



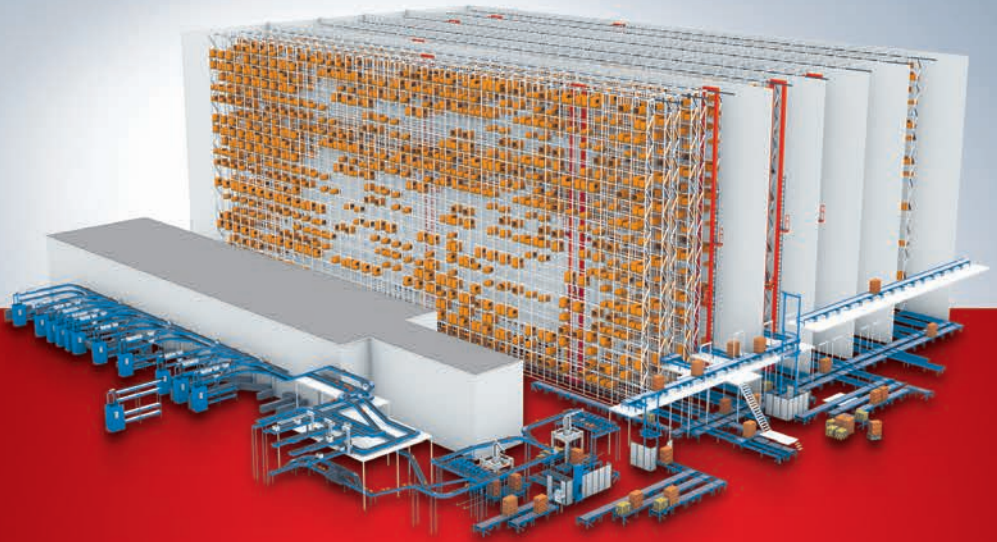
**NB GUIDE**  
TRANSPORT & LOGISTIK

**2026**

Ihr persönlicher Leitfaden für  
eine effiziente Logistik.

[www.newbusiness.at](http://www.newbusiness.at)

# 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



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

New Automation Technology

**BECKHOFF**

# GESTERN, HEUTE, MORGEN

Unberechenbare politische Akteure schlagen ihre Kapriolen auf der Weltbühne und bringen damit die ohnehin bereits angespannte Lage weiter ins Wanken. Die Transport- und Logistikbranche ist unmittelbar davon betroffen und macht das Beste daraus.

**G**eopolitische Stabilität war gestern. Das Heute ist von Unsicherheit geprägt. Und was morgen kommt, wer weiß das in Zeiten wie diesen schon? Das rüttelt kräftig an den weltweiten Lieferketten, die auf Planbarkeit und Robustheit angewiesen sind. Mittendrin steht die Transport- und Logistikbranche, die ihr Möglichstes – und manchmal auch schier Unmögliches – leistet, um die Anforderungen ihrer Kund:innen zu erfüllen und so Unternehmen, Industrien und Konsument:innen mit den Rohstoffen, Materialien und Produkten zu versorgen, die sie brauchen, damit der Wirtschaftsmotor rundläuft.

## DER GOLDENE MITTELWEG

Jedes bisschen Unterstützung kommt da gerade recht. Viele Hoffnungen ruhen in diesem Zusammenhang auf Digitalisierung und Automatisierung – besonders auf deren aktuell prominentestem Vertreter, der künstlichen Intelligenz. Die Rede ist von Effizienzsteigerungen, Prozessoptimierungen, mehr Nachhaltigkeit, besseren Analysen und fast schon einem „Blick in die Kristallkugel“, basierend auf Daten und daraus resultierenden Schlussfolgerungen, zu denen kaum ein menschlicher Geist fähig wäre.

Die einen wollen möglichst rasch auf diesen digitalen Zug aufspringen, die anderen wissen nicht, wo sie anfangen sollen, und warten lieber ab. Der goldene Mittelweg liegt, wie der Name schon sagt, irgendwo dazwischen. Um ihn zu finden, braucht es zu Ende gedachte Business-Cases und Strategien, damit ambitionierte Pilotprojekte nicht auf der Reise in den Geschäftsalltag auf der Strecke bleiben. Dazu gehört auch eine Erfolgsmessung, und man darf selbstverständlich vor lauter Technologie nicht auf die Menschen vergessen – von der Führungsebene bis zu den Mitarbeiter:innen.

## IMPULSE FÜR IHR BUSINESS

Im aktuellen Transport- & Logistik-Guide, den Sie gerade in Händen halten (oder auf dem Bildschirm betrachten – die Digitalisierung lässt grüßen), haben wir für Sie wieder allerhand Wissenswertes zu diesen und anderen Themen gesammelt. Mit Berichten, etwa zu Studien und Forschungsprojekten, Interviews und Fachbeiträgen wollen wir Ihnen wie gewohnt Impulse für Ihr eigenes Business liefern. Zumindest darauf können Sie sich verlassen. ■

## Eine inspirierende Lesezeit wünscht Ihnen Ihr



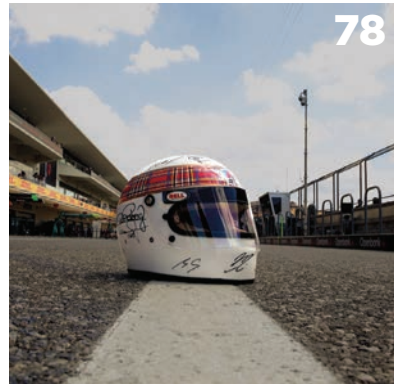
**Rudolf N. Felser,**  
Chefredakteur NEW BUSINESS Guides



34

14

<b>Editorial.</b> Von Rudolf Felser.....	03
<b>Vorwort.</b> Von Ing. Mag. Alexander Klacska, WKÖ .....	06
<b>Vorwort.</b> Von Dr. Roman Stiftner, BVL.....	07
<b>Neues aus Transport &amp; Logistik.</b> Kurzmeldungen aus der Branche.....	08
<b>Digitalisierungsparadoxon.</b> Digitaler Wandel mit Herausforderungen & Chancen .....	14
<b>Investieren in Kärnten.</b> 350 Mio. Euro für Ausbau und Modernisierung .....	28
<b>KI für sichere Logistik.</b> Assistenzsystem unterstützt Kranführer:innen .....	30
<b>Für Generationen.</b> Logistik- und Industrieparks von VGP Österreich .....	34
<b>Das ist Souveränität.</b> Interview mit Philipp Schulte, G+D Mobile Security .....	40
<b>Nächste Generation.</b> Neuheiten von Jungheinrich .....	48
<b>Keine Ausreden mehr.</b> Interview mit Robert Stolz, Culligan Austria.....	52
<b>Nachhaltig fliegen.</b> Forschungsanlage für Sustainable Aviation Fuels .....	60
<b>Ende von Just-in-Time.</b> Fachkommentar von Michael Rauhofer, Dachser .....	62
<b>Nachwuchs im Fokus.</b> VNL vernetzte Schulen mit Unternehmen .....	65
<b>DAK im Härtestest.</b> Demozug trotzte dem Winter.....	66
<b>Sensibel &amp; komplex.</b> Fachkommentar von Lukas Minichmayr, Frachtmeister.....	68
<b>Insel der Exzellenz.</b> Fachkommentar von Thomas Steirer, Nagarro.....	72
<b>eFTI auf Zielgerade.</b> Electronic Freight Transport Information kommt.....	74
<b>Spatenstich in Salzburg.</b> Post modernisiert Logistikzentrum .....	77
<b>Kuriose Lieferungen.</b> Von 17 Antilopen bis 37 Tonnen Kunst .....	78



Fotos: Freepik/Serg Nivens (14), BMIMI/Holzer (28), VGP (34), RNF (40), Dachser (62), RCG (66), Frachtmeister (68), DHL (78)

## IMPRESSUM

**Medieneigentümer-, Herausgeber- und Chefredaktionsanschrift:** NEW BUSINESS Verlag GmbH, Kutschnergasse 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/Ai Inspire **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).



# RÜCKGRAT DER WIRTSCHAFT

Die Logistik sorgt dafür, dass Lieferketten funktionieren und die Versorgung der Bevölkerung sichergestellt ist. Allerdings braucht es entsprechende Rahmenbedingungen, damit dies auch in Zukunft gewährleistet ist.

Die Logistik ist das Rückgrat einer funktionierenden Wirtschaft. Sie sorgt dafür, dass Wertschöpfungsketten auch in einem herausfordernden Umfeld aufrechterhalten werden, Unternehmen planbar agieren können und die Versorgung von Bevölkerung und Industrie gesichert ist. Gerade in Zeiten zunehmender Unsicherheit zeigt sich, wie leistungsfähig, flexibel und systemrelevant die Branche ist.

Wichtig ist allerdings, die Rahmenbedingungen so zu gestalten, dass die Handlungsfähigkeit der Branche auch in Zukunft erhalten bleibt. Denn die geopolitischen Spannungen und die damit verbundenen volatilen Treibstoff- und Energiepreise belasten die Unternehmen im Bereich Transport und Verkehr enorm, machen die Treibstoffkosten doch einen erheblichen Teil der Betriebskosten aus. Im Lkw-Bereich etwa haben die Treibstoffkosten einen Anteil von 20 bis 30 Prozent an den Gesamtkosten. Angesichts der geringen Margen in der Branche wirken sich Preiserhöhungen daher unmittelbar auf die Wirtschaftlichkeit aus. Starke Preissteigerungen sind somit durch steuerliche Maßnahmen abzufedern.

Den Handlungsspielraum benötigt die Logistikbranche schließlich auch, um den tiefgreifenden Transformationsprozess, in dem sie sich befin-

det, zu bewältigen. Dabei geht es nicht nur um Digitalisierung und Automatisierung, sondern auch um neue Anforderungen an Nachhaltigkeit. Diese betreffen die Branche so stark wie kaum eine andere und verändern Geschäftsmodelle ebenso wie operative Abläufe.

Die zentrale Herausforderung lautet daher, die ambitionierten Klimaziele zu erreichen und gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit der Logistikbranche zu erhalten. Dazu gilt es auch, multimodale Verkehrslösungen zu forcieren und Straße, Schiene und alternative Transportwege besser zu verknüpfen. Zusätzlich braucht es leistungsfähige Terminals und eine moderne Infrastruktur. Aber auch eine technologieoffene Herangehensweise hilft, die für die unterschiedlichen Business-Cases jeweils besten Zukunftslösungen zu finden.

Insgesamt ist die Branche somit mit einer Reihe von Herausforderungen konfrontiert. Um weiterhin auch in unsicheren Zeiten ein verlässliches Rückgrat der Wirtschaft zu sein, ist ein optimales Zusammenspiel von Wirtschaft, Politik und Gesellschaft unerlässlich. ■

**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>.



# KLARER KURS FÜR EUROPA

Europa braucht Orientierung, Entschlossenheit und Umsetzung. Es ist Zeit, gemeinsam konkrete Lösungen voranzubringen.

Europa steht vor tiefgreifenden Veränderungen. Geopolitische Spannungen, wirtschaftliche Verwerfungen, steigende Energie- und Transportkosten sowie neue Abhängigkeiten bei Rohstoffen, Technologie und Lieferketten erhöhen den Handlungsdruck. Gerade in einer solchen Zeit zeigt sich, wie systemrelevant Logistik tatsächlich ist: Sie verbindet Märkte, sichert die Versorgung, schafft Resilienz und ermöglicht wirtschaftliche wie industrielle Transformation.

## **OFFENHEIT, INNOVATIONSKRAFT UND WETTBEWERBSFÄHIGKEIT**

Mehr denn je braucht Europa einen klaren Kurs. Offenheit, Innovationskraft und Wettbewerbsfähigkeit bleiben die Grundlage unseres Erfolgs. Dafür müssen wir bestehende Stärken entschlossener nutzen, strategische Verwundbarkeiten reduzieren und ins Handeln kommen – mit Mut, Vernetzung und einem realistischen Blick auf die Anforderungen unserer Zeit.

Als Bundesvereinigung Logistik Österreich (BVL) setzen wir einen klaren Impuls. Jetzt ist der Moment, Verantwortung zu übernehmen, Potenziale zu heben und gemeinsam konkrete Lösungen voranzubringen – in Politik, Wirtschaft und Gesellschaft.

Der 41. Logistik Dialog 2026 steht daher unter dem Motto: „Klarer Kurs. Echtes Handeln.“ Unser Leitkongress zeigt, wie aus Analyse Umsetzung werden kann: durch neue Perspektiven, technologische Innovation, strukturelle Weiterentwicklung und den offenen Austausch zwischen Entscheidungsträgern. Die Fachausstellung „Alles Logistik“ macht sichtbar, was den Sektor bereits heute bewegt, und die Networknight schafft Raum für neue Kontakte, Partnerschaften und Ideen.

Am 21. und 22. Mai 2026 begrüßen wir am Flughafen Wien rund 1.000 Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus der Supply-Chain-Community. Auf der Bühne stehen hochkarätige Persönlichkeiten aus Politik, Wirtschaft, Sicherheit, Recht und Wissenschaft. Ergänzend bietet das Special Seminar des European Shippers' Council wertvolle Einblicke in aktuelle handelspolitische Entwicklungen – von EU–Indien bis hin zu den Chancen des Mercosur.

Ich freue mich, Sie beim Jahreshöhepunkt der BVL Österreich persönlich willkommen zu heißen. ■

**Herzliche Grüße**  
**Dr. Roman Stiftner**

**Dr. Roman Stiftner,**  
Präsident BVL Bundesvereinigung Logistik Österreich  
Nähere Informationen finden Sie unter [www.bvl.at](http://www.bvl.at).



Foto: Gary Milano

## NEUES AUS TRANSPORT & LOGISTIK

Auszeichnungen, Logistikflächen, Partnerschaften – in den vergangenen Monaten standen die Räder in der Transport- und Logistikbranche nicht still. Holen Sie sich hier einen Überblick mit wissenswerten und interessanten Neuigkeiten im Häppchenformat.



### AUSGEZEICHNETE GESUNDHEITSFÖRDERUNG

Dachser Austria wurde im März mit dem Gütesiegel für Betriebliche Gesundheitsförderung (BGF) ausgezeichnet. Es wurde im Rahmen einer feierlichen Veranstaltung in St. Pölten überreicht (im Bild li. Simone Ilgner, HR-Managerin, re. Christina Ecker, Consultant HR Health Care, Dachser Austria). Die Auszeichnung des Österreichischen Netzwerks für Betriebliche Gesundheitsförderung würdigt das nachhaltige und systematische Engagement des Familienunternehmens für Gesundheit, Wohlbefinden und Arbeitszufriedenheit seiner Mitarbeitenden. Der Weg zur Auszeichnung begann 2023 mit dem Start eines umfassenden BGF-Projekts. Daraus entwickelte Dachser Austria ein Maßnahmenpaket zur Förderung von körperlicher und mentaler Gesundheit an seinen Standorten. ■

### GROSSES SILBERNES EHRENZEICHEN FÜR WEISS

Wolfram Senger-Weiss, Vorsitzender der Geschäftsleitung von Gebrüder Weiss, wurde im April mit dem Großen Silbernen Ehrenzeichen für Verdienste um die Republik Österreich ausgezeichnet. Die Verleihung erfolgte durch Bundeskanzler Christian Stocker im Rahmen einer feierlichen Veranstaltung in Vorarlberg. Zudem wurde Wolfram Senger-Weiss am selben Abend mit dem VN-Wirtschaftspreis der „Vorarlberger Nachrichten“ ausgezeichnet. Wolfram Senger-Weiss nahm die Auszeichnung stellvertretend für das gesamte Unternehmen entgegen: „Diese Auszeichnung ist eine Bestätigung für den gemeinsamen Einsatz unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter weltweit sowie für unseren konsequenten Weg, nachhaltiges Wachstum mit einem klaren Bekenntnis zu unseren Wurzeln zu verbinden.“ ■



## MEHR GÜTERVERBINDUNGEN

Die ÖBB Rail Cargo Group (RCG) hat zwei neue TransFER-Verbindungen für Wagenladungen zwischen Österreich, Deutschland und den Niederlanden gestartet und passt ihr intermodales Angebot mit neuen Relationen Richtung Rumänien an. Der neue TransFER Duisburg–Rotterdam verbindet mit zunächst drei Rundläufen pro Woche Rheinkamp bei Duisburg mit dem Hafen Rotterdam. Zudem gibt es eine neue Nonstop-TransFER-Verbindung zwischen Österreich und Deutschland: Sie verbindet den zentralen Bahnknoten Salzburg direkt mit Offenbach – einem bedeutenden Logistik- und Industriestandort im Rhein-Main-Gebiet bei Frankfurt am Main (zwei wöchentliche Rundläufe). Auch im Bereich der intermodalen Verkehre passt die ÖBB Rail Cargo Group ihr Angebot an veränderte Kundenbedürfnisse an. Der bisherige TransFER zwischen Genk und Curtici wird zum TransFER Liège–Curtici und fährt nun mit sieben wöchentlichen Rundläufen ab Lüttich (Liège). Parallel dazu führt die RCG mit dem TransFER Duisburg–Curtici eine neue Verbindung für kontinentale Warenströme ein – mit drei Rundläufen pro Woche. Damit werden die Verkehre Richtung Curtici künftig sowohl über Lüttich als auch über Duisburg gebündelt. ■



## INTENSIVE PARTNERSCHAFT

Das 2018 als Corporate-Start-up der Salzburg AG gegründete, aber mittlerweile eigenständige Unternehmen myflexbox intensiviert seine Zusammenarbeit mit DPD Deutschland. Der Paketdienstleister mietet feste Fächer des anbieteroffenen Paketstationennetzwerks an und baut damit sein Leistungsangebot an deutschen Standorten weiter aus. Diese Erweiterung markiert eine weitere Stärkung

der langjährigen Partnerschaft zwischen beiden Unternehmen: DPD war 2019 der erste Paketdienst, der in Österreich auf myflexbox gesetzt und somit wesentlich zur Entwicklung einer offenen Out-of-Home-Infrastruktur in der DACH-Region beigetragen hat. Die erweiterte Zusammenarbeit in Deutschland baut auf dieser gemeinsamen Erfolgsgeschichte auf. Aktuell besteht das Netzwerk von myflexbox in Deutschland und Österreich aus über 1.900 Paketstationen in mehr als 600 Städten und Gemeinden. ■

Fotos: Dachser (1), VNV/Paulitsch (2), ÖBB Peschl (3), myflexbox (4)



1

### ALFIES ERWEITERT LIEFERGEBIET

Der Online-Supermarkt Alfies feierte 2025 sein zehnjähriges Bestehen. Seit 2021 ist der Online-Supermarkt auch in Graz aktiv, seit 2024 in Zürich, der größten Stadt der Schweiz. Mit diesen drei Standorten machte das Wiener Unternehmen, gegründet von drei Salzburgern, vergangenes Jahr rund 33 Millionen Euro Umsatz. Im Frühjahr wurde das Liefergebiet in Niederösterreich und der Steiermark erweitert. Der nächste Schritt in Österreich wäre eine Expansion nach Linz inklusive der südwestlich angrenzenden Regionen Traun und Wels. „Damit unser Geschäftsmodell funktioniert, brauchen wir Regionen mit über 200.000 Personen und eine gewisse Bevölkerungsdichte, auch im Umland der jeweiligen Stadt“, so Gunther Michl (*Bild*), Mitgründer und Geschäftsführer von Alfies. ■

### WIENIT BAUT AUS

Jährlich verlassen 45 Millionen gedruckte Seiten das Druck- und Logistikzentrum der WienIT, IT- & Business-Partner der Wiener Stadtwerke Gruppe. Jüngst haben die Delivery- und Output-Services der WienIT ein neues Druck- und Logistikzentrum in Floridsdorf bezogen. Von dort liefern 25 E-Lastenmopeds täglich rund 20.000 Poststücke in Wien aus. Ein Ziel ist der Ausbau von Partnerschaften, etwa mit dem Kommunikations- und Druckdienstleister Vendo, der auf das Zustellnetz von WienIT setzt. „Als Tochter der Wiener-Stadtwerke-Gruppe mit unserer langjährigen Erfahrung sind wir natürlich auch ein interessanter Ansprechpartner für kommunale Einrichtungen“, so Gerhard Divischek, Bereichsleitung Delivery- und Output-Services bei WienIT. ■



2

## NEUE LOGISTIKFLÄCHEN EINGEWEIFHT

Die Craiss Generation Logistik Austria GmbH & Co. KG hat im Februar ihre neuen Hallen in Weiz festlich eingeweiht. Craiss betreibt den Standort seit 2021 als Dedicated Warehouse für einen Elektro- und Energietechnikhersteller. Mit der Standorterweiterung, für die die Bauarbeiten im Oktober 2024 begannen, stehen nun insgesamt rund 40.000 Quadratmeter Hallenfläche für Lager und Produktion, 24.000 Quadratmeter Außenanlagefläche sowie 1.520 Quadratmeter Bürofläche zur Verfügung. Die Inbetriebnahme der ersten beiden neuen Logistikhallen startete bereits im September 2025. Mitte Dezember 2025 erfolgte die Übergabe und Inbetriebnahme der neuen Produktionshalle, in der der Technologiekunde Teile seiner Vormontage fortan direkt am Craiss-Standort abbildet. Mit der Eröffnungsfeier am 13. Februar erfolgten die Inbetriebnahme der dritten und letzten Lagerhalle sowie der Übergang in den Vollbetrieb. Craiss übernimmt für seinen Kunden in Weiz neben der klassischen Lagerlogistik und Werksversorgung vielfältige zusätzliche Dienstleistungen, darunter Lackierungen, Qualitätskontrollen und spezielle Verpackungslösungen. ■



## HONDA GOES TRAIKIRCHEN

Der Motorenproduzent Honda verlegt seine Österreich-Ersatzteillogistik-Niederlassung von Wiener Neudorf nach Traiskirchen und bezieht im Logistics Park Tribus rund 6.200 Quadratmeter Hallenfläche sowie circa 500 Quadratmeter Büroflächen. Die Übergabe ist mit Jänner 2026 erfolgt. Zudem investiert Honda rund 800.000 Euro in den Ausbau eines Halblenteils, um den Standort auf die

logistischen Anforderungen zuzuschneiden. Der neue Standort dient der Lagerung und Distribution von Ersatzteilen für Österreich, Tschechien, Ungarn, Slowakei, Serbien, Mazedonien, Bulgarien, Rumänien und Kroatien. Die Immobilie wurde von Propel Industrial, einem in der DACH-Region aktiven Projektentwickler mit Sitz in Wien, in Partnerschaft mit der Immobilieninvestmentfirma Invesco Real Estate realisiert und in Zusammenarbeit mit regionalen Bauunternehmen sowie der Stadtgemeinde Traiskirchen umgesetzt. ■

Fotos: Alflies (1), Stadt Wien/Bubu Dujmic (2), Craiss/Alexandra Luttenberger (3), Propel Industrial (4)



1

## FÜNF MILLIONEN EURO FÜR LOGISTIKBUDE

Durch das Etablieren einer neuen Softwarekategorie in der Systemlandschaft von Produktions-, Logistik- und Handelsunternehmen überzeugte das deutsche Start-up Logistikbude ein Investorenkonsortium und erhält über fünf Millionen Euro in einer Series-A-Finanzierungsrunde. Das Unternehmen hat eine Softwarelösung entwickelt, mit der Unternehmen Ladungsträger wie Paletten, Behälter oder Gestelle digital steuern können, und adressiert damit eine zentrale Herausforderung entlang der Lieferkette. Mit dem Kapital beschleunigt Logistikbude die Automatisierung von Ladungsträgerprozessen und treibt deren Internationalisierung voran. Bereits 2023 konnte das Unternehmen im Rahmen einer Seed-Finanzierung überzeugen und erhielt über zwei Millionen Euro von verschiedenen VCs und Angel Clubs. ■

## MEHR E-LKWS FÜR DIE POST

Die Österreichische Post AG investiert über 1,7 Millionen Euro in den weiteren Ausbau ihrer elektrischen Schwerfahrzeugflotte und nimmt vier neue E-Lkws in Betrieb. Zwei der neuen Fahrzeuge sind bei den Logistikzentren in Kalsdorf bei Graz (Steiermark) und Vomp (Tirol) stationiert. An beiden Standorten wurden neue Schnellladestationen errichtet, geladen wird mit österreichischem Strom aus erneuerbaren Energiequellen. Zwei weitere E-Lkws kommen in Wien zum Einsatz, damit erhöht sich die Anzahl dort auf vier Fahrzeuge. Bei der Ausschreibung der neuen E-Lkws erhielt MAN mit dem eTGS den Zuschlag als Bestbieter. Zum Einsatz kommt ein 6×2-Chassis mit Aufleger für Wechselaufbauträger (WAB-Container), zudem ist ein Anhängerbetrieb möglich. ■



2

## GLEICHZEITIGES LADEN

Delta Electronics hat sein Portfolio im Bereich industrieller Batterieladesysteme um das neue Multi-Port-Charging-System der MOOVbase-Serie erweitert. Die Lösung wurde speziell für den Einsatz in Umgebungen mit hoher Betriebsdichte, wie etwa automatisierten Logistikzentren, Versanddepots und E-Commerce-Hubs, entwickelt und ermöglicht das gleichzeitige Laden von bis zu drei AGVs mit nur einem Gerät. Das kompakte Multi-Port-System ist ein einphasiges Ladegerät, das über einen Wechselstromanschluss und einen Datenanschluss die Ladung für alle Fahrzeuge gleichzeitig steuern und regeln kann. Der Multi-Port-Charger soll so die Ladeinfrastruktur vereinfachen, den Platzbedarf deutlich reduzieren und damit zur Optimierung des Materialflusses beitragen. Die intelligente Ladeelektronik erkennt den Angaben zufolge automatisch den Ladezustand der angeschlossenen Batterien und verteilt die verfügbare Leistung bedarfsgerecht. Durch diese energieeffiziente Ladeverteilung werden Lastspitzen vermieden und die Lebensdauer der Batterien verlängert. ■



## TOYOTA STEIGT EIN

Daimler Truck AG, Volvo Group, cellcentric und Toyota Motor Corporation haben eine unverbindliche Vereinbarung zur Zusammenarbeit im Brennstoffzellen-Joint-Venture cellcentric unterzeichnet. Sie wollen als gleichberechtigte Anteilseigner kooperieren, wobei Toyota als dritter Partner dem Gemeinschaftsunternehmen beitreten soll. Die Kombination der komplementären Expertise soll das

gemeinsame Ziel unterstützen und vorantreiben, Brennstoffzellensysteme für schwere Nutzfahrzeuge sowie weitere Heavy-Duty-Anwendungen zu entwickeln, zu produzieren und zu vermarkten. Darüber hinaus beabsichtigen Toyota und cellcentric, gemeinsam die Entwicklung und Produktion von Einzelzellen für Brennstoffzellen – der Kernkomponente von Brennstoffzellensystemen – sowie der damit direkt verbundenen Systemarchitektur und Steuerungselemente zu verantworten. Ziel ist es, wettbewerbsfähige Produkte zu entwickeln, die die Technologien beider Unternehmen optimal nutzen. ■

Fotos: Freepik/kuprevich (1), ÖSTERREICHISCHE POST AG (2), Delta Electronics (3), cellcentric (4)

# DIGITALISIERUNGS- PARADOXON

Fast alle Unternehmen haben die digitale Transformation eingeleitet, aber nur wenigen gelingt die Skalierung. Und während KI mehr Effizienz verspricht, scheitert die Umsetzung oft an fehlender Strategie. Hinzu kommt eine drohende „Skill-Krise“. Doch im Wandel liegen Chancen.





Foto: Freepik/BPawesome



Es ist irgendwie paradox: Während einerseits 96 Prozent der Transport- und Logistikunternehmen angeben, ihre digitale Transformation bereits angestoßen zu haben, schaffen es andererseits lediglich zehn Prozent auch, neue Technologien in der Breite zu optimieren und zu skalieren. So lautet eines der Ergebnisse der Studie „Transport und Logistik im Wandel: Stand der digitalen Transformation 2025“, die von Strategy&, der globalen Strategieberatung von PwC, und der Bundesvereinigung Logistik (BVL) durchgeführt wurde. Rund zwei Drittel der 115 befragten Logistikdienstleister – vorrangig aus Deutschland, Österreich und der Schweiz – stufen folgerichtig ihren eigenen digitalen Reifegrad als niedrig bis mittel ein. Zwar verfügen 69 Prozent dieser Unternehmen über strategische

Leitplanken zur Digitalisierung, doch nur knapp ein Drittel schafft es, diese auch operativ in den Geschäftsalltag überzuführen. Das Resultat: Der erhoffte Mehrwert für Geschäft und Kunden



„Während digitale Vorreiter klare Roadmaps verfolgen und von signifikanten Effizienz- und Umsatzsteigerungen profitieren, riskieren die reaktiv handelnden Unternehmen ohne formalisierte Strategie, den Anschluss zu verlieren.“

**Sebastian Pieper, Director Strategy& Deutschland**



bleibt für die Mehrheit der Branche trotz steigender Ausgaben bislang aus.

### **TRANSFORMATION BRAUCHT FÜHRUNG - NICHT NUR TECHNOLOGIE**

Viele Logistiker setzen laut der Studie vor allem Maßnahmen um, die sich durch Effizienzgewinne direkt im Betrieb auszahlen sollen. So automatisieren 76 Prozent der Unternehmen ihre Abläufe, etwa bei der Tourenplanung, im Lager oder in der Verwaltung. Etwas mehr als die Hälfte nutzt Business-Intelligence-Lösungen, die zum Beispiel eine effektive Kapazitätssteuerung ermöglichen. Und 44 Prozent investieren in ihre IT- und Cloud-Infrastruktur. Langfristig zahlen sich digitale Investitionen aber nur aus, wenn sie auch Innovationsprojekte finanzieren.

Die größten Hürden der digitalen Transformation sind laut Studie allerdings nicht technischer, sondern organisatorischer Natur. Etwas weniger als die Hälfte der Unternehmen identifiziert fehlende strategische Prioritäten als zentrales Hindernis. Rund ein Drittel scheitert an Vorbehalten der eigenen Belegschaft. Als Erfolgsfaktoren nennen 70 Prozent eine klare Strategie, 49 Prozent ein klares Bekenntnis der Führungskräfte und 41 Prozent konsequentes Change-Management. Bemerkenswert ist, dass viele Unternehmen ihre Digitalisierung im Blindflug antreten. Etwa ein Viertel der Logistiker hat bislang keine Erfolgsmessung etabliert und besitzt keine Transparenz über die Realisierung geplanter finanzieller Effekte. Fast jedes fünfte Unternehmen stellt zudem erhebliche Lücken zwischen geplanten und



realisierten Effekten fest. Um diese Lücken zu schließen, sollten Logistiker laut Studie ihre digitale Transformation konsequent an den Geschäftsanforderungen ausrichten und eine strategische Programmleitung etablieren, die Entscheidungen vorantreibt, ein aktives Risikomanagement leistet und den Business-Case im Blick hat.

„Der Wirtschaftsbereich Logistik ist ein zentrales Bindeglied unserer globalen und hochvernetzten Wertschöpfungsketten. Logistiker agieren in einem herausfordernden Marktumfeld, das durch steigende Kundenanforderungen an Effizienz, Geschwindigkeit und Digitalisierung geprägt ist. Um sich in diesem Kontext zu behaupten, müssen sie effizienter arbeiten und zugleich Innovationen vorantreiben. Digitale Technologie ist ein Schlüssel, um beides erfolgreich anzugehen – allerdings nur, wenn sie richtig eingesetzt, klug gesteuert und kontinuierlich kontrolliert wird“,

sagt Sebastian Pieper, Director bei Strategy& Deutschland. „Schon heute zeichnet sich dabei ein Gefälle innerhalb der Branche ab. Während digitale Vorreiter klare Roadmaps verfolgen und von signifikanten Effizienz- und Umsatzsteigerungen profitieren, riskieren die reaktiv handelnden Unternehmen ohne formalisierte Strategie, den Anschluss zu verlieren. Besonders für kleine bis mittelgroße Unternehmen wird das zum existenziellen Risiko. Ihnen droht eine strategische Lücke – denn ohne Skalierung bleibt Digitalisierung ein Kostenfaktor, statt zum Wettbewerbsvorteil zu werden.“

#### **GENERATIVE KI ALS HEBEL**

Besonders großes Transformationspotenzial sehen die Transport- und Logistikunternehmen – wie viele andere Branchen heutzutage auch – in generativer künstlicher Intelligenz (GenAI). Je



nach Marktsegment rechnen Unternehmen mit Profitabilitätssteigerungen von 1,4 bis 4,4 Prozentpunkten. Allerdings offenbart sich auch hier das Digitalisierungsparadox: Zwar beschäftigen sich nahezu 80 Prozent aktiv mit GenAI, aber nur drei Prozent haben die Technologie unternehmensweit integriert und skaliert.

„Logistikunternehmen setzen große Hoffnungen in GenAI als Hebel für ihre digitale Transformation. Bislang kommt die Technologie aber vor allem dort zum Einsatz, wo es erprobte Lösungen gibt, etwa in Funktionen wie Finanz- und Rechnungswesen, und Marketing und Vertrieb“, sagt Sebastian Pieper. „Allerdings müssen eigene Use-Cases für die logistischen Kernprozesse stärker in den Fokus rücken. Viele unserer Befragten halten Anwendungsfälle im Bereich Tourenplanung und Routenoptimierung oder der Analyse von Kunden- und Wettbewerbsdaten für hoch relevant.

Wer solche Potenziale erschließt, kann sich einen realen Wettbewerbsvorteil sichern.“

#### **MÖGLICHKEITEN VON KI IN DER PRAXIS**

Genau hier setzte das Projekt „Möglichkeiten von KI in der Logistik“ im Auftrag des österreichischen Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI) an: Mit dem Studienbericht „Möglichkeiten von KI in der Logistik – Chancen und Risiken in der Umsetzung in Österreich“ und einem begleitenden praxisorientierten Leitfaden für Klein- und Mittelunternehmen (KMU) liegt nun eine fundierte Wissensbasis und konkrete Umsetzungshilfe für Unternehmen vor. Projektauftraggeber Franz Schwammenhöfer, Leiter der Abteilung für Logistikkoordination im BMIMI, ist überzeugt: „Logistik ist das Rückgrat einer wettbewerbsfähigen und resilienten Wirtschaft, und



1



2

künstliche Intelligenz wird in den kommenden Jahren maßgeblich dazu beitragen, Prozesse effizienter, ressourcenschonender und krisenfester zu gestalten.“

Das Projekt wurde im Auftrag des BMIMI von einem Projektkonsortium, bestehend aus Mitarbeiter:innen des Logistikums der FH Oberösterreich, der BearingPoint GmbH und des VNL (Verein Netzwerk Logistik), durchgeführt. Die Ergebnisse stützen sich auf drei Säulen: eine systematische Literaturlauswertung, eine österreichweite Unternehmensbefragung mit 80 Unternehmensvertreter:innen sowie vertiefende Interviews. Dadurch entsteht ein realistisches Bild davon, welche KI-Anwendungen bereits eingesetzt werden, welche Potenziale Unternehmen priorisieren und welche Hürden in der Umsetzung tatsächlich zählen.

### KI IST ANGEKOMMEN, ABER OFT NICHT VERANKERT

Diese Befragung zeichnet ein ähnliches Bild wie die Studie von Strategy&, geht aber mehr ins KI-Detail. Demnach ist künstliche Intelligenz in vielen Betrieben bereits präsent. Über 90 Prozent der Befragten geben an, mindestens einen KI-Anwendungstyp zu nutzen. Besonders häufig sind Natural Language Processing (63%) sowie GenAI (58%) im Einsatz; auch Chatbots/virtuelle Assistenten (55%) und Automatisierung (53%) werden häufig genannt. Gleichzeitig bleibt der produktive Einsatz in logistischen Kernprozessen oft punktuell und ist vielerorts noch experimentell bzw. nicht systematisch skaliert. Studienleiter Patrick Brandtner, Professor für Data Driven Management am Logistikum der FH Oberösterreich, erläutert: „KI ist in der

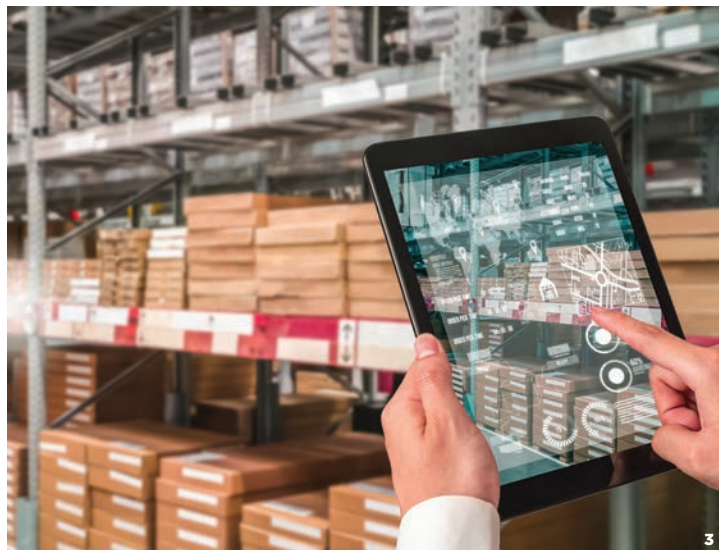
Praxis angekommen, besonders in Sprachverarbeitung und generativer KI. In der Logistik wird daraus aber erst dann echter Nutzen, wenn man KI sauber in Kernprozesse wie Planung, Bestandsmanagement oder Transport einbettet. Für die Öffentlichkeit klingt Logistik oft abstrakt.



„Wir sehen aktuell eine deutliche Lücke zwischen dem, was KI in der Logistik leisten könnte, und dem, was tatsächlich umgesetzt wird – vor allem bei KMU.“

**Franz Staberhofer, Obmann VNL**

4



3

Man spürt sie aber sofort, wenn Pakete zu spät kommen oder Regale leer bleiben. Genau hier kann KI helfen, Engpässe früher zu erkennen und Abläufe stabiler und effizienter zu machen. Gleichzeitig zeigen unsere Interviews: Unternehmen wünschen sich Orientierung, weil Datenqualität, klare Verantwortlichkeiten und rechtliche Einordnung genauso entscheidend sind wie die Technik und weil fehlerhafte oder schlecht eingebettete Systeme den laufenden Betrieb stören können. Der Praxisleitfaden liefert dafür, einen pragmatischen roten Faden in drei Phasen: vom Vorbereiten über das erste Projekt bis zur Skalierung und Governance.“

Franz Staberhofer, Obmann des VNL, ergänzt: „Wir sehen aktuell eine deutliche Lücke zwischen dem, was KI in der Logistik leisten könnte, und dem, was tatsächlich umgesetzt wird – vor allem bei KMU. Vielen fehlt es nicht am Interesse, sondern an Ressourcen, Klarheit und verlässlicher Orientierung. Wenn wir hier nicht gezielt gegensteuern, droht ein Wettbewerbsnachteil für den Standort. Genau deshalb braucht es praxisnahe Unterstützung statt abstrakter Diskussionen – und genau hier setzen Studie und Leitfaden an.“

## WAS UNTERNEHMEN VON KI ERWARTEN

Bei den erwarteten Nutzenwirkungen liegen Prozessverbesserungen und Effizienzsteigerung an der Spitze, gefolgt von Kostenreduktion und Produktivitätssteigerung. Den Chancen stehen

### INFO-BOX

#### Praxisleitfaden:

#### Leitfragen statt Patentrezepte

Der begleitende Leitfaden des Projekts „Möglichkeiten von KI in der Logistik“ übersetzt die Studienergebnisse in eine niedrigschwellige Orientierungshilfe und ist kein starres „Schritt für Schritt“-Rezept, sondern bietet Leitfragen für die eigene Standortbestimmung und die Planung nächster Schritte. Er ist in drei Phasen gegliedert:

1. Was sollte vor dem KI-Einsatz beachtet werden?
2. Wie sollte beim ersten KI-Projekt vorgegangen werden?
3. Was kann getan werden, um die KI-Nutzung zu skalieren?

#### Informationen und Download unter:

[www.bmimi.gv.at/themen/mobilitaet/transport/gueterverkehrslogistik/publikationen/ki.html](http://www.bmimi.gv.at/themen/mobilitaet/transport/gueterverkehrslogistik/publikationen/ki.html)



jedoch Herausforderungen gegenüber, die nicht nur technologisch sind: Neben IT-Infrastruktur und Datenverfügbarkeit spielen etwa auch fehlende Ressourcen, Kompetenzaufbau, unklare Verantwortlichkeiten, Change-Management sowie rechtliche Orientierung (beispielsweise im Kontext des EU AI Act und weiterer Vorgaben) eine zentrale Rolle. Studienbegleiterin Chiara Werner-Tutschku, Managerin für KI-Strategie und Transformation bei BearingPoint GmbH, erklärt: „Für KMU in der Logistik kann ein Einstieg in KI dort sinnvoll sein, wo erste Mehrwerte erkennbar werden, Risiken überschaubar bleiben und der Governance-Aufwand begrenzt ist. In der Praxis können dafür datenanalytische Anwendungsfälle wie die automatisierte Dokumenten- und Auftragsverarbeitung, Bedarfsprognosen oder Bestands- und Engpass-Frühwarnungen in Betracht kommen. Entscheidend ist dabei ein pragmatischer Standard: ein KI-Inventar aufbauen, Use-Cases risikobasiert klassifizieren, klare Verantwortlichkeiten festlegen, den Betriebsrat möglichst frühzeitig einbinden, die KI-Kompetenz der Mitarbeitenden nachweisen und ein laufendes Monitoring etablieren – so kann Trustworthy AI schrittweise entstehen und sich im Alltag als Wettbewerbsvorteil bewähren.“

#### **GEFAHR EINER SKILL-KRISE**

Wie bereits zuvor angeschnitten, sind die größten Hürden oft nicht technischer Natur. Denn der Wandel in Technologien und Prozessen wirkt sich natürlich auch auf die Mitarbeitenden in der Logistikbranche aus. Laut dem „Cornerstone Skills Economy Report 2026“ verändern sich auch die Tätigkeitsprofile in einem rasanten Tempo. Logistikunternehmen benötigen demnach zunehmend hybride Kompetenz- und Skill-Profile, die technisches Prozessverständnis mit menschlichen Fähigkeiten verbinden. Denn weil die Automatisierung viele Routineaufgaben übernimmt, steigt die Bedeutung von Tätigkeiten, die komplexes Denken, situatives Entscheiden, Kommunikation und Koordination erfordern. Der Report von Cornerstone, einem Anbieter von Talent- und Lernmanagementlösungen, zeigt besonders deutliche Zuwächse im Bedarf nach emotionaler Intelligenz (+95 %), Belastbarkeit und Flexibilität (+42 %) sowie kreativem Denken (+18 %). Weiters führt dem Report zufolge die zunehmende Automatisierung in der Branche dazu, dass viele traditionell manuell geprägte Einstiegsrollen entfallen. So sollen sich über 30 Prozent typischer Einstiegsaufgaben automatisieren lassen, was den Nachwuchsaufbau erschwert. Darüber hinaus



entwickeln sich autonome Systeme, KI-gestützte Routenoptimierung, digitale Frachtplanung und Last-Mile-Innovationen schneller, als das Reskilling (Umschulungen und Weiterbildungen) mithalten kann. Nicht zuletzt verschärft der demografische Wandel den Fachkräftemangel zusätzlich: So wird die erwerbsfähige Bevölkerung in vielen Ländern bis 2060 um rund 30 Prozent zurückgehen.

## STRATEGISCHE EMPFEHLUNGEN

Der Report formuliert vier strategische Empfehlungen, mit denen Logistikunternehmen anhand gezielter Investitionen in Qualifizierungsstrategien Kompetenz- und Qualitätsverluste vermeiden können:

**1. HR- und Skill-Analytics gezielt nutzen:** Es gilt, Qualifikations- und Skill-Lücken so früh wie möglich zu erkennen, Kompetenzschwund sichtbar zu machen und zukünftige Bedarfe systematisch zu planen.

**2. KI-Kompetenzen und digitale Logistik-Skills aufbauen:** Da KI, digitale Track-and-Trace-Systeme, autonome Fahrzeuge und Drohnenlogistik an Bedeutung gewinnen, benötigen Mitarbeitende verstärkt daten-, technologie- und KI-bezogene Fähigkeiten.

**3. Praxisorientiertes Lernen implementieren:** Simulationsumgebungen und realitätsnahe Trainings schaffen, die den praxisnahen Aufbau neuer Kompetenzen in autonomen und digitalisierten Transportumgebungen ermöglichen.

**4. Qualifikations- und Skill-Entwicklung wie ein Investitionsportfolio managen:** Wichtig ist es, nicht nur Effizienz zu messen, sondern auch Skill-Aufbau, Resilienz und Anpassungsfähigkeit als zentrale Performancefaktoren des Unternehmens beziehungsweise der Mitarbeitenden zu bewerten.

## ALLES FLIESST – BESONDERS WARENSTRÖME

Der Wandel in der Logistik bringt also nicht nur seine eigenen Paradoxa mit sich, sondern ist außerdem eine mehrdimensionale Herausforderung für die gesamte Branche. Zugleich eröffnen sich aber auch vielversprechende neue Chancen für alle Beteiligten. „Die einzige Konstante im Leben ist die Veränderung“, oder auch in der Kurzfassung „panta rhei – alles fließt“, soll schon der griechische Philosoph Heraklit von Ephesos gesagt haben. Und welche Branche verkörpert das besser als die Logistik, die heute und in Zukunft dafür sorgt, dass die Warenströme rund um den Erdball weiter in Schwung bleiben? ■

# CONDUCT [LTE]

Careers ON DUrable Clear Tracks

...für eine starke Zukunft der Bahnlogistik.

Der Schienengüterverkehr gilt als Rückgrat einer nachhaltiger werdenden Wirtschaft und steht gleichzeitig vor großen Veränderungen. Digitalisierung, Fachkräftemangel und internationale Logistikprozesse verlangen nach herausragend ausgebildeten Mitarbeitenden und neuen Führungspersönlichkeiten. Mit **CONDUCT** hat die LTE Logistics & Transport Europe ein Entwicklungsprogramm geschaffen, das Nachwuchstalente gezielt fördert und langfristige Perspektiven eröffnet.

Die LTE-group zählt seit ihrer Gründung im Jahr 2000 zu den prägenden privaten Unternehmen im europäischen Schienengüterverkehr. Heute ist sie in zahlreichen Ländern aktiv, davon in 13 Ländern Europas mit eigenen Standorten

ansässig, und organisiert internationale Transportlösungen über mehrere Grenzen hinweg. Dieses dynamische Umfeld bietet jungen Menschen vielfältige Einstiegsmöglichkeiten und Entwicklungschancen.



# ATTRAKTIVITÄT FORCES



## Brücke zwischen Ausbildung und Karriere

**CONDUCT** versteht sich als Verbindung zwischen Ausbildung, Berufseinstieg und persönlicher Weiterentwicklung. Teilnehmende

erhalten praxisnahe Einblicke in Bahnbetriebsführung, Logistikprozesse und modernes Transportmanagement. Dabei zeigt sich schnell: Die Bahnlogistik ist weit vielseitiger als ihr traditionelles Image vermuten lässt. Internationale Zusammenarbeit, technische Innovationen, Teamarbeit sowie ein hoher Anspruch an Sicherheit und Effizienz prägen den Arbeitsalltag.

Das Programm ermöglicht engagierten Mitarbeitenden, sich fachlich wie persönlich weiterzuentwickeln und ein internationales Netzwerk aufzubauen. Gleichzeitig eröffnet sich die Chance, gemeinsam mit dem Management aktiv an der Zukunft der LTE-group mitzuwirken. Vermittelt werden nicht nur Fachkenntnisse, sondern auch zentrale Kompetenzen wie Verantwortungsbewusstsein, Selbstständigkeit und lösungsorientiertes Denken.



# ATTRAKTIVITÄT FORCES

der Film zum ersten Conduct-Treffen  
[Youtube-Kanal LTE-group]



Mehrere Treffen pro Jahr – online und an 11 europäischen Standorten der LTE-group – stärken den Austausch zwischen den Teilnehmenden. Entscheidend ist dabei nicht der konkrete Tätigkeitsbereich, sondern Engagement, Eigeninitiative und die Bereitschaft, über den eigenen Aufgabenbereich hinauszudenken.

## Klares Bekenntnis zur Zukunft der Schiene

**CONDUCT** ist mehr als ein klassisches Ausbildungsprogramm. Es steht für die gezielte Förderung einer neuen Generation von Logistik-

## Führung neu denken

In einer Branche mit zunehmend komplexen Transportketten gewinnt moderne Führung an Bedeutung. **CONDUCT** sensibilisiert Nachwuchskräfte für Leadership im internationalen Bahnkontext – interdisziplinär, teamorientiert und qualitätsorientiert. Mentoring, bereichsübergreifende Zusammenarbeit und projektbezogene Verantwortung fördern ein Verständnis sowohl für operative Abläufe als auch für strategische Zusammenhänge.



# CONDUCT [LTE]

Careers ON DURable Clear Tracks

...für eine starke Zukunft der Bahnlogistik.

und Bahntalenten. Junge Mitarbeitende erhalten Orientierung und Entwicklungsmöglichkeiten, während angehende Führungskräfte ihre Kompetenzen im realen Unternehmensumfeld ausbauen können.

Ein wesentlicher Unterschied zu vergleichbaren Initiativen liegt in der direkten Einbindung des LTE-group Managements. Das Programm wird intern gesteuert und lebt vom aktiven Beitrag seiner Mitglieder, die Inhalte mitgestalten und eigene Impulse einbringen.

Wer sich für Bahnlogistik interessiert – technisch, organisatorisch oder strategisch – findet in der LTE-group nicht nur einen Arbeitgeber, sondern einen Entwicklungspartner. Denn die europäische Güterbahn der Zukunft entsteht durch Menschen, die Verantwortung übernehmen und Innovation vorantreiben.



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

[www.LTE-group.eu](http://www.LTE-group.eu)



# INVESTIEREN IN KÄRNTEN

Im Jahr 2026 stecken Asfinag und ÖBB zusammen insgesamt rund 350 Millionen Euro in den Ausbau und die Modernisierung zentraler Verkehrsachsen in Kärnten.

Im April präsentierten Mobilitätsminister Peter Hanke, Landeshauptmann Daniel Fellner, Landeshauptmann-Stellvertreter Martin Gruber, Landesrat Sebastian Schuschnig sowie Asfinag-Vorstandsdirektor Hartwig Hufnagl und ÖBB-CEO Andreas Matthä Infrastrukturinvestitionen für Kärnten. ÖBB und Asfinag nehmen 2026 dafür gemeinsam rund 350 Millionen Euro in die Hand. Diese Mittel fließen in den Ausbau und die Modernisierung zentraler Verkehrsachsen. Der strategische Ansatz: Investitionen in Straße und Schiene werden gezielt kombiniert, um ein ausgewogenes und leistungsfähiges Verkehrssystem zu schaffen. Landeshauptmann Fellner unterstrich die Bedeutung dieser Investitionen für das Bundesland: „Diese Investitionen sind ein starkes Signal für Kärnten und seine Zukunft. Als südlichstes Bundesland und wichtiger Knotenpunkt im Alpen-Adria-Raum sind wir in besonderem Maß auf leistungsfähige Verkehrsverbindungen angewiesen. Der gezielte Ausbau von Straße und Schiene greift dabei sinnvoll ineinander und schafft ein ausgewogenes Verkehrssystem, das sowohl die wirtschaftliche Entwicklung unterstützt als auch den Alltag der Menschen spürbar erleichtert. Damit stärken wir die regionale Wertschöpfung, sichern Arbeitsplätze und erhöhen nachhaltig die Lebensqualität. Kärnten festigt so seine zentrale Rolle als moderner und attraktiver Standort im Herzen Europas.“

## **SCHIENE ALS RÜCKGRAT NACHHALTIGER MOBILITÄT**

Ein wesentlicher Schwerpunkt liegt auf dem Ausbau der Bahn. Seit 2016 wurden rund drei Milliarden Euro in die Bahninfrastruktur Kärntens investiert. Allein im Jahr 2026 fließen weitere 157 Millionen Euro. Im Fokus stehen Maßnahmen zur Attraktivierung von Bahnhöfen, die Erhöhung der Sicherheit durch die Auflassung von Eisenbahnkreuzungen sowie die Planungen zum Ausbau des Logistikstandorts.

Landesrat Schuschnig hob insbesondere den Ausbau von Bahnhöfen wie Rothenthurn und Kappel am Krappfeld zu regionalen Mobilitätsdrehscheiben und Investitionen in Park-and-Ride- bzw. Bike-and-Ride-Anlagen hervor. „Es geht nicht nur darum, Hochleistungsstrecken auszubauen, sondern es für möglichst viele Kärntner attraktiv und leicht zu machen, die Bahn zu nutzen“, so der Verkehrslandesrat. Wesentlich für Kärnten als Logistikstandort seien auch die mit den ÖBB vereinbarten Investitionen in das Bahn-Logistikzentrum LCA Fürnitz. „Gemeinsames Ziel war und ist es, den ÖBB-Terminal Villach-Fürnitz zu einem hochwertigen Standort für den Schienengüterverkehr im Alpen-Adria-Raum weiterzuentwickeln und zu positionieren.“ ÖBB-CEO Matthä ergänzte: „Im Jahr eins nach Inbetrieb-



Asfinag-Vorstandsdirektor Hufnagl, LH-Stellvertreter Gruber, Bundesminister Hanke, LH Fellner, ÖBB-CEO Matthä, LR Schuschnig bei der Präsentation des Mobilitätspakets für Kärnten (v.l.n.r.)

nahme der Koralmbahn setzen wir weitere Schritte, um die Bahn in Kärnten noch attraktiver für unsere Fahrgäste und für die Wirtschaft zu machen. Durch zielgerichtete Investitionen in moderne Bahnhöfe, mehr Sicherheit und leistungsfähige Logistik wirken die Impulse direkt dort, wo sie sollen – bei den Menschen. So werden die Lebensqualität und der Wirtschaftsstandort nachhaltig gestärkt.“

### STRASSENNetz ALS LEBENSADER

Auch in Kärntens hochrangiges Straßennetz wird massiv investiert. Die Asfinag lässt sich das 2026 rund 193 Millionen Euro kosten, bis 2027 sogar insgesamt rund 440 Millionen. Ein zentrales Projekt ist der Vollausbau des Karawankentunnels, der die Verkehrssicherheit erhöhen, Staus reduzieren und die internationale Anbindung verbessern soll. Landeshauptmann-Stellvertreter Gruber: „Ich bin überzeugt davon, dass eine moderne Infrastruktur eine wichtige Basis für eine Stand-

ortentwicklung ist. Straßen sind Lebensadern, und wir werden sie brauchen, egal, mit welcher Antriebsform wir unterwegs sind.“ Kärnten sei ein Exportland, liege am Schnittpunkt mehrerer Verkehrsachsen, und es sei ein Land der Pendler. „Deshalb ist die Bereitschaft von Bund und Asfinag, hier weiter zu investieren, ein wichtiges Signal an die Kärntnerinnen und Kärntner, aber auch an den Wirtschaftsstandort“, so Gruber. Asfinag-Vorstandsdirektor Hufnagl betonte: „Unsere Investitionen in der Höhe von 1,3 Milliarden Euro bis 2031 haben einen vielfachen Mehrwert: Sie bringen mehr Sicherheit für alle Autofahrerinnen und Autofahrer, sie machen Kärntens Infrastruktur zukunftsfit, und sie sichern und schaffen Arbeitsplätze, weil diese Investitionen für regionale Unternehmen Aufträge bedeuten.“ Besondere Herausforderungen bestehen auf der Tauernautobahn A10, wo umfangreiche Sanierungsarbeiten – etwa beim Katschberg- und Tauerntunnel – notwendig sind. ■

# KI FÜR SICHERE LOGISTIK

Im Rahmen des Projekts „Road2Rail“ wurde ein KI-gestütztes Assistenzsystem entwickelt, das Kranführer:innen unterstützt, den Umschlag von Sattelaufliegern von Straße auf Schiene automatisiert, die Sicherheit erhöht und die Effizienz sowie Umweltverträglichkeit verbessert.

**D**ie Arbeit auf Intermodalkranterminals – insbesondere das Verladen von Sattelaufliegern und Containern auf die Schiene – erfordert höchste Präzision, Betriebssicherheit und Effizienz. Genau hier setzt das kooperative Forschungsprojekt „Road2Rail“ an: Gemeinsam entwickelten das AIT Austrian Institute of Technology (AIT) und das Vorarlberger Industrieunternehmen Künz GmbH ein durch künstliche Intelligenz gestütztes Assistenzsystem, das Kranführer:innen beim Umschlag unterstützt. Die Lösung adressiert die wachsenden Anforderungen moderner Logistik – insbesondere im Hinblick auf Sicherheit, Effizienz und Umweltverträglichkeit.

## **FUNKTIONSFÄHIGE LÖSUNG LIEGT VOR**

Nach dem erfolgreichen Abschluss der ersten Projektphase liegt seit dem vergangenen Jahr eine funktionsfähige Lösung vor, die speziell für die komplexen Bedingungen des intermodalen Umschlags konzipiert wurde. In einer zweiten Phase arbeiten AIT und Künz jetzt daran, das System zur Marktreife zu bringen und damit einen wichtigen Schritt in Richtung digitalisierter und nachhaltiger Terminalprozesse zu setzen.

Beide Partner vereinen in diesem Projekt ihre spezifischen Stärken: Während Künz über tiefgreifendes Know-how in der Automatisierung im Bereich Krantechnik und Domain-Wissen verfügt, bringt das AIT Austrian Institute of Technology, vertreten durch die Forschungsgruppe Assistive & Autonomous Systems am AIT Center for Vision, Automation & Control, seine wissenschaftliche Expertise im Bereich Umfelderkennung, Sensorfusion und intelligenter Bildverarbeitung ein. Das AIT forscht bereits seit Jahren an KI-basierten Systemen für komplexe, dynamische Umgebungen und ermöglicht damit die zuverlässige Erkennung und Analyse logistischer Szenarien in Echtzeit.

## **HOCHPRÄZISE BILDVERARBEITUNG UND SENSORIK**

Kern der Lösung ist eine intelligente Umgebungserkennung, die durch die Fusion mehrerer Sensorquellen sowie eine hochpräzise Bildverarbeitung eine robuste und zuverlässige Wahrnehmung der Umgebung ermöglicht – selbst unter realen und dynamischen, aber auch komplexen Umgebungsbedingungen, wie die Projektpartner betonen.

Mittels künstlicher Intelligenz werden dabei spezifische Objekte wie Sattelaufleger oder charakteristische Key-Features automatisiert erkannt, klassifiziert und zugleich ihre exakte Position und Orientierung bestimmt. Diese KI-basierten Informationen werden dann



Das von AIT und Künz entwickelte KI-Assistenzsystem wurde speziell für die komplexen Bedingungen des intermodalen Umschlags konzipiert. Nun wird es zur Marktreife gebracht.

in Echtzeit verarbeitet und nahtlos in ein bestehendes Kran-Interface integriert, das für die Kransteuerung sowie die Pfadplanung des Krans zuständig ist.

Das System wurde speziell dafür entwickelt, selbst bei ungünstigen Lichtverhältnissen und Witterungsbedingungen zuverlässig zu funktionieren. Damit trägt es zur Erhöhung der Betriebssicherheit bei und lässt sich außerdem den Angaben zufolge optimal in bestehende Terminalinfrastrukturen integrieren – ein wesentlicher Schritt auf dem Weg zu digitalisierten und nachhaltigen Logistikprozessen.

#### **VOM PROTOTYP ZUR MARKTREIFE**

Nach der erfolgreich abgeschlossenen Forschungs- und Entwicklungsphase arbeiten das AIT und Künz gemeinsam an der industriellen Umsetzung und Marktreife der Lösung. Damit wollten die Partner einen Beitrag zur digitalen Transformation und ökologischen Optimierung

logistischer Prozesse leisten – und zugleich die Rolle Österreichs in der internationalen Logistikbranche stärken. ■

#### **INFO-BOX**

##### **Vorteile des Assistenzsystems**

- Gezielte Unterstützung der Kranführer:innen während der Ladeprozesse
- Automatisierte Situationsanalyse für mehr Sicherheit
- Konstante Prozessqualität bei gleichzeitiger Effizienzsteigerung
- Umweltschonender Betrieb dank optimierter Abläufe und weniger Fehlmanöver
- Es werden mehr Sattelaufleger von der Straße auf die Schiene gebracht.

Das Projekt „Road2Rail“ wurde gefördert im Programm „Mobilität der Zukunft“ vom Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI).

# EIN NETZ FÜR ALLES: MIT DACHSER ZUR INTEGRIERTEN SUPPLY CHAIN

*Von der Palette bis zum Petabyte – DACHSER ist der einzige Partner, den österreichische Industrie- und Handelsunternehmen für ihre gesamte Lieferkette brauchen: Stückgut, Seefracht, Luftfracht, Contract Logistics und digitale Steuerung – alles aus einer Hand und dazu weltweit vernetzt.*

**G**eopolitische Verwerfungen, volatile Frachtmärkte, wachsender Termindruck: Österreichische Industrie- und Handelsunternehmen suchen heute nach einem Logistikpartner, der strategisch mitdenkt. DACHSER verbindet als Komplettanbieter Transport, Contract Logistics, internationale Seefracht, Luftfracht und digitale Services entlang der gesamten Supply Chain – aus einer Hand, über ein global vernetztes Netzwerk.

## MEHR ALS EIN LAGER

Unter dem Begriff Contract Logistics bündelt DACHSER die Integration von Transport, Lagerung und Value-Added-Services – jenen Mehrwertleistungen, die die gesamte Lieferkette effizienter machen: Kommissionierung, Konfektionierung, Retourenmanagement, Etikettierung. Besonders für Handelsunternehmen, die saisonale Schwankungen im Lagerbestand managen müssen, erweist sich dieses Modell als entscheidender Erfolgsfaktor. Im Segment Ambient Food setzt DACHSER auf zertifizierte Qualitätsstandards und gewährleistet Rückverfolgbarkeit. Hersteller verbrauchsteuerpflichtiger Waren – wie Wein, Schaumwein und Spirituosen – profitieren von steueroptimierten Lagerlösungen in zugelassenen Steuerlagern.

## LOGISTIK FÜR EDLE TROPFEN

Im Rahmen der Buyers-Consolidation-Lösungen für Wine & Spirits bündelt

DACHSER internationale Warenströme für Importeure und Händler, koordiniert die Beschaffung aus mehreren Quellen und sorgt dafür, dass auch kleine Chargen wirtschaftlich transportiert werden können. Kombiniert mit den steueroptimierten Lageroptionen ergibt sich ein Gesamtpaket, das Qualität und Compliance gleichermaßen sicherstellt – von der Quelle bis ins Regal.

## INTERNATIONALE SEEFRACHT (LCL)

Nicht jedes Unternehmen füllt einen ganzen 20-Fuß-Container. Genau hier setzt das LCL-Angebot (Less than Container Load) von DACHSER an: Sendungen werden konsolidiert, sodass mehrere Verladere gemeinsam einen Container nutzen – wirtschaftlich, flexibel und mit der Verlässlichkeit eines globalen Netzwerks. Über die DACHSER-Gateways in Hamburg und Rotterdam werden wöchentlich LCL-Verbindungen von China nach Europa sowie von Europa in die USA abgewickelt. Für österreichische Export- und Importfirmen bedeutet das: globale Seefrachtlösungen ohne die Mindestmengen eines Vollcontainers, aber mit der Pünktlichkeit und Qualität eines internationalen Speditionspartners.

## WÖCHENTLICHE ABFLÜGE IN DIE USA

Wenn Geschwindigkeit über Gewinn und Verlust entscheidet, ist internationale Luftfracht das Mittel der Wahl. DACHSER bietet aus Österreich heraus wöchentliche Abflüge in die USA für zeitkritische Sendungen – mit

verlässlichen Transitzeiten und vollständiger Sendungsverfolgung. Das Angebot richtet sich insbesondere an Unternehmen, die kurzfristige Engpässe überbrücken müssen oder für die Termintreue geschäftskritisch ist: Maschinenbauer, Ersatzteillieferanten, Pharmafirmen.

### GLOBAL SKY EXPRESS

Mit Global Sky Express organisiert DACHSER den weltweiten Versand von Paketen und Dokumenten in nahezu 200 Länder – schnell, transparent und planbar. Durch die Bündelung verschiedener Kurier-, Express- und Paketnetzwerke in einer integrierten Lösung profitieren Unternehmen von klar definierten Laufzeiten, digitaler Sendungsverfolgung in Echtzeit und einer einfachen, zentral gesteuerten Abwicklung ihrer internationalen Expresssendungen.

### SUPPLY-CHAIN OPTIMIZATION

Für einen Hersteller von Pulverlacken hat DACHSER die gesamte Logistikstruktur neu konzipiert – von der Rohstoffbeschaffung über die Lagerhaltung bis zur Distribution. Das Ergebnis: kürzere Durchlaufzeiten, reduzierte Lagerkosten und messbar höhere Liefertreue. Supply Chain Optimization ist bei DACHSER kein Buzzword, sondern ein strukturierter Beratungsprozess, der mit konkreten Kennzahlen beginnt und mit skalierbaren, global vernetzten Logistiklösungen endet.

### WIEN ALS TÜRKEI-GATEWAY

Die geografische Lage Wiens ist ein strategischer Trumpf – und DACHSER nutzt ihn



**DACHSER verbindet Transport, Lager und digitale Logistik zur integrierten Supply-Chain.**

konsequent. Das Wiener Logistikzentrum fungiert als Hub für den Transitzkorridor in die Türkei, die DACHSER direkt an sein europäisches Stückgutnetz angebunden hat. Für österreichische Unternehmen, die Nearshoring-Strategien verfolgen oder in Wachstumsregionen expandieren wollen, entstehen damit direkte, planbare Transportverbindungen, die bislang als komplex und zeitintensiv galten.

### DIGITALE STEUERUNG IN ECHTZEIT

Alle physischen Leistungen sind über die DACHSER platform digital steuerbar: Sendungsverfolgung, Dokumentenmanagement und Reporting laufen in einer Oberfläche zusammen. Logistik-Digitalisierung ist kein Add-on, sondern Kern jeder Lösung – und wächst mit den Anforderungen des Unternehmens mit. Für österreichische Entscheider in Supply-Chain, Einkauf und Operations bedeutet das: globale Transportlösungen mit lokaler Ansprechbarkeit, vollständig transparent gesteuert. ■



**DACHSER-Austria GmbH**  
Thomas-Dachser-Straße 1  
4063 Horsching  
Tel.: +43 7221 709-0  
dachser.linz@dachser.com  
www.dachser.at



Anzeige • Foto: DACHSER

# FÜR GENERATIONEN

Nachhaltig, flexibel, effizient und zukunftssicher: VGP Österreich zeigt, wie moderne und Logistik- und Industrieparks durch grüne Energie und langfristige Strategien zu einem stabilen Fundament für den Wirtschaftsstandort Österreich werden können.

**D**er Immobilienmarkt ist in Bewegung: Einem dynamischen Umfeld, das gerade im Logistikbereich auch stark von aktuellen Ereignissen auf der Weltbühne beeinflusst wird, stehen dabei langwierige Bau- und Entwicklungsprojekte gegenüber. VGP, ein paneuropäischer Entwickler, Verwalter und Eigentümer von hochwertigen Logistik- und halb-industriellen Immobilien, hält in diesen stürmischen Zeiten seinen Kurs und verfolgt eine Philosophie, die auf Langfristigkeit, partnerschaftlicher Zusammenarbeit und Nachhaltigkeit beruht – mit Erfolg.

Das 1998 gegründete Unternehmen ist heute in 18 europäischen Ländern aktiv, seit 2019 auch hierzulande. „Wir denken nicht in Quartalen, sondern in Generationen – denn wir entwickeln, betreiben und halten die Immobilien im Familienunternehmen“, betont Anna-Viktoria Wiedner, die seit Mitte Februar die Geschäfte von VGP Österreich leitet. Diese Strategie schafft Vertrauen: VGP ist kein reiner Projektentwickler, sondern als ganzheitlicher Immobiliendienstleister immer an der Seite seiner Kunden. Von der ersten Skizze über die Errichtung bis zur langfristigen Verwaltung bleibt alles in einer Hand. Mit der gebürtigen Steirerin Wiedner setzt VGP zudem auf eine erfahrene Expertin, die den heimischen Markt aus langjähriger Erfahrung im Immobiliensektor genau kennt. „VGP vereint internationales Know-how mit dem Blick für den lokalen Markt“, bringt sie es auf den Punkt.



*„Wir denken nicht in Quartalen, sondern in Generationen – denn wir entwickeln, betreiben und halten die Immobilien im Familienunternehmen.“*

**Anna-Viktoria Wiedner,**  
Country Manager VGP Österreich

## **INDIVIDUELLE LÖSUNGEN: VON TOYOTA BIS AMAZON**

Ein wesentlicher Differenzierungsfaktor: VGP liefert keine „Stangenware“, sondern setzt maßgeschneiderte Konzepte um, die auf Kundenwünsche und individuelle Ausstattungs-



Der VGP Park Laxenburg bietet Semiindustrieegebäude der Klasse A im Industriegebiet IZ NÖ-Süd, weniger als 25 Kilometer vom Zentrum Wiens entfernt.

bedürfnisse eingehen. „Interessenten können sich jederzeit mit ihren Anforderungen, Flächenbedarfen und Ideen an VGP wenden. Gemeinsam entwickeln wir passende Lösungen oder stellen alternative, aktuell noch nicht in der Vermarktung befindliche Standorte vor“, so Wiedner. Ein Paradebeispiel dafür ist die neue Zentrale von Toyota Material Handling im VGP Park Laxenburg. Hier wurden unter anderem Lagerflächen, Werkstätten, ein Showroom und moderne Büros auf drei Ebenen nach Maß realisiert. Auch für globale Player wie Amazon hat VGP bereits Lösungen umgesetzt, wie das hochmoderne Verteilzentrum in Premstätten bei Graz zeigt.

## WACHSTUM IN ÖSTERREICH

VGP hat in Österreich noch viel vor und setzt auf eine Wachstumsstrategie. Aktuell umfasst der Gesamtbestand insgesamt 167.000 m<sup>2</sup> Hallenfläche. Davon sind 135.000 m<sup>2</sup> bereits fertiggestellt und 32.000 m<sup>2</sup> in Entwicklung – wobei Standorte wie Laxenburg und Graz derzeit bereits vollständig vermietet sind. Doch keine Sorge: Mittel- bis langfristig sei auch noch Entwicklungs- und Erweiterungspotenzial für Industrie, Logistik und Gewerbenutzungen vorhanden, beruhigt Wiedner.

Ein zentraler Baustein der Expansionspläne des Unternehmens ist der VGP Park Ehrenfeld in Oberösterreich, weniger als 48 Kilometer vom



Der VGP Park Ehrenfeld bietet semiindustrielle Gebäude der Klasse A und befindet sich im Gewerbegebiet Ehrenfeld II, strategisch günstig gelegen an der Hauptverkehrsachse Wien-Salzburg A1.

Großraum Linz entfernt. Direkt an der A1 bei der Ausfahrt Laakirchen West gelegen, bietet er eine erstklassige Anbindung ohne Belastung von Wohn- und Ortsgebieten. Hier entstehen moderne, flexible Flächen mit vollständiger technischer Infrastruktur, inklusive Büroflächen mit zeitgemäßer Ausstattung. Derzeit sind Hallenflächen ab ca. 4.700 m<sup>2</sup> verfügbar, zusammenhängend sind bis zu rund 20.000 m<sup>2</sup> kurzfristig beziehbar. Bei entsprechender Zeitplanung sind auch Einheiten bis zu 42.800 m<sup>2</sup> realisierbar. Parallel arbeitet VGP an weiteren Standorten im Großraum Wien und darüber

hinaus. Ein Highlight ist die neue Projektentwicklung in Traiskirchen, direkt an der A2. Dort entstehen zwei Hallen mit einer Gesamtfläche von rund 24.000 m<sup>2</sup>, deren Übergabe für das Ende des Jahres 2027 geplant ist. Auch hier wird die Individualität großgeschrieben: Hallen- und Nutzungskonzepte werden von Beginn an mit den künftigen Mietern abgestimmt. Dabei legt VGP großen Wert auf eine enge und transparente Zusammenarbeit mit den jeweiligen Standortgemeinden, um alle Stakeholder einzubinden und Lösungen zu finden, die auch echten Mehrwert für die Region schaffen.



„VGP zeichnet sich durch hohe Professionalität, kurze Entscheidungs- und Reaktionszeiten aus und steht für maximale Flexibilität in der Projektentwicklung“, unterstreicht Anna-Viktoria Wiedner.

#### FÜR HEUTE UND MORGEN

Ein wesentlicher Teil des partnerschaftlichen Ansatzes ist die Zukunftsfähigkeit der Immobilien. Ziel ist es, sämtliche Objekte im Einklang mit der EU-Taxonomie-Verordnung umzusetzen. Deswegen werden alle VGP-Standorte nach strengen Nachhaltigkeitsstandards entwi-

ckelt, Neubauten in Österreich erfüllen mindestens den ÖGNI-Gold-Standard. Das Ziel sind energieoptimierte Gebäude, die durch Photovoltaikanlagen und ressourcenschonende Bauweisen langfristig niedrige Betriebskosten und einen messbaren Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Reduktion bieten.

Auf den Dächern in Laxenburg werden beispielsweise jährlich rund 150.000 kWh Sonnenstrom erzeugt. Die Kollektorflächen auf den Hallen A und B umfassen jeweils 680 m<sup>2</sup> – ein direkter Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Reduktion der Mieter. Außerdem wurden etwa 300 Bäume gepflanzt sowie zahlreiche Grünanlagen neu errichtet – in Summe entstehen dadurch fast 39.000 m<sup>2</sup> begrünte Fläche auf dem Gelände.

Mit seiner konsequenten und in die Zukunft gerichteten Strategie, die auf langfristige Partnerschaften und nachhaltige Konzepte setzt, schafft VGP eben nicht nur „Raum“ oder „Fläche“, sondern die Basis nachhaltigen Wachstums – für Generationen. ■

#### INFO-BOX

##### Über VGP

VGP ist ein paneuropäischer Entwickler, Verwalter und Eigentümer von hochwertigen Logistik- und halbindustriellen Immobilien. Das Unternehmen verfügt über ein voll integriertes Geschäftsmodell mit umfassendem Know-how und langjähriger Erfahrung entlang der gesamten Wertschöpfungskette. VGP wurde 1998 als belgischer Immobilienentwickler in Familienbesitz in der Tschechischen Republik gegründet und ist heute mit 434 Vollzeitmitarbeiter:innen in 18 europäischen Ländern direkt und über mehrere 50:50-Joint-Ventures tätig. Im Dezember 2025 belief sich der Bruttovermögenswert von VGP, einschließlich der 100-Prozent-Joint-Ventures, auf 8,7 Mrd. Euro, und das Unternehmen hatte einen Nettovermögenswert (EPRA NTA) von 2,7 Mrd. Euro.

[www.vgpparks.eu](http://www.vgpparks.eu)

# SCHEFFKNECHT KOMMT AN

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

**S**eit mehr als 80 Jahren übernimmt die Scheffknecht Transporte GmbH unterschiedlichste Aufgaben im Transport- und Logistikwesen und ermöglicht ihren Kunden dadurch freie Sicht auf ihre eigenen Erfolge. Das Scheffknecht-Team organisiert und koordiniert an zwei Standorten, unterstützt von einem engmaschigen Netz an internationalen Partnerfirmen, umfangreiche Logistikdienstleistungen rund um den Globus. Mit dem fundierten Know-how sowie dem leidenschaftlichen Engagement von über 90 Mitarbeitenden werden jährlich mehr als 150.000 Tonnen Waren zuverlässig und termingerecht an ihr jeweiliges Ziel gebracht.

Seit über 20 Jahren ist Scheffknecht Partner von systempo Logistik. Im Systemverbund werden Stückgutsendungen aus ganz Österreich innerhalb von 24 Stunden zugestellt. Das Haupttransportmittel von Scheffknecht ist der LKW. Mit den umweltfreundlichen Fahrzeugen der modernen und professionell gewarteten Flotte werden unterschiedlichste Güter an ihre Bestimmungsorte transportiert. Mit aktuell 60 Fahrzeugkombinationen ist der Logistikspezialist in der Lage, flexibel auf unterschiedliche Anforderungen zu reagieren.

Mit der Tochterfirma Scandia Logistic ([www.scandia-logistic.com](http://www.scandia-logistic.com)) hat sich Scheffknecht mit einem eigenen Fuhrpark auf den skandinavischen Markt spezialisiert und bietet tägliche Abfahrten nach Schweden und Dänemark mit direkten Anschlüssen nach Norwegen und Finnland.

Auch in der Luft- und Seefracht ist das Traditionsunternehmen bereits seit 1972 aktiv und wickelt weltweite Exporte und Importe von Direkt- und Sammelluftfracht über Stückgut- und Vollcontainertransporte bis zu Kurierservices sowie kompetenter Akkreditiv- und Dokumentenberatung zur vollsten Zufriedenheit seiner Kunden ab.

Ein hochmodernes Hochregallager mit Platz für 1.200 Europaletten, einem 2.000 m<sup>2</sup> umfassenden Zolleigenlager sowie 2.500 m<sup>2</sup> zusätzlichen Lagerflächen bietet optimale Voraussetzungen für die fachgerechte Lagerung von Gütern aller Art. Die Serviceleistungen im Bereich Lagerlogistik umfassen Ein- und Auslagerung, Verzollung, Kommissionierung und weltweiten Versand sowie eine durchgängige Sendungsverfolgung. Dank einer modernen EDV-Lösung können Kunden direkt an die Lagersoftware angebunden werden und aktuelle Lagerbestände auf Knopfdruck abfragen. ■





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

Als Transportprofis bieten wir Ihnen  
Lösungen auf jedem Terrain

Wir transportieren Ihre Waren  
in alle Länder Europas

Wir fliegen mit Ihren  
Produkten durch die Lüfte

Wir verschiffen Ihre  
Fracht sicher ans Ziel



Lager  
Logistik



Zoll  
Abfertigung



Value Added  
Services

# DAS IST SOUVERÄNITÄT

Zwischen Smartphones und Gadgets war auf der Mobilfunk-Leitmesse MWC 2026 auch IoT ein zentrales Thema. Philipp Schulte, CEO von G+D Mobile Security, im Interview über moderne Use-Cases in der Logistik und digitale Wahlfreiheit.

Beim diesjährigen Mobile World Congress (MWC) standen zwar wieder vor allem „Technikspielzeuge“ im Rampenlicht, doch viele der Aussteller widmeten sich ernsteren Themen, wie zum Beispiel dem Internet of Things (IoT). Diskutiert wurde beispielsweise der neue Standard SGP.32 der Industrievereinigung GSMA, der eSIMs ins IoT bringt und damit nicht zuletzt der Logistikbranche höhere Flexibilität und Effizienz verspricht. Inmitten des Messetrubels in Barcelona nahm sich Philipp Schulte, CEO von G+D Mobile Security, die Zeit, um mit NEW BUSINESS ganz in Ruhe über das Engagement und Angebot des Tochterunternehmens von SIM-Karten-Pionier Giesecke + Devrient im Bereich Logistik, den Schutz vor neuen Betrugsszenarien und die Bedeutung des Begriffs „digitale Souveränität“ zu sprechen.

**GIESECKE + DEVRIENT IST EIN FAMILIENUNTERNEHMEN MIT MEHR ALS 170 JAHREN ERFAHRUNG UND KOMMT URSPRÜNGLICH AUS DEM BANKNOTENDRUCK. ABER WAS IST DAS BUSINESS DES TOCHTERUNTERNEHMENS G+D MOBILE SECURITY, FÜR DAS SIE ZUSTÄNDIG SIND?**

In der Mobile Security bündeln wir das gesamte Geschäft, das wir als Connectivity und IoT bezeichnen. Das ist insbesondere das Geschäft mit den Telekommunikationsanbietern, das Geschäft mit Automotive-Playern und zunehmend das Geschäft mit Tech-Playern, die wir als Kundensegment gewinnen konnten. Und wir machen einen Vorstoß in andere Kundensegmente hinein, insbesondere im Logistikbereich.

*„Man ist immer wieder überrascht, dass viele Unternehmen gar nicht genau wissen, wo ihr Material sich gerade befindet.“*

**Dr. Philipp Schulte, CEO G+D Mobile Security**

**IST DAS EIN WENIG EIN NEUER FOKUS, EINE NEUE STOSSRICHTUNG FÜR G+D?**

Richtig, das ist für uns ein neues Kunden-



Philipp Schulte ist CEO von G+D Mobile Security, einer Tochter des traditionsreichen deutschen Security-Tech-Unternehmens sowie SIM- und eSIM-Pioniers Giesecke + Devrient.

segment. Unser größter Kunde in dem Bereich ist beispielsweise DB Cargo, die wir vorher als G+D gar nicht angesprochen haben. Gleichzeitig ist es auch das erste Mal, dass wir eine vollkommene Ende-zu-Ende-Lösung verkaufen. Wir hatten in der Vergangenheit – und tun das weiterhin – wichtige, kritische Sicherheitskomponenten, die Teil einer Gesamtlösung waren und sind. Hier haben wir das erste Mal den Schritt gemacht, dass wir einem Kunden eine schlüsselfertige Ende-zu-Ende-Lösung anbieten, angefangen von der Hardware über die Software und die Connectivity bis hin zu einer Managementplattform, um die gesamte Lieferkette abbilden zu können.

**WENN SIE „ENDE-ZU-ENDE“ SAGEN: DAS EINE ENDE IST ZUM BEISPIEL EIN TRACKER, WIE SIE SIE AN IHREM MESSESTAND ZEIGEN, DER AN EINEM WAGGON ANGEBRACHT WIRD. WO IST DAS ANDERE ENDE? ÜBERGEBEN SIE DIE DATEN AN EIN SYSTEM WIE ETWA SAP? ODER SIND SIE AM ENDE DIESER KETTE SELBST DAS SAP?**

Man kann fast sagen, wir bieten in diesem Bereich eine ähnliche Funktionalität an wie SAP. Unser Bereich hört in dem Moment auf, in dem wir uns in die Kundensysteme integriert haben. Wir bieten Schnittstellen an und können diese Daten in den beim Kunden vorliegenden Infrastruktursystemen bereitstellen. Darüber

Foto: G+D



Philipp Schulte im Gespräch mit NEW BUSINESS inmitten des Messetrubels beim diesjährigen Mobile World Congress in Barcelona.

haben wir dann einen konsistenten und vor allen Dingen einen sicheren Datenfluss, angefangen vom Gerät bis in das Backend.

**WAS DIE CONNECTIVITY BETRIFFT, SIND SIE AUCH SELBST ALS MVNO TÄTIG, ODER?**

Das ist richtig. Wir sind selber ein MVNO und können diese Connectivity in über 100 Ländern dieser Welt zur Verfügung stellen. Das ist insbesondere im Logistikbereich sehr spannend, weil natürlich auch ein Güterwaggon mal die Grenze passiert und die Connectivity dann auch im Nachbarland gewährleistet sein muss.

**KÖNNEN SIE EIN PAAR BEISPIELE FÜR USE-CASES IHRER END-TO-END-LÖSUNG GEBEN?**

Der erste und zentrale Use-Case ist das zuverlässige Orten von großen Gegenständen, die sich bewegen. Man ist immer wieder überrascht, dass viele Unternehmen gar nicht genau wissen, wo ihr Material sich gerade befindet. Das führt zu Ineffizienzen, weil ich dann vielleicht Stillstände habe oder dazu neige, zu viel Material vorzuhalten – in der Hoffnung, es dann rechtzeitig wieder zu finden. Wir bieten aber auch weitere Sensoren, die Umgebungsparameter sicherstellen oder tracken können, sprich Tem-



peratur und Erschütterung. Vielleicht wird Gefahrgut transportiert, das bestimmten Parametern unterliegt, und es muss sichergestellt werden, dass auf dem Weg nichts passieren kann. Ein weiteres Beispiel ist die Durchgängigkeit von Kühlketten im Lebensmittel- oder Pharma-Bereich.

**DER FLUGHAFENBEREICH IST AUCH EIN SPANNENDER USE-CASE, WIE ICH AN IHREM MESSESTAND ERFAHREN HABE. ICH HABE NICHT GEWUSST, DASS DER ÜBERBLICK ÜBER DIE ASSETS SO UNVOLLSTÄNDIG IST.**

Richtig. Wir haben Aussagen von Flughäfen, dass sich teilweise bis zu 25 Prozent zu viele Wagen auf dem Rollfeld befinden – weil sie diese nicht zuverlässig tracken können und dann dazu neigen, noch mehr bereitzustellen. Der nächste Fahrer nimmt dann die mit, die er gerade auf dem Weg einsammeln kann. Das ist maximal ineffizient.

#### **WIE VIEL POTENZIAL ERWARTEN SIE IN DIESEM MARKT? GIBT ES BEREITS ANDERE PLAYER MIT ÄHNLICHEN LÖSUNGEN?**

Wie in jedem Markt gibt es Wettbewerb, und wir stellen uns diesem Wettbewerb gerne. Grundsätzlich steht dieser Markt aber eher noch am Anfang, weil viele große, bewegliche Güter eben noch nicht getrackt werden. Daher sehen wir dort noch Potenzial. Als Differenzierungsfaktoren würde ich zwei Punkte hervorheben:

#### **INFO-BOX**

##### **Tech-Check: Fachbegriffe kurz & bündig**

- **IoT (Internet of Things):** Vernetzung physischer Objekte (z.B. Container), die über Sensoren Daten erfassen und austauschen.
- **End-to-End (E2E):** Eine Komplettlösung, die alle Schritte von der Hardware im Feld bis zur Software im Backend abdeckt.
- **Mobile Virtual Network Operator (MVNO):** Ein Mobilfunkanbieter ohne eigenes Funknetz. Er nutzt Kapazitäten bestehender Betreiber, um globale Konnektivität anzubieten.
- **eSIM:** Eine fest verbaute, digital programmierbare SIM-Karte, die den flexiblen Wechsel von Providern ermöglicht.
- **GSMA:** Die weltweite Industrievereinigung der Mobilfunkanbieter; sie setzt die Sicherheits- und Technikstandards.
- **Geo-Redundanz:** Die Speicherung von Daten an geografisch getrennten Orten, um die Ausfallsicherheit bei lokalen Störungen oder Katastrophen zu garantieren.

„Das ist keine Schwäche der Technologie, sondern der Zugang ist einfach leichter geworden. Und so wie die ‚Guten‘ leichter darauf zugreifen können, können es eben auch die ‚Bösen‘.“

**Dr. Philipp Schulte, CEO G+D Mobile Security**

Das eine ist die nachgewiesene hohe Robustheit unserer Geräte, die sich über zehn Jahre im Feld bewährt haben und immer noch funktionieren. Das andere ist die hohe Ende-zu-Ende-Sicherheit. In dieser Form bietet das kein anderer Player an – angefangen von der Hardware mit der sicheren Software über eine sichere Connectivity bis hin zur entsprechenden Verschlüsselung, um die Daten in die eigenen Backend-Systeme zu übertragen.



IoTgo Track-Solar: Eisenbahn-Asset-Tracking mit zehn Jahren autonomem Betrieb

## **SIE HALTEN AM MOBILE WORLD CONGRESS AUCH EINE KEYNOTE ZU BETRUGSRISIKEN IM INTERNET OF THINGS. WAS FÜR BEDROHUNGSSZENARIOEN GIBT ES DORT, UND WOVOR MUSS MAN SICH SCHÜTZEN?**

Das Erste, was wichtig zu betonen ist: Wir haben sichere Standards, und wir haben sichere Technologien. Das sei einmal vorangestellt. Was wir jetzt allerdings sehen – und das ist relativ natürlich und nachvollziehbar – ist, dass in dem Maße, wie der Markt wächst, auch das Interesse steigt, sich davon etwas abzugreifen. Das sehen wir zum Beispiel im Fall von eSIM.

Um ein einfaches Beispiel zu nennen: Wenn ich in der Vergangenheit Telefonbetrug begehen wollte, musste ich Leute anrufen und sie davon überzeugen, dass ich jemand ganz anderes bin. Wenn ich dafür beispielsweise eine indische Telefonnummer haben wollte, musste ich mir physische SIM-Karten aus Indien beschaffen. Das war ein gewisser Aufwand. Im eSIM-Umfeld, wo ich das mit einem Klick erledigen kann, ist das natürlich deutlich einfacher, wodurch dieser Angriffsvektor an Bedeutung gewinnt. Das ist keine Schwäche der Technologie, sondern der Zugang ist einfach leichter geworden. Und so wie die „Guten“ leichter darauf zugreifen können, können es eben auch die „Bösen“.

## **DAS HEISST, IHR PART IST ES, ALS DIENSTLEISTER ABZUSICHERN, DASS SO ETWAS NICHT PASSIEREN KANN?**

Richtig. Wir setzen an zwei Stellen an: einerseits direkt im Gerät. Dadurch, dass wir unsere eSIM-Technologie in vielen Geräten weltweit verbaut haben, haben wir quasi direkten Zugriff auf die Eintrittsschnittstelle dessen, was auf dem Gerät passiert. Die andere Ebene ist das Netzwerk. Da wir mit unseren Kunden und Partnern im Telekommunikationsbereich zusammenarbeiten und dort die Backend-Plattformen zur Verfügung



Das kompakte IoTgo Smart Label von G+D digitalisiert komplexe Lieferketten: Kreditkartengroß bietet es präzise Positionsbestimmung und nahtlose globale Abdeckung.

stellen, können wir auch dort Sicherheitsmechanismen einbauen. Diese können beispielsweise sicherstellen und prüfen: Habe ich dieses Gerät schon einmal gesehen? Oder sehe ich vielleicht ein Gerät, das gerade zum dritten Mal innerhalb einer Stunde eine neue eSIM herunterlädt? Das könnte dann geflaggt werden, nach dem Motto: Bitte einmal genau hinschauen, das ist nicht normal.

#### **WORUM GEHT ES IN IHRER KEYNOTE NOCH? IST IOT-BETRUG DAS EINZIGE THEMA?**

Ein ganz wichtiger und für uns wirklich großer Meilenstein ist das Announcement der strategischen Partnerschaft mit AWS in der Amazon Cloud. Genau genommen haben wir diese strategische Partnerschaft vor genau einem Jahr verkündet. Das aktuelle Announcement am MWC dreht sich darum, dass wir jetzt die GSMA-Zertifizierung haben, um unsere eSIM-Plattform in der Amazon Cloud zur Verfügung

stellen zu können. In diesem sicherheitskritischen Bereich reicht es nicht aus, nur die Technologie selbst zu haben; man braucht auch den „Stempel“. Es müssen viele Experten darauf schauen und bestätigen, dass die Anforderungen erfüllt sind, um die Freigabe zu erteilen. Wir sind richtig stolz drauf. Das war eine gute, aber auch herausfordernde Reise.

Und als Sahnehäubchen haben wir noch einen Dritten im Bunde: Das ist unser Kunde AT&T, mit dem wir in diesem Bereich schon sehr lange zusammenarbeiten und mit dem wir gemeinsam diesen nächsten Innovationsschub tätigen wollen. Der große Vorteil an dieser Stelle ist, dass dadurch natürlich automatisch eine globale Skalierbarkeit entsteht, da wir auf die Amazon-Web-Services-Infrastruktur zurückgreifen können.

**ERLAUBEN SIE MIR, KURZ ABZUSCHWEIFEN.  
EIN RIESENTHEMA IST DERZEIT IN EUROPA  
DIE DIGITALE SOUVERÄNITÄT. SIE LIEFERN**

Fotos: G+D



Philipp Schulte, CEO von G+D Mobile Security, stellt im Zusammenhang mit der digitalen Souveränität die Wahlfreiheit in den Vordergrund – und die Möglichkeit, sich für einen anderen Weg zu entscheiden.

**KRITISCHE, WICHTIGE SERVICES UND PARTNERN NUN MIT AWS – Wobei AWS ja auch seine „European Sovereign Cloud“ angekündigt hat. Wie stehen Sie zum Thema digitale Souveränität? Warum nutzen Sie beispielsweise nicht die Public Cloud oder Industrial Cloud der Deutschen Telekom? Oder schließt sich das gar nicht aus?**

Richtig, es schließt sich nicht aus. Grundsätzlich richten wir uns in erster Linie nach den Anforderungen unserer Kunden. Es gibt ganz grob gesagt drei unterschiedliche Modelle, wie diese Software zur Verfügung gestellt werden

kann: Sie kann beim Kunden selbst im Rechenzentrum laufen, sie kann bei uns im Rechenzentrum laufen oder sie kann zukünftig eben auch in der Cloud laufen. Das ist für uns ganz wichtig: Der Kunde muss die Wahlmöglichkeit haben, welches Set-up am besten zu seinen Anforderungen passt.

Der zweite Punkt ist, dass wir unsere Sicherheitstechnologien ja auch in der Plattform selbst bereitstellen. Diese Plattform unterliegt unseren internen Sicherheitsregularien. Da werden extrem sensible, vertrauliche Informationen verarbeitet und gespeichert – es geht um geheimes Schlüsselmaterial, Zertifikate und Nutzer-

Authentifizierungsmerkmale in aller Form. Diese liegen natürlich abgesichert in dieser Plattform. Der Kunde kann entscheiden, wo die Daten letzten Endes gespeichert werden; das kann auch bei ihm im Land sein, und unser Partner AWS kann das dann sicherstellen.

**DAS IST JA EINES DER GROSSEN MISS-VERSTÄNDNISSE: WENN ICH MEINE DATEN VERSCHLÜSSELE, IST ES IM GRUNDE EGAL, WO DIE SERVER STEHEN. NICHTSDESTOTROTZ BLEIBT NATÜRLICH DAS THEORETISCHE PROBLEM, DASS JEMAND DEN STECKER ZIEHEN KÖNNTE.**

Das ist richtig. Unsere Kunden haben häufig ein Interesse an einer sogenannten Geo-Redundancy. Geo-Redundancy bedeutet eben genau das: Ich kann es überleben, wenn irgendwo ein Rechenzentrum oder sogar weite Teile einer Infrastruktur komplett ausfallen – etwa aufgrund eines Störfalls oder, Gott bewahre, einer Naturkatastrophe – und dann automatisch umgeschaltet werden kann. Insofern gibt es die Möglichkeit, dass ein Kunde sagt: Ich möchte ein Rechenzentrum bei euch, bei G+D in München, ansprechen können, aber gleichzeitig eine Infrastruktur in den USA in der Amazon Cloud nutzen. Beides kann parallel verlaufen.

**WIE WICHTIG IST DEN KUNDEN IN DER PRAXIS DAS THEMA DER DIGITALEN SOUVERÄNITÄT, DAS IN DEN MEDIEN UND VON DER POLITIK SO STARK GEPUSHT WIRD?**

Es ist ein Gesprächsthema. Ehrlicherweise ist es etwas unterschiedlich, je nachdem, aus welchen Regionen der Kunde stammt. In manchen Regionen war es schon seit geraumer Zeit ein Thema. Indien war beispielsweise sehr frühzeitig dabei, sehr strikte Regularien vorzunehmen, um sicherzustellen, dass Daten nur im Land verarbeitet werden können. Darauf haben wir uns eingestellt. Grundsätzlich ist es so, dass Kunden gerne Wahlmöglichkeiten haben. Ich

gebe dabei aber auch zu bedenken: Digitale Souveränität ist wichtig als Wahlmöglichkeit, aber sie hat auch einen Preis. Zusätzliche Anforderungen zu stellen, ohne die Kostenseite zu betrachten, macht die Sache nicht einfach.

**SIE HABEN VORHIN DAS THEMA WAHLFREIHEIT ANGESPROCHEN. WO ZIEHT MAN DIE GRENZE BEI DER DIGITALEN SOUVERÄNITÄT? WENN WIR ALLES NUR NOCH EUROPÄISCH ODER GAR NUR NOCH ÖSTERREICHISCH WOLLEN, WÄRE DAS FÜR MICH EINE ENTWICKLUNG IN DIE FALSCHER RICHTUNG. GEHT ES BEIM THEMA DIGITALE SOUVERÄNITÄT IM KERN ALSO DARUM, DIE WAHLFREIHEIT ZU BEHALTEN?**

Genau das. Man braucht eine Alternative. Man muss entscheiden können, was das beste Set-up ist und welcher Technologie-Stack der richtige ist. Und man muss immer die Möglichkeit haben, zu sagen: „Danke, ich gehe jetzt einen anderen Weg“, falls es irgendwann nicht mehr passt. Das ist Souveränität. ■

#### INFO-BOX

##### Zur Person

Dr. Philipp Schulte ist Vorsitzender der Geschäftsführung von Giesecke + Devrient Mobile Security, die Kunden Produkte und Lösungen im Bereich Konnektivität und für das Internet der Dinge liefert. Zuvor war Schulte seit 2021 als CFO im Geschäftsbereich Mobile Security tätig und leitete bis dahin fünf Jahre lang Corporate Strategy and Development für die G+D Group. Schulte war mehrere Jahre international als Managementberater für McKinsey & Company tätig, insbesondere in den Bereichen Hightech, Automotive und Telekom. Er promovierte am Karlsruher Institut für Technologie im Bereich Ökonomie und hält einen Masterabschluss in Informations- und Kommunikationstechnik.

# NÄCHSTE GENERATION

Jungheinrich hat im Frühjahr sowohl den autonomen Mobile Robot EAC 212a für Hochhubtransporte präsentiert als auch die neuen Elektro-Gegengewichtstapler der EFG-Baureihen 2/2i sowie 3/3i.

**J**ungheinrich hat Anfang des Jahres mehrere Neuheiten vorgestellt. So wie den Mobile Robot EAC 212a, mit dem das Unternehmen sein Portfolio um eine autonome Lösung für Hochhubanwendungen in Logistik- und Produktionsumgebungen erweitert. Das Fahrzeug übernimmt das Handling von Paletten und Gitterboxen auf Bodenstellplätzen, an Fördertechnik oder in Pufferspuren. Ein- und Auslagerprozesse lassen sich so durchgängig automatisieren, zugleich werden manuelle Eingriffe sowie Fehlerquellen reduziert. Auch die Anbindung an automatische Lagersysteme (AS/RS) ist möglich. Dabei bietet es eine Tragfähigkeit von bis zu 1.200 kg und eine Fahrgeschwindigkeit von bis zu 6 km/h.

## **KÜNSTLICHE INTELLIGENZ UND SENSORIK FÜR DEN MISCHBETRIEB**

Der EAC 212a verfügt über eine KI-gestützte 3D-Palettenerkennung, die Ladehilfsmittel auch bei Positionsabweichungen sicher identifiziert und handhabt. Dadurch bleiben Prozesse stabil, selbst wenn Paletten manuell bereitgestellt werden und nicht exakt an der vorgesehenen Position stehen. Der Implementierungsaufwand für den EAC 212a ist dem Hersteller zufolge gering, da er konturbasiert auf Basis natürlicher Umgebungsmerkmale navigiert. Mittels LiDAR-Sensorik erstellt das Fahrzeug eine Karte der Umgebung und orientiert sich selbstständig. Künstliche Landmarken oder bauliche Anpassungen braucht es nicht. Dank VDA-5050-Kompatibilität lässt sich der Mobile Robot auch in übergeordnete Leit- und Hostsysteme integrieren. Verkehrsbereiche und Prozesslogiken können bei veränderten Anforderungen jederzeit flexibel angepasst werden.

Der EAC 212a ist für den Mischbetrieb mit Personen und manuellen Flurförderzeugen ausgelegt. Eine 360°-Sicherheitssensorik überwacht kontinuierlich das Fahrzeugumfeld. Unerwartete Hindernisse in Fahrtrichtung werden bereits ab einer Höhe von 70 mm erkannt und autonom umfahren. Das erhöht die Betriebssicherheit und stabilisiert den Materialfluss – auch in hoch frequentierten Produktions- und Logistikbereichen. Ein integriertes Display mit intuitiver Benutzeroberfläche unterstützt zudem die schnelle Störungsbehebung direkt am Fahrzeug und reduziert Stillstandzeiten.

## **EFFIZIENT UND SKALIERBAR**

Der EAC 212a ist mit einer vollständig integrierten 130-Ah-Lithium-Ionen-Batterie ausgestattet und nutzt ein automatisches Zwischenladekonzept: Per übergeordnetem Leitstand lässt sich der Mobile Robot anweisen, in Auftragspausen selbstständig zur



Intelligente Automatisierung für den Hochhub mit dem Mobile Robot EAC 212a von Jungheinrich

Ladestation zu fahren und seine Transportaufgaben nach kurzer Ladezeit fortzusetzen. Das minimiert manuelle Eingriffe, erhöht die effektive Betriebszeit und verbessert die Planbarkeit im Flotteneinsatz.

Der EAC 212a ist als skalierbare Lösung konzipiert. Projekte können mit wenigen Fahrzeugen starten und bedarfsgerecht erweitert werden. Over-the-Air-Updates ermöglichen die kontinuierliche Weiterentwicklung von Funktionen und zusätzlichen Anwendungsfällen. Der Marktstart der Lösung ist für das zweite Halbjahr 2026 vorgesehen.

#### „KLASSIKER“ IN NEUER GENERATION

Nicht für den autonomen Einsatz gedacht, aber dafür auf Basis der Kundenerfahrungen von über 170.000 verkauften Fahrzeugen konsequent weiterentwickelt wurde die nächste Generation der Elektro-Gegengewichtsstapler von Jungheinrich – die EFG-Baureihen 2/2i sowie

3/3i in der Tragkraftklasse bis zwei Tonnen. Sie richten sich an Anwender, die hohe Produktivität, Sicherheit und Zukunftsfähigkeit in einem kompakten Fahrzeugkonzept vereint sehen möchten.

Mit der EFG-Baureihe 2/2i bietet Jungheinrich besonders wendige Dreiradstapler mit Tragfähigkeiten von 1,4 bis zwei Tonnen, während die EFG-Baureihe 3/3i als Vierradstapler den Bereich von 1,6 bis zwei Tonnen abdeckt.

#### KOMPAKT UND LEISTUNGSSTARK

Ein zentrales Entwicklungsziel war es, Kunden zu ermöglichen, ihre vorhandene Lagerfläche noch effizienter zu nutzen. Durch die integrierte Lithium-Ionen-Batterie, eine optimierte Lenkachsengeometrie und die kompakte Konstruktion erreicht der EFG 2/3i bis zu 15 Prozent mehr Flächeneffizienz. Gegenüber der Vorgängerserie konnte der Wendekreis je nach Modell um bis zu 300 Millimeter reduziert werden.



Die EFG-Baureihen 2/2i sowie 3/3i wurden auf Basis von Kundenerfahrungen weiterentwickelt.

Mit efficiencyPLUS, drive&liftPLUS und performancePLUS bietet Jungheinrich außerdem drei klar differenzierte Leistungsstufen – von der Einstiegsvariante für moderate Umschlagleistungen über eine ausgewogene Allround-Variante bis hin zur leistungsstärksten Konfiguration für maximale Produktivität. In der auf anspruchsvolle Anwendungen und schnelle Warenumschläge ausgelegten performancePLUS-Variante sorgen permanentmagneterregte Synchronmotoren und eine optimierte Hydraulik bei gleichzeitig verbesserter Energieeffizienz für eine deutlich höhere Umschlagleistung. Die Baureihen 2/2i und 3/3i basieren auf einem modularen Energiekonzept. Lithium-Ionen-Batterien in verschiedenen Kapazitäten (346, 460 und 690 Ah) sind ebenso möglich wie die Nutzung von Blei-Säure-Batterien oder eine Vorbereitung für den Betrieb mit Brennstoffzelle.

#### AUS FAHRERSICHT ENTWICKELT

Die neuen Baureihen wurden konsequent aus Fahrersicht entwickelt. Ein vergrößerter Fußraum mit rund 100 Millimetern zusätzlicher Beinfreiheit, ein niedrigerer Einstieg und eine ergonomisch optimierte Lenksäule reduzieren körperliche Belastungen. Ein umfassend überar-

beitetes Akustik- und Vibrationskonzept mit schwingungsentkoppelter Kabine sorgt für Geräuschpegel von nur 63 dB(A). Das neue HMI mit 4,3-Zoll-Touchdisplay und überarbeitete Bedienelemente unterstützen eine intuitive, logische Bedienung und tragen zu präzisiertem, ermüdungsarmem Arbeiten bei.

Ein wesentliches Sicherheitsmerkmal ist die neu gestaltete, schräg angeordnete B-Säule. Sie reduziert den toten Winkel beim Rückwärtsfahren um bis zu 65 Prozent, ein entscheidender Sicherheitsgewinn: Statistiken belegen, dass ein Großteil aller Unfälle mit Flurförderzeugen bei Rückwärtsfahrten stattfindet.

Ein niedriger Armaturenbereich und das optionale Panoramadach verbessern die Sicht auf Gabeln, Last und Regalebenen zusätzlich, insbesondere bei Arbeiten in größeren Hubhöhen. Ergänzend steht ein breites Spektrum konfigurierbarer Assistenzsysteme zur Verfügung, darunter Kameralösungen, wie beispielsweise die KI-gestützte addedVIEW Personenerkennung oder das zonenbasierte Kollisionsschutzsystem zoneCONTROL.

#### VERNETZT UND DIGITAL

Ein optional verfügbares LED-Lichtband – SmartStripe – erhöht die Sichtbarkeit des Fahrzeugs durch klare Brems-, Fahrtrichtungs- und Warnsignale, außerdem zeigt es den aktuellen Ladestatus der Batterie auch aus der Ferne an. Um Probleme frühzeitig zu erkennen und ungeplante Stillstände zu vermeiden, sind die Elektro stapler zudem serienmäßig vernetzt und liefern wertvolle Betriebsdaten in Echtzeit. Dank digitalem Service, Predictive Maintenance und Remote-Diagnosen bleiben Flotten länger im Einsatz – mit kürzeren Reparaturzeiten und geringeren Kosten.

Der Verkaufsstart der drive&liftPLUS-Variante ist für Anfang des dritten Quartals 2026 vorgesehen. Die Varianten efficiencyPLUS und performancePLUS folgen im Jahr 2027. ■



THE RACE FOR  
**P O L E P O S I T I O N**

ENTWICKELT, UM ZU GEWINNEN.

Intralogistik ist ein Rennen gegen die Zeit. Jeden Tag. Sobald die Ampel auf Grün schaltet, zählt jede Sekunde – und Zögern ist keine Option. Wer in diesem Rennen ganz vorne mitfahren will, braucht mehr als nur Leistung. Genau deshalb haben wir **Gegengewichtsstapler** entwickelt, die in ihren Klassen bereit sind, an der Spitze zu fahren. Fahrzeuge, die unsere Kunden jeden Tag in die beste Startposition für ihren Erfolg bringen.

Mit der stärksten Gegengewichtsstapler-Flotte in der Geschichte unseres Unternehmens bieten wir für jede Anwendung, jede Branche und jeden Einsatz das passende Fahrzeug. Ob in engen Lagerhallen oder bei anspruchsvollen Produktionsspitzen: Unsere Gegengewichtsstapler sind dafür gebaut, konstant Leistung zu liefern – Leistung, die den entscheidenden Unterschied macht.

[www.jungheinrich.at](http://www.jungheinrich.at)

**JUNGHEINRICH**

# KEINE AUSREDEN MEHR

1.000 Lieferstopps pro Tag und ein 40-Tonner, der fast geräuschlos die Alpenquelle anzapft: Robert Stolz hat Culligan Austria konsequent auf Zukunftskurs getrimmt. Im Interview erklärt er, warum der Schwenk zur E-Mobilität weit mehr als nur ökologischer Zeitgeist ist.

Culligan Austria ist österreichischer Marktführer für Wasserspender und bietet nachhaltige Trinkwasserlösungen für Unternehmen und Privathaushalte. Das Portfolio umfasst leistungsgebundene Wasserspender, Multifunktionsarmaturen sowie frei stehende Geräte mit Alpenwasser aus eigener Quelle in den Seckauer Alpen. Der Fokus liegt auf der Reduktion von PET-Flaschen und innovativer Wasseraufbereitung mit moderner Technologie.

Gegründet 1997 in Oberösterreich als Triple A Aqua Service, bekannt unter der Marke aqua alpina, wurde das Unternehmen 2019 von Culligan übernommen – seinerseits wiederum mit 90 Jahren an Tradition in diesem Bereich. Robert Stolz, Managing Director von Culligan Austria, war von Anfang an dabei und hat 1998 als 22-Jähriger im Vertrieb angefangen – zu einer Zeit, als, wie er sagt, manche noch dachten, der Turm mit der charakteristischen 19-Liter-Wasserflasche sei ein Luftbefeuchter.

*„Mich hat von Anfang an die Unabhängigkeit von fossilen Energieträgern fasziniert – speziell die Vorstellung, Energie selbst zu produzieren und im eigenen operativen Betrieb zu verbrauchen.“*

**Robert Stolz, Managing Director Culligan Austria**

Heute verzeichnet das Unternehmen rund tausend Anlieferungen täglich und versorgt so hunderttausende Menschen mit hochwertigem Trinkwasser. Eine logistische Meisterleistung, bei der eine größtenteils vollelektrische Fahrzeugflotte zum Einsatz kommt. NEW BUSINESS hat sich mit Robert Stolz über den Schwenk zur E-Mobilität, den Einfluss auf die Logistikprozesse und gewollte Entschleunigung unterhalten.

**HERR STOLZ, WAS HAT CULLIGAN AUSTRIA DAZU BEWOGEN, SICH FÜR DIE E-MOBILITÄT ZU ENTSCHEIDEN? MUSSTEN SIE SELBST VIEL ÜBERZEUGUNGSARBEIT LEISTEN, ODER MUSSTEN SIE SELBST SOGAR ERST ÜBERZEUGT WERDEN?**

Nein, mich hat die Technologie schon vor neun Jahren sehr gereizt. Mein erstes Elektroauto war ein BMW i3. Mich hat von Anfang an die Unabhängigkeit von fossilen



Robert Stolz, Managing Director von Culligan Austria, packt an und stellt auch gerne das Menschliche und die Umwelt vor nackte kaufmännische Zahlen.

Energieträgern fasziniert – speziell die Vorstellung, Energie selbst zu produzieren und im eigenen operativen Betrieb zu verbrauchen. Das im Unternehmen zu organisieren, war ein enormer Anreiz. Damals wurde ich intern von vielen ausgelacht; das Thema war für die meisten nicht greifbar. Ich habe mir dann gezielt Meinungsbildner im Management gesucht – etwa den Leiter der Distribution und den Vertriebsleiter –, um sie als Botschafter zu gewinnen. Die haben beide Elektrofahrzeuge bekommen und waren von Anfang an begeistert. Diese Begeisterung haben sie ins gesamte Unternehmen getragen.

Nach und nach haben wir die komplette Pkw-Flotte umgestellt. Erst danach sind wir in den Testlauf gegangen, um zu prüfen, ob wir auch schwere Lasten, also Wasserflaschen, mit voll-elektrischen Fahrzeugen ausliefern können.

Anfangs gab es natürlich Schwierigkeiten bei der Reichweite, der Akzeptanz und der Ladeinfrastruktur. Wir haben uns daher für ein hochmodernes Routenoptimierungssystem mit einem ausgereiften Algorithmus entschieden. Die Routen sind nun so gestaltet, dass sie ideal auf Elektrofahrzeuge ausgelegt sind.

Heute haben wir rund 70 Fahrzeuge im Einsatz, die problemlos zwei Tonnen Nutzlast transportieren, 20 bis 30 Stopps pro Tag absolvieren und in der operativen Einsatzfähigkeit herkömmlichen Verbrennern in nichts nachstehen.

#### **WANN HAT DIE UMSTELLUNG BEGONNEN?**

Die ersten Versuche mit Pkws sind etwa sieben bis acht Jahre her. Die wirklich große Umstellung in der Logistik – also der Einsatz der ersten vollelektrischen Lieferfahrzeuge und Techniker-Vans – ist vier Jahre her.



**HAT SICH NEBEN DER ANPASSUNG DES ROUTENMANAGEMENTS NOCH ETWAS IN DEN ABLÄUFEN VERÄNDERT, SEIT DER „TIGER IM TANK“ KEINEN DIESEL MEHR TRINKT, SONDERN STROM?**

Es war viel Change-Management notwendig. Man stößt anfangs auf Barrieren, weil die Mitarbeiter vom Mindset her viele Ängste mitbringen – besonders die Reichweitenangst war stark ausgeprägt. Man muss mit diesen Ängsten umgehen und den Leuten zeigen: Es geht, es funktioniert. Wir haben viel mit Testläufen gearbeitet und gezielt Kollegen eingesetzt, die Optimismus ausstrahlen.

Wir müssen uns ohnehin mit dem Thema auseinandersetzen. Da ist es mir lieber, wir sammeln jetzt selbst unsere Erfahrungen, anstatt sie irgendwann aufgezwungen zu bekommen. So waren relativ rasch viele von der Idee begeistert. Und wenn man es einmal getestet hat, will man nie wieder zu einem Diesel zurück. Das Einzige, was Sie beachten müssen: Das Fahrzeug muss am Abend an die Ladebox, damit man am nächsten Morgen wieder losfahren kann.

**ES ZEIGT SICH OFT, DASS DIE TECHNISCHEN HÜRDEN GELÖST SIND, WÄHREND DIE BARRIEREN IM MINDSET VIEL HÖHER LIEGEN.**

Ganz genau. Nehmen wir zum Beispiel die Limitierung der Geschwindigkeit. Viele Elektro-Lieferfahrzeuge oder -Vans sind auf 110, 130 oder sogar 90 km/h limitiert. Warum muss ein Technikerbus auf der Autobahn auch 160 km/h fahren? Was soll das? Das ist nicht erforderlich. Diese Mentalität muss man ändern: Wer zu stark aufs Gas tritt, schadet direkt seiner Reichweite und kommt am Ende weniger weit. Man tut sich also selbst keinen Gefallen, wenn man auf der Überholspur fährt. Das hat bei unseren Mitarbeitern eine spürbare Entschleunigung bewirkt. Das Ausliefern von Waren oder Dienstleistungen mit dem E-Fahrzeug entspannt den Arbeitstag; die Hektik geht verloren. Man investiert ein bisschen mehr Zeit, gewinnt dafür aber an Zufriedenheit – auch, weil man ökologisch besser unterwegs ist. Wenn man nach Hause kommt und den Kindern erzählen kann, dass man den ganzen Tag keinen Diesel verbrannt hat, dann sagen die: „Papa, ich bin stolz auf dich.“ Das ist kein Schmach, die Kinder reflektieren das wirklich sehr positiv.

**DAS IST EIN INTERESSANTER ANSATZ. WIR LEBEN EIGENTLICH IN EINER ZEIT, IN DER ALLES IMMER SCHNELLER UND EFFIZIENTER WERDEN SOLL, UND SIE SPRECHEN VON**



**ENTSCHEUNIGUNG. WIE WIRKT SICH DAS AUF DIE PLANUNG AUS? BENÖTIGEN SIE NUN MEHR FAHRER ALS VORHER?**

Bei uns gibt es eine natürliche Limitierung durch das Gewicht. Im Schnitt liefert ein Fahrer pro Tour 100 Flaschen aus, was einer Last von zwei Tonnen entspricht. Da unsere Mitarbeiter die Flaschen händisch tragen, achten wir sehr genau darauf, dass diese Arbeitslast pro Tag nicht überschritten wird. Wenn jemand versucht, diese 100 Flaschen „rucki-zucki“ auszuliefern, vergisst er oft, auf den eigenen Körper zu achten. Mit einem Dieselfahrzeug ist man dazu verleitet, noch schneller und damit gefährlicher unterwegs zu sein.

Das Elektrofahrzeug entschleunigt. Man nimmt sich Zeit, hat ein komplett anderes Mindset. Die Liefermenge bleibt dennoch gleich. Wir steuern die Touren so ein, dass die Mitarbeiter ihre gesetzlichen Pausen konsequent einhalten. Und was spricht dagegen, dass man die Pause auf der Ladestation macht? Der Fahrer kann das Fahrzeug anstecken, sich seine Jause kaufen und die Pause sinnvoll nutzen.

**REICHWEITE UND LADEINFRASTRUKTUR SIND MEIST DIE ERSTEN PUNKTE, DIE EINEM IN DIESEM ZUSAMMENHANG EINFALLEN.**

**ABER GAB ES AUCH ÜBERRASCHUNGEN, AN DIE SIE VORHER NICHT GEDACHT HABEN? GAB ES MOMENTE, IN DENEN SIE DACHTEN: „HOPPALA, DAS IST JETZT EIN ECHTES PROBLEM“ ODER UMGEKEHRT: „DAS LÄUFT JA ÜBERAUS POSITIV“?**

Operativ funktioniert alles sehr gut. Mein Kritikpunkt richtet sich eher an die Entscheidungsträger in der Politik. Lange Zeit wurde toleriert, dass die öffentliche Ladeinfrastruktur fast schon ein Feld für Wegelagerer war. Man konnte verlangen, was man wollte, und es war nicht einmal sicher, ob die abgerechnete Menge korrekt war, da eine Eichung fehlte. Das ändert sich jetzt glücklicherweise alles.

Dennoch zahlen wir an öffentlichen Ladestellen oft noch 60 Cent pro Kilowattstunde. Das entspricht preislich fast dem Niveau von Diesel. Wie soll man Firmen einen Anreiz zur Umstellung bieten, wenn die Preise so hoch sind? Während die Regierung beim Diesel eingreift, um Teuerungen abzufedern, wird die Ladeinfrastruktur kaum reglementiert. Der Gesetzgeber lässt die Anbieter machen, damit diese in das System investieren – ein klassisches Henne-Ei-Problem. Viele Unternehmen bleiben deshalb lieber beim Diesel, weil dort die Infrastruktur vorhanden und kalkulierbar ist.

Fotos: RNF

*„Die wahre ‚Sexiness‘ an der Elektromobilität ist doch, dass jeder Haushalt und jeder Gewerbebetrieb seine Energie selbst produzieren kann.“*

**Robert Stolz, Managing Director Culligan Austria**

Dabei gibt es längst genügend Ladestellen. Wir müssen nur sicherstellen, dass die Kosten für Unternehmen verdaubar sind. Wir achten heute extrem darauf, welche Anbieter, Ladekarten und Roaming-Systeme wir nutzen, um nicht in Kostenfallen wie Blockiergebühren zu tappen. Wir bewegen monatlich rund 40.000 Euro für Energie – das ist eine Summe, bei der ein paar Tausend Euro mehr oder weniger durch unklare Tarife durchaus eine Rolle spielen. Es wäre Zeit für klare Vorgaben durch den Gesetzgeber an die Anbieter, um das Risiko für Unternehmen zu minimieren.

Auf der anderen Seite ist genau das der Reiz: Die Wertschöpfung bleibt im Land. Die 40.000 Euro, die wir monatlich ausgeben, fließen in die heimische Energiewirtschaft. Das ist ein positiver Impuls für Investitionen in Netze und Speichersysteme. Wenn man zurückblickt: Die weltweite Tankstelleninfrastruktur ist innerhalb von nur zwei Jahrzehnten, zwischen den 50er- und 70er-Jahren, entstanden. Das waren gigantische Investments. Jetzt erleben wir dasselbe mit der Elektromobilität. Überall müssen Lademöglichkeiten entstehen – aber klar geregelt, damit die Nutzer nicht in Kostenfallen tappen.

**DEM GEGENÜBER STEHT OFT DAS PROBLEM MIT DER NETZINFRASTRUKTUR – DASS WIR DEN STROM GAR NICHT IN DER MENGE AN DIE PUNKTE BRINGEN KÖNNEN, AN DENEN ER EIGENTLICH ERFORDERLICH WÄRE.**

Dass massive Investitionen notwendig sind, ist klar. Ich sehe jedoch kein Problem bei der Stromerzeugung an sich. Energiequellen wie

Photovoltaik, Wind- und Wasserkraft sind im Überfluss vorhanden. Die Natur bietet uns mehr als genug. Das eigentliche Nadelöhr sind die Speicherung und der Transport. Das muss koordiniert angegangen werden, wofür eben größere Investitionen fließen müssen. Aber auch die Wirtschaft leistet hier ihren Beitrag: Wenn wir, wie in unserem Fall, monatlich 40.000 Euro für Strom ausgeben, treiben solche Summen genau diese notwendigen Investitionen in die Infrastruktur voran und finanzieren sie letztlich mit.

**SIE SETZEN SOGAR EINEN VOLLELEKTRISCHEN 40-TONNER FÜR DEN TRANSPORT IHRES ALPENWASSERS VON DER QUELLE EIN. WELCHE ERFAHRUNGEN HABEN SIE SPEZIELL DAMIT GEMACHT?**

Der 40-Tonner hat unsere Erwartungen sogar noch übertroffen. Wir haben einen Mitarbeiter, der seit 30 Jahren Lkw-Fahrer ist – ein richtig eingefleischter Trucker. Als wir ihm die Idee präsentierten, von Diesel auf Elektro umzusteigen, war er am Boden zerstört. Er hat wirklich mit dieser Umstellung gehadert.

Wir konnten ihn dann doch überreden, sich auf dieses Experiment einzulassen, und ich glaube, heute ist er der glücklichste Mitarbeiter im Unternehmen. Er hat sich persönlich bei mir bedankt, dass er zum Ende seiner Karriere noch diese Erfahrung mit dieser Zukunftstechnologie machen durfte. In einer Sattelzugmaschine zu sitzen und fast geräuschlos 40 Tonnen zu transportieren, hat ihn komplett umgestimmt. Innerhalb weniger Tage war er so begeistert, dass er mit einem riesengroßen Grinser durch das Unternehmen gelaufen ist. Er wurde unser bester Botschafter für die Elektromobilität.

**WIE VIELE KILOMETER LEGT DIESER 40-TONNER IM DURCHSCHNITT TÄGLICH ZURÜCK?**

Ein Rundkurs bei uns umfasst etwa 350 Kilometer. Unser Fahrer ist mittlerweile so engagiert,

dass er manchmal sogar zwei Runden am Tag fährt. Das Fahrzeug lässt sich extrem schnell nachladen. Wir haben Hypercharger in den Niederlassungen; während er die Wasserflaschen ablädt, steckt er den Lkw mit 200 Kilowatt an. In dieser Zeit fließt wieder so viel Strom in den Akku, dass er problemlos weiterfahren kann.

**SIE MESSEN IHREN ERFOLG IN SACHEN NACHHALTIGKEIT NICHT AN ABSTRAKTEN CO<sub>2</sub>-WERTEN, SONDERN AN EINGESPARTEN LITERN DIESEL. 2025 WAREN DAS ETWAS MEHR ALS 60.500 LITER. WELCHES ZIEL HABEN SIE SICH FÜR 2026 GESTECKT?**

Den größten Hebel bei der Einsparung hatten wir natürlich durch den ersten 40-Tonner. Für 2026 planen wir nun die Anschaffung eines zweiten elektrischen 40-Tonnners. Unser Ziel ist es, jedes Jahr weitere 40.000 Liter Diesel einzusparen, bis wir schließlich bei Null sind. Wenn alles nach Plan läuft, sollten wir dieses Ziel in etwa drei Jahren erreicht haben.

**BEI UNSEREM RUNDGANG VORHIN HABEN SIE ERWÄHNT, DASS DIE 8,5-TONNER DERZEIT NOCH EINE GEWISSE HERAUSFORDERUNG DARSTELLEN.**

Das betrifft die klassische Last-Mile-Logistik mit Verteiler-Lkw. In diesem Segment gibt es von Herstellerseite her noch zu wenig attraktive Angebote. Ein solches Fahrzeug kostet aktuell rund 200.000 Euro. Da diese Lkws oft nur geringe Kilometerleistungen erbringen, ist die Umstellung kalkulatorisch noch eine Hürde.

Wir schaffen dennoch ein Pilotfahrzeug an, um es auszuprobieren. Da müssen wir einfach „reinbeißen“. Ich akzeptiere hier lieber die Mehrkosten, um die Lücke zu schließen – auch wenn es rein kaufmännisch betrachtet derzeit nicht die günstigste Variante ist. Aber der positive Effekt wiegt das auf: Wir können dann sagen, dass unsere komplette Logistik zu 100 Prozent voll-elektrisch ist. Bei den 3,5-Tonnern funktioniert

das bereits hervorragend; die sind in vielerlei Hinsicht sogar kosteneffizienter als Dieselfahrzeuge, besonders bei den aktuellen Dieselpreisen. Entscheidend ist dabei die eigene Ladeinfrastruktur: Die Fahrzeuge müssen in all unseren acht Niederlassungen laden können. Wenn man darauf angewiesen ist, an öffentlichen Stationen zu laden, wird es kostenmäßig schwierig.

**WENN DER SPRIT IMMER TEURER WIRD, RECHNET SICH DER UMSTIEG NATÜRLICH SCHNELLER. ABER ES GEHT NICHT NUR UM NACHHALTIGKEIT, SONDERN AUCH UM DIE UNABHÄNGIGKEIT VON SPRITPREISEN UND RESILIENZ. WIE FROH SIND SIE GERADE HEUTE, DASS SIE DIESEN PROZESS SO RECHTZEITIG ANGESTOSSEN HABEN?**

Es war nicht unser Kalkül, Volatilitäten am Spritmarkt zu glätten. Unsere Absicht war schlicht der Ausstieg aus rohölbasierten Kraftstoffen, um die Luft nicht weiter zu verpesten. Jedes Logistikunternehmen hat einen enormen Bedarf an Diesel, aber dieser Verbrauch ist unsichtbar. Kaum jemandem ist bewusst, wie viele Millionen Liter tatsächlich verbrannt und in die Natur geblasen werden. Wir hatten bei

**INFO-BOX**

**Zur Person**

Robert Stolz ist Managing Director von Culligan Austria, dem heimischen Marktführer für Wasserspender-Lösungen. Der gebürtige Vorarlberger ist ein Mann der ersten Stunde: Er stieg bereits 1998 im Alter von 22 Jahren im Vertrieb ein. Nach verschiedenen Stationen, etwa als Prokurist, übernahm er 2016 die Geschäftsführung. Heute verantwortet er die strategische Ausrichtung eines Unternehmens, das Größen wie die voestalpine zu seinen langjährigen Kunden zählt. Der Wahloberösterreicher lebt in Linz und pendelt zwischen den Standorten – als überzeugter E-Mobilist natürlich rein elektrisch.



nur 100 Fahrzeugen schon einen gewaltigen Verbrauch – bei großen Expeditionen müssen die Volumina gigantisch sein. Da wollten wir ansetzen. Dass wir nun weniger abhängig von Energieimporten sind, ist ein positiver Nebeneffekt, der mir sehr gut gefällt.

Wichtig ist mir vor allem die Förderung der dezentralen Energieproduktion: Strom dort zu erzeugen, wo er auch verbraucht wird. Deshalb bin ich, nebenbei bemerkt, auch kein Fan von Wasserstoff. Wasserstoff lässt sich nicht sinnvoll dezentral produzieren. Würde man darauf setzen, wäre man wieder von großen Mineralölkonzernen, riesigen Produktionsstandorten und einer komplexen Lieferlogistik abhängig. Das wäre der gleiche Nonsens wie beim Diesel. Die wahre „Sexiness“ an der Elektromobilität ist doch, dass jeder Haushalt und jeder Gewerbebetrieb seine Energie selbst produzieren kann.

**SIE WOLLEN IHRE E-FAHRZEUGE LÄNGER NUTZEN ALS DIE VERBRENNER - VON BIS ZU ZEHN JAHREN WAR DIE REDE. IST DAS EINE ÖKONOMISCHE NOTWENDIGKEIT, DAMIT SICH DIE ANSCHAFFUNGSKOSTEN RECHNEN, ODER GIBT ES ANDERE GRÜNDE?**

Unsere Erfahrung mit Fahrzeugen, die seit vier bis fünf Jahren im Einsatz sind, zeigt, dass die Abnutzung minimal ist. Warum sollte ich ein Fahrzeug austauschen, das hervorragend in Schuss ist? Auch bei der Batterielebensdauer

sehen wir kaum Einschränkungen. Der Leistungsabfall ist bei Weitem nicht so dramatisch, wie viele immer annehmen. Wenn nach fünf Jahren vielleicht fünf Prozent fehlen, habe ich immer noch 95 Prozent der Kapazität. Es gibt also keinen Grund für einen vorzeitigen Wechsel. Im Gegenteil: Je länger die Nutzungsdauer ist, desto interessanter wird es kaufmännisch. Der hohe Anschaffungswert ist ja oft die Barriere, über die sich viele nicht drübertrauen. Wenn ich aber die Total Cost of Ownership über eine längere Laufzeit betrachte – bei gleichzeitig sehr günstigen Betriebskosten –, dann neutralisiert sich dieser Anschaffungspreis komplett. Gerade bei Lkws ist der regelmäßige Wechsel von Ölen und anderen Betriebsflüssigkeiten ein riesiger Kostenfaktor. Überhaupt sind alle mechanischen und beweglichen Teile in einem herkömmlichen Lkw immens teuer in der Instandhaltung. Sobald ein Diesel-Lkw die ersten drei bis vier Jahre überschritten hat, wird er bei höheren Laufzeiten richtig kostenintensiv. Bei unseren Elektrofahrzeugen haben wir dieses Problem nicht.

**WAS HABEN SIE PERSÖNLICH AUS DIESER UMSTELLUNG GELERNT, UND FAHREN SIE PRIVAT NOCH IMMER EIN ELEKTROAUTO?**

Immer noch, ja. Ich könnte mir ehrlich gesagt nicht mehr vorstellen, auf einen Diesel zurückzuweichen. Ich kenne auch in meinem gesamten Umfeld niemanden, der den Schritt vom



Elektroauto zurück zum Verbrenner gemacht hat. Meine größte Erkenntnis aus der Umstellung ist aber: Ich hätte nicht gedacht, dass es so massive Ängste gegenüber neuen Technologien gibt. Unbegründete Ängste, oft genährt durch an den Haaren herbeigezogene Stammtischargumente. Ich dachte mir: Wir bringen eine neue Technologie ins Unternehmen, die funktioniert, sauber ist und nur Vorteile bietet – und trotzdem gibt es Gegenwehr. Warum spielen emotionale Faktoren eine so große Rolle, wenn logisch betrachtet alles positiv ist?

Das ist wohl auch der Grund, warum viele Unternehmen in Österreich diesen Schritt noch nicht gewagt haben: Sie haben Angst, dass ihre Leute den Weg nicht mitgehen. Dabei gibt es keine Ausreden mehr. Die Fahrzeuge sind leistungsfähig, die Ladeinfrastruktur ist da. Selbst wenn es mal nicht die günstigste Variante ist, hat man den Benefit der Umweltfreundlichkeit und kann sich als nachhaltiges Unternehmen positionieren. Das ist eigentlich ein „No-Brainer“. Trotzdem sieht man kaum Handwerks- oder Gewerbebetriebe, die umstellen, obwohl es möglich wäre.

Ich verstehe das nur bei großen Speditionen, die 3.000 Kilometer fahren müssen und maximale Flexibilität brauchen – das bietet der Diesel aktuell noch eher als Elektro. Es kann aber auch nicht sein, dass es auf der gesamten Strecke zwischen Linz und Wien – einer dreispurigen Autobahn, die täglich von tausenden Lkws

genutzt wird – nur eine einzige Lkw-Ladestation in Roggendorf bei Loosdorf gibt. Das ist doch ein Witz. Man kann als Regierung nicht CO<sub>2</sub>-Einsparungen fordern, wenn es auf einer Haupttroute nur einen einzigen Ladepunkt für 40-Tonner gibt.

**DAS IST WIEDER DIE HENNE-EI-PROBLEMATIK, VON DER SIE VORHIN SPRACHEN. IRGENDWER MUSS DEN MUT FASSEN UND DEN ERSTEN SCHRITT TUN, UM DIESEN MOTOR IN GANG ZU SETZEN.**

Da müsste eigentlich nur einmal eine klare politische Entscheidung in die richtige Richtung getroffen werden. Vor ein paar Jahren wurde beispielsweise die „Digitalisierungsmilliarde“ ins Leben gerufen – eine Milliarde Euro wird investiert, damit jedes Dorf Glasfaser bekommt. Ehrlich gesagt erschließt sich mir das nicht ganz, wenn wir doch flächendeckende 5G-Netze haben. Hätte man diese Milliarde stattdessen in die Elektromobilität investiert, um die Zugänglichkeit für die Logistik zu sichern und das Nachladen zu erleichtern, wäre das Thema für alle Industriebetriebe und Logistiker heute gegessen. Das hätte einen wirklich großen Impact gehabt. ■

**INFO-BOX**

**Diesel-Ausstieg bei Culligan in Zahlen**

- **Aktueller Status:** Rund 70 Fahrzeuge der Flotte sind bereits vollelektrisch (Pkw, Vans & 40-Tonner).
- **Einsparung 2025:** Über 60.500 Liter Diesel wurden durch die Umstellung eingespart.
- **Etappenziel 2026:** Durch die Anschaffung eines zweiten E-40-Tonnern sollen weitere 40.000 Liter pro Jahr wegfallen.
- **Die Vision:** In ca. drei Jahren will Culligan Austria die „Null-Diesel-Marke“ in der Logistik erreichen.

# NACHHALTIG FLIEGEN

Am Lehrstuhl für Verfahrenstechnik des industriellen Umweltschutzes der Montanuniversität Leoben wurde eine europaweit einzigartige Forschungsanlage für Sustainable Aviation Fuels in Betrieb genommen.

Der weltweite Flugverkehr verursacht rund zwei Prozent der CO<sub>2</sub>-Emissionen. Mit der Initiative „ReFuelEU Aviation“ verfolgt die Europäische Kommission das Ziel, die zivile Luftfahrt bis 2050 klimaneutral zu gestalten. Ein zentraler Hebel dafür sind nachhaltige Flugtreibstoffe: synthetisch hergestelltes Kerosin, das die gleichen chemischen Eigenschaften wie fossiles Kerosin besitzt und daher in bestehenden Flugzeugen und Infrastrukturen eingesetzt werden kann. Sustainable Aviation Fuels (SAF) können CO<sub>2</sub>-Emissionen über den gesamten Lebenszyklus deutlich reduzieren und leisten damit einen zentralen Beitrag zur Dekarbonisierung des Luftverkehrs.

## NEUE FORSCHUNGSINFRASTRUKTUR

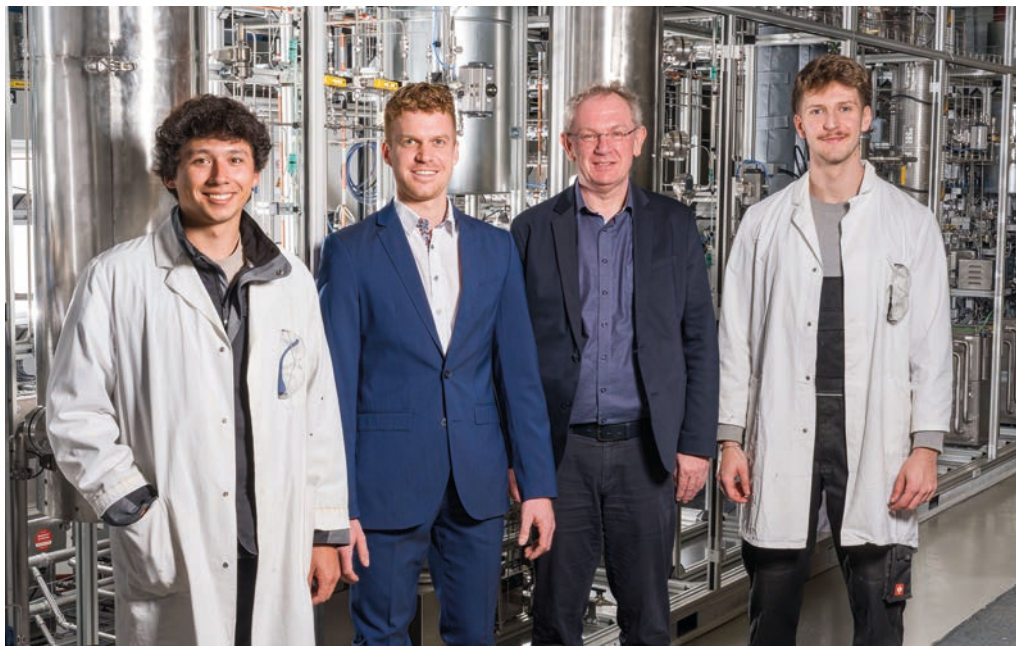
Die Prozessketten zur Herstellung von SAF sind derzeit jedoch in vielen Bereichen noch nicht vollständig ausgereift: Die Effizienzen sind gering, die Produktionsmengen begrenzt und die Kosten gegenüber fossilem Kerosin signifikant höher. Genau hier setzt eine neue Forschungsinfrastruktur der Montanuniversität Leoben an. Am Lehrstuhl für Verfahrenstechnik des industriellen Umweltschutzes wurde eine europaweit einzigartige Forschungsanlage in Betrieb genommen, mit der verschiedene Prozesswege zur Her-

stellung von Sustainable Aviation Fuels erforscht und weiterentwickelt werden. Ermöglicht wurde die neue Infrastruktur durch Mittel des Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Infrastruktur sowie durch die finanzielle Beteiligung der OMV.

Die Anlage erstreckt sich über ein ganzes Universitätsgebäude und bietet außergewöhnliche Flexibilität: Verschiedene Herstellungsprozesse von SAF können realitätsnah abgebildet, verglichen und hinsichtlich Effizienz, Kosten und Skalierbarkeit bewertet werden, um die technisch und wirtschaftlich vielversprechendsten Produktionsprozesse zu identifizieren und weiterzuentwickeln. Die experimentellen Arbeiten werden durch modernste Methoden der



Verschiedene Prozesswege zur Herstellung von SAF können hier erforscht werden.



Dipl.-Ing. Enzo Komatz, Dr. Christoph Markowitsch, Univ.-Prof. Markus Lehner und Dipl.-Ing. Severin Sendlhofner (v.l.n.r., alle vom Lehrstuhl für Verfahrenstechnik des industriellen Umweltschutzes)

Prozesssimulation und Machine-Learning-Modelle unterstützt. Diese digitale Begleitung beschleunigt die Entwicklung, minimiert Risiken beim Hochfahren und schafft die Grundlage, um Technologien „made in Austria“ effizient in den industriellen Maßstab überzuführen. Markus Lehner, Leiter des Lehrstuhls für Verfahrenstechnik des industriellen Umweltschutzes, betont: „Diese Anlage ist ein wesentlicher Meilenstein in der Forschung für eine nachhaltige, klimaneutrale und leistbare Mobilität auch im Luftverkehr. Sie positioniert Österreich und das Forschungsland Steiermark als eines der führenden Innovationszentren im Bereich der zivilen Luftfahrt.“

#### **ENGE KOOPERATION MIT OMV**

Die Planung und Errichtung der Anlage erfolgen in enger Zusammenarbeit mit der OMV. Als langjähriger Partner der Montanuniversität Leoben bringt die OMV technologische Exper-

tise und Innovationskraft aktiv in diese Forschungsanlage ein. Die Partnerschaft bündelt wissenschaftliche Exzellenz und industrielle Erfahrung entlang der gesamten Wertschöpfungskette von SAF. SAF sind ein wesentlicher Baustein der OMV-Strategie, um CO<sub>2</sub>-Emissionen deutlich zu reduzieren und eine nachhaltige Energiezukunft zu gestalten. Martijn van Koten, OMV Executive Vice President Fuels and Chemicals: „Unsere Partnerschaft mit der Montanuniversität Leoben ermöglicht es uns, neue Wege in der grundlegenden Kraftstoffforschung zu gehen. Innovation und Technologie bilden das Fundament unseres Wandels zu einem integrierten Unternehmen für nachhaltige Energie, Kraftstoffe und Chemikalien. Nachhaltige Kraftstoffe spielen dabei eine zentrale Rolle: Sie ermöglichen bereits heute CO<sub>2</sub>-reduzierte Mobilität und unterstützen entscheidend unseren Weg zu Netto-Null bis 2050.“

# ENDE VON JUST-IN-TIME

Die Blockade der Straße von Hormus ist bis in Österreichs Provinz zu spüren. Die Industrie lernt: Globale Berechenbarkeit war kein Naturgesetz, sondern ein Privileg auf Abruf. Auf das Ende von Just-in-Time folgen Just-in-Case und die Rückkehr des Lagers als Überlebensversicherung.

**E**ine gute Nachricht vorab: Die Hormus-Krise wird enden. Wir wissen nur nicht, wann. Die strukturelle Verwundbarkeit, die sie offenlegt, allerdings nicht. Aktuell sind es weniger die iranischen Raketen, die die Wasserstraße schließen, als die Schiffsversicherer. Seit sie ihren Schutz für die Region zurückgezogen haben, passieren keine Schiffe mehr die Meereseenge – es wäre weder rechtlich noch wirtschaftlich zu verantworten. Auch wenn sich vereinzelt Schiffe eine teure Durchfahrt bei der Revolutionsgarde erkaufen, liegen seitdem rund 1.000 Schiffe auf beiden Seiten der Wasserstraße vor Anker.

## WIE LOGISTIKER DARAUFG REAGIEREN

Während Speditionen täglich Einzelfallentscheidungen treffen, entfaltet sich entlang globaler Lieferketten ein mehrstufiger Dominoeffekt. Fallen direkte Routen weg, werden zunächst Ausweichhäfen angefahren – etwa Khor Fakkan an der Ostküste der Emirate. Doch diese Ventile funktionieren nur, solange Verladekapazitäten vorhanden sind. Die Zusatzmengen wandern von überlasteten Knotenpunkten wie Dubai zu Häfen, die strukturell nicht dafür ausgelegt sind – und der Stau wandert mit. Was als Seesperre beginnt, wird zur operativen Überlastung an Land und schließlich zum Planungsproblem für die gesamte Lieferkette. Sogar die Luftfracht stößt an ihre Kapazitätsgrenzen, da Unternehmen verzweifelt versuchen, ihre Produktionsbänder mit eingeflogenen Kleinteilen am Laufen zu halten.



Erneut entsteht entlang globaler Lieferketten ein mehrstufiger Dominoeffekt.

## TRÜGERISCHE GELASSENHEIT

In Wien reagiert man noch zurückhaltend. Nur rund 16 Prozent der heimischen Ölimporte stammen aus Saudi-Arabien und dem Irak, deren Exporte normalerweise durch Hormus laufen. Direkte Engpässe sind also vorerst unwahrscheinlich. Doch eine Studie des Supply Chain Intelligence Institute Austria (ASCI) zeigt: Die wahre Verwundbarkeit Österreichs liegt nicht im Rohöl, sondern in den Vorpro-



Rund 1.000 Schiffe liegen auf beiden Seiten der Straße von Hormus vor Anker.

dukten, Halbleitern und Spezialkomponenten, die in Containern irgendwo festsitzen. Für die heimische Automobil- und Elektronikindustrie ist die Hormus-Blockade kein abstraktes Fernsehereignis, sondern ein schleichender Countdown zum Produktionsstopp. Wenn der eine spezifische Sensor aus Asien fehlt, nutzt auch der volle Öltank in Schwechat wenig: Das Auto rollt nicht vom Band.

#### **DAS LANGSAME GIFT DER ZWEITRUNDENEFFEKTE**

Erema, der Weltmarktführer für Kunststoffrecyclinganlagen aus Ansfelden, hat eine Exportquote von 98 Prozent und setzt bewusst auf eine europäische Lieferkette – eigentlich eine Absicherung. Trotzdem hängen derzeit drei fertige Anlagen in Häfen fest, in Hamburg und in der Türkei, weit weg vom Golf. Die globale Ketten-

reaktion hat die Schifffahrt auch dort erfasst: verschobene Fahrpläne, fehlende Kapazitäten, gestörte Anschlussrouten. Wer sich durch europäische Beschaffung für unverwundbar hielt, lernt: Resilienz in der Eingangslogistik schützt nicht vor den Folgewirkungen in der Ausgangslogistik.

#### **KOSTENEXPLOSION UND DIE KUNST DER KOMMUNIKATION**

Nahezu verdoppelte Transportkosten und Dieselsprünge von 30 Prozent oder mehr lassen sich im Transportgeschäft nicht wegleugnen. Ein Großteil der Mehrkosten wird entlang der Lieferkette weitergereicht – zum Ärger der Kunden, aber ohne realistische Alternative. In diesem Umfeld zählt vor allem die proaktive Kommunikation. Kunden werden frühzeitig informiert, Alternativen entwickelt, individuelle

Fotos: Dachser



„Just-in-Time“ war auf globaler Stabilität aufgebaut – auch auf unbehinderten maritimen Engstellen.

Lösungen gefunden werden. Eine hundertprozentige Planungssicherheit gibt es im Transportgeschäft ohnehin nicht mehr. Aber resiliente Supply-Chains aufzustellen – das ist der Gradmesser, der End-to-End-Komplettanbieter wie Dachser unterscheidet.

#### **DAS KOMMT NACH JUST-IN-TIME**

Was sich gerade abspielt, ist der endgültige Abschied von „Just-in-Time“. Minimale Lagerbestände, maximale Kapitalrendite. Das Modell funktionierte drei Jahrzehnte – unter der Prämisse globaler Stabilität. Daran, dass die maritimen Engstellen, an denen die globalisierte

Wirtschaft hängt – Hormus, Suez, Bab al-Mandab, Malakka –, nicht geopolitisch gesperrt werden. Nach Covid, dem Ukrainekrieg und jetzt Hormus ist diese Prämisse aufgebraucht. An ihre Stelle tritt, was die Branche „Just-in-Case“ nennt. Unternehmen bauen Puffer auf, vervielfachen Sicherheitsbestände, diversifizieren Lieferanten. Das kostet Marge. Aber ein Produktionsstillstand kostet noch mehr. Die alte Gleichung – globaler Einkauf zum niedrigsten Preis – hatte eine versteckte strukturelle Verwundbarkeit. Das ist keine neue Erkenntnis, aber jetzt ist sie besonders sichtbar und richtig teuer. ■



**Michael Rauhofer**

ist Managing Director von Dachser Österreich.  
Nähere Informationen finden Sie unter [www.dachser.at](http://www.dachser.at).

# NACHWUCHS IM FOKUS

Digitale Rundgänge und Exkursionen brachten Schüler:innen am „Tag der Logistik“ Chancen für Ausbildung und Berufseinstieg in dieser systemrelevanten Branche näher.

**M**ehr als 3.400 Schüler:innen aus ganz Österreich haben heuer am „Tag der Logistik“ Einblicke in einen systemrelevanten Bereich erhalten, der für Versorgung, Wirtschaft und Alltag unverzichtbar ist. Der VNL (Verein Netzwerk Logistik) vernetzte dafür Schulen mit Unternehmen und machte mit virtuellen Rundgängen sowie geplanten Exkursionen die Vielfalt und Innovationskraft der Logistik sichtbar.

## EINBLICK IN ALLTAG UND MÖGLICHKEITEN

„Wir möchten vor allem junge Menschen für die Logistik gewinnen. Deshalb setzen wir rund um den ‚Tag der Logistik‘ auf digitale Formate und laden danach zu Unternehmensbesuchen ein. Auf diese Weise erhalten Schülerinnen und Schüler einen unmittelbaren Einblick, wie Logistik im Alltag funktioniert und welche Ausbildungs- und Berufsmöglichkeiten sie bietet“, betont Franz Staberhofer, Obmann des VNL und Leiter Logistikum FH OÖ. Für ihn ist klar, dass die Branche gerade für die junge Generation viel Potenzial hat. „Wir zeigen bei unseren Veranstaltungen ganz bewusst, wie innovativ und zukunftsweisend die Logistik heute ist. Sie hat in den vergangenen Jahren unter Beweis gestellt, wie wichtig sie für eine verlässliche Versorgung und stabile Abläufe ist. Unser Anliegen ist es, ein realistisches, aber zugleich motivierendes Bild zu vermitteln – und Logistik als vielseitiges Berufsfeld mit Perspektive, Sinn und Gestaltungsmöglichkeiten sichtbar zu machen. Mehr als 70 Schulen (HAK, HAS, HTL, HLW, BRG)



Franz Leitner und Peter Umundum, beide Österreichische Post AG

und zwölf Unternehmen nahmen am 16. April am „Tag der Logistik“ teil. Dazu zählten: Andritz AG, Arvato, Coca-Cola HBC, DHL, Gebrüder Weiss, Kellner & Kunz AG, Kühne + Nagel, LKW Walter, MediaPrint, MSC – Mediterranean Shipping Company Austria, Österreichische Post AG und Rauch Säfte.

„Logistik lebt von Menschen und von gut ausgebildetem Nachwuchs. Der ‚Tag der Logistik‘ macht sichtbar, wie relevant und zukunftssicher diese Berufe sind. Gerade in Krisenzeiten zeigt sich: Logistik wird immer gebraucht, sie gibt Orientierung, Stabilität und sichere Arbeitsplätze. Deshalb investieren wir gezielt in Ausbildung und junge Talente“, sagt etwa Peter Umundum, Generaldirektor-Stellvertreter von Österreichische Post AG. ■

# DAK IM HÄRTETEST

In einer dreiwöchigen Testphase wurde vergangenen Winter die Digitale Automatische Kupplung auf Herz und Nieren geprüft. Ein Demozug trotzte extremen Witterungsbedingungen – die Bilanz fiel positiv aus.

Seit der Kaiserzeit wird händisch gekuppelt. Das soll sich ändern: Die Digitale Automatische Kupplung (DAK) gilt als Schlüsseltechnologie für die Zukunft des europäischen Schienengüterverkehrs. Sie ersetzt die manuelle Schraubenkupplung und automatisiert den bislang körperlich schweren und zeitintensiven Kuppelvorgang. Darüber hinaus verbindet sie Güterwagen nicht nur mechanisch und pneumatisch (über Druckluftleitungen für die Bremsen), sondern stellt auch durchgängige Strom- und Datenleitungen bereit. Die ÖBB Rail Cargo Group (RCG) nimmt bei der Entwicklung der DAK im Rahmen des FP5-TRANS4M-R-Projekts von Europe's Rail Joint Undertaking eine aktive Rolle ein: Mit dem DAK-Demozug wird das System rund um die DAK unter realen Betriebsbedingungen getestet, weiterentwickelt und zur Serienreife gebracht. Wintertests in Österreich zeigen: Die Technologie bewährt sich auch unter extremen Bedingungen.

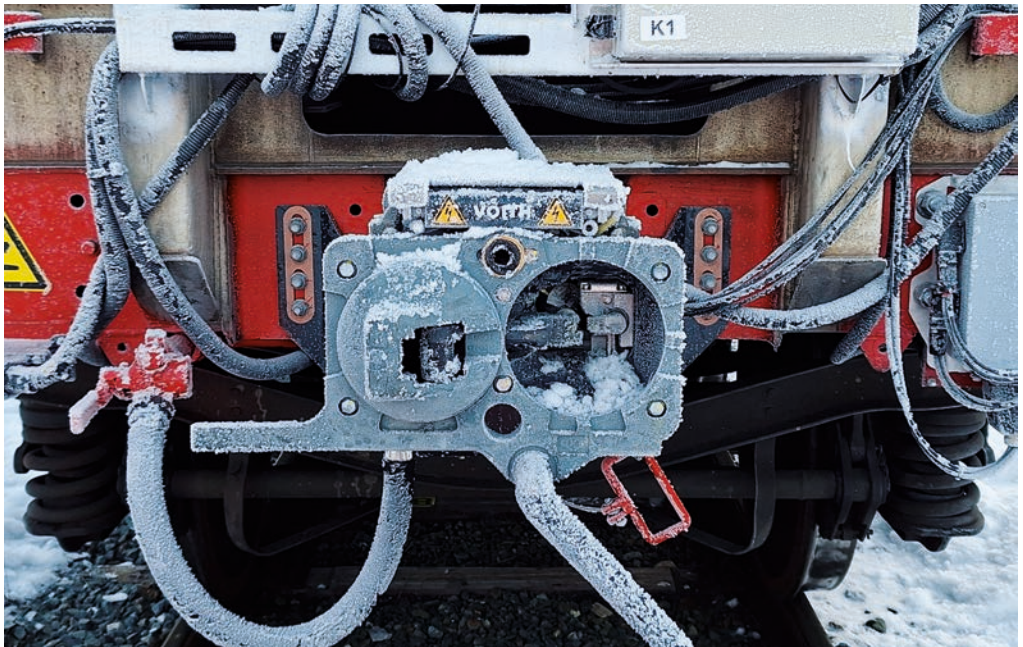
## DEMOZUG FÜR PRAXISTESTS BEREIT

Nach intensiven technischen Vorbereitungen und der Integration von Kupplungssystemen verschiedener Hersteller wurde der DAK-Demozug in Betrieb genommen, um das Zusammenspiel von Mechanik, Elektrik und Datenübertragung unter realen Bedingungen zu testen und zu prüfen, ob die Systeme herstellerübergreifend miteinander funktionieren. Ziel ist es, die automatische Kupplung nicht nur mechanisch und pneumatisch zuverlässig zu gestalten, sondern auch die digitale Daten- und Energieübertragung entlang des gesamten Güterzugs sicherzustellen. Damit schafft die DAK die Grundlage für automatisierte Bremsproben sowie perspektivisch für weitere digitale Anwendungen. Sie ist damit ein zentraler Baustein für mehr Effizienz, Wettbewerbsfähigkeit und Sicherheit im europäischen Schienengüterverkehr.

In einer dreiwöchigen Testphase wurde der DAK-Demozug gezielt extremen Witterungsbedingungen ausgesetzt. Temperaturen von bis zu



Im Rahmen des Tests ließ man bewusst Schnee in alle relevanten Komponenten eindringen.



Tiefwinterliche Temperaturen von bis zu minus 15 Grad, verbunden mit Schnee und Eis, sorgten für realistische Bedingungen bei den Wintertests des ÖBB-DAK-Demozugs.

minus 15 Grad Celsius, Eisregen und Neuschnee begleiteten die Tests am Bahnhof Schwarzach-St. Veit im Salzburger Pongau. Im Fokus standen wiederholte mechanische Kuppungsvorgänge, das elektrische Entkuppeln per Knopfdruck sowie die Funktionsfähigkeit der Luft- und Datenverbindungen – essenziell für einen sicheren Bremsbetrieb und eine stabile Datenübertragung. Besonderes Augenmerk galt möglichen Kälteeffekten durch Schnee und Eis auf Schmierstoffe, Dichtungen und elektrische Kontakte.

Zusätzlich wurde der Zug in Bockstein für zehn Tage unter realistischen Bedingungen abgestellt, um im Güterverkehr übliche längere Standzeiten zu simulieren. Dabei ließ man bewusst Schnee in alle relevanten Komponenten eindringen, um potenzielle Schwachstellen zu identifizieren.

Das Ziel der ersten Tests mit dem Demozug war, mögliche Schwachstellen frühzeitig zu

erkennen und konsequent zu beheben. Die vorläufige Bilanz der Wintertests fällt durchwegs positiv aus: Die getesteten Systeme zeigten auch unter anspruchsvollen Winterbedingungen eine hohe Zuverlässigkeit und Robustheit.

#### WICHTIGER MEILENSTEIN

Bettina Castillo, Vorständin der ÖBB Rail Cargo Group, sieht die Tests als wichtigen Meilenstein: „Die Tests liefern wertvolle Erkenntnisse für die Weiterentwicklung der Technologie und bestätigen unseren eingeschlagenen Weg hin zu einer europaweit standardisierten Digitalen Automatischen Kupplung. Jede einzelne Testreihe bringt uns einen entscheidenden Schritt näher an eine praxistaugliche und robuste Lösung für den europäischen Schienengüterverkehr – vor allem im Einzelwagennetzwerk. Entscheidend für den Erfolg sind dabei die enge Zusammenarbeit in Europa und die gemeinsame Umsetzung dieser Schlüsseltechnologie.“ ■

Fotos: RCG

# SENSIBEL & KOMPLEX

Sensible Güter, komplexe Projekte: Lukas Minichmayr, Geschäftsführer von Frachtmeister, darüber, was Spezialtransporte auszeichnet und worauf geachtet werden muss.

Ein Bereich des Transport- und Logistikwesens, der eigene Regeln und Anforderungen mit sich bringt, sind Spezialtransporte. Während Standardtransporte primär entlang von Strecke, Zeit und Kapazität organisiert werden, stehen bei sensiblen Transporten Planung, Risikoabschätzung und präzise abgestimmte Abläufe im Fokus. Für Auftraggeber bedeutet dies, dass es weniger um einen einzelnen Transport als vielmehr um ein ganzheitlich gesteuertes Projekt geht. Zu den Spezialtransporten zählen unter anderem der Umzug von Laboren, Archiven oder medizinischen Einrichtungen. Hier zeigt sich der besondere Charakter dieser Art von Transporten: Es werden zahlreiche hochsensible Güter bewegt, darunter tiefgekühlte Proben, strukturierte Archivbestände und wertvolle Kunstobjekte. Fehler können nicht nur hohe Kosten verursachen, sondern auch Betriebsabläufe unterbrechen und Forschungsergebnisse gefährden. Entsprechend hoch sind die Anforderungen an Planung und Umsetzung.

## **STRUKTUR, FACHWISSEN UND TECHNISCHE AUSSTATTUNG SIND DAS A UND O**

Um diese zu erfüllen, ist ein strukturierter Projektansatz erforderlich. Für jedes Vorhaben werden individuelle Konzepte entwickelt, die die Bereiche Verpackung, Transport, Lieferung sowie bei Bedarf auch Montage und Inbetriebnahme umfassen. Standardlösungen reichen in diesem Bereich nicht aus. Es ist entscheidend, projektspezifische Anforderungen frühzeitig zu erkennen und in belastbare Prozesse zu übersetzen.

Eine zentrale Rolle spielt dabei die technische Ausstattung. Der Einsatz von Spezialgeräten, wie Außenliften oder Treppensteigern, ermöglicht sichere Transporte auch unter anspruchsvollen baulichen Bedingungen. Gerade in innerstädtischen Lagen setzen wir regelmäßig Außenlifte ein, um empfindliche Güter sicher und unabhängig von baulichen Einschränkungen zu transportieren. Ergänzend kommen bei



Der Umgang mit sensiblen Objekten setzt hohe Sicherheits- und Qualitätsanforderungen voraus.



Der Einsatz von Spezialgeräten, wie Außenliften oder Treppensteigern, ermöglicht sichere Transporte auch unter anspruchsvollen baulichen Bedingungen.

sensiblen Gütern, bei denen stabile Umweltbedingungen entscheidend sind, spezifische Verpackungslösungen und temperaturgeführte Logistik zum Einsatz. Hier ist Fachwissen gefragt: Beim Kunsttransport werden beispielsweise säurefreie Materialien verwendet, um langfristige Schäden zu vermeiden. Solche Details sind kein optionales Extra, sondern integraler Bestandteil eines professionellen Gesamtkonzepts.

Bei Kunsttransporten, aber insbesondere bei Laborübersiedlungen oder Übersiedlungen von medizinischen Einrichtungen geht es nicht nur um Zeit und Temperatur, sondern auch um die physische Stabilität der transportierten Güter. In vielen Fällen müssen Transportwege so geplant werden, dass Erschütterungen möglichst vermieden werden. Dafür werden individuelle Konzepte entwickelt – von der Wahl

geeigneter Transportmittel bis hin zur Definition stoßarmer Bewegungsabläufe innerhalb von Gebäuden. Bei längeren Transportstrecken spielt zudem die Sicherstellung einer durchgängigen Energieversorgung eine zentrale Rolle. Kühlgeräte und empfindliche Anlagen müssen während des gesamten Transports zuverlässig betrieben werden, weshalb die Stromversorgung bereits im Vorfeld getestet und abgesichert wird.

#### **RISIKOMANAGEMENT UND ANTIZIPATION VON HERAUSFORDERUNGEN**

Ein weiterer Erfolgsfaktor ist ein vorausschauendes Risikomanagement. Für jedes Projekt werden potenzielle Risiken identifiziert, bewertet und laufend überwacht. Gerade bei komplexen Vorhaben ist eine flexible Steuerung entscheidend, um auf Veränderungen schnell reagieren zu können und die Projektstabilität

Fotos: Frachtmeister



Gerade bei komplexen Vorhaben ist eine flexible Steuerung entscheidend, um auf Veränderungen schnell reagieren zu können und die Projektstabilität sicherzustellen.

sicherzustellen. Damit sich unsere Kunden unserer Kompetenz bewusst sein und sorgenfrei umziehen können, sind wir nach ISO 9001 zertifiziert.

Neben operativen Risiken spielen auch wirtschaftliche Faktoren eine wichtige Rolle. Unvollständige Ausgangsinformationen oder kurzfristige Anpassungen im Projektumfang sind in der Praxis keine Ausnahme. Umso wichtiger ist es deshalb, mit realistischen Annahmen zu planen und in der Projektkalkulation ausreichend Puffer zu berücksichtigen. Diese ergeben sich in der Regel aus jahrelanger Erfahrung. Mit unserem Team, das mittlerweile aus über hundert Köpfen besteht, verschaffen wir uns und unseren Kunden auch eine gewisse Flexibilität.

#### **TRANSPARENZ UND KOMMUNIKATION IM GESAMTEN VERLAUF**

Ebenso entscheidend ist eine transparente und laufende Kommunikation. Auftraggeber benötigen jederzeit Klarheit über den Projektstatus, während auf operative Veränderungen schnell reagiert werden muss. Eine enge Abstimmung zwischen allen Beteiligten ist daher Voraussetzung für einen reibungslosen Ablauf. Um dies zu gewährleisten, haben wir bei Frachtmeister eine digitale Auftragsverfolgung installiert, die den Kunden Live-Updates bietet. Auch die lückenlose Dokumentation spielt eine wichtige Rolle. Insbesondere in sensiblen oder regulierten Bereichen muss jeder Projektschritt nachvollziehbar sein. Dies betrifft sowohl die Einhaltung defi-



nierter Transportbedingungen als auch die Übergabeprozesse und etwaige Abweichungen vom ursprünglichen Plan. Eine strukturierte Dokumentation schafft Transparenz und dient gleichzeitig als Absicherung für alle Beteiligten.

#### **MEDIZINISCHE TRANSPORTE SIND BESONDERS HEIKEL**

Die Übersiedlung sensibler Klinikbereiche im laufenden Betrieb zeigt exemplarisch, wie

anspruchsvoll Spezialtransporte sein können. Während der medizinische Alltag uneingeschränkt weiterläuft, werden parallel dazu Labore, Notfallbereiche sowie hoch spezialisierte Geräte, Minus-80-Grad-Kühlschränke und tiefgekühlte Proben verlagert. Der Umgang mit Laboreinrichtungen geht dabei mit besonders hohen Sicherheits- und Qualitätsanforderungen einher. Je nach Anforderung kommen auch temperaturgeführte Transporte zum Einsatz: Kühlfahrzeuge ermöglichen es, sensible Güter innerhalb exakt definierter Temperaturbereiche – etwa bis 0°C – sicher zu transportieren. Solche Projekte erfordern präzise Planung, eingespielte Teams und klare Verantwortlichkeiten und erstrecken sich oft über mehrere Monate. Frachtmeister konnte in diesem Bereich bereits viel Erfahrung sammeln und hat in den letzten Jahren zahlreiche erfolgreiche Übersiedlungen von medizinischen Einrichtungen durchgeführt. Zuletzt im vergangenen Jahr die Klinik Favoriten, bei der mehrere Bereiche gleichzeitig umgesiedelt wurden, während die Notaufnahme weiter in Betrieb war.

#### **FAZIT: SPEZIALTRANSPORTE ERFORDERN EXPERTISE**

Wie eingangs bereits erwähnt, zeigt sich: Spezialtransporte sind eine eigenständige Disziplin innerhalb der Logistik, die hohe Anforderungen an Transport und Logistik stellen. Für Unternehmen ist es deshalb entscheidend, den richtigen Partner zu wählen. Neben technischer Ausstattung und klaren Prozessen sind vor allem Erfahrung, Branchenverständnis und die Fähigkeit, individuelle Lösungen für komplexe Anforderungen zu entwickeln, gefragt. ■

**Lukas Minichmayr**  
ist Geschäftsführer der Frachtmeister Speditions Ges.m.b.H.  
Nähere Informationen finden Sie unter <https://frachtmeister.at>.



Fotos: Frachtmeister

# INSEL DER EXZELLENZ

In der Transportlogistik wird ein neues Kapitel aufgeschlagen. Tiefgreifende Integration von Intelligenz in der Planung, Wartung, Beförderung und Sicherheit kann zusätzliches Wachstum generieren. Unternehmen wie Fluggesellschaften entwickeln sich zu adaptiven Mobilitätssystemen.

Jahrzehntlang basierte das Business in der Transportbranche auf Volumen, der Größe der Netzwerke und auf Stückkosten. Die nächste Dekade wird sich über den „operativen IQ“ definieren, also die Fähigkeit, zu erkennen, was im Unternehmen geschieht, vorherzusehen, was als Nächstes kommt, und das Netzwerk in Echtzeit neu auszurichten. Diese Entwicklung schreitet schnell voran – der Markt für operative KI soll von 2,57 Milliarden US-Dollar im Jahr 2023 auf über 65 Milliarden US-Dollar bis 2032 wachsen.

## VERBINDUNGEN SCHAFFEN WISSEN

Viele Fluggesellschaften haben bereits „Inseln der Exzellenz“ geschaffen. Vorausschauende Wartung reduziert ungeplante Ausfälle, KI-gestützte Routen senken den Treibstoffverbrauch, und Frachtplattformen prognostizieren die Nachfrage mit hoher Präzision.

Doch eine Verbindung fehlt noch, um den Mehrwert zu erhöhen: Kommunizieren die Systeme nämlich miteinander und werden zusätzliche Daten (z. B. Wartungsdaten, Flugverkehrsprognosen) in Preisgestaltung oder Frachtplanung einbezogen, löst man Fragmentierungen auf.

Die Branche bewegt sich in Richtung „kollektives Airline-Gehirn“. Einzelne Funktionen werden verbunden und Entscheidungen über Passagier-, Fracht- und Mobilitätsnetzwerke hinweg orchestriert. So entstehen zusätzliche Planungssicherheit und mehr Transparenz, aus „Flughafen-zu-Flughafen“-Systemen werden End-to-End-Mobilitätsprovider.

## SYSTEME FÜR EINE WELT, DIE ES NICHT MEHR GIBT

Die Kernsysteme der Luftfahrt wurden für eine ruhigere, vorhersehbare Zeit entwickelt. Schwankende Rahmenbedingungen durch Umbuchungen, veränderte Flug-



Fluggesellschaften entwickeln sich von Kapazitätsanbietern zu adaptiven Mobilitätssystemen.

routen, aber auch die Wetterbedingungen wurden nicht nahtlos in die Prozesse integriert. Dabei fehlt es den Fluggesellschaften selten an Daten, sondern vielmehr an gemeinsamem Kontext: Disponenten sehen nicht, wenn die Wartung ein Gate freigegeben hat, die Frachtplanung erkennt Nachfragespitzen zu spät, und Preissysteme ignorieren die Wetterverhältnisse. Die Branche bewegt sich bereits: Initiativen wie One ID, One Order und NDC standardisieren den Datenaustausch. Diese Standards schaffen Infrastruktur, aber noch keine Intelligenz. Den echten Wettbewerbsvorteil erzielt man, indem darauf eine einheitliche Intelligenz aufgebaut wird.

## KI ALS ZENTRALES DENKORGAN:

### ERKENNEN, VORHERSAGEN, ANPASSEN

Künstliche Intelligenz verändert die Logistik grundlegend, indem sie drei zentrale Fähigkeiten miteinander verbindet: das Erkennen, das Vorhersagen und das Anpassen. Gemeinsam bilden sie die Grundlage für ein intelligentes, handlungsfähiges System.

**1. Erkennen (Sense):** Im ersten Schritt greift KI auf eine Echtzeitwahrnehmung der Realität zu. Sie schafft operative Transparenz, indem sie Abläufe sichtbar macht, Probleme frühzeitig erkennt und relevante Marktsignale identifiziert. Dadurch entsteht ein kontinuierlich aktualisiertes, lebendiges Abbild des gesamten Unternehmens.

**2. Vorhersagen (Anticipate):** Auf dieser Grundlage geht die KI einen Schritt weiter: Sie bewegt sich vom reinen Reagieren hin zum Prognostizieren. Auf diese Weise unterstützt KI proaktiv bei Problemlösungen, simuliert potenzielle Risiken

und liefert frühzeitig fundierte Entscheidungsgrundlagen. Der größte Vorteil dabei ist Zeit – ein entscheidender Faktor in der Luftfahrt.

**3. Anpassen (Adapt):** Im letzten Schritt setzt die Organisation die gewonnenen Erkenntnisse in koordinierte Maßnahmen um. Entscheidungen werden dynamisch getroffen und über das gesamte Unternehmen hinweg abgestimmt. Netzwerkweite Simulationen helfen dabei, Auswirkungen ganzheitlich zu verstehen und die Widerstandsfähigkeit zu erhöhen. Ein konkretes Beispiel ist die KI-gestützte Routenplanung, die bereits Millionen Liter Treibstoff eingespart hat.

## NÄCHSTE STATION: DAS ZENTRALE GEHIRN

Die nächste Entwicklungsstufe in der Transportlogistik wird eine einheitliche Intelligenz, eine Art „zentrales Gehirn“, sein, das Daten, Systeme und Entscheidungen miteinander verbindet. Grundlage dafür ist eine gemeinsame Sprache im Unternehmen, bei der einheitliche Begriffe die Zusammenarbeit zwischen Bereichen deutlich verbessern. Gleichzeitig ermöglicht diese Architektur ein vernetztes Handeln, bei dem bestehende Altsysteme nicht ersetzt, sondern intelligent integriert werden. Entscheidend für den Erfolg ist dabei das Vertrauen in die Technologie. KI agiert nicht als undurchsichtige Blackbox, sondern als transparenter, nachvollziehbarer Copilot, der menschliche Entscheidungen unterstützt und stärkt. Dieser Wandel erfordert den gezielten Aufbau neuer Kompetenzen und eine Unternehmenskultur, die Lernen, Zusammenarbeit und den sicheren Umgang mit KI aktiv fördert. ■

**Mehr dazu:** [www.nagarro.com/en/industries/travel-and-logistics](http://www.nagarro.com/en/industries/travel-and-logistics)

### Thomas Steirer

ist CTO beim Digitalisierungsberater Nagarro. Nähere Informationen finden Sie unter [www.nagarro.com](http://www.nagarro.com) oder direkt über [www.linkedin.com/in/meetthomas](https://www.linkedin.com/in/meetthomas).



# EFTI AUF ZIELGERADE


Spanien ist vorgeprescht, auch im restlichen Europa schreitet die Digitalisierung in der Logistik rapide voran. Ab Juli 2027 müssen Behörden in den EU-Staaten, die eFTI-Meldungen akzeptieren, diese auch empfangen können.

**S**panien macht Ernst: Ab 5. Oktober dieses Jahres müssen alle Transporte, die über spanisches Hoheitsgebiet rollen – egal ob innerstaatlich oder grenzüberschreitend –, ein digitales Kontrolldokument vorweisen können. Das „Documento de Control Administrativo (DCA)“ ist ein Kontrollinstrument, das ab dann bei Straßenkontrollen in digitaler Form vorgelegt werden muss. Inhaltlich entspricht das DCA sehr stark dem CMR-Frachtbrief, der seit 1956 im Einsatz ist. Anstelle eines gesonderten DCA kann deshalb auch ein korrekt implementierter elektronischer Frachtbrief (eCMR) verwendet werden, wenn er die gesetzlichen Anforderungen erfüllt.

## DIGITALISIERUNG LÄUFT AUF HOCHTOUREN

Doch nicht nur in Spanien, auch in Österreich bzw. in ganz Europa laufen die Vorbereitungen für die Digitalisierung im Transportwesen auf Hochtouren. Hintergrund ist die eFTI-Verordnung (Electronic Freight Transport Information) von 2020. Bis Juli 2027 müssen die Behörden der EU-Länder in der Lage sein, eFTI-Meldungen annehmen zu können. In Österreich wird derzeit unter Federführung des Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI) an einem eFTI-Gate „gebastelt“, an das zertifizierte eFTI-Plattformen angebunden werden sollen, die die notwendigen Daten liefern. Der heimische IT-Dienstleister Editel, Spezialist für digitale Lösungen in

der Logistikbranche, will als einer der ersten Anbieter eine entsprechende eFTI-Plattform zur Verfügung stellen. „Mit FreightLogs, unserer eCMR-Plattform, sind wir bestens gewappnet, um so schnell als möglich loszulegen“, erklärt Thomas Höfler, Product Manager eCMR bei Editel. Die



*„Das Positive an der eFTI-Verordnung ist sicher, dass sie einen einheitlichen Rechtsrahmen in der EU schafft.“*

**Thomas Höfler, eCMR Product Manager Editel**



Stichwort eFTI (Electronic Freight Transport Information): Auch in Österreich laufen die Vorbereitungen für die Digitalisierung im Transportwesen auf Hochtouren.

eCMR-Lösung ist seit einiger Zeit bei LKW Walter im Einsatz, laut dem Magazin „Trend“ (Trend 500 – 2025) mit einem Umsatz von mehr als 2,8 Milliarden Euro nach den ÖBB und der Post der drittgrößte Transport- und Logistikkonzern Österreichs.

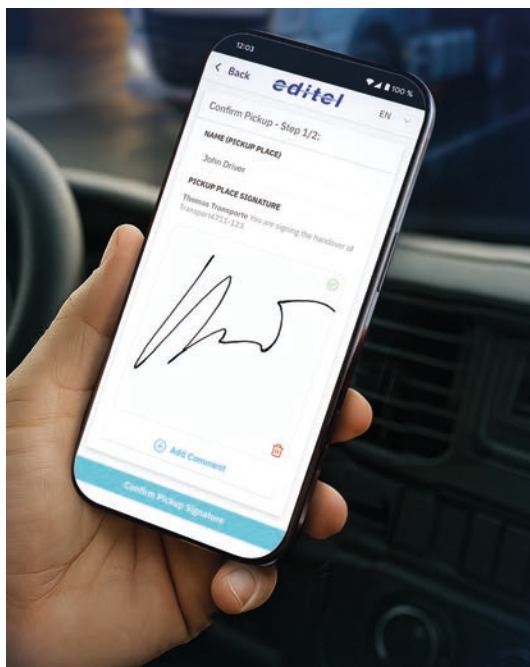
#### **EINMELDUNG AN DAS EFTI-GATE**

Die für 2027 geplante Umsetzung der eFTI-Verordnung auf Behördenseite ist aber nur der erste Schritt. Ab 2029 sollen – nach einer Evaluierung – auch die Unternehmen verpflichtet werden, die gesetzlich vorgeschriebenen Informationen digital einzumelden – so zumindest der aktuelle Stand. „Das Positive an der eFTI-Verordnung ist sicher, dass sie einen einheitli-

chen Rechtsrahmen in der EU schafft. Als eFTI-Plattform können wir dann für unsere Kunden von Österreich aus die notwendigen Daten an das eFTI-Gate melden, wobei es egal ist, ob der Transport in einem anderen EU-Land stattfindet. Bei unseren eCMR-Kunden werden wir die Einmeldung der notwendigen Daten als Add-on anbieten, es wird aber auch eine Standalone-Lösung nur für die Umsetzung von eFTI geben“, sagt Thomas Höfler.

#### **DIGITALER FRACHTBRIEF GEPAART MIT E-INVOICING**

Die Umsetzung der eFTI-Verordnung ist das eine, doch eine eCMR-Lösung, wie sie etwa von Editel angeboten wird, kann weit mehr. Sie



Selbstverständlich ist auch eine App Teil der eCMR-Lösung von Editel.

sorgt nicht nur dafür, dass der bisherige Papier-Frachtbrief in digitaler Form zur Verfügung steht, sondern ist auch ein echter Möglichmacher für weitere, über den eCMR-Prozess hinausgehende Automatisierungsschritte – wie etwa die automatisierte Verzollung oder die Transportkostenabrechnung. „Die Automatisierung weiterer Geschäftsprozesse birgt den eigentlichen Charme von FreightLogs“, meint Höfler: „Je nach Tiefe der Integration können die erforderlichen Daten bis ins ERP-System durchgereicht und auch zur Erstellung einer digitalen Rechnung verwendet werden.“ eCMR gepaart mit der Erstellung einer elektronischen Rechnung – das betrifft die e-Invoicing-Pflicht, die aktuell in einigen EU-Ländern bereits umgesetzt wird. Ein weiteres großes Thema, das in der EU auf die Unternehmen in der Trans-

port- und Logistikbranche zukommt. Aber nicht nur auf diese, denn e-Invoicing betrifft alle Unternehmen.

## EINSPARUNGEN VON BIS ZU 27 MILLIARDEN EURO MÖGLICH

Doch zurück zum eCMR: Laut Schätzung der EU-Kommission könnten die administrativen Kosten für den Transport- und Logistiksektor in den nächsten 20 Jahren um 27 Milliarden Euro gesenkt werden. Je Transport könnten laut einer Studie („Digital Transformation: Advantages and opportunities of E-CMR“) 15 Minuten Arbeitszeit gespart werden, wobei die Automatisierung nachgelagerter Geschäftsprozesse, wie z. B. Zollabwicklung oder Ähnliches, hier noch nicht eingerechnet ist. Die Weichen sind also gestellt. Die Mehrzahl der österreichischen Unternehmen aus dem Transportsektor nimmt die Digitalisierung des Wirtschaftslebens durchaus als Chance wahr, so zumindest das Ergebnis der EY-Studie „Digitaler Wandel in österreichischen Mittelstandsunternehmen“ (2025). Rund zwei Drittel (65 %) der befragten Unternehmen aus den Branchen Transport, Verkehr und Energie erklärten, dass sie in der Digitalisierung in erster Linie eine Chance sehen. Lediglich ein Prozent – der niedrigste Wert aller Branchen – sieht in der Digitalisierung eine Bedrohung. ■

### INFO-BOX

#### Was ist eFTI?

eFTI ist die Kurzform von Electronic Freight Transport Information (elektronische Frachtbeförderungsinformationen). Es handelt sich um eine EU-Verordnung zur Digitalisierung des Güterverkehrs. Sie verpflichtet Behörden in der EU ab 2027, digitale Frachtunterlagen über zertifizierte Plattformen zu akzeptieren, um den papierbasierten Datenaustausch durch einheitliche elektronische Standards zu ersetzen.

# SPATENSTICH IN SALZBURG

Die Post investiert 55 Millionen Euro, um das Logistikzentrum Salzburg auf dem bestehenden Grundstück zu erweitern und zu modernisieren. Der Umbau soll bis Ende 2027 abgeschlossen werden.

Im Salzburger Wals-Siezenheim fand im März der Spatenstich zum Ausbau des Logistikzentrums der Österreichischen Post AG statt – investiert werden 55 Millionen Euro. Künftig werden am Standort bis zu 24.000 Pakete pro Stunde sortiert, was einer Verdreifachung der Kapazitäten entspricht. Der Umbau erfolgt während des laufenden Betriebs – mit Unterstützung des Logistikzentrums in Thalgau – und soll Ende 2027 abgeschlossen sein.

## MODERNE SORTIERTECHNIK

Das Logistikzentrum Salzburg nahm vor über 25 Jahren seinen Betrieb auf und setzte damals mit der Paket-Sortieranlage einen neuen Standard im Logistiknetzwerk der Österreichischen Post. Mittlerweile haben die Sortiermaschinen für Pakete und Briefe ihre Lebenszeit jedoch deutlich überschritten. Im laufenden Betrieb wird nun ein Teil der Bestandsgebäude abgerissen, bevor ein neues Untergeschoß mit Tageslichteinfall sowie ein neues Erdgeschoß errichtet werden. Installiert wird ein hybrides Fördertechniksystem, mit drei unterschiedlichen Sortieranlagen für Kleinpakete, normale Pakete und Sperrgutpakete. Erstmals in Europa kommt zudem ein innovativer Matrixsorter zum Einsatz: Während klassische Sortieranlagen mit umlaufenden Förderwagen arbeiten, die Sendungen aufnehmen und an definierten Zielstellen ausschleusen, basiert der Matrixsorter auf einem feinmaschigen Netz aus Förderlinien mit mehreren aktiven Sortierpunkten. Pakete kön-



So wird das ausgebaute und modernisierte Logistikzentrum Salzburg Ende 2027 aussehen.

nen dadurch an nahezu jeder Stelle des Systems gezielt umgeleitet werden. Der Matrixsorter ermöglicht so eine hohe Flexibilität, benötigt weniger Platz und ist aufgrund seiner dezentralen Struktur besonders ausfallsicher.

Zur Unterstützung der Mitarbeiter:innen setzt die Post auf moderne Automatisierungslösungen: Ein AutoUnloader hilft beim automatischen Entladen von Wechselaufbaubrücken und wird durch vier Rollbehälter-Kipper ergänzt. Zudem werden keine neuen Flächen versiegelt, sondern es wird direkt auf dem Betriebsgelände nachverdichtet. Die Bestandsgebäude erhalten ein neues Dach und eine thermische Sanierung. Neben der Errichtung einer Photovoltaikanlage erhält das Logistikzentrum ein Gründach und eine Fassadenbegrünung. ■

# KURIOSE LIEFERUNGEN

Von 17 Antilopen über einen Pavian bis hin zu 37 Tonnen Kunst, einem Siegerpokal und einem Helm, den Michael Schumacher signiert hat – eine Rückschau auf kuriose Lieferungen aus dem vergangenen Jahr.

**U**nzählige Pakete mit Büchern, Spielzeug oder Elektronik, dazu jede Menge Flugzeugladungen und Schiffscontainer – all das verbinden die Menschen mit der DHL Group, einem der weltweit führenden Logistikanbieter mit rund 600.000 Beschäftigten in über 220 Ländern und Territorien weltweit. Immer wieder erhält DHL aber auch Aufträge, die ganz besonders in Erinnerung bleiben. Diese werden gesammelt und regelmäßig veröffentlicht. Hier sind die fünf ungewöhnlichsten Lieferungen des Unternehmens im vergangenen Jahr 2025.

## VON DEN USA BIS NACH KENIA – SELTENE ANTILOPEN KEHREN IN IHRE NATÜRLICHE HEIMAT ZURÜCK



17 seltene Bergbongo-Antilopen wurden aus Florida nach Afrika übersiedelt.

13.000 Kilometer, um zu überleben: Im Februar 2025 transportierte DHL insgesamt 17 seltene Bergbongo-Antilopen. Von einer Hilfseinrichtung für Artenschutz in Loxahatchee, Florida, ging es in ein Wildtierreservat an den Hängen des Mount Kenya, des zweithöchsten Bergmassivs Afrikas. Die Tiere stammen von Bergbongos ab, die in den 1970er-Jahren aus Kenia umgesiedelt wurden.

Nach Jahrzehnten der Wilderei und des Verlusts von Lebensraum ist die Art heute vom Aussterben bedroht: Nicht einmal 100 Tiere leben noch in freier Wildbahn. Um den Antilopen aus Florida eine sichere und möglichst komfortable Reise zu ermöglichen, stellte DHL einen Sonderflug bereit – ausgestattet mit speziell



2

Im März 2025 reiste ein einzigartiger Helm über Kontinente. Alle 20 noch lebenden Formel-1-Weltmeister hinterließen darauf ihre Unterschrift, inklusive Michael Schumacher.

angefertigten Transportboxen einer Tierschutzorganisation. Ein Tierarzt und zwei Bongo-Spezialisten betreuten die Tiere während des gesamten Flugs. In ihrer neuen Heimat leben sie in einer Umgebung, in der sie sich sicher fortpflanzen können. Ihre Nachkommen sollen eines Tages in die Wildnis zurückkehren – und die Wälder des Mount Kenya wieder zu ihrem natürlichen Lebensraum machen.

#### **SIGNIERT VON LEGENDEN - WEIT GEREISTER HELM TRIFFT AUF MICHAEL SCHUMACHER**

Aus der Schweiz mit mehreren Zwischenstopps nach Brasilien: Im März 2025 reiste ein einzigartiger Helm über Kontinente. Alle 20 noch

lebenden Formel-1-Weltmeister hinterließen darauf ihre Unterschrift. Heute ist der Helm ein Stück Motorsportgeschichte. Eine der Unterschriften berührte Menschen weltweit besonders: die von Michael Schumacher, dem siebenmaligen Weltmeister, der sich seit seinem schweren Skiunfall 2013 aus der Öffentlichkeit zurückgezogen hat. Seine Frau Corinna half ihm dabei, seine Initialen „M.S.“ auf dem Helm zu hinterlassen.

Eine Nachbildung des Helms wurde später verlost. Der Erlös aus dem Losverkauf kam der Wohltätigkeitsorganisation Race Against Dementia zugute. Gegründet hat sie der dreifache Formel-1-Weltmeister Sir Jackie Stewart.

Fotos: Peter Ndlungu (1), DHL (2)



151 Bärenskulpturen aus Fiberglas, jeweils etwa zwei Meter groß, machten sich im Juni 2025 auf den Weg von Wustermark bei Berlin nach Singapur.

Die Organisation finanziert Forschung zur Prävention und Behandlung von Demenz – ein Anliegen, das Stewart nach der Diagnose seiner Frau sehr am Herzen liegt.

Unter strengen Sicherheitsvorkehrungen transportierte DHL den Helm von der Schweiz zu den Wohnorten verschiedener Weltmeister. Die Route führte unter anderem nach Ibiza in Spanien, London in Großbritannien und bis nach Brasília in Brasilien.

#### **WENN KUNST AUF TOUR GEHT - 151 BÄRENSKULPTUREN UNTERWEGS**

151 Bärenskulpturen aus Fiberglas, jeweils etwa zwei Meter groß, machten sich im Juni 2025 auf den Weg von Wustermark bei Berlin nach Sin-

gapur. Das bunte Kunstprojekt, bekannt als „United Buddy Bears“, wurde 2002 in Berlin ins Leben gerufen, um für Frieden und Toleranz zu werben. Jeder Bär wurde von einem Künstler aus einem anderen Land bemalt und steht für die Kultur und Identität der jeweiligen Nation. DHL kümmerte sich um den sicheren Transport der wertvollen Kunstwerke, die 10.000 Kilometer Strecke vor sich hatten. Die insgesamt 37 Tonnen schwere Lieferung in acht Seecontainern wurde zunächst auf Lkws geladen und zum Hamburger Hafen gebracht. Dort begannen die Bären dann ihre Seereise nach Singapur, wo sie zwei Monate lang ausgestellt wurden – und ihren Einsatz für Völkerverständigung fortsetzten.



Im November 2025 brachte DHL den jungen Pavian Saadon, ein Opfer des illegalen Wildtierhandels, von Bahrain nach Dschibuti, um ihm ein artgerechtes Leben zu ermöglichen.

#### **SAADOONS RETTUNG - EIN JUNGER PAVIAN ZIEHT VOM NAHEN OSTEN NACH OSTAFRIKA**

Ein ungewöhnlicher Passagier ging im November 2025 an Bord eines DHL-Flugs von Bahrain nach Dschibuti in Ostafrika: Saadon, ein junger, männlicher Pavian. Im Alter von nur drei Monaten wurde er 2024 in Bahrain aufgefunden – ausgesetzt in einem Land, in dem Paviane nicht heimisch sind, und in kritischem Zustand. Saadon war ein Opfer des illegalen Wildtierhandels. Eine Tierschutzorganisation pflegte ihn über ein Jahr lang. Danach brauchte Saadon eine Umgebung, die besser zu seiner Spezies passte. Das Klima und das Ökosystem von Dschibuti waren dafür ideal. Also flog DHL den jungen Pavian von Muharraq in Bah-

rain zum Flughafen von Dschibuti. Spezielle Transportboxen und tierärztliche Betreuung minimierten seinen Stress. Eine Auffangstation in der Nähe von Dschibuti-Stadt, die auf seine Bedürfnisse zugeschnitten ist, nahm ihn auf. Sein neues Zuhause teilt sich Saadon mit einem Pavianweibchen – Kontakte, die für das Sozialleben dieser intelligenten Primaten sehr wichtig sind. In der neuen Umgebung kann er sich zunächst eingewöhnen – und später hoffentlich in Freiheit leben.

#### **VON PARAGUAY NACH PERU - BEGEHRTE FUSSBALL-TROPHÄE ZUM FINALE**

Ebenfalls im November 2025 transportierte DHL außerdem die legendäre Trophäe für das

Fotos: Buddy Bear Berlin (1), DHL (2)



Im November 2025 transportierte DHL die legendäre Trophäe für das Finale der CONMEBOL Libertadores, Südamerikas prestigeträchtigstes Klubfußball-Turnier.

Finale der CONMEBOL Libertadores, Südamerikas prestigeträchtigstes Klubfußball-Turnier. Die Reise begann am Hauptsitz der CONMEBOL in Luque, Paraguay, und endete in Lima, Peru, wo am 29. November das entscheidende Spiel stattfand.

Die CONMEBOL Libertadores ist vergleichbar mit der europäischen UEFA Champions League. Bei dem Turnier treten die besten Vereine Südamerikas an – ein Sport-Highlight, das weltweit Millionen Menschen verfolgen. Als offizieller Logistikpartner der CONMEBOL sorgte DHL für die sichere und pünktliche Ankunft der etwa einen Meter hohen Trophäe. Transportiert wurde sie in einer maßgefertigten Metallbox mit Sicherheitsschloss. DHL-Mitar-

beiter fassten sie nur mit Handschuhen an, um ihren Glanz zu bewahren. Aber selbst in der geschlossenen Box sorgte sie für Begeisterung: Fans versammelten sich, um Fotos vom Transport zu machen.

Diesmal holte Flamengo aus Rio de Janeiro die Trophäe, nach einem rein brasilianischen Duell gegen Palmeiras aus São Paulo. Flamengo ist damit der erste brasilianische Verein, der den prestigeträchtigen Pokal zum vierten Mal gewinnen konnte. Nachdem er den ganzen Transport unbeschadet überstanden hatte, passierte am Ende doch ein Malheur. Die Gewinner kutschten den Siegerpokal mit sich im Mannschaftsbus, bei einem heftigen Bremsmanöver flog er nach vorn aus dem Sitz. ■



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

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

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

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

**NEW BUSINESS**

# Smartere Logistik. Stärkere Performance. Nachhaltiger Erfolg.

Wir machen globale Logistik für Sie so einfach und unkompliziert wie möglich, damit Sie sich auf das konzentrieren können, was für Sie am meisten zählt – Ihr Kerngeschäft.

## Ihre Vorteile mit den Transport- und Logistiklösungen von DACHSER:

- Flächendeckendes Stückgut-Netzwerk mit täglichen Verbindungen in alle Ecken Europas und darüber hinaus
- Lokale Ansprechpartner und gebündelte IT-Infrastruktur
- Zeitersparnis durch integrierte Services und Prozesse

Weitere Informationen und einen Ansprechpartner finden Sie hier.

