

# LogistikLounge

EIN SPECIAL DER WOCHENZEITUNG VERKEHR

Seite 1A

www.verkehr.co.at

30. September 2011 | Nr. 39



## „Ein nachhaltiges, substanzielles Anliegen“

Walter Hitziger, Vorstand der Österr. Post AG, im Interview

SEITE 3A



## Von der Forschung in den Markt

Der Klima- und Energiefonds hilft, Emissionen zu reduzieren

SEITE 5A



## „Green“ ist kein Marketing-Gag

DB Schenker unternimmt viel, um den Transport grüner zu machen

SEITE 6A

LOGISTIK

## Logistik ist ein „Gesamtkunstwerk“

Der „Verkehr“ lud zu seiner ersten LogistikLounge des Jahres 2011. Hochkarätige Referenten beleuchteten die Themen Nachhaltigkeit in Logistik und E-Mobilität sowie Fragen der Standort- und Verkehrspolitik. Am Schluss stand eine spannende Diskussion – und die Ankündigung, dass wir die LogistikLounge fortsetzen werden.

VON JOSEF MÜLLER

Die Logistik kann mehr, als gemeinhin bekannt ist, zu einer lebenswerteren Welt beitragen. Die Branche braucht keineswegs den Zwang durch die Obrigkeit in Gestalt unzähliger Verordnungen, Gesetze und Verbote, sondern entwickelt aus eigenem Interesse sehr viel Unternehmergeist und Manpower, um die logistischen Abläufe umweltfreundlicher und die Transportketten energieeffizienter zu gestalten. Die Logistik ist ein Gesamtkunstwerk, das allgegenwärtig ist und nur im Zusammenspiel aller Kräfte funktioniert. Zusammenspiel heißt freilich, dass jeder Akteur die in seinem Aktionsbereich möglichen Anstrengungen unternimmt, damit das Gesamtkunstwerk letztlich zustande kommt. Und vor allem: funktioniert.

### Viele kleine Puzzle-Stücke

Der *Verkehr* lud namhafte Experten aus unterschiedlichen heimischen Bereichen der Logistikbranche zu dieser Lounge, um gemeinsam mit einem hochkarätigen Publikum, Lesern, Kunden und Partnern die zentrale Frage zu diskutieren: Wie nachhaltig kann Logistik gestaltet werden? Was unternehmen die einzelnen Akteure wie beispielsweise die heimische Post, DB Schenker, Berger Fahrzeugtechnik, Froni-



Paul Brandstätter: „Elektrofahrzeuge sind für den Lieferverkehr technisch untauglich.“

us, Veloce, Industrielogistik Linz oder der österreichische Klima- und Energiefonds, um aus Ideen nachhaltige Projekte mit konkretem Nutzen für die Anwender und die gesamte Gesellschaft zu entwickeln? Die Dimension der Anstrengungen wird

offensichtlich, wenn man sich die vielen kleinen Puzzle-Stücke genau ansieht und erkennt, dass sich nachhaltiges Agieren für das Unternehmen betriebswirtschaftlich offensichtlich lohnt und in weiterer Folge auch die Volkswirtschaft und damit die Menschen davon profitieren, so der Tenor der Diskussionsbeiträge. Wer nicht von Gelb auf Grün wechseln will, aber dennoch Green Logistics sehr ernst nimmt, ist die Österreichische Post AG. Vorstandsmitglied Walter Hitziger präsentierte eine Post, die immer nachhaltiger wird. Die Strategie ist klar: Effizienz in der Logistik steigern, alternative Energieformen nutzen und als letzte Möglichkeit die Kompensation durch Kauf von Umweltzertifikaten.

### » Unterentwickeltes Problem- und Lösungsbewusstsein der Wirtschaft «

Solche kaufen muss auch Paul Brandstätter, Gründer des ersten Fahrradboten-dienstes Veloce in Österreich und Manager der Brandstätter Premium Service Holding, zu der etwa GoExpress & Logistics, X1 Express und nexpress gehören. Brandstätter war im Vorjahr Österreichs erster klimaneutraler Transportdienstleister und beschäftigt sich sehr intensiv mit dem Thema Nachhaltigkeit. Die Fahrradboten fahren mit Muskelkraft, im Büro kommt Ökostrom aus der Steckdose. Bei Fahrzeugen muss Brandstätter Abstriche machen: „Wir haben verschiedene Elektro-Fahrzeuge getestet und mussten feststellen, dass sie für den Lieferverkehr technisch untauglich sind.“ Dazu kommt, dass die Kosten für die Anschaffung derzeit noch um das Vielfache höher sind als für herkömmliche Zustellfahrzeuge. Das Problem ist die Batterie. „Bei den Fahrzeugen müssen wir kompensieren, was allerdings kostenmäßig noch erträglich ist“, sagt Brandstätter.

### Der Güterverkehr wächst schneller als die Wirtschaft

Welchen Handlungsbedarf es bei der optimalen Nutzung der Infrastruktur gibt, zeigte Professor Friedrich Starkl vom Logistikum Wels. Unter der Ägide des Logistikums wurden die Güterverkehrsströme



Wo ist das Gesamtkonzept? Ralph Gallob (VNL), Stefan Ebner (WKO) und Franz Schwammenhöfer (bmvit) im Gespräch mit *Verkehr*-CR Peter Tajmar (v. li.)

in Oberösterreich analysiert, und dabei kam heraus: Der Güterverkehr wächst in diesem Bundesland schneller als die Wirtschaft. Die Straßen sind immer öfter verstopft, vor allem zu Spitzenzeiten. Hinzu

bewirken, ist Starkl überzeugt. Zudem sollte man von politischer Seite das Verbot der Fremdbeladung im Werksverkehr aufheben. Würde man den Werksverkehr eindämmen, könnte man pro Jahr 480.000 Lkw-Fahrten einsparen. Würde man zudem die durchschnittliche Lkw-Auslastung von 13,7 t auf 15,3 t erhöhen, ließen sich weitere 350.000 Lkw-Fahrten pro Jahr einsparen.



Friedrich Starkl: „Die Schere zwischen Güterverkehrsleistung und BIP wird größer.“

Eine Glättung der Verkehrsspitzen könne man schnell erreichen, wenn man Geschäfte in den Fußgängerzonen in einem größeren Zeitfenster beliefern könnte, wenn man Pannestreifen auf den Autobahnen für Lkw zeitlich definiert freigabe und mehr Verkehrstelematik zur Anwendung käme. Auch hier wieder die Forderung an die Politik: Sie sollte Anreize schaffen zur Spitzenentlastung und ein zeitabhängiges Maut- und Parkraumbewirtschaftungssystem evaluieren. Last but not least soll das Umsteigen auf die Kombi-Schiene attraktiv gemacht werden.

► FORTSETZUNG SEITE 2A

## LOGISTIKLOUNGE

## LOGISTIK

## Logistik ist ein „Gesamtkunstwerk“

► FORTSETZUNG VON SEITE 1A

Im Projektstadium befindet sich auch NaLos!, ein nationaler Aktionsplan Logistik zur Standortsicherung. Dabei geht es darum, geeignete nachhaltige Wirtschafts-

man vermeiden, dass im Verkehrsministerium Mobilitätskonzepte entworfen werden, denen der Bezug zur Realität fehlt. Mit Wirtschaft ist selbstredend auch die heimische Logistikbranche gemeint, die immerhin 200.000 Mitarbeiter beschäftigt und zu den großen Wirtschaftszweigen

» In 20 Jahren werden wir nicht mehr so einfach mit dem Auto in die Stadt fahren können «

standorte im Bundesland zu definieren und natürlich die damit verbundene notwendige Infrastruktur zu planen. Denn

des Landes zählt. Gallob: „Wir müssen klar sagen, was wir als Logistiker brauchen, welche Standorte wir als nachhaltig



Ralph Gallob: „Standorte müssen gemeinsam mit der Politik entwickelt werden.“

der beste Standort für das Unternehmen ist der mit der besten Anbindung an die Infrastruktur und der geringsten Verkehrsbelastung für die Bürger in den wirtschaftlichen Einzugsgebieten.

### Wo soll die Raumordnung angesiedelt sein?

Bei der Findung der nachhaltigen Wirtschaftsstandorte in diesem Land habe die Wirtschaft eine Bringschuld an die Politik, ist Ralph Gallob, Geschäftsführer der Industriellistik Linz und Vorstand im Verein Netzwerk Logistik (VNL), überzeugt. „Standorte müssen gemeinsam mit der Politik entwickelt werden.“ Nur so könne



Franz Schwammenhöfer: „Raumordnungs-kompetenz gehört auf Landesebene.“

einstufen.“ Gleiches gilt für die Industrie, den Handel etc.

Die Entscheidungsbefugnis für raumordnungspolitische Maßnahmen liegt auf kommunaler Ebene, die meisten Bürgermeister versuchen, Betriebe in ihre Gemeinden zu locken, widmen landwirtschaftliche Flächen in industrielles Bauland um – und schon sitzt das Problem fest im Boden. „Die Raumordnung sollte nicht dort entschieden werden, wo sie heute entschieden wird“, sagt Franz Schwammenhöfer vom Verkehrsministerium, Mitgestalter des aktuell entstehenden Mobilitätskonzepts im bmvit. Die Raumordnungskompetenz sollte vielmehr auf Landesebene angesiedelt sein. Dort könne

man einen größeren Überblick über nachhaltige Wirtschaftsstandorte sicherstellen und Entscheidungen mit einem größeren Horizont treffen.

Ralph Gallob plädiert für die Entwicklung eines Masterplans für Österreich mit der zentralen Fragestellung: „Welches sind die richtigen Wirtschaftsstandorte in Österreich aus der Sicht der Produktion, Infrastruktur und Logistik?“ Darauf sollte man aufbauen und den Wirtschaftsstandort Österreich absichern. Denn es sei Aufgabe der Politik in diesem Land, Visionen für die Zukunft zu entwickeln. Gallob's Blick in die Zukunft: „Wir rechnen mit stark steigenden Energiekosten und müssen uns jetzt Gedanken darüber machen, wie wir uns darauf einstellen.“

### Mobilitätskonzept

Im bmvit wurde in den vergangenen sechs Monaten ein Mobilitätskonzept entworfen, das gleichsam als Handlungsleitfaden für die Bürger zu verstehen ist. Denn „in 20 Jahren werden wir nicht mehr so einfach mit dem Auto in die Stadt fahren können“, so Schwammenhöfer.

Stefan Ebner, stellvertretender Geschäftsführer der Bundessparte Transport und Verkehr in der Wirtschaftskammer Österreich, skizzierte sehr eindrucksvoll die zahlreichen politischen Maßnahmen zur



Stefan Ebner: „Zahlreiche Steuerschrauben, um den Verkehr ökologischer zu machen.“

Ökologisierung des Verkehrs. „Es wird an zahlreichen Steuerschrauben gedreht, um den Verkehr ökologischer zu machen“, so Ebner. Allein die Effizienz bei Nutzfahrzeugen sei von 1980 bis heute enorm ge-

stiegen. Die Leistung der Lkw erhöhte sich in zwei Jahrzehnten um 20 Prozent, während gleichzeitig der Treibstoffverbrauch um 30 Prozent gesunken ist (bei Euro-5-Lkw). Ein Ende politischer Maßnahmen ist freilich nicht in Sicht. Im Gegenteil. „Wenn in Österreichs Städten die Umweltzonen kommen, werden auch die Umweltpickerl für Lkw kommen“, prophezeit Ebner.

In zwei bis drei Jahren könnte es so weit sein. Das ambitionierte Öko-Ziel in Österreich: Bis 2020 sollen 250.000 Elektro-Fahrzeuge unterwegs sein. Aus Ebners Sicht interessant ist die Entwicklung der Fahrleistung auf Österreichs Autobahnen und Schnellstraßen. Für heuer wurde ursprünglich mit einer dreiprozentigen Zunahme gerechnet. Real liegt die Zunahme bis dato allerdings bei fünf Prozent.

### Ökologische, ökonomische und soziale Interessen

Die österreichische Bundesvereinigung Logistik (BVL) beschäftigt sich intensiv mit dem Thema nachhaltige Logistik und hat das viel beachtete „Grünbuch der nach-



Gerald Gregori von der BVL erläuterte die theoretischen Grundlagen grüner Logistik

haltigen Logistik“ herausgebracht. Herausgeber des im Bohmann Verlag erschienenen Buches ist Gerald Gregori, Leiter des Kompetenzzentrums für nachhaltige Logistik in der BVL.

Nachhaltig heißt im Transportgeschäft, ökologische, ökonomische und soziale Interessen unter einen Hut zu bringen. Kein leichtes Unterfangen, aber es gelingt, wenn alle Beteiligten in der Supply Chain ihre Ressourcen nachhaltig nutzen.

Nur wer leicht fährt bleibt erfolgreich.

- min. Eigengewicht
- max. Nutzlast
- min. Betriebskosten
- max. Ladungssicherheit



BERGER ecotrail®



## INTERVIEW

## POST AG

# „Ein substanzielles Anliegen“

Walter Hitziger, Vorstandsdirektor der Österreichischen Post AG, über Nachhaltigkeit in seinem Unternehmen.



Walter Hitziger (re.) im Gespräch mit Verkehr-Redakteur Bernhard Fragner

Sie sprechen lieber von „Nachhaltigkeit“ als von „Grün“?

**Walter Hitziger:** Ökologie ist natürlich nur ein Teilbereich der Nachhaltigkeit, und der Begriff „Grün“ ist psychologisch stark aufgeladen. Der Post geht es aber nicht darum zu zeigen, dass wir jetzt auch zu den „Guten“ gehören. Es geht um ein nachhaltiges, substanzielles, materielles Anliegen, nicht nur um eine Marketingaussage. Die Österreichische Post wird ab 2011 alle Sendungen klimaneutral zustellen und zählt im Bereich Klimaschutz somit zu den Vorreitern der nationalen und internationalen Logistikdienstleister.

Verändert sich mit dieser Positionierung das Image der Post?

**Hitziger:** Nachdem wir in den ersten zehn Jahren nach der rechtlichen Vervollständigung unsere Pflichtübungen auf der Kostenseite und der Großkundenseite vorangetrieben haben, konnten wir in den vergangenen drei

Jahren wesentlich mehr Energie, Ressourcen und Ideen in die Breite, in die öffentlichen Kunden investieren. Am Beispiel des Umbaus des Filialnetzes konnten wir sehen, dass das auch ankommt: Es gab bei fast jedem Standort Widerstände, aber nach spätestens einem Jahr nahmen die Kunden den Wechsel zu einem Postpartner durchwegs sehr gut an. Die Österreichische Post steht traditionell im Fokus der öffentlichen Wahrnehmung, und das haben wir zu managen.

Verändert sich Ihr Marketing?

**Hitziger:** Wir werden das Thema Nachhaltigkeit in der Öffentlichkeit durchaus massiv kommunizieren, weil wir dieses Projekt ernst meinen. Je mehr Menschen

davon wissen, desto leichter wird es uns fallen, da dann auch neue Partner auf uns zukommen werden. Zu Jahresbeginn 2012 werden wir unseren großen Kunden Zertifikate übergeben, wonach wir einen Teil ihres CO<sub>2</sub>-Footprints für sie gelöst haben. Das Thema taucht in den Ausschreibungen vieler Unternehmen immer stärker auf. Man will es natürlich nicht zusätzlich bezahlen, aber ich denke, dass es sehr positiv angenommen wird, wenn ein Lieferant von sich aus diese Leistung erbringt. In diese Positionierung investieren wir nun drei Jahre – teilweise natürlich mit Vorleistungen belastet –, aber wir glauben daran, dass wir uns einer Break-even-Situation nähern, und dass dies langfristig auch wirtschaftlich eine gute Entscheidung ist. Für eine börsennotierte Aktiengesellschaft ist alles andere schwierig zu erklären.

Über das Thema herrscht im Vorstand Einigkeit?

**Hitziger:** Unser Vorstand ist zum Glück mit unterschiedlichen Persönlichkeiten besetzt. Es ist die Aufgabe des Finanzvorstandes, die Wirtschaftlichkeit derartiger Investitionen zu hinterfragen. Wir hatten eine konstruktive und

intensive Diskussion, und jetzt haben wir ein unumstrittenes Ergebnis, das wir alle mittragen.

Jetzt müssen Sie diesen Weg auch noch auf allen Ebenen implementieren ...

**Hitziger:** Natürlich, das ist ja der Key-Indicator dafür, ob ein Unternehmen unserer Klassifizierung erfolgreich ist. Das Hauptthema der Österreichischen Post ist, dass wir den gleichen Geschäftsfall, die gleiche Handlung täglich Millionen Mal umsetzen. Jede Sekunde, die wir hier liegen lassen, multipliziert sich bei uns sofort in großen Zahlen. Wohl auch deshalb sind wir eine der erfolgreichsten europäischen Postgesellschaften: weil wir es geschafft haben, solche Aufgaben top-down zu kommunizieren, in Prozesse einzubetten. Die Idee etwa, Fahrer hervorzuheben, die besonders ressourcenschonend mit ihren Fahrzeugen umgehen, stößt klarerweise nicht auf ungeteilte Begeisterung. Hier muss man eben Überzeugungsarbeit leisten: Beginnend bei den Reifen, den Dieselskosten, den Stromkosten – jeden Euro, den wir hier finden, müssen wir nicht bei den Personalkosten finden.

## CO<sub>2</sub>-neutral

Die zahlreichen Initiativen der Österreichischen Post.

Post-Vorstandsdirektor Walter Hitziger gab bei der Logistik-Lounge einen Überblick über die Anstrengungen der Österreichischen Post in Richtung Nachhaltigkeit. Im Sinne der CO<sub>2</sub>-Einsparung stellte die Post etwa ihren Fuhrpark massiv um: In diesem Jahr kaufte das Unternehmen 18 E-Autos, 75 E-Mopeds und 100 Elektrofahrräder. Auch bei den Gebäuden holte die Post einiges heraus: So wurden Heizsysteme umgestellt und in der neuen Stromausschreibung der Fokus auf Strom aus erneuerbaren Energiequellen gelegt. Auch die Routenoptimierung stand unter dem ökologischen Gedanken. „Seit einigen Wochen“, sagte Hitziger, „ist unsere Zustellung in Österreich CO<sub>2</sub>-neutral.“

### Zertifikate

Im Rahmen der Initiative „CO<sub>2</sub>-neutral zugestellt“ unterstützt die Post AG private und geschäftliche Kunden bei der Reduktion ihres ökologischen Footprints. Ab Jahresbeginn 2012 erhalten Business-Kunden, die das wünschen, ein Zertifikat über die Verbesserung ihres „Fußabdrucks“.

## DER UMWELT ZULIEBE: CO<sub>2</sub> NEUTRALE ZUSTELLUNG.

Als größtes Logistikunternehmen Österreichs sind wir uns unserer Verantwortung gegenüber der Umwelt bewusst. Durch den Einsatz umweltfreundlicher Technologien, unser Engagement im Bereich alternativer Energieformen und die Unterstützung von Klimaschutzprojekten, können wir Ihnen eines garantieren: Wir stellen Ihre Post CO<sub>2</sub> neutral zu – und das in ganz Österreich.

Wenn's wirklich wichtig ist, dann lieber mit der Post.



LOGISTIKLOUNGE

IMPRESSIONEN

Networking, Fachgespräche, intensive Diskussionen – Impressionen von der LogistikLounge des „Verkehr“



ALLE BILDER: ANDREA NIEDERKOFLER

## LADETECHNOLOGIE

## Nachhaltigkeit by Fronius

Die „Active Inverter“-Technologie verbindet die Vorteile zweier Technologiewelten.

Der Hersteller von Batterieladesystemen und Solar- und Schweißelektronik Fronius hat eine Batterieladetechnologie entwickelt, die dem Nachhaltigkeitsdenken entspricht.

Boris Ringwald, bei Fronius in Österreich für das Vertriebsmarketing zuständig, präsentierte bei der LogistikLounge die „Active Inverter“-Technologie, die Fronius vor einigen Jahren auf den Markt brachte. Derzeit spreche man bei Batterieladegeräten für elektrisch angetriebene Flurförderzeuge von der 50-Hertz-Trafotechnik und der Hochfrequenztechnologie (HF-Technologie). Die 50-Hertz-Trafotechnik steht dabei für eine robuste, zuverlässige und preisgünstige Bauweise. Die Hochfrequenztechnologie steht für längere Batterielebensdauer, höhere Energieeffizienz, aber aufgrund der empfindlicheren Technik auch für eine höhere Anfälligkeit und geringere Robustheit.

Die von Fronius entwickelte Technologie kombiniert das Beste aus beiden Technologiewelten: die Vorteile der langlebigen und robusten 50-Hertz-Trafotechnik und die Effizienz und Wirtschaftlichkeit der Hochfrequenztechnologie.

Batterieladesysteme mit „Active Inverter“-Technologie bieten einige Vorteile: Sie garantieren eine op-



Boris Ringwald präsentierte bei der LogistikLounge die „Active Inverter“-Technologie von Fronius

timierte Ladung und verlängern so die Lebensdauer der Batterie um rund 25 Prozent – gerade bei Staplerflotten ab zehn Fahrzeugen ein wichtiger Aspekt im Hinblick auf die Batteriekosten.

## Alternative Antriebslösungen

Im nächsten Jahr beginnt Fronius mit dem Prototypversuch beim Projekt „HyLogFleet“ (steht für „Hydrogen powered Logistic System“). Dabei geht es um die Realisierung der nächsten Generation des Brennstoffzellenantriebs. 2013 werden 15 Fahrzeuge mit HyLog ausgestattet, und ab Ende 2013 hofft Ringwald, könne das mobile Brennstoffzellensystem in die Serienreife gehen.

## FÖRDERUNG

## Von der Forschung in den Markt

Der österreichische Klima- und Energiefonds will Emissionen reduzieren helfen.

Der österreichische Klima- und Energiefonds ist ein Förderinstrumentarium, mit dessen Hilfe zündenden Ideen zum praktischen Durchbruch verholfen wird. „Wir sind die Begleiter auf dem Weg von der Forschung in den Markt“, erklärte Theresia Vogel, Geschäftsführerin des Klima- und Energiefonds, bei der LogistikLounge. Das Bild der Mobilität verändert sich sehr stark, und die heimische Kompetenz in Forschung und Entwicklung in diesem Bereich finanziell zu fördern, ist eines der Ziele des Fonds, der heuer ein Fördervolumen von 148 Mio. Euro administriert. 54 Mio. Euro entfallen auf die Unterstützung von Projekten bei der Markteinführung, 47 Mio. Euro stehen für die Forschung und Technologieentwicklung zur Disposition. Drei Programme sind derzeit im Laufen und tangieren das Thema Mobilität. Unter dem Titel „Leuchttürme der E-Mobilität“ werden zum Beispiel F+E-Projekte im Fahrzeugbereich, Vernetzung und Bündelung von bestehenden Initiativen oder technische Innovationen gefördert. „Das Programm läuft seit dem Jahr 2009, und bisher haben wir fünf Projekte mit 19,9 Millionen Euro gefördert“, so Vogel.

## Interessante Projekte in mehreren Bundesländern

Die Ausschreibung zur Beteiligung an diesem Programm läuft noch bis 13. Oktober. Bis 12. Oktober läuft die Ausschreibung zum Programm „Modellregion der E-Mobilität“. Hier geht es darum, den Ankauf von Elektrofahrzeugen in regionalen Umweltverkehrsverbänden zu unterstützen oder Ladeinfrastrukturen auf Basis erneuerbarer Energien aufzubauen. Das Ziel ist, integrierte Mobilitätskonzepte zu schaffen. Fünf Projekte gibt es dazu derzeit in Österreich:

„Vlotte“ nennt sich das Projekt im Rheintal, das gleichsam eine Vorreiterregion in Sachen E-Mobilität ist. In Salzburg wird im Rahmen von „ElectroDrive Salzburg“ E-Mobilität im

Abo angeboten; E-Fahrzeuge werden geleast und nach einer vereinbarten Zeit wieder zurückgegeben. In Wien läuft „E-Mobility on demand“: Bis 2012 werden in Wien Hunderte Elektro-Autos eingeführt und die dazu notwendigen Ladesäulen errichtet. Im Großraum Graz liegt der Schwerpunkt auf intelligenten systemischen Mobilitätslösungen, „die sowohl die Nutzung von E-Fahrzeugen als auch Formen des öffentlichen Verkehrs attraktiver machen“, betonte Vogel. In Eisenstadt wird City-Ruftaxi schrittweise auf E-Taxi umgestellt, Car Sharing & Car Pooling sind ebenfalls Teil des Konzepts.



Theresia Vogel: „Bisher haben wir fünf Projekte mit 19,9 Millionen Euro gefördert.“

## SCHEDULING

## Scheduling spart Ressourcen

Ein innovatives Logistik-Werkzeug reduziert die Kosten.

Laut Definition ist Scheduling eine Zuweisung eines Satzes von Aufgaben und Arbeitsgängen zu einem Satz von Ressourcen. Soll heißen, dass Produktionsprozesse wie etwa die operative Abwicklung aller Flüge auf dem Wiener Flughafen Schwechat mit Hilfe von Scheduling gesteuert werden. Damit würden operative Abläufe besser koordiniert, Ressourcen optimal genutzt und nicht zuletzt Kosten gespart, erklärte Heinz Weigl von Preactor International auf der LogistikLounge. Nachdem Scheduling auf dem Wiener Flughafen implementiert worden ist, kam an Weigl die Nachfrage von Total aus Belgien, doch auch für den zweitgrößten Ölhafen der Welt, Antwerpen, ein Scheduling-System zu kreieren. Es wurde eingeführt und bringt jetzt eine wesentlich genauere und effizientere Steuerung bei der Belegung der Piers für den Ölumschlag.

Unterm Strich könne der Anwender mit einer massiven Senkung der Liegekosten im Hafen und mehr Transparenz in der Kommunikation kalkulieren, verspricht Weigl, der in den USA tätig war und 25 Jahre Erfahrung auf den Gebieten der Computersimulation und von Scheduling mitbringt. Mit Scheduling können Unternehmen abgesicherte Entscheidungen hinsichtlich Lieferterminen rechtzeitig treffen, was gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit erhöht. Scheduling werde zunehmend in komplexen Supply Chains eingesetzt, um Liefertermine genau zu monitoren.

## Intelligente Verkehrssysteme STARTEN MIT THALES

**Machen Sie das Beste aus Ihrer Infrastruktur - mit modernen Lösungen von Thales für Leit- und Sicherungstechnik, Fahrkartenmanagement, Kommunikation und Netzüberwachung.**

Als weltweit führendes Unternehmen bietet Thales sichere, leistungsfähige und bewährte Lösungen für den Nah- und Fernverkehr. Profitieren auch Sie von einem wirtschaftlichen Betrieb und maximaler Effizienz, während sich Ihre Kunden auf die höchsten Sicherheitsstandards verlassen können. Unsere 6.000 hochqualifizierten Spezialisten verfügen über umfassende Erfahrung und unterstützen Sie dabei, Ihr nächstes Projekt erfolgreich umzusetzen - auch unter noch so herausfordernden Bedingungen. Schließen Sie sich den über 100 Verkehrsbetreibern an, die bereits auf die Lösungen von Thales setzen und zu unseren Kunden zählen.

[www.thalesgroup.com](http://www.thalesgroup.com)

**THALES**

## LOGISTIK-LOUNGE

SCHENKER

## „Green“ ist kein Marketing-Gag

DB Schenker unternimmt viel, um das Transportgeschäft grüner zu machen. Die Liste der Umweltprojekte ist lang.

DB Schenker hat sich kein simples Ziel vorgenommen. „Wir wollen sichtbar Branchenführer bei Eco Solutions sein,



Wolfgang Schmid: „Mit Vermeiden und Reduzieren haben wir schon Erfahrung.“

und wir verstehen Greens Logistics nicht als Marketing-Gag, sondern als echte Herausforderung“, erklärte Wolfgang Schmid, Marketing-Chef bei DB Schenker Österreich, bei der LogistikLounge.

## „Die Bahn hat Zukunft“

Vermeiden, reduzieren und kompensieren, hier setzt DB Schenker an, um der CO<sub>2</sub>-Problematik zu begegnen. „Mit Vermeiden und Reduzieren haben wir schon Erfahrung, weil wir das im Konzern schon praktizieren“, so Schmid. Beim Kompensieren als Ergänzung zur Reduktion und zur Unterstützung von Umweltprojekten im Gold-Standard sei man allerdings erst am Anfang. Das Ziel in der Schenker-Organisation ist ambitioniert: Bis zum Jahr 2020 will man die CO<sub>2</sub>-Emissionen um 20 Prozent senken. Durch Lkw-Flotten-Modernisierung und energiesparendes Fahren sollen beispielsweise 19 Prozent des Energieverbrauchs reduziert werden. Schenker schickt seine Lkw-Fahrer in spezielle Fahrtrainingsprogramme, wo sie lernen, die Lkw sprit- und ressourcensparend zu fahren.

Im Schienengüterverkehr sieht man im Konzern ein Einsparungspotenzial von

40 Prozent. Auch hier geht es um neue Fahrzeuge, technische Innovationen, Energiegewinnung durch optimale Bremswirkung, Schulung in energiesparendem Fahren beispielsweise mit Hilfe der sogenannten TEMA-Box. Diese Box zeigt dem Fahrer etwa den Energieverbrauch an und ermöglicht Verbrauchsmessungen. Schenker bringt pro Jahr an die 2.500 Ganzzüge auf die Schiene. Die Waggonen kommen aus allen Teilen Westeuropas zur Drehscheibe Sopron in Ungarn, wo dann in den meisten Fällen die Zusammenstellung zu Ganzzügen und Direktabfahrten nach den Ländern in Südosteuropa erfolgen. „Die Bahn hat Zukunft“, sagt Schmid, um gleich hinzuzufügen, dass sie nur Zukunft habe, wenn sie sich verändere, womit primär die ehemals staatlich gelenkten Bahnverwaltungen gemeint sind.

## Projekte in vielen Ländern

Die Liste der abgeschlossenen, laufenden und geplanten Umweltprojekte bei Schenker in Österreich und Südosteuropa ist lang und vielfältig. Im Terminal im Hafen Albern wurde beispielsweise eine Hackgutverfeuerungsanlage installiert mit dem Ergebnis, dass dadurch 70.000 Liter Heizöl pro Jahr eingespart werden. In Innsbruck wurde die Heizung von Öl auf Gas umgestellt, in den einzelnen südosteuropäischen Ländern reichen die Maßnahmen von der Installation von Energiesparlampen über Bewegungsmelder bis zum echten Ausschalten der Computer und Vermeiden des Stand-by-Modus.

In Wien ist der erste Erdgas-Lkw im Einsatz, und so werden um 20 Prozent weniger Emissionen im Vergleich zum Diesel-Lkw in die Luft geblasen. In Sofia werden alternative Energiequellen genutzt und die Mitarbeiter für die Mülltrennung sensibilisiert. In den Hallen sind Stapler elektrisch unterwegs und werden Hochfrequenzlader eingesetzt. Schenker betätigt sich sogar als Waldspender. Gemeinsam mit Kunden wurde ein sogenannter DB-Schenker-Arkas-Wald mit 2.000 Bäumen gepflanzt.

BERGER

## Nachhaltig mit höherer Nutzlast

Berger Fahrzeugtechnik hat mit ecotrail einen Trailer entwickelt, der mit weniger Eigengewicht mehr Fracht transportiert.

Mit neuen Materialien einen Trailer zu entwickeln, um das Eigengewicht zu reduzieren und so mehr Nutzlast zu schaffen, ist ein gutes Beispiel für Nachhaltigkeit im Straßentransport.

Die Tiroler Berger Fahrzeugtechnik hat mit dem ecotrail einen Auflieger entwickelt, der nur ein Eigengewicht von 4,7 Tonnen aufweist, alle Kriterien für die Ladungssicherung erfüllt und so den Frächtern und Spediteuren ein Fahrzeug an die Hand gibt, mit dem sich die Wirtschaftlichkeit im Straßengüterverkehr steigern lässt.

## 15 Prozent mehr Nutzlast, aber geringerer Treibstoffverbrauch

David Gulda, Geschäftsführer der Tiroler Berger-Unternehmensgruppe, präsentierte auf der LogistikLounge des *Verkehr* den ecotrail als einen Trailer, der seinesgleichen sucht. Hergestellt aus stabilem S-700-Feinkornstahl, weist das Fahrzeug einige innovative Merkmale auf.

Dank Lochform wird weniger Material verbaut, der Bodenaufbau ist für eine Staplerachslast bis 7 Tonnen ausgelegt und die Felgen des Trailers sind aus Aluminium. Mit dem multifunktionalen Lochrahmen und den integrierten Verbindungstechnischen Verstärkungen als weitere technische Merkmale lasse sich das Eigengewicht des Trailers weiter senken und der Nutzen für den Anwender erhöhen, ist Gulda überzeugt. Allerdings finden sich in dem Fahrzeug auch Standardkomponenten, wie beispielsweise Bodenplatten, Achsen, Bremsen und Reifen, die es auf dem Markt noch nicht gewichtsoptimiert zu beschaffen gibt, bedauert der Manager.

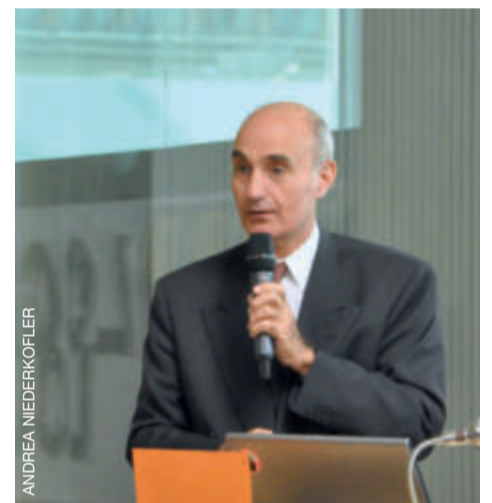
Dennoch: Was unterm Strich herausgekommen ist, ist ein Fahrzeug mit einer um 15 Prozent höheren Nutzlast, geringerem Treibstoffverbrauch bei weniger schwerem Ladegut und per saldo geringeren Schadstoffemissionen.

Herkömmliche Lkw haben ein Gesamtgewicht von 40 Tonnen, konventionelle Fernverkehrszugmaschinen kommen mit

einem Eigenwicht von 8,3 Tonnen daher. Nicht so der ecotrail. Der Curtainsider hat nur 4,7 t Eigengewicht und die Nutzlast liegt bei 27 bis 33 Tonnen.

## Pilotfahrten mit einem Verlader und einem Transporteur

„Wir haben unser Fahrzeug ausgiebig in der Praxis getestet und können die Effizienzsteigerung nachweisen“, betont Gulda. Mit einem Verlader und einem Transporteur wurden die Pilotfahrten durchgeführt. Einmal im hochfrequenten Kurzstreckenverkehr für ein Unternehmen in der Holzindustrie. Dank der Beladung des ecotrail mit 26,5 Tonnen Fracht erspart sich der Verlader hochgerechnet 600 Fahrten pro Jahr im Vergleich zu Trailern in traditioneller Ausführung. Das wirkt sich in der Kasse gleich mit einer ausgerechneten Einsparung von 180.000 Euro im Jahr aus.



David Gulda: „Wir haben das Fahrzeug ausgiebig in der Praxis getestet.“

Der Transporteur fährt auf einer Entfernung von 600 Kilometern und legt pro Jahr 110 Fahrten zurück. Kommen 20 Tonnen Ladung auf den ecotrail bei einem Gesamtgewicht von 33 Tonnen, so erspart sich der Fuhrunternehmer 1.650 Euro pro Jahr und Lkw.

Delivering solutions.



Für uns dreht sich alles darum, beim **Umweltschutz nicht still zu stehen.**

## Wir handeln heute, um für morgen etwas zu bewegen.

Mit einer Reihe von Maßnahmen hat DB Schenker in Österreich und Südosteuropa Verantwortung für die Umwelt übernommen: Etwa mit organisierten Fahrertrainings und der laufenden Flottenmodernisierung. Oder mit unseren multimodalen Terminals mit eigenem Gleisanschluss und den mehr als 2.000 Ganzzugsabfahrten jährlich nach Südosteuropa.

Wir haben Lösungen, die etwas bewirken. Verbessern Sie mit uns gemeinsam die Energiebilanz Ihres Unternehmens. Mehr auf [www.dbschenker.com/at](http://www.dbschenker.com/at)

Wir sind ein Partnerunternehmen von

**klima:aktiv**

