



2025

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

WIR BRAUCHEN KEINE STRASSEN

Das wäre ja zu schön, um wahr zu sein. Natürlich brauchen wir Straßen. Und Schienen. Und Brücken. Und Tunnel. Alles, was dazugehört. Wie zum Beispiel Fahrzeuge. Das eine kann ohne das andere nicht sein.

Straßen? Wo wir hinfahren, brauchen wir keine Straßen!«
Erinnern Sie sich vielleicht? Das sagt Doc Brown zu Marty McFly am Ende des ersten Teils von „Zurück in die Zukunft“, bevor sie sich ins ferne Jahr 2015 aufmachen. Einfach rasch den „Mr. Fusion“ mit Abfällen betankt, schon wird abgehoben, und ab geht die Post mit 88 Meilen pro Stunde.

Das war 1985, und selbst die Zukunft des Films liegt heute eine Dekade zurück. Fliegende Autos? Bis auf Prototypen Fehlanzeige. Möglicherweise besser so. Saubere Fusionsenergie? Trotz Fortschritten in der Forschung noch weit entfernt. Was ich persönlich fast am schmerzlichsten vermisse: Die Hoverboards gibt es ebenfalls nicht! Aber langsam bin ich dafür wahrscheinlich sowieso zu alt.

VISIONEN WERDEN ALLTAG

Manche Zukunftsvisionen aus den Blockbustern des Science-Fiction-Genres haben es in der Zwischenzeit in den Alltag geschafft: Die Videotelefonie zum Beispiel, oder der Kommunikator und das Tablet von der Enterprise. Auch die modernen Anwendungen künstlicher Intelligenz nähern sich langsam dem an, was die Autoren für ihre Utopien (und die eine oder andere Dys-

topie) erträumt haben. Aber es gibt eben auch jene Technologien, die es noch nicht in die Realität geschafft haben.

AUFGESCHOBEN IST NICHT AUFGEHOBEN

Deswegen brauchen wir im Jahr 2025 weiterhin Straßen, Schienen, Tunnel und Brücken. Dringend. Sie sind die Adern, die unsere Nationen, Städte, Industrien und Unternehmen versorgen. Und wir brauchen die Vehikel, mit denen diese Güter möglichst effizient und schonend transportiert werden. Das eine kann ohne das andere nicht funktionieren. Bis endlich jemand das Beamen erfindet.

Wenn eine dieser Adern gesperrt wird, hat das Auswirkungen auf Lieferzeiten, Kosten und die Stabilität der Wirtschaftsprozesse. Es gibt aber keine Alternative. Infrastruktur muss gepflegt, an die Anforderungen angepasst werden. Je länger man damit wartet, desto schwieriger, zeitraubender und kostspieliger wird es. Aufgeschoben ist nicht aufgehoben, meistens macht es die Sache nur schlimmer. Es gibt immer einen Weg, wenn man es nur clever angeht. Fliegende Autos sind dafür gar nicht notwendig. ■

Viel Spaß beim Lesen wünscht Ihnen Ihr

Rudolf N. Felser,
Chefredakteur NEW BUSINESS Guides



Foto: NEW BUSINESS



Editorial. Von Rudolf Felser.....	03
Vorwort. Von Ing. Mag. Alexander Klacska, WKÖ	06
Vorwort. Von Dr. Roman Stiftner, BVL.....	07
Neues aus Transport & Logistik. Kurzmeldungen aus der Branche.....	08
E-Lkw im Kommen. Elektrotransformation der Transportbranche.....	14
Gemischtes Bild. Bericht zum europäischen Eisenbahnmarkt.....	28
Stärke im Netzwerk. Interview mit Volker Binder, Systempo.....	30
Robin lernt dazu. Auflegeroboter Robin hilft bei der Post	33
Fortsetzung gefordert. ENIN-Förderprogramm soll fortgeführt werden	34
Lieferkettenmonitor. Risikoberichte für globale Beschaffungsmärkte.....	38
Klar packt sie das. Durchbrochene Geschlechterklischees.....	44
Palettenpartner. RCG und PCT starten Partnerschaft	47
Mission erfüllt. WienIT stellt Post CO ₂ -neutral zu.....	48
Flexible Services. Raben Logistics Austria unterstützt Maresi	52
Digitaler Frachtbrief. Durch eCMR können Papier und Zeit gespart werden	56



48



52



62



66



78

Fotos: Freepik/petrmalinak (14), Freepik (28), Land_OOE_Stinglmayr (38), mavric (48), Raben Logistics Austria (52), European Pallet Association e.V. (62), KONE (66), DHL (78)

Shared Logistics. Teilen von Ressourcen macht Logistik effizienter 60

Alles Paletti. EPAL Pallet App für Palettenmanagement 62

Nachhaltig & effizient. Wiederverwendbare Transportboxen in Aufzugslogistik 66

Stimmungsbarometer. Aussteller und Besucher der transport logistic befragt..... 70

Innovativ & nachhaltig. Alpine Leadership Retreat von ILS und GSV 74

Kuriose Lieferungen. Außergewöhnliche Aufträge der DHL Group 78

Mehr Effizienz mit KI. Tiefgreifender Wandel in der Intralogistik..... 82

IMPRESSUM

Medieneigentümer-, Herausgeber- und Chefredaktionsanschrift: NEW BUSINESS Verlag GmbH, Kutschergasse 42, 1180 Wien, Tel.: +43 1 235 13 66-0, info@newbusiness.at **Geschäftsführung:** Lorin Polak **Chefredaktion:** Rudolf Felser **Art-Direktion:** Genius Graphics Gabriele Sonnberger **Anzeigenleitung:** Lorin Polak **Lektorat:** Julia Teresa Friehs **Coverfoto:** Adobe Stock/Bargais **Verlagspostamt:** 1180 Wien **Herstellung:** MAßGEDRUCKT®. Alle Rechte, auch die Übernahme von Beiträgen nach § 44 Abs. 1 und 2 Urheberrechtsgesetz, sind vorbehalten. Unsere Verlagsprodukte entsprechen den Anforderungen der EU-Verordnung über die allgemeine Produktsicherheit (GPSR).



INFRASTRUKTUR ALS FUNDAMENT

Eine verlässliche und leistungsfähige Infrastruktur ist das Fundament, auf dem eine moderne Wirtschaft aufbaut. Ohne funktionierende Verkehrs- und Transportwege können Unternehmen weder beliefert werden noch ihre Waren ausliefern und die Bevölkerung mit Gütern versorgen.

Engpässe etwa durch Großbaustellen wirken sich unmittelbar auf die Lieferkette und die Versorgungssicherheit aus. Aktuell ist die Transportbranche sowohl auf der Straße, wo die Sanierung der Luegbrücke auf der Brennerroute für massive Beeinträchtigungen sorgt, als auch auf der Schiene mit solchen Engpässen konfrontiert. Im Güterverkehr sind es vor allem Teil- und Totalsperrungen auf der deutschen Bahnstrecke nach dem Grenzübergang Passau, die für massive Verzögerungen und Kostenbelastungen für die Unternehmen sorgen.

ES BRAUCHT EINEN ENTSCLOSSENEN INFRASTRUKTURAUSBAU

Diese Beispiele zeigen, dass es eine bessere Baustellenkoordinierung sowie ein Kapazitätsmanagement braucht. Und vor allem braucht es auch einen entschlossenen Infrastrukturausbau. Positiv ist in diesem Zusammenhang, dass die Bundesregierung das Projekt Lobautunnel, das unter Ex-Ministerin Gewessler gestoppt worden war, nun umsetzen will. Denn auf diese Weise werden Staus reduziert, was der Wirtschaft und dem Umweltschutz gleichermaßen dient.

Im Schienenverkehr wiederum ist ein Commitment nötig, das dem Güterverkehr ebenso großes

Gewicht einräumt wie dem Personenverkehr. Auch muss beim kombinierten Verkehr und der Rollenden Landstraße im Zielnetz 2040 nachgebessert werden. Wenn wir mehr Güter mit der Bahn transportieren wollen, müssen dafür die entsprechenden Trassen und Terminals zur Verfügung stehen – sowohl in Österreich als auch bei den Anschlussstrecken jenseits der Grenzen. Daher sind wir als Bundessparte dabei, gemeinsam mit den ÖBB eine Terminalstrategie zu erarbeiten.

FÜR DIE ZUKUNFT GERÜSTET

Schließlich muss Infrastruktur auch für die Zukunft gerüstet sein. Die Transformation hin zu CO₂-neutralen Antrieben gelingt nur, wenn flächendeckend Ladeinfrastruktur vorhanden ist, für batterieelektrische wie für wasserstoffbetriebene Nutzfahrzeuge. Wer den Umstieg ernst meint, muss heute die Grundlagen schaffen. Als Bundessparte setzen wir uns deshalb dafür ein, dass Infrastruktur als wichtige Investition in die Zukunft verstanden wird – und als Grundvoraussetzung für eine wettbewerbsfähige Wirtschaft. ■

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>.



WELTWIRTSCHAFT UNTER SPANNUNG

Zölle, Handelsbarrieren und geopolitische Unsicherheiten gefährden auch den freien Handel.

Drotektionistische Zölle, geopolitische Unsicherheiten und hemmende Regulierungen treffen Industrie, Handel und Logistik mit voller Wucht. Die jüngsten Entwicklungen, die Eskalation in den internationalen Handelsbeziehungen – allen voran die sprunghafte Zollpolitik der USA –, sind ein weiteres Kapitel in einer Zeit permanenter Herausforderungen.

Freier Handel bleibt die Basis für Wohlstand, Stabilität und Frieden. Der Standort Europa verliert jedoch gegenüber Amerika und Asien an Dynamik. Um die Wettbewerbsfähigkeit unserer Unternehmen nicht durch überbordende Regulierungen und langwierige Entscheidungsprozesse zu gefährden, brauchen wir einen konsequenten Bürokratieabbau. Wenn der direkte Handel zwischen China und den USA ins Stocken gerät, finden europäische Waren neue Absatzmärkte in Lateinamerika oder Asien. Die Logistik ist nicht nur ein starkes Rückgrat der Weltwirtschaft – sie ist auch krisenerprobt: mit globalen Netzwerken, resilienten Strukturen und der Fähigkeit, sich schnell neu auszurichten.

Die Digitalisierung ist keine Option, sondern eine Notwendigkeit. Neue Technologien, neue Anforderungen an Cybersicherheit und Daten-

kompetenz erfordern ein neues Mindset. Der Schlüssel liegt in den Köpfen unserer Mitarbeitenden. Ihre digitale Kompetenz entscheidet darüber, wie fit wir für die Zukunft sind. Ich freue mich daher, dass die BVL Österreich mit ihrer Logistik Akademie einen erfolgreichen und wertvollen Beitrag zur Aus- und Weiterbildung von Schlüsselkräften leistet.

40. LOGISTIK DIALOG 2025

Die Zeit des reinen Planens ist vorbei – wir müssen Resultate erzielen und veraltete Strukturen infrage stellen. Mut zu Deregulierung, Effizienz und Performance sind gefragt. Themen, die der 40. Logistik Dialog 2025 der BVL Österreich am 22. und 23. Mai 2025 unter dem Motto „Unlock to perform!“ am Flughafen Wien in den Fokus rückt. Ich lade Sie herzlich ein, das Jubiläumsevent zu besuchen und sich mit erwarteten 1.000 Teilnehmern, Experten und Insidern auszutauschen. Ein Tipp: Das Spezialseminar des European Shippers' Council (ESC) bietet Insiderwissen direkt aus Brüssel rund um Zölle und Welthandel. ■

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

Flächen, Führungskräfte, Fortbildungen und vieles mehr – auch in den vergangenen Monaten war wieder viel los in der Transport- & Logistik-Branche. Holen Sie sich hier einen kleinen Überblick mit wissenswerten und interessanten Neuigkeiten im Häppchenformat.



WÄRMELÖSUNG FÜR LOGISTIKPARK

Neben den großen Fernwärmenetzen in Linz, Traun und Leonding betreibt die Linz AG auch kleinere Naturwärmenetze in sieben Gemeinden. Nun kam in Hörsching ein lokales Netz dazu: Seit November 2024 betreibt die Linz AG auf dem Gelände von Schachinger Logistik ein Biomasseheizwerk und ein rund 1.000 Meter langes Leitungsnetz. Damit wird der Standort in Hörsching, an dem rund 260 Mitarbeiter:innen beschäftigt sind, mit Naturwärme versorgt. Der Branchenlogistiker beauftragte die Linz AG mit der Planung und Umsetzung einer nachhaltigen Wärmelösung als Ersatz für die bestehende Gasinfrastruktur am Standort. Die gemeinsame Entscheidung fiel auf ein Biomasseheizwerk mit einer Anschlussleistung von 900 Kilowatt, das auch einen Beitrag zur Energiewende liefert. ■

DACHSER WÄCHST MIT ZUKÄUFEN

Dachser ist im Jahr 2024 gewachsen und hat mit einem Umsatzplus von 13% die Acht-Milliarden-Marke übertroffen. Auch bei weiteren Kennzahlen wie Belegschaft (+ 3.300), Standorten (+ 56) und Warehouse-Stellplätzen (+ 720.000) verzeichnete das Familienunternehmen deutliche Steigerungen im Vergleich zum Vorjahr. Dieses Wachstum resultiert zum großen Teil aus den Zukäufen von Dachser&Fercam Italia, Frigoscandia und Brummer, die 2024 erstmals in der Bilanz ausgewiesen wurden. Organisch (ohne Akquisitionen) ist Dachser im Vergleich zum Vorjahr um 4,7% gewachsen. Treiber dafür waren das resiliente europäische Stückgutnetz und Ratensteigerungen in der Luft- und Seefracht. Die transportierten Mengen stiegen um 7,6% auf rund 83,2 Mio. Sendungen, die Tonnage erhöhte sich auf rund 44,1 Mio. (+10,2%). ■



KLARES BEKENNTNIS ZU ÖSTERREICH

Mit dem feierlichen Spatenstich Ende Jänner wurde der offizielle Baustart der neuen Österreichzentrale von Denns BioMarkt eingeläutet. Nur einen Katzensprung vom aktuellen Lagerstandort in Wien-Liesing entfernt entsteht auf dem knapp 12.000 m² großen Areal ein modernes Logistikzentrum mit angeschlossenen Bürogebäude, das ausreichend Platz für Mitarbeitende aus Verwaltung, Lager- sowie Transportlogistik bietet. Erstmals werden auch alle Mitarbeiter:innen der Verwaltung und Logistik an einem Standort vereint. Denn aufgrund der stetig wachsenden Mitarbeiter:innenzahl mussten die Angestellten im Lauf der Jahre auf zwei Standorte verteilt werden. „Es freut mich daher besonders, dass aus aktuell zwei ‚Zentralen‘ eine wird und wir somit alle Mitarbeiter:innen an einem Ort versammeln können. Ein weiteres Zusammenwachsen der einzelnen Bereiche und ein besseres Verständnis für das ‚große Ganze‘ sollen dadurch ebenfalls gefördert werden“, berichtet Oliver Dobbs, Geschäftsleitung von Denns BioMarkt Österreich und Dennre Naturkost GmbH. Neben rund 2.900 m² begrünter Dachflächen sorgt eine großflächige Photovoltaikanlage für zusätzlichen sauberen Strom. ■



3



4

NEUE LOGISTIKHALLE

Am 11. April nahm Lidl Österreich gemeinsam mit Tailwind Intermodal die neue Logistikimmobilie für Nonfood-Waren am Cargo Terminal Graz in Wundschuh in Betrieb. Das Logistikzentrum hat eine Hallenfläche von 50.000 m². Tailwind Intermodal, ein Tochterunternehmen der Lidl Stiftung, versorgt das neue Logistikzentrum mithilfe einer täglichen Ganzzugsverbindung, dem sogenannten Panther

Shuttle, ab dem slowenischen Adriaflughafen Koper. Das Angebot richtet sich an sämtliche Branchen, wie zum Beispiel auch die steirische Exportindustrie, da Tailwind Intermodal als unabhängiger Logistikanbieter agiert. Ein Großteil der Non-Food-Waren wird mit dem Schwesterunternehmen, der Reederei Tailwind Shipping Lines, von Asien nach Europa transportiert. Der neue Standort in der Nähe von Graz dient als Zwischen- und Verteillager und verbindet den Adriaflughafen mit dem Cargo Terminal Graz und von dort mit Ost- und Südosteuropa. ■

Fotos: Linz AG (1), Freepik (2), Ferro & Partner ZT GmbH (3), Bernd Niederwieser (4)



1

NEUER CFO VON TGW LOGISTICS

Sebastian Wolf ist seit Mai der neue Chief Financial Officer (CFO) von TGW Logistics. Er folgt auf Clemens Bauernfeind, der die Funktion seit Mai 2024 interimistisch ausgeübt hat und TGW Logistics noch bis Ende Juni für eine reibungslose Übergabe begleitet. Der 42-jährige Oberösterreicher Sebastian Wolf studierte Wirtschaftswissenschaften an der JKU in Linz und war seit 2008 beim börsennotierten oberösterreichischen Feuerwehrausrüster Rosenbauer tätig. Dort übernahm er unterschiedliche Führungsrollen, bevor er 2017 zum CFO und 2022 zum Vorstandsvorsitzenden (CEO) bestellt wurde. In dieser Zeit verantwortete er unter anderem die Neuausrichtung der Finanzierung, die Einführung eines konzernweiten SAP-Systems sowie eine signifikante Erhöhung der Liquidität. ■

MEHR ANGEBOT IN POLEN

Gebrüder Weiss baut seine Transport- und Logistikservices in Polen weiter aus: Seit Anfang 2025 bietet das internationale Logistikunternehmen seinen Kunden auch nationale und internationale Teil- und Komplettlösungen sowie weitere Lager- und Logistiklösungen, inklusive der Kommissionierung von Waren, an. Über das Kundenportal myGW können Unternehmen ihre Sendungen in Echtzeit verfolgen und haben alle Dokumente digital verfügbar. Die neuen Dienstleistungen ergänzen die bestehenden Logistikdienstleistungen sowie Luft- und Seefrachtservices, die Gebrüder Weiss seit 2020 anbietet. Das Team wächst damit auf 70 Mitarbeiter:innen (im Bild li. Maciej Szczygłowski, Landesleiter Polen Land & Logistik, René Stranz, Area Manager Slowakei & Polen (re.)). ■



2

ÖBB WARENVERSORGUNG BRIGITTENAU

Wien wächst, und der Bedarf an Wohnraum und städtischer Infrastruktur steigt. Die Areale des ehemaligen Nord- und Nordwestbahnhofs werden daher zum Stadterweiterungsgebiet. Bis 2035 sollen hier mehr als 6.500 Wohnungen entstehen. Um die Areale für die Bauvorhaben freizumachen, mussten die derzeitigen Nutzer bis Ende 2024 absiedeln. Dies erforderte die Umsiedelung der Lagerhallen und Werkstätten der ÖBB. Aus diesem Grund wurde es nötig, die ÖBB-Standorte in der Ladestraße (Logistikhalle) und in der Innstraße (Werkstätten-Büro) abzusiedeln. Als Ersatzstandort für das neue Warenversorgungszentrum der ÖBB Infrastruktur wurde eine Fläche auf dem Gelände des ehemaligen Frachtenbahnhofs Wien-Brigittenuau zwischen der Nord- und Floridsdorfer Brücke am Donauufer gefunden. Mit dem Bau wurde im April 2023 begonnen, mit Ende Dezember 2024 wurden die Hauptleistungen abgeschlossen, mit 12. Februar 2025 erfolgten die Übergabe und die Inbetriebnahme der Gebäude an den Nutzer. Die Lorenz Consult ZT GmbH war für die örtliche Bauaufsicht sowie Gesamtkoordination zuständig. ■



90 PROZENT AUSLASTUNG

Die VGP Gruppe, ein europäischer Anbieter von qualitativ hochwertigen Logistik- und Gewerbeimmobilien, hat rund 18 Monate nach dem Spatenstich im Sommer 2023 eine 90-Prozent-Auslastung des VGP Parks in Laxenburg vermeldet. „Wir können unsere Immobilien individuell nach ganz spezifischen Bedürfnissen gestalten. Diese Flexibilität wird von unseren Mietern genutzt und

geschätzt“, so Markus Gollob, Country Manager VGP Österreich. Zu den Mietern in Laxenburg zählen Unternehmen aus Handel, Pharma und Logistik. Toyota Material Handling eröffnet Mitte 2025 ihr neues 7.500 m² großes Headquarter im VGP Park Laxenburg. Nach dem „Built to suit“-Prinzip wurden 4.350 m² Lagerfläche, 1.100 m² Workshop, knapp 400 m² Showroom und mehr als 1.700 m² Büro-, Sozial- und Technikflächen errichtet. Der erste VGP Park bei Graz ist bereits ausgelastet, in Oberösterreich in der Nähe von Laakirchen entsteht aktuell der dritte VGP Park. ■

Fotos: Eric Krügel (1), Gebrüder Weiss (2), Lorenz Consult ZT GmbH (3), VGP (4)



1

MIT VNL CAMPUS BESSER DURCH DIE KRISE

Der VNL (Verein Netzwerk Logistik) hat mit der Gründung des vnlCampus die Seminare in den Bereichen Management, künstliche Intelligenz, Logistik, Beschaffung, Supply-Chain-Management sowie Soft Skills gebündelt. Das österreichische Wirtschaftsnetzwerk in Logistik, Beschaffung und Supply-Chain-Management bietet Unternehmen konkrete Angebote, um durch die gezielte Weiterbildung ihrer Mitarbeiter:innen nicht nur erfolgreich Krisen zu bewältigen, sondern auch optimal auf die Zeit danach vorbereitet zu sein. Ein weiterer wichtiger Punkt ist die Förderung der Netzwerkbildung. Der vnlCampus schafft einen Raum für Austausch zwischen Teilnehmer:innen unterschiedlicher Fachgebiete und Hierarchieebenen (im Bild: VNL-Obmann Franz Staberhofer).

FIT FÜR HEUTE UND MORGEN

Künstliche Intelligenz, datengetriebene Entscheidungen und maximale Flexibilität: Wer heute Logistik studiert, muss auf die Zukunft vorbereitet sein. Die FH OÖ in Steyr passt ihre Curricula an die Anforderungen der globalisierten Wirtschaft an. Ab Herbst 2025 geht das Bachelorstudium Internationales Logistikmanagement auch in englischer Sprache an den Start. Gleichzeitig wird das Masterstudium Supply-Chain-Management umfassend modernisiert, mit einem verstärkten Fokus auf Digitalisierung, Data-Driven Management und flexiblen Studienmodellen. Studierende profitieren von praxisnahen Inhalten, internationaler Vernetzung und einer topaktuellen Ausbildung, die sie perfekt auf die Logistik-Herausforderungen von morgen vorbereitet.



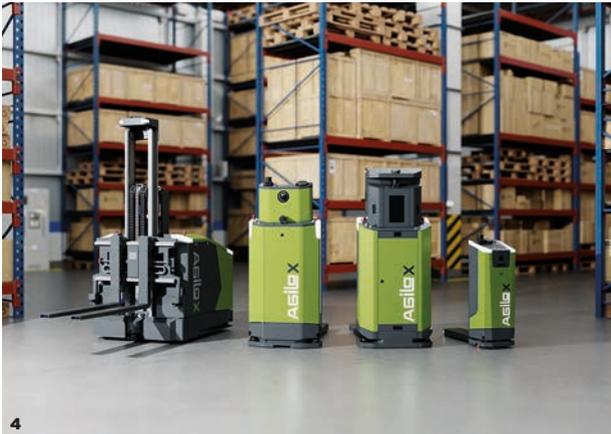
2

DIGITALE LOGISTIKAUSBILDUNG

Mit neuen E-Learning-Inhalten bringt wise up, die digitale Aus- und Weiterbildungsplattform der Wirtschaftskammern Österreichs (WKO), frischen Schwung in die Ausbildung der Speditions- und Logistikbranche. Die praxisnahen Module – von nachhaltiger Logistikplanung bis Kundenmanagement – ermöglichen flexibles Lernen auf Smartphone, Tablet oder Laptop. Die Lerninhalte wurden von Branchenexpert:innen fachlich überprüft und vom ibw (Institut für Bildungsforschung der Wirtschaft) didaktisch qualitätsgesichert. Sie decken ein breites Spektrum relevanter Fachbereiche ab. „Die neuen digitalen Lerninhalte erlauben zielgerichtetes Lernen wann und wo man möchte. Dabei werden eine Vielzahl von Themengebieten abgedeckt – von Zoll- und Außenhandel bis Gefahrgut bzw. Verkehrsgeografie“, erklärt Alexander Winter, Fachverbandsobmann der Spediteure und Logistiker. Die neuen Lerninhalte berücksichtigen auch die Anforderungen an eine moderne und nachhaltige Logistik. Themen wie Verkehrsgeografie und effiziente Transportplanung leisten einen wichtigen Beitrag zur klimafreundlichen Gestaltung der Branche. ■



3



4

FÜHRUNGSWECHSEL

Die Agilox Services GmbH, Spezialist für autonome mobile Roboter, verstärkt ihr Managementteam. Im April haben David Niedermaier, Mitgründer und CTO sowie seit 2022 Geschäftsführer, und Dirk Erlacher gemeinsam die Rolle der Co-CEOs der Agilox Services GmbH übernommen. Mitgründer Erlacher kehrt damit als Co-CEO zurück und übernimmt zusätzlich die Funktion des

COO, nachdem er bereits zuvor als Co-CEO tätig war und anschließend als CEO von Agilox Apac in China die Expansion in den asiatischen Markt leitete. Sein Verständnis globaler Marktmechanismen soll die internationale Strategie und operative Effizienz des Unternehmens weiter stärken. Im Zuge dieses Führungswechsels tritt Mitgründer Josef Baumann-Rott von seiner Rolle als Geschäftsführer und COO zurück. Er wird dem Unternehmen jedoch in einer neuen Position innerhalb der Gruppe erhalten bleiben und weiterhin als Mitglied des Vorstands tätig sein. ■

Fotos: VNL (1), captif (2), Freepik (3), Agilox Services GmbH (4)

E-LKW IM KOMMEN

Die Elektrotransformation der Transportbranche nimmt Fahrt auf. Schon im Jahr 2030 könnte jeder fünfte Bus und Lkw weltweit Strom statt Diesel tanken. Doch auf dem Weg dorthin gibt es noch Stolpersteine und Hürden zu überwinden.





Foto: Adobe Stock/Emontgrapic



Die Transportbranche, insbesondere auch der Schwerverkehr auf der Straße, hat erheblichen Anteil an der Gesamtmenge der global ausgestoßenen Schadstoffe. Gleichzeitig lässt sich hier aber auch ein Hebel ansetzen, der große Resultate verspricht. Das wurde erkannt und hat sogar bereits Wirkung gezeigt. Laut Strategy&, der globalen Strategieberatung von PwC, nimmt die Elektrotransformation der Transportbranche Fahrt auf und steuert auf einen Kipppunkt vor 2030 zu. Wie die Studie „Battery-electric trucks on the rise“ prognostiziert, wird im Jahr 2030 jeder fünfte Bus und Lkw weltweit batterieelektrisch angetrieben werden. Zehn Jahre später werden demnach voraussichtlich bereits 90 Prozent des Transports elektrifiziert sein. Während das Produktionsvolumen der drei größten Märkte Nord-

amerika, Europa und Großchina (Anm.: ein Raum, der die Volksrepublik China – Festlandchina, Hongkong, Macau – und die Republik China – Taiwan – umfasst.) im Jahr 2030 bei etwa 600.000 E-Lkws (Battery Electric Trucks, BETs) liegen wird, schießt es im Jahr 2040 auf mehr als 2,7 Millionen BETs in die Höhe.

„Nachdem der Transportsektor lange mit der Umstellung auf Elektro-Lkw gehardet hat, beobachten wir nun einen tiefgreifenden Wandel in der Branche.“

Jörn Neuhausen, Senior Director Strategy & Deutschland



Diese Beschleunigung wirkt sich auch auf den globalen Batteriemarkt aus. Im Jahr 2030 werden laut diesen Vorhersagen bereits 13 Prozent der gesamten Batteriekapazität von Fahrzeugen in BETs verbaut (circa 450 Gigawattstunden, GWh), 2035 liegt der Anteil bereits doppelt so hoch. Angetrieben wird die Elektrotransformation des Transportsektors vor allem von technologischen Fortschritten, sinkenden Gesamtbetriebskosten (Total Cost of Ownership, TCO) sowie strikterer Regulatorik.

TREIBER REGULATORISCHE VORSCHRIFTEN

Die regulatorischen Vorschriften ziehen dabei in Europa besonders stark an. Bis 2030 müssen europäische OEMs ihre Truck-Emissionen um etwa 45 Prozent im Vergleich zum Referenzzeit-

raum 2019/20 reduzieren, bis 2040 sogar um 90 Prozent. Zugleich greifen in Europa bis 2030 punktuelle urbane Fahrverbote für konventionelle Lkws. Auch in den USA und China verschärft sich die Regulatorik ab 2030 merklich, um einen stärkeren Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Zwar sind im Straßenverkehr insgesamt weniger Lkws als Pkws unterwegs, dafür spart ein elektrifizierter Lkw im Schnitt mehr als 20-mal so viel CO₂ wie ein elektrisch angetriebener Pkw ein.

DIE NEUE E-LKW-GENERATION IST BEREIT

In den kommenden Jahren erweitern technologische Innovationen zugleich die Einsatzmöglichkeiten von BETs. Bis 2030 prognostiziert die Studie einen Reichweitemprung um rund 50 Prozent von 600 auf 900 Kilometer, die



durchschnittliche Ladegeschwindigkeit erhöht sich um 200 Prozent auf bis zu 1.200 Kilowatt (kW), die Kosten für BET-Antriebsstränge gehen um etwa zehn Prozent zurück. Das Ergebnis: BETs können wirtschaftlich sinnvoll im Fernverkehr und auf Linienverbindungen zwischen Logistik-Hubs eingesetzt werden.

„Nachdem der Transportsektor lange mit der Umstellung auf Elektro-Lkw gehadert hat, beobachten wir nun einen tiefgreifenden Wandel in der Branche. Die dritte E-Lkw-Generation bringt

neue Plattformen für unterschiedliche Kundenanforderungen und den breiten Einsatz in verschiedensten Anwendungsszenarien mit sich“, sagt Jörn Neuhausen, Senior Director und Leiter Elektromobilität bei Strategy& Deutschland. „Grundvoraussetzung dafür ist allerdings, dass private und öffentliche Akteure von Regulatorik über die Automobil- und Energiebranche hin zur Logistik und der Finanzindustrie kooperieren. Das Jahr 2030 markiert in dieser Entwicklung einen Meilenstein, ab dem sich die Transformation der Branche regulatorisch bedingt deutlich beschleunigen wird.“

„Die Logistikbranche sollte daher in Zukunft zusätzlich selbst die Initiative ergreifen und verstärkt in Depot-Ladepunkte investieren.“

Philipp Rose, Director Strategy & Deutschland

DEPOT-LADEPUNKTE SCHLÜSSEL FÜR TRANSFORMATION

Für den Elektrodurchbruch ist die Ladeinfrastruktur vor allem deswegen entscheidend, weil Energiekosten in der



2

Logistik traditionell einen Löwenanteil der Gesamtbetriebskosten ausmachen. Da Strom im Normalfall günstiger ist als Diesel, fahren E-Lkws ihren TCO-Vorsprung vor allem durch die geringeren Energiekosten ein. Dieser Vorteil schlägt sich allerdings nur dann nieder, wenn es ausreichend schnelle und günstige Ladepunkte gibt. Dafür sind laut Studie erhebliche Investitionen notwendig – sowohl von öffentlicher Hand, vor allem aber von der Logistikbranche selbst. Bis 2035 liegt der öffentliche Investitionsbedarf in Europa demnach bei 6,1 Milliarden Euro, um 720 Ladeparks zu errichten und damit eine flächendeckende Ladeinfrastruktur zu gewährleisten. Hinzu kommen 28,6 Milliarden Euro, die der private Sektor für etwa 28.500 Depot-Ladepunkte aufbringen müsste.

„Beim Thema Laden lag der Fokus bislang stark auf öffentlichen Schnellladeparks, die zwar für

die breite Abdeckung der Fläche notwendig sind, allerdings in der Auslastung großer Volatilität unterliegen können. Die Logistikbranche sollte daher in Zukunft zusätzlich selbst die Initiative ergreifen und verstärkt in Depot-Ladepunkte investieren. Dies ermöglicht eine deutlich verbesserte Planungssicherheit bezüglich der Infrastrukturauslastung und hilft somit, die Ladekosten im Griff zu behalten“, sagt Philipp Rose, Director bei Strategy& Deutschland und Leiter Elektromobilität bei PwC Deutschland. „Neben der Optimierung der Ladekosten für Nutzer geht es bei der Umstellung auf E-Lkw natürlich auch um den Einsatz einer geeigneten Batterietechnologie seitens der Hersteller. Die Auswahl der passenden Zellchemie ist entscheidend für den entsprechenden Einsatzzweck – so ist die Natrium-Ionen-Technologie zukünftig eher für den Einsatz in der Distribution mit kleinen Lkw zweckmäßig. LFP,

Fotos: Freepik/Azur (1), Freepik/Phoniamastudio (2)



LMFP und NMC decken dagegen Langstreckenszenarien ab und sind je nach Region und Reichweite in vielen Use-Cases rentabel einsetzbar.“

WIE VIELE SCHNELLADESTATIONEN?

Mit dem Thema der Ladepunkte hat sich auch eine gemeinsame Studie des deutschen Fraunhofer-Instituts für System- und Innovationsforschung (ISI) und Amazon beschäftigt. Gesucht wurde die Antwort auf die Frage, wie viele Schnellladestationen für den Langstrecken-Lkw-Verkehr in Europa wirklich benötigt werden. Mithilfe des Open-Source-Tools CHALET von Amazon wurden 20.000 potenzielle Standorte für Lkw-Ladestationen entlang europäischer Autobahnen analysiert.

Eine EU-Verordnung legt bereits konkrete Mindestziele für die öffentliche Lkw-Ladeinfrastruktur für alle EU-Mitgliedsstaaten fest: So soll es in

Deutschland bis 2030 zum Beispiel insgesamt rund 300 Lkw-Ladestationen geben, europaweit mehr als 2.000. Bislang gibt es allerdings erst wenig Erkenntnisse über optimale Ladestandorte für den Lkw-Fernverkehr in Europa. Die Studie hat daher auf Basis von Berechnungen des europäischen Lkw-Verkehrsaufkommens im Jahr 2030, öffentlich zugänglicher Standorte in Europa und existierender Lkw-Haltestellen ein optimiertes Lkw-Ladenetz entwickelt, das den erwarteten Ladebedarf mit einer Mindestanzahl an Ladestationen deckt. Die Studie berücksichtigt auch Kapazitätsbeschränkungen im Hinblick auf Platzverfügbarkeit sowie Netzanschluss und berechnet einen optimierten, schrittweisen Netzausbau entlang der Strecken mit der höchsten Nachfrage in Europa.

Die Ergebnisse zeigen, dass bei einem Anteil von 15 Prozent batteriebetriebener Lkws im Fernverkehrsbestand 1.000 optimal ausgewählte Ladestationen verteilt über Europa 91 Prozent des E-Lkw-Fernverkehrs abdecken könnten, 500 Stationen etwa die Hälfte des Verkehrs. Das ist insofern überraschend, als die Anzahl der in der Studie vorgeschlagenen Standorte geringer ausfällt als die EU-Mindestinfrastruktur

„Die Ergebnisse zeigen, dass sogar weniger Ladestandorte als von der Europäischen Union gefordert fast den gesamten europäischen E-Lkw-Verkehr abdecken würden.“

**Patrick Plötz, Leiter Geschäftsfeld
Energiewirtschaft Fraunhofer ISI**



turziele. Bei ihren Berechnungen gingen die Autoren konservativ vor: Sie nahmen kein Depotladen an und legten eine Praxisreichweite von nur 400 Kilometern zugrunde, die einige neue Batterie-Lkw-Modelle bereits heute überschreiten.

Was die optimalen Standorte für Lkw-Ladestationen in Europa anbelangt, empfiehlt die Studie, den Fokus auf stark befahrene Strecken an wichtigen Verkehrsknotenpunkten zu legen. Wenn das Ladenetz später ausgebaut wird, können sukzessive Standorte auf weniger stark befahrenen Strecken hinzukommen.

AUSREICHENDE NETZLEISTUNG

Patrick Plötz, Leiter des Geschäftsfelds Energiewirtschaft am Fraunhofer ISI und Studienautor, betont: „Die Ergebnisse zeigen, dass sogar weniger Ladestandorte als von der Europäischen Union gefordert fast den gesamten europäischen E-Lkw-Verkehr abdecken würden. Diese neuen Standorte müssen aber eine ausreichende Netzleistung haben, wobei einige eine Kapazität von bis zu zwölf Megawatt benötigen werden, um bis zu 20 MCS-Anschlüsse (Anm.: Megawatt Charging System) versorgen zu können. Dies verdeutlicht die Herausforderungen beim Energiebedarf und der Netzinfrastruktur, den die Elektrifizie-

rung des europäischen Lkw-Güterfernverkehrs mit sich bringt. Mehrere europäische Regierungen arbeiten aber bereits aktiv an genau diesen Herausforderungen.“

Plötzlich kommt zu dem Schluss, dass ein strategisch geplantes Netz auf der Grundlage von Megawatt-Ladestationen die Verbreitung batteriebetriebener Lkws in Europa stark fördern könnte: „Unsere Untersuchung legt nahe, dass Industrie und Politik die weitere Entwicklung und Einführung von Megawatt-Ladesystemen wie MCS beschleunigen müssen. Denn dies ermöglicht etwa Logistikunternehmen, die keine Möglichkeit zum Depotladen haben, ihre Flotten zu elektrifizieren. Durch öffentliche MCS-Stationen könnten Herausforderungen etwa bei der Stromversorgung oder durch den Erwerb entsprechender Immobilien vermieden werden, die oft eine große Hürde für die Anschaffung von batteriebetriebenen Lkws sind.“

WIE SIEHT ES IN ÖSTERREICH AUS?

Gerade in den vergangenen Monaten vermeldeten zahlreiche österreichische Unternehmen den Einsatz elektrifizierter Fahrzeuge, von kleineren Vehikeln, etwa für den Transport auf der letzten Meile, bis hin zu großen Lkws. Beispielsweise



haben die Brau Union Österreich und das Güterverkehrstechnologie-Unternehmen Einride ihre Partnerschaft bekannt gegeben. Seit Jänner 2025 sind acht E-Lkws in der Steiermark unterwegs. Bis Ende 2026 sollen weitere 20 E-Lkws, die auch in Wien, Ober- und Niederösterreich eingesetzt werden sollen, folgen.

Mit der Inbetriebnahme der ersten vier vollelektrischen Lkws bei Eurogast Grisseemann in Zams und Bludenz startete auch Eurogast Österreich eine E-Mobilitäts-Offensive – im alpinen Raum Tirols und Vorarlbergs, wo die Anforderungen besonders hoch sind. „Dieser Moment ist ein Meilenstein für Eurogast Österreich“, freute sich aus diesem Anlass Peter Krug, Geschäftsführer von Eurogast Österreich. „Wir zeigen, dass nachhaltige Logistik auch in den Bergen funktioniert – leise, emissionsfrei und zuverlässig.“

Eine Spur kleiner, aber nur, was die Dimension

der Fahrzeuge betrifft, ist die Österreichische Post AG unterwegs: Sie hat Anfang des Jahres ihr 5.000. E-Fahrzeug – einen Mercedes-Benz eSprinter – in Betrieb genommen. Damit verfügt bereits jedes zweite Zustellfahrzeug der insgesamt 10.000 Fahrzeuge umfassenden Flotte über einen E-Antrieb. Ihre Lkw-Flotte hat die Post seit vergangenem Jahr komplett von Diesel auf Hydro-treated Vegetable Oils (HVO) umgestellt, einen erneuerbaren Treibstoff, der aus Abfällen, Fetten, pflanzlichen Reststoffen und Pflanzenölen hergestellt wird. Auch die Lkws des Handelsunternehmens Spar fahren in Wien, Niederösterreich und dem nördlichen Burgenland mit HVO-Diesel.

ES BESTEHT NACHHOLBEDARF

Es gibt hierzulande noch mehr solche positiven Beispiele. Aber generell hat Österreich bei schweren Fahrzeugen in dieser Hinsicht noch Nachholbedarf, wie der Verein VCÖ – Mobilität mit Zukunft (gegründet 1988 als Verkehrsclub Österreich) feststellt. Von den 1.165 im Vorjahr in Österreich neu zugelassenen Bussen waren nur 120 Elektrobusse. „Österreich ist bei der Elektrifizierung von Bussen von Europas Spitzenfeld weit entfernt“, so der VCÖ-Experte

„Die Elektrifizierung der Schwerfahrzeuge ist ein wichtiger Schritt, um die Energie- und Klimaziele im Verkehr erreichen zu können.“

**Michael Schwendinger, Experte VCÖ –
Mobilität mit Zukunft**



Michael Schwendinger im Februar. Eine aktuelle VCÖ-Analyse auf Basis von Daten des Europäischen Automobilherstellerverbands (Acea) zeigt, dass Österreich beim Anteil von Elektrobusen bei den Neuanschaffungen nur an 18. Stelle in Europa liegt. Mit 10,3 Prozent ist der Anteil deutlich niedriger als der EU-Schnitt von 18,5 Prozent. Spitzenreiter ist Luxemburg, wo im Vorjahr bereits 76,1 Prozent der neuen Busse Elektrobusse waren, vor Dänemark mit einem Anteil von 72,9 Prozent, Rumänien mit 68,7 Prozent, Finnland mit 56,9 Prozent, Niederlande mit 46,1 Prozent und dem E-Pkw-Spitzenreiter Norwegen mit 42,4 Prozent. In der Schweiz betrug der Anteil 26,9 Prozent, in Deutschland 16,3 Prozent.

Nochmals deutlich niedriger als bei Bussen ist der Elektro-Anteil bei den Lkws. Spitzenreiter bei Elektrolastwagen ist die Schweiz, wo im Vorjahr 11,6 Prozent der neu zugelassenen Lkws zu 100 Prozent mit Strom fahren. Norwegen folgt knapp dahinter mit einem Anteil von 11,4 Prozent, vor Dänemark mit 9,3 Prozent, Schweden mit 8,0 Prozent und Deutschland mit 3,9 Prozent. Der EU-Schnitt beträgt 2,3 Prozent, Österreich liegt mit einem Anteil von 2,1 Prozent an zehnter Stelle, berichtet der VCÖ.

„Die Elektrifizierung der Schwerfahrzeuge ist ein wichtiger Schritt, um die Energie- und Klimaziele im Verkehr erreichen zu können“, weist VCÖ-Experte Michael Schwendinger auf die hohen Treibhausgasemissionen des Lkw-Verkehrs hin. Allein die schweren Lkws verursachten zuletzt 6,3 Millionen Tonnen CO₂ pro Jahr. Busse waren für rund 0,3 Millionen Tonnen Treibhausgase verantwortlich.

Da Elektro-Lkws und Elektro-Busse aktuell noch deutlich mehr kosten als mit Diesel betriebene Nutzfahrzeuge, gab es in Österreich eine Ankaufsförderung für schwere Nutzfahrzeuge von 24.000 Euro (bis zwölf Tonnen) und 72.000 Euro (ab zwölf Tonnen) sowie abhängig von der Größe von 52.000 bis 130.000 Euro für Elektrobusse. Dieser Fördertopf ist dem VCÖ zufolge mittlerweile leer.

„Solange die klimaverträglichere Variante so viel mehr kostet als die klimaschädlichere, ist der Ankauf zu fördern. Erschwert wird die notwendige Energiewende bei Schwerfahrzeugen durch die bestehende Steuerbegünstigung von Diesel. Angesichts Österreichs Budgetsituation und im Sinne der Effizienz der Förderung ist diese Steuerbegünstigung endlich abzuschaffen“, betonte Schwendinger im Februar. ■



„Alles auf Schiene“

Die LTE-group 25 Jahre erfolgreich im Dienst am Kunden

Als im Jahr 2000 der Startschuss fiel, sollte aus dem damals schon visionären Projekt LTE logistics & transport Europe in den Jahren stets gelebter Innovation und konstanten Wachstums die LTE-group reifen, mit 11 Tochterunternehmen in vornehmlich Zentral- und Osteuropa, denn „konstant ist bei uns nur die Veränderung“, einer der selbstbewussten Wahlsprüche von Andreas Mandl, CEO der Unternehmensgruppe.

In der Tat war der Geist des Unternehmens bereits vor einem Vierteljahrhundert getragen von der damals noch bahnbrechend anmutenden Vision, Landesgrenzen ohne Aufenthalt durchfahren zu können, was auch heute noch durch sprachliche Barrieren, aber viel mehr noch

durch protektionistisches Regelwerk zugunsten der Staatsbahnen weitgehend erschwert wird. Der noch jungen LTE gelang es jedoch bereits damals, zwischen der Slowakei, Österreich und Deutschland - dank geschickter EU-Vertragsregelungen und sprachkundiger Lokführer - diese





LTE-group
pulling things right

das LTE-Team „All across Europe“
Grafik: barus.at

Bestimmungshäfen im Norden und Westen erwartet. Die Automobile, die wir transportieren, werden in der Slowakei, Ungarn, Rumänien und Österreich hergestellt und nach Norddeutschland geliefert. Kein Transport gleicht dabei dem anderen.“

Performing best practice all across Europe

Für die Bewältigung dieser komplexen Aufgabenstellung sorgen eine eindrucksvolle Flotte von über 120 hochmodernen Lokomotiven (davon ca. 100 elektrisch betriebene Mehrsystemlokomotiven), ein ansehnlicher Wagenpark, sowie ein kompetentes und engagiertes Team von mehr als 700 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Eine dafür eingerichtete 24/7

ATTRAKTIVITÄT FORCES

Hürden zu überwinden. Heute vereint die LTE-group 11 Tochterunternehmen mit Standorten in AT, BG, CH, CZ, DE, HU, IT, NL, PL, RO, SK. Mit Adria Transport in SI und HR verbindet sie eine familiäre Kooperation. Heinrich Juritsch, MD der LTE in Österreich, zückt zur Untermauerung die Erfolgsgeschichte Automotive aus der Palette der gegenwärtigen Herausforderungen, die sich für das Team zwischen Atlantik und Schwarzem Meer ergeben: „Es ist die Vielfalt der Aufgabenstellungen, die uns zwischen den Terminals in Zentral- und Osteuropa und den



LTE-group

pulling things right

LTE 193 280 | „Three Flames“
Photo: Peter Strobl

dispatching and train monitoring crew trägt schließlich dazu bei, dass Hindernisse im Rahmen eines Transports für Außenstehende unbemerkt behoben werden - im Dienst an der pünktlichen Ankunft der uns überantwortenden Güter am jeweiligen Bestimmungshafen.

Setting the tone for the future

Das war schon immer die Stärke der LTE Köpfe. Fast schon eine Anekdote: Bis Anfang des 21. Jahrhunderts wurden Lokführer dank der so genannten Dampfkesselverordnung aus dem 19. Jhdt. ausschließlich durch die ÖBB ausgebildet. Der damals noch jungen LTE gelang es jedoch, diese zu novellieren und somit, ihr unter dem Titel Triebfahrzeugführerverordnung eine



Ankunft im neuen Jahrtausend zu ermöglichen. Zurzeit kämpft Andreas Mandl andernorts etwa vehement für eine einheitliche Sprachregelung auf der Schiene: Englisch im Sinn effizienter Arbeitsmöglichkeiten und internationaler Sicherheitsstandards.



LTE 2019 320 | „We Train Grain“
Photo: Peter Strobl



ATTRAKTIVE FORCES

Stellt man schließlich die Frage nach den Gründen für die kontinuierliche Prosperität der LTE-group, stößt man rasch auf zwei einst visionäre und mittlerweile längst realisierte Säulen: „Das hat schon sehr viel mit unserem CEO Andreas Mandl und seinem Credo zu tun,“ meint Juritsch. „Es geht sich sehr viel dezentral aus in unserer Gruppe. Dadurch wird es uns ermöglicht, organisch zu wachsen, sprich: Wir verschmelzen die jeweils nationalen Kenntnisse zu einer internationalen Lösung, zu einem internationalen Ganzen, zusammen. Darüber hinaus ist es von großem Vorteil, sich ins europäische Bahnkonzept einzubinden und so zu ermöglichen, mit der LTE-group als einzigem Ansprechpartner den gewünschten Erfolg weitgehend reibungslos, nerven- und budgetchonend zu erreichen. Wir kommunizieren

individuell, koordinieren uns zentral und agieren schließlich lokal, zur größten Zufriedenheit aller.“

Überzeugen können sich neue und treue Freundinnen und Freunde der LTE-group vom 2. bis 5. Juni 2025 auf der transport logistic in München, der bedeutendsten Logistikmesse Europas in Halle B6, Stand 226.



www.LTE-group.eu

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

GEMISCHTES BILD

IRG-Rail hat den 13. Market Monitoring Bericht zum europäischen Eisenbahnmarkt veröffentlicht. Demnach ist der Personenverkehrsmarkt 2023 weiter gewachsen. Einen Rückgang gibt es im Schienengütertransport.

Der jährlich erscheinende Report des Dachverbands europäischer Eisenbahnregulierungsbehörden (IRG-Rail) bietet einen umfassenden Überblick über die Entwicklungen im europäischen Eisenbahnsektor. Er beinhaltet detaillierte Informationen aus den Bereichen Eisenbahninfrastruktur, Infrastrukturbenutzungsentgelte, Marktteilnehmer sowie Güter- und Personenverkehrsmärkte. Die Zahlen zeigen ein gemischtes Bild: Während die Nachfrage im Personenverkehr weiter stark zulegte, verzeichnete der Schienengütertransport deutliche Einbußen.

ÖSTERREICH BEIM PERSONENVERKEHR AN DER SPITZE DER EU-STAATEN

Im Jahr 2023 nahm die Anzahl der Personenkilometer (Pkm) gegenüber dem Vorjahr europaweit um zwölf Prozent zu. Damit wurde auch das Vorkrisenniveau aus dem Jahr 2019 erstmals leicht übertroffen. Sowohl der öffentlich bestellte Personenverkehr im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Leistungen als auch der kommerzielle, nicht bestellte Personenverkehr trugen zu diesem Wachstum bei. Trotz der weiterhin hohen Inflation von durchschnittlich sieben Prozent in den IRG-Rail-Ländern hielt die Nachfrage nach Bahnreisen an, während die allgemeine wirtschaftliche Aktivität in anderen Bereichen (beispielsweise der Industrie) nachließ.

Wie bereits in den Vorjahren weist die Schweiz die meisten Personenkilometer pro Einwohnerin und Einwohner auf. An erster Stelle innerhalb der EU steht Österreich mit 1.597 je Einwohnerin und Einwohner gefahrenen Bahnkilometern. Knapp dahinter liegen Frankreich (1.542 km) und mit Respektabstand Schweden (1.261 km). Österreich übertraf damit seinen eigenen Bestwert aus dem Jahr 2019 (1.507 km) deutlich.

SCHWACHE KONJUNKTUR BELASTET SCHIENENGÜTERTRANSPORT

Anders als der Personenverkehr musste der Schienengütertransport 2023 deutliche Verluste hinnehmen. Die Verkehrsleistung (Nettotonnen-Kilometer) sank um acht Prozent gegenüber dem Vorjahr. Hier war besonders der grenzüberschreitende Verkehr betroffen: Das europaweite grenzüberschreitende Transportvolumen fiel um 13 Prozent, wodurch der Anteil des internationalen Güterverkehrs am Gesamtgütertransport auf einen historischen Tiefstand von 48 Prozent gesunken ist.

INFRASTRUKTUR- UND ENERGIEKOSTEN BEEINFLUSSEN BAHNUNTERNEHMEN

Die von den Infrastrukturbetreibern erhobenen Trassengebühren entwickelten sich uneinheitlich: Während sie im Personenverkehr anstiegen, gingen sie im Güterbereich



Der Schienengütertransport musste 2023 deutliche Verluste hinnehmen. Besonders der grenzüberschreitende Verkehr war betroffen.

zurück, was im Wesentlichen die Verkehrsentwicklung widerspiegelt. Die Ausgaben der Infrastrukturbetreiber für Instandhaltung und Erneuerung stiegen 2023 pro Streckenkilometer um 19 Prozent, wobei der Schwerpunkt auf Letzterer lag.

Europäische Eisenbahnverkehrsunternehmen verzeichneten 2023 steigende Umsätze im Personenverkehr, die neun Prozent über dem Vorjahresniveau lagen und nicht zuletzt inflationsbedingt sogar um 13 Prozent höher waren als 2019. Trotz sinkender Transportmengen stieg der Umsatz im Schienengütertransport ebenfalls, was in erster Linie gleichfalls auf Preiserhöhungen zurückgeführt werden kann.

Bei den Energiekosten gab es eine gegenläufige Entwicklung: Einerseits sanken – angetrieben durch niedrigere Ölpreise – die Kosten für Diesel 2023 um 19 Prozent. Im Gegensatz dazu stiegen die Kosten je Kilowattstunde Bahnstrom im selben Ausmaß, was die Betriebsaufwendungen vieler Bahnbetreiber spürbar erhöhte. ■

INFO-BOX

Über die Schienen-Control GmbH

Als Regulierungsbehörde kontrolliert die Schienen-Control GmbH (SCG) den freien Zugang zur Schiene zu angemessenen Preisen. Damit ermöglicht und unterstützt sie einen fairen Wettbewerb für eine bessere und erfolgreichere Bahn.

www.schienencontrol.gv.at

Über IRG-Rail

IRG-Rail wurde im Juni 2011 als Zusammenschluss der europäischen Eisenbahn-Regulierungsbehörden gegründet. Die mittlerweile 31 Mitglieder des Netzwerks haben ihre statistischen Auswertungen auf Länderebene für den Bericht zur Verfügung gestellt. Ziel von IRG-Rail ist es, die Kooperation zwischen den Regulierungsbehörden weiter zu stärken und die Schaffung eines einheitlichen, wettbewerbsfähigen, effizienten und nachhaltigen Eisenbahnmarkts in Europa voranzutreiben.

<https://irg-rail.eu/>

STÄRKE IM NETZWERK

Mehr als 25 Jahre Erfahrung und immer ein stabiles Netzwerk sowie ein verlässlicher, flexibler Partner für Kunden und Systemteilnehmer – das zeichnet die Systempo Spedition & Logistik GmbH aus.

Schon im Jahr 1999, also vor in der Zwischenzeit mehr als einem Vierteljahrhundert, fiel der Startschuss für die Systempo Spedition & Logistik GmbH. Seitdem ist daraus ein landesweit flächendeckendes Netzwerk mittelständischer österreichischer Spediteure entstanden. Die „Systempo-Familie“ ist ein eingespieltes Team, das seit der Gründung des Unternehmens seinen Kunden Transportdienstleistungen auf höchstem Niveau anbietet. Anfangs konzentrierte sich Systempo auf den nationalen Verkehr, doch Partnerschaften mit SystemPlus und später dem Systemverbund der VTL Vereinte-Transport-Logistik ermöglichten rasch auch die Anbindung an weitere europäische Länder. Derzeit bewegt Systempo rund 80 Prozent der Stückgüter im nationalen Verkehr und 20 Prozent grenzüberschreitend. Insgesamt waren das 2023 mehr als 350.000 Sendungen.

ÜBERREGIONALER MITTELSTÄNDISCHER VERBUND

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. „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



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

Volker Binder, Geschäftsführer Systempo Spedition & Logistik GmbH



Systempo bieten den Kunden eine immer verlässliche Transportplattform auf höchstem Niveau.

können, um hier im Wettbewerb bestehen zu können“, so Volker Binder, langjähriger Geschäftsführer der Systempo Spedition & Logistik GmbH, der im Gespräch mit NEW BUSINESS die Vergangenheit Revue passieren lässt und einen Blick in die Zukunft wirft.

HERR BINDER, IM VERGANGENEN JAHR BEGINN SYSTEMPO SEIN 25-JAHR-JUBILÄUM – HERZLICHEN GLÜCKWUNSCH IM NACHHINEIN! WAS WAREN AUS IHRER SICHT DIE WICHTIGSTEN MEILENSTEINE SEIT DER GRÜNDUNG?

Sicherlich die kontinuierliche Erweiterung des Netzwerks mit dem Ziel, engmaschiger zu werden und die maximale Netzwerkstabilität zu erreichen.

WIE HABEN SICH IN DIESER ZEIT DIE ANFORDERUNGEN DER KUNDINNEN UND KUNDEN VERÄNDERT?

Dazu zählen auf jeden Fall zeitnahe Sendungsinformationen. Liefer- und Transportqualität auf einem verlässlichen, hohen Niveau kommt außerdem niemals „aus der Mode“.

WELCHE KONKRETE MASSNAHMEN ODER INNOVATIONEN WAREN FÜR SYSTEMPO ENTSCHEIDEND, UM AUF DIESE VERÄNDERTEN KUNDENWÜNSCHE ZU REAGIEREN?

Die ständige Weiterentwicklung der eigenen Software, mittlerweile die dritte Version, außerdem Kundenanbindungssysteme sowie die zeitnahe Bereitstellung von Informationen.

WELCHES SIND DIE GRÖSSTEN HERAUSFORDERUNGEN, MIT DENEN IHRE PARTNERUNTERNEHMEN HEUTE KONFRONTIERT SIND?

Einerseits die Suche nach Personal, sowohl in kaufmännischer wie gewerblicher Hinsicht. Außerdem die Kostenkontrolle, wegen einer hohen Volatilität der Mengen.



DER GRÜNDUNGSGEDANKE WAR DIE BÜNDELUNG REGIONALER, MITTELSTÄNDISCHER STÄRKE IN EINEM ÜBERREGIONALEN VERBUND ALS GEGENPOL ZU GROSSEN NETZWERKEN. HAT SICH DIESER ANSATZ ÜBER 25 JAHRE BEWÄHRT?

Im Hinblick auf die fortschreitende Marktkonzentration der großen „Player“ hat dieser Ansatz nach wie vor sehr große Bedeutung und trägt und prägt das System auf diese Weise.

WELCHE POLITISCHEN MASSNAHMEN BRAUCHT DIE MITTELSTÄNDISCHE TRANSPORTWIRTSCHAFT, UM IM WETTBEWERB BESTEHEN ZU KÖNNEN?

Ganz klar, Entbürokratisierung in jeglicher Hinsicht.

WELCHE ROLLE SPIELT NACHHALTIGKEIT FÜR SYSTEMPO UND SEINE PARTNER?

Das ist ein wichtiges und richtiges Thema. Seit Mai testen wir im Liniennetzwerk den ersten E-Lkw. Weiters versuchen wir durch Bündelungseffekte die Transportwege noch besser auszulasten.

WAS SIND DIE STRATEGISCHEN ZIELE UND VISIONEN FÜR DAS NETZWERK?

Weiterhin ein stabiles Netzwerk und ein verlässlicher Partner für unsere Kunden und Systemteilnehmer zu sein, weiterhin dem Netzwerk passende Partner zuzuführen – und damit organisches Wachstum, auch grenzüberschreitend, zu generieren.

GIBT ES EINEN MOMENT ODER ERFOLG AUS 25 JAHREN SYSTEMPO, DER IHNEN POSITIV IN ERINNERUNG GEBLIEBEN IST?

Da gab es viele. Generell, dass untereinander ein hohes Maß an Vertrauen und Wertschätzung innerhalb der Systempartner vorhanden ist.

WARUM IST SYSTEMPO 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.

WAS IST DIE STÄRKE VON SYSTEMPO?

Das Netzwerk!

www.systempo.at

ROBIN LERNT DAZU

Verstärkung für die Mitarbeiter:innen der Post: Der neue Auflegeroboter Robin unterstützt sie bei der Arbeit und lernt durch künstliche Intelligenz außerdem ständig dazu.

Seit Ende vergangenen Jahres werden die Post-Mitarbeiter:innen im Paket-Logistikzentrum in Wien-Inzersdorf von einem neuen Kollegen unterstützt: nämlich von Robin, der Kurzform von ROBotic INduction. Dabei handelt es sich um einen Auflegeroboter, der erstmals bis zu 1.500 Pakete pro Stunde an der Eingabelinie des Kleinteilesorters auflegt. Durch KI lernt Robin ständig dazu und kann so das Gewicht eines Pakets und die dafür erforderliche Kraft immer besser berechnen.

„Mit dem Auflegeroboter ist uns ein weiterer wichtiger Schritt zur Unterstützung unserer Mitarbeiter:innen gelungen. Wir bringen hier eine Innovation in den Echtbetrieb, die als Blaupause für zukünftige Entwicklungen und Arbeitserleichterungen bei der Post dienen kann. Mit der digitalen Hoflogistik, dem Auto-Unloader und dem Auflegeroboter arbeiten wir kontinuierlich an der smarten Logistik der Zukunft“, so Peter Umundum, Generaldirektor-Stellvertreter, Vorstand für Paket & Logistik Österreichische Post AG.

UNTERSTÜTZUNG ZUR HOCHSAISON

An einem Durchschnittstag im Jahr 2024 transportierte die Post österreichweit rund 800.000 Pakete, im Dezember stieg diese Zahl auf über eine Million Pakete an. Der Tageshöchstwert wurde Anfang Dezember mit über 1,56 Millionen Paketen erreicht. Robin wurde deswegen natürlich ausführlich getestet, damit er die Mitarbeiter:innen im Paket-Logistikzentrum



Der Auflegeroboter Robin, kurz für ROBotic INduction, im Einsatz

Wien rechtzeitig zur Hochsaison rund um Weihnachten unterstützen konnte.

Der Auflegeroboter wird von einem automatischen Rollbehälter-Kipper und einer angeschlossenen Vereinzlungsanlage mit Kleinpaketen versorgt. Am Ende des Förderbands wird ein Bild des jeweiligen Pakets aufgenommen, das mithilfe von Algorithmen nach Position, Abmessung, Ausrichtung, Form und Verpackungsort analysiert wird. Anhand dieser Merkmale kann Robin entscheiden, wo der pneumatische Greifer positioniert, wie viele Saugnapfe aktiviert und wie viel Hubkraft aufgebracht werden muss. Eine in das System integrierte KI sorgt dafür, dass der Roboter mit jedem verarbeiteten Paket dazulernt und immer besser wird. ■

FORTSETZUNG GEFORDERT

Der Zentralverband Spedition & Logistik fordert die Fortsetzung des ENIN-Förderprogramms und eine technologieoffene Unterstützung für die CO₂-Reduktion im Straßengüterverkehr.

Mitte April richtete der Zentralverband Spedition & Logistik (ZVL) einen dringenden Appell an die neue Bundesregierung und insbesondere den für Güterverkehr zuständigen Bundesminister Peter Hanke, das Förderprogramm „ENIN – Emissionsfreie Nutzfahrzeuge und Infrastruktur“ über das Jahr 2025 hinaus fortzuführen und inhaltlich weiterzuentwickeln. Die Maßnahme sei ein wichtiges Instrument, um wirtschaftliche Anreize für Investitionen in nicht nur emissionsärmere, sondern auch emissionsfreie Fahrzeugtechnologien sowie die dazugehörige Infrastruktur zu schaffen. Nur so könne das von der Politik selbst gesetzte Ziel, bis 2040 im Verkehr CO₂-frei zu werden, „auch nur annähernd erreicht werden“, so der ZVL in einer Aussendung.

UNKLARHEIT ÜBER DIE FORTFÜHRUNG DES PROGRAMMS

Seit dem Start des Programms im März 2023 wurden in elf Ausschreibungsrunden mehr als 420 Projektanträge eingereicht. Über 5.000 Nutzfahrzeuge konnten bislang durch ENIN gefördert werden – ein deutlicher Beleg für den bestehenden Bedarf und das Engagement zahlreicher Unternehmen, in innovative Technologien zu investieren, auch wenn die Rahmenbedingungen noch nicht optimal sind. Die aktuelle Unklarheit über die Fortführung des Programms gefährdet dem ZVL zufolge jedoch das Ziel, Emissionen im Straßengüter-

„Gerade in wirtschaftlich herausfordernden Zeiten brauchen Unternehmen verlässliche Rahmenbedingungen und Planbarkeit, um notwendige Umstellungen bei Lastkraftwagen angehen zu können.“

Alexander Friesz, Präsident ZVL

verkehr wirksam zu senken. Da rund 70 Prozent des gesamten Güterverkehrs in Österreich auf der Straße abgewickelt werden – und selbst bei massiven Investitionen in den Schienenausbau nur begrenzte Verlagerungspotenziale bestehen –, sei eine adäquate Förderung zur Dekarbonisierung des Straßengüterverkehrs unabdingbar.



Die Unklarheit über die Fortführung des ENIN-Förderprogramms gefährdet laut ZVL das Ziel, Emissionen im Straßengüterverkehr wirksam zu senken.

„Die hohe Nachfrage zeigt klar, dass dieses Programm ein funktionierendes Instrument zur Unterstützung klimarelevanter Investitionen ist“, betont Alexander Friesz, Präsident des Zentralverbands Spedition & Logistik. „Gerade in wirtschaftlich herausfordernden Zeiten brauchen Unternehmen verlässliche Rahmenbedingungen und Planbarkeit, um notwendige Umstellungen bei Lastkraftwagen angehen zu können.“

TECHNOLOGIEOFFENE AUSGESTALTUNG NOTWENDIG

Ein weiterer zentraler Aspekt ist die technologieoffene Ausgestaltung der Fördermaßnahmen.

Der Zentralverband weist darauf hin, dass alternative Antriebskonzepte wie HVO100 (Hydro-treated Vegetable Oil) oder E-Fuels (synthetische Kraftstoffe) derzeit nicht förderfähig sind, obwohl sie bereits verfügbar sind und signifikante CO₂-Einsparungen ermöglichen.

„Wenn das Ziel die effektive Reduktion von Treibhausgasemissionen ist, müssen alle verfügbaren, skalierbaren und ökologisch vertretbaren Technologien einbezogen werden“, so Oliver Wagner, Geschäftsführer des Zentralverbands. „Die Begrenzung auf einzelne Antriebskonzepte hemmt Innovationsdynamik und Umsetzungsbereitschaft – besonders im Schwerverkehr auf Langstrecken, wo batterieelektrische Lösungen



weiterhin Nachteile wie zu lange Ladezeiten und zu hohes Eigengewicht aufweisen, von den hohen Kosten ganz zu schweigen.“

EU-VORGABEN ERFORDERN UMSETZUNG AUF NATIONALER EBENE

Vor wenigen Wochen wurden auf EU-Ebene die CO₂-Standards für Nutzfahrzeuge deutlich ver-

„Eine wettbewerbsfähige, klimabewusste und versorgungssichere Logistik erfordert eine strukturierte Strategie, die gemeinsam mit allen relevanten Stakeholdern erarbeitet wird.“

Alexander Friesz, Präsident ZVL

schärft und konkrete Ziele für Lade- sowie Wasserstofftankinfrastruktur definiert. Ab Juli 2025 gelten erstmals CO₂-Grenzwerte für Lkw-Hersteller – mit stufenweisen Reduktionszielen von minus 15 Prozent bis 2025, minus 45 Prozent bis 2030, minus 65 Prozent bis 2035 und minus 90 Prozent bis 2040 (jeweils gegenüber dem Referenzzeitraum 2019/20). Diese ambitionierten Vorgaben ergeben jedoch nur Sinn, wenn der Aufbau alternativer Ladeinfrastruktur ebenfalls rasch erfolgt und begleitende Förderinstrumente bereitstehen.

VOLLSTÄNDIGE BEFREIUNG VON LKW-MAUT

Ein zusätzlicher Anreiz für die kostenintensive Transformation im Straßengüterverkehr wäre

Zusätzlicher Anreiz für die Transformation im Straßengüterverkehr wäre laut ZVL die vollständige Befreiung CO₂-neutraler Lkws von der Lkw-Maut.

Regierungsprogramm verankerte Vorhaben, gemeinsam mit den Akteuren der Branche einen Stakeholder-Prozess zur Attraktivierung des Logistikstandorts Österreich zu starten. Trotz mehrfacher Ankündigungen wurde dieser bislang nicht umgesetzt. „Eine wettbewerbsfähige, klimabewusste und versorgungssichere Logistik erfordert eine strukturierte Strategie, die gemeinsam mit allen relevanten Stakeholdern erarbeitet wird“, erklärt Alexander Friesz. „Die neue Bundesregierung ist gefordert, diesen Prozess umgehend in Gang zu setzen und einen realistischen, umsetzungsorientierten Maßnahmenfahrplan zu entwickeln.“ ■

laut dem ZVL die vollständige Befreiung CO₂-neutraler Lkws von der Lkw-Maut. „Hier kann man sich ein Beispiel am neuen deutschen Regierungsprogramm von CDU/CSU und SPD nehmen, die eine solche Befreiung – neben der Senkung von Unternehmenssteuern, Stromsteuer, Netzentgelten und der Gaspreismulge – plant, um den Wirtschaftsstandort zu stärken. Auch Österreich hat diesen dringenden Handlungsbedarf. Ebenso begrüßenswert ist, dass die notwendige Wasserstoffladeinfrastruktur für den Schwerverkehr im deutschen Regierungsprogramm verankert ist – das sollte auch hierzulande Vorbild sein“, so Alexander Friesz. Der Zentralverband erinnert in diesem Zusammenhang auch an das im neuen österreichischen

INFO-BOX

Über den ZVL

Der Zentralverband Spedition & Logistik (ZVL) ist eine Interessenvertretung auf freiwilliger Basis für Spediteure und Logistikdienstleister mit Speditionskonzession. Der ZVL ist unabhängig, überparteilich und verkehrsmittelneutral. Der Verband ist Mitglied in der internationalen Dachorganisation FIATA und in der europäischen Dachorganisation CLECAT. Der ZVL vertritt durch sie die Interessen seiner Mitglieder auch grenzüberschreitend.

Der Erfolg des Verbands beruht auf der aktiven Mitarbeit seiner Mitglieder. Ein laufend aktualisierter, schriftlich formulierter Ziel- und Maßnahmenkatalog wird von ständigen Ressorts, die im Verbandsorganigramm definiert sind, behandelt. Die Ergebnisse dieser Arbeiten stehen – auf dem jeweils aktuellsten Stand (und wenn nötig anonymisiert) – allen Mitgliedern zur Verfügung. Eigene Regionalgruppen stellen sicher, dass auch landesspezifische Aufgabenstellungen bestmöglich bearbeitet und kommuniziert werden können

www.spediteure-logistik.at

LIEFERKETTENMONITOR

Der KI-basierte VNL-Lieferkettenmonitor bietet in Kooperation mit Prewave maßgeschneiderte Risikoberichte für globale Beschaffungsmärkte, um Lieferketten sicher und widerstandsfähig zu gestalten.

Globale Lieferengpässe, geopolitische Spannungen und die Wiedereinführung von Zöllen stellen Unternehmen vor immense Herausforderungen. Diese Entwicklungen haben die Fragilität globaler Versorgungsstrukturen offengelegt und verdeutlichen die dringende Notwendigkeit, Lieferketten widerstandsfähiger zu gestalten.

WERKZEUG FÜR RESSOURCENSARENDE RISIKOANALYSEN

Franz Staberhofer, Obmann des Vereins Netzwerk Logistik (VNL), stellte im März gemeinsam mit dem oberösterreichischen Wirtschaftslandesrat Markus Achleitner und Prewave-Geschäftsführer Harald Nitschinger den neuen VNL-Lieferkettenmonitor vor. Damit erweitert der VNL sein Angebot um ein Werkzeug, mit dem den Angaben zufolge umfassende Risikoanalysen ressourcensparend erstellt werden können. Die Sicherstel-

lung der Versorgung werde damit gleichzeitig mit der Erfüllung von Compliance-Auflagen in einem Schritt vereinfacht, verspricht der VNL in einer Aussendung. Die Risikoberichte des Lieferkettenmonitors bestehen dabei die Anforderungen diverser aktueller Compliance-Regelungen (u. a. jene des deutschen Lieferkettengesetzes, EU Critical Raw Materials Act, EU Batteries Regulation oder EU-Entwaldungsverordnung).

„Es ist für uns von höchster Priorität, unsere

Betriebe beim Lieferkettenmanagement bestmöglich zu unterstützen, um drohende Engpässe möglichst frühzeitig zu erkennen und damit die Sicherheit und Verlässlichkeit von Lieferketten zu erhöhen. Der neue Lieferkettenmonitor des Vereins Netzwerk Logistik wird hier einen weiteren zentralen Beitrag leisten“, betonte Oberösterreichs Wirtschaftslandesrat Markus Achleitner anlässlich der Präsentation und ergänzte: „Dieses Angebot

„Der VNL-Lieferkettenmonitor ist ein innovatives Instrument zur Überwachung und Analyse von einzelnen Lieferanten weltweit.“

**Franz Staberhofer, Obmann Verein
Netzwerk Logistik**



Der Lieferkettenmonitor ermöglicht KMUs, die oft wenig Ressourcen für ein umfassendes Lieferkettenmanagement haben, eine zeit- und kostensparende Erfüllung von Compliance-Anforderungen.

richtet sich insbesondere auch an KMUs, die im Gegensatz zu Großbetrieben meist wenig Ressourcen für ein umfassendes Lieferkettenmanagement zur Verfügung haben.“

Franz Staberhofer dazu: „Der VNL-Lieferkettenmonitor ist ein innovatives Instrument zur Überwachung und Analyse von einzelnen Lieferanten weltweit. Damit geben wir exklusiv unseren Mitgliedern einen Feldstecher in die Hand, der Risiken frühzeitig erkennbar macht und einen Blick durch den Compliance-Dschungel ermöglicht. Damit können die Versorgungssicherheit und gleichzeitig die Berichtspflichten für Unternehmen zeit-, kosten- und nervensparend erfüllt werden.“

„Heutzutage stehen Unternehmen vor steigenden Compliance-Anforderungen und zunehmenden Schwachstellen in ihren Lieferketten. Störungen nehmen zu und führen zu entgangenen Umsatzchancen“, so Harald Nitschinger, CEO und Mitbegründer von Prewave. „Mit unserer Supply-Chain-Superintelligence-Plattform begegnen wir diesen Herausforderungen, indem wir über 200 Risikotypen identifizieren und Unternehmen ermöglichen, ihre Leistung und Rentabilität zu steigern. Dank unserer Kooperation mit VNL profitieren die Mitglieder von prädiktiven Risikoanalysen – eine Partnerschaft, die Prewaves Engagement für nachhaltige, transparente und resiliente Lieferketten

Foto: Freepik



Harald Nitschinger, CEO und Mitbegründer von Prewave, der oberösterreichische Wirtschaftslandesrat Markus Achleitner und Franz Staberhofer, Obmann des Vereins Netzwerk Logistik (v.l.n.r.)

mit VNLs Ziel vereint, das Logistik- und Supply-Chain-Management in Österreich voranzutreiben.“

UMFASSENDE ANALYSEN

Die Berichte des VNL-Lieferkettenmonitors liefern anhand der Prewave-Bewertungsparameter umfassende Analysen von Risiken in den Bereichen Nachhaltigkeit, Finanzen, rechtliche Compliance und potenzielle Lieferkettenstörungen. Für jeden Lieferantenstandort wird ein spezifischer, datengestützter Risikobericht erstellt. Mittels einer interaktiven Karte sind länderspezifische Risiken auf einen Blick erkennbar. Der VNL stellt den Lieferkettenmonitor exklusiv seinen Mitgliedern zur Verfü-

gung. Ein umfangreicher Risikobericht pro Abfrage ist zu einem Kostenbeitrag von 385 Euro erhältlich. ■

INFO-BOX

Über den VNL

Der Verein Netzwerk Logistik zählt mehr als 5.500 Mitglieder. Im Zentrum steht das Ziel, aktuelle und zukünftige Anforderungen an die Logistik mit den korrespondierenden Lösungen aus Forschungs- und Bildungseinrichtungen, Unternehmen, Technologiezentren und privaten Logistikgesellschaften zusammenzubringen.

www.vnl.at



Effiziente Antriebslösungen für Logistikzentren

Optimierte Antriebstechnik für Förderanlagen

- ▶ Geringe Anschaffungskosten
LogiDrive Basic
- ▶ Hohe Energieeffizienz
LogiDrive Advanced
- ▶ Verfügbarkeit und
Service weltweit



40 Jahre  Getriebbau NORD GmbH
1965-2025

BRANCHENERFAHRUNG UND FACHWISSEN AUS EINER HAND

Der LogiDrive Lösungsraum von NORD bietet anwenderfreundliche und einfach zu integrierende Antriebssysteme für Post & Parcel, Airport und Warehouse – leicht, kompakt und mit allen internationalen Zertifizierungen.

In der Intralogistik sind zuverlässige Antriebe mit ausreichendem Leistungsvermögen gefragt. Der LogiDrive Lösungsraum von NORD bietet anwenderfreundliche und einfach zu integrierende Antriebssysteme für Post & Parcel, Airport und Warehouse, die sich durch ihr geringes Gewicht und einen kompakten Bauraum auszeichnen. Sie verfügen über alle internationalen Zertifizierungen und sind damit rund um den Globus einsetzbar.

LOGIDRIVE VARIANTEN – ADVANCED UND BASIC

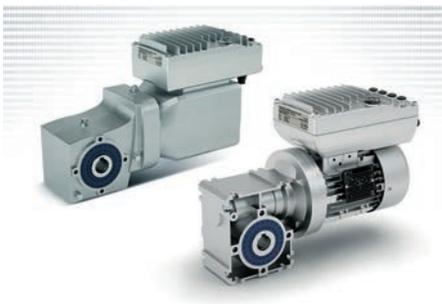
LogiDrive Advanced besteht aus dem hocheffizienten IE5+ Synchronmotor, dem NORDAC ON+ sowie einem Getriebe von NORD und wurde auf Energieeffizienz hin optimiert. Der hohe Wirkungsgrad über einen großen Drehzahl- und Lastbereich

ermöglicht eine Variantenreduzierung für schlankere Prozesse und geringere Verwaltungs- und Lagerhaltungskosten, was vor allem bei großen Anlagen mit zahlreichen Antrieben von Vorteil ist und auch die Stillstandszeiten reduziert.

LogiDrive Basic setzt sich aus einem IE3 Asynchronmotor, dem NORDAC ON und einem Getriebe von NORD zusammen. Die Komponenten sind optimal aufeinander abgestimmt und überzeugen mit einem großen Verstellbereich. Bei dieser Lösung stehen vor allem die Anschaffungskosten im Vordergrund.

DEZENTRALE ANTRIEBSELEKTRONIK NORDAC ON/ON+

Die dezentralen Frequenzumrichter NORDAC ON/ON+ zeichnen sich durch ihre kompakte Bauweise, vollständige Steckbarkeit und besondere Zuverlässigkeit aus. Außerdem bieten sie SPS-Funktionalität für antriebsnahe Funktionen (PLC onboard) sowie eine integrierte Multi-Protokoll-Ethernet-Schnittstelle. PROFINET, EtherCAT und EtherNet/IP sind per Parameter umstellbar. Die Umrichter sind für Leistungsbereiche von 0,37 kW bis 3,7 kW ausgelegt. Mit ihrer Plug-and-Play-Funktionalität bieten sie eine wartungsfreundliche und wirtschaftliche Lösung für moderne Produktionsumgebungen. Der NORDAC ON ist auch für die Integration in PROFIsafe und FSoE Umgebungen vorgesehen.



Der NORDAC ON ist mit Asynchronmotoren kombinierbar, der NORDAC ON+ mit dem hocheffizienten Synchronmotor IE5+ von NORD.

The logo for LogiDrive, featuring the brand name in a blue, sans-serif font with a registered trademark symbol.

Der LogiDrive Lösungsraum von NORD ist eine perfekt angepasste Branchenlösung für die Intralogistik.

HOCHEFFIZIENTE ANTRIEBSLÖSUNGEN

Die IE5+ Synchronmotoren bieten mit Wirkungsgraden von bis zu 95 % über einen breiten Drehmomentbereich auch im Teillast- und Teildrehzahlbereich eine optimale Effizienz. Sie toppen die höchste definierte Wirkungsklasse und zeichnen sich durch ihr kompaktes, hygienisches Design auf kleinstem Bauraum aus. Erhältlich sind Ausführungen als Glattmotor TENV, Motor mit Kühlrippen TEFC und integrierter Getriebemotor DuoDrive mit einem Leistungsbereich von 0,35 kW bis 4 kW. Im zweiten Quartal 2025 wird NORD sein Produktportfolio um eine weitere Baugröße erweitern.

NORD unterstützt seine Kunden nicht nur mit energieeffizienten und passgenauen Antriebssystemen zur Reduzierung der Total Cost of Ownership (TCO), sondern auch mit

Dienstleistungen wie dem NORD ECO-Service, um bestehende Anlagen zu analysieren und Energiesparpotenziale aufzudecken.

DEN ANTRIEB IM BLICK

Zudem hat NORD eine neue Windows-Version seiner Parametrier- und Inbetriebnahme-Software NORDCON herausgebracht. Mit Version 3.0 der NORDCON WINDOWS-APP stehen zusätzliche Funktionen zur Verfügung, die dem Anwender das Einrichten und Überwachen seiner Antriebe weiter erleichtern. Sie ist die ideale Ergänzung zur NORDCON MOBILE-APP für mobile Endgeräte. Ein anpassbares Dashboard, eine kontextsensitive Hilfefunktion und ein überarbeitetes Oszilloskop unterstützen die applikationsgenaue Steuerung der Antriebstechnik von NORD. ■



Getriebebau NORD GmbH

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

KLAR **PACKT** SIE DAS

In der einstmals männerdominierten Welt der Lagerhallen zählen heute weniger Muskeln als vielmehr Köpfchen und Präzision. Pionierinnen wie Carmen Tatzber und Lena Schweinberger zeigen, warum die Branche ihre Geschlechterklischees über Bord werfen sollte.

WWenn Carmen Tatzber morgens das Logistikzentrum Wien von Dachser in Himberg betritt, ist sie längst keine Ausnahmeerscheinung mehr. Vor fünf Jahren war sie die einzige Frau im Transit Terminal, heute arbeiten dort acht Frauen – ein klares Signal für den kulturellen Wandel. „Insofern stimmt das Klischee vom Lagerarbeiter absolut nicht. Wir Frauen werden in jeder Sparte gebraucht“, so die 30-jährige Transit Terminal Trainerin. Tatzbers eigener Werdegang zeigt die Vielfalt moderner Logistikkarrieren: Nach AHS-Matura und begonnenem Studium in Publizistik, Germanistik und Englisch schien ihr Weg vorgezeichnet. Doch ein Praktikum im Lager änderte alles. „Ich hätte nie gedacht, dass Logistik so vielseitig ist. Präzision, Tempo und Team-Spirit haben mich sofort gepackt“, erinnert sie sich. Heute koordiniert Tatzber Schulungen, führt Qualitätskontrollen durch und betreut das automatisierte Sortiersystem. Als Mentorin und Qualitätstrainerin formt sie eine neue Generation von Logistiktalenten – unabhängig vom Geschlecht.

„ZU ZIERLICH FÜR DEN JOB“ WAR GESTERN

Lena Schweinberger aus dem Logistikzentrum Tirol in Stans ist im dritten Lehrjahr zur Betriebslogistikerin und liebt die Freiheit und Verantwortung, die sie in ihrem Berufsalltag erlebt. Sie wählte bewusst das Lager statt des Schreibtischs. Die zierliche junge Frau musste anfangs mit skeptischen Blicken kämpfen. „Viele dachten, ich würde das körperlich nicht schaffen“, erinnert sie sich, „Aber ich wollte mir und anderen beweisen, dass das Geschlecht keine Rolle spielt.“ Ihre Affinität zum Handwerklichen entdeckte Schweinberger bereits in ihrer Kindheit, als sie ihrem Vater bei verschiedenen Projekten half. „Schon damals habe ich gelernt: Selbst ist die Frau!“ Diese Einstellung hat sie durch ihre gesamte Karriere begleitet – vom Lehrling bis zur angehenden Lagertrainerin. Den anfänglichen Zweifeln ihrer Kollegen begegnete sie mit Kompetenz und Durchhaltevermögen. „Es zählt nur, was man kann, nicht, wer man ist“, betont sie.



Lena Schweinberger (li.), Betriebslogistikerin im dritten Lehrjahr aus dem Logistikzentrum Tirol in Stans, mit HR-Business-Partnerin und Lehrlingsbeauftragter Katharina Zobel (re.)

TECHNIK STATT MUSKELN

Was in den Dachser-Lagerhallen in Himberg passiert, spiegelt den Wandel der Branche wider. „Vor 20 Jahren war ein Lagerarbeiter ein Kraftpaket mit Rückenproblemen mit 45“, erklärt Tatzber. Hydraulische Heber, Exoskelette und intelligente Software haben viele der früher rein körperlich anspruchsvollen Arbeiten erleichtert. „Früher schleppte man 50-Kilo-Säcke, heute steuert man Prozesse“, erklärt Tatzber. Präzision und technisches Verständnis entscheiden über Erfolg – völlig unabhängig von Körpergröße oder Geschlecht. Diese Entwicklung gestaltet die Lagerarbeit vielfältiger und erschließt neue Talente.

VIelfalt Gewinnt

Doch es geht um mehr als nur technische Hilfsmittel. „Diverse Teams arbeiten anders, oft effizienter“, erklärt Tatzber, während sie ihre Kolleginnen und Kollegen bei der täglichen Einsatzplanung beobachtet. Sie hat festgestellt, dass gemischte Teams häufig kommunikationsstärker sind und Probleme aus verschiedenen Blickwinkeln betrachten. „Männer und Frauen ergänzen sich mit unterschiedlichen Blickwinkeln – das fördert innovative Lösungen und schafft ein harmonisches Arbeitsumfeld.“ Für Logistikunternehmen wird die Öffnung für Mitarbeiterinnen zunehmend zum wirtschaftlichen Faktor. In Zeiten des Fachkräftemangels



Carmen Tatzber, Transit Terminal Trainerin aus dem Logistikzentrum Wien in Himberg

kann es sich kein Betrieb mehr leisten, potenzielle qualifizierte Mitarbeiterinnen aufgrund veralteter Vorstellungen zu übersehen. Die Logistikbranche, die europaweit unter Personal-mangel leidet, entdeckt in Frauen ein bisher unzureichend genutztes Potenzial. Vorreiter wie Dachser haben erkannt, dass Diversität ein Wettbewerbsvorteil sein kann.

DIE BRANCHE ÖFFNET SICH

„Wichtig ist, auf sich selbst zu hören und den eigenen Weg zu gehen“, gibt Schweinberger jungen Frauen mit auf den Weg, die mit dem Gedanken spielen, in die Logistikbranche einzusteigen. Sie selbst hat erlebt, wie bereichernd es sein kann, Klischees zu durchbrechen und

neue Territorien zu erobern. „Der Stolz, wenn man am Ende des Tages sieht, was man bewegt hat – im wahrsten Sinne des Wortes – ist unbeschreiblich.“

Die Veränderungen gehen inzwischen weit über einzelne Erfolgsgeschichten hinaus. Immer mehr Logistikunternehmen entwickeln gezielte Programme, um Frauen für die Branche zu begeistern. Von speziellen Ausbildungskonzepten bis hin zu flexiblen Arbeitszeitmodellen – die Branche erkennt, dass sie sich wandeln muss, um zukunftsfähig zu bleiben. Tatzber und Schweinberger stehen stellvertretend für eine neue Generation von Betriebslogistikerinnen, die mit Kompetenz, Engagement und Teamfähigkeit überzeugen. ■

PALETTENPARTNER

Die ÖBB Rail Cargo Group startet eine Partnerschaft mit Pallet Control Tower bv, einem Unternehmen, das sich auf das Management von Paletten und Mehrweg-Transportverpackungen spezialisiert hat.

Ziel der Zusammenarbeit der ÖBB Rail Cargo Group (RCG) mit Pallet Control Tower (PCT) ist es unter anderem, die globale Präsenz des EUR-Palettensystems zu stärken. Außerdem ist ein zentraler Aspekt der Partnerschaft den Angaben zufolge die Wiedereinführung eines effizienten Austauschs von EUR-Paletten und Returnable Transport Items (RTIs). Gemeinsam mit PCT plant RCG die Implementierung eines Systems, das ein hohes Maß an Transparenz und betrieblicher Effizienz bietet. Das eCredits-System von PCT ermöglicht virtuelle Tauschvorgänge, die nicht nur in Europa, sondern weltweit genutzt werden können.

Neben den Tauschdiensten bietet PCT auch Möglichkeiten für den Kauf und Verkauf von Paletten und RTIs in Regionen wie Amerika, EMEA (Europa, Naher Osten und Afrika) und Asien-Pazifik. Über die Plattform PCT-Online können Nutzer Paletten und RTIs anbieten oder anfragen, wobei die Plattform passende Angebote automatisch identifiziert.

ALS GLOBALEN STANDARD ETABLIEREN

RCG sieht diese Partnerschaft als einen Schritt zur Modernisierung des Palettenmanagements und zur Vorbereitung auf kommende regulatorische Änderungen, einschließlich der EU-Verordnung über Verpackungen und Verpackungsabfälle (PPWR). Die Verordnung unterstreicht die Bedeutung von konformen RTIs beim Export in die EU, und die SaaS-Lösung (Software as a Service) von PCT auf kontinentaler



Bart Meijnen, CEO Pallet Control Tower, und Thomas Metlich, Koordinator EUR-Palette ÖBB

Ebene soll diese Anforderungen effizient erfüllen. Die Nutzung der API-Technologie (Application Programming Interface) in der Plattform von PCT unterstützt die Digitalisierung der Palettenlogistik. RCG hofft, durch diese Partnerschaft das EUR-Palettensystem als globalen Standard zu etablieren und den intermodalen Transport auf internationalen Märkten zu fördern.

NÄCHSTE SCHRITTE FÜR RCG-KUNDEN

In den kommenden Monaten will RCG ihre Partner und Kunden über die Möglichkeiten informieren, die die PCT-Onlineplattform bietet. Parallel dazu wird mit der Einrichtung von Benutzerkonten begonnen, um den Zugang zu diesen Diensten zu ermöglichen. ■

MISSION ERFÜLLT

Die Stadtwerke-Tochter WienIT übernimmt nicht nur klassische IT-Aufgaben, sondern organisiert über ihre Delivery&Output Services auch den Druck und die Zustellung von Postsendungen der Gruppe. Der Transport läuft dabei völlig CO₂-neutral ab.

Drei Millionen zugestellte Poststücke, 110.000 gefahrene Kilometer bei einem CO₂-Emissions-Aufkommen von null: so die nüchternen Fakten des Zustelldiensts der WienIT, einer Tochter der Wiener Stadtwerke GmbH. Vor fünf Jahren mit fünf Fahrzeugen im Probebetrieb gestartet, liefern heute 25 E-Lasten-Mopeds tagtäglich an die 20.000 Poststücke in und um Wien aus. Vor diesem Hintergrund hat sich das Unternehmen nun auch am Projekt „Zero Emission Transport“ der Wiener Wirtschaftskammer beteiligt.

„ZERO EMISSION TRANSPORT“ IN WIEN

„Zero Emission Transport“ ist ein Pilotprojekt der WK Wien mit Vorzeigecharakter, das nicht nur dazu dient, einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten, sondern durch die wissenschaftliche Begleitung der FH des BFI Wien auch Daten sammeln soll, um die Alltagstauglichkeit von emissionsfreien Transporten weiter zu verbessern. Erst kürzlich präsentierten Walter Ruck, Präsident der Wirtschaftskammer Wien, und der Wiener Bürgermeister Michael Ludwig eine erste Zwischenbilanz. Mittlerweile beteiligen sich 41 namhafte Unternehmen an dem Projekt, in dessen Rahmen der Gewerbeverkehr im ersten und zweiten Wiener Bezirk emissionsfrei stattfinden soll.

17 SEKUNDEN PRO JAHRESKARTE

Mit dabei ist auch WienIT, die als Tochter der Wiener Stadtwerke GmbH das digitale Rückgrat der gesamten Stadtwerke-Gruppe bildet. Neben klassischen IT-Aufgaben organisiert WienIT über ihre Delivery&Output Services auch den Druck und die Zustellung von Postsendungen der Stadtwerke-Gruppe. Ein Beispiel ist die Jahreskarte der Wiener Linien, die in einer Rekordgeschwindigkeit von gerade einmal 17 Sekunden produziert und kuvertiert werden kann. Das Volumen liegt bei rund einer Million Karten pro Jahr. Zusätzlich werden im Transaktionsdruck vollautomatisiert Schriftstücke,



Eva Schwarzl und Gerald Stöckl, Geschäftsführer WienIT, vor einem der CO₂-frei betriebenen Zustellfahrzeuge

wie Rechnungen oder Gehaltszettel, der zur Stadtwerke-Gruppe gehörenden Tochterunternehmen gemanagt und gedruckt.

FLÄCHENDECKENDE LIEFERUNG MIT E-LASTEN-MOPEDS

Ausgeliefert werden die Karten und Schriftstücke dann durch die haus eigene Logistik der WienIT. Die 25 E-Lasten-Mopeds des Delivery Services beliefern mittlerweile flächendeckend Empfänger:innen innerhalb von Wien und in den an die Stadt angrenzenden niederösterreichischen Gemeindegebieten. Da ausschließ-

INFO-BOX

Die wichtigsten Fakten auf einen Blick

- 25 Elektromopeds, die zu 90 Prozent recycelbar sind
- 3 Millionen Zustellungen pro Jahr, rund 20.000 pro Tag
- Flächendeckende Zustellung in Wien und den umliegenden Gebieten
- 110.000 gefahrene Kilometer pro Jahr
- Zwischen 6 und 15 Tonnen eingespartes CO₂ pro Jahr
- CO₂-freie Zustellung

Foto: WienIT



25 E-Lasten-Mopeds des Delivery Services beliefern flächendeckend Empfänger:innen innerhalb von Wien und in den an die Stadt angrenzenden niederösterreichischen Gemeindegebieten.

lich elektrisch betriebene Fahrzeuge eingesetzt werden, läuft der Transport dabei völlig CO₂-neutral ab. Vorteil: Durch die hauseigene Logistik lässt sich die termintreue und pünktliche Zustellung der Sendungen besser steuern und überwachen.

CO₂-FREI VON ANFANG AN: EINSPARUNG ZWISCHEN SECHS UND 15 TONNEN CO₂

Ein Blick zurück: Im Sommer 2020 begann WienIT im Probetrieb mit der eigenständigen Zustellung von Post an Kund:innen und Mitarbeiter:innen der Wiener Stadtwerke-Gruppe, zu der unter anderem die Wiener

Linien, Wien Energie und die Wiener Netze gehören. Aus den fünf ursprünglich eingesetzten Fahrzeugen sind mittlerweile 25 geworden. Im Oktober des Vorjahres startete zusätzlich eine Kooperation mit dem Kommunikations- und Druckdienstleister VENDO, einem mittelständischen, familiengeführten Unternehmen mit Standorten in Wien, Vöcklabruck und Deutschland. Im Rahmen der Kooperation haben die Delivery Services der WienIT auch die Zustellung von VENDO-Sendungen übernommen. Insgesamt werden derzeit jährlich an die drei Millionen Poststücke zugestellt. Dabei legen die Zusteller:innen im Jahr rund



110.000 Kilometer zurück. Je nach Transportart werden dabei zwischen sechs Tonnen (Lastenmoped mit Verbrennungsmotor) und 15 Tonnen (Auto-Kleintransporter) CO₂ eingespart (Berechnungen auf Basis eines Lastenmopeds mit 2,5 l Verbrauch/100 km und eines Kleintransporters mit 6 l Verbrauch/100 km). Auch bei der Auswahl der E-Lasten-Mopeds hat sich der Nachhaltigkeitsgedanke niedergeschlagen. Die Fahrzeugtypen Kyburz (dreiräderig, ein Produkt aus Schweizer Produktion, gebaut speziell für die Briefzustellung) und Paxster (vierräderig, gefertigt in Norwegen, spezialisiert auf Brief- und Botenzustellung), die für die Lief-

rungen verwendet werden, sind zu 90 Prozent wiederverwendbar. Nach Ende der Nutzungsdauer nehmen die Produzenten die Gefährte zurück, um diese zu recyceln.

ALGORITHMUS BERECHNET DIE OPTIMALEN ROUTEN

Um die Fahrtstrecken tagtäglich zu optimieren und so Energie einzusparen, werden die Routen der Zusteller:innen jede Nacht durch einen leistungsstarken Server per Algorithmus berechnet. Dieser berücksichtigt neben der Anzahl und Reihenfolge der Sendungen auch Faktoren wie das Verkehrsnetz, Haltezeiten oder sogar ob eine Straße nur einspurig befahrbar ist. Das Routing-Netzwerk funktioniert auf Basis der GIP-Daten (Graphen Integration Plattform) und der GIS-Software des Weltmarktführers Esri. Durch das effiziente Zusammenspiel zwischen Druck, Sortierung und Verpackung haben die Zusteller:innen in der Früh alles sofort griffbereit und sortiert in den richtigen Kisten und können direkt mit ihrer optimierten Route beginnen. ■

INFO-BOX

Über WienIT

WienIT ist der zentrale IT- und Business-Partner der Wiener Stadtwerke-Gruppe. Rund 650 Mitarbeiter:innen beraten, entwickeln und betreiben konzernweit die IT-Infrastruktur im Hintergrund für die Wiener Linien, Wiener Lokalbahnen, Wiener Netze, Wien Energie, Bestattung & Friedhöfe, immOH, GSWG, WiPark und Upstream Mobility. Die Leistungen von WienIT reichen von IT-Services über technische Personalprozesse bis hin zu Mediaplanung und Print-Jobs. WienIT wurde 2003 gegründet und ist ein 100-prozentiges Tochterunternehmen der Wiener Stadtwerke GmbH.

www.wienit.at

FLEXIBLE SERVICES

Als langjähriger Partner unterstützt Raben Logistics Austria Maresi mit einem Komplettpaket aus vielfältigen Logistikdienstleistungen aus einer Hand. Die Anbindung der Standorte an das Schienennetz ermöglicht zudem umweltfreundliche Transporte.

Die Maresi Austria GmbH ist ein führendes österreichisches Markenartikelunternehmen mit Sitz in Wien. Gegründet 1949, hat sich Maresi vom Distributor der bekannten Alpenmilch zu einem vielseitigen Vertriebs- und Dienstleistungsunternehmen entwickelt. Das Unternehmen gehört zur Vivatis Holding AG und hat Tochtergesellschaften in Ungarn, Tschechien, der Slowakei und Rumänien. Insgesamt beschäftigt die Maresi Gruppe rund 200 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und erwirtschaftete im Jahr 2024 einen Umsatz von 171 Millionen Euro. „Das Kerngeschäft umfasst die Leistungsbereiche Marketing, Vertrieb und Logistik für unsere eigenen Marken, z. B. KnabberNossi und Inzersdorfer, aber auch die Distribution internationaler Partnermarken wie etwa Lay's, Ovomaltine und Isostar“, erklärt Andreas Bassler, Head of Supply Chain Management der Maresi Austria GmbH.

LANGJÄHRIGE PARTNERSCHAFT

Raben Logistics Austria ist seit dem Jahr 2009 ein zentraler Logistikpartner für Maresi und betreibt am Standort Wels das Zentrallager des Markenartikelunternehmens. Raben wickelt auch die komplette Feinverteilung zu den Kunden aus Wels ab und wird vielfach als Frächter für Vorfrachten von den Produzenten zum Zentrallager eingesetzt. Im Fall von Übersee-Anlieferungen übernimmt Raben bei der Entladung von Containern

zudem die wichtige Aufgabe, die eintreffende Ware zu palettisieren und mit GS1-konformen Etiketten zu deklarieren. „Supply-Chain und Datenmanagement werden im Logistikprozess immer wichtiger. Der reibungslose Informationsaustausch zwischen Maresi, Raben und unseren Kunden ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor“, so Bassler.



„Der reibungslose Informationsaustausch zwischen Maresi, Raben und unseren Kunden ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor.“

Andreas Bassler, Head of Supply Chain Management, Maresi Austria



2



3

Das Thema Bahntransport und nachhaltige Logistik hat für Maresi einen hohen Stellenwert.

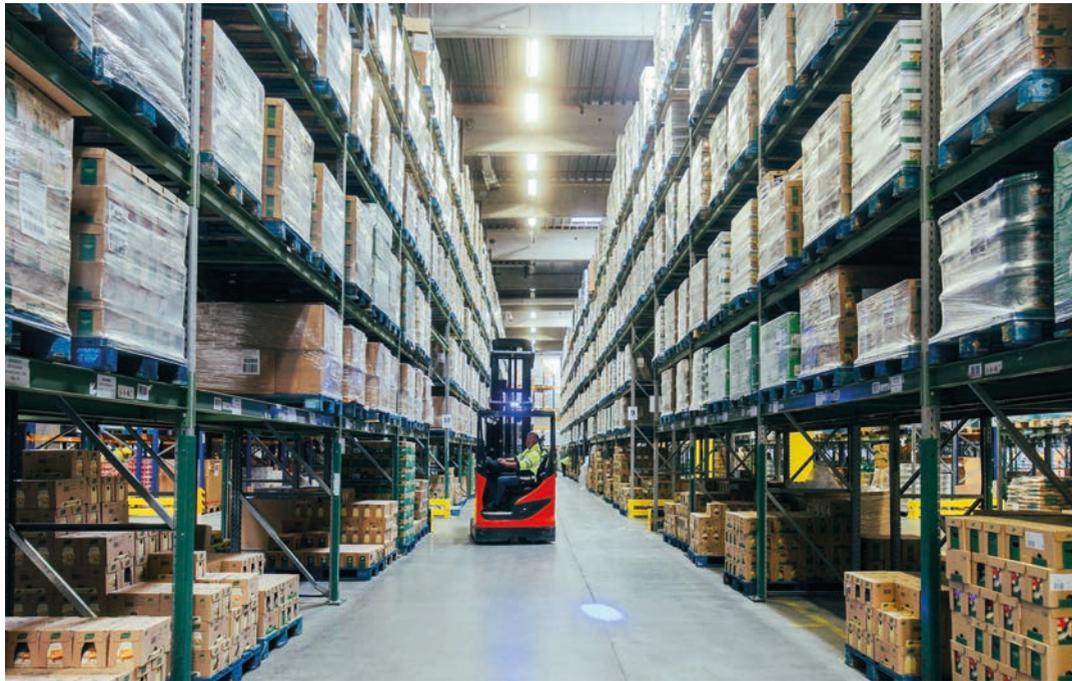
„Raben unterstützt uns nicht nur mit Logistikdienstleistungen, sondern auch mit seinem Know-how. Als wir unser ERP-System 2024 auf eine neue Version umgestellt haben, gab es viele Abstimmungsrunden mit dem Raben-Team, das uns in der Testphase sehr unterstützt hat“, ergänzt der Supply-Chain-Manager.

VIelfÄLTIGE LOGISTISCHE AUFGABEN

Raben übernimmt für Maresi nicht nur einen Großteil des operativen Transports, sondern auch die Lagerung und Kommissionierung der Ware. Dazu zählen bekannte Produkte wie Maresi-Kaffeemilch, das Shan-Shi-Asia-Food-

Portfolio, Bugles und Chips von Lay's, Dextro-Energy-Traubenzucker, San-Pellegrino-Mineralwasser, Bertolli-Balsamico-Essig, Twinings-Tee, Inzersdorfer-Fertiggerichte, Ovomaltine, Sigg Kakao und Iso Star. Raben betreibt auch ein Gefahrgutlager in Enns, z.B. für Sprays. Das Volumen der transportierten Güter ist beachtlich: Rund 170.000 Colli stellt Raben pro Monat zum Transport an die Kunden bereit. Auf diese Weise kommen im Jahr rund 50.000 Paletten zusammen – sowohl im Wareneingang als auch in der Verladung. Davon werden durchschnittlich rund 250 Paletten pro Monat per Bahn zur Rewe-Zentrale nach Wiener

Fotos: Maresi Austria (1), Raben Logistics Austria (2+3)



Raben übernimmt für Maresi nicht nur einen Großteil des operativen Transports, sondern auch die Lagerung und Kommissionierung der Ware.

Neudorf transportiert. „Der Raben-Standort in Wels und die gute Anbindung nach Deutschland sind für uns ein Gewinn und zeichnen das Raben-Netzwerk aus“, so Bassler.

MEHRERE LOGISTIKSTANDORTE BETEILIGT

Hauptumschlagplatz ist der Raben-Standort in Wels, der über ein temperaturgeführtes Lager verfügt und in unmittelbarer Nähe zum Spar-Zentrallager liegt. Von Wels aus beliefert Raben per Bahn die Rewe-Zentrale in Wiener Neudorf. Das Thema Bahntransport und nachhalti-

ge Logistik hat für Maresi einen hohen Stellenwert. „Die Bahnverbindung zu Rewe ist eine gute Möglichkeit, um umweltfreundlich zu liefern“, sagt Bassler. In den Nachbarländern arbeitet Maresi mit verschiedenen spezialisierten Speditionen zusammen, um das Risiko zu streuen. „Diese Strategie ist wichtig und hat sich bewährt“, sagt der Supply-Chain-Manager.

TURBULENTE LIEFERKETTEN

Zu den Herausforderungen in der Logistik zählt der Supply-Chain-Manager zum einen die zunehmende Geschwindigkeit, mit der auf Veränderungen reagiert werden muss. „Die letzten Jahre brachten große Turbulenzen im Bereich der Seefracht. Diese erschweren die Planung der Timings im Nachlauf vom Hafen zum Zentrallager und führen zu Situationen, bei denen Container nicht am avisierten Tag eintreffen und Tage später gemeinsam mit anderen Containern

„Die hohe Serviceorientierung von Raben ist der zentrale Erfolgsfaktor für unsere gute Zusammenarbeit.“

Andreas Bassler, Head of Supply Chain Management, Maresi Austria



abgefertigt werden müssen. Hier sind Flexibilität und eine gute Kommunikation unerlässlich“, so Bassler. Einen wesentlichen Faktor bildet dabei auch die enge Abstimmung von Stammdaten und Lagerständen zwischen den Systemen des Logistikers und dem ERP-System von Maresi. „Die operative Logistik mit Raben funktioniert hier sehr gut. Die Herausforderung liegt in der Koordination und dem Informationsaustausch rund um den Prozess, das wird auch in Zukunft erfolgsentscheidend sein“, sagt Bassler.

BEWÄHRTE ZUSAMMENARBEIT

Dank der eingespielten Zusammenarbeit mit Raben kann sich Maresi auf die Kompetenz im operativen Logistikgeschäft verlassen und sich voll auf sein Kerngeschäft konzentrieren. „Die hohe Serviceorientierung von Raben ermöglicht es uns, unser Geschäft zu skalieren, ohne uns um die operativen Abläufe in der Logistik küm-

mern zu müssen“, erklärt Bassler. Auch das Thema Schienentransport ist von großer Bedeutung, Nachhaltigkeit spielt bei der Vivatis-Gruppe eine wichtige Rolle. „Raben liefert uns für das ESG-Reporting die relevanten Umweltkennzahlen zu CO₂-Emissionen. Trotz der Vorteile des Schienentransports bleibt der Lkw aber auf der letzten Meile unersetzlich. Entscheidend sind Effizienz und Flexibilität, um dem steigenden Kostendruck zu begegnen“, sagt Bassler. An Raben schätzt der Logistikleiter nicht nur die gute Kommunikation und Erreichbarkeit, sondern auch die hohe Flexibilität und das Engagement, gemeinsam Lösungen zu finden und Verbesserungen voranzutreiben. „Wir vertrauen darauf, dass die Logistikexperten vor Ort die Prozesse und Kosten optimieren. Die hohe Serviceorientierung von Raben ist der zentrale Erfolgsfaktor für unsere gute Zusammenarbeit“, so Bassler. ■

DIGITALER FRACHTBRIEF

Bessere Daten, ein schnellerer Durchsatz und weniger Ressourcenverbrauch – der digitale Frachtbrief (eCMR) macht's möglich. Durch eCMR könnten EU-weit an die 400 Millionen Papierdokumente und wertvolle Arbeitszeit eingespart werden.

Jetzt ist auch Österreich an Bord. Mit der kürzlich erfolgten Umsetzung des eCMR (*Zusatzprotokoll zum CMR, siehe Infokasten auf der nächsten Seite*) ist es auch hierzulande möglich, anstelle eines CMR-Frachtbriefs in Papierform einen elektronischen Frachtbrief als Transportnachweis zu verwenden. Ein wichtiger Schritt, denn laut Umsatzsteuerrecht ist die Führung eines Buchnachweises inklusive eines Transportnachweises eine zwingende Voraussetzung für die Steuerfreiheit einer innergemeinschaftlichen Lieferung bzw. einer Ausfuhrlieferung. Der mit einer Lieferung verbundene Frachtbrief muss etwa bei einer Betriebsprüfung vorgelegt werden, um die Steuerfreiheit zu dokumentieren. Geschieht dies nicht, kann das im Nachhinein teuer werden. Vorteil der digitalen Lösung: Der elektronische Lieferrnachweis kann auch direkt im ERP-System hinterlegt werden.

ZUSÄTZLICHE INTEGRATIONSMÖGLICHKEITEN

Die Umsetzung des eCMR in mittlerweile 38 Staaten bringt nicht nur schnelle und sichere Prozesse, sondern ermöglicht auch eine höhere Datenqualität und liefert damit eine vertiefte Transparenz sowie zusätzliche Integrationsmöglichkeiten etwa in Sachen Transport-Management-System (TMS), Zoll, Abrechnung, Transportschadenregulierung und Archivierung. Die Einführung des digitalen Frachtbriefs wird durch die eFTI-Verordnung der EU unterstützt, die anfangs die Behörden der Mitgliedsstaaten und ab 2027 sämtliche Marktteilnehmer dazu verpflichtet, gesetzlich vorgeschriebene Informationen bei der Güterbeförderung in elektronischer Form zu akzeptieren beziehungsweise bereitzustellen.

„Indem wir die von Editel betriebene eCMR-Lösung vollständig in unsere Prozesse integrieren, schaffen wir für unsere Kunden eine hochskalierbare Lösung, die speditionsunabhängig auf alle Landtransporte ausgerollt werden kann.“

**Michael Gschwandner, Director
Digital Business LKW Walter**



Gerd Marlovits, Geschäftsführer Editel Austria (li.), und Michael Gschwandtner, Director Digital Business bei LKW Walter (re.)

Rund um das Thema digitaler Frachtbrief haben die internationale Transportorganisation LKW Walter sowie das Unternehmen Editel, ein führender internationaler Anbieter für EDI-Lösungen, nun eine strategische Partnerschaft geschlossen. Diese Partnerschaft ist der bisherige Höhepunkt einer schon seit Längerem bestehenden Zusammenarbeit der beiden österreichischen Firmen. Die Digitalisierung von CMR, dem internationalen Abkommen zu grenzüberschreitenden Transporten, ist der nächste logische Schritt in der Optimierung der Logistikprozesse, heißt es von den Editel und LKW Walter, deren gemeinsames Projekt „Blockchain Initiative Logistik“ für den digitalen Frachtbrief

schon 2019 als Blockchain-Projekt des Jahres ausgezeichnet wurde.

BESSERE DATEN UND PROZESSE

Durch die Digitalisierung des Frachtbriefs, also eCMR, könnten Schätzungen zufolge allein in der Europäischen Union jährlich rund 400 Millionen Papierdokumente eingespart werden – was in etwa einer Anzahl von 166.000 Bäumen entspricht. Entlang der gesamten Wertschöpfungskette wird der Einsatz von Ressourcen wie Papier oder Arbeitszeit durch eCMR wesentlich reduziert, gleichzeitig wird die Datenqualität verbessert. Das schafft die Basis für automatisierte Prozesse bei der Transportdurchführung

Foto: LKW Walter



LKW Walter setzt auf den digitalen Frachtbrief (eCMR).

und eine weitere Steigerung der Effizienz bei allen Beteiligten.

PLATTFORM „FREIGHTLOGS“

Als Spezialist für Full Truck Loads bringt LKW Walter seine Kompetenz und Praxiserfahrung im Logistikbereich in die Partnerschaft ein. Editel bereichert die Kooperation als führender Serviceprovider für die Optimierung von digitalen Supply-Chain-Lösungen mit seiner Lösungskompetenz. Grundlage der Zusammenarbeit ist die eCMR-Plattform „FreightLogs“, die von

Editel betrieben und von LKW Walter genutzt wird, um seinen Kunden schon heute die digitale Integration der Frachtpapiere zu ermöglichen.

Michael Gschwandtner, Director Digital Business bei LKW Walter, erklärt: „Indem wir die von Editel betriebene eCMR-Lösung vollständig in unsere Prozesse integrieren, schaffen wir für unsere Kunden eine hochskalierbare Lösung, die speditionsunabhängig auf alle Landtransporte ausgerollt werden kann. Wir sorgen dafür, dass die für die Prozessoptimierung notwendige



„Unser Know-how im Bereich digitale Supply-Chain und die geballte Logistikkompetenz von LKW Walter ergänzen sich perfekt. eCMR ist nur der erste Schritt, die Integration von weiteren digitalen Transportdokumenten soll folgen.“

Gerd Marlovits, CEO Editel Austria

Logistikkompetenz von LKW Walter ergänzen sich perfekt. eCMR ist nur der erste Schritt, die Integration von weiteren digitalen Transportdokumenten soll folgen. Gemeinsam achten wir genau darauf, dass alle Stakeholder von den optimierten Prozessen nachhaltig profitieren.“

Die Partner haben es sich zum Ziel gesetzt, in den nächsten Jahren die Digitalisierung von Frachtdokumenten weiter voranzutreiben. Die Zusammenarbeit der beiden österreichischen Unternehmen erstreckt sich auf alle europäischen Länder, in denen sie vertreten sind. ■

gen Daten in hoher Qualität und in Echtzeit bereitgestellt werden und für Folgeprozesse von unseren Kunden genutzt werden können. Dadurch treiben wir die Automatisierung der Prozesse weiter voran und schaffen Mehrwert für unsere Kunden und Partner.“

GEMEINSAM DIGITALISIERUNG BEI FRACHTDOKUMENTEN VORANTREIBEN

Gerd Marlovits, CEO von Editel Austria, über die neue Partnerschaft: „Unser Know-how im Bereich digitale Supply-Chain und die geballte

INFO-BOX

Was ist eCMR?

eCMR steht für ein Zusatzprotokoll zu CMR. Es handelt sich dabei um Regelungen für den elektronischen Frachtbrief. Die Abkürzung CMR (vom französischen „Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route“) bezeichnet ein völkerrechtliches Übereinkommen, das grenzüberschreitende Transporte auf dem Landweg europaweit regelt. Österreich hat das für die Verwendung des eCMR notwendige Zusatzprotokoll ratifiziert und kürzlich in Kraft gesetzt. Damit ist der digitale Frachtbrief (eCMR) dem physischen CMR-Frachtbrief gleichgestellt, wenn die Anforderungen gemäß Zusatzprotokoll erfüllt sind.

SHARED LOGISTICS

Das Teilen von Ressourcen, insbesondere von Daten, wird die Logistik effizienter, kostengünstiger, transparenter und klimafreundlicher machen, sagen Forscherinnen und Forscher von Fraunhofer Austria.

Die Logistik der Gegenwart ist im Wandel begriffen. Das Ziel der Klimaneutralität macht ein Überdenken der etablierten Mobilitätsformen und Logistiksysteme nötig. Dazu kommen die geforderte Schaffung von Transparenz entlang der Supply-Chains sowie der Arbeitskräftemangel als weitere Herausforderungen für die Logistikbranche. Forscherinnen und Forscher von Fraunhofer Austria haben sich damit auseinandergesetzt, wie die Logistik der Zukunft aussehen muss, um Nachhaltigkeit mit Versorgungssicherheit zu vereinen und den Wohlstand zu erhalten. Das Team präsentierte 2024 in dem „Positionspapier Shared Logistics“ sechs Handlungsfelder, die zusammen eine Lösungsstrategie bilden. Ein zentrales Element stellt dabei die kollaborative und unternehmensübergreifende Nutzung sowohl physischer Ressourcen als auch Daten dar.

DATENÖKOSYSTEME ALS BASIS

Zu den von den Forscherinnen und Forschern definierten Handlungsfeldern gehören zum Beispiel kooperative Logistiknetzwerke und horizontale Kollaborationen im Güterverkehr, ressourcenschonende Logistikinfrastruktur mit optimaler Automatisierungstechnik sowie attraktive und zukunftsfeste Arbeitsgestaltung in der Lagerwirtschaft und Logistik. Allem zugrunde liegt aber die unternehmensübergreifende Nutzung von Daten.

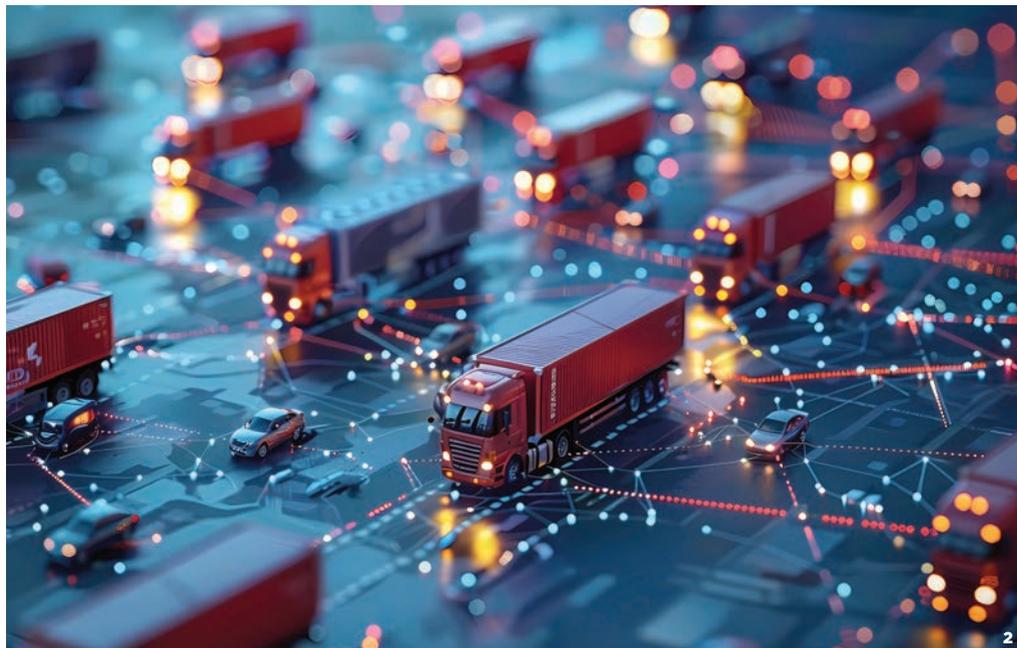
„Wir sehen, dass Unternehmen Daten bereits in großem Umfang nutzen, um ihre Geschäftsprozesse zu optimieren und strategische Entscheidungen zu treffen. Sie nutzen aber fast ausschließlich jene Daten, die sie selbst erhoben haben, und sind noch sehr zurückhaltend, was das Teilen eigener Daten betrifft“, erklärt Matthias Hayek, Autor des Positionspapiers und Projektleiter bei Fraunhofer Austria.

Das soll sich in Zukunft ändern, denn geteilte Daten sind Voraussetzung, um auch physische Ressourcen gemeinsam zu nutzen. Die Basis dafür sind Datenökosysteme, denn durch diese lassen sich Daten sicher, vertrauensvoll und unkompromittierbar speichern.



„Unsere Vision ist, dass die KI-gestützte, gemeinsame Nutzung von Daten die logistischen Lieferketten der Zukunft steuern wird.“

**Fazel Ansari, Leiter
Leuchtturmthemen Fraunhofer Austria**



Geteilte Daten sind die Voraussetzung, um auch physische Ressourcen gemeinsam zu nutzen. Die Basis dafür sind Datenökosysteme.

KEIN KUBIKZENTIMETER LUFT

Wie das funktionieren kann, zeigt das Beispiel der Lkw-Leerfahrten: Studien zufolge führten 45 Prozent aller Lkws, die im Jahr 2022 in Österreich unterwegs waren, Leerfahrten durch. Viele davon ließen sich mithilfe der richtigen Informationen in lukrative Transporte umwandeln.

„Wir zielen bei Shared Logistics auf eine Win-win-Situation ab. Einen Kubikmeter Luft im Lkw mit Waren zu füllen, bringt Gewinn. Daten zu verwenden, die schon aufgenommen wurden, bringt Schnelligkeit am Markt. Ressourcen besser zu nutzen, ist immer ein geldwerter Vorteil für Unternehmen und gleichzeitig ein Vorteil für das Klima und die Gesellschaft. Im Idealfall gibt es überhaupt keinen Kubikzentimeter leeren Raum mehr in irgendeinem Verkehrsträger“, erklärt Sebastian Schlund, Geschäftsführer von Fraunhofer Austria und Professor an der TU Wien.

PARTNER GESUCHT

Die im Positionspapier definierten Handlungsfelder sollen nun von Fraunhofer Austria in Kooperation mit Forschungs- und Unternehmenspartnern erforscht, weiterentwickelt und in die industrielle Praxis transferiert werden. Die Forscherinnen und Forscher freuen sich auf die Zusammenarbeit mit interessierten Unternehmen.

„Shared Logistics ist ein Leuchtturm, welchen wir mit Partnern in Österreich und Europa gemeinsam stärken wollen. Unsere Vision ist, dass die KI-gestützte, gemeinsame Nutzung von Daten die logistischen Lieferketten der Zukunft steuern wird. Durch enge Kooperation mit Unternehmen und Forschungspartnern wollen wir diese Vision für die österreichische Logistik und Transportindustrie zugänglich machen“, sagt Fazel Ansari, Leiter Leuchtturmthemen bei Fraunhofer Austria und Professor an der TU Wien. ■

Fotos: Fraunhofer Austria/Fotostudio Next (1), Freepik (2)

ALLES PALETTI

Mit der neuen EPAL Pallet App soll das Palettenmanagement erleichtert und das Tracking von Waren und Paletten ermöglicht werden. Insbesondere kann damit auch der QR-Code auf „EPAL Europaletten QR“ und anderen EPAL-Paletten mit QR-Code genutzt werden.

Seit der Markteinführung im Jänner 2024 wurden laut der European Pallet Association (EPAL) bereits mehr als zwei Millionen EPAL-Europaletten mit QR-Code produziert. Dieser schnelle Erfolg zeige den Wunsch der Verwender nach innovativen Lösungen zur Digitalisierung der Palettenlogistik. Mit der neuen EPAL Pallet App geht EPAL nun den nächsten Schritt auf dem Weg zur Digitalisierung und Automatisierung des offenen EPAL-Palettenpools.

Die App erleichtert den Einsatz und Tausch von EPAL-Paletten durch zwei Komponenten: ein webbasiertes Dashboard für das Backoffice einerseits sowie eine mobile Web-App für die Anwendung in den Logistikflächen. Die Kombination dieser beiden Komponenten

optimiert die Verwaltung der Palettenbestände sowie das Tracking von Paletten und Waren. Die Software ist naturgemäß auf den QR-Code der „EPAL Europalette QR“ abgestimmt, kann aber auch für EPAL-Paletten ohne QR-Code eingesetzt werden. Verwender sollen schnell und einfach Aufträge für das Palettentracking anlegen, Logistikprozesse digitalisieren und Warentransporte von Versand bis Zustellung verfolgen können.

„Ein häufiges Problem der Waren- und Palettenlogistik ist die mangelnde Transparenz und Nachverfolgbarkeit von Palettenbewegungen. Die manuelle Erfassung ist ineffizient und kann zu Verlusten von Paletten und Waren führen.“

Jarek Maciążek, Präsident EPAL

TRANSPARENZ FÜR DIE INTRALOGISTIK

„Ein häufiges Problem der Waren- und Palettenlogistik ist die mangelnde Transparenz und Nachverfolgbarkeit von Palettenbewegungen. Die manuelle Erfassung ist ineffizient und kann zu Verlusten von Paletten und Waren führen“, so Jarek Maciążek, Präsident der EPAL. „Die EPAL Pallet App ist für Unternehmen der schnelle Einstieg in die Digitalisierung ihrer Logistikprozesse, insbesondere in Kombination mit der ‚EPAL Europalette



Die EPAL Pallet App erleichtert den Einsatz und Tausch von EPAL-Paletten durch ein webbasiertes Dashboard für das Backoffice und eine mobile Web-App für den Einsatz in den Logistikflächen.

QR'. Die Kombination aus EPAL Pallet App und QR-Code auf der Palette macht die Intra-logistik transparent und effizient und ermöglicht das Tracking von Waren und Paletten in der Transport- und Warenlogistik.“

Die mobile Web-App erleichtert Mitarbeitern in Lager und Warenversand die Erfassung von EPAL-Paletten im Wareneingang, die Buchung von Leerpalletten für die Bestandsverwaltung sowie die Erstellung neuer Trackingaufträge. Das Dashboard bietet den Logistikern einen umfassenden Überblick über alle Aufträge und den Bestand an EPAL-Paletten an den internen Standorten des Unternehmens. Die digitale Bestandsplanung sowie die automatische

Benachrichtigung bei Unterschreitung des Mindestbestands sichern die optimale Versorgung aller Standorte mit EPAL-Paletten. Über die mobile Web-App kann ebenfalls die Qualität der gebrauchten EPAL-Paletten erfasst werden, was noch mehr Transparenz für das interne Bestandsmanagement schafft. Papierbasierte Prozesse werden reduziert und entfallen in der Zukunft womöglich vollständig.

„Im Ladungsträgermanagement wird in vielen Unternehmen häufig noch manuell und papierbasiert gearbeitet. Das ist ineffizient, und die Übertragung von handschriftlichen Paletten- und Sortierscheinen in das IT-System ist fehleranfällig und zeitaufwendig. Die EPAL Pallet

Foto: European Pallet Association e.V.



Das Ziel der neuen EPAL Pallet App ist, den Einsatz und Tausch von EPAL-Paletten noch einfacher zu machen. Das fördert zugleich deren Wiederverwendung.

App bietet eine schnelle und unkomplizierte Digitalisierung dieser Prozesse. Zugleich wird mit der EPAL Pallet App auch die Bestandsführung von EPAL-Paletten an unternehmenseigenen Standorten und in der Zusammenarbeit

mit Kunden und Lieferanten verbessert“, sagt Michael Brandt, Head of Logistics and Innovation bei EPAL.

KLARHEIT BY DESIGN

Die Funktionen der EPAL Pallet App sind auf die zentralen Prozesse der Paletten- und Warenlogistik beschränkt, um die Nutzung einfach und verständlich zu machen. Die Verwender der EPAL Pallet App können nach kurzer Registrierung ihre Standorte und User anlegen und die EPAL Pallet App vollumfänglich nutzen. Bis auf Weiteres ist die Nutzung der App EPAL zufolge

„Die EPAL Pallet App soll vorhandene IT-Systeme der Verwender von EPAL-Paletten nicht ersetzen, sondern mit Funktionen der Palettenverwaltung und des Trackings von Paletten und Waren ergänzen.“

Bernd Dörre, CEO EPAL



kostenfrei. Der internationale Verband will die EPAL Pallet App kontinuierlich weiterentwickeln und dabei auch das Feedback und die Wünsche der Verwender berücksichtigen. Dabei steht die Anbindung an unternehmenseigene IT-Systeme im Mittelpunkt, ebenso wie die Möglichkeit zur Erfassung weiterer Informationen über Paletten und Waren. Bernd Dörre, CEO EPAL: „Die EPAL Pallet App soll vorhandene IT-Systeme der Verwender von EPAL-Paletten nicht ersetzen, sondern mit Funktionen der Palettenverwaltung und des Trackings von Paletten und Waren ergänzen. Bereits existierende Prozesse und IT-Lösungen sollen verbessert werden, um den Einsatz und Tausch von EPAL-Paletten effektiver zu machen. Hierzu zählt auch die ständige Erweiterung und Optimierung von Schnittstellen mit den IT-Systemen der Verwender und anderen Softwareplattformen. Wir laden alle Verwender der EPAL Pallet App dazu ein, ihre Erfahrungen mit uns zu teilen und uns ihre Wünsche für die weitere Entwicklung mitzuteilen.“

Alles in allem ist das Ziel der neuen EPAL Pallet App, den Einsatz und Tausch von EPAL-Paletten noch einfacher zu machen. Das fördert zugleich die Wiederverwendung von EPAL-Paletten und damit die Kreislaufwirtschaft als zentrales Element der Nachhaltigkeit des offenen EPAL-Palettenpools. Die Investitionen der EPAL in die Digitalisierung des offenen EPAL-Palettenpools sind daher auch ein wichtiger Teil der eigenen Nachhaltigkeitsstrategie. Außerdem wird mit der App auch die Funktionalität der ‚EPAL Europalette QR‘ und der anderen EPAL-Paletten mit QR-Code als digitale Ladungsträger verbessert. ■

INFO-BOX

Über EPAL

Die European Pallet Association e.V. (EPAL) organisiert als internationaler Verband den EPAL-Europaletten-Tauschpool. Mit aktuell mehr als 675 Millionen EPAL-Europaletten und circa 20 Millionen EPAL-Gitterboxen im Umlauf ist der EPAL-Europaletten-Tauschpool eigenen Angaben zufolge der größte offene Paletten-Tauschpool der Welt. Mehr als 1.700 Lizenznehmer der EPAL produzieren und reparieren weltweit EPAL-Europaletten und weitere EPAL-Ladungsträger. 1991 als internationaler Verband für tauschfähige Europaletten gegründet, ist die EPAL heute mit nationalen Verbänden und Vertretungen in mehr als 40 Ländern aktiv.

www.epal-pallets.org

NACHHALTIG & EFFIZIENT

Pilotprojekt LogBOX: Wiederverwendbare Transportboxen in der Aufzugslogistik sparen Verpackungsmüll, optimieren Transportprozesse und erleichtern den Arbeitsalltag.

Das Unternehmen Kone, einer der bekanntesten Namen in der internationalen Aufzugs- und Rolltreppenbranche, hat in Österreich gemeinsam mit dem Logistikberatungsunternehmen Econsult mit dem Pilotprojekt LogBOX einen weiteren Schritt in Richtung nachhaltige Logistik in der Aufzugsbranche gesetzt. Es geht dabei um den Einsatz von wiederverwendbaren Transportboxen. Das reduziert Verpackungsmüll, optimiert Transportprozesse und erleichtert den Arbeitsalltag der Servicetechnikerinnen und -techniker. Die ressourcenschonende Lösung steigert nicht nur die Effizienz in der Lieferkette, sondern leistet auch einen Beitrag zur Nachhaltigkeitsstrategie von Kone mit dem Ziel, bis 2030 CO₂-neutral zu arbeiten. Das Umsetzungsprojekt wurde aus Mitteln des vormaligen österreichischen Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK; seit April Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur/BMIMI) im Rahmen des Programms Logistikförderung der SCHIG mbH gefördert.

MEHRWEG STATT EINWEG

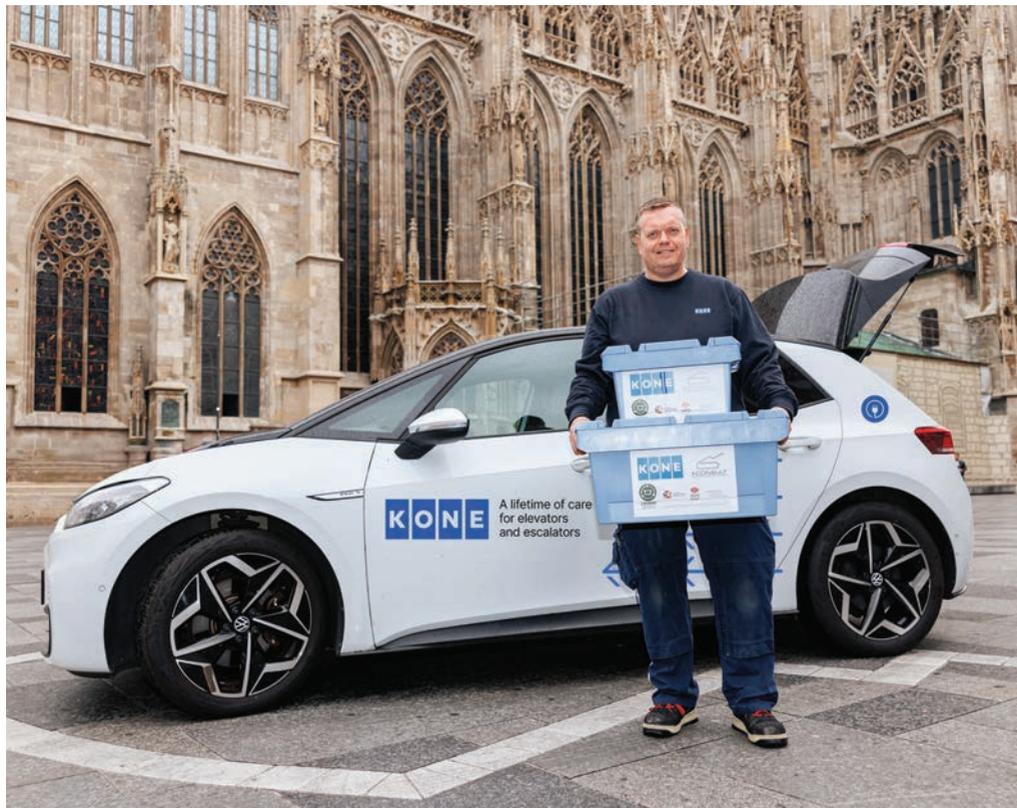
Die Materiallogistik in der Aufzugsbranche stellt eine wesentliche Herausforderung dar, insbesondere bei Wartung und Modernisierung von Anlagen. Kone versendet Ersatzteile, Verbrauchsmaterialien und Werkzeuge von zentralen europäischen Verteilpunkten an

regionale Lager, bevor sie zu den Servicetechnikerinnen und -technikern gelangen. Dabei entsteht einerseits nicht nur eine erhebliche Menge an Verpackungs- und Füllmaterial sowie Gesamtendungsgewicht,

„Das Entpacken und Entsorgen von Verpackungsmaterialien beansprucht viel Zeit. Eine nachhaltigere Logistik kann hier entscheidend zur Arbeitsqualität und Effizienz beitragen.“

Christian Wukovits, Kone-Regionalleiter DACH Süd





Kone testete mit dem Partnerunternehmen Econsult den Einsatz von Mehrweg-Transportboxen.

sondern dieses muss andererseits auch vor Ort entpackt, sortiert und entsorgt werden. Hier setzt das Umsetzungsprojekt LogBOX – „Logistics delivery with a box cyclcus“ – an. Zwischen September 2023 und Februar 2025 testete Kone gemeinsam mit dem Partnerunternehmen Econsult den Einsatz von Mehrweg-Transportboxen, um Verpackungsmüll zu reduzieren und die Kone-Supply-Chain effizienter zu gestalten. „Das Entpacken und Entsorgen von Verpackungsmaterialien beansprucht viel Zeit. Eine nachhaltigere Logistik kann hier entscheidend zur Arbeitsqualität und Effizienz beitragen“, erklärt Christian Wukovits, Kone-Regionalleiter DACH Süd.

Der österreichweite Pilotbetrieb von LogBOX wurde mit ausgewählten Servicetechnikerinnen und -technikern durchgeführt. Das Logistiksystem vermeidet nicht nur Abfälle, sondern optimiert auch Transportwege und trägt zur Effizienzsteigerung im Arbeitsalltag bei und ist in allen drei Nachhaltigkeitsdimensionen wirksam. „Auf ökologischer Ebene werden Ressourcen geschont und Emissionen reduziert, während auf ökonomischer Ebene Zeitaufwand und Logistikkosten durch effizientere Abläufe gesenkt werden. Gleichzeitig bringt das System auf sozialer Ebene Vorteile für Kone-Mitarbeitende, die sich stärker auf ihre Kernaufgaben konzentrieren können“, erläutert Wukovits.

Fotos: Kone



Jürgen Schrapf (Econsult), Kasim Ekinci (Kone), Erwin Trinkl-Sebald (Kone), Christian Wukovits (Kone), Markus Zachistal (Kone), Gerda Hartmann (Econsult) & Franz Schwammenhöfer (BMK) (v.l.n.r.)

PILOTPROJEKT BELEGT POTENZIAL VON MEHRWEGBEHÄLTERN

Im Pilotprojekt wurden drei wiederverwendbare Boxgrößen getestet. Dabei setzen Kone-Servicetechnikerinnen und -techniker das Mehrweg-

„Innovative Lösungen sind dann erfolgreich, wenn sie Effizienz und Nachhaltigkeit gleichermaßen in den Fokus rücken.“

Jürgen Schrapf, Geschäftsführer Econsult

system in verschiedenen Logistikprozessen ein, von der Lagerabholung bis zur Kofferraumzustellung. „Innovative Lösungen sind dann erfolgreich, wenn sie Effizienz und Nachhaltigkeit gleichermaßen in den Fokus rücken. Mehrwegbehälter erfordern zwar anfängliche Investitionen, doch viele Systeme amortisieren sich bereits nach wenigen Umläufen“, erklärt Jürgen Schrapf, Geschäftsführer von Econsult, die das Projekt beratend begleiteten. Zudem engagiert sich Kone in der Initiative „Nachhaltige Logistik 2030+ Niederösterreich-Wien“, die Unternehmen dabei unterstützt, ihre Logistik



zukunftsfit auszurichten. Die im österreichischen Pilotbetrieb gesammelten Erkenntnisse belegen das Potenzial von wiederverwendbaren Boxensystemen für eine nachhaltige Materiallogistik in der Aufzugsbranche und bilden die Basis für eine zukünftige internationale Umsetzung. Im Zuge einer Roll-out-Evaluierung wurden 25 Länder befragt, um Anforderungen und Potenziale für eine weitere Implementierung zu identifizieren. Nach Österreich wird innerhalb der Kone-Region Süd jetzt auch in der Schweiz ein vergleichbares System umgesetzt. Europa-weit betrachtet sind bei Kone auch Belgien,

Italien und die Niederlande aktiv in den Erfahrungsaustausch eingebunden, um das Konzept weiterzuentwickeln und auf eine breitere internationale Anwendung vorzubereiten.

BMK FÖRDERT LOGISTIKLÖSUNG

Das Umsetzungsprojekt wurde aus Mitteln des österreichischen Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie im Rahmen des Programms Logistikkförderung der SCHIG mbH gefördert. „Nachhaltige Logistiklösungen sind ein entscheidender Hebel zur CO₂-Reduktion im Transportwesen. LogBOX zeigt, dass innovative Konzepte in der Praxis funktionieren und sowohl ökologisch als auch ökonomisch sinnvoll sind“, betont Franz Schwammenhöfer, Abteilungsleiter Logistik-Koordination im Ministerium. ■

INFO-BOX

Über Econsult

Die Econsult BetriebsberatungsgmbH ist ein Logistikberatungsunternehmen mit Sitz in Wien und unterstützt die Industrie, den Handel, die Logistikwirtschaft sowie öffentliche Stellen bei der Entwicklung und Umsetzung neuer Lösungen in den Bereichen Lager, Transport und Supply-Chain-Management.
www.econsult.at

Über Kone

Seit der Gründung im Jahr 1910 in Finnland hat sich KONE zu einem weltweit führenden Unternehmen entwickelt. Mit über 1.000 Niederlassungen und 1,5 Millionen Anlagen in Wartung ist Kone in mehr als 60 Ländern vertreten und bewegt jeden Tag mehr als 1 Milliarde Menschen. Im Jahr 2024 erwirtschafteten insgesamt mehr als 60.000 Mitarbeitende einen Jahresumsatz von 11 Milliarden Euro.
www.kone.at

STIMMUNGSBAROMETER

Im Vorfeld der Messe transport logistic 2025 in München wurden fast 2.000 Aussteller und Besucher zu den brennenden Themen der Branche befragt. Trotz der Unsicherheiten ist ein Großteil zuversichtlich.

Der Kostendruck und die bürokratischen Hürden sind hoch. Der Fachkräftemangel ist nach wie vor spürbar. Dennoch ist auch ein Umschwung zu erkennen, wie ein „Stimmungsbarometer“ der Messe transport logistic 2025, die von 2. bis 5. Juni Logistiker aus aller Welt in München zusammenbringt, festgestellt hat. Im Kampf gegen Kosten, Emissionen und Cyberattacken ziehen Industrie und Handel mit der Logistik- und Transportbranche zunehmend an einem Strang. 1.851 Aussteller:innen und Besucher:innen äußerten sich in einer Onlinebefragung von 18. Februar bis 4. März 2025 zuversichtlich zur Marktsituation. Sie wurde vom Meinungsforschungsinstitut IFaD im Auftrag der Messe München durchgeführt.

„Obwohl die Branche unter Druck steht, verbessert sich die Stimmung, weil Industrie, Handel und Dienstleister enger zusammenrücken.“

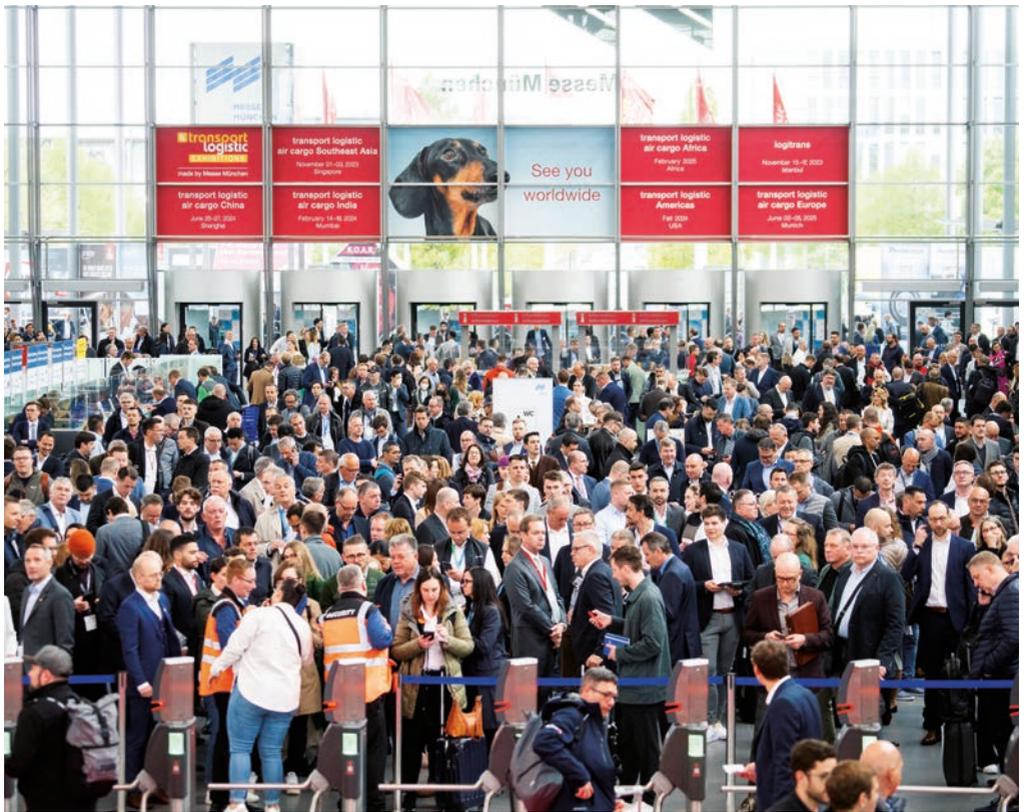
**Robert Schönberger, Global Industry Lead
transport logistic exhibitions**

Weiterhin prägt Unsicherheit die Märkte weltweit. Keiner oder keine der Befragten beschreibt seine oder ihre Marktsituation derzeit als sehr gut. Dennoch blicken neun von zehn Befragten zuversichtlich in die Zukunft. Dabei bezeichnen 43 Prozent die aktuelle Lage als gut, 48 Prozent als mittelmäßig und knapp zehn Prozent als

schlecht. Die Europäer:innen schätzen die Lage schlechter ein, vor allem in Deutschland (die Antworten deutscher Teilnehmer:innen wurden in der Umfrage herausgehoben).

WICHTIGSTES THEMA IST DER KOSTENDRUCK

Das weltweit wichtigste Thema ist der Kostendruck. Für mehr als drei Viertel der Unternehmen verschärft er die Marktsituation. An zweiter Stelle der limitierenden Faktoren scheiden sich die Geister. Während in Deutschland vor allem der bürokratische Aufwand beklagt wird (58%), ist es im Ausland eher die Geopolitik (49%). An dritter Stelle der Erfolghemmnisse steht mit 48 Prozent der Mangel an Fachkräften.



1.851 Aussteller:innen und Besucher:innen der transport logistic äußerten sich in einer Onlinebefragung von 18. Februar bis 4. März 2025 zuversichtlich zur Marktsituation.

Trotz der schwierigen Rahmenbedingungen sind die befragten Aussteller und Besucher insgesamt eher optimistisch. Jeder Zweite (52%) erwartet, dass sich die Marktsituation in den nächsten zwei Jahren verbessern wird. Dabei ist Deutschland (46%) etwas zurückhaltender als das Ausland (60%), besonders zuversichtlich ist man in Asien (80%).

INDUSTRIE TREIBT AN

Ein großer Teil (76%) der Branche beschäftigt sich aktiv mit Cybersicherheit. Allen voran die Industrie. Hier wappnen sich 85 Prozent der Befragten aktiv gegen Angriffe aus dem Netz. Schlusslicht auf hohem Niveau sind die Befrag-

ten aus der Speditions- und Transportbranche. Hier sind nur 70 Prozent aktiv oder sehr aktiv. Von den Befragten wissen 37 Prozent nicht, ob sie bereits Opfer von Cyberangriffen geworden sind. Von den verbleibenden 63 Prozent war jeder Zweite schon mindestens einmal im Visier von Cyberkriminellen.

Nachhaltigkeitsberichte (68%) beschäftigen die Branche auf ähnlichem Niveau. Viele Befragte aus Industrie (83%) und Handel (75%) setzen sich aktiv mit dem Thema auseinander. Bei den Logistikdienstleistern (68%) oder den Befragten aus Spedition und Transport (64%) sind die Zahlen niedriger. Dabei ist die Berichterstattung nicht auf Europa beschränkt. Auch weltweit ist



Cybersecurity, KI und Nachhaltigkeit, aber auch multimodale Lieferketten, Antriebstechnologien, Data-Mining oder Analytics stehen im Fokus des Konferenzprogramms der transport logistic 2025.

mindestens jeder zweite Befragte in diesem Bereich aktiv oder sehr aktiv.

MIT KI IN DIE ZUKUNFT

Künstliche Intelligenz hat bei durchschnittlich 54 Prozent Einzug gehalten. Unter den Befragten sind Industrieunternehmen und Logistikdienstleister mit jeweils 58 Prozentpunkten führend beim Einsatz der neuen Technologie. Weltweit liegen die Nutzungsschwerpunkte in den Bereichen Administration, Kundenservice und Controlling. Bei Produktionsprozessen liegt die Industrie mit 26 Prozent vor dem Schienengüterverkehr (19%), Logistikdienst-

leistern (18%), Spedition und Transport (9%) sowie dem Handel (5%). In Deutschland setzen zwei von drei Befragten KI zumindest teilweise ein. Für 60 Prozent der Befragten ist der Mensch der wichtigste Erfolgsfaktor.

SILOS EINREISSEN

Cybersecurity, KI und Nachhaltigkeit, aber auch multimodale Lieferketten, Antriebstechnologien, Data-Mining oder Analytics stehen unter anderem im Fokus des Konferenzprogramms der transport logistic 2025. „Die Branche beschäftigt sich mit vielen Themen und ist bereits sehr aktiv. Vieles geht aber nur gemein-



sam“, erklärt Robert Schönberger, Global Industry Lead transport logistic exhibitions, und fährt fort: „Obwohl die Branche unter Druck steht, verbessert sich die Stimmung, weil Industrie, Handel und Dienstleister enger zusammenrücken. Die transport logistic ist dafür die ideale Plattform. Hier lassen sich Ideen für nachhaltige Lieferketten entwickeln und Silos einreißen – mit Blick auf die Umwelt, die Menschen und die Unternehmen.“

AUCH EINE KARRIEREPLATTFORM

Auf der Messe geht es aber auch darum, Mitarbeiter zu finden, zu integrieren und zu binden.

Personalthemen ziehen sich durch das gesamte Konferenzprogramm und belegen am letzten Messtags sogar drei der vier Foren. Unternehmen nutzen das Nachwuchs- und Fachkräftepotenzial der internationalen Leitmesse. Auf der letzten transport logistic war jeder zehnte Besucher in Ausbildung oder Studium (9%), knapp ein Fünftel kam als Fachbesucher ohne Personalverantwortung (18%) und zwei Drittel (69%) als Führungskraft vom Teamleiter bis zum Geschäftsführer.

„Die transport logistic bietet nicht allein innovative Technologien und Verfahren – die Logistik als Arbeitsfeld stellt den Menschen in den Mittelpunkt“, so Schönberger. „Die transport logistic entwickelt sich in diesem Kontext zu einer Karriereplattform. Zum einen wächst der Anteil der Bildungsanbieter. Zum anderen präsentieren sich die Aussteller als Arbeitgeber. Das spricht den Nachwuchs, aber auch Fach- und Führungskräfte an, die sich für das Berufsfeld Logistik interessieren.“ ■

INFO-BOX

Über die transport logistic 2025

Die transport logistic 2025 (2. bis 5. Juni) bietet als Fachmesse für Logistik, Mobilität, IT und Supply-Chain-Management auf 150.000 Quadratmetern Ausstellungsfläche in zwölf Hallen sowie einem Freigelände mit Gleisflächen einen umfassenden Überblick über die neuesten Entwicklungen der Branche. Rund 2.500 Aussteller aus über 70 Ländern präsentieren ihre Lösungen und Produkte. Ein wichtiger Bestandteil ist die air cargo Europe, die sich in den Hallen A1 und A2 ausschließlich dem Thema Luftfracht widmet.

Foren, die Exhibitor Stage und die Campus Plaza bieten den Raum, um sich über aktuelle Themen zu informieren und mit Experten aus aller Welt auszutauschen.

<https://transportlogistic.de/>

INNOVATIV & NACHHALTIG

Im Fokus der Diskussionen im Rahmen des Alpine Leadership Retreats von ILS und GSV standen Zukunftsperspektiven für nachhaltige Logistik und Mobilität im Alpenraum.

Im März fand das Alpine Leadership Retreat – erstmals eine Kooperation der Independent Logistics Society (ILS) und GSV (Österreichische Gesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) – unter dem Motto „Creating ecosystems for a better future. Together“ im Gut Brandlhof Saalfelden statt. Das Retreat war das erste von insgesamt drei Micro-Events in diesem Jahr, die wieder vom großen Main Event im September, dem #ILS2025 (Internationalen Logistik Sommer) in Leoben, „gekrönt“ werden.

ZUKUNFTSPERSPEKTIVEN

Knapp 20 Führungspersönlichkeiten und Expert:innen aus Logistik, Mobilität und Wirtschaft widmeten sich im alpinen Ambiente des Hotels Gut Brandlhof in Saalfelden den Zukunftsperspektiven von nachhaltiger Logistik und Mobilität in der Alpenregion. „Diese ist nicht nur für ihre Natur bekannt, sondern stellt auch enorme Herausforderungen an nachhaltige Logistik“, so Birgit Edlinger, ILS-Managing-Partner Strategy, sowie ILS-Managing-Partner & Projectlead Kajetan Bergles unisono. „Hierfür möchten wir gemeinsam Lösungsmodelle hinterfragen und weiterentwickeln.“ Mario Rohracher, Generalsekretär der GSV – Plattform für Mobilität, ergänzte: „Ein leistungsfähiges Straßennetz mit guter Anbindung an den öffentlichen Verkehr ist die Lebensader für Wirtschaft, Tourismus und Logistik und gewährleistet den reibungslosen Transport von Menschen und Waren. Die Mobilitäts- und Logistikwende braucht eine technologieoffene Herangehensweise, die auf Innovationen und Anreize statt Verbote setzt.“ Entscheidend ist demnach die Weiterentwicklung nachhaltiger und effizienter Verkehrslösungen, um die Erreichbarkeit urbaner und ländlicher Räume für Logistiker zu optimieren. Für eine positive

„Die Mobilitäts- und Logistikwende braucht eine technologieoffene Herangehensweise, die auf Innovationen und Anreize statt Verbote setzt.“

Mario Rohracher, Generalsekretär GSV



Innovative Talk-Formate in alpinem Ambiente bildeten den Rahmen der Auftaktveranstaltung Alpine Leadership Retreat der Independent Logistics Society.

Transformation zu einer nachhaltigen Mobilität und Logistik im alpinen Raum müssen Kreislaufwirtschaft, Dekarbonisierung, Innovationen und Technologien neu gedacht werden.

VOM SAISONDENKEN ABSTAND NEHMEN

Wolfgang Pfarl, Leiter Strategische Netzwerkplanung und -steuerung bei der Österreichischen Post, betonte: „Nachhaltigkeit ist seit mehr als zehn Jahren ein wesentlicher Geschäftsbereich, um Logistiklösungen umweltfreundlicher zu gestalten. Heute sind rund 50 Prozent unserer Fahrzeuge elektrisch. Bei der Last Mile kauft die österreichische Post ausschließlich E-Autos und zählt damit zu den Vorreitern der

Branche.“ Auf die Frage, wie Mobilität, Tourismus- und Warenströme im alpinen Raum gesamt nachhaltiger gestaltet werden sollen, brachte Marco Pointner, Geschäftsführer Saalfelden Leogang Touristik GmbH, einen wesentlichen Input: „Alpine Destination muss definitiv ganzjährig gedacht und das Tourismusangebot entsprechend erweitert werden. Wer vom Saisondenken Abstand nimmt, hat die Chance, Mitarbeitende langfristig zu halten und stärker in die Gemeinde einzubinden. Von diesem Umdenken profitiert die gesamte Wertschöpfungskette.“ Hinsichtlich technologischer Innovationen ging Till Vogels, Geschäftsführer Syskomp Gehmeyr GmbH, auf die zunehmende

Foto: ILS365



Rund 20 Expert:innen aus Logistik, Mobilität und Wirtschaft widmeten sich in Saalfelden den Zukunftsperspektiven von nachhaltiger Logistik und Mobilität in der Alpenregion.

Bedeutung von Flexibilität ein und betonte: „In der Logistik gibt es zwei Extreme: Vollautomatisierung und manuelle Lösungen. Die Zukunft ist hybrid. Unternehmen müssen daher ihren Automatisierungsgrad selbst definieren und auf skalierbare, flexible Lösungen setzen, die sich aus Rahmenbedingungen, Produktpalette und Unternehmen zusammensetzen.“

„Unternehmen müssen über den Tellerrand schauen und Lösungen finden, die den Energieverbrauch reduzieren und CO₂-Emissionen minimieren.“

Sebastian Jagsch, Global Head of Creators Expedition AVL List

GESELLSCHAFTLICHER ASPEKT

Auch der gesellschaftliche Aspekt stellte ein zentrales Thema dar. Stefan Müllner, zuständig für Geschäftsentwicklung Data Analytics bei Drei, dazu: „Für nachhaltige Logistik ist das Stakeholdermanagement entscheidend – wie kann man Anwohner und Touristen gleichermaßen zufriedenstellen? Datengetriebene Lösungen sind wichtig, um Gäste zu motivieren, öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen und die langfristige Balance zwischen Individual- und öffentlichem Verkehr zu wahren.“ Unterstützt wurde dieser Blickwinkel auch von Victoria Seidl, Stabsstelle Kreislaufwirtschaft und Nachhaltigkeitsmanagerin der Stieglbrauerei: „Nachhaltige Logistik erfordert Flexibilität.“



Wer sich zu sehr auf eine einzige Lösung konzentriert, könnte bessere Alternativen übersehen. Als erste Brauerei, die E-Lkws einsetzt, arbeiten wir ständig an innovativen Logistiklösungen und sind offen für neue Möglichkeiten.“

Auf zukunftsorientierte Ansätze setzt ebenso Sebastian Jagsch, Global Head of Creators Expedition bei AVL List, der betonte: „Echte Nachhaltigkeit kombiniert ‚grünes Denken‘ mit unternehmerischen Aspekten. Das ist das zentrale Thema unserer Zeit. Unternehmen müssen über den Tellerrand schauen und Lösungen finden, die den Energieverbrauch reduzieren und CO₂-Emissionen minimieren.“

Auch die Sektionschefin für Tourismus des Bundesministeriums für Arbeit und Wirtschaft,

Ulrike Rauch-Keschmann, zeigte sich vom wertvollen Austausch des Alpine Leadership Retreats begeistert: „Innovative Zukunftsstrategien der Logistik im Alpenraum sollen Regionen weiterhin dazu inspirieren, nachhaltige Logistiklösungen in ihrer Region umzusetzen.“

#ILS2025 IM SEPTEMBER

Das Alpine Leadership Retreat war nur der Auftakt für das Eventjahr der ILS. Das zweite Micro-Event der Independent Logistics Society findet am 3. Juni im Rahmen der Messe transport logistic in München statt. Vom 16. bis 18. September trifft sich die Community dann wieder beim Jahreshighlight, dem Internationalen Logistik Sommer #ILS2025 in Leoben. Mit dem dritten Micro-Event unter dem Motto „Deep Talk“ am 11. November im Grazer Schlossbergstollen schließt die Independent Logistics Society ihr Veranstaltungsjahr 2025 ab. ■

INFO-BOX

Der #ILS2025 (Internationale Logistik Sommer)

Jährlich versammeln sich mittlerweile 40 Partnerunternehmen und rund 400 Teilnehmer:innen aus der Community beim Internationalen Logistik Sommer, um Branchenfaktoren zukunftsorientiert aufzugreifen und als unabhängige interdisziplinäre Plattform im Zusammenhang mit den Themen Digitalisierung, KI, Gesellschaft und globaler Fortschritt neu zu interpretieren. Der Dialog über Chancen und Herausforderungen der Logistikindustrie mit Fokus auf nachhaltige, zukunftsorientierte Lösungen dient dabei als Wertschöpfungsnetzwerk mit branchen- und generationsübergreifenden Themen für alle Teilnehmenden.

<https://ils365.at/>

KURIOSE LIEFERUNGEN

Von einer Schimpansin mit Lähmung über berühmte James-Bond-Requisiten bis hin zu einer mobilen Herzklinik – die ungewöhnlichsten Lieferungen des Jahres 2024 der DHL Group.

Pakete mit Spielzeug und Büchern, palettenweise Unterhaltungselektronik, Flugzeugladungen und Schiffscontainer mit Maschinen- oder Autoteilen – all das verbinden Menschen mit Logistikaniern. Es gibt aber auch immer wieder Aufträge, die aus der Rolle fallen. Die DHL Group hat ihre fünf ungewöhnlichsten Lieferungen des Jahres 2024 gesammelt.

VON KENIA NACH GROSSBRITANNIEN – SCHIMPANSIN FINDET NEUES ZUHAUSE

Ein Tier mit einer bewegenden Lebensgeschichte: Im August 2024 transportierte DHL das teilweise gelähmte Schimpansen-Weibchen Chocolat von Kenia ins britische Dorset, wo Monkey World eine Auffangstation für Affen betreibt. Chocolat hatte den illegalen

Handel mit Buschfleisch in der Republik Kongo überlebt und war 2001 als Säugling gerettet worden. Wilderer hatten damals ihre Mutter getötet, und Chocolat wurde durch Schrotkugeln verletzt. Seither ist sie an einer Hand und einem Fuß gelähmt. Ihre ursprüngliche Retterin hatte sie in Kenia zwanzig Jahre lang in Obhut genommen. 2024 brauchte Chocolat allerdings einen Platz in einer spezialisierten Einrichtung, die ihr die bestmögliche Betreuung bieten konnte. Chocolats Umzug hatte für DHL höchste Priorität. Die Reise begann mit einem Flug von Nairobi zum britischen Flughafen East Midlands. Anschließend ging es auf dem Landweg weiter nach Dorset. Eine maßgeschneiderte Box sorgte für Chocolats Sicherheit



Chocolat hat den illegalen Handel mit Buschfleisch in der Republik Kongo überlebt.



Im August 2024 transportierte DHL das teilweise gelähmte Schimpansen-Weibchen Chocolat. Die Reise begann mit einem Flug von Nairobi zum britischen Flughafen East Midlands.

und war mit Obst und Süßkartoffeln ausgestattet. Tierexperten begleiteten die Schimpansin während des gesamten Transports und stellten sicher, dass sie wohlbehalten ankam. In ihrem neuen Zuhause lernte sie sechs andere Schimpansen kennen – eine Familie, wie Chocolat sie seit ihrer Zeit in der Wildnis nicht kannte.

LIZENZ ZUM LIEFERN - REQUISITEN VON „JAMES BOND“ REISEN NACH WIEN

Im August 2024 transportierte DHL mehr als 130 ikonische Requisiten aus der Welt von James Bond von der Prager Ausstellung „Bond in Motion“ zum 330 Kilometer entfernten „007 Action“-Event in Wien. Zu den Exponaten

gehörten u. a. 27 Autos, acht Motorräder, Kostüme, Fallschirme – und sogar James Bonds Führerschein. Ein Highlight war der Aston Martin DB5, eines der berühmtesten Autos der Filmgeschichte, das in acht Bond-Filmen eine Rolle spielte – von „Goldfinger“ (1964) bis „Keine Zeit zu sterben“ (2021). Zudem beförderte DHL das über acht Meter lange Schneemobil, mit dem James Bond sich in „Stirb an einem anderen Tag“ eine halbschwerere Verfolgungsjagd durch eine Eislandschaft lieferte. Der Hubschrauber, den Bond in „Spectre“ zerstörte, war ebenfalls mit dabei. DHL setzte 22 Lkws ein, darunter spezielle Autotransporter mit hydraulischen Hebebühnen.

Fotos: Monkey World (1), DHL (2)



REKORD-UMSIEDLUNG - 163 GEIER AUF DEM LANDWEG DURCH SÜDAFRIKA

Eine Tierschutzaktion bricht Rekorde: 163 Kap- und Weißrückengeier zogen im Jänner 2024 von einem Reservat bei Pretoria ins Shamwari-Wildschutzgebiet am Ostkap Südafrikas um. Die vom Aussterben bedrohten Vögel gelangten dadurch in eine sichere Umgebung, wo sie ungestört brüten und existieren konnten. Der Transport über mehr als 1.000 Kilometer wurde von gemeinnützigen Organisationen unterstützt und war die größte Geier-Umsiedlung aller Zeiten. DHL setzte zwei 34-Tonner sowie fünf Begleit- und Sicherheitsfahrzeuge ein und sorgte dafür, dass die 18-stündige Reise für die seltenen Vögel so stressfrei wie möglich verlief. 50 Freiwillige halfen mit und luden alle Geier innerhalb von drei Stunden auf die Fahrzeuge. Die Initiative ist Teil eines breiter angelegten

Projekts zur Wiederherstellung afrikanischer Geierpopulationen.

SYMPHONIE DER LOGISTIK - INSTRUMENTE DES LONDON PHILHARMONIC ORCHESTRA

Die Japan-Tournee des London Philharmonic Orchestra im September 2024 war nicht nur ein großes Musik-Event, sondern auch ein forderndes Logistikprojekt. DHL transportierte etwa 60 wertvolle Instrumente, darunter Kontrabässe, Celli, Pauken und eine Harfe, von Großbritannien zur Hamamatsu Act City Concert Hall in Japan. Die Lieferung über etwa 9.500 Kilometer auf dem Luft- und Landweg erforderte akribische Planung. So musste DHL die Temperatur durchgehend zwischen 17 und 21 Grad Celsius halten, damit sich die Holzinstrumente nicht verzogen und keine Risse bekamen. Spezielle Transportboxen waren darauf ausgelegt,



Stöße und Erschütterungen zu dämpfen. Trotz eines engen Zeitplans kamen alle Instrumente pünktlich und in einwandfreiem Zustand an. Die Tournee startete in Hamamatsu, ging dann weiter nach Nagoya und Osaka und endete in Tokio.

ELF CONTAINER VOLLER HOFFNUNG - TRANSPORT EINER MOBILEN HERZKLINIK

Ein ganzes Krankenhaus liefern? Ja, das geht auch. Im Februar 2024 schickte DHL die weltweit erste mobile Herzklirik auf eine Reise über Ozeane – von Bremen nach Zacamil in El Salvador. Entwickelt wurde die Klinik von der Hilfsorganisation Kinderherzen. Das mobile Krankenhaus ermöglicht lebensrettende chirurgische Eingriffe für Kinder mit angeborenem Herzfehler in Weltregionen, in denen darauf spezialisierte Einrichtungen fehlen. Der Trans-

port umfasste elf Container auf dem See- und Landweg. Nach einem zweiwöchigen Aufbau der Klinik begannen Herzchirurgen aus verschiedenen Ländern mit der kostenlosen Behandlung der kleinen Patientinnen und Patienten. Die Klinik blieb bis Mai 2024 in El Salvador, danach transportierte DHL sie weiter nach Burundi in Ostafrika. ■

INFO-BOX

Über die DHL Group

DHL bietet ein umfassendes Logistikportfolio, von (inter-)nationaler Paketzustellung über Transport- und Fulfillment-Lösungen im E-Commerce, internationalen Expressversand sowie Straßen-, Luft- und Seefrachttransport bis Supply-Chain-Management. <https://group.dhl.com>

Fotos: DHL

MEHR EFFIZIENZ MIT KI

Tiefgreifender Wandel in der Intralogistik: Künstliche Intelligenz (KI) verkörpert mehr und mehr die zentrale Technologie, um innerbetriebliche Materialflüsse effizienter, flexibler und kostengünstiger zu gestalten.

Unternehmen aller Branchen setzen verstärkt auf KI-gestützte Systeme, um Lager- und Transportprozesse zu optimieren und ihre Wettbewerbsfähigkeit zu stärken. „Seit Jahren gewinnt die Digitalisierung in der Intralogistik rasant an Bedeutung. KI-gestützte Softwarelösungen ermöglichen es, Prozesse in Echtzeit zu analysieren, Engpässe frühzeitig zu identifizieren und ressourcenschonende Maßnahmen zu ergreifen“, weiß Rainer Schulz, Geschäftsführer der sysmat GmbH und Experte für Intralogistik. Dank maschinellen Lernens und intelligenter Algorithmen erfahren Lagerbewegungen Optimierungen. Autonome Transportsysteme steuern zudem, und das Bestandsmanagement lässt sich effizienter gestalten.

KI-GESTÜTZTE AUTOMATISIERUNG LEGT DEN GRUNDSTEIN

Zu den zentralen Herausforderungen in der modernen Intralogistik gehört die Optimierung der Lagerhaltung und Warenbewegung. KI-Systeme analysieren große Datenmengen und entwickeln auf Basis von Prognosen optimale Lagerstrategien. Intelligente Lagerverwaltungssoftware erkennt Muster im Bestellverhalten und passt automatisch Nachschubprozesse an. „Dadurch lassen sich Lieferzeiten verkürzen, Lagerbestände reduzieren und Kosten einsparen“, nennt Schulz Vorteile.

Autonome mobile Roboter (AMR) und fahrerlose Transportsysteme (FTS) zählen zu den weiteren Innovationen, die durch den Einsatz

von KI erheblich verbessert wurden. „Diese Systeme navigieren selbstständig durch Lagerhallen, vermeiden Kollisionen und optimieren ihre Routen kontinuierlich. Dank der Integration von Sensortechnologien und KI-basierten Steuerungen arbeiten sie nahtlos mit bestehenden Infrastrukturen zusammen und ermöglichen eine dynamische Anpassung an veränderte Produktions- und Logistikabläufe“, erklärt der Experte.

UMWELT AUF DER AGENDA

Neben der Effizienzsteigerung bieten KI-Technologien erhebliche ökologische Vorteile. Durch präzisere Bedarfsanalysen und optimierte Transportwege lassen sich unnötige Fahrten und damit verbundene CO₂-Emissionen reduzieren. Ressourcenschonender Einsatz von Energie und Materialien trägt dazu bei, die Nachhaltigkeitsziele von Unternehmen zu erreichen und ökologische Fußabdrücke zu minimieren.

„Auch deswegen wird die Bedeutung von künstlicher Intelligenz in der Intralogistik in den kommenden Jahren weiter zunehmen. Unternehmen, die frühzeitig in intelligente Automatisierungslösungen investieren, sichern sich entscheidende Wettbewerbsvorteile“, blickt Schulz voraus und ergänzt: „Der Einsatz von KI in der Intralogistik ist nicht nur ein technologischer Fortschritt, sondern auch ein wesentlicher Treiber für die Zukunftsfähigkeit der gesamten Logistikbranche.“

www.sysmat.de



© 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**

Zu Lande, zu Wasser und in der Luft.

DACHSER Interlocking

Agil auf allen Wegen.

Mit integrierten Transportwegen, der intelligenten Kombination aus Landverkehr, Luft- und Seefracht sowie dem Schienenverkehr und Warehousing optimiert DACHSER die weltweite Zustellung Ihrer Waren.

Alle Wege im Blick.

Die globale Logistik bringt eine Fülle von Herausforderungen mit sich. Ihr persönlicher DACHSER Ansprechpartner steht Ihnen jederzeit zur Seite.

dachser.at

