

NB **GUIDE**
TRANSPORT & LOGISTIK



2023

Ihr persönlicher Leitfaden für
eine effiziente Logistik.

www.newbusiness.at

> QUALITÄT ÜBERZEUGT <

WIR SIND IMMER AUF KURS



systempo[®]
LOGISTIK

DIE MARKE DER STÜCKGUTLOGISTIK

> www.systempo.com

HERKULESAUFGABEN

An Herausforderungen mangelt es der Transport- und Logistikbranche wahrlich nicht. In der jüngeren Vergangenheit hatte es sogar den Anschein, als würden für jede bewältigte Aufgabe zwei neue nachwachsen.

Blickt man auf die letzten drei Jahre zurück, so kann man durchaus Parallelen zur römischen beziehungsweise griechischen Mythologie ziehen. Sie wissen sicher, worauf ich anspiele: natürlich die zwölf Arbeiten des Herkules, von den alten Griechen auch Herakles genannt. Und da insbesondere auf seine zweite Aufgabe, den Kampf gegen die neunköpfige Hydra.

Wie aus Film, Fernsehen und dem Schulunterricht hinlänglich bekannt, hatte der Halbgott, Sohn des Zeus, mit seiner „traditionellen“, erprobten Vorgangsweise – roher Gewalt – keinen durchschlagenden Erfolg. Er schaffte sich eher noch mehr Probleme, da für jeden der Köpfe, die er mit seiner Keule zerschlug, zwei neue nachwachsen.

Erst als er die Situation analysierte, seine Strategie überdachte, sich neuer Hilfsmittel bediente – und nicht zuletzt durch die Hilfe seines Neffen (oder jüngeren Bruders, da sind sich die Quellen wie so oft uneinig) Iolaos –, ging er siegreich aus dem Kampf gegen diese mächtige Gegnerin hervor. Brutal blieb es trotzdem, aber das ist in jedweder Mythologie kein Einzelfall. Die Helden der Geschichte, ob frei erfunden oder nicht, neigten eben zumeist zu ausgesprochen drastischen Maßnahmen.

Drastische Maßnahmen sind es auch, die von Politik, Wirtschaft und Gesellschaft gefordert sind, um den großen Herausforderungen unserer Zeit, und hier wiederum insbesondere dem Erreichen der Klimaziele mit ihren ambitionierten Zeitplänen, zu begegnen. Dem Mobilitätssektor kommt dabei besonders große Bedeutung zu. Auch da wird das Äquivalent von roher Gewalt nicht ausreichen. Es helfen keine Schläge mit der Klimakeule und ebenso wenig das blinde und frühzeitige Ausbrennen klassischer Energieträger mit einer metaphorischen Fackel. Vielmehr braucht es gewieftes, analytisches sowie ausgewogenes Denken und Vorgehen, nicht überstürzt, aber immer mit dem Blick auf die tickende Umwelt-Uhr gerichtet.

Deshalb ist es gut, dass es jetzt einen Masterplan Güterverkehr 2030 gibt, und ebenfalls gut, dass allen Beteiligten und Beobachtern auch klar ist, dass dies noch nicht der Weisheit letzter Schluss sein kann. Wir sitzen alle im selben Boot und haben dasselbe Ziel. Um es zu erreichen, müssen sich auch alle in die Riemen legen – und bitte vorzugsweise in die gleiche Richtung rudern. ■

Ich wünsche Ihnen interessante Einblicke in die Welt von Transport & Logistik, 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 Dr. Roman Stiftner, BVL.....	07
Neues aus Transport & Logistik. Kurzmeldungen aus der Branche.....	08
Quadratur des Kreises. „Masterplan Güterverkehr 2030“ und Reaktionen	14
Mehr als ein Wort. Der steirische Thinktank Independent Logistics Society	24
Wir bleiben auf Kurs. Interview mit Burkhard Eling, Dachser.....	26
Strategische Partner. Steyr Automotive montiert für Palfinger	34
Mehr als die Summe seiner Teile. Interview mit Volker Binder, Systempo	36
Mama der Europalette. UIC in der Logistics Hall of Fame.....	39
Flexibel und skalierbar. Mobile-Robot-Lösung von Jungheinrich.....	42
Die wichtigsten Trends. Fachkommentar von Lasse Landt, Pamyra.....	46
Gemeinsam zum Ziel. Interv. m. G. Tretter, BearingPoint & V. Beaufils, LKW Walter	50
Demokratisch laden. Interview mit Stefan Schauer-Burkart, Monta	62
Gemischte Fahrgefühle. Schulung von Berufskraftfahrern mit Mixed Reality.....	68
Bessere Interaktion. THEIA ^{XR} verbessert Mensch-Maschine-Interaktion	70
Supply-Chain digital. Lieferantenportal von Editel bei ISS	72
Tinte hat ausgedient. Interview mit Clemens Brunner & Fabian Knirsch, sproof.....	76
Übung für den Notfall. Die DBX EU MODEX on Marine Pollution	80

46



62



76



70



72



Fotos: Sid Suratia/Unsplash (14), Dachser (26), Palfinger (34), Pamyra GmbH (46), Monta (62), PRINOTH (70), ISS (72), sprooff (76)

IMPRESSUM

Medieneigentümer-, Herausgeber- und Chefredaktionsanschrift: NEW BUSINESS Verlag GmbH, 1180 Wien, Kutschergasse 42, Tel.: +43 1 235 13 66-0, info@newbusiness.at **Geschäftsführung:** Lorin Polak **Chefredaktion:** Rudolf N. Felser **Art-Direktion:** Genius Graphics Gabriele Sonnberger **Anzeigenleitung:** Lorin Polak **Lektorat:** Julia Teresa Friehs **Coverfoto:** Adobe Stock/chandlervid85 **Verlagspostamt:** 1180 Wien **Druck:** Hofeneder & Partner GmbH. Alle Rechte, auch die Übernahme von Beiträgen nach § 44 Abs. 1 und 2 Urheberrechtsgesetz, sind vorbehalten.



TRANSFORMATION ERFOLGREICH MEISTERN

Es gilt, Klimaschutz, Wettbewerbsfähigkeit und Versorgungssicherheit gleichzeitig gerecht zu werden.

Aufgrund der multiplen Krisen der vergangenen Jahre ist die aktuell größte Herausforderung für die Logistikbranche teilweise aus dem Blickwinkel gerückt. Sie lautet, die Transformation in Richtung Klimaneutralität erfolgreich zu meistern. Dabei geht es natürlich darum, die ambitionierten Klimaziele der Europäischen Union zu erfüllen, aber nicht nur: Ebenso wichtig ist es, gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts zu sichern und die Versorgungssicherheit der Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen weiter zu gewährleisten.

OPTIMALES ZUSAMMENSPIEL NÖTIG

Die Verkehrswirtschaft hat sich schon früh damit befasst, wie man jeder dieser drei Anforderungen gerecht werden kann und dazu den Mobilitätsmasterplan 2030 entwickelt. Dieser basiert auf einer integrierten Strategie für den Personen-, Güter- und Individualverkehr und umfasst konkrete Maßnahmen für alle Verkehrsträger. Das heißt, der Masterplan enthält zahlreiche praxisingerechte Lösungsansätze, wie die Transformation für die Schiene, wo es einen deutlichen Kapazitätsausbau braucht, sowie für die Straße, für den Wasser- und den Luftverkehr gelingen kann. Denn fest steht, dass es das

Zusammenwirken aller Verkehrsträger braucht und auch weitere Faktoren optimal zusammenspielen müssen. So ist Voraussetzung, dass ausreichend Fahrzeuge mit alternativen Antrieben auf dem Markt sind – und dies zu leistbaren Preisen. Auch muss die erforderliche alternative Lade- und Tankinfrastruktur ausgebaut werden, und die benötigten Kraftstoffe müssen in ausreichender Menge zu wirtschaftlich darstellbaren Preisen vorhanden sein. Zusätzlich wird auch die öffentliche Hand Förderungen anbieten müssen, die so attraktiv sind, dass sie die Mehrkosten decken, die ein Umstieg auf ein mit Elektrizität, Wasserstoff oder E-Fuels betriebenes Fahrzeug für die Unternehmen mit sich bringt.

Die Lösungsansätze im Mobilitätsmasterplan der Verkehrswirtschaft beziehen also auch den Ausbau der Infrastruktur sowie die Schaffung der Rahmenbedingungen mit ein, die es für die Verkehrswende braucht. Denn nur auf diese Weise kann es gelingen, bedarfsgerechte Mobilität unter Berücksichtigung von Klimaschutz, Wettbewerbsfähigkeit und Versorgungssicherheit auch in Zukunft sicherzustellen. ■

Viel Spaß beim Lesen wünscht

Alexander Klacska

Ing. Mag. Alexander Klacska,

Obmann der Bundessparte Transport und Verkehr in der Wirtschaftskammer Österreich.
Nähere Informationen finden Sie unter <https://wko.at/verkehr>.



VERSORGUNGSSICHERHEIT TROTZ VOLATILITÄT

Neue Absatzmärkte, eine Diversifizierung der Lieferketten und alternative Energiequellen können Wege aus der Krise sein.

A Ab dem zweiten Halbjahr 2023 wird die Europäische Union der strategischen Autonomie – Open Strategic Autonomy – besondere Aufmerksamkeit widmen. Ein proaktives Risikomanagement und langfristige Ziele, wie etwa eine grünere, digitalere und sozialere EU, sollen die wirtschaftliche Widerstandsfähigkeit stabilisieren und den Wohlstand sichern.

Das bedeutet, Abhängigkeiten von einzelnen Lieferanten zu verringern, wie zum Beispiel von Gas und Energie aus Russland. Das Gleiche gilt für viele Vorprodukte und mineralische Rohstoffe. Insbesondere bei den Seltenen Erden diktiert China mit einem Anteil von 90 bis 95 Prozent den Weltmarkt. Dass es im Konflikt- und Krisenfall zu Preissteigerungen mit unmittelbaren Auswirkungen auf die Industrie und zu empfindlichen Störungen der Lieferketten in Europa kommt, zeigt die Realität.

EFFIZIENZ UND DIVERSIFIKATION

Daher sind eine effiziente Nutzung von Rohstoffen und Energie sowie eine strategische Diversifikation zur Versorgung der europäischen Wirtschaft notwendig. Einerseits geht es darum, alternative Lieferanten in politisch stabilen Ländern zu finden – Stichwort Friend-

shoring. Zum anderen sollte zumindest ein Drittel der Vorprodukte in Europa selbst erzeugt werden können, um eine Mindestreserve zu haben. Drittens ist es überaus wichtig, sich einer nachhaltigen Kreislaufwirtschaft durch Recycling, Aufbereitung und Wiederverwertung anzunähern.

„HANDS ON 4 CHANGE“ BEIM

38. LOGISTIK DIALOG 2023

Wie bereits dargelegt, stehen wir vor der komplexen Aufgabe, Wertschöpfungsketten resilienter, autarker, nachhaltiger und zirkulärer zu gestalten. Diese vier zentralen Themenansätze werden auch beim 38. Logistik Dialog 2023 der Bundesvereinigung Logistik Österreich am 25. und 26. Mai im Flughafen Wien in Keynotes ausführlich behandelt. Begleitet wird dieser Kongress von der Fachausstellung „Alles Logistik“. Ich lade Sie herzlich ein, sich unter dem Motto „Hands On 4 Change“ inspirieren zu lassen, sich mit der Global-Supply-Chain-Community inhaltlich auszutauschen und zu vernetzen. ■

Herzliche Grüße

Dr. Roman Stiftner

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



Foto: Gary Milano

NEUES AUS TRANSPORT & LOGISTIK

Von herausfordernden Zeiten lassen sich die Unternehmen der Transport- und Logistikbranche nicht unterkriegen. Ganz im Gegenteil! Eine deutliche Bestätigung dafür finden Sie auf den folgenden Seiten.



GEIS ÜBERNIMMT QUEHENBERGER

Die Geis Gruppe steigt bei Quehenberger Logistics (Augustin Quehenberger Group GmbH) ein und übernimmt rückwirkend zum 1. Januar 2023 eine Mehrheit von 66 Prozent der Geschäftsanteile. Die verbleibenden 34 Prozent hält der bisherige Mehrheitseigentümer Christian Fürstaller – er wird als CEO von Quehenberger Logistics die Geschäfte in der bestehenden Organisationsform und mit allen Mitarbeitenden weiter fortführen. Die Logistikdienstleister sind in verwandten Geschäftsfeldern, aber größtenteils in unterschiedlichen Ländern tätig. Von der Übernahme ausgenommen sind die Länderorganisationen in Russland, Weißrussland, Kasachstan und in der Ukraine. Diese wurden 2022 aus der Augustin Quehenberger Group in die Holding CF Logistics ausgegliedert. ■

EXPANSION IN DEUTSCHLAND

Die Deutschland-Expansion schreitet für das Transporter-Sharing-Start-up 123-Transporter zügig voran. Seit April können die Transporter des österreichischen Jungunternehmens auch in München gemietet werden. Nach dem Start in Köln und Bonn im vergangenen Dezember ist die bayerische Landeshauptstadt der dritte Standort, an dem 123-Transporter in Deutschland seine Sharing-Vans anbietet. Für den Beginn geht man insgesamt mit fünf Fahrzeugen an den Start. An der Aufstockung in München sowie der Ausweitung auf weitere Gebiete im Nachbarland wird mit Hochdruck gearbeitet. Der Ausleihprozess der Fahrzeuge bleibt identisch zu Österreich, erfolgt völlig digital und rund um die Uhr. In München kooperiert 123-Transporter mit dem Flottenpartner Mirko Tandel, Inhaber eines Autovermietungsunternehmens. ■



UMFIRMERUNG

Im Dezember 2021 wurde die Daimler AG in zwei unabhängige, börsennotierte Unternehmen aufgeteilt: die Mercedes-Benz Group AG und die Daimler Truck AG. Seit 1. April 2023 firmiert auch die Mercedes-Benz Trucks Österreich GmbH unter dem neuen Namen Daimler Truck Austria GmbH. Das flächendeckende Händler- und Servicenetz für die LKW-Marken Mercedes-Benz Trucks und FUSO in Österreich bleibt unverändert. Daimler Truck Austria mit Sitz in Eugendorf stellt gemeinsam mit den Vertriebs- und Servicepartnern die Kundenbedürfnisse in den Mittelpunkt. Die strategische Ausrichtung als erfolgreiches Unternehmen zu bestehen, spiegelte sich gerade deshalb auch in der Unternehmenskultur wider, die Daimler Truck Austria ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern bietet, so eine Aussendung. „Wir haben trotz herausfordernder Rahmenbedingungen der letzten Jahre bewiesen, dass wir als eigenständiges Unternehmen erfolgreich sind“, sagt Jens Tittel, seit September 2022 CEO und Geschäftsführer. „Das liegt neben unseren innovativen Produkten vor allem am großen Engagement unserer Beschäftigten – mit Flexibilität und Einsatz haben sie maßgeblich zu unserem Erfolg beigetragen.“ ■



3



4

START IN STEYR

Volta Trucks hat im April den Produktionsstart des vollelektrischen 16-Tonnen-Fahrzeugs Volta Zero bei seinem Produktionspartner Steyr Automotive bestätigt. Bereits 2022 liefen Prototypen zur Designverifizierung und Produktionsvalidierung vom Band. Nun startet die Produktion der kundenspezifischen Serienmodelle. Die ersten Fahrzeuge werden im Rahmen des „Volta Zero Driving

Experience“-Programms eingesetzt. Bei diesen Praxistests wird den Kunden ein LKW über einen längeren Zeitraum überlassen. So können Flottenbetreiber erfahren, wie sich der vollelektrische, mittelschwere Volta Zero in ihren Fuhrpark integrieren lässt. Nach dem Produktionsstart durchlaufen alle Fahrzeuge strenge und umfassende Tests zur Qualitätssicherung. Die ersten von Kunden bestellten LKW werden voraussichtlich im dritten Quartal 2023 ausgeliefert. Steyr Automotive hat für Volta Trucks eine Kapazität von bis zu 14.000 Fahrzeugen pro Jahr reserviert. ■

Fotos: Quehenberger Logistics (1), 123 Shared Mobility (2), Daimler Truck Austria (3), Volta Trucks (4)



ASCII GEGRÜNDET

Der Verein Netzwerk Logistik (VNL), das WIFO, der Complexity Science Hub Vienna und das Logistikum der FH Oberösterreich haben im März das Supply Chain Intelligence Institute Austria ASCII gegründet. ASCII analysiert Wertschöpfungsnetzwerke, strategischen Abhängigkeiten und die Sicherstellung von Produktion und Versorgungssicherheit. Das Ziel ist, Entscheidungsträger:innen solide Grundlagen zu liefern, um Österreichs und Europas Ziele einer sicheren Wertschöpfung und Klimaneutralität zu erreichen. Im Bild (v.l.n.r.): Veit Kohnhauser (Geschäftsführer VNL und ASCII-Vorstandsmitglied), Markus Achleitner (Wirtschafts- und Landesrat Oberösterreich) und Franz Staberhofer (Obmann VNL und ASCII-Vorstandsmitglied). ■

LOGISTIKERINNEN DER ZUKUNFT

Unter dem Titel „DamenLogistikMentoring“ startete das erfolgreiche Mentoring-Programm des DamenLogistikClubs in Kooperation mit der FH des BFI Wien dieses Jahr in die zweite Runde. Ziel: Junge Frauen in der Logistikbranche beim Berufseinstieg und Aufstieg in Führungspositionen zu unterstützen. Mit einem Kick-off-Event Ende Jänner erfolgte der Startschuss für eine weitere Runde des Mentoring-Programms, das der DamenLogistikClub (DLC) gemeinsam mit den Studiengängen Logistik und Transportmanagement der FH des BFI Wien 2020 erstmals ins Leben gerufen hat. Im Rahmen des 18-monatigen Programms unterstützen Mentorinnen aus den Reihen des DLC Studentinnen und Absolventinnen bei der Planung und Gestaltung ihrer beruflichen Laufbahn in der Logistikbranche. ■



DB SCHENKER VERGRÖßERT SICH

DB Schenker vergrößert seine Fläche in der Steiermark. Die Tiroler Pletzer Gruppe errichtet das neue Logistikzentrum in Premstätten bei Graz, das langfristig vom internationalen Logistikdienstleister gemietet wird. Das neue Kontraktlogistikterminal hat eine Gesamtfläche von über 35.000 Quadratmetern und umfasst neben einer 14.000 Quadratmeter großen Logistikhalle auch eine 460 Quadratmeter große Bürofläche. Damit vergrößert DB Schenker seine Fläche im Großraum Graz auf über 62.000 Quadratmeter. Der Schwerpunkt von DB Schenker in der Kontraktlogistik in Graz liegt in den Bereichen Pharma, Automotive, Industrial und Consumer Goods. Die Fertigstellung soll bis Ende Oktober 2023 erfolgen. Um die sicherheitstechnischen Anforderungen zur Lagerung von Lithium-Ionen-Batterien zu erfüllen, wird ein Teil der Halle mit einer Regalsprinkleranlage sowie automatischen Löschwasserrückhaltungen und entsprechend versiegeltem Boden ausgestattet. Auch das Thema Umwelt spielt eine zentrale Rolle. Neben einer Wärmepumpe als Heizung wird auf dem Dach eine Photovoltaikanlage mit 650 Kilowatt-Peak errichtet. ■



POST-TEST IN GÄNSERNDORF

Die Österreichische Post prüft den Ausbau ihres Geschäftsstellennetzes und die Verdichtung ihrer Selbstbedienungslösungen (SB). In Abstimmung mit dem Land Niederösterreich wurde der Bezirk Gänserndorf für einen Pilotbetrieb und den Test neuer Modelle ausgewählt. Aktuell gibt es 24 Standorte im Bezirk (fünf Postfilialen, 17 Partner und zwei SB-Abholstationen), demnächst sollen es 40 Standorte werden.

Dafür werden 16 neue SB-Standorte errichtet: Abholstationen, HOFER-Post-Stationen, SB-Only-Filialen sowie erstmals neue Lockerlösungen. Die Post wird ihre SB-Geräte mit der sogenannten Grätzelfunktion erstmals auch für Drittanbieter:innen öffnen. Regionale Händler:innen, Dienstleister:innen und Erzeuger:innen können damit ihre Produkte direkt in die SB-Station einlegen, wo sie später von ihren Kund:innen zu einem individuellen Zeitpunkt abgeholt werden können. Bereits im Sommer sollen die ersten neuen SB-Standorte im Bezirk Gänserndorf in Betrieb gehen. ■

Fotos: VNL (1), FH des BFI Wien (2), Pletzer Immobilien (3), Österreichische Post AG (4)



1

VERBUND INVESTIERT IN UBIQ

Verbund Ventures hat 1,5 Millionen Euro in das Start-up UBIQ investiert, das AI-gestützte Services für Flottenmanagement im Shared-(E-) Mobility-Bereich anbietet. Die Finanzierungsrunde wurde mit dem Corporate-Venture-Capital-Fonds der Schweizer Energiedienstleisterin Energie 360°, dem Smart-Energy-Innovationsfonds und dem Corporate-Venture-Capital-Fonds der Wien Energie und Wiener Stadtwerke, Smartworks Innovation, abgeschlossen. „Wir investieren in Erfolg versprechende Geschäftsmodelle für eine nachhaltige Energiezukunft. Emissionsfreie Mobilitätslösungen leisten einen wesentlichen Beitrag zur Energiewende. Durch das Investment in UBIQ erwarten wir uns neben der finanziellen Rendite auch Kooperation mit Verbund-Business-Units“, so Michael Strugl (*Bild*), CEO Verbund AG. ■

NAGELNEUER HOLZWAGGON

Zum ersten Mal seit dem Zweiten Weltkrieg hat in Europa eine Privatbahn in den Neubau von Waggons für den Holztransport investiert. Mitte März wurde der erste SFLEXWOOD-Zug pünktlich zur Beladung gestellt. Ebenso pünktlich wurden die SFLEXWOOD-Waggons zuvor vom Hersteller Tatravagonka (Slowakei) gemäß dem Lastenheft der Salzburger EisenbahnTransportLogistik GmbH hergestellt, zugelassen und ausgeliefert. Der SFLEXWOOD ist universell in den meisten Ländern Europas einsetzbar. Die kompakte Länge des SFLEXWOOD-Waggons ermöglicht flexible, kundenspezifische Zuglängen, weniger Rangierbewegungen bei Be- und Entladung und damit eine optimale Auslastung der oft kurzen Lade-/Entladegleise. ■



300 NEUE WECHSELBRÜCKEN FÜR RCG

Die ÖBB Rail Cargo Group (RCG) investiert 2023 in 300 multimodal einsetzbare Wechselbrücken (Curtainsider Swap-Bodies). Damit erweitert das Güterverkehrsunternehmen sein Equipmentportfolio, um die Lücke zwischen Straße und Schiene weiter zu schließen und so effiziente End-to-end-Logistiklösungen anzubieten. Mit einer Außenlänge von mehr als 13 Metern und einer Innenhöhe von mehr als 2,5 Metern werden die neuen Swaps demnächst in ganz Europa unterwegs sein. Die Wechselbrücken können von allen Seiten sowie von oben be- und entladen werden. Damit heben sie sich von herkömmlichen Containern ab. Ein weiterer Vorteil ist, dass sie branchenübergreifend für alle möglichen Güter einsetzbar sind (z. B. in der Getränke-logistik, Chemie, Automotive). Der Equipmentzuwachs im RCG-Portfolio ist für alle Kunden interessant, die nach universellen sowie kranfähigen Ladeeinheiten suchen. Das trifft auf viele verschiedene Branchen und Produkte zu – von Lebensmitteln über Stahl bis hin zu Holz und Papier. Der Fokus liegt auf Palettenware, die in der Vergangenheit klassisch mit dem LKW transportiert wurde. ■



BADNER BAHN RELOADED

Von den Österreichischen Bundesbahnen bis zu den Wiener Lokalbahnen: Die Design & Strategy Company moodley gestaltet die öffentlichen Verkehrsmittel in Österreich mit. Aktuell hat moodley die neue Badner Bahn gestaltet, die heuer ihr 135-Jahr-Jubiläum feiert. Seit Anfang des Jahres verbindet sie nun Wien und Baden im neuen Design. Das neue Design der Badner Bahn reflektiert den

ikonischen Look der originalen Bahn. Jene Optik hat moodley behutsam modernisiert, um die Bedürfnisse heutiger Fahrgäste zu erfüllen. Das Innenraumdesign bietet viel Platz mit rund 80 Steh- und Sitzplätzen. Diese wurden ergonomisch geformt und aus Buchenholz hergestellt, das sowohl nachhaltig als auch hygienisch ist. Das Ergebnis ist ein stimmiges, aus der Weite erkennbares Gesamtbild eines modernen, zeitgemäßen Pendlerzugs. Entwickelt und produziert wurden die Garnituren vom Transportunternehmen Alstom in seinem Kompetenzzentrum in Wien-Donaustadt. ■

QUADRATUR DES KREISES

Themen wie Dekarbonisierung, Klimaschutz und die Zukunft sowie die Bedürfnisse der Transportwirtschaft unter einen Hut zu bringen, ist alles andere als ein einfaches Unterfangen. Dennoch war das das Ziel des „Masterplan Güterverkehr 2030“. Ist das auch gelungen?







In den vergangenen Jahren stand die Transport- und Logistikbranche lokal wie global durch multiple Krisen unter enormem Druck. Umso erfreulicher ist das positive Abschneiden von Österreich im aktuellen Logistikleistungsindex 2023 der Weltbank. Mit Rang sieben unter 139 Staaten, gleichauf mit dem globalen Riesen Hongkong und deutlich vor Ländern wie Taiwan (13) und Südkorea (17), braucht man sich nicht zu verstecken. Wenngleich Österreichs Ranglistenposition in der Vergangenheit von einem gewissen Auf und Ab gekennzeichnet war: 2018 gab es mit Platz vier die beste Platzierung in den vergangenen 16 Jahren, 2014 mit Platz 22 die schlechteste.

Zu verdanken ist die diesjährige Top-Ten-Listung vor allem den Bewertungen in den Kategorien Pünktlichkeit der Branche (1. Platz) und Nachverfolgbarkeit der Gütersendungen (3. Platz). Luft nach oben gibt es vor allem in den Bereichen Zollabwicklung (14. Platz) und Infrastruktur (16. Platz).

„Dieser Erfolg beweist die Exzellenz des österreichischen Logistiksektors und bekräftigt erneut seine Bedeutung als sechstwichtigste Branche unserer Volkswirtschaft.“

Alexander Friesz, Präsident ZVL

„Dieser Erfolg beweist die Exzellenz des österreichischen Logistiksektors und bekräftigt erneut seine Bedeutung als sechstwichtigste Branche unserer Volkswirtschaft. Gleichzeitig ist er ein Weckruf



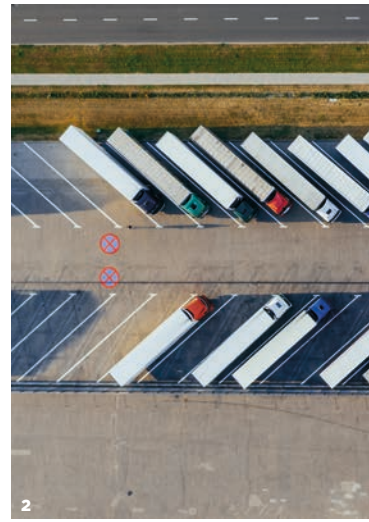
an die Politik zur nachhaltigen Sicherung zukünftiger Rahmenbedingungen“, kommentierte Alexander Friesz, Präsident des Zentralverbands Spedition & Logistik (ZVL).

Damit bezog sich ZVL-Präsident Friesz auf eine andere Studie, die Anfang des Jahres präsentiert wurde. Denn laut den Ergebnissen des Wirtschaftsforschungsinstituts Economica leistete die Logistikbranche 2021 mit 14,7 Milliarden Euro rund vier Prozent der gesamtösterreichischen Bruttowertschöpfung. Der gesamte Wertschöpfungseffekt inklusive Vorleistungen und induzierter Effekte lag bei 20,9 Milliarden Euro bzw. 5,8 Prozent. Damit war 2021 jeder 17. in Österreich erwirtschaftete Euro auf die Logistik zurückzuführen. Neben den Wertschöpfungseffekten zeigt auch der Arbeitsmarktvergleich die Bedeutung der Logistik, die beim direkten Beschäfti-

gungseffekt etwa gleichauf mit der Tourismusbranche liegt. Ganz zu schweigen von den direkten und indirekten fiskalischen Effekten, die für rund 4,4 Prozent des gesamten Steuer- und Abgabenaufkommens stehen – gleichbedeutend mit rund drei Viertel des Körperschaftsteueraufkommens.

MASTERPLAN GÜTERVERKEHR 2030

Lang erwartet wurde in diesem Zusammenhang der Masterplan Güterverkehr 2030 vom Bundesministerium für Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK). Ende März war es dann so weit, und das Ergebnis der Arbeit, die bereits im November 2021 begann, wurde präsentiert. Der Masterplan Güterverkehr 2030 stellt die Umsetzungsstrategie des Mobilitätsmasterplans 2030 für den klimaneutralen Güterverkehr dar und bildet die strategische Ausrichtung



des BMK im Transportsektor für den Zeithorizont 2030 unter Berücksichtigung der Klimaneutralität 2040. In gewisser Weise muss er also – zumindest auf den ersten Blick – relativ gegensätzliche Themen unter einen Hut bringen und ist damit so etwas wie die „Quadratur des Kreises“.

„Der Transport von Gütern ist ein notwendiger Teil des Wirtschaftskreislaufs. Nicht zuletzt angesichts der Herausforderungen für Österreich in der globalen Klimakrise ist es wichtiger denn je, Lösungen zu finden, wie diese Transportleistung erbracht und gleichzeitig die Menge an Fahrten und der CO₂-Ausstoß gesenkt werden können. Noch sind wir derzeit im Verkehrsbereich zu 90 Prozent von fossilen Energien abhängig, großteils von Erdöl. Klimaschutz heißt: raus aus den fossilen Energien, rein in die Erneuerbaren. Gemeinsam schaffen wir es, dass der Güterverkehr hier seinen Beitrag leisten kann“, zeigte sich die zuständige Ministerin Leonore Gewessler im Zuge der Veröffentlichung überzeugt.

VERMEIDEN, VERLAGERN UND VERBESSERN

Der Masterplan Güterverkehr 2030 baut auf den drei wesentlichen Grundsätzen des Mobilitätsmasterplans 2030 auf – vermeiden, verlagern,

verbessern. Hinsichtlich der Vermeidung von Güterverkehren werden die Möglichkeiten der Entkopplung von Wirtschaftswachstum und Verkehrsentwicklung aufgezeigt. Die Verlagerung auf energieeffiziente Verkehrsträger, allen voran die Schiene, soll nach der Zielvorgabe des Mobilitätsmasterplans ein moderates Wachstum des Güterverkehrs ermöglichen. Die Binnenschifffahrt soll hierbei ebenfalls ihren Beitrag leisten. Die Verbesserung bezieht sich in erster Linie auf den Straßengüterverkehr, indem ein Umstieg auf emissionsfreie Antriebstechnologien forciert wird. Auch für die Luftfracht werden Möglichkeiten zur Dekarbonisierung aufgezeigt. In Sachen Modal-Split im Güterverkehr soll die Straße von 67 Prozent im Jahr 2018 auf 63 bis 57 Prozent im Jahr 2040 sinken, die Schiene von 31 Prozent (2018) auf 34 bis 40 Prozent (2040) steigen und die Wasserstraßen in den gleichen Jahren von zwei auf drei Prozent zulegen.

Von 1995 bis 2020 ist in Österreich die Güterverkehrsentwicklung – gemessen als Transportleistung – um 72 Prozent gestiegen, im Vergleich dazu die Wirtschaftsleistung (Bruttoinlandsprodukt) um 44 Prozent. Um einen klimaneutralen Güterverkehr zu erreichen, sei eine Entkopplung von Wirtschaftsentwicklung und Gütertrans-



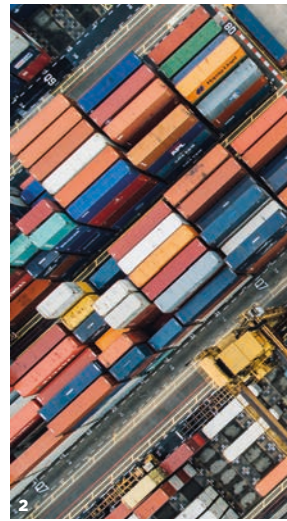
porten wesentlich, so das BMK. Bei einem angenommenen Wirtschaftswachstum von 40 Prozent bis zum Jahr 2040 wurde daher das Ziel gesetzt, dass die Güterverkehrsleistung nur moderat um bis zu zehn Prozent zunimmt. Kostenwahrheit, Raumplanung, Digitalisierung sowie Produktion und Logistik sollen dazu einen Beitrag leisten.

Im Schienengüterverkehr spielt die internationale Vernetzung eine wesentliche Rolle. Initiativen wie die Etablierung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums werden vom BMK deshalb besonders unterstützt. Ebenso ist die Schieneninfrastruktur von zentraler Bedeutung. Um die Schiene als energieeffizientesten Verkehrsträger bestmöglich nutzen zu können, müsse eine Berücksichtigung von Schienenanschlüssen im Rahmen der Raumplanung stattfinden. Des Weiteren seien Förderungen, die die Verlagerung auf die Schiene unterstützen, essenziell. Der kombinierte Verkehr, der auch bei Wechslen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern dieselbe Ladeinheit beibehält, nutzt für den überwiegenden Transport die Schiene bei möglichst kurzem Vor- und Nachlauf auf der Straße und wird daher als umweltfreundliche Alternative zum reinen Straßengüterverkehr besonders forciert.

Die unterschiedlichen Nutzungen des Flussraums Donau sollen durch zielgerichtete Lösungen miteinander in Einklang gebracht werden. Dazu zählt das Klimaschutzministerium die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Donauschifffahrt in Logistikketten, die Dekarbonisierung und Verbesserung der Umweltverträglichkeit der Donauschifffahrt, die Steigerung der Klimaresilienz der Wasserstraße Donau, den Schutz und die Verbesserung des Flussökosystems Donau/March/Thaya und den Erhalt der Artenvielfalt sowie die Verbesserung durch emissionsfreie Antriebe im Straßengüterverkehr. Dazu wurde im April auch das „Aktionsprogramm Donau 2030“ veröffentlicht, das gemeinsam mit Expertinnen und Experten aus Schifffahrt, Naturschutzorganisationen und Forschungseinrichtungen ausgearbeitet wurde. Es soll den Kurs für eine zukunftsfitte Donau als lebendigen und artenreichen Naturraum und zugleich als starken, umweltfreundlichen Player in Sachen Transportverlagerung auf die Wasserstraße für die kommenden Jahre bestimmen.

DEKARBONISIERUNG

Güterverkehre, die weder vermieden noch auf emissionsarme Verkehrsträger verlagert werden



können, sollen dem Masterplan zufolge dekarbonisiert werden, was durch den Umstieg auf emissionsfreie Antriebssysteme erreicht werden soll. Effizienzsteigerungen des Straßengüterverkehrs, beispielsweise indem Fahrten noch stärker gebündelt werden, könnten dies unterstützen. Das benötigt jedoch Investitionen, sowohl in die Fahrzeugflotte als auch in die Infrastruktur. Zur Zielerreichung der Klimaneutralität werden außerdem eine Anpassung des Rechtsrahmens, Anreize und Förderungen seitens der öffentlichen Hand sowie eine enge Abstimmung innerhalb der EU notwendig sein, schreibt das BMK.

In den letzten Jahren hat das Thema Resilienz im Zusammenhang mit der Krisenbewältigung verstärkt an Bedeutung gewonnen. Dabei spielt die Versorgungssicherheit über den Luftweg eine wichtige Rolle. Hierbei darf nicht vergessen werden, dass dem Luftverkehr erhebliche CO₂- und Nicht-CO₂-Emissionen zuzurechnen sind. Zur klimaneutralen Gestaltung des nicht vermeid- oder verlagerbaren Luftverkehrs in Österreich bis 2040 seien aus diesem Grund dem BMK nach auch Maßnahmen, die das Luftfrachtsegment betreffen, erforderlich. Die Gesamtstrategie für den Luftfahrtsektor 2040+ des BMK, die bereits 2022 veröffentlicht wurde, bilde hierzu die Grundlage.

GEMEINSAM IN RICHTUNG KLIMANEUTRALITÄT

Zur klimaneutralen Abwicklung des Güterverkehrs müssen alle Verkehrsträger gemeinsam ihren Beitrag leisten. Die vier für den Güterverkehr in Österreich relevanten Modi Schiene, Straße, Wasserstraße und Luft verfügen alle über individuelle Qualitäten, die es in ihrer Gesamtheit zu nutzen gelte. Um den Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern gerecht und für das Gemeinwesen nutzbringend zu gestalten, brauche es entsprechende Rahmenbedingungen. Die Einrichtung eines „Level playing field“ soll diesen fairen Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern ermöglichen und den Transportkund:innen eine nachhaltige Wahlmöglichkeit zwischen den Transportdienstleistern erlauben. Aber auch die Transitpolitik sowie die Beschäftigung und soziale Rahmenbedingungen stellen Herausforderungen für den Güterverkehr dar.

Österreich könne die gesteckten Klimaziele nicht allein erreichen, ist man seitens des BMK überzeugt. Vielmehr sei ein EU-weit abgestimmtes Vorgehen – auch im Güterverkehr – dafür unabdingbar. Erwähnung finden in diesem Zusammenhang der European Green Deal und die in weiterer Folge ergänzenden Regularien, mit



denen die EU die Rahmenbedingungen für die Klimawende festlegt. Insbesondere aufgrund von deren Raumordnungskompetenz müsse ebenso eine enge Kooperation mit den Bundesländern stattfinden, damit eine zielgerichtete Planung und Entwicklung von Gewerbe- und Industriegebieten erreicht werden kann, so das BMK in einer Aussendung.

GRUNDLEGENDE FALSCHEN ANNAHMEN

So weit die Sichtweise des Ministeriums. Branchenvertreter und Verbände sehen die Sache naturgemäß ein bisschen anders. „Mit dem vorgelegten Masterplan Güterverkehr 2030 hat das Verkehrsministerium eine große Chance zur nachhaltigen Dekarbonisierung vertan“, kritisierte etwa ZVL-Präsident Alexander Friesz, und weiter: „Was das Verlagerungspotenzial von der Straße auf die Schiene betrifft, geht man im Masterplan Güterverkehr von grundlegend falschen Annahmen aus.“ Sowohl der Güterverkehr insgesamt als auch der Anteil des Transports auf der Straße werde weiter steigen. Das würden zahlreiche seriöse Studien belegen. Erst kürzlich sagte eine vom deutschen Verkehrsministerium beauftragte Langzeitverkehrsprognose – ausgehend von den Basiswerten 2019 – einen Anstieg

der Güterverkehrsleistung bis 2051 um 46 Prozent und einen Zuwachs des Straßengüterverkehrs um 54 Prozent voraus. Im Modal Split ergebe dies vier Prozentpunkte mehr Straßengüterverkehr und je minus zwei Prozentpunkte bei Schiene und Binnenschifffahrt.

Ebenfalls vor Kurzem hätte auch der Europäische Rechnungshof EU-Ziele wie eine Verdoppelung des Schienenverkehrs und eine um 50 Prozent stärkere Nutzung von Wasserstraßen als unrealistisch bezeichnet. Der Anteil des EU-Güterverkehrs auf der Straße von aktuell 77 Prozent werde weiter steigen. Auch verfüge die EU weder über eine Strategie für den intermodalen Güterverkehr, also Transporte durch zumindest zwei unterschiedliche Verkehrsträger, noch über die entsprechende Infrastruktur.

Eine Modal-Split-Studie habe für Österreich bereits 2021 vergleichbare Szenarien prognostiziert – mit der logischen Schlussfolgerung, dass in Ermangelung der nötigen Bahnkapazitäten vor allem der Straßentransport ökologisiert werden müsse, wenn die Regierung „auch nur in die Nähe ihrer selbst definierten Klimaziele“ kommen wolle. Der Zentralverband hat bereits damals ein umfangreiches Maßnahmenprogramm gefordert, das von technologieoffener Förderung alternativer Antriebe bis zur Modernisierung gesetzlicher Rahmenbedingungen bei Aerodynamik und Fahrzeugmaßen reicht. Das österreichische Verkehrsministerium bremse hingegen die Dekarbonisierung, indem es primär auf eine zwangsverordnete Verlagerung auf die Schiene setze. Dort gebe es laut dem ZVL aber in den kommenden Dekaden weder die Kapazitäten, da gleichzeitig der Personenverkehr ausgebaut wird, noch sie die Schiene unter 350 Kilometern sinnvoll für den Gütertransport.

ÖSTERREICH GEFÄHRDET GÜTERVERKEHR

Österreich gefährdet aus Sicht des Zentralverbands durch falsche Zielsetzungen und politische Verschleppung mittelfristig den Güterverkehr



1



2

und damit die Versorgungssicherheit. Die Folge von falschen Kapazitätsannahmen und Zwangsverlagerungen sei, dass man sehr viel Steuergeld falsch investiert und damit weniger CO₂ reduziert, als möglich wäre.

Als besonders beunruhigend bezeichnet der ZVL, dass der Masterplan Güterverkehr von einem zu niedrigen Energiebedarf für den Güterverkehr ausgehe und noch dazu einen systemischen Energiemangel in Kauf nehme. Friesz: „Der Ausstieg aus fossilen Brennstoffen und der Umstieg auf Strom, Wasserstoff oder E-Fuels für Straße und Schiene, in Kombination mit steigenden Warentransporten, verlangt nach einer maßgeschneiderten Energiestrategie. Diese existiert aber nicht.“ Die Logistikbranche sieht deshalb die zunehmende Gefahr einer Energiemangelwirtschaft. Transporte könnten mangels grüner Energie nicht mehr durchgeführt und die Versorgung

gefährdet werden. „Das Verkehrsministerium hat hier eine große Chance vergeben und sowohl wissenschaftliche Studien als auch Anregungen von Stakeholdern wie der Logistik negiert.“

SPÄTER TROPFEN AUF DEN HEISSEN STEIN

Grundsätzlich begrüßenswert sei wiederum das mit einem Jahr Verspätung gestartete Förderprogramm zur beschleunigten Umstellung und Angebotserweiterung auf emissionsfreie Nutzfahrzeuge ENIN (Förderprogramm Emissionsfreie Nutzfahrzeuge und Infrastruktur). Damit fördert das Klimaministerium emissionsfreie Nutzfahrzeuge mit jährlich 85 Millionen Euro. Im ersten Call werden Fahrzeuge der Klasse N1 (Transporter bis 3,5 Tonnen) gefördert und im zweiten Call Fahrzeuge der Klasse N2 (LKW bis zwölf Tonnen), N3 (schwere LKW über zwölf Tonnen) sowie Sattelzugfahrzeuge.

Die Fördersumme sei aber viel zu gering, um die für eine Dekarbonisierung des Güterverkehrs notwendige Dynamik zu entwickeln. Darüber hinaus bleibe abzuwarten, ob neben der E-Mobilität auch Wasserstoffantriebe und deren Infrastruktur gleichwertig

„Wir hoffen daher, dass die Erfahrungen der Unternehmen im Diskussionsprozess mit dem Ministerium künftig stärker berücksichtigt werden, und stehen als Verkehrswirtschaft gerne mit unserer Expertise zur Verfügung.“

**Alexander Klacska, Obmann WKÖ-Bundessparte
Transport und Verkehr**



gefördert werden. Der Zentralverband fordert hier „echte Technologieoffenheit“ und konsequenterweise auch die Förderung von E-Fuels im Güterverkehr, nachdem diese nun von der EU als grüne Technologien definiert worden seien.

Eine Entkoppelung des Güterverkehrswachstums vom Wirtschaftswachstum, wie im Masterplan Güterverkehr angedacht, sei hingegen rational nicht nachvollziehbar. Auch wenn es gelänge, die heimische Wertschöpfung weiter zu steigern und Produktionen zurückzuverlagern, werde das Transportaufkommen bei wachsender Wirtschaft nicht sinken. „Das Ziel muss deshalb sein, der Realität eines weiteren Güterwachstums ins Auge zu sehen und die Straße als wichtigsten Verkehrsträger nach wissenschaftlichen Erkenntnissen und technischen Möglichkeiten mit ausreichend finanziellen Mitteln nachhaltig zu dekarbonisieren“, machte Friesz deutlich.

AMBITIONIERTE PLÄNE LASSEN FRAGEN OFFEN

Alexander Klacska, Obmann der Bundessparte Transport und Verkehr in der Wirtschaftskammer Österreich (WKÖ), bezeichnete die Pläne des BMK seinerseits als „durchaus ambitioniert“, sie würden aber Fragen offenlassen. Dass die von

der österreichischen Verkehrswirtschaft im Vorfeld beigesteuerten praxisgerechten Vorschläge für alle Verkehrsträger nur teilweise aufgegriffen wurden, bedauerte er, begrüßte jedoch im Namen der Verkehrswirtschaft die Pläne zur Förderung des Schienengüterverkehrs: „Wichtig ist aber, dass man nun rasch in die Umsetzung kommt. Denn hier müssen auch die Voraussetzungen rechtzeitig geschaffen werden. Ohne massiven Ausbau der Infrastruktur für den multimodalen Güterverkehr werden die Kapazitäten bei Weitem nicht ausreichen.“ Auch beim grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr gebe es, wie das BMK ebenfalls festgestellt hat, deutlichen Optimierungsbedarf.

„Damit die Verkehrswende gelingt, müssen mehrere Faktoren optimal zusammenspielen. Erstens müssen Fahrzeuge mit alternativen Antrieben ausreichend und zu leistbaren Preisen auf dem Markt sein. Zweitens muss EU-weit die erforderliche alternative Lade- und Tankinfrastruktur ausgebaut werden, und die Kraftstoffe müssen in ausreichender Menge zu wirtschaftlich darstellbaren Preisen vorhanden sein. Drittens wird die öffentliche Hand weit tiefer in die Tasche greifen müssen als bisher und Förderungen anbieten, die die tatsächlichen Mehrkosten für Unternehmen decken“, fasste der Bundesspartenobmann einige der kritischsten Punkte zusammen.

Klacska begrüßte darüber hinaus, dass Bundesministerin Gewessler betont hat, dass es sich bei der Umsetzung der geplanten Maßnahmen um einen offenen Prozess handle und dabei auch auf Best Practice gesetzt werde. „Diese Best-Practice-Beispiele zeigen, dass viele Unternehmen auf Eigeninitiative schon viel in die Entwicklung und Austestung neuer Technologien investiert haben. Wir hoffen daher, dass die Erfahrungen der Unternehmen im Diskussionsprozess mit dem Ministerium künftig stärker berücksichtigt werden, und stehen als Verkehrswirtschaft gerne mit unserer Expertise zur Verfügung“, so Klacska abschließend. ■

MEHR ALS EIN WORT

Der steirische Thinktank Independent Logistics Society beschäftigt sich mit den Driving Trends Digitalisierung und nachhaltige Logistik.

Als Plattform und Thinktank für Gamechanger und Newcomer, für Innovatoren und Masterminds will die Independent Logistics Society die interdisziplinäre Vernetzung zelebrieren und als Vermittler zwischen Generationen und Branchen agieren. Der Thinktank greift gesellschaftliche Themen sowie Driving Trends aus Wirtschaft, Wissenschaft, Forschung, Industrie und Bildung auf. Bewusstseinsbildung, Inspiration, Innovation und Interaktion rund um Digitalisierung und Nachhaltigkeit in der Logistik stehen dabei im Fokus „Logistik ist für uns mehr als nur ein Wort – für uns ist Logistik der Puls des Lebens. Wir widmen uns den Trends und Treibern der Digitalisierung und zeigen auf unserer Plattform ils365.at und bei unseren Events branchenübergreifende Lösungen und Innovationen aus der Welt der Logistik“, erläutert Projektleiter Kajetan Bergles die Intention der Denkfabrik.

CONTENT, STORYTELLING UND EVENTS

Darüber hinaus punktet der Thinktank mit gezieltem Content-Marketing und Storytelling wie auch langjähriger Expertise im Eventmanagement. Innovative Formate wie TruckTalks oder KitchenTalks fördern Interaktion und Knowledge-Exchange. Bei den sogenannten Micro Events – Talks, Round Tables oder Interviews werden als Blogs, Video on demand oder Podcasts veröffentlicht – stehen insbesondere Co-Creation und Infotainment im Vordergrund.



Core-Team der ILS: V. Weiss, B. Schweiger, S. Lukas, A. Stelzer, K. Bergles (v.l.n.r.)

Der Internationale Logistik Sommer ist das jährliche Main Event und das Live-Ereignis für die ILS-Community. „Digital Efficiency – Efficiency and Sustainability through Digitalization“ ist das diesjährige Jahresthema der Independent Logistics Society und das Motto des ILS2023, der zum 21. Mal in Folge in Leoben stattfindet. Im Kontext der Urbanisierung diskutieren Top-Speaker mit der ILS Community am 20. und 21. September 2023 im Live Congress über aktuelle und zukünftige Herausforderungen und präsentieren nachhaltige Lösungen für alle Akteure. Weitere Highlight sind unter anderem ein VIP Evening, Panel Discussions, Use Cases, ein Startup Day, 360° Talks, eine Networking- und Exhibition Area sowie eine Aftershow-Party. ■

www.ils365.at



SCHENKER

From Austria to überall.

Let's go global:
mit den Export-Experten von
DB Schenker in Österreich.

Kontaktieren Sie uns:
info.at@dbschenker.com | +43 (0) 5 7686-210900
www.dbschenker.com/at

Scan me



WIR BLEIBEN AUF KURS

Dachser-CEO Burkhard Eling im Interview über die Entwicklung des Unternehmens im vergangenen und laufenden Jahr.

Der Logistikdienstleister Dachser konnte seinen Umsatz im Geschäftsjahr 2022 zum zweiten Mal in Folge im zweistelligen Bereich steigern. Im Interview erklärt CEO Burkhard Eling die Hintergründe dafür und gibt einen Ausblick auf das laufende Jahr.

HERR ELING, WIE IST DAS VERGANGENE JAHR FÜR DACHSER GELAUFEN?

Wir steigerten unseren Umsatz um etwas mehr als eine Milliarde auf 8,1 Milliarden Euro. Dies ist ein Plus von knapp 15 Prozent. Damit konnten wir im zweiten Jahr in Folge außergewöhnlich zulegen. 2022 ist damit ein weiteres Rekordjahr in der Unternehmensgeschichte von Dachser. Im Zweijahresvergleich stieg unser Umsatz um 45 Prozent. Wir sind dabei, in eine neue Liga vorzustoßen. Zur Wahrheit über das außergewöhnliche Wachstum gehört allerdings auch zu erwähnen, dass ein signifikanter Teil des Umsatzanstiegs aus den hohen Frachtkosten und der sprunghaft gestiegenen Inflation stammt.

„Die schwierigen Rahmenbedingungen verunsichern uns nicht. Ganz im Gegenteil: Wir bleiben auf Kurs, wir haben unser Zielbild klar vor Augen.“

Burkhard Eling, CEO Dachser

WELCHE GRÜNDE SEHEN SIE FÜR DEN ERFOLG VON DACHSER IM JAHR 2022?

Angesichts der weltweiten Lieferkettenstörungen verändern unsere Kunden ihre Produktions- und Zulieferstrukturen und stellen sich geografisch breiter auf. Sie erhöhen die Lagerkapazitäten in Europa und gestalten ihre Lieferketten insgesamt krisenresistenter. Und genau darauf ist unser engmaschig geknüpftes, weltweites Netzwerk für See-, Luft- und Landverkehre sowie Kontraktlogistik ausgerichtet. Unsere Kunden schätzen die Resilienz, die wir in ihre Lieferketten bringen, und honorieren unsere Leistung mit angemessenen Preisen. Die Analyse der Warenströme und die Optimierung der Supply-Chains ist gerade bei unseren Großkunden ein gefragter Service.



„Wir sind dabei, in eine neue Liga vorzustoßen“, sagt Dachser-CEO Burkhard Eling.

Zum Gesamtbild des Jahres gehört aber auch, dass wir insgesamt nicht mehr so stark gewachsen sind wie noch 2021 und seit September eine deutliche Normalisierung des Geschäfts feststellen. Das Jahresende war demnach gekennzeichnet von sinkenden Raten in der Luft- und Seefracht und zurückhaltenden Kunden. Rückblickend möchte ich betonen, dass 2022 ein äußerst anspruchsvolles Jahr für unsere Organisation war. Unsere Teams in den weltweiten Niederlassungen erbrachten großartige Leistungen unter zum Teil sehr schweren Bedingungen. Sie lösten schwierigste Probleme und fanden passgenaue Lösungen, um die Produktions- und

Lieferfähigkeit unserer Kunden zu sichern. Die Tiefe unserer Kundenbeziehungen konnten wir daher im vergangenen Jahr weiter festigen.

GAB ES AUCH ZUKÄUFE ODER ANDERE GRÖßERE INVESTITIONEN?

Mit dem Kauf der kasasi GmbH im Oktober 2022 haben wir unsere Expertise auf den Gebieten Connectivity und Internet of Things maßgeblich gestärkt und darüber hinaus 50 erfahrene Software-Ingenieure für Dachser gewonnen. Wir haben Ende 2022 die restlichen 50 Prozent der Anteile an unseren ungarischen Joint Ventures erworben. In Ungarn sind wir mit allen

Foto: Dachser

Business-Lines vertreten. Und wir haben den niederländischen Lebensmittellogistiker Müller Fresh Food Logistics übernommen: Dessen 770 Mitarbeitende erwirtschafteten im Jahr 2021 einen Umsatz von rund 90 Millionen Euro. Müller gehört damit zu den führenden Lebensmittellogistikern in den Niederlanden. Ganz aktuell haben wir die Luft- und Seefrachtspedition ACA International gekauft. Damit erweitern wir unser eigenes ASL-Netzwerk um sechs Standorte in Australien und Neuseeland.

Neben diesen wichtigen Akquisitionen floss der größte Anteil unserer Investitionen von 196 Millionen Euro im Jahr 2022 in den organischen Ausbau unserer Transport- und Kontraktlogistik-Infrastruktur, in die Digitalisierung und auch in unsere Klimaschutzaktivitäten. Im Vergleich zum Vorjahr haben wir 2022 rund 100 Millionen Euro mehr investiert. Hervorheben möchte ich das Leuchtturmprojekt der Niederlassung Memmingen. Hier haben wir rund 30 Millionen Euro für ein voll automatisiertes Hochregallager mit circa 53.000 Palettenstellplätzen in die Hand genommen. Im Vergleich zu 2022 werden wir 2023 die Investitionen noch einmal deutlich auf über 300 Millionen Euro erhöhen. Diese Investitionssumme ist ein neuer Rekord für Dachser.

DER KLIMASCHUTZ IST EINES DER BESTIMMENDEN THEMEN UNSERER ZEIT. WAS TUT DACHSER IN DIESER HINSICHT?

Im Rahmen unseres Geschäftsmodells geht es um effizientere Logistikprozesse, das Einsparen fossiler Energie und um die Förderung von Forschung und technischen Innovationen auf dem Gebiet der Null-Emissions-Technologien. Mit diesem ambitionierten Beitrag zum Klimaschutz wird Dachser seiner Verantwortung als nachhaltiges Familienunternehmen gerecht. Zudem engagieren wir uns in sozialen Projekten, die außerhalb unseres Geschäftsmodells und unserer geografischen Präsenz liegen.

Wir haben uns in den vergangenen Jahren intensiv mit unserem unternehmensweiten CO₂-Fußabdruck auseinandergesetzt. Wir wissen mittlerweile sehr genau, wo unsere Emissionen entstehen. Die Berechnungen zeigen aber auch, dass wir nur rund zwei Prozent aller Emissionen durch unsere eigenen Anlagen und Fahrzeuge verursachen. Das sind die sogenannten Scope-1- und Scope-2-Emissionen. An diesen Emissionen setzen wir zuerst an. Wir reduzieren sie aktiv und wollen so rasch wie möglich auf netto null kommen.

WÜRDEN SIE DAFÜR VIELLEICHT EIN PAAR KONKRETE BEISPIELE NENNEN?

„Dachser Emission-Free Delivery“, unser preisgekröntes Konzept nachhaltiger City-Logistik, ist inzwischen in zwölf europäischen Metropolen umgesetzt. Damit waren wir erfolgreicher als gedacht und konnten die Forschungsphase bereits abschließen. Bis 2025 werden wir mindestens zehn weitere europäische Städte damit ausstatten.

An den drei Dachser-„E-Mobility-Standorten“ Freiburg, Hamburg und Malsch bei Karlsruhe erforschen und erproben wir den Einsatz von Null-Emissions-Technologien im LKW-Fernverkehr. Dort wollen wir verstärkt emissionsfreie Fahrzeuge in den Einsatz bringen, die entweder batterieelektrisch oder mit Wasserstoff-Brennstoffzelle betrieben werden.

Bei der Energieversorgung unserer Logistikanlagen haben wir 2022 neue Photovoltaikanlagen auf den Dächern realisiert und unsere installierte Kapazität auf rund 6.500 Kilowatt peak erhöht. Wir liegen dabei gut im Plan der Kapazitätsvervierfachung bis 2025.

Die Förderung des Klimaschutzes ist auch ein Anliegen unserer Mitarbeitenden. Dies hat zuletzt das große Interesse für die globale Innovationskampagne zum Klimaschutz bei Dachser gezeigt. Die Beteiligung war enorm. Es wurden 2.100 Ideen aus 39 Ländern eingereicht. Diese



Dachser hat sich in den vergangenen Jahren intensiv mit seinem unternehmensweiten CO₂-Fußabdruck auseinandergesetzt und weiß sehr genau, wo Emissionen entstehen.

haben wir gebündelt und zu Konzepten rund um „Energie sparen“, „Berufspendeln“, „Geschäftsreisen“ und einige mehr weiterentwickelt. Rund die Hälfte der Ideen befindet sich inzwischen schon in der Umsetzung.

KÖNNEN SIE UNS ZUM ABSCHLUSS EINEN KLEINEN AUSBLICK AUF DAS LAUFENDE GESCHÄFTSJAHR BEI DACHSER GEBEN?

Als Folge der multiplen Krisen – des Krieges in der Ukraine, geopolitischer Unsicherheiten, hoher Energiekosten und Rezessionsängste, um nur einige zu nennen – hat das Jahr 2023 bei vielen unserer Kunden zurückhaltend begonnen. Das schlug sich in den transportierten Mengen innerhalb unseres Netzes nieder.

Die vergangenen Jahre haben gezeigt, wie schwierig Umsatzprognosen im extrem volatilen wirtschaftlichen Umfeld sind. Derzeit zeichnet sich ab, dass die pessimistischen Konjunkturprognosen vom Jahresanfang wohl nicht mit voller Wucht eintreten werden. Wir gehen deshalb davon aus, dass nach zwei Jahren des außergewöhnlichen Umsatzwachstums wieder ein Stück Normalität in die Logistik und in unser Geschäft einkehrt.

Derzeit rechnen wir für das Jahr 2023 mit einem niedrigen einstelligen Umsatzwachstum. Die schwierigen Rahmenbedingungen verunsichern uns nicht. Ganz im Gegenteil: Wir bleiben auf Kurs, wir haben unser Zielbild klar vor Augen. ■

Foto: Dachser



barus.at

Alles auf Schiene!

Networking „à la“ LTE-group

„Konstant ist bei uns die Veränderung,“ definiert Andreas Mandl, CEO der LTE-group, die Philosophie des europaweit reüssierenden Logistik- und Transportunternehmens und bringt damit die mehr als 20-jährige Historie ebenso wie ihre Dynamik auf den Punkt.

2023 blieb diesem Grundsatz weiterhin treu, und so erblickten in den letzten zwei Jahren gleich drei zusätzliche Töchter das LTE-Licht der Welt:

LTE Bulgarien, LTE Italien und zuletzt nun die Eisenbahndienstleister GmbH in der Schweiz, ein bereits erfolgreich operierendes Unternehmen, das nun dem LTE-Netzwerk angehört.

Damit hat sich der Wirkungskreis für das Team ebenso wie für ihre Klientel auf einen Streich in alle Himmelsrichtungen Europas erweitert. Francesco Bacarini weist bereits auf die gelungene strategische Erweiterung der Gruppe im nordwestlichen Mittelmeer hin, während sein Schweizer Kollege Stephan Rauscher weiterhin und mit vollem Elan die Nord-Süd-Korridore bedienen wird. Schließlich engagiert sich Daniela Karanesheva im Osten

193 694 | Peter Strobl





ATTRAKTIVETE FORCES

Europas weiterhin um den Ausbau der Kontakte über den Bosphorus hinaus, und bringt so die Türkei auch hier ein bedeutendes Stück näher an Europa. Seit den frühen 2000er Jahren transportiert die LTE-group somit Waren der unterschiedlichsten Art durch den ganzen Kontinent. So beträgt der längste regelmäßige Transport ungefähr 2.500 km, den Atlantik mit dem Schwarzen Meer verbindend. Das ist nicht zuletzt deshalb so bemerkenswert, weil diese Aufgabe dank der modernen Mehrsystemlokomotiven, auf die man schon seit langem setzt, nicht nur ermöglicht wird, sondern auch Zeit und dadurch nicht zuletzt Kosten für den Kunden spart.

Dem Fuhrpark, also 85 Lokomotiven, stehen im Rahmen der Projektentwicklung, der Organisation und klaglosen Durchführung mehr als 500 Mitarbeiter:innen zu Verfügung, und hier bewährt

sich das paneuropäische Netzwerk der LTE: Nur ein Ansprechpartner reicht aus, um die Transporte sicher, schnell und kostentreu ans Ziel zu bringen. Egal, ob Getreide, Automobile oder Gefahrgüter, das Team ist 24/7 um die klaglose Durchführung bemüht: in AT, BG, CH, CZ, DE, HU, IT, NL, PL, RO, SK und bei deren beiden „Kusinen“, den Partnerunternehmen Adria Transport in SI und HR, weiß man in Echtzeit, wo sich ein Transport gerade befindet und wie man im Fall des Falles schnell für Behebung von Pannen sorgen kann.

Demnach bringt die Gruppe einmündig und knapp auf den Punkt, was Andreas Mandl eingangs definierte: *moveo ergo sum*, oder: www.LTE-group.eu





Geshuttled und gerührt!

LTE AT verbindet Antwerpen mit dem Hafen Linz

Frei nach James Bonds „geschüttelt, nicht gerührt“ freut sich die LTE AT für und mit dem Hafen Linz über die Aufwertung dieses wichtigen österreichischen Logistik-Knotenpunkts und aus der ersten Reihe fußfrei bricht LTE AT 1x pro Woche nach Antwerpen auf.

Von 2019 bis Ende 2022 wurde das trimodale Containerterminal im Linzer Hafen umfangreich erweitert und komplett elektrifiziert. Damit stehen nun insgesamt sechs Ganzzuggleise mit einer Länge von bis zu 740 Metern zur Verfügung. Durch den Abbruch alter Lagerhallen erhöhte sich überdies die Anzahl der Container-Stellplätze auf ca. 6.000 TEU.

Damit bestätigt man einmal mehr die Wichtigkeit der nachhaltigen Logistikkreisläufe in der Region und durfte in diesen Tagen bereits eine neue Zugverbindung von Linz nach Antwerpen starten, die ab dem Hafen in Österreich einmal wöchentlich

von der LTE AT bedient wird. Somit ist LTE das erste EVU, das seine Züge vollelektrisch hier im Containerterminal abwickelt.

„Uns freut es natürlich riesig, dass wir aufgrund der sprichwörtlichen LTE-Zuverlässigkeit und nicht zuletzt natürlich eines bestechenden Preis-/Leistungsverhältnisses diesen regelmäßigen Transport durchführen dürfen,“ freut sich Heinrich Jurtsch, MD der LTE AT, über diesen Erfolg. „Pionierleistungen und die daraus resultierenden



LTE-group
pulling things right

LINZ AG | Fotokerscht

ATTRAKTIVETT FORCES

Belohnungen sind für uns hier in Österreich und für die ganze LTE-group stets die beste Motivation.“ Zur Zeit darf sich die LTE-group mit ihren 13 Tochter- und Schwesterunternehmen in AT, BG, CH, CZ, DE, HR, HU, IT, NL, PL, RO, SI und SK darüber ausgiebig freuen. Vor allem die Vision des Masterminds der Unternehmensgruppe, Andreas Mandl, nicht nur mit einer Lokomotive zeit- und damit kostensparend durch ganz Europa fahren zu können, ist mittlerweile ebenso Realität, wie die perfekte Umsetzung des Know How des gesamten Teams am Kontinent, das die Grenzen verschwinden und die Entfernungen scheinbar kürzer werden lässt.

Ermöglicht wird das von der Akquisition über die Projektplanung bis hin zur 24/7 Transportbeobachtung: Dank der Echtzeit-Aufmerksamkeit des persönlichen Projektbetreuers kann daher der Zug nicht nur permanent überwacht werden, sondern es wird rasch eingegriffen und der Schaden behoben, wenn doch eine Panne auftritt.

Heinrich Juritsch | Photo: Peter Strobl



LINZ AG | Fotokerscht

Flexibilität und gelebter Innovationsgeist sind somit das Credo der LTE-group, sagt Andreas Mandl, CEO der LTE-group: „Konstant ist bei uns nur die Veränderung“, oder klassisch: moveo ergo sum.

www.LTE-group.eu

LTE
logistics & transport

LTE Logistik- und Transport GmbH
2344 Gramatneusiedl
Bahnstraße 51/1
Tel: +43/316/572020-0
sales@LTE-group.eu

STRATEGISCHE PARTNER

Um die hohe Nachfrage in Nordamerika nach Palfinger-Mitnahmestaplern erfüllen zu können, übernimmt Steyr Automotive die Montage der Truck-Mounted Forklifts.

Ab September montiert Steyr Automotive exklusiv für den nordamerikanischen Markt Palfinger-Mitnahmestapler. Aus gutem Grund, denn für Palfinger ist Nordamerika der stärkste Wachstumsmarkt. Allein 2022 steuerte die Region 23 Prozent zum Rekordumsatz von 2,2 Milliarden Euro bei. Noch im ersten Halbjahr wird Palfinger in Schaumburg, Illinois (nahe Chicago) sein neues Headquarter mit angeschlossenem Demo- und Trainingscenter eröffnen. Damit baut das Technologieunternehmen seine bestehende Präsenz mit seinen Produktionsstätten und seinem großen Netzwerk an Servicepartnern langfristig aus. „Die nordamerikanische Wirtschaft erholt sich schnell“, berichtet Andreas Klauser, CEO Palfinger AG. Die Kooperation mit Steyr Automotive sichert den Nachschub in die USA. „Diese strategische Partnerschaft ist ein Meilenstein in unserer über 90-jährigen Unternehmensgeschichte“, freut sich Andreas Klauser. „Sie ergänzt unser Produktionsnetzwerk, erfüllt unsere hohen Ansprüche an Qualität und Technologie-Know-how – und sie stärkt den Industriestandort Österreich.“

PRODUKTIONSKAPAZITÄTEN AM LIMIT

Montiert am Heck eines Trägerfahrzeugs oder in einer schützenden Box zwischen den Achsen zeichnen sich Palfinger-Mitnahmestapler durch ihren einfachen Transport und ihre unabhängige Entladung aus. Sie liefern Top-Performance in den Bereichen Sicherheit, Langlebigkeit, Bedienkomfort und Manövrierfähigkeit. Mitnahmestapler sind sowohl in Europa wie auch am nordamerikanischen Wachstumsmarkt stark nachgefragt. Allein in den USA, Kanada und Mexiko wird Palfinger bis 2027 rund 1.700 Stück Truck-Mounted Forklifts (TMF) pro Jahr absetzen können. Die dabei speziell für den nordamerikanischen Markt entwickelte FHS-Serie mit neuen Funktionen, Innovationen und Patenten sorgt nicht nur für eine Revolution im Bereich der Mitnahmestapler, sondern auch für eine starke Nachfrage. Damit aber stoßen die vorhandenen Produktionskapazitäten an ihre Grenzen. Um die



Die neue Palfinger-FHS-Serie der Truck-Mounted Forklifts (TMF) in vier Konfigurationen



Johann Ecker (li.), Sprecher der Geschäftsführung von Steyr Automotive, mit Andreas Klausner (re.), CEO Palfinger AG, bei der Unterzeichnung der strategischen Partnerschaft in Steyr

Nachfrage pünktlich und ohne Beeinträchtigung anderer Produktlinien erfüllen zu können, hat Palfinger mit einer Reihe potenzieller Fertigungspartner Kontakt aufgenommen. Steyr Automotive überzeugte in den Kategorien Qualität, Know-how, Kosten, kurze Anlaufzeit und mit der Möglichkeit, die jährliche Stückzahl weiter erhöhen zu können.

„Diese Partnerschaft ist nicht nur ein weiterer Schritt in der Auslastung unseres Werks für rund 60 Arbeitsplätze, sie hat auch das Potenzial, weiter vertieft und ausgebaut zu werden“, so Johann Ecker, Sprecher der Geschäftsführung von Steyr Automotive. Steyr Automotive übernimmt ab September 2023 die Montage aller TMF für den amerikanischen Markt und entlastet so den Palfinger-Montagestandort Köstendorf. „Die Vorbereitungen dazu beginnen im April/Mai, wir starten mit sechs TMF pro Tag, werden unsere Kapazitäten nach Kundenvor-

gabe so einrichten und steigern, dass wir letztendlich rund 1.700 Stück pro Jahr bis 2027 fertigen können“, erklärt Ecker.

NACHHALTIGER WACHSTUMSPFAD

Entscheidend für die Auswahl von Steyr Automotive als Fertigungspartner ist, dass die Mitarbeiter:innen des Standorts über in Jahrzehnten aufgebautes Wissen und Kompetenzen in Technologie, industrieller Montage und Kooperationen verfügen. Mit diesen Kriterien fügt sich Steyr Automotive ideal in die Anforderungen der Global Palfinger Organization (GPO).

Palfinger profitiert von dieser Kooperation im Bereich selbstfahrender Maschinen durch zusätzliches Know-how von Steyr Automotive und sichert sein nachhaltiges und erfolgreiches Wachstum als führender Anbieter innovativer Kran- und Hebelösungen. ■

Fotos: Palfinger

MEHR ALS DIE SUMME SEINER TEILE

Die zwölf Unternehmen, die Teil der Systempo Spedition & Logistik GmbH sind, bieten ihren Kunden gemeinsam Transportdienstleistungen auf höchstem Niveau und trumpfen unter anderem mit ihrer Flexibilität und ihrem hohen qualitativen Eigenanspruch auf.

Gemeinsam im Dienst der Kunden: Vor mittlerweile 24 Jahren, im Jahr 1999, fiel der Startschuss für die Systempo Spedition & Logistik GmbH, ein landesweit flächendeckendes Netzwerk mittelständischer österreichischer Spediteure, die ihren Kunden Transportdienstleistungen auf höchstem Niveau anbieten. Die in der Zwischenzeit auf zwölf Mitglieder angewachsene Systempo-Familie ist ein eingespieltes Team, das seit der Gründung des Unternehmens solide Kenntnisse und Erfahrungen bei der Durchführung nationaler Stückguttransporte gesammelt hat.

Das oberste Ziel des Netzwerks mit Firmensitz im oberösterreichischen Vöcklabruck war schon immer dasselbe – nämlich seinen Kunden die bestmöglichen Dienstleistungen zu wettbewerbsfähigen Preisen und Konditionen für die Lieferung zu bieten. Dieser Prämisse folgten bereits die Gründungsgesellschafter Johann Weiss, Traussnig Spedition, Scheffknecht Transporte, Wenzel Logistics, Johann Huber Spedition und Marehard Spedition zum Start des Liniennetzwerks am 23. April 1999 – und sie steht auch heute noch im Mittelpunkt. Das Ganze ist eben mehr als die Summe seiner Teile.

„Der Zentralhub war damals noch in Vöcklabruck bei der Spedition Marehard, im Jahr 2001 wurde der Zentralhub aufgrund höherer Kapazitäten nach Ansfelden übersiedelt. Seitdem arbeiten wir an der kontinuierlichen Weiterentwicklung des Systems hinsichtlich der Qualität, der Produkte und einer breiteren Partnerstruktur“, so Volker Binder,

langjähriger Geschäftsführer der Systempo Spedition & Logistik GmbH, der im Interview mit NEW BUSINESS einen Einblick in die Geschichte und Gegenwart des Transportdienstleistungsverbunds erlaubt.



„Das Portfolio ist niemals ausgereizt, die Entwicklungen folgen den Bedürfnissen – das ist Teil unserer Flexibilität.“

Volker Binder, Geschäftsführer Systempo Spedition & Logistik GmbH



Die zwölf Partner der Systempo Spedition & Logistik GmbH bieten ihren Kunden eine Transportplattform auf höchstem Niveau.

HERR BINDER, WELCHE IDEE LAG DER GRÜNDUNG VON SYSTEMPO VOR NUNMEHR 24 JAHREN ZUGRUNDE?

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 VORAUSSETZUNGEN MÜSSEN ERFÜLLT SEIN, UM IN DAS NETZWERK AUFGENOMMEN ZU WERDEN?

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

WELCHE VORTEILE BIETET DIESER GEMEINSAME VERBUND?

Die regionale Verbundenheit, die Charakter-

vielfalt, die Zugehörigkeit zum Mittelstand, die Unabhängigkeit und hohe Flexibilität!

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.

WELCHE ROLLE SPIELEN 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

Fotos: Systempo Spedition & Logistik GmbH



Aufwand innerhalb der Systemgesellschaft geht von Anbeginn an in die systemweite Qualitätssicherung!

GIBT ES EINEN MEILENSTEIN DER VERGANGENEN JAHRE, DER FÜR SIE BESONDERE RELEVANZ HAT?

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

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.

HABEN SIE VIELLEICHT EIN PERSÖNLICHES MOTTO, NACH DEM SIE AGIEREN?

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

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.at

MAMA DER EUROPALETTE

Die Europalette hat eine unglaubliche, bis heute anhaltende Erfolgsgeschichte im internationalen Transportwesen geschrieben. Die UIC, quasi die „Mutter der Europalette“, wurde für ihre bahnbrechenden Verdienste in die Logistics Hall of Fame aufgenommen.

Die Palette hat das Transportwesen revolutioniert und für Logistiker:innen eine ähnliche Bedeutung wie der Container. Als „Mutter der Europalette“ gilt die UIC, die Union Internationale des Chemins de fer, die eine Standardisierung der Palette vorantrieb, um den grenzüberschreitenden Transport auf der Schiene zu vereinfachen. Der Erfolg der Europalette war revolutionär: Heute gibt es kaum ein Lager- oder Transportsystem, das nicht an die Maße der Europalette angepasst ist. Um diesen Verdienst für das Transportwesen zu würdigen, wurde die UIC vergangenen Dezember in die Logistics Hall of Fame aufgenommen. Stellvertretend für den Verband der UIC übernahm „der Mr. Palette der ÖBB“, Thomas Metlich, in seiner Funktion als Vorsitzender der UIC-AG „Fragen der Palettierung“ in Berlin die hohe Auszeichnung.

ENTSTEHUNG DER EUROPALETTE

In den 1950er-Jahren begannen die Eisenbahngesellschaften, immer mehr Güter auf Paletten zu transportieren, und die Palette verbreitete sich. Doch durch fehlende Standards kam es beim grenzüberschreitenden Transport zu teils chaotischen Zuständen. Um dem entgegenzuwirken, arbeitete 1961 die UIC im Rahmen eines Arbeitskreises den Vertrag über eine normierte, tauschbare Palette aus, der von den europäischen Eisenbahngesellschaften unterzeichnet wurde. Die Bahngesellschaften verpflichteten sich zur Einhaltung der Norm (UIC-Norm 435-2 ff.), zur Herstellung und Reparatur der Europaletten.



Thomas Metlich (li., ÖBB, Vorsitzender der UIC-AG „Fragen der Palettierung“) mit Dr. Volker Wissing (re.), Bundesverkehrsminister Deutschland

Zudem wurden die Überwachung und die Gewährleistung eines störungsfreien Tauschs im Europäischen Palettenpool (EPP) vereinbart.

70-KÖPFIGE JURY HAT ENTSCIEDEN

Die Entscheidung über den Einzug in die Logistics Hall of Fame fällte im Sommer 2022 eine 70-köpfige Jury. Die ÖBB sind ein wichtiges Mitglied der UIC und waren bei der Geburtsstunde der Europalette dabei. Deshalb nahm Thomas Metlich von den ÖBB als Vorsitzender der UIC-AG die Auszeichnung entgegen. Neben den Verbänden UIC und European Paallet Association e. V. (EPAL) wurden im Rahmen eines Galaempfangs in Berlin posthum auch George Raymond Sr (Raymond Corp., USA) und Oliver Richter (CHEP, Australien) für ihre Verdienste um die Entwicklung der Palette als neue Mitglieder in die Logistics Hall of Fame aufgenommen. ■

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.

Seit mehr als 80 Jahren übernimmt die Scheffknecht Transporte GmbH unterschiedlichste Aufgaben im Transport- und Logistikwesen und ermöglicht ihren Kunden dadurch freie Sicht auf ihre eigenen Erfolge. Das Scheffknecht-Team organisiert und koordiniert an zwei Standorten, unterstützt von einem engmaschigen Netz an internationalen Partnerfirmen, umfangreiche Logistikkdienstleistungen rund um den Globus. Mit dem fundierten Know-how sowie dem leidenschaftlichen Engagement von über 90 Mitarbeitenden werden jährlich mehr als 150.000 Tonnen Waren zuverlässig und termingerecht an ihr jeweiliges Ziel gebracht. Seit über 20 Jahren ist Scheffknecht Partner von systempo Logistik. Im Systemverbund werden Stückgutendungen aus ganz Österreich innerhalb von 24 Stunden zugestellt. 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 60 Fahrzeugkombinationen ist der Logistikspezialist in der Lage, flexibel auf unterschiedliche Anforderungen zu reagieren.

Mit der Tochterfirma Scandia Logistic (www.scandia-logic.com) 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.

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.

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 Sendungsverfolgung. Dank einer modernen EDV-Lösung können Kunden direkt an die Lagersoftware angebunden werden und aktuelle Lagerbestände auf Knopfdruck abfragen. ■





LOGISTIK LÖSUNGEN ÜBER **LAND | LUFT | WASSER**

Als Transportprofis bieten wir Ihnen
Lösungen auf jedem Terrain

Wir transportieren Ihre Waren
in alle Länder Europas

Wir fliegen mit Ihren
Produkten durch die Lüfte

Wir verschiffen Ihre
Fracht sicher ans Ziel



FLEXIBEL & SKALIERBAR

Junghenrich präsentierte auf der LogiMAT 2023 seine Mobile-Robot-Lösung der Zukunft. Dank des Zusammenspiels von Autonomous Mobile Robot, Leitsystem und Toolchain lässt sie sich in jedes Lager integrieren und steigert dort Performance und Effizienz.

Auf der LogiMAT 2023 in Stuttgart feierte Junghenrichs neueste Mobile-Robot-Lösung im April Weltpremiere. Beim EAE 212a handelt es sich um einen Autonomous Mobile Robot (AMR) der neuesten Generation, samt neu entwickeltem Leitsystem und Toolchain. Das genau aufeinander abgestimmte Zusammenspiel aller drei Komponenten soll eine besonders einfache Einbindung der Lösung in jede bestehende Lagerumgebung ermöglichen und große Flexibilität von der Planung bis zum Praxisalltag garantieren. „Der EAE 212a überzeugt beim Einsatz im Lager durch einfache Integration, höchste Flexibilität und Skalierbarkeit. Er verkörpert damit nichts weniger als die Zukunft der Intralogistik“, sagt Christian Erlach, Junghenrich-Vertriebsvorstand.

AUTONOMOUS MOBILE ROBOT DER NEUESTEN GENERATION

Der EAE 212a ist ausgelegt für die Automatisierung von Niederhubesätzen. Sein patentiertes Chassis-Design ist mit nur 790 Millimetern schmaler als eine Europalette. Dies ermöglicht einen wendigen und agilen Boden-zu-Boden-Transport bei Geschwindigkeiten von bis zu sechs Stundenkilometern. Dabei ist das Fahrzeug in der Lage, Lasten mit einem Gewicht von bis zu 1,2 Tonnen zu transportieren. „Als Niederhubfahrzeug ergänzt der EAE 212a optimal unser bestehendes Mobile-Robot-Portfolio und ist perfekt für die Ver- und Entsorgung von Wareneingangs- und Warenausgangspuren geeignet“, so Erlach. Dabei kommt die Navigation des EAE 212a vollständig ohne künstliche Landmarken aus. Aufwendige Vorbereitungsmaßnahmen im Lager gehören damit der Vergangenheit an.

EINFACHE INTEGRATION IN BESTEHENDE LAGER

Besonders viel Wert hat Junghenrich bei der Entwicklung seiner neuen Mobile-Robot-Lösung auf das ideale Zusammenspiel von Hard- und Software sowie deren Vernetzung und Integration in das Gesamtsystem gelegt. Um eine ganzheitliche Lösung zu schaffen, hat das Unternehmen sein umfangreiches Know-how beim Flurförderzeug sowie seine Prozess- und Softwarekompetenz genutzt und setzt mit der eigens entwickelten Steuerung Junghenrich Mobile Robot Control (MRC) auf eine durchgängige Toolchain. Das Junghenrich MRC inkludiert dabei u. a. das zentrale Auftragsmanagement, die Fahrzeugsteuerung, ein Modellierungstool und auch eine Visualisierung in Echtzeit. Durch das neue Modellierungstool ist für die Mobile-Robot-Lösung rund um den EAE 212a innerhalb weniger Stunden eine Projektplanung möglich.



Die Navigation des EAE 212a kommt vollständig ohne künstliche Landmarken aus. Aufwendige Vorbereitungsmaßnahmen im Lager gehören damit der Vergangenheit an.

SKALIERBARKEIT FÜR DIE ZUKUNFT

Die neue Toolchain, ein integraler Bestandteil der Mobile-Robot-Lösung, ermöglicht die schnelle und einfache Anpassung von Verkehrs- und Fahrbereichen, wenn sich Bedürfnisse und Anforderungen in einem Lager verändern. Zusätzliche AMR vom Typ EAE 212a können so einfach hinzugefügt und Projekte auf diese Weise kurzfristig erweitert werden. Jungheinrichs neue Mobile-Robot-Lösung ist damit auf maximale Skalierbarkeit ausgelegt. Der EAE 212a kann als eigenständige Lösung oder mit Anbindung an das bestehende Host-System im Lager eingesetzt werden. Dank Leitsystem-Kompatibilität basierend auf VDA-5050-Standard und einer zukunftssicheren Software-Plattform ist die Mobile-Robot-Lösung auf künftige Herausforderungen im Lagerumfeld ausgerichtet. Durch seinen hohen Autonomiegrad findet der EAE 212a im Einsatz eigene Lösungen: Hindernisse kann er flexibel umfahren und setzt seine Arbeit auch ohne menschliches Eingreifen fort. Dank seiner Zielerkennung ist der EAE

212a in der Lage, auch Paletten zu erfassen, die nicht exakt an der gewünschten Position stehen. Somit ist die Einbindung in manuelle Prozesse möglich, auch in einem unübersichtlichen Lager.

MENSCH-MASCHINE-INTERAKTION

Einen weiteren Fokus hat Jungheinrich bei der Entwicklung des EAE 212a auf die einfache und intuitive Kommunikation zwischen Mensch und Maschine gelegt. Mit sofortigen und eindeutigen Auskünften am Leitstand, LED-Streifen aus der Ferne oder dem übersichtlichen Display im Nahbereich haben die menschlichen Kolleginnen und Kollegen des EAE 212a bei Bedarf alle wichtigen Informationen im Blick. Dies verhilft der Mobile-Robot-Lösung zu einer großen Akzeptanz bei den Mitarbeitenden. ■

JUNGHEINRICH

Foto: Jungheinrich

BRANDSCHUTZ IST UMWELTSCHUTZ

Viele Logistikunternehmen haben in den letzten Jahren Nachhaltigkeitsziele im Sinne der Sustainable Development Goals der Vereinten Nationen in ihre Leitlinien integriert. Ganzheitliche Brandschutzlösungen unterstützen sie dabei, diese Ziele noch besser zu erreichen.

Ein Brand kann Menschen gefährden, Sachwerte vernichten und der Umwelt großen Schaden zufügen. Neben Rauchgasen, Rauch- und Rußpartikeln werden andere – potenziell toxische – Stoffe und Verbindungen freigesetzt. Brandrückstände, kontaminiertes Löschwasser und nicht zerstörungsfreie Löschmittel, die im Zuge einer Brandbekämpfung eingesetzt werden, können teilweise katastrophale Folgeschäden verursachen. Zudem werden bei jeder Verbrennung große Mengen an Kohlendioxid freigesetzt.

AKTIVE BRANDVERMEIDUNG SCHÜTZT AUTOMATISIERTE LAGERHALTUNGEN

„Logistikunternehmen tun gut daran, im Zuge von Risiko-, Wirtschaftlichkeits- und Schutzzielbetrachtungen immer auch das Thema Brandschutz zu berücksichtigen“, sagt Herbert Remer, Geschäftsführer von WAGNER Austria, einer Tochtergesellschaft der WAGNER Group GmbH. „Durch das Vermeiden von Bränden werden Menschen, Immobilien und Lagergut geschützt, die Liefer- und damit Betriebsfähigkeit bleibt gewährleistet und die Umwelt frei von

brandbedingten Verunreinigungen. Ob es um die Ausstattung eines automatisierten Behälterkompaktlagers, Tiefkühlagers, eines Lagers für Kleinladungsträger oder eines Hochregallagers geht: Unsere aktive Brandvermeidung ist eine der effektivsten Möglichkeiten, um Gefährdungen auszuschließen sowie Prozesse und Umwelt zu schützen“, erklärt Herbert Remer.

Das aktive Brandvermeidungssystem OxyReduct® sorgt für vorbeugenden Brandschutz. Durch die kontrollierte Zugabe von Stickstoff senkt es die Sauerstoffkonzentration innerhalb des Schutzbereichs auf ein spezifisches Niveau ab. Dadurch schließt das System unter definierten Bedingungen die Gefahr einer Brandentstehung im Schutzbereich aus. Der dafür benötigte Stickstoff wird umweltschonend und kosteneffizient direkt vor Ort aus der Umgebungsluft gewonnen.

Jede ganzheitliche Brandschutzlösung von WAGNER basiert außerdem auf dem Einsatz der zertifizierten Ansaugrauchmelder TITANUS®, die bis zu 2.000-mal sensibler sind als herkömmliche Punktmelder und einen Brandherd bereits in der Entstehungsphase (Pyrolyse) detektieren.

Brandrisiken in modernen Lagern stellen insbesondere die hohe Lagerdichte, die weitgehende Automatisierung, das Lagergut selbst sowie dessen Verpackung



„Unsere aktive Brandvermeidung ist eine der effektivsten Möglichkeiten, um Gefährdungen auszuschließen sowie Prozesse und Umwelt zu schützen.“

Herbert Remer, Geschäftsführer der WAGNER Austria GmbH



Im Hochregallager der KETTLER Alu-Rad GmbH, in dem bis zu 50.000 E-Bikes versandfertig verpackt und mit verbauten Akkus eingelagert werden können, sorgt eine Brandschutzlösung von WAGNER für aktive Brandvermeidung.

dar. Technische Defekte an elektrischen Anlagen können Brände auslösen. Die Konstruktion der Lagerräume begünstigt eine rasche Brandausbreitung und erschwert das Löschen mittels konventioneller Systeme. In Tiefkühlagern kommen die niedrige Luftfeuchtigkeit sowie leicht brennbare Dämmstoffe als Risikofaktoren hinzu.

STICHWORT LITHIUM-IONEN-AKKU

Für ein spezielles Lagergut werden zunehmend Lagerkapazitäten benötigt: Lithium-Ionen-Batterien. Dem präventiven Brandschutz kommt hier eine besondere Bedeutung zu. Denn bei einer jederzeit möglichen Selbstentzündung durch einen Thermal Runaway lässt sich der Brandprozess nicht unterbrechen. Ein Überspringen des Feuers auf anderes Lagergut kann zu einer rasanten Brandausbreitung führen. Das Verpa-

ckungsmaterial, die Art der Einlagerung sowie der Ladestand der Akkus spielen eine wesentliche Rolle für das Brandverhalten und müssen beim vorbeugenden Brandschutz individuell berücksichtigt werden. Ergo sind spezifische, ganzheitliche Brandschutzlösungen für die Lagerung dieser Energieträger unverzichtbar. „Für ein Hochregallager der Firma KETTLER Alu-Rad, in dem bis zu 50.000 E-Bikes versandfertig gelagert werden, hat WAGNER eine individuelle Brandschutzlösung entwickelt, die durch Einsatz des Brandvermeidungssystems OxyReduct® vor den Folgen eines Thermal Runaways schützt und die weitere Brandausbreitung verhindert. So sind sowohl die Lieferfähigkeit als auch Ware, Lager und Personal geschützt – ebenso wie die Umwelt“, erklärt Herbert Remer. ■

Mehr zum Thema unter: bit.ly/3KA9NsR

WAGNER®

DIE BESSERE LÖSUNG IM BRANDSCHUTZ

WAGNER Austria GmbH

Flaga-Straße 1/Top 2
2100 Leobendorf
Tel.: +43 2262 642 62-0
office@wagner-austria.at
www.wagnergroup.com

DIE WICHTIGSTEN TRENDS

Lasse Landt sieht drei Trends, die das laufende Jahr in der Logistik prägen werden. Themen wie die Modernisierung der IT, das Setzen von nachhaltigen Klimazielen sowie den Einsatz von Automatisierung und KI in der Logistik hält er für essenziell.



Mit den Auswirkungen der Corona-Pandemie, dem Krieg in der Ukraine, den steigenden Energiepreisen und der hohen Inflationsrate verzeichnete die Logistikbranche in den letzten Jahren herausfordernde Momente. Was bringt 2023?

1. NOTWENDIGKEIT DER IT-MODERNISIERUNG

Fest steht, die Transportbranche steht weiterhin unter Druck, mit der Digitalisierung kräftig voranzuschreiten. Digitalisierung ist zwar mehr als IT-Modernisierung, aber letztlich ein großer Teil davon. Ziel von Logistikunternehmen muss es sein, verschiedene Technologien intelligent miteinander kombinieren zu können, um sich mit Geschäftspartnern und Kunden zu vernetzen und weiter zu wachsen. Dadurch, dass in vielen Unternehmen die IT stark veraltet ist, gestaltet sich das Zusammenarbeiten oft sehr kompliziert. Perspektivisch wird es für Branchenteilnehmer von Bedeutung sein, gemeinsame Kommunikationsstandards weiter auszubauen, um eine Interoperabilität zu gewährleisten. Das funktioniert in anderen Bereichen, in denen die Digitalisierung bzw. Modernisierung schon weiter vorangeschritten ist, viel besser. Hier zeigt sich anhand der RESTful APIs, dass die Kommunikation zwischen unterschiedlicher Software mit einer entsprechend guten Dokumentation gut funktionieren kann. Ein gutes Beispiel dafür ist unser Partner, das Start-up Magaloo. Die Bestell-App digitalisiert Bestellprozesse von Kiosken und Einzelhändlern und vernetzt sie mit Lieferanten und Herstellern. Das Tool sorgt für schnelle, einfache und effiziente Bestellvorgänge und verhilft damit einer ganzen Branche zu einem besseren Ressourcenmanagement.

2. NACHHALTIGE ZIELE UND KLIMANEUTRALITÄT VORANTREIBEN

Die Wichtigkeit der Förderung von Nachhaltigkeit ist auch an der Logistikbranche nicht vorbeigegangen. Sich hier eigene Ziele zu setzen und den ökologischen Fußabdruck zu verbessern, ist eine große Hürde, die es für viele Unternehmen in der Branche zu meistern gilt. Logistische Prozesse müssen entsprechend ressourcenschonend und CO₂-neutral umgestellt werden – durchaus eine Mammutaufgabe. Aktuell gibt es noch zu wenig Möglichkeiten, beispielsweise den CO₂-Verbrauch sinnvoll festzustellen. Mit fortschreitender Digitalisierung wird es aber auch hier Lösungen geben, um die Logistik



Pamyra.de bietet einen unabhängigen Preisvergleich für Transporte und ermöglicht es Versendern, innerhalb von Sekunden einen Überblick über die Angebote am Markt zu erhalten.

grüner zu gestalten. Aktuell spüren wir, dass die Zahlungsbereitschaft hier bedauerlicherweise nach wie vor geringer ist, als die mediale Berichterstattung vermuten lässt. Zum anderen fehlen uns in vielerlei Hinsicht leider aufgrund der Komplexität und Fragmentierung des Transportmarkts oft auch schlicht die Möglichkeiten, einem Packstück einen exakten CO₂-Fußabdruck zuzuweisen. Aber wir arbeiten daran, eine Lösung zu finden, die es Speditionen ermöglicht, ihren CO₂-Ausstoß durch unsere Plattform kompensieren zu können.

3. AUTOMATISIERUNG UND KI

Neue und innovative Problemlösungsansätze sind in der Logistikbranche wichtiger denn je, um langfristig bestehen zu können. Dabei können Automatisierung und künstliche Intelligenz

dazu beitragen, in der Logistik zahlreiche Herausforderungen zu meistern, und vor allem zur Effizienz- und Resilienzsteigerung beisteuern. Das Thema wird seit vielen Jahren als Trend gesetzt, aber 2023 werden sicher weiterhin eine Vielzahl von Prozessen damit automatisiert. Auch wir arbeiten bereits bei uns intern an einer Möglichkeit zur KI-gesteuerten Dokumentenerfassung.

Ziel ist es, dass unsere Kunden Dokumente einpflegen und diese dann mittels KI automatisch erkannt und bearbeitet werden. Zukünftig werden immer mehr Logistikunternehmen mit der Hilfe künstlicher Intelligenz und Automatisierung arbeiten. Diese wird dann noch viele weitere Aufgaben übernehmen, wie die Planung von Routen oder die Vermeidung von Leerfahrten. ■

Lasse Landt

ist Geschäftsführer und CFO der Pamyra GmbH.
Nähere Informationen finden Sie unter www.pamyra.de.



Fotos: Pamyra GmbH

Jungheinrich auf der **SMART Automation**

23. - 25. Mai 2023 im Design Center Linz

Ob effizienter Underload-Transport, platzsparende Goods-to-Person-Kommissionierung oder Roboter-zur-Ware-Anwendungen – nutzen Sie unsere Autonomous Mobile Robots (AMR) als schnellen Zugang zur Automatisierung.

Stand 338



JUNGHEINRICH

Einfach eine gute **PERFORMANCE**

Jungheinrich EFG BB und BC

EFG BB 216k
Vollausstattung
24.650 €
kurzfristig verfügbar



JUNGHENRICH

GEMEINSAM ZUM ZIEL

Mittels Event-Streamings entwickelt LKW Walter, ein Unternehmen der Walter Group, die „Transportorganisation der Zukunft“, die auf digitale, eventgetriebene Prozessautomatisierung setzt. Einer der Partner, der beim Erreichen dieses Ziels unterstützt, ist BearingPoint.

Zusammen mit seinem Partner BearingPoint sind das Transportunternehmen LKW Walter und seine Mitarbeiter:innen unterwegs in Richtung „Transportorganisation der Zukunft“. Zum Einsatz kommt dabei die Event-Streaming-Technologie Apache Kafka, um viele der alltäglichen Aufgaben zu automatisieren und so den Mitarbeiter:innen mehr Zeit für die wesentlichen Tätigkeiten zu geben. Diese Reise ist noch nicht zu Ende, aber schon weit genug fortgeschritten, um mit Vincent Beaufils, dem langjährigen Chief Digital Officer (CDO) von LKW Walter, sowie Gerald Tretter, Senior Manager bei

BearingPoint und Leiter des Center of Excellence für Event-Streaming, eine Zwischenbilanz zu ziehen.

„Wir haben das Riesenpotenzial von KI erkannt. Aber es hat aufgrund des modularen Aufbaus etwas gefehlt, nämlich dass die Module einander triggern.“

Vincent Beaufils, CDO LKW Walter

WIE HAT DIE REISE VON LKW WALTER UND BEARINGPOINT IN SACHEN REALTIME-ENTERPRISE UND EVENT-STREAMING IHREN ANFANG GENOMMEN?

Vincent Beaufils: Die Idee, mit Event-Streaming zu arbeiten, entstand 2017 in einem Dia-

log bei LKW Walter zwischen IT und Business. Wir waren damals schon recht weit mit künstlicher Intelligenz, also mit Modulen, die mit Machine-Learning funktionieren und Entscheidungen treffen, was relativ neu war.

Wir haben das Riesenpotenzial von KI erkannt. Aber es hat aufgrund des modularen Aufbaus etwas gefehlt, nämlich dass die Module einander triggern. Wir haben eine Verkettung von Prozessen von der Akquise bis zu Verrechnung, und die einzelnen Module haben für sich sehr gut gearbeitet. Aber zwischendurch musste immer wieder ein Mensch eingreifen, und die Kette wurde unterbrochen. Wir haben gewusst, dass es möglich sein muss, das zu automatisieren.



Seit rund fünf Jahren sind LKW Walter und BearingPoint gemeinsam auf der Event-Streaming-Reise. Die Zusammenarbeit hat aber schon früher begonnen.

KÖNNEN SIE DAS VIELLEICHT MIT EINEM BEISPIEL ERLÄUTERN?

Beaufils: Wir fahren sehr viel intermodal. In Skandinavien beispielsweise gibt es Straße, Bahn, Fähre und wieder Straße. Wir haben ein Programm, das die erwartete Ankunftszeit (ETA) berechnet und aktualisiert. Wir wissen also, dass ein LKW am Montag um zehn Uhr in Rostock sein wird, und organisieren entsprechend die Fähre. Wenn es eine Verspätung gibt, wissen wir das auch. Früher hat ein:e Mitarbeiter:in erfahren, dass der LKW pünktlich oder verspätet kommt, und hat die Fähre entsprechend geordert. Aber eigentlich kann das das System selber machen. Das ist dieses Trig-

gern. Dann haben wir mit unseren IT-Expert:innen zuerst intern einen Dialog über die verfügbaren Technologien geführt. Es gibt schon seit Jahrzehnten die klassische Messaging-Technologie. Aber unser Fall ist viel dynamischer und viel umfangreicher. Damals hat sich die Technologie Kafka zu etablieren begonnen. Wir haben entschieden, dass das für uns das Richtige ist.

DAS MUSS EINE DER ERSTEN KAFKA-IMPLEMENTIERUNGEN IN ÖSTERREICH GEWESEN SEIN, ODER?

Gerald Tretter: Ich denke auch. Die Technologie ist noch nicht alt, entstanden ist sie

Anfang der 2010er-Jahre. Aber in einem ganz anderen Kontext, wenn man LinkedIn betrachtet. Sie wollten mitbekommen, worauf ihre User klicken, und dann auch in Echtzeit darauf reagieren, damit auf der nächsten Seite Dinge geladen werden, die den User interessieren. Es ging darum, zu interagieren, auf einen Trigger zu reagieren, das in einen Kontext zu setzen, um dann die richtige Entscheidung zu treffen und dem Benutzer das Richtige anzuzeigen. In Europa und auch für uns war das damals relativ neu. Wir sind nicht als Kafka-Expert:innen ins Projekt gegangen. Deswegen war es spannend, sich gemeinsam mit LKW Walter gegenseitig zu challengen und die Business-Anforderung, die zuerst da war, so zu erfüllen.

Beaufils: Wir haben zuvor nie diesen Schritt gemacht. Wir wollten nicht Pionier in der Verwendung von Technologien sein, denn das birgt immer ein gewisses Risiko. Es ist aber manchmal notwendig, weil die Welt sich immer schneller bewegt. Deshalb mussten wir diese Wette eingehen. Allerdings sind wir schrittweise vorgegangen.



„Wenn man mit einem Beispiel aus der gleichen Branche kommt, dann ist die erste Reaktion: Wir sind ja ganz anders als die! Deswegen braucht man eine andere Perspektive.“

Gerald Tretter, Senior Manager BearingPoint

SIE HABEN ALSO MODULAR ANGEFANGEN, UM DAS RISIKO ZU BEGRENZEN. WIE SIND SIE VORGEGANGEN? ES GAB EINE VISION, WAS WAR DER ERSTE PUZZLESTEIN?

Beaufils: Entscheidend auf dieser Reise ist, unsere Mitarbeiter:innen mitzunehmen und ihre Vorteile sichtbar zu machen. Wir haben uns mit unseren Prozessen auseinandergesetzt, den

vorhandenen und denen, die wir ändern wollten. Die grobe Reise geht von der Akquise bis zu Verrechnung und Reporting. Dazwischen gibt es die Planung. Die Planung hat zwei Stufen, die lang- bis mittelfristige Planung und die kurzfristige. Wie teile ich meine Ressourcen den vorhandenen Ladungen zu? Wenn das erfolgt ist, gibt es die Durchführung und danach Verrechnung und Reporting.

Damals lebte das alles in der Legacy, also 20 Jahre alter Software. Wir haben gelernt, dass man die Legacy in Ruhe lassen muss. Also nicht das Ziel zu verfolgen, die Legacy abzulösen, sondern zu transformieren und so lange wie möglich mit dieser Legacy zu leben. Jeder Teilschritt musste also so gebaut werden, dass es eine Abzweigung in Richtung Legacy gab und dann auch eine Abzweigung zurück. Dann kommt der nächste Schritt und dann der nächste, bis irgendwann alles da ist.

HABEN SIE DAFÜR BEI NULL ANGEFANGEN?

Beaufils: In der Akquise waren wir schon recht weit, hatten bereits viel automatisiert. Der naheliegende Weg wäre gewesen, mit der Planung zu beginnen. Allerdings war in der Durchführung der größte Bedarf und die Use-Cases sind wirklich greifbar – zum Beispiel das Bestellen einer Fähre zum richtigen Zeitpunkt oder die proaktive Meldung einer Verspätung an den Kunden. Einfache Tätigkeiten, bei denen wir aber sehr viel Zeit verlieren und wo sofort ein Nutzen gestiftet wird. Die Frage war dann: Zuerst das

Ei oder das Huhn? Denn die Durchführung erfolgt erst dann, wenn die Planung erfolgt ist. Wir haben uns eindeutig dafür entschieden, mit dem Huhn – also der Durchführung – zu beginnen. Ein Nebenprodukt war, dass wir damit auch das Risiko vermindert haben. Aber so eine große Landschaft kann man sowieso nicht mit einem Big Bang ablösen.



Gerald Tretter (li.), Senior Manager bei BearingPoint sowie Leiter des Center of Excellence für Event-Streaming, und Vincent Beauflis (re.), Chief Digital Officer von LKW Walter

Dadurch haben wir etwas Neues bauen können und uns komplett transformiert. Die Durchführung alt ist manuell, die Durchführung neu ist komplett automatisch – und dort sind auch die meisten Events. Denn alle Prozesse, die in der Durchführung vorhanden sind, sind immer bezogen auf die Bewegung des Fahrzeugs und eine bestimmte Timeline. Es gibt Kunden, die zwei Stunden vorher wissen wollen, wann der LKW ankommt, damit sie ihm einen Timeslot bei einer Rampe zuteilen können. Deswegen braucht man die Ankunftszeit. Das ist ein KI-Modul, das wir schon hatten.

Wir haben ungefähr 400 bis 500 Events pro Sekunde rund um die Bewegung der LKW, jede Bewegung wird als Event verwertet. Aus diesen Bewegungen kann man einen ETA ableiten.

Aber irgendwo muss hinterlegt sein, was man mit dieser Info macht. Das ist auch das Schöne an dieser Technologie: Jedes Modul für sich hat relativ wenig zu tun. Das ETA-Modul kalkuliert nur die Zeit. Ein anderes Modul bekommt diese Info von Kafka als Consumer und entscheidet, ob sie für seine Aufgabe relevant ist. In vielen Fällen ist eine reine ETA irrelevant. Wenn allerdings hinterlegt ist, dass der LKW um zehn Uhr ankommen muss, und der ETA prognostiziert eine Verspätung, dann greift die Logik. Das System ist also nicht so monolithisch wie eine alte Landschaft, sondern jedes Modul ist relativ schlank, aber natürlich abhängig von anderen. In der Durchführung konnten wir diese Kafka-Architektur, so, wie sie gedacht ist, perfekt umsetzen. Die Herausforderung ist, dass man



Für die umfangreichen und dynamischen Herausforderungen von LKW Walter waren klassische Technologien nicht perfekt geeignet. Deswegen setzte man auf Apache Kafka.

nicht versucht, mit Kafka Dinge so umzusetzen wie früher. Man denkt nach wie vor in alten Paradigmen. Hier hatten wir mit der Durchführung eine super Gelegenheit, neu zu denken.

UND WO STEHEN SIE JETZT IN DEM TRANSFORMATIONSPROZESS?

Beaufils: Mit der Durchführung, also dem Huhn, sind wir fertig. Mit der Akquise auch. Gerade bauen wir die Planung. Letzte Woche haben wir den ersten Live-Test in einer Abteilung gemacht. Wir haben noch ein fehlendes Stück zwischen Akquise und Durchführung, das verbinden wir gerade. Die Verrechnung im Anschluss läuft bereits automatisch, schon in der alten Welt, dafür braucht man diese ganzen Events nicht. Ob eine Rechnung um elf Uhr oder 15 Uhr ausgeschickt wird, ist nicht relevant. Was in der alten Welt gut läuft, soll weiter-

laufen. Wichtig ist natürlich, dass es mit der neuen Landschaft gut zusammenarbeitet und wir damit unsere Mitarbeiter:innen entlasten können.

WIE LANGE HAT ES GEDAURT, BIS SIE AN DIESEM PUNKT ANGELANGT SIND? VON 2017 BIS LETZTE WOCHE?

Beaufils: Wir sind noch nicht fertig. Aber ja, wir sind jetzt tatsächlich schon ungefähr fünf Jahre unterwegs. Erste Überlegungen hat es im Herbst 2017 gegeben, wirklich angefangen haben wir 2018. Die Zeit vergeht schnell.

Tretter: Wobei man sagen muss, dass auch viele andere Dinge passiert sind, als rein diese Logik zu etablieren. Themen wie Datenqualität. Wie bekomme ich die Daten aus der alten in die neue Welt, damit ich dort automatisiert arbeiten kann? Wie funktionieren die Module unter-

einander? Ich kann mich erinnern, dass wir über sehr viele Fälle gesprochen haben, die in der alten Welt geplant worden sind. Da gibt es hunderte Szenarien, wie ein Transport geplant wird. Und das muss irgendwie in der neuen Welt berücksichtigt werden, damit es automatisiert abgewickelt werden kann. Das waren die Aufwandsstreiber, die dazu geführt haben, dass es komplexer wird.

Beaufils: Das wird uns auch noch gut zwei oder drei Jahre beschäftigen.

„Für mich war das keine klassische Auftraggeber/Auftragnehmer-Beziehung, sondern wir wollten gemeinsam etwas schaffen und gemeinsam Ziele erreichen.“

Gerald Tretter, Senior Manager BearingPoint

HABEN SICH DIE VISION UND DIE ZIELE, DIE SIE ZU BEGINN DES PROJEKTS HATTEN, ERFÜLLT?

Beaufils: Wir sind gerade bei der Transformation. Eine Zeitlang ist es nach wie vor möglich, seine Arbeitsweise auch nicht zu ändern. Wenn ich zum Beispiel eine Regel habe, dass ein Großkunde zwei Stunden vorher informiert werden will, und ich das in der Maschine nicht hinterlege, dann passiert das nicht automatisch, und ich muss es noch händisch machen.

Wir haben mittlerweile schon einige Abteilungen umgestellt, die sehr stark entlastet werden. Aber noch nicht flächendeckend, weil es da und dort sehr spezifische, komplexe Fälle gibt. Am Ende müssen sich die Arbeitsweisen der Mitarbeiter:innen transformieren, sodass wir alle entlasten können, um das unternehmerische Handeln in der Organisation zu fördern. Bis wir durch sind, dauert es noch ein bisschen.

TUN SIE ETWAS, UM ES ZU BESCHLEUNIGEN?

Beaufils: Damit das richtig in Schwung kommt, haben wir die Initiative „Data in Motion“ gestartet, um den Mitarbeiter:innen zu erklären, was die Maschine kann und was die Idee dahinter war. Sie sollen verstehen, dass sie dafür auch ihre Struktur anpassen müssen. Die Strukturen aus den 2000er-Jahren passen nicht zu einem System, das die Hälfte der Arbeit automatisch erledigt. Man braucht Spezialist:innen, die sich um die Daten kümmern. Dann kann ich auch die Abwicklungszeit reduzieren, und meine Mitarbeiter:innen können sich mehr um Beziehungsarbeit mit Transportpartnern und Kunden kümmern und weniger um Abwicklung, Aviso – reaktive Arbeit sozusagen. Und dieser Wandel, der läuft nicht von selbst.

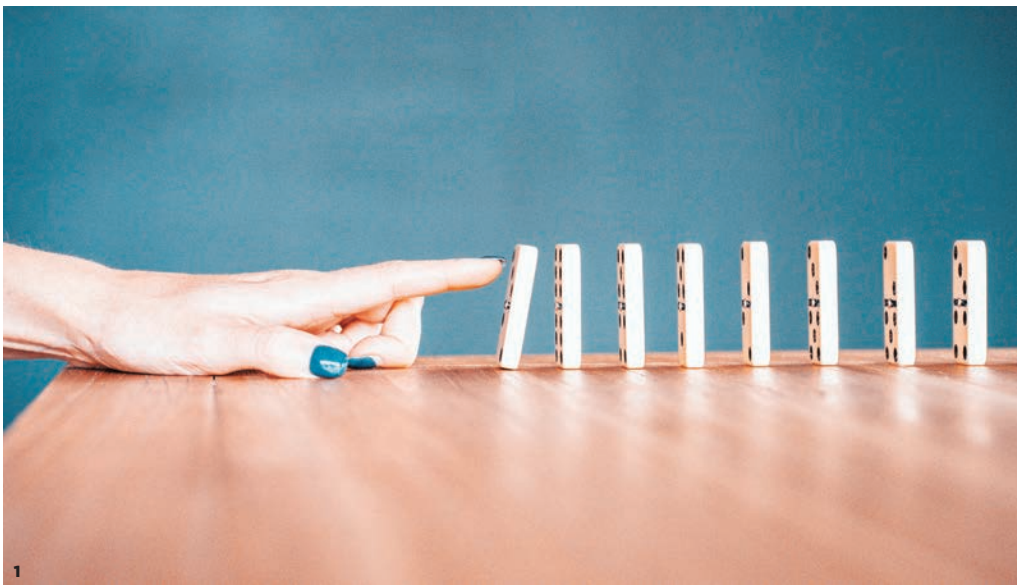
DAS HEISST, DIE WERKZEUGE SIND JETZT DA, UND DIE LEUTE MÜSSEN LERNEN, WELCHEN VORTEIL SIE

BRINGEN. IN IHRER „DATA IN MOTION“-INITIATIVE GEHT ES DARUM, DAS DEN MITARBEITER:INNEN MIT WORKSHOPS UND VERANSTALTUNGEN NÄHERZUBRINGEN.

WANN HABEN SIE DAMIT BEGONNEN?

Beaufils: Im Juli 2022. Da sind wir beide in diesem Büro gesessen und haben über Mitarbeiter:innen gesprochen. Wir haben gemerkt, dass wir uns nicht genug Zeit genommen hatten, um den Mitarbeiter:innen die Vorteile genau zu vermitteln.

Tretter: Wir haben einen guten Zeitpunkt erwischt. Parallel haben wir uns bei BearingPoint schon länger damit beschäftigt, wie wir diese Technologie auf einer Nicht-Techniker-Ebene erklären können, um uns nicht auf technischer Ebene über Systeme zu unterhalten, sondern die Events auf einer Business-Ebene zu sehen. Dafür haben wir eine Methodik entwickelt, die wir verwendet haben, um die



1

Beim Event-Streaming stoßen Dateninputs – Events – weitere Ereignisse an, nicht unähnlich einer Dominoreihe, aber viel komplexer.

Mitarbeiter:innen bei LKW Walter mitzunehmen.

Beaufils: Dazu gab es einen Initial-Workshop. Am Anfang wollten wir den Leuten generell Technologien und Transformationen außerhalb von LKW Walter erklären. Dann haben wir gemeinsam mit BearingPoint zwei Workshops mit Kleingruppen von circa 20 Personen gemacht, bei denen es um die Prozesse einer fiktiven Firma ging – keiner Spedition, sondern einer Baufirma.

Tretter: Das ist ganz wichtig. Wenn man mit einem Beispiel aus der gleichen Branche kommt, dann ist die erste Reaktion: Wir sind ja ganz anders als die! Deswegen braucht man eine andere Perspektive. Wir haben dafür ein Unternehmen entworfen, das auf einem praktischen Beispiel beruht und nicht ganz so weit weg, aber doch vom Geschäft her etwas anders war. Dieser erste Schritt war wichtig, damit man dann im zweiten Schritt, in dem man sich intensiv mit den eigenen Prozessen beschäftigt, schon die Methodik kennt.

Beaufils: Die Mitarbeiter:innen sollten verstehen, was es mit Events auf sich hat und dass sie sich anders organisieren können, weil sie sich auf die Maschine verlassen können. So können sie sich auf andere Aufgaben konzentrieren.

WAS IST DIE GRÖßERE HERAUSFORDERUNG: DIE TECHNOLOGIE-IMPLEMENTIERUNG ODER DIE MENSCHEN INS BOOT ZU HOLEN?

Beaufils: Die Menschen ins Boot zu holen und sie zu überzeugen, in ihrem Verantwortungsbereich auch Anpassungen vorzunehmen.

WÜRDEN SIE AUS DIESER ERFAHRUNG HERAUS SAGEN, ES WÄRE BESSER GEWESEN, FRÜHER NOCH INTENSIVER MIT DEN MITARBEITER:INNEN ZU REDEN? ODER IST ES NICHT SINNVOLL, ZU FRÜH ANZUFANGEN?

Beaufils: Wir wollten unbedingt erst starten, wenn die Leute auch schon spüren, dass es funktioniert. Die Durchführung war schon fertig. Wir hätten auch warten können, bis die

Planung fertig ist. Dann wäre die Wirkung vielleicht noch besser gewesen. Aber mit der Durchführung hatten wir eindeutig etwas, das funktioniert, und wir haben nicht über die Zukunft geredet, sondern über etwas, das schon da ist.

Wir haben schon heute die Best Practices zu jedem Thema. Wie ich meine Abteilung umstelle, wie ich die Rollen anpasse usw. Es ist nur noch nicht flächendeckend. Es gibt immer Early Adopter, es verbreitet sich auch, aber wir wollen das noch beschleunigen.

Wir haben brillante Leute aus mehr als 40 Nationen, in unterschiedlichem Alter und mit verschiedenen Backgrounds. Wenn sie überzeugt sind, geht es relativ schnell. Wir müssen nur dabei helfen, diesen Austausch in Gang zu setzen. Die Zeit dafür ist intensiv, aber diese geben wir unseren Mitarbeiter:innen.

WELCHE ROLLE HATTE BEARING-POINT IN DIESEM PROZESS?

Tretter: Zu Beginn sehr stark aus der Technologie kommend. Schon vor dem Start der Event-Streaming-Journey haben wir viel gemeinsame Vorarbeit geleistet, indem wir Bausteine wie die Modernisierung der IT oder die Etablierung agiler Vorgehensweisen aufgebaut haben. Und dann waren wir Sparringspartner und haben uns gemeinsam entwickelt. Ganz wichtig war die Architekturrolle, um gemeinsam die richtigen Technologieentscheidungen zu treffen. Nachdem das damals für uns alle Neuland war, war es gut, die Köpfe zusammenzustecken. Es gab auch herausfordernde Meetings, aber es wurden gemeinsame Entscheidungen getroffen.

Ich glaube, das Wort „gemeinsam“ ist in diesem Zusammenhang ganz wichtig. Wir haben mit LKW Walter einen Partner gefunden, der diesen Weg gehen will, und sie haben in uns jemanden gefunden, der das mit ihnen gemeinsam schaf-

fen will. Für mich war das keine klassische Auftraggeber/Auftragnehmer-Beziehung im Sinne der inhaltlichen Zusammenarbeit, sondern wir wollten gemeinsam etwas schaffen und gemeinsam Ziele erreichen.

MIT DER DURCHFÜHRUNG SIND SIE JETZT ALSO SO WEIT FERTIG, ALS NÄCHSTES GEHT ES UM DIE PLANUNG. WIE GEHT ES WEITER?

Beaufils: Wann etwas fertig ist, ist immer relativ. Die Planung wird für viele Abteilungen schon in den nächsten Monaten ausgerollt. Aber bis wir sie durchgängig für die ganze Organisation ausrollen, brauchen wir sicher noch etwas Zeit. Wir haben auch Visionen für die Planung. Jetzt geht es um die kurzfristige Zutei-

„Trotz aller Aussagen, die man heute über Roboter oder künstliche Intelligenz hört, ist und bleibt der Mensch im Fokus.“

Vincent Beaufils, CDO LKW Walter



lung. In den Workshops haben unsere Mitarbeiter:innen selbst gesagt, dass sie heute auf Sicht navigieren. Sie sammeln ein, zwei Tage die Informationen, schauen, wie viele LKW und wie viele Ladungen sie haben, und bringen das anschließend zusammen. Mit Daten könnten wir natürlich schon vorher proaktiv handeln. Daran entwickeln wir im Moment und wollen auch etwas umsetzen. Wenn wir das haben, werden wir sicher die nächsten Schritte machen. Daran sieht man, dass es nicht darum geht, die Prozesse, so wie sie sind, einfach zu ersetzen, um schneller zu sein, sondern darum, neue Möglichkeiten zu haben und für neue Herangehensweisen offen zu sein. Diese mittelfristige, proaktive Planung gibt es heute so noch nicht. Aber die Daten sind im Grunde da.



BEI SO EINER TRANSFORMATION GEHT ES OFT UM DIE ENTWICKLUNG GANZ NEUER GESCHÄFTSMODELLE. STELLEN SIE AUCH IN DIESE RICHTUNG ÜBERLEGUNGEN AN?

Beaufils: Das hat nicht oberste Priorität, kann sich aber durchaus ergeben. Unsere Mitarbeiter:innen sind sehr innovativ, finden Lösungen für die Herausforderungen im Tagesgeschäft für unsere Kunden und „verbinden“ sich tagtäglich mit vielen Geschäftspartnern in Europa. Sich dabei anzupassen und den Bedarf der Kunden und Partner zu verstehen, gehört zu den Kernfähigkeiten unserer Mitarbeiter:innen. Unser Fokus bleibt auf Full Truck Loads (FTL). Wir sind und bleiben FTL-Spezialist! Der Mensch bleibt stets im Zentrum unseres Handelns.

WIE SIE GESAGT HABEN, IST SO EIN PROZESS NIE ZU ENDE, ES IST EIN PERMANENTER CHANGE. ABER WIE SIEHT IHR ZIEL AUS?

Beaufils: Die Idee ist, dass alles, was reine administrative Abwicklung ist, wegfällt. Das ist eine Arbeit, die gemacht werden muss, aber nicht besonders spannend ist. Menschen kommen zu uns, um zu wirken, Bereiche und Netzwerke aufzubauen, mit Kunden und Transportpartnern zu arbeiten. Wir wollen, dass sie sich auf das People-Business, also das, was einen Menschen ausmacht, konzentrieren können.

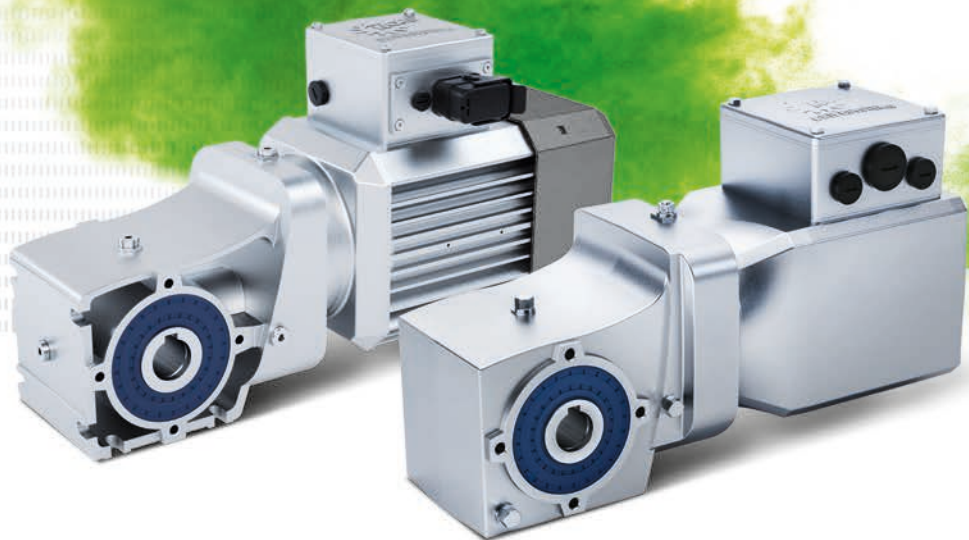
Trotz aller Aussagen, die man heute über Roboter oder künstliche Intelligenz hört, ist und bleibt der Mensch im Fokus. Wir möchten sich ständig wiederholende Tätigkeiten automatisieren, damit sich unsere Mitarbeiter:innen um das Lösen von Spezialanforderungen und den Ausbau von neuen Bereichen kümmern können.

Die Zukunft der Transportorganisation liegt darin, Netzwerke aufzubauen. Ich gebe ein Beispiel: Der Ausbau des kombinierten Verkehrs zählt zu unseren strategischen Zielen, weil wir damit einen besonderen Mehrwert für die Umwelt schaffen, einen wertvollen Beitrag zur Nachhaltigkeit und damit für uns, unsere Kinder und die gesamte Gesellschaft leisten. Der intermodale Verkehr erfordert extrem hohe Kapazitäten im Bereich Vernetzung. Ein Zug oder eine Fähre muss in beide Richtungen voll beladen sein. Das kann kein Roboter und kein ChatGPT machen, dafür sorgen Menschen. Deshalb brauchen wir Gestalter:innen, die diese Systeme aufbauen und moderne Kombinationen entwickeln, wie wir die Wirtschaftszentren in Europa und darüber hinaus besser verbinden. Da entstehen Ideen, die eine viel größere Dimension haben, weil die Leute Kapazitäten für spannende und neue Themen haben. Die Menschen in der gesamten Walter Group wollen wir fördern, denn sie sind unser größtes Kapital. ■

FOOD ODER INTRALOGISTIK? GEMACHT FÜR BEIDES.

Effizient, hygienisch, kompakt.

IE5+ die neue Synchronmotorengeneration von NORD



- ▶ Hygienisches Design für wash-down Anwendungen
- ▶ Belüftet für eine höhere Leistungsdichte
- ▶ Sehr kompakt mit geringer Geräuschemission
- ▶ Vollständig kompatibel mit dem NORD-Baukasten


DRIVESYSTEMS

ENERGIEEFFIZIENZ BIS IE5+

Die IE5+ Motorengeneration von NORD DRIVESYSTEMS garantiert dank IE5+ Technologie höchste Effizienz sowie Betriebssicherheit. Sie verbindet die Vorteile des Baukastensystems mit den Möglichkeiten der Variantenreduzierung und trägt maßgeblich zur Reduzierung der Gesamtbetriebskosten (TCO) bei.

Die neue IE5+ Motorengeneration hat NORD DRIVESYSTEMS mit besonderem Schwerpunkt auf den Einsatz in der Intralogistikbranche sowie der Getränke- und Lebensmittelindustrie konzipiert. Die besonders kompakten und energieeffizienten Synchronmotoren

bieten einen konstant hohen Wirkungsgrad über einen breiten Drehmomentbereich und haben damit auch in Teillast- und Teildrehzahlbereichen eine optimale Energieverbrauchsperformance. Das enorme Einsparpotenzial zeigt sich deutlich im direkten Vergleich zwischen einem herkömmlichen IE3-Asynchronmotor (0,75 kW, 83% Motorwirkungsgrad, Kegelstirnradgetriebe) und einem entsprechenden IE5+ Synchronmotor (0,75 kW, 93% Motorwirkungsgrad, Kegelstirnradgetriebe). Bei 16 Betriebsstunden pro Tag (4.000 p. a.) ergibt sich eine Energieersparnis von etwa 400 kWh pro Jahr. Das entspricht bei einem CO₂-Emissionsfaktor von 366 g/kWh etwa 0,15 t CO₂ pro Jahr pro Antrieb.

Wenn man davon ausgeht, dass häufig über 2.000 Antriebe in einer Anlage verbaut sein können, ergibt das ein CO₂-Einsparungspotenzial von ca. 300 t CO₂ pro Jahr. Durch die optimierte Leistungsdichte lässt sich mit dem kompakten IE5+ Motor gegenüber herkömmlichen Asynchronmotoren zudem eine Platzersparnis von bis zu 40 Prozent erzielen. Auf gleichem Bauraum kann also ein leistungsstärkerer Motor mit höherer Energieeffizienz eingebaut werden.

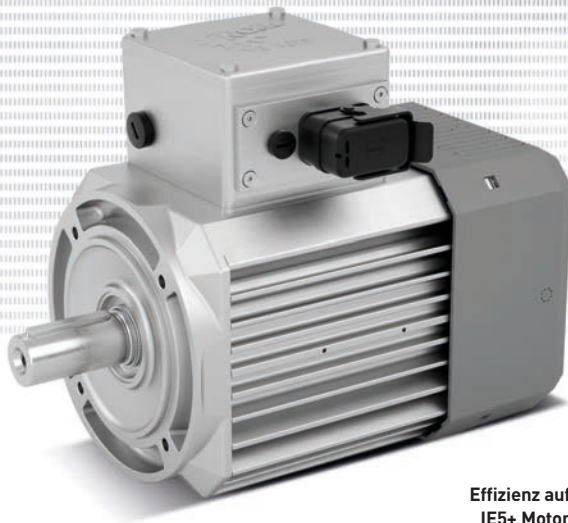
GEZIELTE VARIANTENREDUZIERUNG

Das konstante Drehmoment über einen großen Drehzahlbereich ermöglicht eine gezielte Variantenreduzierung. Dadurch können

INFO-BOX

Über NORD DRIVESYSTEMS

Seit 1965 entwickelt, produziert und vertreibt NORD DRIVESYSTEMS mit heute ca. 4.900 Mitarbeitern Antriebstechnik und ist einer der international führenden Komplettanbieter der Branche. Neben Standardantrieben liefert NORD anwendungsspezifische Konzepte und Lösungen auch für besondere Anforderungen, zum Beispiel mit Energiesparantrieben oder explosionsgeschützten Systemen. Der Jahresumsatz im Geschäftsjahr 2022 betrug 1,07 Mrd. Euro. NORD hat 48 eigene Tochtergesellschaften in 36 Ländern und weitere Vertriebspartner in mehr als 50 Ländern. Diese bieten technische Beratung, Vor-Ort-Bevorratung, Montagezentren und Kundendienst. NORD entwickelt und produziert ein vielfältiges Sortiment an Antriebslösungen für über 100 Branchen, ein Getriebesortiment für Drehmomente von 10 Nm bis über 282 kNm, liefert Elektromotoren im Leistungsbereich von 0,12 bis 1.000 kW und fertigt mit Frequenzumrichtern auch die erforderliche Leistungselektronik bis 160 kW.



Effizienz auf einem neuen Level: die IE5+ Motorengeneration von NORD

Verwaltungskosten minimiert und Produktions-, Logistik-, Lager- und Serviceprozesse gestrafft werden. Die Investition amortisiert sich innerhalb kurzer Zeit. Die Lösung wird unter Ausnutzung der hohen Überlastfähigkeit der Motoren und des großen Stellbereichs des Systems auf jeden Kunden individuell zugeschnitten und gezielt auf das individuelle Lastkollektiv der Anlage ausgelegt. Neben Variantenreduzierung und höherer Energieeffizienz kommt beim Einsatz der IE5+ Technologie auch zum Tragen, dass diese Motoren klein, kompakt, steckbar und per Plug-and-Play konfigurierbar sind.

BELÜFTETE & LÜFTERLOSE AUSFÜHRUNG

Die IE5+ Synchronmotoren mit Motorwirkungsgraden bis zu 95 Prozent sind in belüfteter oder glatter Ausführung bis zu einer Leistung von 4,0 kW mit einem Dauerdrehmoment von 1,6 bis 18,2 Nm und Drehzahlen von 0 bis 2.100 min⁻¹ verfügbar. Das glatte, hygienefreundliche Design der lüfterlosen Variante ist besonders leicht zu reinigen, korrosionsbeständig sowie wash-down-fähig und eignet sich damit ideal für den Einsatz in hygienesensiblen Umgebungen wie der Pharma- und Lebensmittelindustrie. Auf Wunsch sind die Oberflächenveredelung nsd tupH sowie die Schutzart IP69K verfügbar. ■



Getriebbau NORD GmbH
Deggendorfstraße 8
4030 Linz
Tel.: +43 732 31 89 20
info.at@nord.com
www.nord.com

DEMOKRATISCH LADEN

Seit Jahren ist der Markt für Elektromobilität in reger Bewegung. Nun will ihn ein neuer Player in Österreich aufmischen: Monta, ein Unternehmen aus Dänemark, das mit einer Software für Elektroladestationen als All-in-one-Plattform auftritt.

Bis 2030 sollen alle neu zugelassenen Autos hierzulande elektrisch sein. Das ist aber nur die eine Seite der Medaille, denn irgendwo müssen diese Fahrzeuge natürlich auch Strom „tanken“. Das dänische Start-up Monta will den Ausbau von Ladeinfrastruktur vorantreiben und E-Ladepunkte in Österreich „demokratisieren“. Die Basis dafür ist eine Software für Elektroladestationen, die als All-in-one-Plattform dient. Damit sollen Privatpersonen, Unternehmen, Organisationen und Tourismusbetriebe ihre E-Ladestellen intelligent verwalten, mit anderen teilen und monetarisieren können. NEW BUSINESS

hat sich darüber mit Stefan Schauer-Burkart, Country Manager bei Monta in Österreich, unterhalten.

„Wir verbinden mit Monta erstmals alle Akteure am Markt auf einer Plattform – vom Elektroinstallateur über den Ladesäulenbesitzer bis hin zum Flottenbetreiber und E-Fahrer.“

Stefan Schauer-Burkart, Country Manager Österreich Monta

HERR SCHAUER-BURKART, MIT MONTA WOLLEN SIE DIE LADEINFRASTRUKTUR IN ÖSTERREICH „DEMOKRATISIEREN“. WAS VERSTEHEN SIE DARUNTER?

Mit Monta können Privatpersonen, Unternehmen und Tourismusbetriebe ihre Ladepunkte von Elektroautos verwalten, für Dritte öffnen

und auch monetarisieren. Indem Ladestationen also durch mehrere und oft auch kleinere Marktteilnehmer öffentlich oder halböffentlich zur Verfügung gestellt werden, entstehen ein größeres Angebot, mehr Wettbewerb und eine dezentrale Infrastruktur – das verstehen wir unter dem Begriff der Demokratisierung. Für E-Fahrer ist dies wiederum ein Vorteil, weil das Ladenetz dichter und das Angebot vielfältiger wird. Durch die Bereitstellung einer Plattform, die Anbieter von Ladestationen mit Besitzern von Elektrofahrzeugen verbindet, hoffen wir, ein zugängliches und marktbasierendes Ladenetz in ganz Österreich zu schaffen.



E-Fahrer:innen haben mit der App von Monta Zugang zu mehr als 280.000 Ladepunkten europaweit, können aber auch ihre eigene Wallbox zu Hause zu einem intelligenten Ladegerät umwandeln.

WAS TUT IHRE PLATTFORM GENAU? WAS BIETEN SIE AN?

Wir verbinden mit Monta erstmals alle Akteure am Markt auf einer Plattform – vom Elektroinstallateur über den Ladesäulenbesitzer bis hin zum Flottenbetreiber und E-Fahrer.

Mit unserer App können Nutzer verfügbare Ladestationen finden und vorab online reservieren, mit unserem Backend-Managementsystem für Ladestationsbetreiber können diese ihre Ladepunkte verwalten und Zahlungen managen. Dabei bietet unser System für sie eine bessere Sichtbarkeit und Nutzung ihrer Ladestationen sowie optimierte Zahlungs- und Verwaltungsprozesse.

FÜR „TANKENDE“ SIND DIE VORTEILE KLAR: SIE ERHALTEN ZUGRIFF AUF MEHR „ZAPF-SÄULEN“. ABER WELCHE VORTEILE BRINGT IHR SYSTEM DENEN, DIE LADESTATIONEN ZUR VERFÜGUNG STELLEN?

Mit Monta können alle Interessierten und E-Mobility-Fans auf einfache Weise eine kleinere oder auch umfassendere Ladeinfrastruktur in Österreich aufbauen. Für Unternehmen liegen die Vorteile auf der Hand: Wenn ab 2030 in Österreich alle neu zugelassenen Autos – also auch Firmenwagen – elektrisch sein sollen, brauchen Mitarbeiter und Flotten eine gut aufgestellte Ladeinfrastruktur. Immerhin wird der Großteil der Ladevorgänge zu Hause oder am Ziel,

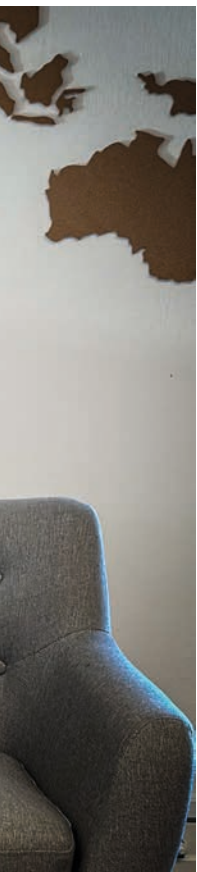
Foto: Monta



also oftmals in der Arbeit, wo viel Zeit verbracht wird, abgewickelt. Und auch die Nachhaltigkeitsmanager sind erfreut, wenn die Elektrifizierung der Flotte den ökologischen Fußabdruck verbessert und durch das Öffnen der Ladeinfrastruktur zu Randzeiten auch ein gesellschaftlicher Mehrwert geschaffen wird. Denn für alle, die in Ladeinfrastruktur investieren, z. B. Unternehmen oder auch Tourismusbetriebe und Immobilienentwickler, bedeuten die mit Monta ausgestatteten Ladepunkte neben dem Zurverfügungstellen der nötigen Infrastruktur auch eine zusätzliche Einnahmequelle. Sie können ihre Ladesäulen zu bestimmten Zeitpunkten oder -fenstern für Dritte öffnen und dabei selbst festlegen, zu welchem Preis diese bei ihnen laden können.

SIE ADRESSIEREN AUCH GEZIELT UNTERNEHMEN, DIE MIT MONTA IHRE EIGENEN E-FLOTTEN VERWALTEN KÖNNEN. WELCHEN MEHRWERT ERHALTEN UNTERNEHMEN?

Unternehmen brauchen Ladeinfrastruktur natürlich, um die eigene elektrifizierte Flotte zu betreiben, aber auch als Angebot für Mitarbeiter und Kunden sowie Lieferanten, die ihre Fahrzeuge vor Ort laden wollen. Aus vielfältigen Gründen werden circa 70 bis 80 Prozent der Ladevorgänge zu Hause oder am Ziel stattfinden, weil an diesen Punkten die Verweildauer lang ist. Damit ist der Arbeitsplatz für viele, die zu Hause keine Möglichkeiten zum Laden haben, ein wichtiger Ort, um ihr Fahrzeug aufzuladen. Unternehmen profitieren dabei oft



„In einer Sharing Economy können wir Ressourcen weitaus effizienter nutzen. Wenn wir uns bereits Wohnungen, Autos und Ski teilen, warum dann nicht auch unsere Ladestationen?“, so Schauer-Burkart.

auch von optimalen Standortvoraussetzungen – meist gibt es eigene Parkplätze und eine gute Energieversorgung. Auch gute Einkaufsbedingungen für Energie sind häufig gegeben, was die Profitabilität der Ladeinfrastruktur verbessert. Unternehmen können mit Monta ihre Ladestationen selbst verwalten oder durch einen Monta-Partner betreiben lassen und haben damit volle Kontrolle über Zugangsberechtigungen und Preise. Mitarbeiter können mithilfe der Monta-App und/oder Ladekarten vor Ort, an anderen Unternehmensstandorten oder auch unterwegs im Roaming-Netz mit einer App/Karte ihre Fahrzeuge laden. Dabei werden alle Kosten für Mitarbeiter und Autos an einem Ort zusammengetragen, was die Abrechnung verein-

facht. Und wenn ein Mitarbeiter seinen Dienstwagen zu Hause lädt, kann der Kostenersatz dafür automatisiert abgerechnet werden – ohne manuelle Prozesse.

IST MONTA MIT ALLEN ANBIETERN VON LADEINFRASTRUKTUR KOMPATIBEL? WIE LÄUFT DIE INTEGRATION IHRER PLATTFORM IN VORHANDENE SYSTEME AB?

Wir sind als hardwareunabhängige Plattform zurzeit mit über 280 verschiedenen Modellen kompatibel – eine Zahl, die ständig wächst. Durch unsere API-Schnittstelle können Unternehmen ihre Anforderungen an das Reporting oder die Integrationen in Drittsysteme selbst abbilden, um so relevante Daten in die vorhandene Systemlandschaft zu integrieren.

WELCHE KOSTEN SIND DAMIT FÜR IHRE KUNDEN VERBUNDEN? ODER ANDERS GEFRAGT: WORAN VERDIENEN SIE?

Die größten Kosten für den Auf- und Ausbau von Ladestationen fallen eigentlich im Aufbau der Infrastruktur – bauliche Maßnahmen, Elektroinstallation, Anschaffung der Hardware – an. Wir sind ein SaaS-Anbieter und bieten Kunden verschiedene Lizenzmodelle an, die sich nach Projektgröße und Anforderung unterscheiden. Dabei bezahlen Unternehmen bei uns eine monatliche Lizenzgebühr pro Ladepunkt. ■

INFO-BOX

Über Monta

Monta ist eine All-in-one-Plattform für das Laden von Elektroautos – sowohl für den B2B- als auch den B2C-Bereich. Im Dezember 2020 von Casper Rasmussen und Anders Pedersen in Kopenhagen gegründet, kann Monta bereits mehr als zwei Millionen Ladungen von rund 90.000 aktiven Nutzern verzeichnen.

<https://monta.com/de/>

NAGARRO: WEGE IN EINE HUMANE DIGITALE ZUKUNFT

Willkommen im Zeitalter der Real-Digitalität. Bei Nagarro tritt man für eine pragmatische, menschen- und lösungsorientierte Digitalisierungsreise ein. Denn: Das Spiel ist digital, die Spieler sind real.



Thomas Steirer, CTO bei Nagarro, hat eine pragmatische Sicht auf die gegenwärtigen KI-Diskussionen.

Fragt man Thomas Steirer, CTO bei Nagarro, nach seiner Einschätzung zu den gegenwärtigen KI-Diskussionen, kommt eine pragmatische Antwort: „Man bewertet das anders, wenn man Tiefenwissen hat.“ Damit bezieht sich Steirer auf kursierende Mythen, wodurch Ängste, wie die vor Jobverlust, befeuert werden.

FOKUS AUF SOZIOÖKONOMISCHE FRAGEN

Als Ersatz für menschliche Qualitäten sieht man bei Nagarro die neuen Technologiekonzepte nicht. Die Erfahrung in zahlreichen Projekten rund um den Globus zeigt: Je spektakulärer Digitalkonzepte werden, umso mehr kommt es darauf an, wie sie mit der Realität von Menschen und Organisationen und der dortigen sozialen und wirtschaftlichen Dynamik verbunden sind. Dies ist entscheidend für Erfolg und Misserfolg von Digitalisierung.



WER DIGITALISIEREN WILL, MUSS VERSTEHEN

Viele Ideen bleiben mangels Orientierung und Wissen in der Schublade liegen, oder finden nicht den Weg in die Entscheidungsprozesse. Was häufig daran liegt, dass Grundsatzfragen ungeklärt sind: Worauf will man sich im Unternehmen konzentrieren? Wohin entwickelt sich das Business? Welche Aufgaben müssten die Menschen eigentlich erledigen? Was hält sie davon ab und ist





Matthias Leibetseder, WALTER GROUP

besser technologisch zu lösen? Dazu kommt ein immer breiteres und schwieriger zu durchblickendes Angebot an Werkzeugen, Services und Plattformen. Nagarro nimmt den Denkansatz der Real-Digitalität im Innovationsprozess mit.

THINKING-BREAKTHROUGHS-METHODE

Nagarro hat mit Thinking Breakthroughs eine Methode entwickelt, die Unternehmen rasch von der Ideenfindung bis zur ersten konkreten Verprobung begleitet. Binnen Tagen bzw. Wochen wird die Innovationsidee greifbarer gemacht. Zu den wichtigsten Zutaten der Nagarro Beratungsmethode gehört die Kommunikation. Aufklärende Gespräche, die Weitergabe von Wissen, Austausch zu vorhandenen Lösungen, internationale Netzwerke und Einbeziehung der betroffenen Teams sind wichtige Schritte im Prozess. ■



INFO-BOX

PoC als Realitätscheck

Seit 2022 veranstaltet Nagarro gemeinsam mit Google



Cloud die Innovation Challenge. Mit der Ausschreibung werden österreichische Unternehmen angesprochen, ihre Innovationsideen einzureichen. Zu gewinnen gibt es einen Proof of Concept (PoC). Der handfeste Realitätscheck wird von den Nagarro und Google Cloud Experten gemeinsam mit dem Gewinner entwickelt. Er ist die Initialzündung vieler kreativer Business-Ideen.

Innovationsidee „Trucker-ID“

Die WALTER GROUP schaffte es mit dem Projekt „Trucker-ID“ unter die sieben Finalisten der Innovation Challenge 2022. Innovation Manager Matthias Leibetseder gewann im Austausch mit der Expert:innen-Jury bei Nagarro neue Impulse: „Die Idee war und ist es, eine europäische Plattform für LKW-Fahrer:innen aufzusetzen, die als neutraler Service allen Marktteilnehmer:innen zur Verfügung steht. Wir erwarten uns eine Harmonisierung der Informationen, ein besseres Tracking und weniger Reklamationshandling“, beschreibt Leibetseder. Auf der Trucker-ID-Plattform sollen sich Fahrer:innen künftig anmelden und laufend wichtige Informationen für ihre Route erhalten. So sollen die Wartezeiten für Fahrer:innen deutlich reduziert werden. Mittlerweile wurde ein klarer Scope erarbeitet, und man ist für eine effiziente Testphase bereit. „Innovation ist Teil der DNA unserer Organisation. Wichtig ist uns dabei, dass die Mitarbeiter:innen in die zahlreichen Innovationsinitiativen stark eingebunden sind, dass sie die neuen Ideen auch mittragen und mitgestalten“, betont Leibetseder.

Nagarro GmbH

Am Europlatz 2
1120 Wien
Tel.: +43 1 409 58 90
sales.at@nagarro.com
www.nagarro.com

GEMISCHTE FAHRGEFÜHLE

NXRT und das Schulungsunternehmen COS Austria – Mag. Prenner & Partner GmbH bringen eine neue Lösung für die virtuelle Schulung und Weiterbildung von Berufskraftfahrern auf den Trainingsmarkt.

Ursprünglich wurde der XQ Avatar des Mixed-Reality-Start-ups NXRT für die Trainings von Verkaufspersonal in Autohäusern und die Abwicklung virtueller Testfahrten entwickelt. Dafür erhielt das Unternehmen im Jahr 2022 den „International VR Award“. Nun erfolgte im Rahmen eines gemeinsamen Projekts mit der COS-Gruppe die Erweiterung der Software um Szenarien für Berufskraftfahrer.

VORTEILE DER „GEMIXTEN REALITÄT“

„Die Vorteile der Technologie sind vor allem die hohe Akzeptanz durch eine junge Zielgruppe und die Möglichkeit, Schulungen dank der mobilen Anwendbarkeit dezentral zu gestalten“, so Helmut Prenner, Eigentümer der COS-Gruppe. Ein Mercedes-Benz-Sprinter-Kastenwagen fungiert dabei als Schulungswerkzeug, der XQ Avatar liefert die passende Software für realistische Fahrsimulationen. „In der Schulung wird ein besonderer Schwerpunkt auf das ökonomische Fahrverhalten gelegt. Mithilfe des XQ Avatars können wir diese Fähigkeiten sicher und mit geringem Aufwand vermitteln“, erläutert Prenner. Das ökonomische Fahren bietet Logistikunternehmen wesentliche finanzielle Vorteile und bringt einen zusätzlichen Sicherheitsaspekt in eine zeitgemäße Fahrerschulung.



Für das richtige „Feeling“ wird beim Training ein Kastenwagen eingesetzt.

ZUSTELLER ALS PRIMÄRE KUNDEN

Zusätzliche Vorteile bietet die Lösung in der Schulung von Zustellern bzw. Subunternehmern, die für Amazon und Co. ausliefern. Sie werden dank modernster Technologie auf ihre Tätigkeit vorbereitet, lernen mit Alltags- und Stresssituationen umzugehen und trainieren herausfordernde Fahrsituationen in einem sicheren Umfeld. Durch den Einsatz von Mixed Reality werden schulungsbedingte Schäden vermieden und Arbeitsabläufe optimiert. Trainer können gleichzeitig mehrere Fahrer schulen. Das reale Fahrzeug des Kunden wird dabei als Simulator genutzt, um ein authentisches Fahrerlebnis zu erzeugen.



NXRT und COS Austria setzen auf die Schulung von Berufskraftfahrern mittels Mixed Reality.

TRAINING ALS NEUER EINSATZBEREICH DER NXRT-LÖSUNG XQ AVATAR

Der nächste Schritt von NXRT rund um die Mitgründer Martin Wagner (CSO) und Lukas Stranger (CEO) ist der weitere Ausbau der Technologie gemeinsam mit hochkarätigen international tätigen Partnern wie eben der COS-Gruppe. Konkret wird mit den Trainingsexperten an einer Szenariendatenbank gearbeitet, um Situationen aus dem Berufsalltag wie etwa Starkregen, Schneefall und Nachtfahrten üben zu können.

„Das heute präsentierte Projekt und seine Ergebnisse haben uns Trainingsinstitute für Berufskraftfahrer und Ausbildungseinheiten von Großunternehmen als neue Zielgruppe für unser Produkt eröffnet. Es freut uns, gemeinsam mit COS Austria als innovatives, heimisches KMU diesen Weg zu gehen“, betont Wagner. Erster Testkunde ist die Stiegl Privatbrauerei: „Aufgrund der aktuellen gesamtwirt-

schaftlichen Situation ist Effizienz wichtiger denn je. Hier kommt uns der innovative Zugang von NXRT und COS Austria sehr entgegen. Ökonomisches Fahren in Kombination mit einem gesteigerten Sicherheitsaspekt bietet uns bzw. unseren Bierfahrern die Möglichkeit für ein zeitgemäßes, risikoloses Training – und das schätzen wir sehr“, erklärt dazu Marco Windhofer, Fuhrparkmanager in der Salzburger Privatbrauerei.

Als größtes Möbelhaus Österreichs ist auch XXXLutz auf die laufende Optimierung seiner Prozesse angewiesen: „Im Rahmen dessen spielen unsere Monteure eine wichtige Rolle. Sie sind einerseits Aushängeschild unseres Unternehmens und andererseits ein wichtiges Glied in der Effizienzkette. Dabei unterstützt uns die fundierte, sichere und zeitgemäße Form der Aus- und Weiterbildung von NXRT und COS Austria maßgeblich“, unterstreicht Werner Pains von XXXLutz die Vorteile der Lösung. ■

BESSERE INTERAKTION

Das Forschungsprojekt THEIA^{XR} soll die Interaktion zwischen mobilen Maschinen und deren Nutzer:innen durch den Einsatz von Extended-Reality-Technologien verbessern, um so die Sicherheit und Nutzerfreundlichkeit zu steigern.

Das neue Forschungsprojekt THEIA^{XR} will die Mensch-Maschine-Interaktion in mobilen Maschinen durch den Einsatz von Extended-Reality-Technologien (XR) verbessern. Das Ziel ist es, das Unsichtbare sichtbar zu machen und das Wahrnehmungsspektrum der menschlichen Fahrzeugnutzer:innen digital zu erweitern, ohne dadurch deren Leistungsfähigkeit einzuschränken. Das Projekt läuft noch bis Ende 2025 und ist mit insgesamt sechs Millionen Euro aus dem Horizon-Europe-Förderprogramm der Europäischen Kommission finanziert.

EINSATZ IN OFF-HIGHWAY-MASCHINEN

THEIA^{XR} wird in drei Anwendungsfällen getestet und validiert, in denen Off-Highway-Maschinen zum Einsatz kommen: Pistenpräparation, Logistik und Baugewerbe. Das Konsortium besteht aus elf Projektpartnern aus Industrie und Forschung unter der Leitung des Hightech-Unternehmens TTControl, eines Joint Ventures aus TTTech Group und Hydac International mit Sitz in Wien und Brixen. Christiana Seethaler, Vice President Product Development bei TTControl, freut sich über die Koordination dieses hochrelevanten Forschungsprojekts: „Die Integration von XR-Technologien in die HMI-Produkte von TTControl ist für uns der nächste Schritt zur Schaffung von intelligenteren, verlässlicheren Off-Highway-Maschinen.“

XR ERWEITERT KONVENTIONELLE NUTZEROBERFLÄCHEN

Mobile Arbeitsmaschinen, wie etwa Bagger, Pistenraupen oder Hafenkranen, sind groß und sperrig und werden immer häufiger auch aus der Ferne gesteuert. Für menschliche Fahrzeugnutzer:innen kann es eine Herausforderung sein, den Überblick über die Maschine und deren Umgebung zu bewahren. XR-Technologien können das Sichtfeld

von Nutzer:innen erweitern und so das Vertrauen der Menschen in ihre Interaktion mit der Maschine erhöhen. Virtual-Reality- und Augmented-Reality-Technologien können etwa dazu genutzt werden, den

„Die Integration von XR-Technologien in die HMI-Produkte von TTControl ist für uns der nächste Schritt zur Schaffung von intelligenteren, verlässlicheren Off-Highway-Maschinen.“

**Christiana Seethaler, Vice President
Product Development TTControl**





THEIA^{XR} wird in drei Anwendungsfällen getestet und validiert, in denen Off-Highway-Maschinen zum Einsatz kommen: Pistenpräparation, Logistik und Baugewerbe.

Maschinenstatus im unmittelbaren Blickfeld anzuzeigen. Haptisches Feedback kann spürbare Signale an die Nutzer:innen schicken, z. B. über einen Joystick, und akustische Signale können auf Gefahren aufmerksam machen. Kombiniert mit externen Sensoren helfen XR-Technologien dabei, Hindernisse und andere potenziell gefährliche Umweltfaktoren zu erkennen. Das verbessert nicht nur die Sicherheit, sondern steigert auch die Effizienz, da vorausschauender gearbeitet werden kann.

DER MENSCH STEHT IM ZENTRUM

Die Anwendungsfälle folgen einem transdisziplinären Co-Design-Ansatz. Expert:innen aus allen teilnehmenden Organisationen werden in die Spezifizierung, Implementierung, Validierung und Entscheidungsfindung in ihrem jeweiligen Fachbereich einbezogen. „Die XR-Technologie in mobilen Maschinen muss intuitiv genug sein,

um einen niederschweligen Einsatz in den verschiedensten Szenarien zu ermöglichen“, so Martijn Rooker, Innovation Projects und Funding Manager bei TTControl. „Deswegen wenden wir im Projekt THEIA^{XR} einen menschenzentrierten, szenariobasierten Co-Design-Ansatz an. Das bedeutet, dass wir Erfahrungen von echten Endnutzer:innen und Industrieunternehmen miteinbeziehen, um sicherzustellen, dass alle entwickelten Lösungen so intuitiv und nutzerfreundlich wie möglich sind.“ Das soll garantieren, dass sich die XR-Technologien positiv auf die Sicherheit, Zuverlässigkeit und gesellschaftliche Wahrnehmung der Interaktion von Menschen und Maschine auswirken. Rooker: „Wenn Nutzer:innen mithilfe ihrer natürlichen menschlichen Intuition mit der Maschine interagieren können, sollte das ihr Vertrauen in sich selbst und in die Sinnhaftigkeit ihrer Arbeit erhöhen. Letztendlich ist das unser Ziel.“ ■

SUPPLY-CHAIN DIGITAL

Mit dem neuen Lieferantenportal von EDITEL können nun auch kleinere Lieferanten von ISS Österreich Bestellungen, Lieferscheine und Artikelkataloge elektronisch und papierlos austauschen. Das spart nicht nur Zeit, es reduziert auch die Fehleranfälligkeit und ist ressourcenschonend.

ISS Österreich, Spezialist für Facility-Management-Dienstleistungen, bietet unter der Marke taste'njoy an über 20 Standorten gehobene Mitarbeiterverpflegung an. Jährlich werden rund 1,8 Millionen Mahlzeiten zubereitet. „Dafür braucht es viele frische und qualitativ hochwertige Zutaten von ausgewählten Lieferanten“, erklärt Harald Denk, Head of Country IT bei ISS Österreich. Das Problem: Die Zutaten kommen von verschiedenen Lieferanten mit unterschiedlichen IT-Grundvoraussetzungen. Das erschwert die Verarbeitung.



„Wir brauchten eine Komplettlösung, um mit allen Geschäftspartnern in einer Sprache kommunizieren zu können.“

**Harald Denk, Head of Country IT
ISS Österreich**

GESUCHT: DATENAUSTAUSCH - OB EDI-FÄHIG ODER NICHT

Seit letztem Jahr setzt ISS Österreich bei der Warenbeschaffung und der Digitalisierung der Supply-Chain auf eine EDI-Lösung von EDITEL, Experte für elektronischen Datenaustausch (Electronic Data Interchange, EDI). Diese ist direkt in das bestehende Waren-

wirtschaftssystem von ISS integriert. Damit kann ISS mit Geschäftspartnern, die bereits über eine EDI-Anbindung verfügen, sofort die strukturierten Datensätze direkt mit dem Warenwirtschaftssystem austauschen. Für alle Lieferanten, denen dies aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen – meist aufgrund ihres zu geringen Belegvolumens – nicht möglich ist, wurde gemeinsam mit EDITEL die Lösung gefunden: ein neues Lieferantenportal. „Wir brauchten eine Komplettlösung, um mit allen Geschäftspartnern in einer Sprache kommunizieren zu können“, sagt Denk und führt weiter aus: „Mit EDITEL als IT-Partner haben wir in enger Zusammenarbeit ein webbasiertes Portal entwickelt, das an die individuellen Bedürfnisse unserer Lieferanten angepasst werden kann.“



Verschiedene Lieferanten mit unterschiedlichen IT-Grundvoraussetzungen mussten für die ISS-Marke taste'njoy auf einen Nenner gebracht werden.

ZUALLERERST NUTZERFREUNDLICH

„Das Lieferantenportal ermöglicht es, jeden Geschäftspartner – egal ob EDI-fähig oder nicht – einfach und kostengünstig in die digitalen Geschäftsprozesse von ISS Österreich einzubinden“, erklärt Markus Zens, der als Application-Analyst bei EDITEL auf die Entwicklung solcher Lösungen spezialisiert ist. Die Nutzung des webbasierten Lieferantenportals ist für die Zulieferer sehr einfach – sie benötigen lediglich einen Internetzugang und Zugangsdaten. Der Aufbau eines solchen Portals erfordert jedoch viel Detailarbeit, um alle Kundenanforderungen

INFO-BOX

Vorteile des EDITEL-Lieferantenportals:

- Ideale Lösung, um auch kleinere, nicht EDI-fähige Betriebe über Electronic Data Interchange (EDI) zu erreichen
- Einfacher Onlinezugriff, keine Installation oder Wartung notwendig
- Kostengünstig
- Benutzerfreundlich
- Elektronische Abwicklung des gesamten Order-to-Cash-Prozesses möglich
- Flexibel an individuelle unternehmensspezifische Gegebenheiten anpassbar



Einmal richtig gemacht, müssen Artikeldaten nur noch gepflegt und aktualisiert werden.

zu berücksichtigen. Für Zens steht dabei die Usability im Vordergrund: „Das Portal sollte optisch gut und einfach gestaltet sein, damit die Nutzer:innen genau wissen, wo sie welche Informationen eingeben müssen.“

AUF EINEN NENNER BRINGEN

Für die Entwicklung des Lieferantenportals bestand bei ISS die besondere Herausforderung darin, die Art der Arteikeingabe zu klären und zu vereinheitlichen. „Jeder Lieferant hatte ein anderes Verständnis davon, abhängig von der bisherigen Preisauszeichnung“, erläutert Markus Zens. Das erforderte viele Einzelabstimmungen zwischen ISS, EDITEL und den einzelnen Lieferanten. Aus langjähriger Erfahrung empfiehlt Zens daher, die Prozesse zu analysieren und im Idealfall zu vereinheitlichen, um Fehler von vornherein auszuschließen. Doch der Aufwand lohnt sich. „Ist das einmal richtig gemacht, müssen die Artikeldaten nur noch gepflegt und aktualisiert werden“, erklärt Denk.

SO LÄUFT ES IN DER PRAXIS

Seit Kurzem nutzen bereits zahlreiche Lieferanten von ISS Österreich erfolgreich das neu eingerichtete Lieferanten-

portal für verschiedenste EDI-Nachrichtenformate. Sie tauschen unter anderem Bestellungen (ORDERS), Lieferscheine (DESADV) und Artikelkataloge (PRICAT) ausschließlich digital mit ISS aus. Das spart Zeit, schont die Umwelt und reduziert die Fehleranfälligkeit: „Die Beschaffungsprozesse laufen schneller ab, weil Papierhandling und manuelle Eingaben entfallen“, freut sich Denk. Auch der technische Hintergrund der Lösung ist für alle Beteiligten von Vorteil, da alles über die Systeme von EDITEL läuft: „Für die Lieferanten und ISS entsteht kein Aufwand für die Installation und Wartung des Lieferantenportals. Die Datenübertragung erfolgt in einer sicheren Umgebung“, so Harald Denk.

NÄCHSTE ZIELE SIND BEREITS GESTECKT

Künftig sollen bei ISS auch Rechnungen im Nachrichtenformat INVOIC über das Lieferantenportal ausgetauscht werden, wodurch sich das Unternehmen künftig Druck, Kuvertierung, Frankierung und Postversand vieler Papierrechnungen ersparen würde. Laut dem EDITEL-Experten Markus Zens ist „das neue Lieferantenportal für ISS Österreich ein gutes Beispiel dafür, wie eine einfache und effiziente EDI-Lösung zu einer erheblichen Optimierung der Lieferkette führen kann.“ Darüber hinaus wird überlegt, weitere Geschäftsbereiche des Facility-Managements anzubinden. Zens zufolge lässt sich die Anwendung künftig auch auf Lieferanten anderer Geschäftsbereiche von ISS ausweiten, wie etwa Hygienelösungen, Gebäudetechnik oder Security. ■

„Das Lieferantenportal ermöglicht es, jeden Geschäftspartner – egal ob EDI-fähig oder nicht – einfach und kostengünstig in die digitalen Geschäftsprozesse von ISS Österreich einzubinden.“

Markus Zens, Application Analyst EDITEL





© Numina Group

Flexible Steuerungstechnik für Lager- und Distributionslogistik

PC-based Control: Die Automatisierungslösung für Intralogistik-Anwendungen jeder Größenordnung

- Integration und Synchronisation aller Steuerungsfunktionen auf einer Hard- und Softwareplattform
- offene Schnittstellen für maximale Flexibilität beim Systemdesign und einfache Upstream/Downstream-Konnektivität
- flexible Betriebssystemauswahl mit skalierbaren Funktionen für Multicore-Prozessoren
- Echtzeit-Feldbus EtherCAT für ultraschnelle Prozesskommunikation
- integrierte Cloud-Anbindung
- integrierte Analytik und Echtzeit-Scope-Tool bieten vorausschauende Wartungsoptionen für maximale Betriebszeit

SMART
AUTOMATION
AUSTRIA

Design Center,
Linz,
Stand 231

Scannen und alles über
PC-based Control für
Lager- und Distributions-
logistik erfahren



New Automation Technology **BECKHOFF**

TINTE HAT AUSGEDIENT

Einfaches digitales Signieren, sicher, transparent, grenzüberschreitend und uneingeschränkt rechtsgültig, so lautet das Versprechen des österreichischen Start-ups sproof. Das klingt verlockend, gerade in Sachen Transport und Logistik.

Das Start-up sproof ist spezialisiert auf die Bereitstellung von Softwarelösungen im Bereich des qualifizierten digitalen Signierens und steht unter der Leitung der Gründer Clemens Brunner, Fabian Knirsch und Erich Höpoldseder. Die Grundidee dafür haben sie während ihrer wissenschaftlichen Tätigkeit im Bereich Privacy- und Security-Science entwickelt. NEW BUSINESS hat mit ihnen über ihre Lösung und insbesondere die Vorteile für Unternehmen aus der Transport- und Logistikbranche gesprochen.

WIE SIEHT IHRE LÖSUNG AUS?

Clemens Brunner: sproof ist Europas innovativste, einfachste und effizienteste Plattform in der Welt der digitalen Signaturen. Als Spin-off der FH Salzburg 2019 gegründet, machen wir digitales Signieren für alle zugänglich und im Handumdrehen verfügbar. Jegliche Art von Dokument – egal ob privat, geschäftlich oder behördlich – kann rechtsicher und qualifiziert signiert werden. Das funktioniert durch die Vereinigung aller Anbieter für qualifizierte elektronische Signaturen auf einer Plattform.

Fabian Knirsch: Unterschriften werden so europaweit rechtsgültig und innerhalb von Minuten eingeholt. sproof ist eine All-in-one-Lösung für Freigaben, Beschlüsse und alle anderen Dokumente, die garantiert rechtsgültig und DSGVO-konform unterschrieben werden. Unternehmen können sproof schnell und unkompliziert in ihre bestehende IT-Infrastruktur integrieren und sofort verwenden.

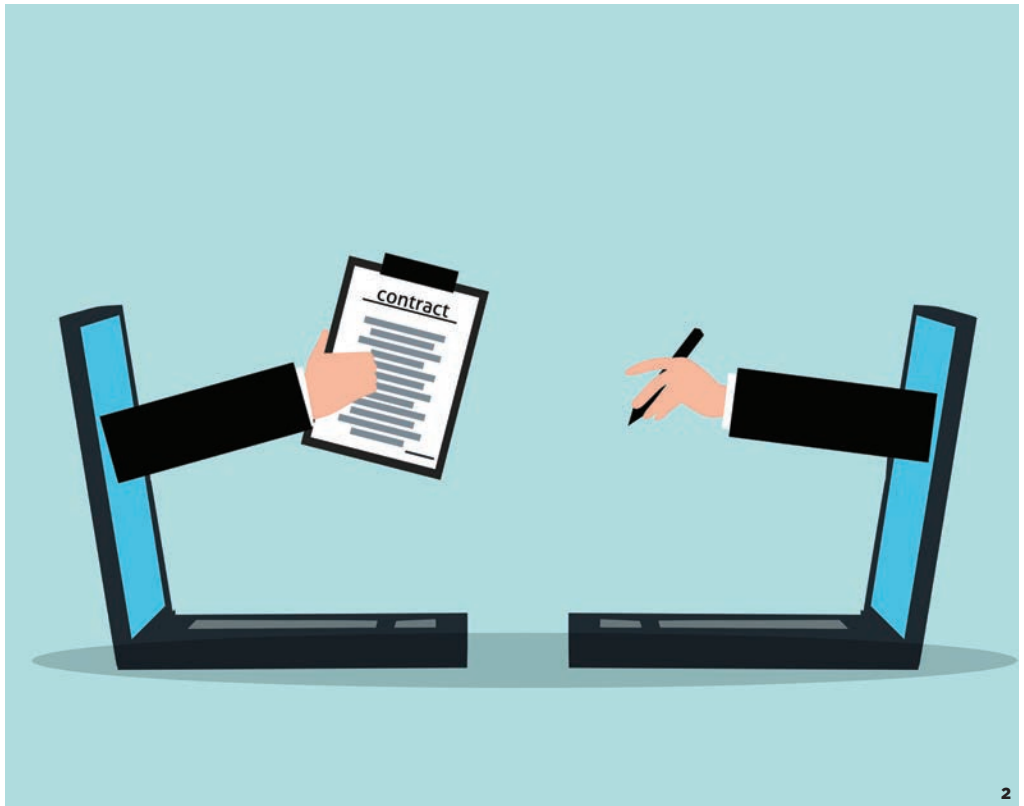


„Logistikprozesse sind sehr dokumentenintensiv und somit echte Kostentreiber.“

Clemens Brunner, CEO sproof

WEN ADRESSIEREN SIE DAMIT?

Knirsch: sproof sign ist eine Plattform für grenzenloses digitales Signieren, die grundsätzlich für Unternehmen beliebiger Größe konzipiert ist.



2

Mit sproof lassen sich Unterschriften europaweit rechtsgültig und innerhalb von Minuten einholen.

Unsere Kunden legen besonderen Wert auf Datenschutz und Rechtsgültigkeit nach europäischen Standards. Vor allem bei geschäftlichen Unterschriftenprozessen, die oft intern sowie extern notwendig sind, kann die Plattform bestmöglich unterstützen. An die Stelle von sehr hohem Zeit- und Personalaufwand für analoge Unterschriftenläufe tritt eine digitale Plattform, die es ermöglicht, mehrere rechtsgültige Freigabeprozesse in wenigen Minuten abzuwickeln.

Brunner: sproof sign genügt dabei zu 100 Prozent den strengen nationalen sowie europäischen Anforderung an Datenschutz und Rechtsgültigkeit. Somit konnte die Cloud-Anwendung mittlerweile Kunden aus verschiedensten Branchen gewinnen, und vor allem Unternehmen

mit strenger Regulatorik und hohen Datenschutzanforderungen setzen auf die innovative Lösung aus Österreich.

WELCHE VORTEILE BRINGT IHRE LÖSUNG IM INTERNATIONALEN TRANSPORTGESCHÄFT? WELCHE PAIN-POINTS GEHEN SIE DAMIT AN?

Brunner: Logistikprozesse sind sehr dokumentenintensiv und somit echte Kostentreiber. Durch die Digitalisierung wird hier einerseits die Effizienz gesteigert, da Unterschriftenprozesse deutlich vereinfacht und beschleunigt werden können. Das spart Zeit und Geld. Gleichzeitig erhöhen digitale Unterschriften die Transparenz: Der Status von Dokumenten kann in Echtzeit verfolgt werden. Das ermöglicht eine bessere

Fotos: sproof (1), Mohamed Hassany/Pixabay (2)

Überwachung von Dokumenten und reduziert das Risiko von Verzögerungen oder Fehlern.

Gerade im Bereich Transport und Logistik spielen außerdem Umweltschutz und Nachhaltigkeit eine wichtige Rolle. Die Digitalisierung spart hier physische Ressourcen wie Papier, Tinte, Versand mit Postdienstleistern etc. ein. Somit können Unternehmen aus dieser Branche ihren ökologischen Fußabdruck verringern. Digitale Unterschriften tragen darüber hinaus wesentlich zur Kundenzufriedenheit bei: Prozesse werden vereinfacht, transparenter gemacht, und dies erleichtert Kundenservice maßgeblich.

Knirsch: Eine qualifizierte elektronische Unterschrift verwendet verschiedene Methoden, um die Identität der Unterzeichner:innen zu überprüfen. Zusätzlich ist es kaum möglich, ein bereits digital unterschriebenes Dokument noch nachträglich zu ändern. Eine händische Unterschrift kann hingegen verhältnismäßig einfach gefälscht werden, und auch nachträgliche Veränderungen des Dokuments sind kaum nachweisbar. So erhöhen wir mit sproof durch technische Sicherheitsmaßnahmen auch die Sicherheit und garantieren Compliance mit rechtlichen Anforderungen und Vorschriften, da wir einen nachvollziehbaren und prüfbaren Nachweis über die Authentizität und Integrität von Dokumenten liefern.

KÖNNEN SIE VIELLEICHT EIN BEISPIEL AUS TRANSPORT UND LOGISTIK NENNEN?

Brunner: Zu unseren Kunden zählen unter anderem Kyocera, der Linde Verlag und aus dem Bereich Transport und Logistik der Flugha-

Die Co-Founder Clemens Brunner (li.; CEO) und Fabian Knirsch (re.; CTO) haben sproof gemeinsam mit Erich Höpoldseder 2019 in Salzburg gegründet.

fen Salzburg und LKW Walter. Diese Unternehmen können Freigabeabläufe, Vertragsabschlüsse und viele weitere Prozesse mit digitalen Unterschriften beschleunigen. Ein Spediteur, der mit externen Frachtführern zusammenarbeitet, könnte beispielsweise Dokumente für einzelne Ladungen oder Fahrten ganz einfach digitalisieren und diese dann von beiden Seiten via sproof signieren.

Knirsch: Gerade in der Logistik und auch im Bereich der Luftfahrt sind die Vertragspartner über ganz Europa und die ganze Welt verteilt. Eine digitale Lösung spart hier Zeit und Geld. Natürlich ist für diese Unternehmen auch das Thema der Compliance und



„Gerade in der Logistik und auch im Bereich der Luftfahrt sind die Vertragspartner über ganz Europa und die ganze Welt verteilt. Eine digitale Lösung spart hier Zeit und Geld.“

Fabian Knirsch, CTO sproof





der grenzüberschreitenden Anwendbarkeit und Gültigkeit von besonderer Bedeutung.

WIE SIEHT IHRE VISION AUS?

Knirsch: Die Europäische Union muss technologisch souveräner werden und in der Lage sein, Schlüsseltechnologien selbst zu entwickeln und zu produzieren. Wir verstehen uns als Teil dieser europäischen Technologiesouveränität und wollen in den nächsten fünf Jahren Europas Nummer-eins-Anbieter für digitale Signaturen und ein integraler Bestandteil europäischer Business-Solutions (SaaS) werden.

Brunner: sproof ist ein europäischer Player, der technologisch mit den großen Amerikanern wie DocuSign und Adobe locker mithalten kann.

Wir entwickeln Technologie nach europäischen Sicherheitsrichtlinien und höchsten Standards und müssen uns wirklich nicht verstecken. Die wirtschaftlichen, sozialen und politischen Umwälzungen der letzten Jahre haben gezeigt, dass es für Europa unerlässlich ist, von anderen großen Märkten unabhängig zu sein.

WIE IST EIGENTLICH DER UNTERNEHMENS-NAME ENTSTANDEN?

Knirsch: sproof steht für secure proof, also der sichere Beweis. Das ist genau das, was wir unseren Kund:innen bieten: die Sicherheit und Nachweisbarkeit, dass Dokumente verbindlich und rechtssicher signiert wurden. ■

sproof.io

Fotos: sproof

ÜBUNG FÜR DEN NOTFALL

Eine Passagierfähre und ein Containerschiff kollidieren und lösen eine weitreichende Umweltkatastrophe aus. Das war das Übungsszenario der DBX EU MODEX on Marine Pollution, an der das niederösterreichische Unternehmen Die Krisenplaner GmbH federführend mitwirkte.

Schlechte Sicht auf stürmischer See und mittendrin eine Passagierfähre sowie ein Containerschiff. Es kommt, was kommen muss: Die Schiffe kollidieren, und sofort schrillen die Alarmglocken bei den zuständigen Stellen. Diesmal war es jedoch zum Glück nur eine Übung im Rahmen der DBX EU MODEX on Marine Pollution, an der vom 26. Februar bis 3. März 2023 im finnischen Porvoo 44 Expert:innen für Katastrophenschutz, Küstenwache und Umweltschutz aus 14 Ländern teilnahmen. Umgesetzt wurde die Übung erstmals als diskussionsbasiertes Planspiel mit moderner VR-Visualisierung, an dessen Konzeption, Planung und Durchführung Die Krisenplaner GmbH aus Niederösterreich federführend mitwirkte.

Solche Übungen sind wichtig, da bei Notfalleinsätzen das nahtlose Zusammenspiel verschiedener Akteure, Systeme und Techniken gefragt ist. So werden bereits seit Jahren Ressourcen, Einsatzkräfte und Fachwissen gemeinsam von EU-Katastrophenschutzverfahren und EMSA (Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs) koordiniert und genutzt. Denn Unfälle und maritime Vorfälle gehen nicht immer glimpflich aus, wie die EMSA ernüchternd Bilanz zieht: 2021 ereigneten sich in den Küstenmeeren und

Binnengewässern der EU-Mitgliedsstaaten insgesamt 2.637 Zwischenfälle, 52 davon mit fatalen Folgen: 14 Schiffe sanken, es gab 621 Verletzte und 36 Tote, und 58-mal wurde die Umwelt verschmutzt.



„Nur wenn jeder Handgriff sitzt und die Teams gut aufeinander eingespielt sind, können Such- und Rettungsmannschaften sowie Katastrophenschutzeinheiten im Ernstfall rasch helfen.“

**Markus Glanzer, Geschäftsführer
Die Krisenplaner GmbH**

ZIELE DER EU-KATASTROPHENSCHUTZÜBUNG

Die EU-Katastrophenschutzübung für Meeresverschmutzung soll dabei helfen, die Rettungskette bei Schiffsunglücken früher in Gang zu setzen. „Nur wenn jeder Handgriff sitzt und die Teams gut aufeinander eingespielt sind, können Such- und Rettungsmannschaften sowie Katastrophenschutzeinheiten im Ernstfall rasch helfen. Das gilt vor allem für internationale Katastrophen, wo Behörden und Organisationen aus mehreren Ländern Hand in Hand zusammenarbeiten“, sagt Markus Glanzer, Geschäftsführer von Die Krisenplaner GmbH.



Die Katastrophenszenarien wurden digitalisiert und im Laufe der Übung mithilfe von Virtual-Reality-Technologie wiedergegeben.

Vorrangiges Ziel der EU-MODEX-Übung war, Beziehungen zwischen den wichtigsten Akteuren des maritimen Notfallmanagements zu knüpfen und sie zu intensivieren – und dadurch in der Krise noch effektiver zu agieren. In der Praxis arbeiten bereits alle involvierten Behörden und Stakeholder regionaler Meeresübereinkommen – wie den Abkommen von Kopenhagen, Bonn und Lissabon sowie den Übereinkommen von Helsinki, Barcelona und Bukarest – strategisch zusammen. Die Erkenntnisse der EU MODEX on Marine Pollution sollen künftig die Zusammenarbeit und Koordination auf taktischer und strategischer Ebene weiter verbessern. Wichtigste Voraussetzung dafür ist ein besseres Verständnis bestehender Standardarbeitsanweisungen (SOP), Leitlinien und Handbücher der unterschiedlichen Regionen.

DISKUSSIONSBASIERTES PLANSPIEL MIT MODERNER VR-TECHNOLOGIE

Bei dieser EU-Katastrophenschutzübung handelte es sich um ein Planspiel auf Diskussionsbasis, eine sogenannte Discussion Based Exercise (DBX). Dabei diskutierten vier regionale Teams, wie das skizzierte Schiffsunglück in der Ostsee, in der Nordsee/im Atlantik, im Mittelmeer und im Schwarzen Meer in der Praxis zu bewältigen sei. Die Übung gliederte sich dabei in vier Phasen – Alarmierung, Rettung, Umweltauswirkungen und Langzeitfolgen. Das angewandte Übungsdesign, bestehend aus Seminar, Tabletop-Übung und Workshop, hat sich in der Übungspraxis im Hinblick auf Qualität und Effizienz bestens bewährt.

Um den Teilnehmer:innen ein möglichst realistisches Bild der Katastrophe zu vermitteln,

Fotos: Holly Kellner/Markushechenberger.net (1), EU MODEX (2)

wurden die Szenarien digitalisiert und mithilfe von Virtual-Reality-Technologie in der Übung wiedergegeben. „Die digitale Visualisierung macht es für die Teilnehmerinnen und Teilnehmer leichter, sich auf das konkrete Szenario einzustellen. Deshalb wurde die in der Praxis erprobte Übungsmethodik mit VR-Technik kombiniert“, erklärt Krisenplaner-Geschäftsführer Karl Dieter Brückner. So kann kostengünstig und sicher für den Ernstfall trainiert werden, ohne die Teilnehmenden oder Schiffe auf hoher See in Gefahr zu bringen. Für die DBX EU MODEX wurden verschiedene Szenarien des maritimen Unfalls entworfen, die großflächige Meeresverschmutzungen sowohl auf dem Wasser (Offshore) als auch im Küstenbereich (Shoreline) vorsahen.

AUSSCHREIBUNG IM KONSORTIUM GEWONNEN

Markus Glanzer und Karl Dieter Brückner waren als erfahrene Krisenmanager maßgeblich in die Konzeption, Planung und Übungsleitung der DBX EU MODEX on Marine Pollution in Finnland eingebunden. Zwölf Monate lang wurde die EU-finanzierte Übung, unter der Leitung des Competence Center EU Civil Protection and Disaster Assistance der Johanniter-Unfall-Hilfe e. V. Deutschland, akribisch bis ins kleinste Detail geplant, um Schiffsunfälle und Umweltkatastrophen künftig rascher und effektiver bewältigen zu können. „Als junges Unternehmen sind wir natürlich stolz darauf, die Expertinnen und Experten für Seefahrt und Meeresverschmutzung mit unserer Expertise in der Übungsplanung zu unterstützen. Aber eine Ausschreibung gewinnt man nur mit starken Partnern an seiner Seite“, so Glanzer.

Im Herbst 2021 beteiligte sich Die Krisenplaner GmbH an der Ausschreibung für die Durchführung der ersten DBX EU MODEX on Marine Pollution. Gemeinsam mit weiteren Konsortialpartnern aus Deutschland (Competence Center

EU Civil Protection and Disaster Assistance der Johanniter-Unfall-Hilfe e. V. Deutschland sowie KSK – Katastrophenschutz, Sicherheitsplanung & Krisenmanagement), Finnland (ITÄ-Uudenmaan Pelastuslaitos), Italien (Dipartimento della Protezione Civile) und Malta (Authority for Transport in Malta) konnte das Konsortium mit seiner Expertise überzeugen und war im Anschluss für Konzeption, Planung, Durchführung und Evaluierung der Übung verantwortlich. ■

INFO-BOX

Gewonnene Erkenntnisse im Detail:

- Alle relevanten Stakeholder sollten frühzeitig alarmiert und informiert werden, falls eine Intervention erforderlich ist.
- Klare Verfahren und Notfallpläne sind unerlässlich, um Zeit zu sparen und sicherzustellen, dass die richtigen Maßnahmen ergriffen werden.
- Bei Übungen und tatsächlichen Notfällen sollte ein ganzheitlicher Ansatz unter Einbindung aller relevanten Stakeholder angewendet werden.
- Gemeinsame nationale und internationale Trainings und Übungen von See- und Landbereichen sollen durchgeführt werden, um reale Notfallsituationen zu üben.

Identifizierte Good-Practice-Maßnahmen:

- Gute nationale Koordination unter der Leitung des Maritime Response Coordination Center (MRCC) ist bereits vorhanden.
- Effektive Informationsweitergabe aller Beteiligten wird gewährleistet.
- Gute Zusammenarbeit mit benachbarten MRCCs und europäischen Agenturen sowie zwischen Land- und Seebehörden wird vielfach praktiziert.
- Präventionsaktivitäten zur Vermeidung von Unfällen oder Notfällen auf See werden bereits durchgeführt.

**www.marine-pollution.eu-modex.eu
www.krisenplaner.at**



*Nachhaltigkeit
im Blick.*

Brandschutz ist Umweltschutz



Brände vermeiden statt Brände löschen – das ist die bessere Lösung für den Umweltschutz. Brandvermeidung sichert Ihre Lieferfähigkeit und schützt die Umwelt vor katastrophalen Brandfolgen. Erfahren Sie mehr über die Nachhaltigkeitsaspekte des Brandschutzes:

www.wagnergroup.com/wagner-group-gmbh/nachhaltigkeit

DIE BESSERE LÖSUNG IM BRANDSCHUTZ

WAGNER® 

Qualität, auf die Sie sich verlassen.

DACHSER European Logistics

Überall in Europa.

Eine sichere, rechtzeitige und unversehrte Zustellung Ihrer Sendungen ist unser Anspruch und steht für Qualität, auf die Sie sich verlassen können.

Ihre Vorteile mit den Transport- und Logistiklösungen von DACHSER:

- Flächendeckendes europäisches Stückgut-Netzwerk
- Hohe Lieferfrequenz in ganz Europa
- Automatisierte und digitalisierte Prozesse entlang der gesamten Supply Chain
- Einheitliche Leistungsstandards
- Kundenindividuelle Lösungen
- Nachhaltige Logistik- und Infrastrukturkonzepte

