DAS GROSSE MANAGEMENT-MAGAZIN FÜR BUSINESS * LOGISTIK * SUPPLY-CHAIN-MANAGEMENT * BESCHAFFUNG * TECHNIK * IT

NR. 3/2010
MÄRZ

eine marke der specialmediacom

www.bl.co.at

BUSINESS LOGISTIC +

P.b.b. | Verlagsort 1050 Wien | GZ: 9Z038253M | Einzelpreis 5 € | März 2010 | www.bl.co.at | Retouren bitte ausschließlich an die ZB 1050 Wien

GENDER MAINSTREAMING

BRIGITTE EDERER

über Hindernisse für Frauen auf ihrem Weg ins Top-Management

„Frauen müssen sich sichtbar machen“

10 | Business+Finanzen
Gender: Weiblich und erfolgreich

24 | Business+Finanzen
Osteuropa: Wie man sich ansiedelt

42 | Beschaffung + Technik
Neue Produkte im Frühjahr 2010

Logistik
Hall of Fame

Meilensteine und Ihre Macher

Die Logistik Hall of Fame ehrt Menschen, die sich um die Weiterentwicklung von Logistik und Supply Chain Management außergewöhnlich verdient gemacht haben.

Ausgezeichnet werden herausragende technische, strategische, gemeinnützige oder betriebswirtschaftliche Leistungen, die positive Auswirkungen auf die logistische Leistungsfähigkeit einer größeren Gruppe von Unternehmen oder Institutionen haben.

In jedem Jahr wird ein neues Mitglied aufgenommen. Jeder kann sich bewerben und verdiente Personen vorschlagen. Eine Expertenjury entscheidet über die Aufnahme.

Förderkreis der Logistik Hall of Fame

Bundesvereinigung Logistik (BVL) e.V.

Bundesverband Materialwirtschaft Einkauf und Logistik (BME) e.V.

Bundesverband Wirtschaft Verkehr und Logistik (BWVL) e.V.

BUSINESS + LOGISTIC

Deutscher Speditions- und Logistikverband (DSLV) e.V.

Einsendeschluss
30. Juni 2010

Mitmachen 2010

Bewerbungen und Vorschläge nur online unter:
www.logistikhalloffame.de im Bereich Mitglieder

Alle Einreichungen werden streng vertraulich behandelt. Ausschließlich das Nominierungskomitee und die Jury erhalten Einsicht in die Unterlagen. Mehr unter www.logistikhalloffame.de im Bereich Statuten und FAQ.

BUSINESS + LOGISTIC

Logistik Hall of Fame wird unterstützt durch BUSINESS + LOGISTIC. Das Wirtschaftsmagazin ist auch in der Jury vertreten.

Gemeinsamkeit zählt

Geehrte Leserinnen und Leser!

Seit einigen Wochen schon sind in sämtlichen Medien die Themen „Gleichberechtigung“, „Frauen“ usw. große Schwerpunkte. Kaum ein Thema ist dabei mehr emotionalisiert wie dieses, wobei die Emotionen vielfach eher unterschwellig zum Ausdruck kommen. Oder traut sich heute ein Mann offen zuzugeben, dass ihn dieses Thema vielleicht unangenehm berühren könnte? Outen sich Männer – insbesondere in Führungspositionen – dass sie, wenn sie an Frau denken, diese als Konkurrentin wahrnehmen, zumindest wenn es ums Business geht? Wohl kaum, schon allein wegen der „Political Correctness“. Sie handeln aber danach, d.h. Frau wird hier genauso behandelt wie Mann. Und weil das so ist, werden auch alle verfügbaren Mittel eingesetzt, die Konkurrenz auszuschalten. Von dieser Warte aus betrachtet könnte man versucht sein zu behaupten, Mann handele hier durchaus geschlechtsneutral.

Dass dem nicht so ist, dafür spricht das Indiz, dass gerade in Führungspositionen in Industrie, Handel und Dienstleistungsbereich Frauen vollkommen unterrepräsentiert sind. In manchen Branchen ist „Frau“ im Top-Management sogar nur in homöopatischen Dosen anzutreffen. Und das obwohl die Mehrheit der Studienabgänger mit Abschluss mittlerweile Frauen sind und hochqualifizierte Frauen in bislang männerdominierende Branchen wie der Logistik oder Technik selbstbewusst „ihr Gesicht zeigen“.
Die Gründe dafür sind vielschichtig. Zumeist spielt auch das Thema „Kind“ eine Rolle. Frauen, die sich auf der Karriereleiter nach oben befinden, fallen für längere Zeit aus, wenn sie ein Kind bekommen. Mann zumeist nicht, denn wenn er eine „Familie gründet“, ist es tradierter gesellschaftlicher Usus, dass Frau zu Hause bleibt und sich um die Familie kümmert. Ich möchte an dieser Stelle daher behaupten, dass es für Mann sogar eher für seine Karriere förderlich ist, wenn er Familie mit Kindern gründet, für Frau bedeuten diese „anderen Umstände“ definitiv das Ende der Karriere. Ausnahmen gibt es wie z.B. die ehemalige Familienministerin in Deutschland, von der Leyen, die mit sieben Kindern ins Top-Management der Bundesrepublik Deutschland aufgestiegen ist. Mann wird also – bewusst oder unbewusst – die Karte „Kind“ ausspielen um die Konkurrentin auf seinem Weg nach oben auszustechen. In den meisten Fällen hat er wahrscheinlich damit Erfolg und zwar auch dann, wenn die Konkurrentin um einen begehrten Posten glaubhaft versichern kann, dass für sie „Kind“ kein Thema ist. Mann handelt also nicht geschlechtsneutral.

Sehr geehrte Leserinnen und Leser! Wie Sie in meinem Editorial unschwer bemerkt haben, beschäftigen wir uns in dieser Ausgabe stark mit dem Frauenthema und fokussieren hierbei auf Frauen in der Logistik und technischen Berufen, zu der ich erstere auch zählen möchte. Zumindest sind einige Logistiklösungen technischer Natur, etwa im Kommissionier- oder im Auto-ID-Bereich. Uns ist es gelungen, für Sie einige Frauen aus verschiedensten Branchen und auch Positionen vor das Mikrofon zu bekommen. Sie alle erzählen von ihrer Warte aus, wie sie das Thema „Frau“ in der Wirtschaft, Gesellschaft und Politik begreifen.

Bemerkenswert ist dabei, dass für sie alle gemeinsam der Gemeinschaftsaspekt eine wesentliche Rolle spielt. Sie stellen das Gemeinsame vor das Trennende und begreifen die Unterschiedlichkeit als Chance für die Gemeinschaft – ohne dabei den Mitbewerbsgedanken zu vernachlässigen. Obwohl nicht repräsentativ, könnte dies jedoch ein Indiz für eine unterschiedliche, weibliche Herangehensweise an Konflikte sein. In Zeiten wie diesen, erscheint das möglicherweise als der Erfolg versprechendere Weg als die eher männliche Tendenz, Konflikte in der direkten Auseinandersetzung zu lösen. An anderer Stelle könnte dies auch ein Ansatz sein, Herausforderungen und Probleme nachhaltig zu bewältigen.

Und nun noch ein paar Worte in eigener Sache. Die vor Ihnen liegende Ausgabe BUSINESS+LOGISTIC ist farbig gehalten. Wir sind damit ausnahmsweise von unserer Blattlinie, das Cover in schwarzweiß zu halten, abgewichen. Anlass für diese Ausnahme war eine Aussage von Frau Mag. Brigitte Ederer. Sie sagte, dass sich Frauen mehr zeigen sollten. Dieser Aussage wollten wir gerne folgen. Somit ließen wir das BUSINESS+LOGISTIC Cover farbig drucken.

In diesem Sinne wünschen wir Ihnen viel spannende Zeit mit Ihrer BUSINESS+LOGISTIC!

Ihr BUSINESS+LOGISTIC-Team

Hans-Joachim Schlobach,
Chefredakteur / Herausgeber

Mag. (FH) Katrin Reisinger,
Objektleitung / Herausgeberin

IMPRESSUM | **BUSINESS+LOGISTIC,** März 2010. **ISSN** 2072-6546. **Verlag | Herausgeber:** RS Verlag GmbH, Markeninhaber: Specialmedia.com GmbH; **Firmensitz | Redaktion | Verlag:** 1050 Wien, Siebenbrunnengasse 17, Telefon: +43/1/3100 700/DW 100, Telefax: +43/1/3100 700/DW 600, Email: office@journalismus.at, **Sekretariat:** Katja Jiracek, **Geschäftsführung:** Mag.(FH) Katrin Reisinger, Hans-Joachim Schlobach, **Chefredaktion:** Hans-Joachim Schlobach (hjs@journalismus.at), **Objektleitung:** Mag. (FH) Katrin Reisinger (kr@journalismus.at), **Leitung IT:** Alexander Ivan, **Grafisches Konzept:** Gottfried Moritz, **Artdirector und Grafik:** Diplom Designerin (FH) Andrea Christ, **Mitarbeiter dieser Ausgabe:** Iris Einzenberger, Thorsten Greiner, Evi Hartmann, Katja Jiracek, Othmar Oberhofer, Nikolas Vormund; **Druck:** Berger Druck, 3580 Horn, **BUSINESS+LOGISTIC** erscheint monatlich, 10 x jährlich mit zwei Doppelnummern, **Auflage:** 11.000 Exemplare, Einzelpreis Inland € 5,– Jahresabonnement (10 Hefte) € 45,– (alle Preise inkl. 10% MwSt.), Auslandsabonnements auf Anfrage! **Bankverbindung:** Raiffeisenbank Mistelbach, BLZ: 32501, Konto: 000-00.059.709, FN 333282x, Gerichtsstand ist Wien. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit von per ISDN oder Email übertragenen Dokumenten oder Anzeigen kann keine Verantwortung übernommen werden.
Bei nicht ausgewiesenen Bild- und Fotorechten handelt es sich um von den Unternehmen beigestelltes und zum Abdruck freigegebenes Fotomaterial. Die Ausgabe 4/2010 von BUSINESS+LOGISTIC erscheint am 15. April 2010.

28
Magie im Quadrat
Jeder Praktiker und Wissenschaftler definiert SCM irgendwie anders. Dennoch gibt es zentrale Eckpunkte.

36
Licht auf Losgröße 1
Über die Herausforderung 2.500 Produktvarianten innerhalb kürzester Zeit bis auf Losgröße 1 zu versenden.

COVERFOTO: JAN GOTT

BUSINESS+LOGISTIC bringt Monat für Monat die wichtigsten Logistik-Themen auf den Punkt. Und das in einer Auflage von 11.000 Exemplaren – plus: online auch als e.Paper!

LEUTE+NEWS

6f Neue Köpfe im Februar und März
Interessante Personalrochaden bei Lufthansa Cargo, Kühne+Nagel, Dachser und Teleroute, Westfalia und Intermec.

8 Preis für Logistik-Innovationen
Der VNL verleiht am 9. Juni zum zweiten Mal den österreichischen Logistikpreis in Linz.

9 DAN fährt auf Green ab
Wanko schließt Deal mit dem Küchenspezialisten DAN ab. Der will seine Fahrtkosten reduzieren.

BUSINESS+FINANZEN

GENDER MAINSTREAMING

10 Frauen stoßen an gläserne Decke
In Österreichs Wirtschaft gibt es nur unterdurchschnittlich wenig weibliche Führungskräfte. Dabei werden mehr als die Hälfte der Studienabschlüsse von Frauen gemacht – auch in der Logistik.

13 „Frauen müssen sich sichtbar machen“
Brigitte Ederer im Gespräch mit CR HaJo Schlobach über Gender Mainstreaming, ihre Karriere und ihren Verzicht.

16 „Diversity macht Unternehmen wettbewerbsfähig“
... weiß Monika Kircher-Kohl im Gespräch mit CR HaJo Schlobach und sagt auch, wie.

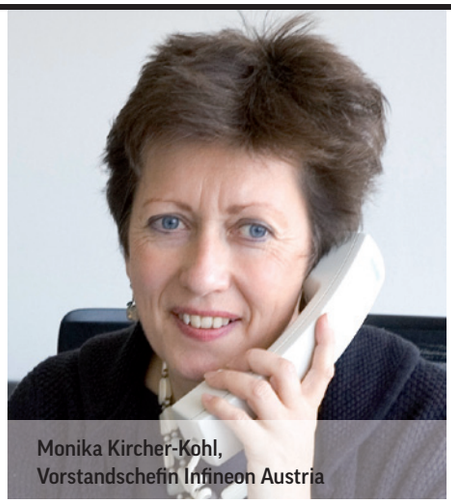
18 Weiblich und erfolgreich
Sie stehen ihre Frau in einer von Männern dominierten Managerwelt. Uns sie lassen sich nicht verbiegen.

18 „Immer mit einem Lächeln“
Astrid Weber, Gründerin des Logistik-Systemhauses Weber Data Service über Durchsetzungsvermögen und familienfreundliche Unternehmensorganisation.

18 Wir leben von der Unterschiedlichkeit
Die Top-Managerinnen des zentralen Distributionszentrums von IKEA über Diversity und Logistik.

INHALT

Astrid Weber, Gründerin des Systemhauses Weber Data Service



Monika Kircher-Kohl, Vorstandschefin Infineon Austria

Doris Rottensteiner, Site-Manager & Human Resources

21 Quo vadis „Gleichberechtigung“
Umfragen geben Deutschland und Österreich ein schlechtes Zeugnis.

SONDERTHEMA OSTEUROPA

22 Osteuropa darf wieder hoffen
Österreichs Firmen investieren weniger. Die Talsohle scheint durchschritten.

24 Richtig Gründen in CEE
Tipps und Tricks zur Firmengründung in CEE vom Experten der CHSH.

26 Trotz allem attraktiv
Für Speditionen wie Lagermax ist CEE nach wie ein spannendes Terrain.

BEST PRACTICE

29 Magie im Quadrat
Jeder Praktiker und Wissenschaftler definiert SCM irgendwie anders.

32 Schäden auf einen Klick
Die Spedition Koch dokumentiert Transportschäden nun in Echtzeit.

36 Licht auf Losgröße 1
Über die Herausforderung 2.500 Produktvarianten innerhalb kürzester Zeit bis auf Losgröße 1 zu versenden.

TRANSPORT+INFRASTRUKTUR

38 Wien: Österreichs „Überseehafen“
Das neue Management der Wiener Hafen Gruppe im Spannungsfeld zwischen Freudenau und Inzersdorf.

40 Gemeinsam fliegen
Flughafen Wien Schwechat soll für Lufthansa Cargo die Ostdrehscheibe werden.

40 Preis für Logistik-Genies
Logistik Hall of Fame sucht wieder ein neues Mitglied.

BESCHAFFUNG+TECHNIK

42ff Lagertechnik im Frühjahr
Neuigkeiten des Frühjahrs von SMB, Jetter, Fronius, Cipherlab, Still, Jungheinrich und Mosca.

ORGANISATIONEN+EVENTS

46 Buchtipps & Termine
Informationen über Neuerscheinungen, Messen, Veranstaltungen und Logistik-Events für das Top-Management.

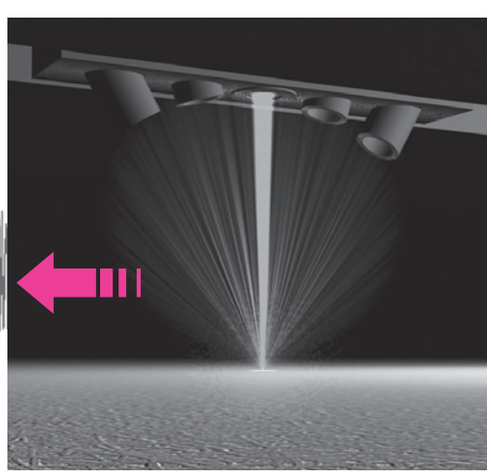
ANBIETERVERZEICHNIS

49 Was bietet die Branche?
Verzeichnis der führenden Anbieter von Logistiklösungen, Hard- + Software sowie Services.

LOG Innovative Lösungen für Transparenz und Sicherheit

PROTEXXION®
- Fälschungssicherheit
- labelfreie Authentifizierung
- Plagiatschutz ohne Markierung

In Zusammenarbeit mit:
Bayer Technology Services



© Bayer Technology Services GmbH

www.LOGmbh.de Adenauerallee 131a D-53113 Bonn Tel: +49 [0]228 41 07-0

LUFTHANSA CARGO

AeroLogic bekommt Nachfolger

Dr. Papke wechselt mit 15. März 2010 zur Lufthansa Passage. Seine Stelle übernimmt Jörg Eberhart – derzeit als Vice President Commercial, Marketing & Network bei der Air Dolomiti tätig.

Mit dem Wechsel zur AeroLogic wird der studierte Diplomkaufmann die Bereiche Finance & Planning sowie Human Resources und IT übernehmen. Eberhart wird gemeinsam mit Ulf Weber die AeroLogic GmbH führen. Weber ist bereits seit Mitte 2009 Geschäftsführer der AeroLogic GmbH. Unter seine Verantwortungsbereiche fallen künftig Flight Operations, Flight Safety & Quality Maintenance sowie Ground Operations.

Jörg Eberhart

Die AeroLogic ist ein gemeinsames Unternehmen der DHL Express und der Lufthansa Cargo. Das Unternehmen fliegt seit 2009 für beide Gesellschaften auf interkontinentalen Strecken. Weiters wird bis Ende des Jahres die AeroLogic-Flotte auf acht Boeing 777F aufgestockt. *

▶ http://www.aerologic.aero/web/
▶ www.lufthansa-cargo.com

KÜHNE+NAGEL ÖSTERREICH

Braunsberger als neuer Geschäftsführer

Am 12. Januar 2010 wurde der bisherige Geschäftsführer Achim Taylor von Franz Braunsberger abgelöst.

Herr Braunsberger blickt auf eine langjährige Berufserfahrung als Logistiker zurück. Begonnen hat seine Karriere bei Kühne+Nagel als Luftfrachtleiter. 2003 übernahm er die Funktion des Luftfrachtdirektors und war für die Sub-Regionen Ungarn, Tschechien und Slowakei verantwortlich. Nachdem er bereits 2006 für das gesamte Luftfrachtgeschäft Südosteuropa verantwortlich war, wurde er ein Jahr später in den Vorstand berufen.

Franz Braunsberger, neuer Geschäftsführer Kühne+Nagel

Als Geschäftsführer wird er nun Kühne+Nagel Österreich mit den Schwerpunkten Luft- und Seefracht, Kontraktlogistik, Landverkehre als auch IT-gestützte Supply Chain Management Angebote übernehmen.

Kühne+Nagel in Wien wurde 1970 gegründet. Vertreten an 900 Standorten und mit rund 55.000 Mitarbeitern zählt das Unternehmen zu den global führenden Logistikdienstleistern. *

▶ www.kuehne-nagel.at

DACHSER INTELLIGENT LOGISTICS

Unter neuer Leitung

Sonja Kelich übernahm mit 1. März dieses Jahres die Leitung der Dachser-Niederlassung in Hörsching.

Die praxiserfahrene Tirolerin will in ihrer neuen Funktion die Marktposition von Dachser im oberösterreichischen Raum ausbauen. „Eine Herausforderung, auf die ich mich gemeinsam mit meinem Team sehr freue“, so Kelich.

Sonja Kelich

Dachser Austria GmbH positioniert sich als innovativer Logistikdienstleister im nationalen und internationalen Stückgutverkehr in Österreich. Das Unternehmen operiert mittels flächendeckenden Systemverkehren in ganz Österreich. In Österreich ist Dachser an acht Standorten mit rund 400 Mitarbeitern vertreten. Auch im Osteuropageschäft verfügt Dachser über Know-how. Weltweit ist das Unternehmen an 305 Standorten mit gesamt 18.175 Mitarbeitern vertreten. *

▶ www.dachser.com

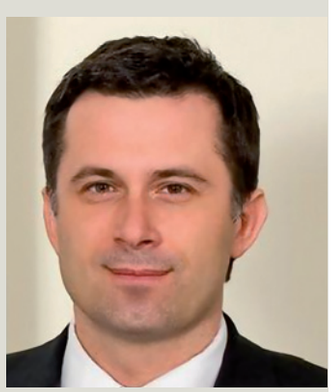
TELEROUTE

Steuerzentrale Warschau

Mariusz Odkala ist seit Dezember 2009 neuer Geschäftsführer für Zentral- und Osteuropa bei Teleroute.

Bereits 2005 startete Herr Odkala seine Karriere bei Teleroute. Künftig wird er für den weiteren Ausbau in Osteuropa verantwortlich sein. Die Reorganisation beinhaltet auch die Zusammenfassung der Märkte in Zentral- und Osteuropa. Die Vereinheitlichung soll den Kunden einen noch besseren Service bieten. Teleroute ist ein führender europäischer Anbieter elektronischer Dienstleistungen. Weiters bietet das Unternehmen auch Lösungen für die Speditions- und Logistikbranche. Das Unternehmen wurde 1985 als erste Online-Börse für Frachtladungen und Fahrzeuge gegründet. Heute soll es Lösungen für eine bessere Zusammenarbeit für den Transport- und Logistiksektor bieten. *

▶ www.teleroute.com



Mariusz Odkala

FOTOS: LUFTHANSA, DACHER, KÜHNE+NAGEL, TELEROUTE

WESTFALIA

Neue Strukturen

Ulrich Upmeyer, Gründer und geschäftsführender Gesellschafter, verabschiedet sich nach 39 Jahren in den Ruhestand. Sein Sohn, Matthias Upmeyer wird nun die Position des Geschäftsführers übernehmen.

Weitergabe eines Traditionsunternehmens. Seit der Gründung im Jahr 1971 hat Ulrich Upmeyer das Unternehmen zu einem der führenden Anbieter von automatischen Logistiklösungen etabliert. Weltweite Beachtung in der Branche fand Westfalia durch die Entwicklung des Satellitenlager® Anfang der 80er Jahre. Nun zieht sich der Gründer mit 66 Jahren in den Ruhestand zurück und übergibt die Geschäftsführung an seinen Sohn Matthias Upmeyer sowie Herrn Andreas Gartemann.

Andreas Gartemann

Matthias Upmeyer

Neue Gesellschafterstruktur. Die Gesellschaftsanteile von Herrn Upmeyer sen. wurden an einen Unternehmerkollegen, Herrn Siegbert Wortmann von der Wortmann AG, verkauft. Die weiteren Anteile halten Herr Upmeyer jun. und Herr Andreas Gartemann. Beide Herren sind seit Jahren im Unternehmen in verantwortungsvollen Positionen tätig und empfehlen sich über die langjährige Mitarbeit in der Unternehmensentwicklung. *

▶ www.westfaliaeurope.com

FOTOS: WESTFALIA, INTERMEC

INTERMEC

Unter neuer Führung

Der Anbieter für Auto-ID Lösungen startet mit Marcus Krebs als neuer Country Manager in das Jahr 2010.

Marcus Krebs

Seit 1. Januar diesen Jahres ist Marcus Krebs verantwortlich für die Vertriebsaktivitäten in Deutschland, Österreich und der Schweiz. Herr Krebs verfügt über langjährige Erfahrung im Technologie- und Auto-ID-Umfeld. In seiner neuen Position verfolgt Herr Krebs ambitionierte Ziele. „Die weitere Integration des Branchenvertriebs und des Channelgeschäfts gehören dieses Jahr zu den wichtigsten Aufgaben. Darüber hinaus ist es mir sehr wichtig, dass unsere Kunden – trotz unseres Channel-Fokus – immer einen direkten Draht zu uns behalten, und umgekehrt", so Krebs. *

▶ www.intermec.de

ÖSTERREICHISCHER LOGISTIK-PREIS 2010

Preis für österreichische Logistik-Innovationen

Der **Verein Netzwerk Logistik** verleiht zum zweiten Mal den **österreichischen Logistikpreis** am **9. Juni** im Rahmen der Vorabendgala des Österreichischen Logistik-Tages.

Der Österreichische Logistik-Preis wird am 9. Juni 2010 im Rahmen der Vorabendgala des Österreichischen Logistik-Tages (10. Juni im Design Center Linz) verliehen. Prämiert werden umgesetzte Praxisprojekte in den zwei Kategorien „Beste wirtschaftliche Ergebnisverbesserung durch ein Logistik-Tool" (Kategorie 1) und „Beste innovative partnerschaftliche Logistik-Lösung" (Kategorie 2).

Kategorie 1. In der ersten Kategorie geht es nicht vorrangig um Großprojekte oder konkurrenzlose Best-in-Class-Lösungen. Vielmehr haben auch kleine und mittlere Unternehmen die Chance, ausgezeichnet zu werden, wenn logistische Methoden und Instrumente zu absoluten Ergebnisverbesserungen geführt haben.

Kategorie 2. In der zweiten Kategorie sind Dienstleister aufgerufen, gemeinsam mit einem Industrie- oder Handelsunternehmen ein Projekt einzureichen. Auch besondere Verbesserungen von Kunden-/Lieferantenbeziehungen unter logistischen Gesichtspunkten fallen darunter und sind von großem Interesse.

Der Logistikpreis als Symbol für die Innovationen aus der Branche

Die Einreichfrist endet am 30. April. Interessenten finden sämtliche Informationen und die Einreichunterlagen auf der Homepage des VNL. *

▶ **www.vnl.at.**

Die Preisträger von 2009 im Wortlaut

Mag. Alexander Fehr, Geschäftsführung MIA Systems & Software

„Der Logistik-Preis 2009 hat dem Image der MIA Systems sehr stark geholfen. Der Preis ist ein Zeichen dafür, dass wir mit unseren Ansätzen, unseren Produkten und Dienstleistungen innovativ und auf dem richtigen Weg sind. Zusätzlich haben unsere Kunden die Bestätigung, dass sie sich für den richtigen Partner entschieden haben und dass das gemeinsam realisierte Projekt, ein Vorzeigeprojekt ist."

DI Hermann Dechantsreiter, Leiter Logistik und IT BMW Group, Motoren Werk Steyr

„Strive for perfection in everything you do" – dieses Zitat von Sir Henry Royce ist heute aktueller denn je. Nur die Besten Ihres Fachs werden im zunehmend volatilen Marktumfeld langfristig erfolgreich sein. Für Logistiker heißt das wissen zu müssen, wo es best-in-class Lösungen gibt, wo innovative Konzepte und neue Trends entstehen und wie die Erkenntnisse daraus in eine Weiterentwicklung des eigenen Geschäftsmodells münden können.
Der österreichische Logistikpreis bietet die Chance in einem Wettbewerb der Spitzenlogistiker mitzumachen und sich fundiertes Feedback von Wirtschaft und Wissenschaft geben zu lassen. Machen Sie mit – Sie werden davon profitieren!"

Österreichischer Logistik-Preis 2010 pusht Entwicklungen in Österreich

DI Martin Perndl, Leitung Betriebliche Informationssysteme – TAS, Projektleitung stahlfluss nullneun: Infrastruktur + Verkehr NEU, voestalpine Stahl Service Center:

„Der Logistikwettbewerb pushte unser Projekt „stahlfluss nullneun" zusätzlich. Die Teilnahme daran stellte für unsere Mitarbeiter im Projekt einen enormen Motivationsschub dar. Als Preisträger dieses Logistik-Awards konnten wir zudem unsere logistischen Projektinhalte einer breiten Öffentlichkeit vorstellen. Die Auszeichnung mit dem Logistikpreis war für das voestalpine Stahl Service Center ein Zeichen dafür, dass wir mit unserem Projekt die richtigen (logistischen) Schritte in die Zukunft gesetzt haben."

FOTOS: ARCHIV

ABSCHLUSS

DAN fährt auf Green ab

Küchenspezialist DAN disponiert mit Wanko Pracar 3000 und will so Fahrtstrecken als auch Dieselkosten reduzieren. Das System kann dabei Ist- und Soll-Strukturen simulieren. Der Rollout ist April 2010.

Die DAN-Küchen Möbelfabrik wird sämtliche Liefertouren ab April mit dem Transportmanagement- und Tourenoptimierungs-System Pracar 3000 von Wanko planen. Damit will der österreichische Marktführer die Effizienz und Transparenz seiner Logistik weiter steigern, Fuhrparkkosten reduzieren, die Planung der Produktionsbänder über Pracar 3000 steuern, die Dieselkosten sowie die Zahl der gefahrenen Kilometer deutlich senken. Das Familienunternehmen verfügt über 20 eigene Lkw und disponiert zusätzlich noch Lkw von Speditionen.

DAN beliefert Mitteleuropa

Das Liefergebiet von DAN-Küchen umfasst Österreich sowie den gesamten mitteleuropäischen Raum. Die automatische Tourenbildung des Transportmanagement-Systems PRACAR 3000 reduziert den Dispositionsaufwand deutlich und senkt die Kosten nachhaltig. Die Touren können nicht nur auf Basis der vorhandenen Restriktionen und Rahmenbedingungen optimiert werden, sondern auch für simulierte Soll-Strukturen, was eine weitere Ersparnis generiert.

Die Wanko Informationslogistik GmbH mit Sitz in Ainring entwickelt seit über 40 Jahren innovative Lösungen für die Logistik und beschäftigt heute rund 40 Mitarbeiter. Gestartet als Unternehmensberatung entwickelte sich das Unternehmen mit den rasant wachsenden technischen Möglichkeiten der Informationstechnologie zu einem führenden Softwareanbieter mit namhaften Kunden aus Industrie, Handel und dem Transportgewerbe. *

▶ www.wanko.de

FOTO: WANKO

Mit Wanko Pracar 3000 will DAN der Green Logistics einen guten Schritt näher kommen

Erratum

Irren ist menschlich und manchmal passen Text und Bild nicht zusammen. In der Ausgabe 11/2009 von BUSINESS+LOGISTIC veröffentlichten wir auf Seite 8 zum Artikel „Corbitconnect heißt jetzt PASS“ ein Bild der Firma Wanko. Wir bitten vielmals um Entschuldigung.

REAL VIENNA 2010

Als Plattform für Gewerbeimmobilien und Investment in Zentral- und Osteuropa bringt die REAL VIENNA all jene zusammen, die in dieser Region aktiv sind oder aktiv werden wollen.

Die REAL VIENNA informiert gezielt über diese Märkte und bietet die Chance für Networking, Geschäftsanbahnung und Kontakte zu knüpfen sowie für die Präsentation interdisziplinärer und internationaler Projekte, Investment- und Finanzierungsmöglichkeiten. Die klare Fokussierung auf Zentral- und Osteuropa trägt dazu bei, auf der REAL VIENNA die richtigen und kompetenten Partner zu finden.

Orientierung und Information bietet aber auch das umfangreiche und vielseitige Konferenzprogramm der REAL VIENNA, das sowohl die Märkte in Zentral- und Osteuropa als auch unterschiedliche Marktsegmente genauer beleuchtet.

SPECIAL FOCUS

ECO ENERGO
Zone für erneuerbare Energie-Projekte in Zentral- und Osteuropa

HTL FORUM
Forum für Hotel-, Tourismus- und Freizeit-Immobilienentwicklungen in Zentral- und Osteuropa

IN COOPERATION WITH

REAL CORP 2010
Europas größte Jahrestagung im Bereich Stadtplanung und Regionalentwicklung

IBA Conference 2010
Internationales Jahrestreffen der Rechtsexperten im Immobilienrecht

WWW.REALVIENNA.COM

In Österreichs Wirtschaft gibt es nur **unterdurchschnittlich wenig weibliche Führungskräfte.** Und das, obwohl der Frauenanteil in der Ausbildungspipeline an Österreichs Universitäten teilweise über 50 Prozent beträgt – wie etwa **in der Logistik**. Für weiblichen Nachwuchs, der für **Führungsaufgaben** in Frage käme, wäre also gesorgt.

EIN BERICHT VON **CR HANS-JOACHIM SCHLOBACH**

GENDER MAINSTREAMING

Frauen stoßen an

In den Chefetagen führender Industrieunternehmen ist Gender Mainstreaming durchaus ein Diskussionsthema. Gender Mainstreaming ist dabei eine auf Langfristigkeit angelegte Strategie und ein Prozess um die Chancengleichheit zwischen Frau und Mann zu erreichen. Aus Sicht der Wirtschaft kann dies bedeuten, dass die Humanressourcen optimal so eingesetzt werden, dass sämtliche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sich in ihrem Aufgabengebiet bestmöglich verwirklichen können und damit auch die Produktivität erhöhen.

So weit die längst bekannte Theorie. Auswirkungen auf den Frauenanteil insbesondere in den Führungsetagen hat sie in Österreich bislang jedoch noch kaum gehabt. Schon seit Jahrzehnten dümpelt der Anteil von Top-Managerinnen in Industrie, Handel und Dienstleistung nämlich bei rund fünf Prozent dahin. In manchen Wirtschaftsbereichen ist die Quote sogar noch schlechter, wie etwa in der „Logistik"-Branche. 2006 veröffentlichte die FH des bfi Wien eine

> „GENDER MAINSTREAMING IST EINE LANGFRISTIGE STRATEGIE [...] UM DIE CHANCENGLEICHHEIT ZWISCHEN FRAU UND MANN ZU ERREICHEN"

Studie zum Thema „Gender Mainstreaming", die unter 64 führenden österreichischen Logistikunternehmen durchgeführt wurde. Demnach beträgt der Frauenanteil in den Top-Etagen gerade einmal zwei Prozent – und hat sich seither nicht wesentlich verbessert. Die Fakten sind umso bemerkenswerter vor dem Hintergrund, dass der Frauenanteil bei den JungakademikerInnen mittlerweile über 50 Prozent beträgt – auch bei den AbsolventInnen der Studienrichtungen rund um die „Logistik".

Internationale Wettbewerbsfähigkeit sinkt

Angesichts dieser Faktenlage fragen sich Experten daher, ob mit dieser Entwicklung die Wettbewerbsfähigkeit der österreichischen Wirtschaft nicht gefährdet sei? Immerhin verzichten große Teile der hiesigen Industrie-, Handels- und Dienstleistungsunternehmen auf einen Großteil in Österreich entstandenen Knowhows. Und in der Tat: In Teilbereichen insbesondere der exportorientierten Wirtschaft ist nach Angaben aus Unternehmenskreisen ein zu hoher Männeranteil mittlerweile ein Hindernis für gute Geschäfte. So sagt etwa Mag. Monika Kircher-Kohl, Geschäftsführerin beim Chip-Hersteller Infineon in Villach im Gespräch mit BUSINESS+LOGISTIC: „Diversifikation – auch bei den Geschlechtern – ist gerade bei global agierenden Unternehmen wie Infineon die Basis für nachhaltigen Erfolg. Wenn wir hier auf das Knowhow von Frauen sowohl in der Technik als auch im Management verzichten würden, könnten wir unsere weltweit führende Position kaum halten." Die Ursache dafür dürfte dabei u.a. auch am wachsenden Frauenanteil in den entscheidenden Führungspositionen im Ausland liegen. Insbesondere in den asiatischen Ländern, den Zukunftsmärkten, liegt der Frauenanteil in Top-Positionen wesentlich höher als hier.

In Skandinavien kein Thema. Der Standpunkt von Infineon-Chefin Kircher-Kohl

Familie oder Karriere? Der Verzicht auf eines von beidem wird von Frauen nach wie vor erwartet

FOTO: ARCHIV

gläserne Decke

deckt sich auch mit den Erfahrungen beim schwedischen Einrichtungshaus IKEA. „Bei uns ist Gender Mainstreaming und Diversifikation allerdings längst kein Thema mehr“, erklärten Doris Rottensteiner und Claudia Plank-Gruber im Top-Management des zentralen IKEA-Distributionszentrum für Österreich und der Schweiz. Hier setze man – typisch skandinavisch – einzig auf Qualifikation, auch im Hinblick auf die Logistik. So liegt in Österreich nicht nur die Geschäftsführung in weiblicher Hand sondern auch das fünfköpfige Top-Management Team in Wels ist mehrheitlich mit Frauen besetzt, wie auch die Bereiche „Logistik“ und „Umweltschutz“. Zu diesen Top-Positionen gelangten die Damen durch interne Schulungen und Ausbildungen. So erzählt etwa Doris Rottensteiner, selbst Mutter: „Ich kam eigentlich aus dem Controlling-Bereich. Mich interessierten aber schon immer logistische Prozesse im Unternehmen.“

Ungleiche Bezahlung

Trotz einiger positiver Ansätze und angesichts wachsender Wettbewerbsnachteile für Österreichs Wirtschaft bewegt sich beim Frauenanteil im Top-Management hierzulande immer noch wenig. Gleichzeitig wächst jedoch die Ungleichbehandlung in den mittleren und unteren Positionen insbesondere bei Löhnen und Gehältern. Bestätigt wird dies etwa durch den aktuellen „Global Gender Gap Report 2009“ des Weltwirtschaftsforums. Darin wird die Gleichstellung von Frauen und Männern weltweit in über 130 Ländern untersucht. Rangierte Österreich im Jahr 2006 im internationalen Vergleich noch auf Rang 26, rutschte die Alpenrepublik 2009 wieder auf den 42. Rang zurück. Besonders schlecht steht es hierzulande um die „wirtschaftliche Teilnahme“ der Frauen (Platz 103) – was an der ungleichen Entlohnung männlicher und weiblicher Arbeitnehmer liegt. Allerdings dürfte diese Kluft umso enger werden, je höher Frauen und Männer in Unternehmenshierarchien stehen. So werden Frauen und Männer in Top-Positionen beispielsweise bei Siemens Österreich nach denselben Gehaltschemata entlohnt, wie Siemens-Chefin Mag. Brigitte Ederer im Gespräch mit BUSINESS+LOGISTIC bestätigt.

> „BEI UNS IST GENDER MAINSTREAMING UND DIVERSIFIKATION LÄNGST KEIN THEMA MEHR“
>
> **Doris Rottensteiner, Site-Manager bei IKEA Hauptlager Wels**

Beinahe-Schlusslicht Österreich. Das ändert jedoch nichts an der Tatsache, dass Österreich in dieser Kategorie mit dem 26. Platz unter den Schlusslichtern der 27 EU-Staaten rangiert, sagt der Gender Gap Report. Bewertet wird dabei jeweils der Grad der Gleich- bzw. Ungleichstellung der Geschlechter auf einer Skala von null bis hundert Prozent. Herangezogen werden dafür vier Bereiche: eben die wirtschaftliche Partizipation und Chancengleichheit, das Bildungsniveau, die politische Teilhabe sowie die Gesundheit und Lebenserwartung. Zum internationalen Vergleich: Island erreicht bei der Gleichstellung den ersten Platz (82,8 Prozent). Dahinter belegen Finnland, Norwegen und Schweden das Spitzenfeld. Von den 134 untersuchten Staaten schneidet der Jemen (46 Prozent) am schlechtesten ab. Völlige Gleichstellung gibt es laut Studie jedoch nirgendwo. Die drei besten Länder haben die Kluft zwischen den Geschlechtern

allerdings schon zu über 80 Prozent geschlossen.

Wo Frauen hängen bleiben

Weshalb hierzulande der Frauenanteil in den Chefetagen in vielen Wirtschaftszweigen nach wie vor so schlecht ist, ist nicht eindeutig geklärt. Aussagefähige Studien hierfür gibt es in Österreich bislang noch keine. Wissenschaftler wie Prof.(FH) Dr. Andreas Breinbauer der Fachhochschule des bfi Wien gehen aber davon aus, dass beispielsweise die Logistik bis in die jüngste Vergangenheit mit harten körperlichen Tätigkeiten verknüpft war. Auch war „Technik" ein wesentlicher Faktor für eine funktionierende Logistik. „Muskelkraft und Technik. Beides war eindeutig Männersache", bringt es Prof. Breinbauer im Gespräch mit BUSINESS+LOGISTIC auf den Punkt.

Unternehmer sollen sich ihrer gesellschaftlichen Verantwortung für den Nachwuchs endlich stellen

Internet ändert viel. Dem steht jedoch die Tatsache entgegen, dass sich die „Logistik" wie andere Branchen auch in den letzten zehn Jahren, nicht zuletzt auch bedingt durch den Einsatz von Informationstechnologien und Internet, grundlegend wandelte. Zum traditionellen Geschäft wie beispielsweise dem Transport von Waren sind so genannte „Value Added Services" hinzu gekommen. Sie sichern gerade in Krisenzeiten das Überleben von Transportunternehmen. Gleichzeitig verlagert die verladende Wirtschaft immer mehr Aufgaben nach außen und überlässt sie beispielsweise Speditionen. Intern kommt es hingegen in der Logistik zunehmend auf strategische Überlegungen an, wie Materialflüsse zu verlaufen haben. Mit anderen Worten: die Physis spielt eine zunehmend untergeordnete Rolle. Von entscheidender Bedeutung für zukünftige Geschäftsfelder sind heute Fähigkeiten wie Prozessverständnis, vernetztes, logisches Denken und Kreativität – und die sind geschlechtsneutral.

> „ DIVERSIFIKATION – AUCH BEI DEN GESCHLECHTERN – IST GERADE BEI GLOBAL AGIERENDEN UNTERNEHMEN [...] DIE BASIS FÜR NACHHALTIGEN ERFOLG "
> **Mag. Monika Kircher-Kohl, Geschäftsführerin Infineon Villach**

Abstellgleis „Projektgeschäft". Daher gehen bei der Antwort auf die Frage um weibliche Karrierechancen andere Experten eher davon aus, dass Frauen einerseits immer noch schlechter vernetzt sind als ihre männlichen Kollegen. Andererseits bleiben – auch in Logistikunternehmen – Frauen im sogenannten Projektgeschäft hängen. Frauen stoßen auf ihrem Weg nach oben an gläserne Decken. Und sie stehen – anders als ihre männlichen Kollegen – immer wieder vor der Entscheidung: Familie oder Karriere. So erklärt Mag. Brigitte Ederer, Vorstandschefin von Siemens Österreich, gegenüber BUSINESS+LOGISTIC: „Es ist für viele Frauen schwierig, Prioritäten zu setzen und sich für eine Karriere zu entscheiden, da diese Entscheidung oftmals noch mit einem großen privaten Verzicht einhergeht. Besonders im Bereich Industrie dominieren Männer im mittleren und oberen Management, da die beruflichen Rahmenbedingungen noch nicht ausreichend auf die weiblichen Bedürfnisse ausgerichtet sind."

Hemmschuh „Tradition". Tradierte Denkmuster dürften – auch in der Logistik – eine weitere Ursache sein, weshalb Frauen auf dem halben Weg nach Oben stecken bleiben. Dafür sprechen Ergebnisse der Studie der FH des bfi Wien zum Thema „Gender Mainstreaming" von 2006. So sieht die überwiegende Mehrheit der befragten Unternehmen (57,9 Prozent) die Elternkarenz eher als Frauensache. Und 92,1 Prozent der Unternehmen gibt an, dass es keine betriebliche Unterstützung bei der Organisation der Kinderbetreuung gibt. Hand in Hand geht damit das Ergebnis, dass 73,7 Prozent der Unternehmen keine Angaben zu der Frage nach der Integration der Chancengleichheit machen wollen.

> „ VON ENTSCHEIDENDER BEDEUTUNG FÜR ZUKÜNFTIGE GESCHÄFTSFELDER SIND HEUTE FÄHIGKEITEN WIE PROZESSVERSTÄNDNIS, VERNETZTES, LOGISCHES DENKEN UND KREATIVITÄT "

Was Familien wünschen

Wie sich tradierte Denkweisen in der Praxis bei weiblichen Berufseinsteigerinnen mit akademischer Ausbildung auswirken können, davon wissen auch Top-Managerinnen eloquent zu berichten. Im Gespräch mit BUSINESS+LOGISTIC erklärte beispielsweise die Geschäftsführerin des Soft-

»» Elternteilzeit

Dabei geht es darum, dass Eltern nach der Karenz wieder Teilzeit in den Beruf einsteigen - mit einem Kündigungsschutz und der Garantie, nach Beendigung der Elternteilzeit wieder Vollzeit in den Beruf zurückkehren zu können. Die Regelung gibt es seit 2004. 2007 haben 13 Prozent der Eltern Elternteilzeit in Anspruch genommen. Aktuellere Zahlen gibt es nicht. Allerdings gilt es Voraussetzungen zu erfüllen: Man muss drei Jahre im Unternehmen beschäftigt gewesen sein und das Unternehmen muss mehr als zwanzig Mitarbeiter haben. In Elternteilzeit können Mutter und Vater gleichzeitig gehen. Es ist aber nicht möglich, dass ein Elternteil in Elternteilzeit geht während der andere Kindergeld beansprucht.

FOTO: ARCHIV

wareunternehmens Weber Data, dass das Kinderthema auch bei ihr in der Zeit vor ihrer Selbständigkeit immer wieder eine Rolle spielte.

Als Reaktion auf ihre Erfahrungen bemüht sich Weber heute in ihrem Unternehmen verstärkt darum, dass Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Beruf und Familie miteinander verbinden können. Sie fördert beispielsweise die Bildung von Tele-Arbeitsplätzen, sodass ihre Programmierer ihre Aufgaben von zu Hause aus erledigen und ihre Zeit flexibel einteilen können. „Es wäre für Weber Data fatal, wenn wir durch unternehmerische Unflexibilität topqualifizierte Mitarbeiter – ob männlich oder weiblich – verlieren würden", so Weber im Gespräch mit BUSINESS+LOGISTIC. Außerdem seien gerade junge Mütter oder Väter besonders loyal und motiviert, sieht Weber die unternehmerischen Vorteile einer familienfreundlichen Unternehmenskultur. Sie fordert daher auch für sich selbst ein, dass sich Unternehmen ihrer gesellschaftlichen Verantwortung für den Nachwuchs endlich stellen.

Noch ein langer Weg

Ähnliche Forderungen stellt auch die Industriellenvereinigung in immer wiederkehrenden starken Wortmeldungen schon seit Jahren auf. Folgerichtig steht dort der Ausbau der Kinderbetreuung in Österreich ganz oben auf dem Forderungskatalog.

Ähnliches wünscht sich auch Siemens-Chefin Ederer und sie kommt zu dem Schluss: „Mit den passenden Rahmenbedingungen wären Kinder mit einer Karriere besser zu vereinbaren." Dass eine frauen- und familienfreundliche Unternehmenskultur in Österreich demnächst flächendeckend Platz greift, davon geht jedoch auch Ederer nicht aus: „Bei uns ist das noch viel schwieriger als beispielsweise in Skandinavien, wo die Kinderbetreuung besser funktioniert und es gesellschaftlich anerkannt ist, dass Frauen Vollzeit arbeiten und auch Väter in Karenz gehen. In Österreich behindert die Frage der Kindererziehung- und betreuung letztendlich eine Karriere ganz entscheidend." *

IM GESPRÄCH

„Frauen müssen sich sichtbar machen"

Mag. Brigitte Ederer gilt als eine der **Vorzeigefrauen** in den **Top-Etagen** von Unternehmen. Der Weg dorthin war für sie jedoch steinig und nur unter großem persönlichen Verzicht möglich – im Gegensatz zu ihren männlichen Kollegen. Darüber – und über **Gender Mainstreaming** – sprach sie mit CR Hans-Joachim Schlobach.

B+L: Die Themen „Gleichberechtigung", „Chancengleichheit von Frau und Mann", „Vereinbarkeit von Familie und Beruf" usw. werden ja schon seit Jahren mit mehr oder weniger größerer Intensität diskutiert. Die meisten Männer in Führungsetagen würden auch gerne mit Frauen als Geschäftspartnern und kompetenten Entscheidungsträgern zu tun haben. Vor 50 Jahren war selbst das vielfach noch undenkbar. Es scheint also schon in den Köpfen der Top-Manager ein Umdenken stattgefunden zu haben. Auf die Verteilung von Führungspositionen in Industrie, Handel und Dienstleistungsbereich hat das bis dato in weiten Teilen noch keinen Einfluss gehabt. Woran, glauben Sie, liegt das?

Ederer: Um Führungspositionen einzunehmen sind zusätzlich zu den fachlichen Qualifikationen ein hohes Maß an Durchhaltevermögen und die zeitliche Möglichkeit für Mehraufwand erforderlich. Es ist für viele Frauen schwierig, Prioritäten zu

Brigitte Ederer

FOTO: JAN GOTT

> „FRAUEN MÜSSEN DEN MUT FINDEN, SICH SICHTBAR ZU MACHEN, BEHARRLICH UND SELBSTBEWUSST IHREN EIGENEN WEG ZU GEHEN "

setzen und sich für eine Karriere zu entscheiden, da diese Entscheidung oftmals noch mit einem großen privaten Verzicht einhergeht. Besonders im Bereich Industrie dominieren Männer im mittleren und oberen Management, da die beruflichen Rahmenbedingungen noch nicht ausreichend auf die weiblichen Bedürfnisse ausgerichtet sind. Individuell abgestimmte Arbeitszeitmodelle, Ausbildungsförderprogramme für Frauen und die Errichtung von Betriebskindergärten sind erfolgreiche Schritte in Richtung eines ausgeglichenen Geschlechterverhältnisses.

„Zielstrebigkeit und Motivation bilden wichtige Grundlagen für den Erfolg. Trotzdem lässt sich im Leben wie in der Karriere nicht immer alles planen."

B+L: Qualifizierte Frauen bleiben in Unternehmen aber häufig im Projektgeschäft hängen. Oftmals kommt ihnen dabei der sogenannte Kinderwunsch bei der Karriere in die Quere. Muss sich „Frau" zwischen Kind und Beruf entscheiden? Verzichtet die Wirtschaft nicht auf diese Weise auf hochqualifizierte und motivierte Mitarbeiter?

Ederer: Die Wirtschaft kann es sich nicht leisten, auf hochqualifizierte Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen zu verzichten. Deshalb wird bei Siemens Österreich ständig daran gearbeitet, dass Frauen sich nicht mehr für Kinder oder die Karriere entscheiden müssen. Aus unserem Diversity Report 2009 geht hervor, dass der Frauenanteil im Top-Management um fast acht Prozent und in der zweiten Führungsebene um etwa fünf Prozent gegenüber dem Jahr 2004 gestiegen ist. Der Anteil der WiedereinsteigerInnen beträgt mittlerweile fast 99 Prozent und für 85 Prozent aller Frauen mit Kinderbetreuungspflichten besteht zumindest vorübergehend die Möglichkeit der Teilzeitbeschäftigung. Unverzichtbar für die bessere Vereinbarung von Familie und Beruf sind Kinderbetreuungseinrichtungen. Daher bietet unser Betriebskindergarten mit 140 Plätzen für Kinder zwischen eineinhalb und sechs Jahren erweiterte und betriebsfreundliche Öffnungszeiten. Derzeit nutzen rund 16 Prozent unserer männlichen Mitarbeiter die Möglichkeit zur Elternteilzeit, aber nur 2,5 Prozent gehen in Karenz. Hier gibt es noch viel Verbesserungspotenzial. Um langfristig mehr Führungspositionen der Siemens AG Österreich mit Frauen zu besetzen wird es immer wichtiger, junge Mädchen und Frauen für technische Berufe zu begeistern.

> „INDIVIDUELL ABGESTIMMTE ARBEITSZEITMODELLE, AUSBILDUNGSFÖRDERPROGRAMME FÜR FRAUEN UND DIE ERRICHTUNG VON BETRIEBSKINDERGÄRTEN SIND ERFOLGREICHE SCHRITTE IN RICHTUNG EINES AUSGEGLICHENEN GESCHLECHTERVERHÄLTNISSES"

B+L: Sie sind Chefin eines Großunternehmens in Österreich, das selbst auch noch in Männerdomänen, also der Technik, unterwegs ist. Vor dem vorher beschriebenen Hintergrund erscheint das fast wie ein Wunder. Wie haben Sie sich durchgesetzt? Mussten Sie sich zwischen Familie und Karriere entscheiden? Unterscheiden sich die Strategien von Frau und Mann bei der Durchsetzung eigener Ziele?

Ederer: Frauen müssen den Mut finden, sich sichtbar zu machen, beharrlich und selbstbewusst ihren eigenen Weg zu gehen. Bescheidenheit ist eine typisch weibliche Eigenschaft, schadet Frauen aber auf dem Weg zum Erfolg. Allerdings habe ich für meinen Erfolg – im Gegensatz zu männlichen Vorstandsmitgliedern oder Vorsitzenden – auch einen Preis gezahlt, nämlich den der Kinderlosigkeit. Ich habe im Laufe meiner Karriere Freunde verloren und hätte sicher gerne Kinder gehabt, auch Enkelkinder. Das ergab sich bei mir leider nicht, was aber nicht automatisch auch für andere Frauen gelten muss. Mit den passenden Rahmenbedingungen wären Kinder mit einer Karriere besser zu vereinbaren. Bei uns ist das noch viel schwieriger als beispielsweise in Skandinavien. Dort funktioniert die Kinderbetreuung besser und es ist gesellschaftlich anerkannt, dass sowohl Frauen Vollzeit arbeiten als auch Väter in Karenz gehen. In Österreich behindert die Frage der Kindererziehung- und betreuung letztendlich eine Karriere ganz entscheidend.

B+L: Im „Global Gender Gap Report 2009" des Weltwirtschaftsforums, in dem die Gleichstellung von Frauen und Männern weltweit in über 130 Ländern untersucht wurde, ist Österreich im internationalen Vergleich vom 26. Rang in 2006 auf den 42. Rang in 2009 abgerutscht. Hat sich die Frauensituation in Österreich seither aus Ihrer Sicht wirklich verschlechtert? Wo sehen Sie hauptsächlich die Kritikpunkte? Verzichtet die österreichische Wirtschaft nicht auf ein gutes Stück ihrer Wettbewerbsfähigkeit?

Ederer: Viele Frauen können durchaus Erfolge verzeichnen, aber viele werden immer noch vor die Wahl gestellt ob sie eine Familie gründen oder den beruflichen Aufstieg vorziehen. Die österreichische Wirtschaft verzichtet auf viel Potenzial und Talent, wenn nicht in familienfreundliche

FOTOS: JAN GOTT

Rahmenbedingungen investiert wird. Frauen müssten auch motiviert werden, mehr technische Berufe zu ergreifen. Gerade hier ist der Frauenmangel eklatant, die Berufsaussichten aber überaus interessant. Bei hochqualifizierten Technikern gibt es sowieso schon eine externe Limitierung und von den Universitäten kommen viel zu wenige Technikerinnen. Wir bei Siemens sind für gleiche Jobchancen bei gleicher Qualifizierung. Durch den Technikerinnenmangel können viele Schlüsselpositionen aber nicht weiblich besetzt werden, weil es gar keine Bewerberinnen gibt.

> „ICH HABE FÜR MEINEN ERFOLG – IM GEGENSATZ ZU MÄNNLICHEN VORSTANDSMITGLIEDERN ODER VORSITZENDEN – AUCH EINEN PREIS GEZAHLT: NÄMLICH DEN DER KINDERLOSIGKEIT“

„Die österreichische Wirtschaft verzichtet auf viel Potenzial und Talent, wenn nicht in familienfreundliche Rahmenbedingungen investiert wird.“

B+L: Eine Lösung des Problems könnte „Gender Mainstreaming“ sein. Das Gender Mainstreaming ist eine auf Langfristigkeit angelegte Strategie, ein Prozess, ein Weg zur Erreichung des Ziels der Chancengleichheit zwischen Frau und Mann. Welche Voraussetzungen müssen geschaffen sein, damit sich „Gender Mainstreaming“ in der Wirtschaft durchsetzt?

Ederer: Eine Grundvoraussetzung ist die Akzeptanz, in alle Bereiche und Aktivitäten eines Unternehmens eine geschlechtssensible Perspektive einfließen zu lassen. Mir ist es ein besonderes Anliegen, die unterschiedlichen Bedürfnisse von Frauen, aber auch Männern, bei Siemens zu berücksichtigen. Viele Frauen und Männer verfügen über das Geschick, ein hohes Maß an Eigeninitiative und Kreativität. Das sind also ideale Voraussetzungen für Führungspositionen. Wäre es da nicht schade auf die Hälfte der Talente zu verzichten? Auch männliche Führungskräfte müssen erkennen, dass nur die Hälfte dieser High Potentials in den Führungsebenen nicht genug ist. Ich sehe eine erhebliche Stärke eines Unternehmens in einem erfolgreichen Diversity Management, denn ein heterogenes Team ist ein gewinnbringendes Fundament für neue Perspektiven und Zugänge.

B+L: Unterm Strich ist „Gender Mainstreaming“ auch eine Frage der Politik. Was muss „die Politik“ überhaupt tun, damit das Thema zum Durchbruch kommt?

Ederer: Die Politik ist gefordert, mit gutem Beispiel voranzugehen. Natürlich hat sich schon sehr viel zum Positiven verändert. Wir haben heute Landeshauptfrauen und viel mehr weibliche Politikerinnen in fast allen Parteien. Diese Entwicklung vollzieht sich allerdings, wie auch in der Wirtschaft, viel zu langsam. Die Politik müsste Rahmenbedingungen schaffen, die es Frauen und Männern erlauben eine Familie und Karriere zu managen. Gefordert sind neben der Politik auch die Partner. Eine gleichberechtigte Aufteilung der Erziehungsarbeit wäre ein wesentlicher Schritt in die richtige Richtung. Und schließlich müssen Frauen das auch konsequent von ihrem Partner einfordern.

B+L: Sie sind ein Vorbild für viele Frauen. Geben Sie drei Tipps für junge Frauen ab, die noch am Anfang ihrer Karriere stehen, damit sie ihre Ziele erreichen.

Ederer: Zielstrebigkeit und Motivation bilden wichtige Grundlagen für Erfolg. Trotzdem lässt sich im Leben wie in der Karriere nicht immer alles planen. Auch mein Weg zur Vorstandsvorsitzenden von Siemens war oft von „Zufällen“ bestimmt. Daher rate ich jungen BerufseinsteigerInnen, in Umwegen auch die Chancen, die sich ergeben können, wahrzunehmen. Oft muss man zur rechten Zeit am rechten Ort sein. Im Beruf gilt dann, ständig an den eigenen Schwächen zu arbeiten, selbstbewusst zu wissen, wohin man will und ein hohes Maß an sozialer Intelligenz an den Tag zu legen. Und trotz allem gelassen bleiben.

B+L: Vielen Dank für das Gespräch! *

Brigitte Ederer

Brigitte Ederer wurde am 27. Februar 1956 in Wien geboren. Sie war Spitzenpolitikerin und ist heute Vorstand der Siemens AG Österreich. Sie war von 1992-95 EU-Staatssekretärin im österreichischen Bundeskanzleramt. In dieser Zeit bereitete sie den EU-Beitritt Österreichs vor. Brigitte Ederer besuchte das Bundesrealgymnasium im 21. Wiener Gemeindebezirk Floridsdorf und studierte anschließend Volkswirtschaft an der Universität Wien. 1980 schloss sie ihr Studium mit dem Titel Magister ab. Von 1977 bis 1992 arbeitete sie für die Arbeiterkammer. In ihrer Funktion als Staatssekretärin ab dem 3. April 1992 warb sie für den EU-Beitritt und propagierte den Ederer-Tausender. Nach ihrem Ausscheiden aus dieser Regierungsfunktion wurde sie Bundesgeschäftsführerin der SPÖ (bis 1997) und danach Finanzstadträtin in Wien. Nach dem Ausscheiden aus der Politik im Jahr 2000 wechselte Ederer in den Vorstand der Siemens AG Österreich. Mit Ablauf der AR-Sitzung am 13. Dezember 2005 trat Brigitte Ederer die Nachfolge von Albert Hochleitner als Generaldirektorin und Vorstandsvorsitzende von Siemens Österreich an. Brigitte Ederer ist mit dem österreichischen EU-Abgeordneten der SPÖ, Hannes Swoboda, verheiratet.

FOTOS: JAN GOTT

IM GESPRÄCH

„Diversity macht Unternehmen wettbewerbsfähig“

Mag. Monika Kircher-Kohl, Vorstandsvorsitzende der **Infineon Technologies Austria AG,** gilt neben Mag. Brigitte Ederer als Wegbereiterin in der Wirtschaft für die Diversifikation. Chefredakteur Hans-Joachim Schlobach sprach mit ihr über notwendige **Förderungsprogramme für die Vereinbarkeit von Familie und Beruf.**

B+L: Sie sind Geschäftsführerin eines Technikunternehmens. Das ist hierzulande doppelt bemerkenswert, denn Sie zählen damit einerseits zu den knapp fünf Prozent weiblichen Personen in der Top-Position eines Unternehmens in Österreich und andererseits leiten Sie ein Technikunternehmen. Wie kam es dazu?

> „DIVERSITY IST FÜR EINEN INTERNATIONALEN KONZERN WIE INFINEON EINES DER WICHTIGSTEN THEMEN ÜBERHAUPT, DENN NUR SO IST MAN AUCH DAUERHAFT INTERNATIONAL WETTBEWERBSFÄHIG“

Kircher-Kohl: Infineon suchte damals ganz bewusst nach Personen mit einem gewissermaßen kommunikativen Background, die in der Lage waren sowohl betriebswirtschaftliche als auch technische Inhalte zu kommunizieren. Und diese suchte man – ganz im Sinne der Diversifikation – geschlechtsneutral. Darum wurde auch ich eingeladen mich zu bewerben, denn ich konnte in meiner beruflichen Entwicklung sowohl auf wirtschaftliches Know-how als auch auf Kommunikations-Know-how verweisen. Letzteres erwarb ich mir als Vizebürgermeisterin von Villach. Dort war ich zuständig für Finanzen und Wirtschaft, Personal, Kultur, Schule, Jugend und Frauen. Ich war also daran gewöhnt, komplexe Zusammenhänge zu kommunizieren. Das ist bei Infineon notwendig, weil hier komplexe technische Lösungen mit hoher gesellschaftlicher Relevanz erzeugt werden, die beispielsweise zu erheblichen Energieeinsparungen in der Wirtschaft führen können. Wir sehen uns daher auch als Vorreiter im Sinne von Energieeffizienz. Unsere Chips, die in unzähligen Anwendungen verbaut werden, können den Energieverbrauch einer Wertschöpfungskette um bis zu 30 Prozent senken. Dabei finden sich unsere Chips ebenso in Kraftwerken wie im Maschinenbau bis hin zu Handy-Technik. Es kommt daher darauf an, solche Zusammenhänge gut kommunizieren zu können.

B+L: Wie wichtig war Infineon dabei, dass Sie eine Frau sind?

Kircher-Kohl: Diversity ist für einen internationalen Konzern wie Infineon eines der wichtigsten Themen überhaupt, denn nur so ist man auch dauerhaft international wettbewerbsfähig. Das betrifft einerseits die unterschiedlichen Nationalitäten. Bei Infineon arbeiten weltweit und in Österreich bis zu 40 unterschiedliche Ethnien unter einem Dach. Auf der anderen Seite betrifft das aber auch die Geschlechter. Eine Ausgewogenheit in allen Management-Ebenen und Unternehmensbereichen ist gewünscht, weil das auch die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens sichert. Das primäre Auswahlkriterium ist allerdings die fachliche Qualifikation, erst dann stellt sich die Frage des Geschlechts.

„Das Thema Diversity, und darum geht es auch bei Gender Mainstreaming, ist bei uns permanent präsent. Aber jedes Programm ist nur so gut, wie es auch von den männlichen Führungskräften gelebt wird.“

B+L: Gibt es eine interne Quote?

Kircher-Kohl: Nein, denn die wäre in vielen Bereichen gar nicht durchsetzbar. Infineon ist ein Hightech-Unternehmen und die Technik ist nach wie vor männlich dominiert. Allerdings fördern wir massiv, dass sich Frauen mehr für Technikberufe interessieren und diese auch ergreifen. Hier laufen bei Infineon einige Programme, die schließlich dazu führten, dass Infineon den österreichischen Staatspreis für Chancengleichheit verliehen bekam. Das sind einerseits Nachwuchsprogramme, welche junge Menschen – egal ob männlich oder weiblich – nach ihren persönlichen Neigungen fördert. Anderer-

> „URSPRÜNGLICH ZIELTEN FÖRDERUNGSPROGRAMME LEDIGLICH AUF DIE FÖRDERUNG VON FRAUEN AB. MITTLERWEILE NUTZEN ABER AUCH MÄNNER DIESE PROGRAMME VERSTÄRKT FÜR SICH“

FOTO: INFINEON

seits fördern wir in unseren Programmen die Vereinbarkeit von Familie und Beruf. Ursprünglich zielten Förderungsprogramme lediglich auf die Förderung von Frauen ab. Mittlerweile nutzen aber auch Männer diese Programme verstärkt für sich, wie etwa Familienteilzeit oder die Karenz. Das ist Diversity im eigentlichen Sinn des Wortes.

B+L: Wie wichtig ist die Ausgewogenheit der Geschlechter für Infineon?

Kircher-Kohl: Sehr wichtig! Ansonsten würden wir auf die Hälfte des Know-hows, das etwa an den Universitäten erzeugt und in Top-Positionen benötigt wird, verzichten. Das kann sich ein international tätiges Unternehmen heute gar nicht mehr leisten. Aber auch in den technischen Bereichen können wir auf „Frau" nicht verzichten. Lediglich fünf Prozent der Schulabgängerinnen und Schulabgänger studieren in den Bereichen Maschinenbau oder Elektrotechnik. Wir haben daher einen permanenten Mangel an hochqualifizierten Nachwuchskräften.

B+L: Unser Thema heißt auch „Gender Mainstreaming. Wie setzen Sie das bei Infineon durch? Ist das ein Thema für Sie?

Kircher-Kohl: Das Thema Diversity, und darum geht es auch bei Gender Mainstreaming, ist bei uns permanent präsent. Aber jedes Programm ist nur so gut, wie es auch von den männlichen Führungskräften gelebt und von allen verstanden wird, welchen Nutzen ein Unternehmen davon hat. Seitdem unsere Programme in diese Richtung laufen, ist auch die Quote von Frauen im Top-Management gestiegen.

B+L: Handeln Männer und Frauen in Top-Positionen unterschiedlich?

Kircher-Kohl: Als Top-Manager muss man Teamplayer sein, d.h. man muss Teams bilden können und genau wissen, wo jedes einzelne Teammitglied seine Stärken aber auch Schwächen hat. Die Fähigkeit dazu ist allerdings nicht geschlechtsspezifisch. Meine subjektive Erfahrung zeigt aber, dass Frauen tendenziell ihr Umfeld stärker wahrnehmen als männliche Kollegen.

B+L: Eine Frage zum Abschluss: Wie erging es Infineon in der Zeit der sogenannten Weltwirtschaftskrise?

Kircher-Kohl: Infineon hat das Krisenjahr gut bewältigt und dieses als Chance zur Refinanzierung begriffen. Das ist uns gut gelungen und wir blicken optimistisch in die Zukunft, mit gutem Grund. Wir sind Teil einer sogenannten Frühindikatorbranche und konnten schon das dritte Quartal hintereinander auf ein reales Wachstum zurückblicken. Für heuer erwarten wir daher ein deutlich positives Gesamtergebnis. In unseren Zielmärkten haben wir Marktanteile gewinnen können. Natürlich waren hierbei Südostasien und China die Wachstumstreiber. Aber auch in Europa stellen wir Markterholung fest.

B+L: Vielen Dank für das Interview! *

»» Mag. Monika Kircher-Kohl

Frau Mag. Kircher-Kohl wurde am 8. Juli 1957 in Spittal a.d. Drau geboren, studierte Wirtschaftswissenschaften an der Wirtschaftsuniversität Wien und in Mexico City. Im Jahr 1991 wurde sie Vizebürgermeisterin der Stadt Villach. 2001 wechselte sie in den Vorstand von Infineon Austria, seit Juni 2007 ist sie Vorstandsvorsitzende des Unternehmens.

- 1981 Geschäftsführung der Regionalstelle Kärnten des ÖIE – Österreichischer Informationsdienst für Entwicklungspolitik
- 1988 Freiberufliche Beraterin, Lehrbeauftragte an der Universität Klagenfurt
- 1991 Vizebürgermeisterin der Stadt Villach, zuständig für Finanzen und Wirtschaft, Personal, Kultur, Schule, Jugend und Frauen
- 2001 Vorstandsmitglied der Infineon Technologies Austria AG
- seit April 2001 Vorstandsmitglied für Finanzen, Forschung und Personal der Infineon Technologies Austria AG, seit Jänner 2006 Standortleitung Villach, seit Juni 2007 Vorstandsvorsitzende (CEO) der Infineon Technologies Austria AG, verantwortlich für Finanzen, Produktion, Human Resources und IT

| EK12-04G |

Durchgängig Highspeed-Ethernet

PC- und EtherCAT-basierte Steuerungstechnik von Beckhoff

Beckhoff EtherCAT-Komponenten:
Schnell, flexibel, präzise, kostenoptimiert

Für das Echtzeit-Ethernet-System EtherCAT bietet Beckhoff einzelne Komponenten sowie ein optimal aufeinander abgestimmtes Automatisierungssystem:

- → **Industrie-PC:** PCs in verschiedenen Formfaktoren
- → **Embedded-PC:** modulare PCs mit direktem I/O-Interface
- → **EtherCAT-Klemmen:** IP-20-I/Os für alle Signaltypen
- → **EtherCAT Box:** IP-67-I/Os direkt im Feld
- → **EtherCAT-Drives:** hochdynamische Servoverstärker
- → **TwinCAT:** Automationssoftware für Multi-SPS, NC, CNC
- → **TwinSAFE:** Safety-SPS in der I/O-Klemme

www.beckhoff.at/EtherCAT-System

HANNOVER MESSE Halle 9, Stand F06

BECKHOFF New Automation Technology

MANAGERINNEN IM PORTRAIT

Weiblich und erfolgreich

Sie stehen **ihre Frau** in einer von Männern dominierten Managerwelt. Und sie lassen sich nicht verbiegen. BUSINESS+LOGISTIC stellt **Top-Managerinnen** aus der **Logistikwelt** vor.

Für sie ist Gleichberechtigung für sich selbst mittlerweile ein Randthema, mit dem sie als Top-Managerinnen nur noch selten konfrontiert werden. Denn sie haben es „geschafft". Sie orten andernorts aber sehr wohl noch immer Handlungsbedarf. Denn nicht überall betrachten männliche Manager ihre weiblichen Kolleginnen als gleichwertig. Zwar würden es die meisten begrüßen, mit Managerinnen auf gleicher Augenhöhe zu arbeiten und Entscheidungen gemeinsam zu treffen, jedoch klafft eine breite Lücke zwischen dem, was Männer zu Protokoll geben, und ihren Handlungen. So berichtet das Nachrichtenmagazin „profil" über Umfragen, wonach 80 Prozent der Männer die Berufstätigkeit von Frauen unterstützen und 75 Prozent meinen, dass beide Elternteile für das Kind wichtig seien. Doch im System eingebaute Bremsen sorgen dafür, dass sich dies so gut wie nicht auswirkt. Nur drei bis vier Prozent der Männer bleiben zu Hause beim Kind. Vor allem in Technik und Naturwissenschaften wird Mädchen und jungen Frauen nichts zugetraut. In den Pisa-Daten schlägt sich das nieder: In kaum einem anderen Land der EU glauben so viele Mädchen, diese Fächer seien für ihr Leben bedeutungslos, wie in Österreich.

Bremsen im System

Mit ähnlichen „Systembremsen" war Astrid Weber, die Geschäftsführerin des deutschen Softwarehauses Weber Data Service konfrontiert, als sie das Unternehmen 2004 neu aufbaute. Dabei war die damals 29-jährige Betriebswirtin und Softwarespezialistin schon von zu Hause aus darauf geeicht, Top-Positionen in Unternehmen zu übernehmen. Denn sie kommt aus einer Unternehmer-Familie und hat Unternehmertum quasi mit der Muttermilch aufgenommen. Dennoch musste sie zu Beginn ihrer Unternehmer-Karriere mit Ressentiments kämpfen, die sich freilich zumeist unterschwellig bemerkbar machten (nebenstehend).

Der eigene Nutzen

Für Doris Rottensteiner und Claudia Plank-Gruber aus dem Top-Management des zentralen IKEA-Distributionszentrums für Österreich und Schweiz, stellte sich die Frage nach „Gleichberechtigung" eher nicht. Denn in dem skandinavischen Einrichtungshaus geht man nach den Prinzipien der Diversifikation vor. Sie erzählen, welchen Nutzen IKEA und sie persönlich aus einer ausgewogenen Personalstruktur ziehen (ab S. 20 f). *

Frau müssen sich in der Männerdomäne Logistik und Industrie behaupten

B+L: Frau Weber! Sie sind Chefin und Eigentümerin eines Softwarehauses, das Lösungen für Speditionen, Verlader, Transport- und Logistikunternehmen implementiert. Wie kam es dazu?

Weber: Ich komme aus einer Unternehmerfamilie. Mein Vater hatte in den 1970ern eine Spedition und entwickelte Software Mit der ersten PC-fähigen Logistiksoftware gründete er ein Softwarehaus, das er später an Transflow Deutschland verkaufte. 2003 ging das Unternehmen in Konkurs. Damals rief mich mein Vater an, ich saß gerade bei einem Kaffee in der Sonne, und fragte mich, ob der Kauf der Konkursmasse für mich eine Option wäre, um ein Unternehmen zu gründen. Ich überlegte nicht lange, obgleich ich einen tollen Job als SAP-Beraterin bei KPMG Consulting hatte.

B+L: Was ist so reizvoll, ein Unternehmen zu haben und zu führen?

Weber: Man ist selbstbestimmt und kann seine eigenen Ideen entwickeln und verändern. Außerdem macht es Spaß, Verantwortung zu übernehmen und auch Risiken einzugehen. Deshalb hat sich für mich die Frage über Sinn oder Unsinn der Selbständigkeit nie gestellt. Man denkt einfach in ganz anderen Dimensionen. Für mich war daher klar, dass ich das mache.

B+L: Den Schritt in die Selbständigkeit geht man aber nicht einfach so. Welche Herausforderungen stellten sich denn Ihnen auf dem Weg dorthin?

Weber: Ich habe zum Beispiel völlig unterschätzt, wie groß die Schwierigkeiten sind, wenn man in der Logistik fachfremd ist. Mein Know-how war in der Informatik, insbesondere im Bereich SAP. Aber die logistischen Zusammenhänge und Begrifflichkeiten waren mir weitgehend unbekannt. Damals dachte ich: Ohne Ausbildung geht hier eigentlich nichts. Da war ich aber schon selbständig und stellte mich dem Problem mit viel Arbeit. Ich setzte mich quasi ein Jahr hin und lernte das Business zu verstehen. So musste ich auch lernen, meinen Mitarbeitern zu vertrauen und Aufgaben abzugeben. Dabei haben mir besonders der langjährige Entwicklungschef Dirk Begemann und der Vertriebsleiter Mathias Temmeyer geholfen, die mich von Anfang an als Geschäftsführer unterstützten.

B+L: Sowohl die Logistik als auch die Informatik sind von Männern dominiert. Wie ist es Ihnen dabei ergangen?

Weber: Auch in der Unternehmensberatung ist die Männerquote sehr hoch und es wird von mir – aber auch von den

FOTOS: MACLEG - FOTOLIA.COM

ASTRID WEBER

„Immer mit einem Lächeln“

Astrid Weber gründete 2004 das **Systemhaus Weber Data Service.** Im Interview mit CR Hans-Joachim Schlobach erzählt sie, wie sie sich in der männerdominierten **Wirtschaftswelt** der Logistik und Informatik durchsetzte.

Astrid Weber: Unternehmen sollten ihre MitarbeiterInnen unterstützen, wenn sie einen Kinderwunsch haben, diesen sich auch zu erfüllen

männlichen Kollegen – erwartet, fachlich fit zu sein. Als 29-jährige Newcomerin an der Spitze eines Unternehmens mit anfänglichen fachlichen Defiziten wurde ich von meinen männlichen Kollegen erst einmal unterschätzt. Insbesondere bei Vertragsverhandlungen hatte ich ein schwereres Standing. Das glich ich aber damit aus, dass ich immer kompetente Mitarbeiter mit an Bord hatte. Manchmal passiert es mir aber auch heute noch, dass meine Verhandlungspartner erst lernen müssen, dass ihnen eine toughe Verhandlerin gegenübersitzt – vor allem, wenn ich ihnen mit der schönsten Art der Welt, Zähne zu zeigen, begegne: Ich lächle.

B+L: Welche Tipps würden Sie jüngeren Kolleginnen geben?

Weber: Man muss immer genau wissen, was man will und man muss stets einen Tick besser vorbereitet sein als der andere! Das ist am Anfang nicht einfach, wenn alles neu ist. Auch für mich war das ein Lernprozess. Mir hat zum Glück mein Vater geholfen. Er sagte mir: „Habe keine Angst vor großen Hunden!“ – Und er hatte recht.

B+L: Es gibt viele Akademikerinnen, die auf dem Weg nach oben in der Mitte hängen bleiben. Woran liegt das nach Ihrer Ansicht?

Weber: Das ist leider oft biologisch begründet, denn Frauen bekommen nunmal die Kinder. Leider sind die infrastrukturellen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen noch nicht so, dass „Frau“ Karriere und Familie gut miteinander vereinbaren kann. Allerdings ist in Deutschland in den letzten Jahren unter der Ministerin von der Leyen viel passiert – zwar lange nicht genug, aber doch viel.

B+L: Was können Unternehmer tun, die Defizite wenigstens ein bisschen auszugleichen?

Weber: Unternehmen sollten ihre MitarbeiterInnen unterstützen, wenn sie einen Kinderwunsch haben, diesen sich auch zu erfüllen. Das geht! Es ist vielfach letztlich auch nur eine Frage der innerbetrieblichen Organisation. Die IT kann hier viel helfen. Damit sind beispielsweise effiziente Home Office-Arbeitsplätze einrichtbar. Weber Data hat es dabei natürlich ein wenig leichter als andere Unternehmen, denn vieles ist hier via Internet oder VPN möglich. Unternehmen können aber auch behilflich sein einen guten Kindergartenplatz oder eine gute Kinderkrippe für die Arbeitszeit zu finden. Und man kann als Unternehmer auch ein wenig flexibler bei der Arbeitszeit sein. Das ist vor allem wichtig bei Familien mit Kleinkindern.

B+L: Warum unterstützen Sie ihre MitarbeiterInnen bei der Verknüpfung von Familie und Beruf?

Weber: Als Unternehmerin kann ich mir gar nicht leisten, auf 50 Prozent des Know-

> „MAN MUSS IMMER GENAU WISSEN, WAS MAN WILL UND MAN MUSS STETS EINEN TICK BESSER VORBEREITET SEIN ALS DER ANDERE“

hows – also auf die Frauen – zu verzichten, wenn ich sie vor die Wahl stelle: Karriere oder Familie. Es ist ja noch immer so, dass meistens die Frau zu Hause bleibt. Daher versuche ich mein Unternehmen in die Richtung zu organisieren, dass beides möglich ist. Hier bringe ich als Unternehmerin meinen MitarbeiterInnen viel Vertrauen entgegen, dass wir alle an einem Strang ziehen. Umgekehrt fordere ich aber auch ein gehöriges Maß an Selbständigkeit ein, denn die Arbeit muss ja gemacht werden und rechtzeitig erledigt sein. In der Vergangenheit bin ich damit sehr gut gefahren, denn die Frauen, aber auch Männer mit Kindern, sind besonders motiviert.

B+L: Vielen Dank für das tolle Gespräch! *

Weber Data Service

Weber Data Service entwickelt seit 35 Jahren Standardsoftware für Speditionen, Verlader, Transport- und Logistikunternehmen in Deutschland, Österreich, der Schweiz, Liechtenstein und den Niederlanden und gehört damit zu den erfahrensten Unternehmen der Branche. Neben dem seit vielen Jahren eingeführten TMS DISPONENTplus für große mittelständische Unternehmen und Konzerne und der Kompaktlösung DISPONENTgo bietet der Softwarespezialist die SAP-Speditionssoftware LOG-X one an. Als Partner im openID-Center des Fraunhofer-Instituts für Materialfluss und Logistik IML in Dortmund investiert Weber Data Service gezielt in innovative Ideen und beteiligt sich aktiv an der Verbesserung logistischer Prozesse durch den Einsatz der RFID-Technologie.

▶ www.weberdata.de

FOTO: WEBER DATA

DIVERSITY

„Wir leben davon, dass wir verschieden sind“

IKEA gilt als durch und durch **skandinavisches Unternehmen,** d.h. auch im Bezug auf das Thema Gender Mainstreaming. Wie das in der Praxis aussieht, darüber sprachen **Doris Rottensteiner** und **Claudia Plank-Gruber**, beide aus dem **Top-Management** des Zentrallagers für Österreich und der Schweiz.

Rottensteiner: „Diversity ist das, was uns weiter bringt: Frauen, Männer, Mütter, Väter und unterschiedlichste Nationalitäten“

B+L: IKEA hat einige Damen im Top-Management. Auch die Logistik von IKEA Österreich ist „weiblich“. Ist das eher Zufall oder auch eine bewusste Personalentscheidung?

Plank-Gruber: Generell ist es bei IKEA so, dass die Qualifikation im Vordergrund steht. Mann, Frau, Ausländer, Inländer sind eigentlich keine Themen bei uns. Jeder hat dieselben Chancen.

B+L: Wie wird die fachliche Qualifikation ermittelt? Gibt es interne Schulungsprogramme? Wie sind Sie voran gekommen?

Plank-Gruber: Ich arbeite mittlerweile 24 Jahre bei Ikea und habe in einer Männerdomäne, im IT-Bereich, begonnen. Ich habe mich intern weiter qualifiziert. Ich habe es dabei jedoch nie so empfunden, als ob „Gleichberechtigung“ ein Thema sein müsste. Es ging immer um die Qualifikation. Und im Bereich Logistik, das ist für uns der unterstützende Bereich, d.h. ich bin für unsere Serviceabteilungen verantwortlich, wo auch viele Männer arbeiten, auch dort geht es immer nur um die Qualifikation und das effizienteste Einsetzen von Ressourcen.

> „ DIE QUALIFIKATION STEHT IM VORDERGRUND. MANN, FRAU, AUSLÄNDER, INLÄNDER SIND EIGENTLICH KEINE THEMEN BEI UNS. JEDER HAT DIESELBEN CHANCEN. “
> **Claudia Plank-Gruber, Social and Enviromental Manager Distribution Services South-East**

B+L: Spielt denn der „Kindfaktor“ bei der Wahl der MitarbeiterInnen keine Rolle? Auch nicht hier im Distributionszentrum?

Rottensteiner: Ich habe eine Tochter, die elf Jahre alt ist, und ich habe meine Managerkarriere erst nach der Geburt eingeschlagen. Das ist vielleicht ein wenig ungewöhnlich. Mein Kind war offensichtlich kein KO-Kriterium, als ich meine Laufbahn zur Managerin hier begann. Und das schöne ist: Ich bin hier keine Ausnahme. Durch flexible Arbeitszeiten und die Möglichkeit der Telearbeit lassen sich Familie und Beruf hier ganz gut miteinander vereinbaren.

B+L: Wenn solche Dinge möglich sind, dann ist die Gleichbehandlung eine Frage der Unternehmenskultur ...

> „ DURCH FLEXIBLE ARBEITSZEITEN UND DIE MÖGLICHKEIT DER TELEARBEIT LASSEN SICH FAMILIE UND BERUF HIER GANZ GUT MITEINANDER VEREINBAREN “
> **Doris Rottensteiner, Site-Manager und Human Resources**

Beide: Ja!

B+L: Wie sieht die Unternehmenskultur aus? Gibt es einen Spirit hier?

Rottensteiner: Es gibt bei uns ein Schlagwort: Diversity. Eigentlich widerspricht

Plank-Gruber: Im Bereich Logistik, das ist mein Bereich, dort geht es immer nur um die Qualifikation und das effizienteste Einsetzen von Ressourcen

FOTOS: JAN GOTT

das dem Gleichsein, denn es geht hier gerade um die Verschiedenheit. Wir leben davon, dass wir alle verschieden sind. Und das ist es, was uns weiter bringt: Frauen, Männer, Mütter, Väter und unterschiedlichste Nationalitäten.

B+L: Die Diversifikation ist also ein Vorteil?

Rottensteiner: So sehen und so erleben wir das. Tagtäglich!

B+L: Wie erleben Sie das Arbeitsklima in einer diversifizierten Welt?

Rottensteiner: Einerseits ergänzen wir uns, andererseits fordert es uns aber auch heraus, im positiven Sinne. Bei uns – wir sind fünf im Führungs-Management hier, drei Frauen und zwei Männer – gibt es manchmal Auffassungsunterschiede und unterschiedliche Lösungsansätze. Der eine hat eher den strategischen, der andere den operativen Zugang zu Lösungen. Aber das hat ja nichts mit den Geschlechtern zu tun. Unterm Strich kommen wir schließlich zu einer gemeinsamen Lösung. Intern verteilen wir die Aufgaben gleichmäßig und haben viel Vertrauen zueinander. Ich bin davon überzeugt, dass wir durch die Diversifikation zu den besten Lösungen kommen.

B+L: So, wie ich IKEA kennen gelernt habe müssen faktisch alle mehr oder weniger „ganz unten", direkt beim Kunden ihre Karriere beginnen. Hier wird gewissermaßen ein amerikanisches Prinzip angewandt. „Logistik" war in der Vergangenheit ein körperlich hartes Geschäft. Oder ist das heute nicht mehr so? Wie geht es Ihnen bei IKEA?

Plank-Gruber: Natürlich würde der/die eine oder andere an seine körperlichen Grenzen beim Heben der Produkte stoßen. Aber es gibt hier einerseits Vorschriften, die das verhindern. Sind Pakete zu schwer im Handling, kommen sie gar nicht mehr in den Bereich, wo sie mit Körperkraft angehoben werden. Andererseits wird hierbei auch im Team gearbeitet, d.h. schwere Pakete werden immer wenigstens zu zweit gehoben. Außerdem gibt es Schulungen, wie man dergleichen macht.

B+L: Die körperliche Kraft spielt also in der Logistik bzw. im Lager heute keine Rolle mehr?

Rottensteiner: Es gibt einen Kommissionierbereich, in dem Muskelkraft gefordert ist, aber auch hier sind Frauen beschäftigt. Wir versuchen durch Schulungen Abhilfe zu schaffen. Außerdem fördern und fordern wir die Gemeinsamkeit, d.h. dass sich die Teammitglieder auch gegenseitig unterstützen.

B+L: Vielen Dank für das Gespräch! *

FOTO: IRIS EINZENBERGER

UMFRAGEN

Quo vadis „Gleichberechtigung"

Die Wahrnehmung ob und in welchem Umfang die Gleichberechtigung erreicht ist, ist geschlechtsspezifisch. Während zwei Drittel der Frauen die Gleichberechtigung noch nicht als erreicht ansieht, meint jeder zweite Mann, dass der Zustand der „Gleichberechtigung" erreicht sei. Zumindest ist das in Deutschland so.

Wenige Tage vor dem Internationalen Frauentag am 08. März 2010 stellten die Frauen der Bundesrepublik Deutschland ein wenig schmeichelhaftes Zeugnis aus: 65 Prozent aller weiblichen Befragten ab 18 Jahren sind der Ansicht, dass in Deutschland keine Gleichberechtigung vorherrscht. Lediglich jede dritte Frau sieht das Ziel der Gleichberechtigung erreicht. Ganz anders urteilen die männlichen Befragten: Von ihnen gibt mehr als jeder Zweite an, in Deutschland sei der Zustand der Gleichberechtigung erreicht. Dies sind Ergebnisse der täglichen Befragung „YouGov 12nach12" des Markt- und Meinungsforschungsinstituts YouGov. Insgesamt wurden über 1.000 wahlberechtigte Deutsche im März 2010 repräsentativ befragt. In Österreich ermittelte zur selben Zeit zum selben Thema das Nachrichtenmagazin „profil", wobei keine Geschlechtsunterscheidungen vorgenommen wurden. Die Untersuchung zeigt, dass lediglich fünf Prozent der Befragten glauben, Frauen und Männer seien hierzulande in allen Bereichen gleichberechtigt. 81 Prozent sind dabei der Ansicht, Frauen würden beim Gehalt benachteiligt. 62 Prozent sagen, es mangle an gleichen Aufstiegschancen für beide Geschlechter im Beruf. 46 Prozent sehen auch in der Politik eine Ungleichbehandlung, 38 Prozent vermissen im Haushalt die Gleichberechtigung, für 35 Prozent gibt es auch in der Kindererziehung Unterschiede. Die Umfrage wurde vom Meinungsforschungsinstitut Karmasin Motivforschung durchgeführt. Zu den Umfragen und Studien sprach BUSINESS+LOGISTIC mit Dr. Monika Vana, Frauensprecherin bei den Grünen in Wien.

B+L: Frauen sind in Österreich nicht gleichberechtigt, wie die Zahlen zeigen. Hinkt Österreich im Bezug auf Gleichberechtigung hinterher?

Vana: Eine einheitliche Antwort gibt es nicht. In den Spitzenpositionen der Wirtschaft stagniert Österreich, in anderen Bereichen verschlechtert sich die Situation der Frauen. Das zeigt sich auch in den Lohnunterschieden, die in Österreich im Vergleich zu den meisten anderen EU-Staaten wachsen. Besonders dramatisch ist dabei die Situation bei jungen weiblichen Lehrlingen und Jungakademikerinnen.

B+L: Mehr als die Hälfte der StudentInnen sind Frauen. Das spiegelt sich aber kaum in Führungsetagen wider. Wie schätzen Sie das ein? Verzichtet die österreichische Wirtschaft nicht auf ein gutes Stück ihrer Wettbewerbsfähigkeit?

Vana: Ja natürlich! Man kann hier wirklich ökonomisch argumentieren, dass Frauen ein Gewinn für Unternehmen sind. Das zeigen auch Studien in den USA. Frauen sind beispielsweise einem Unternehmen treuer als Männer, d.h. das Risiko des Investitionsverlusts in die Ausbildung ist bei Frauen signifikant geringer als bei Männern.

B+L: Was ist mit dem Faktor „Kind", das ja vielfach noch als Argument gegen die Einstellung einer Frau für Top-Positionen in Unternehmen gilt?

Vana: Seit es die Männerkarenz in Österreich gibt, gilt dieses Argument auch in Bezug auf Männer bzw. müsste es gelten, denn welches Unternehmen kann beim Mann voraussetzen, dass dieser nicht in Karenz geht?

B+L: Wie können Unternehmen den Kinderwunsch von MitarbeiterInnen stützen?

Vana: Etwa mit der Bildung von Betriebskindergärten ab einer bestimmten Betriebsgröße oder der Förderung der Väterkarenz.

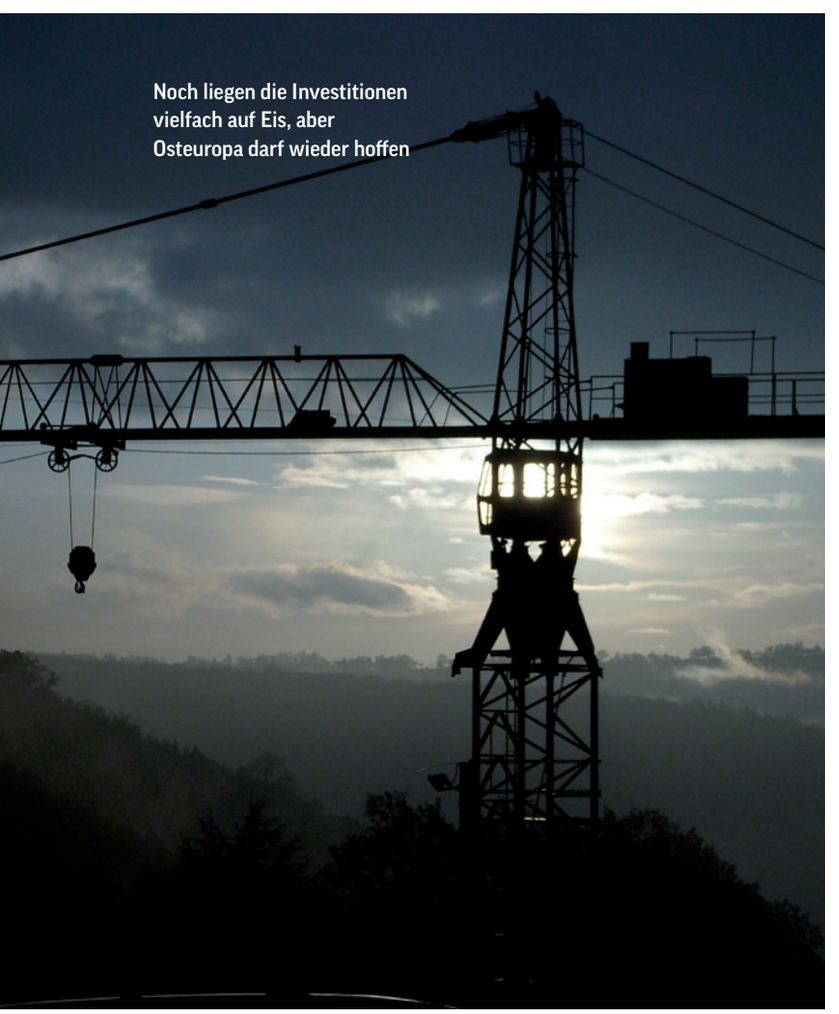
B+L: Vielen Dank für das Gespräch! *

CEE

Ost-Europa darf wieder hoffen

Im Vorjahr haben heimische Firmen nur noch 0,7 Milliarden in **mittel- und osteuropäischen Ländern** investiert. Dennoch scheint die Talsohle in **CEE** durchschritten.

Die Talsohle der Krise in Mittel- und Osteuropa (CEE) ist nach Ansicht des Wiener Instituts für Internationale Wirtschaftsvergleiche (WIIW) Ende 2009 durchschritten worden. „Das Schlimmste ist vorbei, aber leider auch das Beste", kommentierte WIIW-Experte Peter Havlik bei der Vorstellung der aktuellen Prognose für die CEE-Region. Für heuer erwarten die Wirtschaftsforscher eine Stagnation der Region, das Wachstum soll wieder 2012 einsetzen – allerdings auf niedrigerem Niveau als vor der Krise. Danach wird ein Wachstumsvorsprung der CEE-Staaten gegenüber Westeuropa von zwei Prozentpunkten erwartet. Wie das HANDELSBLATT schreibt, reiht sich das WIIW damit in eine Reihe anderer Prognose-Häuser ein, die in Osteuropa inzwischen eine deutlichere Aufwärtsbewegung sehen. Vor kurzem habe auch die Londoner Osteuropa-Förderbank EBRD die Prognose um einen knappen Punkt nach oben gesetzt. Der italienischen Unicredit, die Mutterbank der österreichischen Bank Austria und größte in der Region vertretene Bankengruppe, hatte die BIP-Schätzung zu Jahresbeginn ebenfalls um 1,2 Prozentpunkte aufgestockt.



Noch liegen die Investitionen vielfach auf Eis, aber Osteuropa darf wieder hoffen

Peter Havlik: „Das Schlimmste ist vorbei, aber leider auch das Beste

Warnung vor Euphorie

Dennoch warnt Havlik vor allzu großem Optimismus. Er betonte, dass die Wirtschaftsentwicklung der Region von der Weltwirtschaft abhänge, die nach wie vor von großen Unsicherheiten betroffen sei. Dies zeigten auch internationale Prognosen, die für heuer eine große Bandbreite aufweisen - von keinem Wachstum bis zu einem BIP-Plus von fünf Prozent. Dazu komme, dass der wichtigste Handelspartner der Region, die Eurozone, selbst unter wirtschaftlichen Druck steht. Fast alle EU-Staaten erfüllen derzeit die EU-Maastrichtkriterien nicht. Daher dürften die Regierungen Sparprogramme fahren müssen, was sich wieder auf das Wachstumspotenzial der CEE-Staaten auswirkt.

> „DAS SCHLIMMSTE IST VORBEI, ABER LEIDER AUCH DAS BESTE"
> **so die CEE-Prognose von WIIW-Experte Peter Havlik**

Unterschiedliche Geschwindigkeiten

Die Erholung verläuft in den osteuropäischen Ländern unterschiedlich. Polen war im vergangenen Jahr das einzige EU-Land, in dem die Wirtschaftsleistung zulegte. Nach Angaben der WIIW-Forscher kann die Regierung in Warschau auch in diesem Jahr mit einem vergleichsweise starken Wachstum rechen – 2,5 Prozent, kalkulieren die WIIW-Ökonomen. Schlusslichter werden die baltischen Staaten und Ungarn sein, wo kein Wachstum zu erwarten ist. Weitere Problemkandidaten sind Rumänien und Bulgarien.

Arbeitslosigkeit steigt

Die Krise hat sich auch erwartungsgemäß auf die Situation auf den Arbeitsmärkten in der Region ausgewirkt. Darunter leiden besonders die niedrigqualifizierten Arbeitskräfte, die auch während der Boomphase zwischen 2002 und 2007 nicht vom Aufschwung profitieren konnten. So wird die Arbeitslosenquote in den zehn neuen EU-Mitgliedstaaten von 6,5 Prozent im Jahr 2008 auf heuer knapp über 10 Prozent steigen. 2010 wird nach Einschätzung des WIIW auch der Höhepunkt der Krise am Arbeitsmarkt werden. Eine Entspannung erwarten die Wirtschaftsforscher erst mit dem Einsetzen des Wirtschaftswachstums ab 2012.

Einbruch der Auslandsinvestitionen

Zu diesen negativen Folgen der Wirtschaftskrise kam im Vorjahr auch ein deutlicher Ein-

FOTOS: WIIW, R.-T. KÜHNLE/PIXELIO.DE

bruch der ausländischen Direktinvestitionen (FDI) in den CEE-Staaten hinzu – in Slowenien, Ungarn und der Slowakei gab es 2009 überhaupt keine Investitionen aus dem Ausland. Dies wird sich in den kommenden Jahren aber nur langsam wieder erholen, betonte Havlik. Ungarn-Experte Sandor Richter betonte, dass die EU-Fördertöpfe eine wichtige Rolle für Investitionen in die Infrastruktur hätten. Sie nehmen im Zeitraum 2007 bis 2013 zu und verursachen in Gegensatz zu staatlichen Investitionen keine neuen Schulden für den Staatshaushalt. Schätzungen zufolge können sie bis zu zwei Prozent des BIP erreichen.

Heimische Ost-Investitionen geschrumpft

Auch die Investitionstätigkeit österreichischer Unternehmen in Mittel- und Osteuropa (CEE) ist im Vorjahr drastisch eingebrochen. In den ersten drei Quartalen 2009 haben heimische Firmen nur noch 0,7 Milliarden Euro in mittel- und osteuropäischen Ländern investiert. Im Vergleichszeitraum 2008 wurden noch 7,6 Milliarden Euro in die Hand genommen. Die Investitionsbereitschaft ist damit im vergangenen Jahr etwa auf den Wert von 1998 zurückgefallen, als 800 Millionen Euro in CEE investiert wurden, geht aus einer Wifo-Studie hervor.

Banken als Motor. Getragen wurde die Investitionstätigkeit vor allem durch die Ostbeteiligungen österreichischer Banken und Versicherungen, des Einzelhandels und der Unternehmensdienste. 2007 entfiel bereits mehr als die Hälfte des Direktinvestitionsbestandes in CEE auf den Finanzsektor. Krisenbedingt haben die Investitionen bereits im Verlauf des Jahres 2008 an Dynamik verloren und sind im Jahr 2009 komplett eingebrochen.

Boom seit 2000

In den Jahren ab 2000 legten die Investitionen in den aufstrebenden Märkten in Mittel- und Osteuropa kontinuierlich zu. Österreichische Unternehmen erkannten die Chance, expandierten und gründeten Tochterunternehmen in CEE. Allein von 2000 und 2005 erhöhten sich die jährlichen Investitionen von 2,5 Milliarden Euro auf über fünf Milliarden Euro und erreichten im Jahr 2008 10,1 Milliarden Euro. 2007 betrug der Anteil Österreichs an allen ausländischen Direktinvestitionen in Mittel- und Osteuropa acht Prozent. Eine aktuelle Zahl liegt nicht vor. Studienautorin Yvonne Wolfmayr vermutet aber, dass dieser Anteil auch im Jahr 2009 gleich geblieben sein dürfte, wie sie der APA sagte. Unternehmen anderer Länder seien genauso vorsichtig gewesen, wodurch sie keine Marktanteile dazu gewonnen hätten. Im Jahr 2007 waren rund 408.000 Personen in den Tochterunternehmen österreichischer Investoren in CEE beschäftigt, das entspricht rund 12 Prozent aller Beschäftigten in Österreich. (APA/B+L) *

> „DIE WIRTSCHAFTSENTWICKLUNG DER REGION HÄNGT VON DER WELTWIRTSCHAFT AB, DIE NACH WIE VOR VON GROSSEN UNSICHERHEITEN BETROFFEN IST.“ **Peter Havlik**

Großer Karriereschub in kurzer Zeit: Die KLU Summer School bringt Aufsteiger und Führungskräfte aus der Logistikbranche in nur 12 Tagen nach vorn. Mit einem Kompaktprogramm, das Theorie und Praxis perfekt ergänzt. Mit 7 Modulen zum Thema „Logistics Management“. Interdisziplinär. International. Im Herzen Hamburgs. Und an einer Hochschule, die nur eines will: die Besten für die Wirtschaft! **www.the-klu.org**

Die Kühne School of Logistics and Management GmbH gründet eine private Hochschule. Die Hochschule heißt Wissenschaftliche Hochschule für Logistik und Unternehmensführung – Kühne Logistics University.*
***Hochschule im Gründungsprozess**

TIPPS & TRICKS

Richtig Firmen gründen in CEE

Frächter, Spediteure und Logistiker lagern ihre Geschäftstätigkeit teils aus Kostengründen und teils zur **geografischen Erweiterung** ihrer Geschäftstätigkeit in zentral- und osteuropäische Länder aus. Der Experte der internationalen Wirtschaftskanzlei Wirtschaftskanzlei **Cerha Hempel Spiegelfeld Hlawati (CHSH)** für Logistik hat hier Tipps für Ihre Firmengründung in CEE parat:

Wenn Frächter, Spediteure und Logistiker in CEE investieren und ihre Geschäftstätigkeiten verlagern, folgen sie einer, nach dem Fall des eisernen Vorhangs begonnenen, Verlagerung von Teilen des Produktionsprozesses in Richtung Osten. Dieser nimmt derzeit trotz oder wegen der Krise anlässlich eines erhöhten Wettbewerbs- und Kostendrucks an Intensität zunimmt. In der Folge soll daher ein grober Überblick unter anderem darüber gegeben werden, welche Kosten und welcher Zeitrahmen für Firmengründungen in unseren östlichen Nachbarländern veranschlagt werden müssen.

Welche Rechtsformen wähle ich?

Nach unserer Praxiserfahrung liegt das Hauptaugenmerk west- und mitteleuropäischer Logistiker auf der Gründung neuer Standorte schwerpunktmäßig in den angrenzenden Ländern Mittel- und Osteuropas. Neben Polen, Tschechien, der Slowakei und Ungarn, die ob ihrer geografischen Nähe schon länger als „Ost-West-Drehscheibe" fungieren, folgt in einer „zweiten" Welle die Erschließung noch weiter östlich gelegener Märkte, wie die Ukraine, Weißrussland oder Russland. Häufig stellt sich dabei steuerlich und rechtlich die Frage, in welcher Rechtsform der neue Standort betrieben werden kann oder soll.

Hauptform „GmbH"

Noch immer erfolgt die neue Standortgründung in den meisten Fällen in Form einer „GmbH" oder der entsprechenden Rechtsform in den zentral- und osteuropäischen Ländern, die einer GmbH nach unserem Verständnis ähneln. Oft bestehen Missverständnisse dahingehend, welche Erfordernisse für die jeweiligen Länder zu erfüllen sind, weil es auch zwischen den zentral- und osteuropäischen Ländern noch immer teils erheblich steuerliche und rechtliche Unterschiede gibt.

Firmengründung in aller Kürze

An dieser Stelle folgt daher eine kurze, unverbindliche und allfälligen Gesetzesänderungen und Änderungen der Behördenpraxis vorbehaltene Darstellung über die wichtigsten Faktoren bei der Gründung einer GmbH als „günstigste" Unternehmensform in den genannten mittel- und osteuropäischen Ländern. *

»» Der Experte

Mag. Dr. Thomas Trettnak, LL.M./CM (Northwestern/Kellogg) ist als Rechtsanwalt in Österreich und New York zugelassen und berät in der renommierten Wirtschaftskanzlei CHSH Cerha Hempel Spiegelfeld Hlawati in den Bereichen M&A, Unternehmens- und Wirtschaftsrecht sowie Transport & Logistik, insbesondere auch bei internationalen Fällen mit Zentral- und Osteuropabezug.

	POLEN	TSCHECHIEN	SLOWAKEI	UNGARN
Ist der Firmenname grundsätzlich frei wählbar?	Grundsätzlich frei wählbar	Grundsätzlich frei wählbar	Grundsätzlich frei wählbar	Grundsätzlich frei wählbar
Wie lautet der Rechtsformzusatz („GmbH")?	„Sp.z o. o."	„s.r.o" oder „spol.s.r.o"	„s.r.o." oder „spol.s.r.o."	„Kft."
Wird zumindest ein lokaler Geschäftsführer benötigt?	Nein	Nein	Nein	Nein
Wie hoch ist das erforderliche Mindeststammkapital?	5.000 PLN (1.250 €)	200.000 CZK (7.500 €)	150.000 SKK (4.700 €)	500.000 HUF (1.850 €)
Wie hoch sind die Gründungskosten: (i) Anwalt, (ii) Notar und (iii) diverse Abgaben und Gebühren	6.000 – 12.000 PLN (1.400 – 3.000 €)	50.000 CZK (2.000 €)	40.000 – 55.000 SKK (1.250 – 1.700 €)	800.000 – 900.000 HUF (3.000 – 3.500 €)
Wie hoch ist die jährliche Körperschaftssteuer?	19%	20%	19%	16%
Bestehen Doppelbesteuerungsabkommen?	JA. Besteuerung im Ansässigkeitsstaat des Empfängers 5–15 % Quellensteuer lt DBA	JA. Besteuerung im Ansässigkeitsstaat des Empfängers 10 % Quellensteuer lt DBA	JA. Besteuerung im Ansässigkeitsstaat des Empfängers 10 % Quellensteuer lt DBA	JA. Besteuerung im Ansässigkeitsstaat des Empfängers 10 % Quellensteuer lt DBA
Wie lange beträgt die durchschnittliche Gründungsdauer in Wochen?	2-3 W	4 W	3 W	4 W

	UKRAINE	WEISSRUSSLAND	RUSSLAND
Ist der Firmenname grundsätzlich frei wählbar?	Grundsätzlich frei wählbar	Grundsätzlich frei wählbar	Grundsätzlich frei wählbar
Wie lautet der Rechtsformzusatz („GmbH")?	„TOV"	„TAA" oder „OOO"	„OOO"
Wird zumindest ein lokaler Geschäftsführer benötigt?	Nein	Nein	Nein
Wie hoch ist das erforderliche Mindeststammkapital?	63.000 UAH (5.500€)	6.500.000 BYR (1.600 €)	10.000 RUB (300 €)
Wie hoch sind die Gründungskosten: (i) Anwalt, (ii) Notar und (iii) diverse Abgaben und Gebühren	70.000 UAH (6.000 €)	12.000.000 BYR (3.200 €)	500.000 – 550.000 RUB (12.000 – 13.000 €)
Wie hoch ist die jährliche Körperschaftssteuer?	25 %	24 %	24 %
Bestehen Doppelbesteuerungsabkommen?	JA. Besteuerung im Ansässigkeitsstaat des Empfängers 5–15 % Quellensteuer lt DBA	JA. Besteuerung im Ansässigkeitsstaat des Empfängers 10 % Quellensteuer lt DBA	JA. Besteuerung im Ansässigkeitsstaat des Empfängers 10 % Quellensteuer lt DBA
Wie lange beträgt die durchschnittliche Gründungsdauer in Wochen?	4 W	4 W	3 W

(HINWEIS: Die dargestellte Tabelle enthält bewusst kurz gehaltene und unverbindliche Informationen, die vereinfacht dargestellt sind und Änderungen unterliegen können.)

PROMOTION

GS1 Austria GmbH
Mayerhofgasse 1/15,1040 Wien
Tel. +43/1/505 86 01-0, Fax -22
office@gs1austria.at
www.gs1austria.at

GS1 Austria

GS1 Austria – The Global Language of Business

Das Unternehmen

GS1 Austria ist ein Dienstleistungs- und Kompetenzzentrum für die österreichische Konsumgüterwirtschaft und ihre angrenzenden Wirtschaftsbereiche und bietet Ihnen Lösungen für die Supply Chain Optimierung mittels automatischer Datenerfassung. Getragen und unterstützt durch 108 nationale GS1 Organisationen, haben mehr als eine Million Anwender das GS1 System weltweit im Einsatz.

Unsere Produkte

Das GS1 System bietet weltweit eindeutige Identifikationsnummern sowie sichere und einfache Datenträger wie Barcodes oder RFID. Mit den damit verbundenen Standards für den elektronischen Datenaustausch und der Stammdatensynchronisierung bietet GS1 Lösungen entlang der gesamten Wertschöpfungskette.

Unsere Branchen

Im Retail – mit Schwerpunkt FMCGs (Fast Moving Consumer Goods) – ist GS1 seit Jahrzehnten ein unverzichtbarer Partner und integraler Teil der Geschäftsabwicklung. Darüber hinaus finden Sie uns in den Sektoren DIY, Healthcare, Bekleidung, Chemie, Primärsektor, Abfallwirtschaft, Banken, Unterhaltungselektronik, Baustoff, Transport und Logistik u.v.m.

Unsere Services

Über die Vergabe der Identifikationsnummern verschaffen wir Ihrem Unternehmen am österreichischen Markt Zugang zum GS1 System. Zur Unterstützung bei der Umsetzung bieten wir Ihnen direkte Beratung und Projektunterstützung, ein kompetentes Kundenservicecenter, ein Strichcodeprüfservice, die GS1 Akademie für Aus- und Weiterbildung in Theorie & Praxis, das RFID/EPCglobal TestCenter, umfangreiche Informationsmaterialien (Kundenzeitung, Newsletter, Homepage) usw.

Lagermax in Tschechien: Trotz der angespannten Wirtschaftslage in Ost-Südosteuropa setzt die Spedition ihr Engagement in diesen Ländern weiter fort

INVESTITION IN CEE

Trotz allem attraktiv

Zentral- und Südosteuropa ist für Speditionen wie etwa **Lagermax** ein nach wie vor **attraktiver Markt.** Das Unternehmen investiert massiv in den **Ausbau seiner Infrastruktur.**

Trotz der angespannten Wirtschaftslage in Ost-Südosteuropa setzt Lagermax sein Engagement in diesen Ländern weiter fort. Das Ziel? Ein flächendeckendes Transport- und Logistiknetzwerk von Mitteleuropa bis ans Schwarze Meer. Das lässt das Salzburger Familienunternehmen positiv in die Zukunft blicken. Besonderes Augenmerk legt Lagermax derzeit auf die Märkte in Rumänien und Bulgarien. Damit ist die Lagermax Gruppe in nunmehr bereits zehn CEE Ländern mit insgesamt 28 eigenen Niederlassungen vertreten. Stückgut-, Cross-Trade-, Komplett- und Teilladungsverkehre, Gefahrguttransporte sowie Warehousing und umfangreiche Zolldienstleistungen sind dabei die Eckpfeiler des Leistungsportfolios des international tätigen Transport- und Logistikdienstleisters. Das Geschäft in Südosteuropa macht sich aber sprichwörtlich nicht von alleine. Ein breites Netzwerk, kompetente Mitarbeiter welche die Besonderheiten eines Landes kennen und ausgeklügelte Distributionsschienen sind die Basis um in den CEE Ländern erfolgreich bestehen zu können.

Arad: Gateway gen Osten

Der Standort Arad an der ungarisch-rumänischen Grenze fungiert dabei bei Lagermax als „Gateway" für internationale Stückgut, Komplett- und Teilladungsverkehre in unterschiedliche Regionen. Vor allem ist das Unternehmen in der Lage, national innerhalb von 24 bis 48 Stunden das gesamte Land abzudecken. Internationale Anschlussverkehre nach Griechenland, Serbien, der Ukraine, Moldawien und dem Nahen Osten sind ebenfalls Teil des Transport- und Logistikkonzepts.

Just-in-Time für Verlader

Direkte Verbindungen im Oberflächenbereich sowie der Luft- und Seefracht erlauben dem Unternehmen von Bukarest aus perfekte Planungen von „Just-in-Time" Lösungen bis hin zu spezifischen Supply-Chain Angeboten. Tägliche Fahrplangetaktete Verkehre mit Direktanbindung an die 24plus Zentralhubs von Lagermax Prag, Budapest, Salzburg und Wien garantieren Laufzeiten von 24 bis 72 Stunden. Das Dienstleistungsangebot reicht von der Lagerlogistik, Kommissionierung, Luft- und Seefracht bis zur Belieferung von Kanban-Produktionsstätten. Zur Komplettierung des rumänischen Niederlassungsnetzes werden in der Schwarzmeer Metropole Konstanza ebenfalls alle Transport- und Logistikdienstleistungen nach internationalen Qualitätsstandards angeboten.

Zweiradlogistik und Ersatzteil-Express

Rechtzeitig zum 90jährigen Jubiläum verbessert die Lagermax Internationale Spedition und Lagermax AED ihr Dienstleistungsangebot um Expressverkehre für zwei- und vierrädrige Fahrzeuge von Österreich nach Südosteuropa und retour. Ent-

FOTOS: LAGERMAX

sprechende Zusatzleistungen werden in einem Premium-Segment separat abgebildet. Dazu gehört unter anderem die Zustellung von Motorrädern und ATV´s - All Terrain Vehicls, ohne Transportgestelle beim Kunden. Um Beschädigungen während des Transports auszuschließen, ist die wertvolle Fracht in speziellen Transportbehältnissen verpackt. Diese werden vor Ort von den eigens dafür geschulten Lagermax Transporteuren geöffnet, die Ware an ihren Platz gestellt und das Transportgestell wieder retour genommen. Die Kompetenz in der Distribution von Ersatzteilen wird in diese Länder ausgedehnt und man arbeitet an „in night" Systemen ebenso wie an Tourenplanungen die jeden machbaren Laufzeitwunsch erfüllen.

Stückgut für Stückgut

Einen wesentlichen Teil des Erfolges bilden Stückgutverkehre in beiden Richtungen von Zentraleuropa bis hinunter ans Schwarze Meer. Dies wird von der produzierenden Wirtschaft trotz Konjunkturbremse weiterhin gut nachgefragt. „Die Auftragslage hat sich dadurch für Lagermax seit Beginn des Wirtschaftseinbruchs in Südosteuropa stabilisiert. Zurzeit spüren wir aufgrund der Auftragslage eine Auftragssteigerung, vor allem in den Speditionsmärkten Rumänien und Bulgarien. Damit können wir durchaus zufrieden sein und hoffnungsvoll in die nächsten Monate blicken", freut sich Herbert Weber, Geschäftsführer Lagermax Internationale Spedition. Die Lagermax Unternehmensgruppe bietet mit 36 eigenen Standorten neben Österreich in Tschechien, der Slowakei, Ungarn, Rumänien, Bulgarien, Slowenien, Kroatien, Bosnien-Herzegowina, Serbien und Mazedonien, ein ausgereiftes Distributionsnetz für alle Kundenwünsche. Grenzen verschwinden zunehmend, lokale Eigenheiten aber bleiben. Diesem Umstand wird seitens Lagermax größte Aufmerksamkeit geschenkt. Die Lagermax Gruppe erwirtschaftete 2008 einen Gesamtumsatz von 321 Millionen Euro und beschäftigt 2009 2.350 Mitarbeiter. *

▶ **www.lagermax.at**

„Das größte Problem ist die Kaufkraft"

Herbert Weber, Geschäftsführer von Lagermax im Gespräch mit CR Hans-Joachim Schlobach über die Entwicklung in CEE und Warenströme.

B+L: Wie schätzen Sie die Entwicklung in CEE ein?

Weber: Die Situation ist nach wie vor angespannt. Man muss die Märkte aber unterschiedlich bewerten, wie etwa Rumänien: Obwohl in der Krise, gibt es in diesem Land noch Potential. Wir gehen davon aus, dass es zu weiteren Verlagerungen von Produktionen vor allem in die Region Bulgarien/Rumänien kommt. Man kann schon feststellen dass sich das Mengenverhältnis Import – Export stark verändert hat. Die Importe gehen aufgrund der fehlenden Kaufkraft zurück, die Exporte nehmen durch die Verlagerungen zu.

B+L: Ist die europäische Wirtschaft aus der Talsohle heraus?

Weber: Grundsätzlich denken wir, dass die Talsohle erreicht ist. Dennoch erwarten wir, dass die

Auswirkungen erst in diesem Geschäftsjahr richtig spürbar werden. Der Preisdruck nimmt zu, der Grund liegt darin, dass immer noch Überkapazitäten in der Speditions- und Transportbranche vorhanden sind.

B+L: Welche Rolle für die wirtschaftliche Entwicklung innerhalb der EU wird CEE aus Ihrer Sicht in Zukunft spielen?

Weber: Eine sehr bedeutende Rolle. Man kann doch davon ausgehen, dass der Bedarf an vielen Dingen enorm ist. Bereits vor der Krise konnte man klar erkennen, dass diese Regionen geradezu ein Motor der Konjunktur waren. Wenn die Kaufkraft wieder zunimmt, wird man deutliche Impulse für die europäische Gesamtwirtschaft empfangen.

B+L: Welche Hindernisse sehen Sie derzeit noch, um den Zielen näher zu kommen?

Weber: Das wohl größte Problem ist mit Sicherheit die Kaufkraft. Der private Konsum muss wieder zunehmen, aber auch die strukturellen Maßnahmen welche seitens der Regierungen zu setzen sind, wie z.B. der Ausbau von Autobahnen und Eisenbahn muss noch stärker von der EU forciert und unterstützt werden. *

Leasing

Mit der richtigen Finanzierung werden selbst Immobilien flexibel.
Wenn's um Immobilien-Leasing geht, ist nur ein Partner mein Partner.

Nutzen Sie alle Vorteile des Immobilien-Leasing: Wir planen für Sie die optimale Finanzierung und übernehmen das Baumanagement von Lagerhallen, Produktions- und Bürogebäuden. Kurz: von immobilen Wirtschaftsgütern im In- und Ausland. Alle Details unter 01 71601-8054. Oder senden Sie eine E-Mail: **leasing@rl.co.at**

www.raiffeisen-leasing.at

■ DIE ECKPFEILER DES SCM

Magie im Quadrat

Dass sich die Logistik zum **Supply Chain Management (SCM)** gewandelt hat, ist bekannt. Viel mehr jedoch nicht: Jeder Praktiker und selbst Wissenschaftler definieren **SCM** anders. Dennoch gibt es **vier zentrale Eckpunkte des SCM.** Der folgende Beitrag beleuchtet sie. EIN BERICHT VON **PROF. DR.-ING. EVI HARTMANN***

Wir leben in verrückten Zeiten. Zeiten, in denen die Jeans, die ihre Träger stolz tragen, vom Baumwollfeld bis zum Klamottenladen weitaus mehr Kilometer zurück gelegt haben als sie selber für ihren Jahresurlaub. Zeiten, in denen die rund 5.000 Einzelteile eines Autos nicht nur aus der ganzen Welt nach Rüsselsheim, Zuffenhausen, Ingolstadt, Sindelfingen, Wolfsburg oder München kommen, sondern dabei mehrfach um den Globus transportiert werden. Eben weil diese globalen Netzwerke so ungeheuer komplex und weitläufig geworden sind, wurde Supply Chain Management „erfunden". Die Logistik wandelte sich damit endgültig von der eher operativen Tätigkeit zur strategischen Management-Aufgabe.

Gefräßige Hydra „Komplexität"

Wie schön! Das Problem dabei ist nur: SCM ist mindestens genau so komplex wie die Global Supply Networks selbst. Wer keine Schwerpunkte setzt, den verschlingt diese Komplexität. Als Komplexitätsreduktion haben sich vier Schwerpunkte bislang bewährt. Da haben wir zunächst einmal den Menschen. Ohne Menschen geht nichts in der Supply Chain. Und wer heutzutage Netzwerke managen möchte, braucht die richtigen Management Skills dazu. Dann kommt die Technik. Dieses Hilfsmittel ist entscheidend, ob ein komplexes Netzwerk professionell gemanagt werden kann. Voraussetzung dabei: Es muss die richtige sein! Hinzu kommt die Ökologie: Die Globalisierung ist der schlimmste Klima- und Ressourcenkiller – wenn Netzwerke nicht nachhaltig gemanagt werden. Und last but not least ist der vierte Eckpfeiler die „Ökonomie", denn moderne Versorgungsnetz-

FOTO: DB SCHENKER

Die Globalisierung ist der schlimmste Klima- und Ressourcenkiller – wenn Netzwerke nicht nachhaltig gemanagt werden

werke lassen sich nicht mehr operativ managen. Es geht nur noch strategisch.

Die richtige Technik

Vielleicht kennen Sie, geehrte Leserinnen und Leser, den IBM-Werbespot, worin ein LKW-Fahrer hinter dem Steuer seines typisch amerikanischen, chromblitzenden Trucks, den Highway entlang donnert.

> „DIE GLOBALISIERUNG IST DER SCHLIMMSTE KLIMA- UND RESSOURCENKILLER – WENN NETZWERKE NICHT NACHHALTIG GEMANAGT WERDEN“

Plötzlich reißt der Trucker die Augen auf und steigt auf die Bremse. Vor ihm ist mitten auf dem Highway ein Schreibtisch aufgetaucht, an dem eine blonde Vorzimmerdame im schwarzen Business-Kostüm sitzt. Der Truck kommt quietschend zum Stillstand. Der Fahrer springt wütend auf den Asphalt, stampft auf den Schreibtisch zu und faucht die Vorzimmerdame zornig an: „Was machen Sie denn hier?“ Worauf die Dame lächelnd erwidert: „Das frage ich Sie. Sie sind auf dem Weg nach Kalifornien, haben aber Wollmützen für Aspen geladen.“ – „Woher wissen Sie das denn?“, will der verdutzte Trucker wissen. Darauf die Dame: „Ihre Ladung hat mir das verraten.“ - Dank eines kleinen RFID-Chips, der am Etikett jeder Wollmütze hängt.

Nur noch in Echtzeit. Was der ziemlich teuer produzierte Werbespot sagen möchte: Netzwerke sind heute nur noch mit Echtzeit-Technologie beherrschbar. Moderne Systeme orten die Ware nicht nur in jeder Sekunde ihres Transits. Sie sagen dem Supply Chain Manager auch, in welchem Zustand die Ware ist, ob ihr gerade zu heiß oder zu kalt, ob sie heruntergefallen oder nass geworden ist. Und sie sichert die Ware gegen unbefugte Zugriffe. Der überragende Vorteil solcher Systeme ist jedoch: Ohne sie sind Netzwerke dem absoluten Chaos preisgegeben. Oder erfordern für ihr Management eine Manpower, die weder Logistikdienstleister noch die verladende Industrie sich leisten können. Platt formuliert: Es ist verständlich, wenn Praktiker derzeit schon stöhnen, wenn sie das Kürzel RFID bloß hören. Doch diese Reaktion ist gefährlich. Wer zu lange zögert, den bestraft das Leben. Spätestens dann, wenn die Konkurrenz dank moderner Technik ihre Netzwerke mit sehr viel weniger Personal, sehr viel effizienter, kostengünstiger, daher preisgünstiger und deshalb auch kundenfreundlicher managen kann.

> „NETZWERKE KANN MAN MANAGEN. DOCH DIE MENSCHEN IN DEN NETZWERKEN MUSS MAN FÜHREN“

Der Mensch im Netzwerk

Der Haken an der schönen neuen Technik: Die ganzen neuen Identifikations- und Lokalisierungssysteme muss irgendwer bedienen können. Das können heutzutage noch viel zu wenige Logistiker, Disponenten und Supply Chain Manager. Deshalb läuft bei führenden Unternehmen seit einigen Monaten eine Qualifizierungs-Offensive, die Mitarbeiter und Manager für die Anwendung der neuen Technologien fit macht. Doch das ist nur eine Seite der laufenden Trainingsprogramme. Eine andere ist: Netzwerke kann man managen. Doch die Menschen in den Netzwerken muss man führen. Früher musste der Logistiker – überspitzt gesagt – seinen Fahrer anweisen und seinen Kunden betreuen. Heute hat ein Supply Chain Manager dagegen mit Dutzenden von Kunden, Netzwerkpartnern, Subunternehmern und Fahrern in der ganzen Welt zu tun. Das heißt, dass aus dem Mittelstürmer ein Mannschaftskapitän wird. Es reicht demnach nicht mehr, wenn er Steilpässe schlagen kann. Er muss seine Mannschaft auch führen können.

Was Managern noch fehlt. Bislang fehlt den meisten Akteuren in der Logistik dafür noch das Rüstzeug. Das ist normal, denn

Bislang fehlt den meisten Managern in der Logistik noch das Rüstzeug, das sie zu Mannschaftskapitänen in der Supply Chain macht

bislang waren die Führungsaufgaben in der Logistik verhältnismäßig gut überschaubar. Das hat sich in den letzten Jahren radikal verändert. Es gibt inzwischen Logistiker und Supply Chain Manager, die tagelang kein einziges Formular zu Gesicht bekommen – dafür aber permanent am Telefon hängen, mit Kunden verhandeln, Netzwerkpartner koordinieren, mit externen Beratern konferieren und zu Feuerlöscheinsätzen unterwegs sind. Nur wer dabei professionell kommunizieren, mitreißend motivieren, bei Konflikten mediieren, sein Team coachen, seine eigenen Leute on the Job entwickeln, die Daten- und Warenströme mit spitzem Bleistift controllen, neue Aufträge wie ein Weltmeister akquirieren und am Ende des Tages noch eine satte Marge einfahren kann, kann sich in Zeiten der Globalisierung als Führungskraft bewähren. Und das Ganze muss eine Führungskraft heutzutage auch noch in fließendem Englisch und mit hoher interkultureller Kompetenz mit Partnern in mehreren Ländern praktizieren können. Das sind die Anforderungen des modernen SC-Managers. Aus genau diesem Grund gibt es inzwischen immer mehr Studiengänge mit Schwerpunkt Logistik und Supply Chain Management, unternehmenseigene Supply Chain Academies und viele neue Führungstrainings speziell für Verantwortliche in der Logistik.

> „GREEN LOGISTICS IST EIN MUSS GEWORDEN. WAS VIELE ZUM ANLASS FÜR GREENWASHING NEHMEN, D.H. SIE BASTELN SICH EIN ANSPRECHENDES ÖKOLOGISCHES IMAGE – DOCH DIE LKW RUMPELN WEITERHIN MIT HALBER LADUNG DURCH DIE GEGEND.“

Die Ökologie

Seit Jahren wächst das weltweite Transportaufkommen doppelt so schnell wie die weltweite Güterproduktion. Die Krise brachte hier zwar Einbrüche, der Trend lässt sich aber mittelfristig auch dadurch nicht aufhalten. Das bedeutet: Wenn in 2010 vielleicht eine Million Jeans mehr hergestellt werden als 2009, dann werden zwei Millionen mehr durch die Lande gekarrt. Das hält keine Polkappe aus. Da schmelzen die Gletscher schneller als man „Hoppla!“ sagen kann. Und das Öl im Sand von Saudi Arabien ist noch schneller versiegt als die Auguren ohnehin befürchten. Während der Konsument noch mit dieser Einsicht ringt und weiterhin munter Hemden aus der Dominikanischen Republik kauft, haben die führenden Logistikdienstleister bereits reagiert: DB Schenker zum Beispiel hat das „Green Logistics Network“ gegründet, DHL ist schon seit längerem mit „Go Green“ auf dem Markt. Um nur zwei Beispiele zu nennen. Das heißt: Green Logistics ist ein Muss geworden. Was viele zum Anlass für Greenwashing nehmen. Das heißt, sie basteln sich ein ansprechendes ökologisches Image – doch die LKW rumpeln weiterhin mit halber Ladung durch die Gegend.

> „NETZWERKE SIND HEUTE NUR NOCH MIT ECHTZEIT-TECHNOLOGIE BEHERRSCHBAR“

Netter Versuch. Man kann es ja mal versuchen. Erstens: Dieses So-tun-als-ob-ich-grün-wäre erweist sich immer stärker als Irrtum und unkalkulierbares Risiko. Wenn das auffliegt, ist es der Grüne GAU. Zweitens machen führende Unternehmen vor, dass grün nicht unbedingt ein Kostenfaktor ist, sondern sich per Saldo für alle auszahlt. Wenn zum Beispiel der Logistikdienstleister auch nur 30 Prozent seiner Kunden davon überzeugen kann, dass er für sie ihre Kapazitätsplanung übernimmt und dank seiner besseren Übersicht und seiner Synergieeffekte nun viel weniger Fuhren aber mit vollen LKW einsetzt, dann hat jeder etwas davon: Der Kunde bezahlt weniger Fuhren, der Logistiker hat weniger Kosten und die Umwelt wird von vielen Tonnen unnötigem Kohlendioxid und Feinstaub befreit.

Die Ökonomie

Ein Netzwerk so zu optimieren, dass der Kunde begeistert ist, die eigenen Kosten

FOTO: PETER KIRCHHOFF

Ein Netzwerk so zu optimieren, dass der Kunde begeistert ist, die eigenen Kosten sinken und gleichzeitig die Umwelt entlastet wird – das ist keine Sachbearbeiter-Aufgabe

FOTO: RAINER STURM/PIXELIO.DE, ARCHIV

sinken und gleichzeitig die Umwelt entlastet wird – das ist keine Sachbearbeiter-Aufgabe. Nichts gegen Sachbearbeiter. Doch so eine komplexe Netzwerk-Optimierung ist eine strategisch und konzeptionell sehr anspruchsvolle Aufgabe. Vor allem: Das ist keine Eintagsfliege. Solche Netzwerke wollen mit sehr langer Perspektive konzeptioniert, durch strategische Partnerschaften abgesichert und mit allen beteiligten Partnern abgestimmt werden.

Toyota macht es vor. Der japanische Automobilbauer hat schon vor Jahren damit begonnen, mit seinen Lieferanten und Logistikdienstleistern strategische Partnerschaften aufzulegen. Das hat Jahre an Konzeptionierung, Gewinnung der geeigneten Partner, Vertrauensaufbau, Vertragsgestaltung und Supplier Development gekostet. Doch dafür zahlt es sich auch lange Jahre danach extrem gut aus. Sehr viel besser jedenfalls als operativ hektische Flickaktionen am Netzwerk oder in die Preis-Falle zu tappen. Denn viele Entscheider auf beiden Seiten glauben derzeit, dass Netzwerk-Optimierung dasselbe sei wie Rabattschlachten zu schlagen. Gewiss: Ein günstiger Preis tut gut. Kurzfristig. Langfristig jedoch hängen strategische Partnerschaften selbst den begabtesten Preisdrücker ab. Der springende Punkt: Preise drücken kann jeder. Das ist zwar eine beachtenswerte, aber eine rein operative Tätigkeit. Netzwerke flechten und Partnerschaften auflegen dagegen ist eine strategische Management-Aufgabe, für die man die richtigen Technologien, die richtigen Leute und die passende ökologische Einstellung vorweisen muss. Erst wenn diese vier Faktoren zusammen wirken, entfaltet sich ein Netzwerk, das nicht nur effizienter als das der immer noch operativ agierenden Mitbewerber, sondern auch langfristiger und nachhaltiger erfolgreich ist. *

»» Zur Person

*Prof. Dr.-Ing. Evi Hartmann studierte Wirtschaftsingenieurwesen an der Universität Karlsruhe (TH). Nach Forschungsaufenthalten an der University of California und der Haas School of Business in Berkeley, USA, erhielt sie 1997 ihr Diplom als Wirtschaftsingenieurin. Sie promovierte 2002 am Institut für Technologie und Management der Technischen Universität Berlin. Von 1998 bis 2005 arbeitete Prof. Hartmann als Beraterin bei A. T.Kearney. Anschließend hielt sie eine Juniorprofessur für „Purchasing and Supply Management" am Supply Chain Management Institute an der European Business School, Schloss Reichartshausen inne, wo sie sich 2008 bei Prof. Dr. Christopher Jahns habilitierte. Seit April 2009 ist sie Inhaberin des Lehrstuhls für Logistik an der Universität Erlangen-Nürnberg.

WIEVIEL UNNÖTIGEN STROM TANKT IHRE STAPLERFLOTTE?

Fronius Batterieladegeräte mit Active Inverter Technology senken den Strombedarf um bis zu 30% und vermeiden somit überflüssige CO2-Emmissionen. Die intelligente Technologie minimiert den Pflegeaufwand von Antriebsbatterien und garantiert eine deutlich längere Batterielebensdauer. Unsere Berater sagen Ihnen, wie hoch das Einsparpotential für Ihr Unternehmen ist.

Jetzt kostenlosen Batterie-Betriebskosten-Check anfordern:
FRONIUS INTERNATIONAL GMBH Sparte Batterieladesysteme, Tel.: +43 (0)7242 241-0, E-Mail: battery.chargers@fronius.com

Fronius

DOKUMENTATION

Schäden auf einen Klick

Mit den neuen Handheldterminals ist die Schadensdokumentation bei Koch effizienter und kostengünstiger und sie steigern zudem die Servicequalität

Welcher Schaden ist wann, wo und möglicherweise auch wie entstanden? Das fragen sich Verlader, Transporteure und Adressaten immer dann, wenn eine Ware beschädigt geliefert wird. Die internationale Spedition Koch dokumentiert jetzt seine Lieferungen im Bild und stellt sie in Echtzeit zur Verfügung. Das schafft mehr Transparenz und Servicequalität.

EIN BERICHT VON **NIKOLAS VORMUND***

Schnelle, sichere und zuverlässige Lieferung: Das ist das Ziel vieler Speditionen: So auch für die Heinrich Koch Internationale Spedition. Das im Jahr 1900 gegründete mittelständische Unternehmen mit Hauptsitz in Osnabrück bietet heute ein breites Spektrum an Transport- und Logistikdienstleistungen an. Mit mehr als 725 Mitarbeitern arbeitet die Spedition mit rund 45 anderen Speditionsunternehmen aus ganz Europa unter dem Dachverband des CargoLine Logistics Network zusammen. Viel Wert wird dabei in Osnabrück darauf gelegt, dass jeder Kunde eine auf ihn abgestimmte Lösung erhält. Dabei beschränkt sich das Aufgabenfeld nicht nur auf die reine Transportlogistik, auch im Bereich der Produktionslogistik und der Lagerlogistik ist Koch aktiv.

> „DIE ZUORDNUNG DER FOTOS ZU DEN EINZELNEN SENDUNGEN UND DEN ERSTELLTEN PROTOKOLLEN WAR SEHR MÜHSAM. JEDEN TAG WAREN WIR DREI STUNDEN MIT DER FOTOVERWALTUNG BESCHÄFTIGT“
> **Peter Stephan, Leiter Umschlaglager Koch, Osnabrück**

Aufwendige Schadenserfassung

In den vergangenen Jahren führte das Unternehmen zahlreiche qualitätsfördernde Technologien ein. Vor allem im Bereich der Schadensdokumentation machten sich die Verantwortlichen Gedanken, wie die Servicequalität für den Kunden und die Geschäftsprozesse innerhalb des Unternehmens optimiert werden könnten. Im Zuge dieser Überlegungen analysierte ein dafür gebildetes Projektteam die Arbeitsabläufe rund um das Umschlagslager und auch die damit verbundenen Verwaltungsaufgaben.

Alles im Bild

Schnell wurde deutlich, dass in diesem Bereich ein nicht unerhebliches Einsparpotenzial schlummert, denn bis zu diesem Zeitpunkt wurden die angelieferten Sendungen im Wareneingang des Osnabrücker Umschlaglagers zunächst erfasst und auf Schäden untersucht. Dabei wurden auffällige Waren und auch ganze LKW-Auflieger mit digitalen Fotokameras fotografiert und eventuelle Schäden dokumentiert. Die erfassten Sendungen konnten nun auf ihren Lagerplatz oder gleich zum Warenausgang bzw. zum Weitertransport gebracht werden.

Aufwendige Fotoarchivierung. Allerdings war die Arbeit damit noch nicht beendet. Die erstellten Fotos der Packstücke mussten nun im Büro umständlich von der Digitalkamera an das Archiv übergeben werden.

FOTOS: PROORGA

Diese manuelle Archivierung der Fotos konnte nur mit einem großen zeitlichen Aufwand bewältigt werden. Zudem kam es auch zu Fehlern, beispielsweise durch falsche Zuordnung der Fotos und der Waren. „Die Zuordnung der Fotos zu den einzelnen Sendungen und den erstellten Protokollen war sehr mühsam. Jeden Tag waren wir drei Stunden mit der Fotoverwaltung beschäftigt“, macht Peter Stephan, Leiter des Umschlaglagers, deutlich. Der Bedarf zur Einführung eines neuen Systems begründete sich aber nicht nur mit dem großen zeitlichen Aufwand durch das manuelle Verwalten der Bilder. Vielmehr stand die Verbesserung der Servicequalität gegenüber den Kunden im Vordergrund. Das nachträgliche Bearbeiten und Archivieren der Bilder führte nämlich dazu, dass diese Daten erst sehr viel später für die Serviceabteilung zur Verfügung standen. Bei Anfragen der Kunden konnte deshalb häufig nicht sofort reagiert werden, da die aktuellen Fotos und Protokolle aus dem Lager noch nicht abrufbereit waren.

> „NEBEN DER DISTRIBUTION PROFITIERT BESONDERS DER SERVICE IMMENS. DIE EFFIZIENZ UND QUALITÄT UNSERER LEISTUNGEN WIRD STARK VERBESSERT“
> **Klaus Schott, Vertriebschef bei Koch**

Der Handheld als Digicam

Nachdem die Problematik der Schadenserfassung und -protokollierung bekannt war, wurde nach einer geeigneten Lösung gesucht. Dabei ermittelte das Projektteam zunächst die technischen Anforderungen. In dieser Startphase des Projekts fanden sich MDE-Geräte, die mit angebauter Kamera und Blitz ausgestattet waren. „Auf der CeBIT haben wir uns dann die neuesten Geräte angesehen und dabei festgestellt, dass die Qualität der Produkte noch nicht unseren hohen Anforderungen entsprach, da entweder die Bildqualität oder die mechanische Ausführung zu Wünschen übrig ließen. Später sind wir dann über einen anderen CargoLine-Partner auf Casio und damit auf das neue Handterminal DT-X30 gestoßen. Nachdem der Kontakt zu Casio hergestellt war, stellten Vertriebsmitarbeiter verschiedene Geräte bei uns im Unternehmen vor“, erklärt Peter Stephan.

Das Umschlaglager Osnabrück ist eine von bundesweit 56 Stationen des CargoLine Logistic Networks. Zusammen mit den 45 Partnerbetrieben werden mehr als 10 Millionen Sendungen pro Jahr transportiert

Passt wie angegossen. Schon bei der ersten Vorführung überzeugten die innovativen Handterminals von Casio das Projektteam von Koch International; so, als wären sie speziell für Speditionsdienstleister gemacht. Besonders die sehr gute Bildqualität der digitalen Fotos übertrafen die der anderen Anbieter deutlich. Neben der Fotoqualität wurden allerdings noch weitere hohe Anforderungen an die Geräte gestellt. Die Terminals mussten bedienerfreundlich und ergonomisch sein. Weitere Voraussetzung war ein perfekter Service seitens des Anbieters, da bei eventuellen Schäden oder Defekten eine schnelle Reparatur erwartet wird. Die raue Arbeit im Umschlaglager und auf den Fahrzeugen erfordert zudem äußerst robuste Handgeräte. „Die höchsten Widerstandswerte eines Terminals sind für unseren Anwendungsbereich gerade gut genug. Es hat sich gezeigt, dass die extrem robusten Handterminals der Baureihe Casio DT-X30 aufgrund der Schutzart IP 67 auch im strömenden Regen benutzt werden können und das Gehäuse so stabil ist, dass es Stürze aus 1,80 Meter unbeschadet übersteht“, unterstreicht Peter Stephan seine Entscheidung für die Casio Handterminals.

Was mit der Anbindung ist. Nachdem klar war, dass die Handterminals von Casio den Erwartungen von Koch International entsprechen, suchte das Projektteam nach einem Systemhaus, welches die geeignete Software erstellen und das Projekt betreuen soll. Bald stand fest, dass der langjährige IT-Partner pco Personal Computer Organisation bei der Umsetzung und Einführung des Systems das Speditionsunternehmen begleiten wird. Ausschlaggebend für diese Entscheidung war die gute Zusammenarbeit bei vorherigen Projekten. „Wichtig war,

Seit 10 Jahren mehr Erfolg durch Praxislösungen!

Nürnberg, Germany
28.–29.4.2010
e_procure 2010
& supply

Fachmesse und Kongress für Einkauf, Lieferanten-Management und Logistik

10 Jahre

Unsere Highlights im Jubiläumsjahr:

- Key Player mit Lösungen für Beschaffung und einkaufsnahe Logistik
- BVL-Fachkonferenz: Aktuelle Trends in Einkauf und Logistik
- Workshops: Zukunftswerkstatt „Öffentlicher Einkauf“ und „Krankenhaus-Beschaffung“
- Treffpunkt Mittelstand mit Praxisprojekten und Guided Tours
- ExperienceSummit: Interaktives Forum für Lösungen aus der Praxis für die Praxis
- Consulting Area

Fachlicher Partner und Konferenzveranstalter
Bundesvereinigung Logistik (BVL) e. V.

Medienfachliche Partner
Konradin Verlag
DVV Media Group

Veranstalter Fachmesse
NürnbergMesse GmbH
besucherservice@nuernbergmesse.de
Tel +49 (0) 9 11. 86 06-49 40

BVL Bundesvereinigung Logistik

NÜRNBERG MESSE

Direkt nach der Schadenserfassung im Lager oder auf dem LKW-Auflieger können die Servicemitarbeiterinnen auf das Schadensprotokoll und die Fotos zugreifen

dass der Projektpartner sich mit den Gegebenheiten der Speditionsbranche auskennt. Pco kennt nicht nur unser Unternehmen schon seit vielen Jahren, sondern hat zudem Erfahrungen mit anderen Speditionsbetrieben“, merkt Helmut Börst, Leiter nationale Spedition und Prokurist, an.

Universelle Lösung

Schon kurz nach der Entscheidung für die Terminal-Investition begann pco mit der Entwicklung einer passenden Software. Dabei orientierte sich das Systemhaus an den Vorstellungen von Koch, um so eine adäquate Lösung zu präsentieren. Dabei legte das Projektteam gesteigerten Wert darauf, dass das neue System flexibel, schnell erweiterbar ist und vielseitig eingesetzt werden kann. Ziel war es u.a., neben einer schnellen und genauen Schadenserfassung, auch alle anderen Funktionen der mobilen Datenerfassung – vom Wareneingang über die Zwischenlagerung und Warenausgangsprotokollierung bzw. Beladung bis hin zum Einsatz bei den Liefertouren mit Ablieferscannung, GPS-Positionsbestimmung und Unterschriftserfassung – mit Hilfe des neuen Systems abzuwickeln. „Die Möglichkeiten, die sich uns durch ein solch innovatives MDE-System ergeben, wirken sich nicht nur auf die Bereiche aus, die mit den Handterminals arbeiten. Neben der Distribution profitiert besonders der Service immens. Die Effizienz und Qualität unserer Leistungen wird stark verbessert und das sollte immer im Vordergrund stehen“, teilt Klaus Schott mit.

Verzögerungsfreie Dokumentation

Mittlerweile läuft die Anwendung reibungsfrei und bringt etliche Vorteile. Beispielsweise bei der Wareneingangskontrolle: Hier scannt der Mitarbeiter den auf dem Packstück angebrachten Barcode. Nun wird ihm auf dem Display des Handterminals angezeigt, wohin die Lieferung versandt wird und auf welchen Lagerplatz die Sendung gebracht werden muss. Gleichzeitig werden die Waren auf Schäden untersucht. Liegt eine Beschädigung vor, wird der Barcode erneut gescannt und aus einer vorgegebenen Liste der passende Beschädigungstyp ausgewählt. Danach kann der Mitarbeiter die beschädigte Sendung fotografieren. Diese Schadensdokumentation wird in Echtzeit über WLAN übertragen und kann sofort weiterbearbeitet werden. Da die Aufnahmen mit der Sendungsnummer und dem Schadenscode gekoppelt sind, sortiert das elektronische Archiv die Schadensmeldungen sofort ein. Ab diesem Moment kann im ganzen Unternehmen auf das Schadensprotokoll zugegriffen werden.

Aber nicht nur spezielle Schäden an einzelnen Sendungen können mit der Kamera festgehalten werden, auch der gesamte Beladezustand eines Fahrzeugs oder eines Aufliegers kann dokumentiert werden. „Es kommt auch schon mal vor, dass die gesamte Ladung eines LKW nicht richtig gesichert oder unzureichend verpackt ist. Auch solche Gegebenheiten können wir fotografieren, um sie dann später weiterzugeben. Wegen der guten Bildqualität der integrierten Kamera und des leistungsstarken Blitzlichts erhalten wir auch bei ungünstigen Lichtverhältnissen aussagefähige Bilder“, erklärt Peter Stephan.

Bessere Kommunikation

Der Vorteil der neuen Handterminals in Kombination mit der pco Software ist eindeutig: Die Dokumentation jeglicher Schäden wurde stark verbessert. Durch die Echtzeitübertragung via WLAN können die Mitarbeiter im Service kurz nach Protokollierung des Schadens schon auf die Datenbank zugreifen. „Die Kommunikation zwischen den Kunden und dem Unternehmen wird dadurch erheblich vereinfacht, da anhand der Sendungsnummer genau verfolgt werden kann, ob Schäden bereits bei Anlieferung im Lager von Koch International vorlagen. Auch die Beweispflichten gegenüber Versicherungen sind so schnell und ohne großen Aufwand erledigt“, betont Klaus Schott. „Die Archivierung der Fotos ist nun viel schneller möglich. Wir brauchen keine zehn Minuten täglich, um die Daten zu kontrollieren. Hinzu kommt, dass wir mit den Handterminals von Casio nun Geräte haben, welche sämtliche anfallenden Aufgaben erledigen können. Da beim Casio DT-X30 alles integriert ist, sind zusätzlich adaptierte Vorrichtungen wie Digitalkameras, Barcodescanner oder GPS-Empfänger nicht mehr notwendig“, fügt Peter Stephan an. Gerade wegen der Arbeitserleichterung und der großen Zeitersparnis ist die Akzeptanz unter den Mitarbeitern hoch. Ziel ist eine Erweiterung des neuen Systems auf die CargoLine-Partner, da damit eine lückenlose Dokumentation und Rückverfolgung im gesamten Vertriebsgebiet des Unternehmensverbundes ermöglicht wird. Koch International ist der erste CargoLine-Partner, der dieses System einsetzt und nimmt somit eine Führungsrolle in der modernen Schadenserfassung ein. *

Zum Autor

Nikolas Vormund ist verantwortlich für IT Kommunikation bei Koch-International in Osnabrück und als Projektleiter maßgeblich an der Auswahl und Einführung des MDE-Systems für die Speditionsfahrzeugflotte und die Umschlaglager beteiligt.

- www.koch-international.de
- www.casio-b2b.de
- www.pco-online.de

FOTOS: PROORGA

B&M Autom. Datenerfassung GmbH
Rautenweg 37
1220 Wien
Tel. +43 1 258 97 77-0
Fax -99
office@bm-tricon.com
www.bm-tricon.com

TRICON Consulting GmbH & Co.KG.
Johann Roithner-Str. 131
4050 Traun
Tel. +43 7229 74100-0
Fax -600
office@tricon-rfid.com
www.tricon-rfid.com

PROMOTION

B&M TRICON® ist mit acht Standorten in Deutschland, Österreich und der Schweiz ein führender unabhängiger Anbieter von Produkten und Lösungen für Automatische Identifikation (Auto-ID) in Industrie, Gewerbe, Handel, Transport und Logistik. Wir bieten Ihnen Auto-ID Lösungen aus einer Hand: beginnend bei der Konzeption und Implementierung von Gesamtlösungen, über die Entwicklung kunden-spezifischer elektronischer Komponenten und Software bis hin zum Verkauf von Auto-ID-Produkten namhafter Hersteller. Wir unterstützen Sie mit unserem professionellen Wartungs- und Reparatur-Service auch im laufenden Betrieb.

Auto-ID Lösungen mit DATAKEY®

Unsere offene Middleware DATAKEY® ist das Herz unserer Auto-ID Lösungen. DATAKEY® beinhaltet zahlreiche Module vom Wareneingang über Lager, Versand, Inventur bis zum Fahrverkauf. DATAKEY® bindet die verschiedensten Geräte zur Identifikation und mobilen Datenerfassung an ERP-Systeme wie SAP®, Microsoft®, ORACLE® etc. an und macht Ihr ERP-System mobil.

Barcode | RFID | Imaging | Mobile | WLAN | Ortung & Sensorik

Barcode & 2D-Code

Rund um die weit verbreiteten Barcodes & 2D-Codes liefern wir Handscanner, Imager, stationäre Scanner, Drucker, Etiketten und Verbrauchsmaterial.

RFID

Wenn herkömmliche Barcode-Technologie an ihre Grenzen stößt, kann RFID die Lösung sein: Handhelds, NFC-Mobiltelefone, stationäre Reader, Drucker, Staplerlösungen, Industriegates, Etiketten, Mount-on-Metal-Transponder, Spezial-Transponder.

Imaging

Intelligente Kameras, Imager und Mobiltelefon-Kameras ermöglichen in Verbindung mit spezieller Software zur Erkennung und Verarbeitung von Schrift (OCR), Codes und optischen Merkmalen (Direct Part Marking) neue Lösungen.

Mobile Datenerfassung

Daten müssen vor Ort erfasst und verarbeitet werden. Wir liefern die passenden Geräte und Software: robuste mobile Computer, PDAs, Datenfunkterminals, mobile Drucker, Stapler- und Fahrzeugterminals.

WLAN

Erfasste Informationen müssen an zentrale IT-Systeme übertragen werden. Wir planen und implementieren Ihre WLAN-Infrastruktur von der Funkausmessung über WLAN-Sicherheit bis zur Montage der Switches und Access Points.

Ortung & Sensorik

Qualitätssicherung, Rückverfolgung und die Überwachung von hochwertigen Anlagen oder Warensendungen sind spezielle Herausforderungen. Wir bieten Lösungen, die State-Of-The-Art -Technologien wie GPS, GSM/UMTS, RFID und Sensorik kombinieren.

Der Einsatz der am besten geeigneten Technologien und Produkte in Verbindung mit DATAKEY® schafft Auto-ID Lösungen, die Sie dabei unterstützen, höchste Effizienz, Flexibilität und Qualität zu erreichen. Führende Unternehmen aus Industrie, Gewerbe, Handel, Transport und Logistik sowie aus dem Gesundheitswesen vertrauen auf Auto-ID Lösungen von B&M TRICON®. Profitieren auch Sie von unserer Erfahrung!

Kernkompetenzen

- Langjährige Erfahrung in der Projektrealisierung, eigene Technik-, Engineering- und Software-Abteilung
- Übergreifende Lösungskompetenz in der gesamten Logistikkette
- Know-How in verschiedenen Auto-ID Technologien – Hard & Software
- Optimaler Kundennutzen durch wahlweisen oder kombinierten Einsatz der verschiedenen Auto-ID-Technologien wie RFID, Barcode, Imaging
- Hersteller-zertifizierter Service, Wartungsverträge

Hinweis: SAP®, Microsoft®, ORACLE® und B&M TRICON® sind eingetragene Markenzeichen der gleichnamigen Unternehmen. DATAKEY® ist ein eingetragenes Markenzeichen der B&M Autom. Datenerfassung GmbH. B&M und TRICON sind Unternehmen der TRIERENBERG Holding AG.

KOMMISSIONIEREN

Licht auf Losgröße 1

Wenn 2.500 Produktvarianten innerhalb kürzester Zeit bis auf **Losgröße 1** den Adressaten erreichen sollen, dann ist das eine Herausforderung für die Produktion und die Kommissionierung. Der **Leuchtenerzeuger ERCO** löst das Problem jetzt stilecht: mit **Pick by Light.**

Licht ist nicht gleich Licht und Lichtexperten leuchten ihren Kunden nicht heim, sondern schaffen Licht in einer umfassenden Vielfalt. So auch die „Lichtfabrik" ERCO. Unter dem Motto „Licht statt Leuchten" liefern die Lichtspezialisten aus Lüdenscheid Lichtlösungen in die ganze Welt. Die Referenzprojekte reichen vom Berliner Reichstagsgebäude über die Glaspyramide des Louvre in Paris, die Hong-kong Shanghai Bank, den Prado in Madrid, das Guggenheim Museum Bilbao, das BMW Werk Leipzig bis hin zu den Flughäfen in Dubai, London-Stansted und Buenos Aires.

Flexibel bis Losgröße 1

Mit der Einführung des ERCO Leuchtenprogramms Quintessence wurde gleichzeitig ein Produktionssystem entwickelt und aufgebaut, dass die Fertigung der rund 2.500 Produktvarianten jetzt flexibel für mittlere bis kleine Losgrößen bis zur Losgröße 1 zulässt. Die Quintessence-Produktion umfasst dabei zwei Fertigungslinien, die aus mehreren Montage-Arbeitsplätzen, zwei Prüfplätzen, einem Komplettierplatz und einem Verpackungsplatz bestehen. Die Kapazitätsplanung und Fertigungssteuerung läuft auf dem Programm WAY der Wassermann AG. Am WAY Front-End kann der Mitarbeiter den Fertigungsauftrag starten, teilfertig bzw. fertig melden. In einem Nachtablauf werden die Daten in WAY mit dem SAP-System abgeglichen.

Der Schlüssel zur Identifikation

Nach mehreren Sondierungsgesprächen und Angeboten wurde der Auftrag für die Umsetzung des logistischen Umfelds der neuen Produktionslinien an B&M TRICON vergeben. Die Aufgabe der Auto-ID Spezialisten umfasste hierbei u.a. die Anbindung der Datenerfassung an WAY, die Ausführung des Pick-by-Light-Systems inkl. Steuerungssoftware, Hardware und Montage, sowie die Konfiguration und Inbetriebnahme des WLANs, die Programmierung und Einbindung der Intermec Handterminals. Hinzu kam die Kommunikation vom Leitstand zum Comserver der Easypack-Anlage inkl. Displayansteuerung. Für die Integration der einzelnen Systeme und zur Steuerung der Prozesse setzt das Unternehmen einen DATAKEY Leitrechner/SQL Server ein, der die Kommunikation mit den einzelnen Systemen übernimmt. Außerdem nutzt dieser PC eine eigene kleine Datenbank, die zur temporären Pufferung von Informationen, zum verbesserten Datenhandling und zur gesicherten Verwaltung von prozessrelevanten Daten dient.

> „MIT UNSEREM NEUEN SYSTEM SIND WIR VOLLKOMMEN UNABHÄNGIG VON DER LOSGRÖSSE. DAS ERHÖHT UNSERE FLEXIBILITÄT ENORM UND VERKÜRZT DIE AUFTRAGS-DURCHLAUFZEIT"
> **DI Randolf Ulrich, Projektleiter Quintessence-Fertigung bei ERCO**

Durchgängiger Datentransfer

Die Datenerfassung und zugleich der Anstoß der nachfolgenden Produktionsschritte erfolgt an jeder Station mit einem stationären Barcodescanner Microscan QX-830. Pro Linie wurden zwei QX-830 an den Prüfplätzen und je ein Scanner bei der Komplettier- und Palettier-Station installiert. Der stationäre Scanner erfasst an jeder Station den Barcode der Fertigungsauftragsnummer, die via Ethernet an den DATAKEY-Leitrechner übertragen wird.

Entlang der kompletten Fertigungslinie dient der Versandkarton jeder Leuchte zugleich als Warenträger. Zu Montagebeginn ruft der Arbeiter am WAY-Terminal einen neuen Auftrag auf und erhält sämtliche Belege ausgedruckt, wie Arbeitsplan, Stückliste und alle Etiketten (mit Fertigungsauftragsnummer). Vom Montagearbeitsplatz kommt die Leuchte zum Prüfplatz. Dieser ist durch verschiedene Prüfstecker flexibel gestaltet und für die Prüfung der unterschiedlichen Leuchten vorbereitet.

Die Triggerung erfolgt durch Vorbeiziehen des Leuchtenkartons am stationären Scanner. Jetzt wird mittels LED jener Prüf-

FOTOS: ERCO, B&M TRICON

„Licht statt Leuchten“: Mit einer Pick-by-Light Lösung ist Losgröße 1 für Erco kein Problem mehr

dorn angezeigt, der für die Prüfung fixiert werden muss. Nach erfolgreicher Prüfung wird ein Prüfetikett ausgedruckt, welches der Arbeiter auf die Leuchte klebt.

Unabhängig mit Pick by Light

Am Komplettierungsregal wurde ein Pick-by-Light-System installiert, das über den neuen Leitrechner gesteuert wird. Zum Start der Teileentnahme wird der Karton mit der Leuchte am stationären Barcodescanner vorbeigezogen. Jetzt bekommt der Mitarbeiter im Regal mittels Pick by Light angezeigt, welche Einzelteile er für diesen Auftrag aus dem Regal nehmen muss. Nach jeder Entnahme muss er dies durch eine Bestätigungstaste quittieren.

Rüstzeit runter, Flexibilität rauf. DI Randolf Ulrich, Projektleiter für die Quintessence-Fertigungslinie: „In der bisherigen Produktion mussten wir für jede Losgröße eine bestimmte Rüstzeit mit einkalkulieren. Je kleiner die Losgröße, desto mehr schlug die Rüstzeit zu buche. Mit unserem neuen System sind wir vollkommen unabhängig von der Losgröße. Das erhöht unsere Flexibilität enorm, verkürzt die Auftrags-Durchlaufzeit und ist ein wichtiger Schritt in Richtung individuelle Leuchten für jeden Auftrag.“ Nach der Qualitätskontrolle kommt die Leuchte in die Verpackung, die durch einen flexiblen Verschließer erfolgt, der sich automatisch an jede Kartongröße anpasst. Danach werden die Leuchten in der Palettierungsstation händisch nach den einzelnen Aufträgen sortiert. Bei der Endkommissionierung identifiziert der stationäre Scanner den Kundenauftrag. Durch Pick-by-Light wird für jeden aktivierten Auftrag der richtige Palettenplatz angezeigt. Projektleiter Ulrich hierzu: „Die Fehlermöglichkeiten sind bei diesen umfangreichen manuellen Fertigungsschritten sehr groß. Durch das Pick-by-Light-System und die Scannerstationen wurden Fehlermöglichkeiten auf ein Minimum reduziert. Das ist neben der erhöhten Flexibilität und verkürzten Durchlaufzeit der größte Nutzen unseres neuen Fertigungssystems.“

Mobil mit Datenfunk

Auch für die Nachbestückung des Komplettierungsregals lieferten die Auto-ID-Profis eine Lösung. Der Lagerarbeiter wird hier von einem mobilen Barcode-Terminal Intermec CK3 angeleitet. Der Mitarbeiter scannt in der einzulagernden Teilekiste am Warenbegleitschein die Artikelnummer. Das Intermec Handterminal besorgt sich über das WLAN-Netzwerk aus dem Leitrechner die erforderlichen Daten und zeigt dem Mitarbeiter die zugehörige Regalfachnummer an. Zur Quittierung muss der Mitarbeiter dann den Barcode am Lagerfach scannen. Fehlt ein Barcode-Etikett, so kann der Lagerarbeiter die Artikelnummer oder das Lagerplatzfach auch manuell eintippen. Fehleinlagerungen werden vom CK3 sofort gemeldet. *

Pick by Light bei Erco in Lüdenscheid

▶ www.erco.com
▶ www.bm-tricon.com

Pick by Light

Unter dem Motto „Licht statt Leuchten“ produziert ERCO Lichtsteuersysteme, Innenraum- und Außenraumleuchten und bietet damit ein umfassendes Programm von Lichtwerkzeugen für durchgängige, ganzheitliche Lichtlösungen in der Architektur. Im Werk Lüdenscheid sind über 700 Mitarbeiter beschäftigt. Um den hohen Marktansprüchen noch besser gerecht zu werden, wird jetzt mit Unterstützung eines DATAKEY®-Systems von B&M-TRICON® die Produktion so umgestaltet, dass in Zukunft viele der zahlreichen Leuchtenvarianten bis zur Losgröße 1 gefertigt, geprüft und verpackt werden können.

GRUNDSTÜCKE IN GUNTRAMSDORF & BADEN ZU VERKAUFEN

GUNTRAMSDORF
Danfoss Straße

Fläche	30.353 m²
Widmung	Bauland
	Betriebsgebiet

VB: € 135,-/m²
- Teilbar
- Ideale Verkehrsanbindung
- Direkte Lage an B17
- Zufahrtsstraße vorhanden

Anbindung:
Triester Str./B17, Laxenburger Str., A2 Südautobahn

GUNTRAMSDORF
Neudorfer Straße

Fläche	9.938 m²
Widmung	Bauland
	Betriebsgebiet

VB: € 150,-/m²
- Aufschließungsabgaben bereits entrichtet
- Direkt neben IZ NÖ Süd
- Optimale Grundstückskonfiguration

Anbindung:
Triester Str./B17, Laxenburger Str., A2 Südautobahn

GUNTRAMSDORF
Viadukt Straße

Fläche	44.739 m²
Widmung	Bauland
	Betriebsgebiet

VB: € 135,-/m²
- Direkt neben B17 und Badner Bahn
- Parzellierung vorhanden
- Keine umwelttechnischen Auflagen

Anbindung:
Triester Str./B17, Laxenburger Str., A2 Südautobahn

BADEN
Haidhof Straße

Fläche	128.798 m²
Widmung	Bauland
	Betriebsgebiet

VB: € 70,-/m²
- Teilbar
- Direkt neben Südautobahn
- Lärmschutzwand zu A2 vorhanden

Anbindung:
A2 Südautobahn

CBRE
CB RICHARD ELLIS

DETAILS UNTER:
CB Richard Ellis GmbH
Tegetthoffstraße 7
1010 Wien
T: +43 1 533 40 80
F: +43 1 533 40 80-90
cbrevienna@cbre.com
www.cbre.at

INFRASTRUKTUR

Wiener Hafen: Österreichs „Überseehafen“

Das neue Management der **Wiener Hafengruppe** setzt neue Akzente und findet sich gleich einmal im **Spannungsfeld** zwischen den zwei Terminal-Standorten **Freudenau** und **Inzersdorf** wieder. EIN BERICHT VON **OTHMAR OBERHOFER**

Hafen Freudenau: Cargo-Terminal am Wiener Hafen Freudenau und Inzersdorf könnten sich gegenseitig kanibalisieren

Im Management der Wiener Hafengruppe sind die Agenden seit Beginn dieses Jahres neu verteilt: Herbert Szirota zeichnet künftig für alle kaufmännischen Agenden im Vorstand verantwortlich; sein Vorstandskollege Rudolf Mutz ist schon seit 2009 an Bord und ist nunmehr für alle operativen Aufgaben und somit auch für den Bereich Infrastruktur des Wiener Hafens zuständig. Kontinuität in der bisherigen Arbeit und Entwicklung und Umsetzung eines Masterplans sind die markanten Arbeitsschwerpunkte der beiden Vorstände. Der Masterplan für die Hafenteile Freudenau und Albern besteht aus einer Reihe von Maßnahmen, die die Qualität des Hafens als wichtiger Teil des Wirtschaftsstandortes Wien weiter aufwerten sollen.

Hafen für maritime Kombiverkehre

„Wir wollen den Hafen noch stärker zu einem Dienstleistungszentrum entwickeln“, betont Szirota. Bund und Stadt Wien stehen hinter dem Hafen und die Koordination funktioniere sehr gut, ergänzt Mutz. Der Masterplan sieht dabei eine Optimierung der Ablaufprozesse und einen besseren infrastrukturellen Zugang zu den einzelnen Hafenbereichen vor. So sollen die Pkw-Aktivitäten auf einen Standort zusammengeführt und so Fahrten zwischen derzeit zwei Arealen vermieden werden. „Kürzere Wege im Hafen erhöhen die Standortqualität“, ist Mutz überzeugt. Im Mai wird zudem das Hochwasserschutztor voll funktionsfähig sein und den gesamten Hafenteil Freudenau vor Hochwasser auf der Donau sicher machen.

> „WIR HABEN EINE EIGENE PROJEKTABTEILUNG GEGRÜNDET, UM DEN HAFEN NOCH STÄRKER ZU EINEM DIENSTLEISTUNGSZENTRUM ZU ENTWICKELN“
> **Herbert Szirota, Vorstand Hafen Wien**

Alles wird sicherer

Die Einführung eines integrierten Hafenzugangsmanagementsystems soll den Hafen sicherer machen. Die Umzäunung der Betriebsanlagen, Lichtanlagen und weitere Sicherungsmaßnahmen sind geplant. Auch will man mit dem Ausbau der IT die Verlinkung zwischen Verkehrsträger und Kunden optimieren. Wenn jetzt ein Containerganzzug später eintrifft als geplant, spricht sich das nicht so schnell, wie es eigentlich sollte, zum Kunden durch. „Hier müssen wir noch verbessern“, verspricht Mutz. Im Warehousing-Bereich ist man derzeit gut ausgelastet. Der wasserseitige Umschlag könnte besser sein; im Vorjahr fiel das umgeschlagene Ladungsvolumen um 12 bis 15 Prozent zurück. Wien ist ein universeller Binnenhafen mit starkem Fokus auf den Kombi-Verkehr. „Die internationalen Züge sollen in der Freudenau ankommen und abgehen“, plädiert Szirota. Freudenau gilt heute quasi als der „Überseehafen“ Ostösterreichs. Mit bis zu 70 Ganzzügen pro Woche ist der Terminal mit den europäischen Nordhäfen verbunden.

Kombi-Bündelungseffekt in Freudenau verlieren

Szirota zeigt daher Verständnis für den Terminalbetreiber WienCont, der dem Bau des neuen Cargo Centers der ÖBB in Inzersdorf mit gemischten Gefühlen entgegensieht. Bei WienCont befürchtet man nämlich bei einem Aufsplitten des Containerhandlings zwischen beiden Standorten, dass die Bündelungseffekte in Freudenau mit einem Schlag verloren gehen. Dort steht aber alles auf Expansion des Kombi-Verkehrs. So werden durch das teilweise Zuschütten des Hafensbeckens 70.000 m² zusätzliche Landfläche gewonnen. „Das ist für uns sehr wichtig“, betont Mutz, der auch Wert auf die Feststellung legt, dass der Wiener Hafen auch in Zukunft ein verlässlicher Partner

FOTOS: WIEN HOLDING

der Überseehäfen sein wird. Aber auch mit den anderen Donauhäfen soll die Vernetzung vertieft werden.

Überkapazitäten befürchtet

Bis zum Jahr 2015 kann der Kombi-Verkehr im Raum Wien noch kräftig steigen. An Bau empfindlich verteuert. Er meint auch: „Beide Verkehre kann man nicht getrennt betrachten." Edinger befürchte daher Überkapazitäten ab 2015 und verweist darauf, dass der KV in den nächsten Jahren wohl kaum mehr als drei Prozent pro Jahr wachsen werde.

> „MARITIMEN UND NATIONALEN VERKEHR KANN MAN NICHT GETRENNT BETRACHTEN [...] ICH FÜRCHTE MICH VOR DEN ÜBERKAPAZITÄTEN AB 2015"
> **Walter Edinger, GF von WienCont**

Umschlagskapazitäten wird es dann nicht mangeln, zumal gleich zwei Terminals für den UKV wählbar sind: der Wiener Hafen Freudenau und das Cargo Center Inzersdorf, dessen Bau im 2012 begonnen wird. Aus der Sicht der ÖBB kann Wien zwei Kombi-Terminals brauchen, einen für das maritime Geschäft in Freudenau und den zweiten in Inzersdorf für den nationalen Kombi-Verkehr. Dort sieht man die zwei Terminals auch nicht in Konkurrenz zueinander. So erklärt Robert Prinz, Projektmanager von Inzersdorf: „Inzersdorf ist komplementär zur Freudenau zu sehen." In Inzersdorf wollen die ÖBB aber gleich mehrere Geschäfte unter einem Dach erledigen, nämlich: Wagenladungsverkehre, Stückgutumschlag und Kombi-Verkehr. Und falls externe Logistikdienstleister Lust haben, können sie sich dort auch niederlassen und auf das ÖBB-Angebot zugreifen. Gebaut werde mit Augenmaß und in Modulbauweise. Wohl ein Signal, dass man dem Wiener Hafen nicht das Wasser abgraben will. WienCont-Geschäftsführer Walter Edinger sieht das dennoch anders. Er fragt sich, wie denn die Verlinkung zwischen maritimen und nationalen KV zwischen beiden Standorten klappen soll. Auch sei Bahn-Shuttleverkehr betriebswirtschaftlich nicht sinnvoll, weil der Preisdruck im KV schon jetzt sehr groß sei und zusätzliches Handling der Boxen in Inzersdorf und Freudenau den

Inzersdorf: Neue Bahn-Drehscheibe Wiens

Die Skepsis von Edinger scheint begründet. In der Freudenau ist nach Ende aller Ausbaumaßnahmen und der Landgewinnung Platz für 500.000 Ladeeinheiten pro Jahr. Derzeit gibt es Platz für 223.000 Einheiten und Lagermöglichkeit für 7.000 TEU. Die Auslastung liegt jedoch nur bei 65 Prozent. Theoretisch könnte man hier also den gesamten kontinentalen Verkehr abwickeln.

> „KÜRZERE WEGE IM HAFEN SELBST ERHÖHEN DIE STANDORTQUALITÄT UND MACHEN IHN ATTRAKTIVER"
> **Rudolf Mutz, Vorstand Hafen Wien**

Vorstandsduo Szitora (li.) und Mutz will den Hafen noch stärker zu einem Dienstleistungszentrum entwickeln

Nach Inzersdorf bringt RCA nur 175.000 Ladeeinheiten an bestehendem Geschäft mit. Wenn Inzersdorf aufsperrt, soll es das Hub für die Bildung von Qualitätszügen im Wagenladungsverkehr werden und zugleich eine Daseinsvorsorge für die Zukunft sein. Denn immerhin will Österreichs Verkehrspolitik den Modal Split zugunsten der Schiene von derzeit 30 auf 40 Prozent bringen. Das bedingt die Errichtung entsprechender Infrastruktur, betont Prinz. Und außerdem sei jetzt der Zeitpunkt, um noch freie Bauflächen im geplanten Einzugsbereich von Inzersdorf zu bekommen. WU-Professor Sebastian Kummer hält zwei Terminals für das Kombi-System in Wien daher für gar nicht so schlecht. Herbert Peherstorfer, Obmann des Vereins Combinet als Interessensvertreter der Kombi-Nutzer sieht durch zwei Standorte den Bündelungseffekt verloren gehen. „Wir werden durch die Trennung bestimmte Verkehre nicht für den Kombi-Verkehr gewinnen." *

Wir sorgen für
Bewegung
in Ost- und Südosteuropa
Mit internationalen Partnern können Sie nur gewinnen. Unsere langjährige Erfahrung in Ost- und Südosteuropa macht uns zu Spezialisten in diesen Märkten. Egal ob Transport, Lagerung oder komplexe Logistikkonzepte gefordert sind, unser Know-how wird zu Ihrem Wettbewerbsvorteil – WELTWEIT.
Lagermax
Österreich
Bosnien-Herzegowina
Bulgarien
Kroatien
Mazedonien
Rumänien
Serbien
Slowakei
Slowenien
Tschechien
Ungarn
5020 Salzburg / Austria · Radingerstraße 16 · Tel. +43(0)662/4090-0 · office@lagermax.com · www.lagermax.com

LUFTHANSA/AUA CARGO

Gemeinsam fliegen

Der Flughafen Wien-Schwechat soll für Lufthansa Cargo zu einem zentralen europäischen Drehkreuz werden

Lufthansa Cargo und Austrian Cargo bündeln ihre weltweiten Aktivitäten. Die Zusammenlegung von Vertrieb und Handling soll bis zum 1. Juli 2010 über die Bühne gehen.

Lufthansa Cargo und Austrian Airlines haben entschieden, ihre Zusammenarbeit im Luftfrachtbereich deutlich zu intensivieren. Dazu sollen die Frachtverkehrsströme über die Drehkreuze Frankfurt, München und Wien optimiert, der weltweite Vertrieb beider Gesellschaften zusammengelegt sowie Produktpalette und Produktionsprozesse vereinheitlicht werden. Beide Unternehmen werden künftig ihre Frachtströme über den Hub Wien gemeinsam steuern und weiter ausbauen. Außerdem sollen sowohl die Abfertigung als auch der Vertrieb der Frachtkapazitäten von Lufthansa Cargo und Austrian Cargo in Österreich zusammengeführt werden. In allen anderen Ländern weltweit werden die Frachtaktivitäten künftig unter der Leitung der Lufthansa Cargo zusammengelegt. Carsten Spohr, Vorstandsvorsitzender der Lufthansa Cargo gegenüber den Medien: „Der Flughafen Wien-Schwechat wird damit für Lufthansa Cargo zu einem zentralen europäischen Drehkreuz. “ Lufthansa Cargo Kunden können nun dank des Netzwerks der Austrian nun auch aus Wien verschiedene Direktverbindungen in alle Welt nutzen. Austrian Airlines-Vorstand Andreas Bierwirth: „Unser Cargo-Geschäft wird von der neuen Struktur profitieren: Wir senken die Kosten und verbessern unser Angebot.“ *

▶ www.austriancargo.com
▶ www.lufthansa-cargo.com

LOGISTIK HALL OF FAME

Preis für Logistik-Genies

Wer wird das neue Mitglied der Logistik Hall of Fame? Bis 30. Juni können Vorschläge für neue Mitglieder der logistischen Ruhmeshalle abgegeben werden.

Der Countdown läuft: In wenigen Monaten wird eine Jury darüber entscheiden, wer 2010 in die Logistik Hall of Fame einzieht. Vom 10. März bis 30. Juni, 24:00 Uhr, können noch Vorschläge für neue Mitglieder der logistischen Ruhmeshalle abgegeben werden. - Seit sechs Jahren ehrt die der ebenso prominent wie fachkundig besetzten Jury der Logistik Hall of Fame Personen, die weltweit für das Thema Logistik und Supply Chain Management herausragendes geleistet haben. Die Mitgliedschaft gilt als höchste Auszeichnung für Logistiker. Und in der Tat: Wer sich Mitglied der Logistik Hall of Fame nennen darf, hat zweifelsfrei Herausragendes geleistet. „Es geht um die logistischen Meilensteine und ihre Macher“, sagt die Gründerin und Jury-Vorsitzende Anita Würmser, „ihre Leistungen für die Logistik sollten mit dieser ewigen Ruhmeshalle auch künftigen Generationen von Logistikern in Erinnerung gerufen werden.“ Seit der Gründung im Jahr 2003 wurden 13 Personen in die Logistik Hall of Fame gewählt. Darunter Unternehmer und Logistikmäzen Klaus-Michael Kühne und die Kontraktlogistik-Pioniere Heinz Fiege und Hugo Fiege. Hanspeter Stabenau, Gründer der Bundesvereinigung Logistik ist dabei, ebenso Eugene Clark, Erfinder des Gabelstaplers, der japanische Manager und Just-in-Time-Erfinder Taiichi Ohno, und auch der Organisator der Berliner Luftbrücke William Tunner wurde postum in die prominente Runde gewählt.

Anita Würmser: „Bei der Logistik Hall of Fame geht es um die Macher herausragender Logistik-Ideen“

Jeder Vorschlag zählt

Das Vorschlags-Procedere ist einfach. Ab dem 10. März kann jeder unter www.logistikhalloffame.de in der Rubrik Mitglieder per Formular neue Mitglieder vorschlagen. Das in jedem Jahr mit Spannung erwartete Votum der Jury (darunter auch Hans-Joachim Schlobach, Herausgeber und Chefredakteur von BUSINESS+ LOGISTIC, dem führenden Wirtschaftsmagazin rund um das Thema Logistik in Österreich) wird im Herbst bekannt gegeben. *

FOTOS: LUFTHANSEA, ARCHIV, UTE PELZ/PIXELIO.DE

RS VERLAG

Medien-Konzeption
Crossmedia Projekte
Kunden-Zeitschriften
Website Gestaltung
Film + Animation
Events + Workshops

„Es ist ein Privileg, Informationen zu erhalten und zu verbreiten. Das verdient man sich nur durch Qualität.“

HANS-JOACHIM SCHLOBACH,
INHABER UND GESCHÄFTSFÜHRER
RS VERLAG GMBH
+43/676/433 14 93, hjs@journalismus.at

„Botschaften benötigen das richtige Trägermedium in Kombination mit der richtigen Zielgruppe, um zu wirken.“

MAG. (FH) KATRIN REISINGER
INHABERIN UND GESCHÄFTSFÜHRERIN
RS VERLAG GMBH
+43/664/281 17 57, kr@journalismus.at

RS Verlag ist frischer

Im Blickpunkt aller Leistungen des **RS Verlags** stehen Sie und Ihre Kommunikations-Bedürfnisse.

Daher unterstützt der **RS Verlag** Unternehmen dabei, ihren Kommunikationsmix zu optimieren um einen Wettbewerbsvorsprung zu erreichen – und zwar auf den Kommunikationsschienen Print, Internet und Image-Film.

Dabei ist der **RS Verlag** thematisch breit aufgestellt: Wirtschaft, Logistik, IT, Technik, Transport, Verkehr und Infrastruktur zählen zu den Kernbereichen.

Hier setzt das junge Team als erstes in Österreich überhaupt auch durchgehende Crossmedia-Konzepte um – vom Print-Produkt über e.Paper bis hin zum Image-Film.

Kontaktieren Sie uns!

RS Verlag GmbH
Siebenbrunnengasse 17, 1050 Wien
Tel. +43/1/3100 700-100, Fax. +43/1/3100 700-600
office@journalismus.at, www.journalismus.at

SMB

Gesamtprogramm der Fördertechnik

Das Quickborner Unternehmen SMB möchte seinen Kunden eine energiesparende Gesamtlösung für den Bereich Papiertransport bieten.

Die SMB International hat sich zum Ziel gesetzt, die Erstellung von individuellen Logistikkonzepten zu ermöglichen. Das Unternehmen verfügt über mehr als 20 Jahre Erfahrung im Papiertransport. Gerade in dieser Industrie sind hochwertige und robuste Anlagen vonnöten, da hier mit großen Lasten gearbeitet wird.

Vertikal Förderung

Der vertikale Transport der Lasten erfolgt mittels eines Vertikalförderers mit integrierter Fördertechnik. Die Streckenführung ist dabei frei planbar. Zur Aufnahme und dem Abtransport der Rollen ist ein Plattenbandförderer zuständig. Dieser transportiert Lasten bis zu zehn Tonnen. Die Abnahme der Rollen und die anschließende Beladung eines Shuttles erfolgt durch einen Portalumsetzer. Dieser wird mittels Hydrauliksystem angetrieben. Der Portalumsetzer ist weiters mit einem vollautomatischen Rollenvermesssystem ausgestattet.

Shuttles auf Schienen

Für die Shuttlesysteme werden schienengebundene Fahrzeuge verwendet. Pro Vorgang arbeiten nur so viele Shuttles wie wirklich benötigt werden. Eine nachträgliche Leistungserhöhung durch das Aufstocken der Shuttle-Anzahl ist ebenfalls möglich. Die Shuttles fahren direkt bis zum Hochregallager. Dort werden die Papierrollen dann an den Vertikalförderer übergeben. Dieser hebt die Rollen dann in die vorgegebene Ebene.

Für die Shuttlesysteme werden schienengebundene Fahrzeuge verwendet. Pro Vorgang arbeiten nur so viele Shuttles wie wirklich benötigt werden

Die Abnahme der Rollen und die anschließende Beladung eines Shuttles erfolgt durch einen Portalumsetzer

Absolut positioniert

Die Positionierung erfolgt dabei durch Absolutweggeber. Das Verteilen innerhalb des Lagers je Ebene passiert durch Verschiebewaren mit aufgebauten Shuttles. Die Einlagerung geschieht in den vom Lager-Verwaltungs-Rechner vorgegebenen Lagerkanälen. Die Auslagerung erfolgt in umgekehrter Reihenfolge wieder über Vertikalförderer. Dann transportieren Shuttles die Rollen zu Bereitstellbahnen der LKW Beladung oder der Weiterverarbeitung. Die Übergabe passiert über Abrollrampen.

Sektionale und präzise Brandbekämpfung wird durch Sprinklersysteme sichergestellt. Diese können an jeder Stelle in den Lager-Kanälen montiert werden.

Service der SMB Group

Projektbezogen erstellt SMB auch das gesamte Steuerungssystem in Absprache mit den Kundenanforderungen. „Wir planen und konstruieren integrierte Shuttlesysteme für Materialfluss und Lagerlogistik“, so Andreas Heckel, Geschäftsführer und Gesellschafter der SMB Gruppe.

Geboten werden soll auch ein Höchstmaß an erzielter Raumausnutzung und der damit verbundenen Kostenreduzierung. *

▶ www.smb-group.de

JETTER

Neue Antriebsregler-Generation

Die Jetter AG erweitert mit dem neuen JetMove 108 ihr Portfolio an kompakten Antriebsreglern.

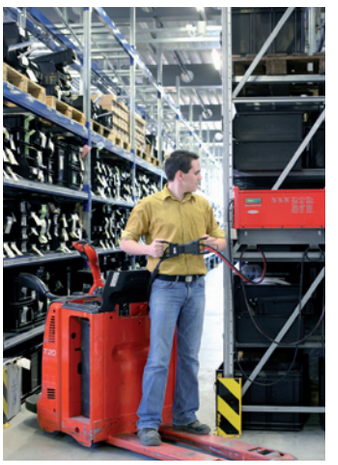
Dieser Antriebsregler wurde speziell für den Spannungsbereich von 12 bis 48 VDC entwickelt. Das Gerät erweist sich aufgrund seiner geringen Maße als sehr platzsparend. Mit dem JetMove 108 können alle gängigen Motorvarianten betrieben werden. Die Antriebsregler sind transparent in die JetControl-Steuerungen eingebunden. Programmiert und in Betrieb genommen werden sie mit der Software JetSym. Außerdem unterstützt der JetMove 108 diverse Sonderfunktionen wie zum Beispiel dynamisch umschaltbare Tabellen oder Geschwindigkeitssynchronisation. Anwendungen für dieses Gerät finden sich in allen Sparten der Maschinenindustrie.

▶ www.jetter.de

Jet Move 108: Antriebsregler für alle gängigen Motorvarianten

FOTOS: SMB, JETTER

Ladegeräte „Selecta“ sollen Energiekosten sparen helfe



FRONIUS

Eines für Alle

Das Unternehmen fokussiert den Einsatz eines flexiblen und kostensparenden Batterie-Ladegerätes für Elektrostaplerflotten

Das Laden von Antriebsbatterien in elektrisch angetriebenen Flurförderzeugen ist ein nicht unwesentlicher Kostenfaktor. Die Ladegeräte der Baureihe „Selectiva“ sollen zeigen, dass hier ein beträchtliches Einsparungspotenzial steckt. Die Produkte sind mit Active Inverter Technology ausgestattet. Ziel ist es, durch die richtige Batterieladetechnologie die Total Cost of Ownership zu senken. Dadurch ließen sich Stromkosten sparen, der Wartungsaufwand ginge zurück und die Batterien hielten laut Angabe von Fronius bis zu 25 Prozent länger. Außerdem würden so CO_2-Emissionen reduziert werden. Angeboten werden die Ladegeräte für den Bereich Intralogistik. Fronius verspricht eine hohe Energieffizienz, sowie eine konstante Leistung über den gesamten Ladeprozess. Auch Sicherheitsstandards sollen erfüllt werden.

Eine Linie, drei Kategorien

„Selectiva“-Ladegeräte gibt es in drei Kategorien. Durch den Wirkungsgrad von 94 Prozent soll eine Stromeinsparung von bis zu 30 Prozent erreicht werden. Gegenüber anderen Geräten der 50-Hertz Technik sind die Fronius Geräte bis zu 70 Prozent kleiner und deutlich leichter. Somit soll Lagerfläche gespart werden. Auch auf die Bedienerfreundlichkeit wurde geachtet. Die Geräte verfügen über LCD-Displays sowie Kurzschluss-Schutz, thermischen Überlastschutz und vieles mehr. *

▶ www.fronius.com

BLUETOOTH

Grenzenlos scannen

Neue Barcode-Scanner von CipherLab lesen Daten per CCD oder Laser effizient.

Auto-ID Spezialist CipherLab bringt eine neue Serie von leistungsfähigen Bluetooth-Scannern auf den Markt. Die Barcode-Scanner der 1500er-Serie lesen Daten per CCD oder Laser schnell und präzise ein. Durch die extrem hohe Bluetooth-Reichweite von bis zu 90 Metern und den leistungsfähigen Speichermodus sind die Scanner der 1500er-Serie auch bei der Weiterverarbeitung der Daten sehr flexibel.
Die Geräte schaffen im Batch-Mode bis zu 32.000 Scans mit einer Akkuladung und können bis zu 256 Scans zwischenspeichern, wenn sie außerhalb der Bluetooth-Reichweite eingesetzt werden. Die Scanner sind für die effiziente Datenerfassung in weitläufigen Arbeitsräumen konzipiert. *

▶ www.cipherlab.com

FOTOS: FRONIUS

BUSINESS+LOGISTIC

ROUND – TABLE:

„Warenströme Europa & CEE: Gibt es Alternativen zur Nordumfahrung?“

Lesen Sie in **BUSINESS+LOGISTIC Ausgabe April (ET: 15.4.2010)** die Ergebnisse der Expertendiskussion!

Der interessierte Leser erhält Top-Informationen rund um die **Warenströme in Europa, CEE und Fernost** und deren Auswirkungen auf die Transportwirtschaft. Österreichische Binnenhafenbetreiber diskutieren mit Verladern aus der Wirtschaft, sowie Vertretern von Speditionen und der „Süd“-Häfen Constantza und Koper über die **Veränderung der Warenströme, Vorteile und Nachteile,** sowie die Bemühungen um die perfekte, maß geschneiderte und effizienteste Verbindung.

STILL

Schlanker ohne Stapler

Horizontale Materialtransporte an die Fertigungslinie erfolgen wegen der geringeren Kosten immer mehr mit Hilfe von ganzen Zügen. Förderspezialist Still bietet hierfür nun komplette Routenzug-Systeme an.

Routenzug mit Schlepper CX-T und drei „liftrunner"-Routenzug-Elementen (E-Rahmen)

In Fertigungsbetrieben ist derzeit im Rahmen moderner Lean-Konzepte ein klarer Trend zu beobachten: Die Materialversorgung von Montagelinien mit Routenzügen. Der Spezialist für Intralogistik-Lösungen Still bietet deshalb exklusiv ein komplettes Routenzug-System mit den neuen „liftrunner"-Routenzugelementen an. In einer schlanken Produktion versorgen sie zeit- und platzsparend die Arbeitsplätze mit Fertigungsteilen.

Die Basis: Schlepper CX-T

Die Schleppfahrzeuge CX-T oder R 06 ziehen die „liftrunner" E-Rahmen und C-Rahmen, die rollbare Ladungsträger (Trolleys) unterschiedlicher Form einfach und sicher aufnehmen. Dieses System ermöglicht Lean-Konzepte mit Materialversorgung Just in Time (JIT) oder Just in Sequence (JIS). Damit unterstützt STILL seine Kunden bei der Umsetzung moderner Produktions- und Materialflusslösungen. Die Vorteile der Materialversorgung mit dem Routenzug sind nach Angaben von Still „vielfältig": Im Rahmen getakteter Versorgungsprozesse können vorkommissionierte Ladungsträger bedarfsgerecht an definierte Verbrauchsstellen gebracht werden. Der Trend zu Kleinladungsträgern wird hier ideal durch das Transportsystem aufgenommen. Der Fahrer versorgt einen Produktionsabschnitt alleine, ohne Stapler oder Hubwagen in diesem Bereich; insgesamt weniger Fahrzeuge im Fuhrpark ermöglichen Einsparungen bei Investitions-, Betriebs- und Personalkosten. Der Routenzug, eingesetzt in ein solches Produktionssystem, ist schneller und sicherer im Vergleich zum Palettentransport per Stapler; die Handlingszeit pro Ladungsträger reduziert sich auf ein Minimum. Weitere Nutzen sind die gleichzeitige Ver- und Entsorgung von Material und Ladungsträgern, klar definierte Transportrouten ohne Leerfahrten und damit geringeres Verkehrsaufkommen in der Produktion.

Der wendige Routenzug „liftrunner" mit Schlepper R 06

Routenzüge – zugkräftig und zuverlässig

Mit dem anwendungsfreundlichen „liftrunner"-System können Trolleys ebenerdig in den Anhänger eingeschoben werden. Ein Baukastensystem von Routenzugelementen erlaubt die individuelle Anpassung auf jede innerbetriebliche Situation. Die Anhänger sind untereinander kompatibel, dabei unterstützt eine Schnellkupplung beim An- und Abkoppeln. Zuglängen von bis zu fünf E-Rahmen bzw. vier C-Rahmen sind möglich. Die Anhänger tragen Viertel-, Halb- und Vollpaletten mit verschiedenen Abmaßen bis maximal 2.000 x 1.200 mm oder auch Rollgitterwagen, Regalwagen, etc. Für die Fahrt werden die Trolleys hydraulisch oder pneumatisch angehoben, so dass nur die größeren Rollen der „liftrunner" Bodenkontakt haben. Dies bedeutet geringere Fahrgeräusche, Entlastung der Trolley-Räder, die nicht verkanten können, und somit eine Erhöhung der Lebensdauer. Die Trolleys werden automatisch durch Sicherungsbolzen gegen seitliches Herausrollen gesichert.

Die Fahrgeschwindigkeit beträgt je nach Zugfahrzeug und Anhängelast bis zu 15 km/h und dies bei sehr guten Fahreigenschaften. Auf leisen Polyurethan-Rädern folgt jeder „liftrunner" spurtreu seinem Schlepper auch durch engste Kurven (nur ca. 2% Abweichung auf die gesamte Zuglänge); der Wendekreis beträgt im Standard nur 3,9 Meter.

Am Ziel kann der Fahrer die Trolleys anwenderfreundlich aus dem Routenzug ziehen; dafür sorgt ein per Fußhebel aktivierter „Auswerfer", der den Anrollwiderstand ausgleicht. Die Entnahme bzw. Beladung kann von rechts oder links erfolgen, da die „liftrunner" durch ihre Steckkupplung wahlweise rechts- oder linksöffnend in den Zug eingehängt werden können. Die beladenen Trolleys werden an die Arbeitsplätze gerollt und gegen leere ausgetauscht. Die benötigte Lagerfläche am Produktionsband wird kleiner und zudem besser ausgenutzt, da keine platzraubenden Regale nötig sind.

Stark im Zug

Die effizienten Zugmaschinen R 06 bzw. CX-T bilden mit dem „liftrunner" eine intelligente Einheit für moderne intralogistische Materialflusskonzepte von STILL.

Für den Innentransport eignet sich die Still-Elektroschlepper CX-T mit bis zu vier Tonnen Anhängelast. Er bietet alles, was sich ein Fahrer wünscht: Der drehmomentstarke 3,0 kW-Motor ermöglicht dynamisches Anfahren, selbst bei beladenen Anhängern. Der Fahrer fühlt sich auch auf unebenen Fahrwegen wohl – dank Fahrplattform mit Schwingungsdämpfung, angenehmer PU-Bereifung und guter Bodenfreiheit von 70 mm. Der kompakte und robuste Schlepper CX-T ist wendig, die frei einsehbare Kupplung sowie der niedrige Aufstieg erleichtern das Rangieren. Sogar auf Steigungen hält der Zug kompromisslos seinen Kurs – das gilt auch beim Anhalten ohne Zurückrollen.

Für den Außeneinsatz eignet sich besonders der Schlepper R 06, der eine Anhängelast bis maximal sechs Tonnen bewegt. *

▶ www.still.at

FOTOS: STILL

JUNGHEINRICH

Multitalent im Doppelstock

Multitalent EJD 220 von Jungheinrich ist in der Lage, Arbeiten sowohl von Niederhub- als auch von Hochhubwagen auszuführen. Es vereint dabei die bewährten Leistungs- und Sicherheitsfeatures der „herkömmlichen“ Deichselfahrzeuge.

Seit Anfang 2010 ist der neue Elektro-Deichselhubwagen/ Deichselstapler von Jungheinrich auf dem österreichischen Markt. Das Fahrzeug vom Typ EJD 220 kann zwei Europaletten gleichzeitig aufnehmen und kombiniert somit die Leistungsmerkmale von Niederhub- und Hochhubwagen in einem Gerät. „Aufgrund dessen sprechen wir von einem Doppelstockfahrzeug“, erläutert Oliver Hiekel, Leiter Produktmanagement und Produktmarketing Deichselfahrzeuge bei Jungheinrich gegenüber den Medien. Der EJD 220 ist dank seiner Konzeption flexibel einsetzbar: von der Lkw-Be- und Entladung über den Palettentransport bis hin zu Stapelarbeiten in einer Hubhöhe von 2.560 Millimetern.

Der EJD 220 kann zwei Europaletten gleichzeitig aufnehmen und kombiniert somit die Leistungsmerkmale von Niederhub- und Hochhubwagen in einem Gerät

Doppelt so schnell

Doppelstockfahrzeuge sind, verglichen mit herkömmlichen Nieder- und Hochhubwagen, in der Lage, sämtliche Arbeiten nahezu doppelt so schnell auszuführen. Der EJD 220 von Jungheinrich trägt im Doppelstockbetrieb 2 x 1.000 Kilogramm. Im reinen Niederhub-Einsatz kann das Gerät bis zu 2.000 Kilogramm transportieren. Das Jungheinrich-Multitalent ist in der Handhabung von Lasten robust und zuverlässig. Das Gerät ist mit einem acht Millimeter starken Rahmen ausgestattet und besitzt einen leistungsstarken 1,6-kW-Motor mit der jüngsten Drehstromtechnologie aus dem Hause Jungheinrich. Der Bediener hat die Möglichkeit, Batterien bis zu 375 Ah zu nutzen, um Mehrschichteinsätze mit einer Batterieladung abarbeiten zu können. Eine seitliche Batteriewechselmöglichkeit sorgt für die notwendige Flexibilität beim Arbeiten. Unabhängig davon ist es möglich, den EJD 220 optional über ein integriertes Ladegerät an jeder Netzsteckdose unkompliziert aufzuladen. Für die nötige Stand- und Fahrsicherheit sorgt das patentierte Stützradsystem „ProTracLink“. Die hebbaren Radarme sorgen für eine hohe Flexibilität des Jungheinrich-Doppelstockfahrzeuges, insbesondere beim Überqueren von Schwellen, Rampenknicken und Bodenunebenheiten. Ein Schleichfahrttaster ermöglicht zudem das sichere Manövrieren mit hochgestellter Deichsel, wenn es im Lkw oder im Regalgang einmal eng werden sollte. *

▶ www.jungheinrich.at

MOSCA

Umreifung leicht gemacht

Die neue vollautomatische Umreifungsmaschine UATRI-2 geht bei der Waldbrunner Maschinenfabrik in Serienproduktion.

Speziell für die Wellpappebranche entwickelt, hat sich die UATRI-2 bereits in der Einführungsphase bewährt. Die UATRI-2 ist eine Hochleistungsmaschine, die sich in automatisierte Wellpappeproduktionslinien mit hohen Produktionsgeschwindigkeiten integrieren lässt. Das Gerät umreift einfach oder doppelt bis zu 30 Pakete pro Minute. Die vollautomatische Prozessanbindung soll geringe Rüst- und Ausfallszeiten garantieren. Das Gerät zeichnet sich durch Neuerungen gegenüber seinem Vorgänger aus. Der pneumatische Antrieb wurde durch betriebskostengünstigere Elektromotoren ersetzt. Die Wellpappestapel können einfach oder parallel umreift werden. Das Umreifungsband verläuft dabei längst zur Welle, wodurch das Produkt geschont wird.

Eine integrierte Ausrichtstation sorgt dafür, dass die Stapel von allen Seiten mit Ausrichtplatten und einer Presse gerade gedrückt werden. So verlassen die Stapel die Maschine kantengenau.

Durch automatische Rüstprozesse und so geringeren Stillstandzeiten soll die Produktivität erhöht werden. Das automatische Umrüsten erfolgt durch eine Online-Datenübernahme von der vorgeschalteten Wellpappmaschine. Außerdem wird bei einer abgelaufenen Bandspule automatisch ein neues Band angeschweißt, ohne dabei den Produktionsablauf zu unterbrechen. *

Die Umreifungsmaschine UATRI-2 hat sich bereits in der Einführungsphase

▶ www.mosca-ag.com

FOTOS: JUNGHEINRICH, MOSCA

Buchtipps

IMPRESSION MANAGEMENT
Professionelles Marketing in eigener Sache

Von Thomas Jendrosch
Wiesbaden, Gabler Verlag 2010
156 Seiten,
Broschur.
EUR 24,95
ISBN 978-3-8349-2104-8

Impression Management bezeichnet die Kunst der Selbstdarstellung, ein professionelles Verfahren, mit dem der Leser das eigene Rollenbild bewusster definieren und lenken kann. Durch gekonntes Marketing in eigener Sache lassen sich Erfolge im Beruf und im Privatleben spürbar leichter erreichen. Das Buch zeigt unterhaltsam Punkt für Punkt, wie man durch geschicktes Image Design und konsequentes Personal Branding zu mehr persönlichem Ansehen gelangen kann – im Berufsleben, in der medialen Öffentlichkeit sowie in den immer wichtigeren sozialen Netzwerken des Web 2.0.

Inhalt
Bestimmen Sie selbst den ersten Eindruck! Senden Sie klare Signale! Entwickeln Sie die richtige Einstellung! Reden Sie Klartext! Lassen Sie andere für sich sprechen! Gehen Sie erfolgreich online! Stehen Sie zu Ihrer Botschaft! Bleiben Sie gelassen! Kommunizieren Sie Ihre Erfolge! Wie Sie einen falschen Eindruck korrigieren.

Autor
Prof. Dr. Thomas Jendrosch ist Medien-, Konsum- und Verhaltensforscher. Er ist ausgewiesener Marketing-Experte und gefragter Management-Trainer.

Zielgruppe
Bewerber, Berufseinsteiger und Young Professionals Führungskräfte in Wirtschaft und Politik, Selbstständige und Freiberufler.

WEISSBUCH 2009 ZUR GRUNDEINLÖSE
Die Bewertung von Grundflächen

Bewertungsgrundsätze von Grundflächen insbesondere für Infrastruktur-Unternehmen.
SCHIG mbH (Hrsg.)
131 Seiten
EUR 98,– incl. UST
www.schig.com

Jede – öffentliche oder private – Errichtung von Infrastrukturprojekten setzt naturgemäß die Inanspruchnahme von Grundflächen voraus. Welche Arten der Grundinanspruchnahme dabei zur Anwendung kommen können – Grundeinlöse, vorübergehende Beanspruchung oder Dienstbarkeiten – und welche Bewertungsverfahren und Bewertungsgrundsätze zur Verfügung stehen, werden im Weißbuch 2009 zur Grundeinlöse umfassend und klar nachvollziehbar dargestellt. Das von der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH herausgegebene Fachbuch fasst die maßgeblichen rechtlichen und wirtschaftlichen Aspekte der Grundeinlöse auf rund 130 Seiten kompakt und übersichtlich zusammen. Es stellt für die Fachwelt eine wertvolle Informationsquelle dar, die zur Hilfestellung bei Einlöseverfahren, insbesondere zur Erzielung von Kostenreduktionen und einer höheren Transparenz bei Bewertungsvorgängen herangezogen werden kann.
Das Weißbuch 2009 ermöglicht eine einheitliche Vorgangsweise der verschiedenen Errichter-Gesellschaften bei der Grundeinlöse, reduziert so deren Kosten und ist damit ein wesentlicher Beitrag für Kosteneinsparungen bei der Errichtung von Infrastruktur. Die aktuelle Ausgabe baut auf dem Weißbuch „Bewertungs- und Entschädigungsansätze bei Grundstückseinlösen“ auf, das im Jahr 2004 von der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH herausgegeben wurde.

HANDBUCH KOMMISSIONIERUNG
Effizient picken und packen

Von Michael Pulverich / Jörg Schietinger (Hrsg.)
München, Verlag Heinrich Vogel,
1. Auflage 2009
Hardcover, 488 Seiten
€ 68,– (€ 72,76 inkl. MwSt.)
ISBN 978-3-574-26094-0

Die Kommissionierung ist das Herzstück der meisten Distributions- und Logistikzentren. An den Bedürfnissen des Kunden ausgerichtete Kommissioniersysteme leisten einen entscheidenden Beitrag für die Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen. Das neu erschienene Handbuch beleuchtet das gesamte Thema der Kommissionierung sowohl von der Nutzer- als auch von der Herstellerseite her.

Inhalt
Aufbau, Planung, Betrieb und Controlling, Praxisbeispiele aus Industrie und Handel Innovative Systeme, Stand der Technik, Zukunft der Kommissionierung, Tendenzen

Herausgeber/Autoren:
Michael Pulverich ist als Leiter Kontraktlogistik bei der Firma G.L.Kayser (Kühne & Nagel) tätig, Jörg Schietinger ist Logistikleiter bei Hahn+Kolb, einem Unternehmen der Würth-Gruppe. Die Autoren sind Logistikverantwortliche aus Unternehmen (u.a. AVON, Würth-Gruppe, QVC, Versandhaus Walz), Logistikberater und Geschäftsführer von Kommissioniersystem-Herstellern (u.a. Vanderlande, Dematic, Viastore).

Zielgruppe
Das Buch ist von Praktikern für Praktiker geschrieben. Es richtet sich an Geschäftsführer und Verantwortliche in Logistik, Lager, Transport und Supply Chain Management.

Die Termine 2010

BMÖ

Anmeldung und Informationen: Bundesverband Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik in Österreich

- Frau Theresa Schmautzer
- Tel. +43 (0) 1 3679352
- Fax +43 (0) 1 3679352-15
- sekretariat@bmoe.at
- www.bmoe.at

23. + 24. März 2010
GEWINNORIENTIERTE EINKAUFSVERHANDLUNGEN, WIEN
Seminarinhalt: Bausteine des Verhandlungserfolges, Grundlagen partnerschaftlicher Verhandlungsführung, Preise verhandeln Verhandelbare Elemente, Grundlagen der Gesprächsführung in Verhandlungen, Beziehungsebene und ihre Auswirkung auf den Verhandlungserfolg, Vermeldung von Erfolgskillern in der Verhandlung, Checkliste zur Vorbereitung auf Verhandlungen mit Lieferanten, Wahl der richtigen Strategie und Taktik, Praxisorientierte Rollenübungen – Nach Wunsch der Teilnehmer.

19. – 23. April 2010
CERTIFIED PROFESSIONAL PURCHASING EXPERT – LEVEL 1 – BASIC, FRÜHLING 2010, HOTEL HOLLWEGER, ST. GILGEN
Der Lehrgang wird in zwei Einheiten abgehalten: Einheit 1: 19. 23. April 2010 sowie 22.–26. November 2010
Einheit 2: 18.–22. Oktober 2010
Lehrgangsinhalte:
Einheit 1:
• Einkaufsprozesse und Verfahren
• Lieferantenmanagement
• Kennzahlen und Controlling
Einheit 2:
• IT
• Logistik & Transportwirtschaft
• Recht

BVL DEUTSCHLAND

Anmeldung und Informationen: Bundesvereinigung Logistik e.V. Deutschland

- Heiko Wöhner
- Tel. +49/4211738434
- Fax +49/421167800
- veranstaltung@bvl.de
- www.bvl.de

25. März 2010
6. LOGISTIKDIALOG NÜRNBERG, IHK AKADEMIE MITTELFRANKEN, WALTER-BRAUN-STR. 15, 90425 NÜRNBERG
Ersatzteillogistik – Netzwerke gestalten, Prozesse optimieren, Effiziente Strukturen im After-Sales-Bereich sichern die kostengünstige Versorgung mit Ersatzteilen und leisten einen wesentlichen Beitrag zur langfristigen Kundenbindung. Auf dem Weg von der Entwicklung bis zur Inbetriebnahme einer optimalen Ersatzteillogistik gilt es eine Vielzahl von Fragestellungen für das Unternehmen zu beantworten.

22. April 2010
4. MITTELSTANDSFORUM MANNHEIM, ZENTRUM FÜR EUROPÄISCHE WIRTSCHAFTSFORSCHUNG (ZEW); L7, 1; 68161 MANNHEIM, DEUTSCHLAND
Für mittelständische Firmen ist die Bedeutung von Logistik gewachsen. Viele Mittelständler besitzen inzwischen ausgefeilte Logistiksysteme und -prozesse. Am 22. April informieren Logistik-Experten mittelständischer Unternehmen auf dem 4. Mittelstandsforum Mannheim über ihre Erfahrungen und Strategien in der Umsetzung erfolgreicher Logistikstrategien.

KVA

Anmeldung und Informationen: Kundendienst Verband Österreich

- Evelyn Vock
- Tel. +43 1 813 45 71
- Fax +43 1 817 98 51
- kva.service@aon.at
- www.kva.at

15. + 16. April 2010
HOTEL LENGBACHERHOF IN ALTLENGBACH, NÖ
KVA KONGRESS 2010
Der Treff der österreichischen Servicemanager

29. + 30. April 2010
KVA SERVICEMANAGER LEHRGANG, MODUL 1, HOTEL LENGBACHHOF, ALTLENGBACH NÖ
Inhalte: ServiceStrategie – Marktbearbeitung – Potenzialerhebung

FOTO: LVDESIGN - FOTOLIA.COM

VNL ÖSTERREICH

Anmeldung und Informationen:
Verein Netzwerk Logistik

- Mag. Oliver Mayr
- Wehrgrabengasse 5
- 4400 Steyr
- Tel. 07252/98281-6100
- Fax 07252/98281-6199
- oliver.mayr@vnl.at
- www.vnl.at

14. April 2010, 13:00–17:00 Uhr
BEST PRACTICE SEMINAR
SFS UNIMARKET AG, NEFENSTR. 30, 9435 HEERBRUGG
Schnell Kosten senken durch intelligentes C-Teile Management mittels RFID-Technologie.

14. April 2010
SFS SERVICES AG, ROSENBERGSAUSTRASSE 20, 9435 HEERBRUGG
Eingeleitet wird das Thema von Prof. Dr. Elgar Fleisch, Fachmann für Informations- und Technologiemanagement. SFS zeigt, wie mit Hilfe der RFID-Technologie das C-Teile Management revolutioniert wurde. In Punkto Flexibilität, Sicherheit und Wirtschaftlichkeit werden damit neue Maßstäbe gesetzt.

10. Juni 2010
ÖSTERREICHISCHER LOGISTIK-TAG, DESIGN CENTER LINZ
Auch 2010 findet wieder der Österreichische Logistik Tag im Design Center Linz statt. Am Vortag wird der Österreichische Logistikpreis im Rahmen eines festlichen Gala-Dinners verliehen.

BVL ÖSTERREICH

Anmeldung und Informationen:
Bundesvereinigung Logistik (BVL) Österreich

- Carina Toman
- Tel. 01/615 70 55
- Fax 01/615 70 50-33
- bvl@bvl.at
- www.bvl.at

15. April 2010
Tag der Logistik 2010
HIGHLIGHT: „LOGISTIK RUND UM DEN „ÖBB RAILJET" – EIN BLICK HINTER DIE KULISSEN! AB 10.30 UHR
Besichtigung des Werks Simmering – ÖBB Technische Services GmbH & des ÖBB Service-Standorts Wien Matzleinsdorf

20. Mai 2010
RFID – ANWENDUNG, GRENZEN, ENTWICKLUNG, AB 19.00 UHR, FACHHOCHSCHULE VORARLBERG, HOCHSCHULSTRASSE 1, AULA, 6850 DORNBIRN

17. Juni 2010
STATE OF THE ART-VERANSTALTUNG BEIM ABFALLWIRTSCHAFTSZENTRUM KÖNIGSWIESEN, 6890 LUSTENNAU, AB 14.00 UHR.
Thema: Nachhaltigkeit und Kreislaufwirtschaft

MESSEN

IBC Informa
Business Communication GmbH

- Stefanie Kluckhuhn, Besucherservice
- Prinzenallee 3
- 40549 Düsseldorf
- Tel. +49 (0)211 96 86-3754
- Fax +49 (0)211/9686-4631
- stefanie.kluckhuhn@informa.com
- Internet: www.ibc-informa.com

23. März 2010, Hannover
27. April 2010, Heidelberg
TRANSPONDER ROADSHOW 2010
RFID jetzt – fit für die Zukunft: 16 Partnerunternehmen präsentieren die neuesten Entwicklungen und konkrete Anwendungen der RFID-Technologie für Industrie und Produktion, Gesundheitswesen und Lebensmittelwirtschaft, Chemie und Pharma sowie Logistik und Handel.

- www.transponder-roadshow.de

4. – 6. Mai 2010
EXPO XXI KÖLN, GLADBACHER WALL 5, 50670 KÖLN, EURO ID
Die 6. Internationale Fachmesse und Wissensforum für die automatische Identifikation bietet folgendes Technologie- und Lösungsspektrum:
Optische Identifikation (Barcode, 2D Code etc.) RFID, Kennzeichungstechnologien, Mobile Datenkommunikation und Sensorik

- http://www.euro-id-messe.de

NürnbergMesse GmbH

- BesucherService
- Messezentrum
- 90471 Nürnberg
- Tel +49 (0) 9 11. 86 06-0
- Fax +49 (0) 9 11. 86 06-82 28
- www.e-procure.de

28. + 29. April 2010
E_PROCURE & SUPPLY 2010 NÜRNBERG, DEUTSCHLAND
Fachmesse und Kongress für Einkauf, Lieferanten-Management und Logistik. Zum Jubiläumsjahr werden Messe und Kongress um Themen erweitert, die unmittelbar mit dem Einkaufsprozess verbunden sind. Fachbesucher finden wertvolle Informationen und Produkte rund um stets aktuelle Inhalte wie Einkaufsrecht, Verhandlungsführung sowie Vertrags- und Cash-Management, aber auch Risiko-Management und einkaufsnahe Logistik.

econique business masters
GmbH & Co. KG

- Alexandra Hamann, Senior Conference Manager
- Heilbronner Str. 10
- D-10711 Berlin
- Belin: +49-30-8020804-46
- Hannover: +49-511-16937-08
- Fax: +49-30-8020804-30
- Email: alexandra.hamann@econique.com
- http://business-masters.econique.com

3. + 4. Mai 2010
SUPPLY CHAIN RISK MASTERS 2010
Die führende Konferenz zum Thema Risikomanagement in der Supply Chain mit Fallstudien aus Unternehmen wie Porsche, Schmitz Cargobull, OC Oerlikon Management, Hewlett-Packard, OC Oerlikon Management u.a. Nutzen Sie die Chance, Ihre Prozesse zu benchmarken und Ihr Supply Chain Risk Management zu optimieren.

Reed Messe Wien GmbH

- Nicole Teuschler, Besucherservice
- Messeplatz 1, Postfach 277
- 1021 Wien
- Tel. +43 (0)1 72720 - 310
- Fax +43 (0)1 72720 - 313
- servicecenter@messe.at
- www.realvienna.at

18. – 20. Mai 2010
REAL VIENNA, MESSE WIEN, MESSEPLATZ 1, 1020 WIEN,
Entscheidungsträger aus über 50 Ländern nützen die Real Vienna in Wien, um wichtige Kontakte zu knüpfen und Geschäfte abzuschließen. Unternehmen, Städte und Regionen präsentieren ihre Investitionsmöglichkeiten, Projekte und Dienstleistungen. Zusätzlich gibt es das Rahmenprogramm „Property Talks".

ÖVG

ÖVG – Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft

- Bettina Wöber
- A-1090 Wien
- Kolingasse 13/2/2/7
- Tel.: +43/1/587 97 27
- Fax: +43/1/585 36 15
- E-Mail: office@oevg.at
- www.oevg.at

28. April 2010
SEEVERKEHRSTAGUNG „DIE EUROPÄISCHEN SEEHÄFEN UND DIE ROTTERDAM RULES", 13.00– 19.30 UHR, WKO, 1040 WIEN, WIEDNER HAUPTSTRASSE 63, RUDOLF SALLINGER-SAAL 6
Da Österreichs Exportwirtschaft ein interessanter Faktor für die Häfen ist, präsentieren sich sechs, für den österreichischen Außenhandel wichtige Seehäfen. Im Anschluss erläutert Dr. Kretschmer die Rotterdam Rules, Speditionen und Frachtunternehmen diskutieren die Änderungen und Auswirkungen auf die Gestaltung der Lieferkette (Supply Chain).

FRAUNHOFER AUSTRIA

Fraunhofer Austria GmbH
Anmeldung und Informationen:

- Fraunhofer Austria Research GmbH
- Frau Gerlinde Wenzina
- Theresianumgasse 27
- 1040 Wien
- Tel. +43(0)1 58801 330 40
- Fax +43(0)1 58801 330 94
- www.fraunhofer.at

25. März 2010
PRAXISSEMINAR: KOSTENSENKUNGEN DURCH LEAN MANAGEMENT
Stellenwert von schlanken Prozessen – Besonders in Zeiten der Krise, Grundlagen von Lean Management, Lean Production – Erkennung interner Potenziale, Lean Supply Chain – Sicht auf das Ganze, Werksführung bei MELECS EWS – Elektronikwerk (ehemalig Siemens)

- www.fraunhofer.at/Veranstaltungen

RFID + ID-Systeme

← **www.bm-tricon.com**
B&M Ihr Ansprechpartner für
Barcode & Mobile Solutions
+43 1 258 97 77-0
← **www.tricon-rfid.com**
TRICON - Ihr Ansprechpartner für
RFID, Imaging, Ortung & Sensorik
+43 7229 74100-0
Kernkompetenzen

- Langjährige Erfahrung in der Projektrealisierung, eigene Technik-, Engineering- und Software-Abteilung
- Übergreifende Lösungskompetenz in der gesamten Logistikkette
- Wahlweiser oder kombinierter Einsatz verschiedener Auto-ID-Technologien wie RFID, Barcode, Imaging

← **www.datatronic.eu**
DATATRONIC IDentsysteme GmbH
Adresse: Dreisteinstraße 47
A-2372 Giesshübl bei Wien
Kontaktperson: Ing. Wolfgang Peiritsch
Telefon: +43 2236 / 377668-33
Fax +43 2236 / 377668-11
E-Mail: wp@datatronic.eu
Kernkompetenz: Datatronic ist Ihr Partner, wenn es um RFID – Radio Frequency IDentification – geht. DATATRONIC ist RFID Manufacturer und produziert RFID Reader, RFID Tags und RFID Labels

Consulter + Planer

← **www.miebach.com**
Miebach Consulting AG
Adresse: Bahnhofstrasse 28
CH - 6301 Zug
Telefon: +41 41 71 03 453
E-Mail: zug@miebach.com
Kernkompetenz: Miebach Consulting ist ein führender unabhängiger Logistikberater mit 17 Büros weltweit. Seit 1973 bietet Miebach verlässliche und innovative Konzepte im Supply Chain Engineering: Logistikplanung von der strategischen Standortanalyse bis zur Realisierung komplexer Distributionszentren.

← **www.dr-schaab.de**
Dr. Schaab+Partner
Adresse: Grubmühlerfeldstrasse 54
82131 Gauting, Deutschland
Kontaktperson: Hans Christian Siegert, Geschäftsführer und Partner, Dr. Schaab & Partner GmbH – Logistik-Beratung
Telefon: 0049 - 89 - 893418-0
Fax: 0049 - 89 - 893418-10
mobil: 0049 - 160 - 93941800
E-Mail: siegert@dr-schaab.de
Kernkompetenz: Abdeckung aller Fachgebiete der Logistik , wie interne- und externe Logistik, Produktionslogistik und das Logistik-Management. Die Stärken liegen im ganzheitlichen Ansatz, der hohen Praxisorientierung und der enormen Erfahrung aus zahlreichen erfolgreichen Projekten seit 1982 quer durch alle Branchen.

Batterieladesysteme +Ausstattung

← **www.fronius.com/intralogistik**
Fronius International GmbH
Adresse: Buxbaumstraße 2, 4600 Wels
Kontaktperson: Prok. Harald Scherleitner
Telefon: 07242/241-0
Fax: 07242/241-952560
E-Mail: battery.chargers@fronius.com
Kernkompetenz: Fronius ist seit über 60 Jahren Entwickler und Hersteller von hocheffizienten Batterieladesystemen für Antriebs- bzw. Traktionsbatterien. Die Batterieladegeräte Selectiva auf Basis der selbstentwickelten Active Inverter Technology optimieren die Total Cost of Ownership rund um die Batterie von Flurförderzeugen. Interessierten Unternehmen mit Staplerflotten bietet Fronius einen kostenlosen Batterie-Betriebskosten-Check an.

Stapler + Fördertechnik

← **www.jungheinrich.at**
Jungheinrich Austria Vertriebsges.m.b.H.
Adresse: Zentrale Wien, Slamastrasse 41
1230 Wien
Telefon: +43 (0) 50 614 09-0
Fax: +43 (0) 50 614 093 000
E-Mail: office@jungheinrich.at
Kernkompetenz: Als Komplettanbieter von Logistiklösungen bietet Jungheinrich neben einer breiten Palette an Staplern, Lagergeräten sowie Regalen auch Mietgeräte, Gebrauchtgeräte und Kundendienst an.

Lagerautomation + Technik

← **www.knapp.com**
KNAPP AG
Adresse: Günter-Knapp-Str. 5–7
8075 Hart bei Graz
Telefon: +43/316/495-0
Fax: +43/316/491 395
E-Mail: sales@knapp.com
Kernkompetenz: Die steirische KNAPP AG zählt zu den führenden Unternehmen auf dem Gebiet der Lagerlogistik und Lagerautomation. 55 Jahre Erfahrung und das Know-how aus rund 900 Projekten in verschiedensten Branchen machen KNAPP zu einem Global Player im Bereich der Entwicklung und Herstellung von computergesteuerter Fördertechnik, Kommissionieranlagen, Logistik für Warenlager und Lagerlogistiksoftware.

← **www.ssi-schaefer.com**
SSI Schäfer Peem GmbH
Adresse: Fischeraustraße 27
8051 Graz / Austria
Telefon: +43 / 316 / 60 96-0
Fax: +43 / 316 / 60 96-457
E-Mail: sales@ssi-schaefer-peem.com
Kernkompetenz: SSI SCHÄFER zählt weltweit zu den führenden Anbietern von Lager- und Logistiksystemen. Die angebotenen Leistungen reichen von der Konzeptfindung über die Lagereinrichtung bis hin zur Realisierung komplexer Logistikprojekte als Generalunternehmer.

Lagerautomation + Technik

← **www.ylog.at**
YLOG GmbH
Adresse: Liebochstraße 9, 8143 Dobl
Kontaktperson: DI Heinrich Amminger
Telefon: +43 699 1611 9501
Fax: +43 316 873 9109
Kernkompetenz: YLOG produziert autonome, intelligente, hochleistungsfähige Roboter-Einheiten –„AIV" (autonomous intelligent vehicle) genannt – für Dichtlager- und Transportsysteme (Behältergrößen 600x400mm/ 800x600mm). Zusätzlich liegt der Fokus auf wirtschaftlich automatisierten Regalsystemen, mit einfacher Transportanbindung und Integration umliegender Arbeitsplätze und Systeme.

Logistiksoftware + IT

← **www.csb-system.com**
CSB-System Austria Software-Entwicklung & Unternehmensberatung GmbH
Adresse: Bischoffgasse 26/2
1120 Wien
Kontaktperson: Mag. Martin Schöggl
Telefon: +43/1/8158283-12
Fax: +43/1/8158283-25
E-Mail: office@csb.at
Kernkompetenz: CSB-System bietet innovative und branchenspezifische Softwarelösungen für die gesamte operative und strategische Unternehmensführung und -steuerung und leistet einen erheblichen Beitrag zum Unternehmenserfolg durch die vollständige Integration der internen und externen Logistik in die operativen Prozesse.

Alle Ausgaben von BUSINESS+LOGISTIC finden Sie im Internet als e.Paper unter www.bl.co.at

← **www.softm.com**
Comarch Solutions GmbH
Adresse: Nußdorfer Lände 23,1190 Wien
Kontaktperson: Dipl.-Ing. Christian Muck
Telefon: +43-1-91066-151
Fax: +43-1-91066-66
E-Mail: christian.muck@comarch.com
Kernkompetenz: Comarch ist ein weltweit tätiger IT-Anbieter mit 3.500 Mitarbeitern in 18 Ländern. Das Portfolio umfasst u.a. die ERP-Produkte Semiramis und Altum sowie das DMS- und ECM-System InfoStore. Besonderer Fokus: Prozessoptimierung in mittelständischen Unternehmen.

← **www.igz.com**
IGZ Logistics + IT GmbH
Adresse: Logistikweg1, 95685 Falkenberg
Kontaktperson: Holger Häring
Telefon: +49 (9637) 9292-130
Fax: +49 (9637) 9292-530
E-Mail: info@igz.com
Kernkompetenz: IGZ, das hoch spezialisierte SAP-Logistik-Projekthaus, realisiert manuelle und hoch automatisierte Logistiklösungen für Produktions-/Distributionslogistik mit SAP EWM/MFS, SAP LES/TRM, SAP AII und SAP MII/ME.

← **www.metasyst.at**
Metasyst Informatik GmbH
Automation & Integration
Adresse: Thaliastraße 85
1160 Wien
Kontaktperson: Mag. Karl Kaufmann MBA
Telefon: +43 1 911 93 77
Fax: +43 1 911 93 77 20
E-Mail: info@metasyst.at
Kernkompetenz: Lagerverwaltung- und Lagerleitsystem METASYST-Leistungen reichen vom Prozessdesign bis zur Entwicklung, Lieferung und Optimierung von Logistiksystemen im Bereich der Lagerlogistik sowie spezielle Software Lösungen für Stichprobeninventur, Versandlogistik und Controlling.

KEP + Transport

← **www.tos-ship.com**
Transocean Shipping Transportagentur Ges.mbH
Adresse: Altmannsdorfer Strasse 91/DG 23B
1120 Wien
Kontaktperson: Peter Czajkowski
Telefon: +43 1 235 00 75 0
Fax: + 43 1 877 10 95
E-Mail: peter.czajkowski@tos-ship.com
Kernkompetenz: Überseeschiffahrt (Container, Project, Heavylift)

Verbände + Organisationen

← **www.bvl.at**
BVL Österreich
Adresse: Jochen Rindt-Str. 33, 1230 Wien
Kontaktperson: Frau Carina Toman
Telefon: +43 1 615 70 55
Fax: +43 1 615 70 50-33
E-Mail: bvl@bvl.at
Kernkompetenz: Österreichs führendes Logistiker-Netzwerk: Branchenorientierte Competence Centers, Regionalbüros in ganz Österreich, Junge BVL und BVL-Logistik-Akademie gewährleisten erstklassige Serviceleistungen.

← **www.vnl.at**
Verein Netzwerk Logistik Österreich
Adresse: Wehrgrabengasse 5, 4400 Steyr
Kontaktperson: Mag. Oliver Mayr
Telefon: +43 98281 6100
Fax: +43 98281 6199
E-Mail: oliver.mayr@vnl.at
Kernkompetenz: Österreichs aktive Logistik-Plattform, Partner für Unternehmen und ihren Mitarbeiter mit deren Logistik-Bedarfe; Themenhoheit durch Vernetzung von Wirtschaft, Forschung und Bildung; Markenzeichen: Inhalt

Das nächste BUSINESS+LOGISTIC erscheint am 15. April 2010!

Österreichs innovatives Magazin für die Industrie

Sichern Sie sich Ihr Vorzugsabo jetzt!

INDUSTRIE, TECHNIK + WIRTSCHAFT ist das Magazin für Entscheider in Österreichs Industrie und produzierenden Betrieben. Das Fachblatt bietet den Lesern im Speziellen Informationen und Reportagen über Fertigung, Automatisierung und Antriebstechnik, industrielle Elektronik und Logistik. Innovativ, kompetent und leserfreundlich.

Bestellen Sie Ihr Vorzugs-Test-Abo (3 Hefte) zum Spezialpreis von € 10,- Österreich bzw. € 15,- Europa. **Jahresabo:** € 45,- Österreich/€ 75,- Europa Ausland. Alle Preise inkl. MwSt. und Versand.

Weitere Informationen und Bestellung:
T +43/1/3100700/830, F +43/1/3100700/600, office@techmedia.at

www.techmedia.at

ein magazin von techmedia

Das neue IT-800:
Schützt mobile Daten doppelt.

Sehen Sie das Testvideo auf
www.casio-b2b.com/mis/de/it800

- **Windows Mobile 6.5**
- **3.5G Wireless WAN mit Telefonfunktion und GPS**
- **Smart Card Reader/Writer**
- **Wireless LAN und Bluetooth©**
- **Digitalkamera mit Autofokus und LED-Blitz**
- **Integrierter Laserscanner, CMOS-Imager oder SDIO-Steckplatz**

Mit den Kommunikationsstandards UMTS, EDGE und HSDPA bietet das neue Industrieterminal IT-800 nicht nur schnellste Datenübertragung, sondern auch Telefonie wie mit einem Mobiltelefon. Sein besonders helles CASIO Blanview®-Display ist zehnmal robuster als herkömmliche Bildschirme und verkraftet sogar den Aufprall einer aus 25 cm Höhe herabfallenden $^1/_2$-kilo schweren Eisenkugel. Daten können bequem per 1D- oder 2D-Barcodes gescannt werden. Ein integrierter Smart Card-Reader ermöglicht es, das IT-800 gegen unerlaubten Zugriff zu sichern oder Daten per Chipkarte zu erfassen. Eine Positionsbestimmung ist per GPS möglich. Das IT-800 ist 1,5 Meter sturzgeschützt, IP54 klassifiziert und kann in Temperaturen von -20°C bis +50°C eingesetzt werden. Damit ist es der perfekte Begleiter für alle Außeneinsätze.

Windows Mobile

CASIO Europe GmbH · CASIO-Platz 1 · D-22848 Norderstedt
Tel.: +49 (0)40-52 86 5-407 · Fax: +49 (0)40-52 86 5-424
E-Mail: solutions@casio.de · www.casio-b2b.com

CASIO®