevor sie Ausfälle oder Brände verursachen. Mobilfunkbasierte Sensoren, die Temperatur und Vibrationen überwachen, ermöglichen die Übertragung von Zustandsdaten in Echtzeit

und reduzieren den Überwachungsaufwand vor Ort um 40 Prozent.

DROHNEN

Durchschnittlich kam es im Jahr 2018 in Häfen weltweit täglich zu bis zu 15 Diebstählen von Frachtgütern. Das kostet Geld und treibt die Preise für Versicherungen in die Höhe. Drohnen könnten in Häfen gleich mehrfach eingesetzt werden: Zum einen, um weitläufige und unübersichtliche Hafenanlagen zu überwachen, und zum anderen zum Transport von Dokumenten und kleineren Gegenständen. Viele Dokumente müssen nämlich noch vor dem Anlegen vom Hafen zum Schiff gebracht werden. Traditionell werden dafür Boote genutzt, was viel Zeit und Geld kostet. Eine einzige dieser Dokumentensendungen kann über 1.000 US-Dollar kosten. Der Einsatz von Drohnen ist Ericsson zufolge 90 Prozent günstiger und zudem sechsmal schneller.

Wenn alle fünf Anwendungsfälle zusammen implementiert werden, kann laut dem Report eine vollständige Amortisation in weniger als zwei Jahren erreicht werden. Bis zum fünften Jahr nach der Einführung einer solchen Komplettlösung prognostiziert der Bericht sogar eine Investitionsrendite von 178 Prozent für einen durchschnittlichen Hafen.

5G IM HAFENEINSATZ

Ein Hafen, der diese Art von intelligenten Technologien bereits einsetzt, ist der italienische Hafen Livorno. Dort wird 5G genutzt, um den Austausch von Echtzeitinformationen zwischen den Akteuren im Terminalprozess des Hafens zu verbessern. Diese Anwendungen haben das Potenzial, die CO₂-Emissionen für den Terminalbetrieb um 8,2 Prozent zu reduzieren. Für dieses Projekt hat Ericsson vergangenen Sommer auch den Industrial Energy Efficiency Award erhalten. Der Preis wurde für die Ergebnisse in Bezug auf Nachhaltigkeit, Effizienzstei-



Im italienische Hafen Livorno wird 5G bereits genutzt, um den Austausch von Echtzeitinformationen zwischen den Akteuren im Terminalprozess des Hafens zu verbessern.

gerung und geringere Umweltauswirkungen des Logistikbetriebs innerhalb des Hafens verliehen, die durch den Einsatz von Technologien wie 5G, Internet of Things, Virtual Reality, Augmented Reality und künstliche Intelligenz erreicht wurden.

Das Projekt, das von Ericsson im Jahr 2016 zusammen mit dem Consorzio Nazionale Interuniversitario delle Telecomunicazioni (CNTI) und der Hafenbehörde des nördlichen Tyrrhenischen Meeres initiiert wurde, hat die Grundlage dafür geschaffen, dass einer der größten italienischen Häfen zu einem Testfeld für die Erprobung neuer 5G-Lösungen wurde. Konkret hat 5G es ermöglicht, den Informationsaustausch in Echtzeit innerhalb des Hafenterminals zu verbessern, wodurch es weniger unnötige Bewegungen beim Güterumschlag gibt. ■

Foto: Ericsson GmbH

INFO-BOX

Über Ericsson

Ericsson ist Anbieter auf dem Gebiet der Kommunikationstechnologie und -dienstleistungen mit Firmenzentrale in Stockholm, Schweden. Kerngeschäft ist das Ausrüsten von Mobilfunknetzen. 40 Prozent des weltweiten Mobilfunkverkehrs werden über Netztechnik von Ericsson abgewickelt. Aktuell hält Ericsson 131 kommerzielle Vereinbarungen und Verträge mit Mobilfunknetzbetreibern weltweit.

Das 1876 gegründete Unternehmen beschäftigt weltweit rund 99.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und arbeitet mit Kunden in 180 Ländern zusammen. 2019 erwirtschaftete Ericsson einen Nettoumsatz von 227,2 Milliarden schwedischen Kronen.

www.ericsson.com

CONTAINER AUS DEM WEB

Das niederländische E-Commerce-Unternehmen Eveon ist nach Deutschland jetzt auch in Österreich an den Start gegangen.

Eveon ist ein E-Commerce-Anbieter für den gewerblichen Erwerb von neuen und gebrauchten ISO-Containern. See- und Lagercontainer können direkt im Onlineshop gekauft und die Lieferung zu 100 Prozent automatisiert abgewickelt werden – ohne vorherige Preisfragen stellen zu müssen, wie das Unternehmen verspricht. Nach dem Start in Deutschland ist jetzt der österreichische Markt an der Reihe, Wien und Linz sind die ersten Standorte. Weitere Standorte in Österreich und weiteren Ländern sind bereits geplant. „Wir freuen uns sehr, dass unser Angebot nun auch in Österreich zur Verfügung steht. Nach unserem großartigen Start in Deutschland sind wir nun bereit, international zu expandieren. Bereits jetzt sind weitere Länder in Planung, und in den nächsten Monaten werden weitere Standorte hinzukommen“, so Aad Storm, CEO und Gründer von Eveon. Eveon, das sich als „disruptive Kraft“ in einem Markt sieht, der „noch funktioniert wie in den 1990er-Jahren“, beliefert seine privaten und geschäftlichen Kunden in einem Umkreis von 250 Kilometern seiner Standorte mit neuen und gebrauchten See- und Lagercontainern in den in der Branche üblichen Größen. Durch das Geschäftsmodell von Eveon soll aktiv der CO₂-Ausstoß der Containerindustrie verringert werden: Leere Container werden regional dort verkauft und genutzt, wo sie abgeladen werden, wodurch CO₂-intensive Fahrten mit leeren Containern zu weltweiten Häfen vermieden werden.



Der Onlineshop für See- und Lagercontainer ist jetzt auch in Österreich verfügbar.

Aad Storm gründete das Unternehmen im vergangenen Oktober in Rotterdam in den Niederlanden. Zuvor war er Vizepräsident und CDO von CARU Containers. Das Unternehmen hat sich bewusst für Deutschland und Österreich als erste Zielmärkte entschieden, „da in diesen Ländern der Qualitätsanspruch der Kunden besonders hoch ist“. Mit Hamburg, Stuttgart, München, Bremen, Nürnberg und Berlin verfügt das Unternehmen nach nur wenigen Monaten bereits über sechs Standorte in Deutschland – und hat das qualitative Feedback seiner Kunden eigenen Angaben zufolge bereits in seinen Onlineshop integriert. Das Ziel von Eveon ist es, bereits zeitnah in weitere Länder zu expandieren und dann die Expansion weiter zu beschleunigen. So soll das Angebot innerhalb von zweieinhalb Jahren global zur Verfügung stehen. ■

www.eveoncontainers.com

Foto: Eveon

RUGGED MOBILE TABLETS FÜR DIE TRANSPORT- UND LOGISTIKBRANCHE

Die Digitalisierung der Welt schreitet immer schneller voran. Ein Prozess, der auch vor der Logistikbranche nicht haltmacht. Dabei bringt die wachsende Komplexität im Transportmanagement immer mehr Betriebe dazu, nach mobilen Optionen zu suchen. Hier sind robuste Tablets der Geräteklasse „rugged“ die beste Lösung.

In einem hart umkämpften Markt kann ein Logistikunternehmen nur bestehen, wenn es seine Vermögenswerte und Ressourcen so effizient wie möglich einsetzt. Der Schlüssel zum wirtschaftlichen Erfolg liegt in der optimalen Auslastung der Fahrzeugflotte, verbunden mit exakter Routenplanung. Hierbei sind mobile Geräte inzwischen unverzichtbar. Denn ein per Funk mit der Zentrale vernetztes Tablet in der Fahrerkabine macht die punktgenaue Datenerfassung und Bestandsverwaltung bequemer und effizienter als je zuvor.

Betriebe, die den Schritt zur digitalen Ausrüstung ihrer Flotte konsequent umsetzen

wollen, sollten allerdings Wert auf eine höchstmögliche Funktionalität und Sicherheit ihrer mobilen Geräte legen. Denn der Einsatz auf der Straße stellt hohe Ansprüche: Die Elektronik der On-Board-Interfaces muss perfekt vor den permanenten Vibrationen in der Kabine sowie vor Hitze bei Tag und Kälte bei Nacht geschützt sein. Ein auf 24-Stunden-Betrieb ausgelegter Akku, eine gesicherte Stromversorgung vom Fahrzeug aus und beste Funksignale auch an entfernten Standorten gehören ebenfalls zu den unerlässlichen Voraussetzungen.

INDIVIDUELLE EXPERTENLÖSUNGEN GARANTIEREN OPTIMALE ERGEBNISSE

Eine Konfiguration „von der Stange“ offenbart ihre Schwachstellen oft erst, wenn es zu spät ist. Der Branchenexperte TL Electronic mit über 35 Jahren Erfahrung auf dem Gebiet des Industrial Computing setzt deshalb bei den individuellen Systemlösungen seit jeher auf leistungsstarke, langzeitverfügbare Komponenten. Die von dem Partnerunternehmen Winmate gefertigten mobilen Tablets der Geräteklasse „rugged“ bieten gegenüber handelsüblichen Consumer-Produkten entscheidende Vorteile, die sich bereits in zahlreichen LKW-Flotten bewährt haben. Schon beim Gehäuse wird in puncto Robustheit nichts dem Zufall überlassen.



Der professionelle Einsatz auf der Straße stellt hohe Ansprüche an mobile Geräte.



Was, wie viel, wohin und bis wann? Mit einem Rugged Mobile Tablet an Bord haben Fahrer und Dispatcher sämtliche Daten jederzeit im Blick.

Die in der Fahrerkabine montierten Tablets sind nach MIL-STD 810G schock-, vibrations- und sturzresistent sowie gemäß Schutzart IP65 staub- und wasserdicht ausgeführt. Brillante Displays mit P-Cap Touch Optical Bonding bieten selbst unter starker Sonneneinstrahlung optimale Lesbarkeit. Neueste Intel®- und ARM-Prozessoren garantieren eine kompromisslose Leistung bei mobilen Anwendungen sowie bei der Software-Integration in (wahlweise) Windows 10 IoT, Android oder Ubuntu OS. Die Bestandsverwaltung kann über das integrierte Datenerfassungsdesign sowohl per Barcode-, NFC-, RFID- als auch via Smart-Card-Reader erfolgen. Bei der Echtzeitdatenintegration sorgen Wi-Fi, Bluetooth und LTE-Optionen für eine unterbrechungsfreie Konnektivität in allen Lagen. Die Akkus sind für den Hot-Swap-Betrieb ausgerüstet, was einen Wechsel während des laufenden Betriebs und somit den 24-Stunden-Dauereinsatz ermöglicht.

Zusätzlich bietet eine von zehn bis 60 Volt variable Gleichstromversorgung maximale Flexibilität für verschiedene LKW-Konfigurationen. Angesichts dieser üppigen Ausstattungsmerkmale lassen sich Rugged Vehicle Mount Tablets selbst in komplexeste logistische Anwendungen perfekt integrieren. Die von TL Electronic angebotene Produktpalette reicht von kompakten Sieben-Zoll-Geräten mit integrierter Tastatur bis hin zu komfortablen Zehn-Zoll-Geräten mit kratzfestem Multi-Touch-Display. Auf dem Weg zur optimalen individuellen Lösung steht dem Logistikkunden zudem stets das erfahrene Beratungsteam zur Seite.

PREISGEKRÖNTE ELEKTRONIK

Die exzellente Qualität der von TL Electronic angebotenen Produkte wird auch von unabhängiger Seite bestätigt. So gewann das Fully rugged Tablet M133 aus der Winmate-Produktlinie von TL Electronic dieses Jahr



den Taiwan Excellence Award 2021, der unter Branchenkennern als „Oscar“ des Hightech-Sektors gilt.

Die M133-Serie von Winmate gehört bereits seit Längerem zu den Topsellern von TL Electronic. Das robuste, rundum staub- und wasserdichte sowie regelmäßig mit neuester Prozessortechnik von Intel© upgegradete Industrie-Tablet hat sich vielfach als idealer Begleiter in herausfordernden

Umgebungen wie Lager, Logistik oder outdoor bewährt. Jedoch war es in erster Linie der verstärkte Einsatz im Automobilsektor, der dem Winmate M133 zur aktuellen Auszeichnung verhalf.

Der Nominierung eines Produkts als Award-Kandidat geht stets eine praxisbasierte Empfehlung voraus. Im vorliegenden Fall resultierte diese aus den äußerst positiven Erfahrungen eines führenden deutschen



Automobilherstellers, der das in Taiwan gefertigte Industrie-Tablet neuerdings als Diagnosetool in seinen Vertragswerkstätten einsetzt.

60 PROZENT MEHR EFFIZIENZ IN DER FAHRZEUGDIAGNOSTIK

Die überragende Rechenleistung sowie die zuverlässige Remote-Konnektivität des M133 ermöglichen es, nahezu beliebig viele Fahrzeuge selbst aus den entferntesten Bereichen einer Werkstatt gleichzeitig per WLAN mit einem zentralen Datenserver zu verbinden. Auf diese Weise verkürzen sich Diagnose- und Wartungszeiten um bis zu 60 Prozent – eine enorme Effizienzsteigerung, die sich für Kunden und Unternehmen gleichermaßen bezahlt macht. Erfolgswahlen dieser Größenordnung sind überzeugende Argumente. Das erkannte auch die Jury, als sie das hocheffektive Industrie-Tablet unter der Schirmherrschaft von Taiwans Wirtschaftsminister zu einem der Gewinner des Excellence Award 2021 kürte.

Selbstverständlich beschränkt sich der Einsatz des Winmate M133 nicht auf den Bereich Automotive. Auf Kundenwunsch kann TL Electronic das nach MIL-STD 810G schock-, vibrations- und sturzresistente Industrial Tablet z. B. mit einem RFID- oder Barcode-Scanner ausstatten. Auch die Option auf einen Hot-Swap-fähigen zweiten Akku, der einen 24-Stunden-Dauereinsatz gewährleistet, prädestiniert das aktuell preisgekrönte Modell für eine Vielzahl von Einsatzmöglichkeiten im anspruchsvollen Outdoor- und Logistik-IoT-Umfeld. ■



Mit dem Fully rugged Tablet M133 seines Partnerunternehmens Winmate hat TL Electronic ein preisgekröntes Produkt im Portfolio.

INFO-BOX

Über TL Electronic GmbH

Die TL Electronic GmbH mit Hauptsitz in Bergkirchen bei München entwickelt, fertigt und vertreibt industrielle Computersysteme für innovative und anforderungsintensive Branchen. Produkte von TL Electronic stehen für Langlebigkeit, Zuverlässigkeit und Kosteneffizienz – wobei individuelle Lösungen, passgenau für den Bedarf, den entscheidenden Mehrwert liefern.

35 Jahre Erfahrung sind neben den erfahrenen MitarbeiterInnen das wertvollste Firmenskapital. TL Electronic steht dafür, am Puls der Zeit zu sein, die Chancen der Digitalisierung und Globalisierung zu nutzen und dennoch den persönlichen Kundenkontakt außergewöhnlich intensiv zu pflegen – durch eine hochkompetente Beratungs- und Servicekombination vor, während und nach der Kaufentscheidung.

TL Electronic agiert europaweit – mit Hauptsitz in Deutschland und Niederlassungen in Österreich und Italien.



TL Electronic GmbH

Grazer Straße 10
8130 Frohnleiten
Tel.: +43/3126/511 00-0
info@tl-electronic.at
www.tl-electronic.at

MIT WORTEN SPAREN

Mittels intelligenter Spracherkennungssysteme in der Logistikbranche soll sich laut einer Studie die Kundenzufriedenheit steigern lassen.

Für die Studie „Spitch-Report: Sprachsysteme“ der Schweizer Spitch AG, passenderweise ein Anbieter von Sprachsystemen für Unternehmen und Behörden, wurden Mitte vergangenen Jahres den Angaben zufolge 100 Experten befragt. 86 Prozent von ihnen gehen davon aus, dass sich mit Sprachdialogsystemen eine höhere Kundenzufriedenheit erreichen lässt. 30 Prozent veranschlagen sogar eine erhebliche Steigerung der Zufriedenheit bei den Anrufern. Mehr als zwei Drittel (67 Prozent) stufen insbesondere den Einsatz in der Transport- und Logistikbranche als vielversprechend ein.

Was für die Anrufer gut ist, bringt laut Studie auch den Logistikdienstleistern massive Vorteile. 54 Prozent der Experten halten die leichte Skalierbarkeit für den wichtigsten Pluspunkt, 51 Prozent (Mehrfachnennungen waren erlaubt) die völlig automatische Bearbeitung der Mehrzahl aller Anfragen. 41 Prozent der Fachleute stufen es als größten Vorteil ein, dass von modernen Systemen alle Daten zum jeweiligen Fall, beispielsweise auch aus dem E-Mail-Verkehr, einbezogen werden können. 79 Prozent sehen als Hauptvorteil des Einsatzes intelligenter Spracherkennungssysteme im Logistiksektor die niedrigen Betriebskosten.

Die überwältigende Mehrheit der von Spitch kontaktierten Experten hält Kosteneinsparungen zwischen 20 und 30 Prozent durch den Einsatz von Sprachsystemen für realistisch. 64 Prozent der Fachleute sind fest davon überzeugt, dass sich die Kosten um mindestens 20 Prozent senken lassen. 72 Prozent halten Einsparungen von bis zu 30 Prozent je nach konkretem Einsatzgebiet für möglich. Immerhin noch beinahe ein Drittel (32 Prozent) geht sogar von einer Halbierung der Betriebskosten für Transport- und Logistikunternehmen durch Sprachdialogsysteme aus.

KUNDENBETREUUNG UND UMSATZSTEIGERUNG

Eignen sich Sprachdialogsysteme lediglich für die Kundenbetreuung oder auch zur Gewinnung neuer Kunden und zur Umsatzsteigerung? Diese Gretchenfrage beantwortet die Spitch-Studie mit einem klaren „Sowohl-als-auch“. 30 Prozent der Experten sind demnach fest davon überzeugt, dass sich die Kundenzufriedenheit steigern lässt, während nur sieben Prozent dieselbe feste Überzeugung in Bezug auf bessere Verkäufe und höhere Umsätze teilen. Das Bild sieht allerdings anders aus, wenn man fragt, ob Sprachsysteme zumindest einen Beitrag dazu leisten können. 62 Prozent der Fachleute räumen dabei ein, dass sich durch die Automatisierung der Absatz wenigstens teilweise steigern lässt. Lediglich zwölf Prozent halten das für völlig ausgeschlossen.



Interessant ist die in der Studie vorgenommene Gegenüberstellung der Vorteile von Sprachsystemen für Transport- und Logistikdienstleister einerseits und für deren Kunden andererseits. Die von der Anbieterseite geschätzte hohe Skalierbarkeit (54 Prozent) drückt sich auf Anruferseite darin aus, dass man schneller zum zuständigen Sachbearbeiter durchgestellt wird (52 Prozent). Die Einbeziehung aller Daten zum jeweiligen Fall wird zu 41 Prozent von den Banken und zu 38 Prozent von den Kunden als klarer Vorteil der Sprachsysteme empfunden. Die vollautomatische Beantwortung zahlreicher Anfragen wird auf Anbieterseite zu 51 Prozent und auf Anruferseite zu 54 Prozent als Vorteil bewertet.

SPRACHERKENNUNG UND INTELLIGENTE DIALOGUE

Entscheidend für den erfolgreichen Einsatz von Sprachdialogsystemen seien laut den Verfassern der Studie in erster Linie zwei Aspekte: die Qualität der Spracherkennung und die Intelligenz, mit der das System Dialoge führen kann. Auf beiden Gebieten erwarten die Experten große

Fortschritte in den nächsten Jahren. So sind 65 Prozent der Fachleute überzeugt, dass die Spracherkennung selbst bei schwierigen Sprechern künftig immer besser wird. Die klare Mehrheit von immerhin noch 55 Prozent sagt dasselbe für die Dialogführung voraus. Dabei kommt es vor allem darauf an, dass das System die Zusammenhänge erkennt und in einem Frage-und-Antwort-Dialog versteht, worum es geht. Beinahe drei Viertel (74 Prozent) der von Spitch befragten Experten erwarten, dass die Fortschritte der künstlichen Intelligenz (KI) künftigen Sprachdialogsystemen unmittelbar zugutekommen werden. 94 Prozent rechnen mit einer stark wachsenden Bedeutung der künstlichen Intelligenz. Mehr als 70 Prozent glauben, dass die vollautomatische Telefonbedienung durch Sprachdialogsysteme 2025 zum Standard im Logistiksektor gehören wird. Mehr als die Hälfte (54 Prozent) der Experten sind fest überzeugt, dass man im Jahr 2030 überhaupt nicht mehr wird unterscheiden können, ob sich am anderen Ende der Leitung ein Mensch oder eine künstliche Intelligenz befindet. ■

CO₂ SPAREN MIT CLOUD

Fast alles, was wir im täglichen Leben benötigen, wird zu irgendeinem Zeitpunkt von A nach B transportiert. Das stellt eine hohe Belastung für die Umwelt dar, doch der Einsatz intelligenter Technologien kann helfen, Transportprozesse effizienter und nachhaltiger zu gestalten.

Trotz der hochgesteckten EU-Klimaziele hat der Güterverkehr auf den Straßen in Österreich in den letzten Jahren stark zugenommen, wie die Publikation „Güterverkehr auf Klimakurs bringen“ aus der Schriftenreihe „Mobilität mit Zukunft“ des Verkehrsclubs Österreich (VCÖ) aus dem Jahr 2020 zeigt. Demnach haben sich die Treibhausgasemissionen des Straßengütertransports gegenüber 1990 im Jahr 2019 auf fast neun Millionen Tonnen verdoppelt. Das liegt unter anderem daran, dass Österreich aufgrund seiner Lage eine zentrale Drehscheibe für Güterströme innerhalb Europas ist, aber auch daran, dass in Österreich nur rund 32 Prozent der Güter mittels Schienenverkehr transportiert werden. Der größte Teil (53,5 Prozent bzw. 367,6 Millionen Tonnen) des Transportaufkommens entfiel auf in Österreich registrierte Güterkraftfahrzeuge im Inlandsverkehr, wie Zahlen der Statistik Austria zeigen.

Um den Güterverkehr auf Klimakurs zu bringen, gibt es mehrere Möglichkeiten. Neben dem Einsatz von Elektrofahrzeugen für kürzere Distanzen können neue Technologien wie maschinelles Lernen (ML) Innovationen bringen, um Transportprozesse nachhaltiger, effizienter, leiser, oder auch flexibler zu gestalten. Diese Technologien brauchen große Rechenkapazitäten und eine Vielzahl an Daten. Gerade deshalb eignen sich Cloud-Dienste dafür besonders gut. Ein Beispiel dafür, wie moderne Technologien im Transport- und Logistikbereich eingesetzt werden können, ist Convoy. Das amerikanische

Unternehmen ist ein Frachtnetzwerk, das die Cloud von Amazon Web Services (AWS) nutzt und dort auf ML zurückgreift, um der Transportindustrie zu helfen, ihre Nachhaltigkeit zu erhöhen und CO₂-Emissionen zu reduzieren. Der Grund dafür liegt auf der Hand: In den USA legen mehr als drei Millionen professionelle LKW-Fahrer jährlich über 150 Milliarden Kilometer quer durch die USA zurück. Etwa 35 Prozent dieser zurückgelegten Kilometer stammen von Leerfahrten, die typischerweise dann anfallen, wenn Fahrer auf dem Weg zur nächsten Abholung sind. Das verursacht jährlich etwa 72 Millionen Tonnen CO₂. Convoy hat es sich zum Ziel gesetzt, diese leeren Kilometer auf null zu reduzieren.

EFFIZIENT VERMITTELN

Wie können Cloud-Technologien nun dazu beitragen, leere Kilometer einzusparen? Normalerweise steht zwischen dem Fahrer und dem Verloader ein Vermittler. Wenn eine Ware zum Transport bereit ist, muss ein Fahrer gefunden werden, der Zeit hat, den Transport zu übernehmen. Die Suche nach dem Fahrer kann nicht nur zeitintensiv sein, sondern auch dazu führen, dass Fahrer beauftragt werden, die vergleichsweise lange Wege zurücklegen müssen, um die Ware aufzuladen. Convoy setzt genau hier an: Das Unternehmen verbindet die verfügbaren Fahrer, die nach Ladungen zum Transport suchen, mit den Verladern, die Waren zur Auslieferung haben, mittels einer App. Dabei wer-



Auch in Österreich werden jährlich viel zu viele leere Kilometer zurückgelegt.

den maschinelles Lernen und Algorithmen eingesetzt, die bei einer Anfrage alle verfügbaren Fahrer und deren geplante Strecken miteinander vergleichen, um die beste Zuordnung zu finden. Das bedeutet, dass einerseits nur Fahrer angezeigt werden, die sich gerade in der Umgebung des Verladers befinden und keine lange Anfahrt haben, andererseits bündelt Convoy auch mehrere Sendungen zu einem Auftrag zusammen, um die Leerfahrten zu reduzieren, die Zeiten, in denen die LKW voll besetzt sind, zu maximieren und Kosten zu sparen.

Fahrer, die ausgewählte gebündelte Sendungen, sogenannte automatische Umladungen, nutzen, fahren im Durchschnitt über 80 Prozent der Zeit mit einem vollen Lastwagen. Convoy schätzt, dass die Transportindustrie die CO₂-Emissionen insgesamt um 32 Millionen Tonnen pro Jahr reduzieren könnte, wenn sie die gleichen Effizienzsteigerungen wie beim automatischen Umladen erzielen würde.

Darüber hinaus unterstützt AWS selbst das Unternehmen bei seinem Ziel, klimaschon-

der zu handeln: AWS hat sich verpflichtet seine Rechenzentren auf umweltfreundliche Art und Weise zu betreiben. Mit seinem Climate Pledge hat Amazon sich zum Ziel gesetzt, nachhaltig zu wirtschaften und bis 2040 CO₂-Neutralität zu erreichen. Bis 2025 möchte das Unternehmen 100 Prozent seines Energiebedarfs durch erneuerbaren Energien decken. Weltweit unterstützt Amazon 91 Projekte für erneuerbare Energien (Stand Juni 2020), die über 2.900 Megawatt erzeugen und jährlich 7,6 Millionen Megawattstunden Energie liefern können.

Auch in Österreich kann ein solches Frachtnetzwerk Sinn ergeben, denn auch hierzulande werden jährlich viel zu viele leere Kilometer zurückgelegt. Intelligente Technologien, wie beispielsweise Amazon SageMaker, ein Service, der Entwicklung, Training und Betrieb von künstlicher Intelligenz und Machine-Learning vereinfacht, und die Zusammenarbeit mit Unternehmen, die sich im Klimaschutz engagieren, können hier dazu beitragen, Innovationen zu entwickeln und schnell umzusetzen. ■

Constantin Gonzalez
ist Principal Solutions Architect bei Amazon Web Services.
Nähere Informationen finden Sie unter aws.amazon.com.



Fotos: Gerd Altmann/Pixabay (1), blend1/AWS (2)

BLOCKCHAIN & PRAXIS

2021 wurde der digitale Frachtbrief (eCMR) der Blockchain Initiative Logistik erstmals erfolgreich in der Praxis getestet. Mit den daraus gewonnenen Erkenntnissen geht es nun in die finale Phase zum Aufbau einer allgemein nutzbaren Branchenlösung.

Blockchain-Technologien und Kryptowährungen werden gern in einen Topf geworfen. Das ist ja bis zu einem gewissen Grad auch nicht ganz falsch. Aber während es Bitcoin und Co. ohne Blockchain nicht geben kann, ist das umgekehrt überhaupt nicht der Fall. Im Gegenteil: Es gibt zahlreiche Anwendungsfälle, in denen Blockchain-Systeme große Vorteile bringen können, ganz ohne den anrühigen Beigeschmack von zwielichtigen Spekulationen oder massiven Energieaufwänden.

Einer dieser Bereiche ist die Logistik und hier im Speziellen Frachtbriefe, die für die Abwicklung internationaler Transporte essenziell sind. In vielen Bereichen der Logistik ist die Digitalisierung in den vergangenen Jahren zwar rasch vorangeschritten, Frachtdokumente werden aber nach wie vor papierbasiert abgewickelt. Darum ist die zeitgerechte Verfügbarkeit von Transportinformationen und Unterschriften für Spediteure, Verlager, Frächter und Versicherungen oft nicht gewährleistet. Zudem wird dadurch Betrügern Tür und Tor geöffnet, und auch Irrtümer häufen sich. Deshalb hat sich die 2019 ins Leben gerufene „Blockchain Initiative Logistik“ in ihrem ersten Use-Case dieser Herausforderung gestellt und eine Branchenlösung zur Nutzung des eCMR (= digitaler Frachtbrief) entwickelt. EDITEL ist von Beginn an Teil dieser Initiative und konnte nun mit der Spedition Wildenhofer einen ersten Pilotteilnehmer gewinnen, der einen erfolgreichen Testtransport mittels eCMR absolvierte.

„Der Testtransport erwies sich nicht nur als extrem spannend, sondern vor allem auch als richtungweisend, um die daraus resultierenden Vorteile künftig auch für uns und unsere Partner zu nutzen.“

Rudolf Mieser, Prokurist Spedition Wildenhofer

VON DER PILOTPHASE ZUR PRAXIS

Dass sich die Blockchain als passende Technologie für die Digitalisierung des Frachtbriefs erweist, konnte bereits in der ersten Projektphase theoretisch bewiesen werden. Im Mittelpunkt der zweiten Phase stand nun die Entwicklung einer vollständigen und ausgereiften Anwen-



derung für den professionellen Praxiseinsatz. Schwerpunkte waren die Identifizierung der Teilnehmer mittels digitaler Signaturen, der Datenschutz (DSGVO) sowie die Einbindung von Standards. Den letzten Teil dieser Phase bildeten die ersten praktischen Testtransporte. Der nun im Frühling abgeschlossene Test erfolgte auf Initiative von EDITEL durch die Salzburger Spedition Wildenhofer. Dabei wurden auch Warenversender und -empfänger miteinbezogen.

So konnte die neue Anwendung von der Spedition Wildenhofer sowohl im Backoffice als auch bei den Fahrern rasch eingeführt werden. Spezielle Vorkenntnisse mussten die Mitarbeiter nicht mitbringen. Ein kurzer Testdurchlauf vor Beginn des ersten echten Transports genügte den Angaben zufolge, um die Mitarbeiter von der intuitiven Lösung zu überzeugen. Auch die Einbindung der Warenversender und -empfänger, die jeweils die Übergabe bzw. den Empfang der Waren digital bestätigen mussten, verlief reibungslos.

INFO-BOX

Der Nutzen des digitalen Frachtbriefs

Allein die direkten Kosteneinsparungen durch den Wegfall manueller, repetitiver Tätigkeiten im Bereich des Dokumentenhandlings wurden von verschiedenen Institutionen mit mindestens 4,50 Euro je eCMR-Frachtpapier errechnet.

Zudem zeigt sich folgender Nutzen bei der Verwendung einer digitalen eCMR-Lösung:

- Prozesskostensenkungen durch Automatisierungspotenzial, wie z.B. eine direkte Anbindung an Transportmanagementsysteme
- Schneller Real-time-Zugriff auf Daten und Status durch alle Beteiligten (Absender, Empfänger, Frächter, Spediteure, Behörden und Versicherungen im Schadensfall)
- Exakte Protokollierung der Änderungen von Daten, die bisher nicht nachvollziehbar und handschriftlich auf einzelnen Durchschlägen vermerkt wurden
- Elektronischer Proof of Delivery zeitgleich mit der Unterschrift des Empfängers
- Leichte Archivierbarkeit und Auffindbarkeit, z.B. für Finanzprüfungen



Ein Meilenstein: Der Pilotteilnehmer Spedition Wildenhofer hat den ersten erfolgreichen Testtransport mittels eCMR absolviert.

EIN RICHTUNGSWEISENDES ERGEBNIS

Anhand dieser Erfahrung konnten die Spedition Wildenhofer und ihre Kunden auch wertvolle Ideen zum letzten Feinschliff der eCMR-Anwendung gewinnen. Die Vorteile der Digitalisierung wurden ebenfalls sofort sichtbar, denn alle Akteure (Auftraggeber, Spedition und Empfänger) konnten sämtliche Transportschritte live mitverfolgen. Zum Zeitpunkt der Warenübergabe standen allen zeitgleich die ausgefertigten Dokumente zur Verfügung. Digitale Frachtbriefe sorgen nicht nur für enorme Zeiterspar-

nis, sondern machen in Zukunft auch etliche manuelle Arbeitsschritte überflüssig. In der Logistik ist das besonders wertvoll, denn dort gilt das Motto „Zeit ist Geld“.

Seitens der Blockchain Initiative Logistik zeigt man sich überzeugt, dass der elektronische Frachtbrief somit einen Mehrwert für alle Teilnehmer darstellt und auch, dass die zur Anwendung gekommene Software allen Anforderungen gerecht wurde. Für die Spedition Wildenhofer erwies sich der Testtransport laut ihrem Prokuristen Rudolf Mieser „nicht nur als extrem



spannend, sondern vor allem auch richtungsweisend, um die daraus resultierenden Vorteile künftig auch für uns und unsere Partner zu nutzen.“ EDITEL-Geschäftsführer Gerd Marlovits wiederum sieht diesen Praxistest, der vor allem wichtige Erkenntnisse zur Usability brachte, „als wertvolles Feedback, um die richtigen Schwerpunkte für die nächsten Entwicklungsschritte zu setzen“.

NÄCHSTE PHASE IM MAI GESTARTET

Nach Abschluss der zweiten Praxisphase startete

Anfang Mai nun die dritte und letzte Phase, in der es vorrangig um den Aufbau einer allgemein nutzbaren, branchenweiten Plattform geht. Dementsprechend liegt der Schwerpunkt hier vor allem auf der technischen und organisatorischen Integration weiterer Partner. Darüber hinaus sind mit dem Inkrafttreten der EU-Verordnung über elektronische Frachtbeförderungsinformationen (eFTI) im August 2024 noch einige Vorbereitungen zu treffen. ■

INFO-BOX

Über die Blockchain Initiative Logistik

Mit dem Ziel, die Potenziale von Blockchain für die österreichische Logistikbranche zu nützen, gründete die Prüfungs- und Beratungsorganisation EY 2019 gemeinsam mit den Transportunternehmen DB Schenker und LKW Walter, GS1 Austria, dem EDI-Dienstleister EDITEL Austria, der Bundesvereinigung Logistik Österreich (BVL) und der WU Wien die Blockchain Initiative Logistik. Das erste Pilotprojekt der Initiative widmet sich der Digitalisierung des internationalen Frachtbriefs (CMR) und soll jährlich rund 75 Millionen Prozesse bei österreichischen Logistikern automatisieren und zwölf Millionen Blätter Papier einsparen. 2019 wurde die Blockchain Initiative Logistik mit dem futurezone-Award als „Blockchain-Projekt des Jahres“ ausgezeichnet.

Die bisherigen Erfahrungen haben unter Beweis gestellt, dass die Blockchain-Technologie abseits von Kryptowährungen für Projekte mit mehreren Teilnehmern unterschiedlicher Interessen einen signifikanten Mehrwert bietet. Dabei setzt die Blockchain Initiative Logistik auf Technologien, die vollständig ohne das sonst bei Kryptowährungen übliche energiehungrige Mining auskommen. Somit sollen die Vorteile der Blockchain-Technologie (Vertraulichkeit, Unveränderbarkeit, Verfügbarkeit) mit einem günstigen CO₂-Abdruck kombiniert werden können.

INFEKTIONSSCHUTZ

In Zeiten von nach wie vor hohen Infektionszahlen bleibt der Schutz von Mitarbeitern im Lager die höchste Priorität. Mögliche Infektionsquellen gibt es viele. Wie können Logistikunternehmen ihre Mitarbeiter schützen und gleichzeitig das Arbeitspensum auf Rekordniveau meistern?

2020 war, zumindest was die Zahlen betrifft, ein sehr gutes Jahr für die Logistik. Während der stationäre Einzelhandel strauchelte, legte der Onlinehandel in der Pandemie deutlich zu. Demzufolge spielt in der aktuellen Pandemie die Logistik eine entscheidende Rolle. Während für viele Arbeitnehmer Kurzarbeit und Homeoffice zur neuen Normalität geworden sind, arbeiten die Logistikzentren und -lager auf Hochtouren. Das Arbeiten im Homeoffice ist weder als Lagerleiter noch als Kommissionierer oder Qualitätsmanager möglich. Die vielen Arbeitnehmer in der Branche gilt es zu schützen, während sie einen systemrelevanten Job für die Allgemeinheit erledigen. Doch in einem Lager ist die Etablierung von wirksamen Infektionsschutzmaßnahmen schwieriger als an Büroarbeitsplätzen mit Schreibtisch und Topfpflanze. Denn in Logistikzentren wird kommissioniert, verpackt, verladen. Alles Aufgaben, die nicht nur Mobilität, sondern auch Kontakt erfordern, um fehlerfrei und effizient erledigt zu werden.

HYGIENEMASSNAHMEN AUCH AM ARBEITSPLATZ UMSETZEN

Um Infektionen im Lager zu vermeiden, gilt es die gängigen Infektionsschutzmaßnahmen sorgfältig umzusetzen und die Mitarbeiter für diese zu sensibilisieren. Abstand halten, Hände waschen und Desinfektion sowie das Tragen eines medizinischen Mund-Nasen-Schutzes haben sich als wirksame Basics in der Corona-Pandemie etabliert. Und

diese einzuhalten, ist am Arbeitsplatz besonders wichtig. Vor allem rund um die Maske gilt es jedoch einige Punkte zu berücksichtigen: Nach Möglichkeit sollte diese nicht zu oft angefasst werden, insbesondere nicht die Innenseite. Auch beim Zusammenlegen des Mund-Nasen-Schutzes sollte darauf geachtet werden, dass die Innenseite nicht mit anderen Oberflächen in Kontakt kommt. Die wichtigste Schutzmaßnahme ist es jedoch, Abstand zu den Kollegen zu halten. Dabei kann auch entsprechende Technologie helfen. Ein Beispiel liefert der auf die Pick-by-Vision-Kommissionierung spezialisierte deutsche Anbieter Picavi: Das Unter-



Mit Pick-by-Vision können Kommissioniervorgänge großteils kontaktlos abgewickelt werden.



Das Unternehmen Picavi empfiehlt den Einsatz von Wearables wie Datenbrillen, die durch die Bedienung über Sprachkommandos die Notwendigkeit von Berührungen minimieren.



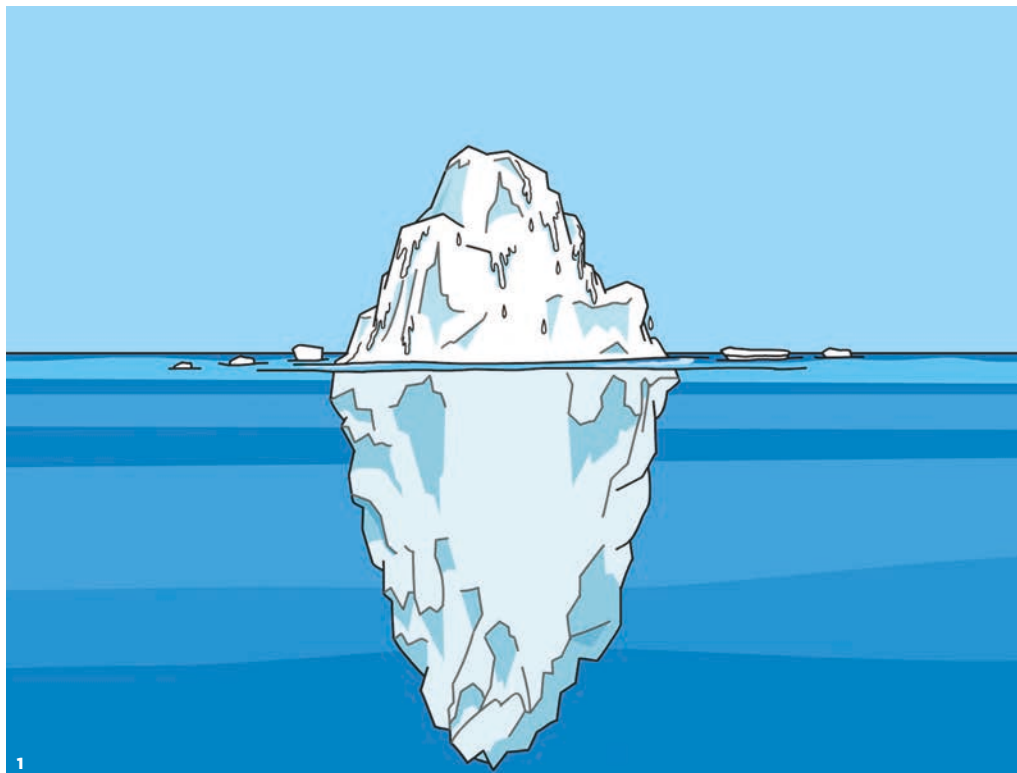
nehmen aus Herzogenrath bei Aachen hat seine Kommissionierlösung mit der neuen Funktion „Push-Notifications“ um die Welt der Sprachnachrichten erweitert. Damit sind Nachrichten visuell und auditiv versend- und abrufbar. So werden die persönlichen Kontakte zwischen dem Leitstand und den Mitarbeitern auf der Fläche verringert. Infektionsketten lassen sich präventiv vermeiden.

INFEKTIONSQUELLEN MINIMIEREN

Beim Thema Infektionsschutz im Lager sollten Unternehmen auch einen besonderen Fokus auf die eingesetzten Devices legen. Hier gilt es, mögliche Schmierinfektionen zu vermeiden. Wichtig dabei ist die Wahl des richtigen Desinfektionsmittels. Nur so stellen Unternehmen sicher, dass die Hardware im Lager nicht beschädigt wird. Picavi empfiehlt hierfür den Einsatz von alkoholfreien, begrenzt viruzid wirkenden Desinfektionstüchern, die üblicherweise auch in Krankenhäusern für die Entkeimung von technischen Geräten verwendet werden. Ein positiver Nebeneffekt: Die regelmäßige Reinigung der Datenbrillen trägt zusätzlich zu einer langen Haltbarkeit und Betriebszeit bei.

Insbesondere die aktuelle Covid-19-Pandemie hat gezeigt, dass die Wahl der Kommissioniermethode durchaus Einfluss auf das Infektionsrisiko haben kann. Mit Pick-by-Vision kann der Kommissioniervorgang beispielsweise größtenteils kontaktlos abgewickelt werden. Die Brille wird nur zum Aufziehen und Anschalten sowie beim Absetzen angefasst. Die Steuerung und die gesamte Kommunikation erfolgen bei Picavi beispielsweise kontaktlos über eingebaute Voice-Komponenten. Die Mitarbeiter steuern die Datenbrillen mit kurzen Sprachbefehlen und erhalten über das Display alle wichtigen Informationen. Auch die Interaktion mit zusätzlichen Hardware-Devices kann optional komplett entfallen.

Generell gilt es in Logistikzentren, auf die Wahrung der Hygienevorschriften und Infektionsschutzmaßnahmen zu achten. Mitarbeiter müssen auch am Arbeitsplatz für deren Einhaltung sensibilisiert werden. Unternehmen sollten die jeweils angewandten Hygienemaßnahmen regelmäßig kommunizieren, erklären und ihre Einhaltung auch kontrollieren und moderieren. Denn nur so lässt sich das Infektionsrisiko im Lager effektiv minimieren. ■



DIE SPITZE DES EISBERGS?

Alexander Heine, Geschäftsführer der CM Logistik Gruppe, hat sich kurz nach der Beseitigung der Blockade des Suezkanals Gedanken zu deren Auswirkungen auf die zentralen Umschlagpunkte gemacht.

Als kürzeste Route verbindet die Seestraße über den Suezkanal Asien und Europa miteinander und fungiert dadurch als eine der zentralen Verbindungen für den internationalen Warenaustausch. Doch zugleich handelt es sich auch um einen Flaschenhals mit begrenztem Platz, wie die Vergangenheit bereits mehrfach gezeigt hat. Auch die jüngsten Ereignisse rund um die

Havarie eines Frachters und die anschließende tagelange Blockade des Kanals führen dieses Bild erneut vor Augen.

Wenn fast 400 Schiffe sich an einer der meistbefahrenen Wasserstraßen der Welt stauen, bleibt dies nicht ohne Folgen für den globalen Handel. Elektrogeräte, Automobilkomponenten, Drogerieartikel oder Möbel – dies alles will

schließlich transportiert werden, besonders seit dem exponentiellen Nachfrageanstieg im Pandemiesommer 2020. Nach knapp einer Woche erfolgte schließlich die Befreiung des Frachters, doch bis dahin verursachte der Vorfall bereits einen Schaden in Milliardenhöhe.

DROHT DER KOLLAPS?

Nun gerät die sowieso bereits unter Druck stehende globale Logistik zusätzlich in Bedrängnis. Es herrscht die Sorge, die Schiffe könnten sich in den Häfen stauen, besitzen diese doch nur eine begrenzte Anzahl an Liegeplätzen. Zentrale Umschlagplätze wie Rotterdam halten ihre Flächen frei, um Verstopfungen durch zu hohe Aufkommen zurückkehrender Schiffe aus Suez zu vermeiden. Frachten aus den Binnenports müssen deswegen zielgenau in den Umschlagplätzen ankommen, um von dort aus direkt weiterverschifft zu werden. Eine Zwischenlagerung stellt derzeit keine Option dar. Dadurch erhöht sich insbesondere der Druck auf Straße und Schiene, weil LKW und Züge die Lagerung der Frachten übernehmen. Logistiker sehen sich gezwungen, so präzise wie möglich zu planen, um die Waren pünktlich in den Häfen abzuliefern, damit der Export überhaupt gewährleistet wird – so zumindest die Theorie. Verspätungen oder Verzögerungen auf See stellen zwar keine Seltenheit dar, lag doch die Pünktlichkeitsrate der Schiffe schon vor der Blockade bei gerade einmal 30 Prozent. Durch den Vorfall hat sich das Problem nur weiter verschärft und führt zu einer zusätzlichen Überlastung der europäischen Terminals. Die Kapazitäten in den Häfen befinden sich am Limit,

was die Planung und den Transport vom beziehungsweise zum Hafen zunehmend erschwert. Besonders die Zwischenlagerung der Exportcontainer gestaltet sich aufgrund des begrenzten Platzes in den Ports immer komplizierter, weshalb hier nach Ausweichmöglichkeiten gesucht werden muss. Dies bedeutet einen erheblichen administrativen Mehraufwand, der noch dazu mit einer höheren finanziellen Belastung einhergeht. Planungen und Kapazitäten sind grundsätzlich knapp bemessen, und Lieferketten reißen schnell. Besonders der Straßentransport zieht hier den Kürzeren, da Logistikunternehmen letztlich die Umdisponierungskosten vonseiten der Reedereien und Häfen großteils allein tragen müssen.

STEIN AUF STEIN

Zum aktuellen Zeitpunkt lässt sich noch nicht genau absehen, welche Nachwirkungen die Havarie im Suezkanal nach sich zieht. Erst in einigen Wochen offenbart sich das gesamte Ausmaß. Allerdings steht bereits fest: Das Timing könnte nicht schlechter sein.

So geschieht die Blockade im Rahmen einer ohnehin prekären Lage für die globale Logistik. Schon die Corona-Pandemie strapaziert die weltweiten Lieferketten ohnehin durch den exponentiellen Nachfrageanstieg im letzten Jahr. Konsumenten und Konsumentinnen können nicht reisen, verbringen den Großteil ihrer Zeit zu Hause und damit auch im Internet. Onlinekäufe steigen, und der Exportbedarf erhöht sich. Viele überwiegend aus Asien gelie-





3

Die Kapazitäten in den Häfen sind am Limit, die Zwischenlagerung der Exportcontainer gestaltet sich aufgrund des begrenzten Platzes in den Ports immer komplizierter.

Fotos: Julius Silver/Pixabay (3), CM Logistik Gruppe (4)

ferne Artikel wie Möbel, Elektro- und Sportgeräte erlebten eine starke Nachfrage, medizinische Produkte wie Masken und Desinfektionsmittel galt es ebenso aus Übersee zu transportieren. Hinzu kommen mittlerweile auch Impfstoffe, die es nicht nur europaweit, sondern auch international zu befördern gilt. Da braucht es an allen Enden zusätzliche Kapazitäten, denen Logistiker gerecht werden müssen. Und

auch der zu Beginn des Jahres in Kraft getretene Brexit hat den internationalen Warenverkehr zusätzlich in die Bredouille gebracht. Ob Straße, Schiene oder See – die Logistikbranche steht derzeit unter Zugzwang. Welches Risiko noch dazu darin besteht, den Großteil des globalen Handels auf ein Nadelöhr zu stützen, sollte inzwischen deutlich sein. Gibt es Alternativen? ■

Alexander Heine
ist Geschäftsführer der CM Logistik Gruppe.
Nähere Informationen finden Sie unter www.cm-log.eu.



4



www.jerichholding.com

transport
logistic
lager
jerich



a b f a l l
container
recycling
mülllex

UNMÖGLICH! DOCH, **MÖGLICH!**

Digitale Transformation bedeutet für uns: das scheinbar Unmögliche möglich zu machen. Aus einem Arbeitsalltag meinen neuen, intelligenten Arbeitsalltag zu machen, durch neue Remote Services, smarte Steuerungssysteme und andere digitale Lösungen, die keine Zukunftsfantasien sind, sondern heute schon die neue Arbeitsrealität.

Your challenge is our challenge.
palfinger.com/challengeaccepted



DIGITALE
TRANSFORMATION

CHALLENGE
ACCEPTED.