

MUDA

„Nachhaltigkeit ist für uns ein zentrales Element der Unternehmensstrategie“

Mag. Oskar Zettl, MD von Toyota MH Austria, sagt der Verschwendung (japan. f. Muda) seit zwei Jahren den Kampf an. Was es in Zeiten der Energiekrise damit auf sich hat, wie das mit dem Toyota Production System (TPS) zusammenhängt und welche Lösungen es gibt, erläuterte er in einem Gespräch mit BUSINESS+LOGISTIC und der ÖVZ.

Relevante Inhalte und Vernetzung



Der VNL Österreich orientiert sein Programm an den Herausforderungen der Wirtschaft und fungiert als Plattform für einen Vorsprung im Wettbewerb. Supply Chain- und Logistikmanager aus Industrie und Handel sowie Experten der Lösungsanbieter (Technologie, IT, Spedition, TUL, Bildung & Forschung) treffen sich bei Veranstaltungen und zum fachlichen Austausch.

Größtes Expertennetzwerk für Supply Chain- und Logistikmanager aus Industrie, Handel und Dienstleistung. Aktuell sind über 480 Unternehmen VNL-Mitglied (Stand 04/2022) bzw. 3.000 Personen aus unterschiedlichen Abteilungen involviert.

JAHRESTREFF

04.10.2022

Logistik-Future-Lab und Abendgala mit Österreichischem Logistik-Preis

05.10.2022

29. Österreichischer Logistik-Tag
Design Center Linz



Für Putin heißt es eigentlich „Game over“ ...

Liebe Leserinnen und Leser.

Noch während wir in der Produktion von BUSINESS+LOGISTIC sind, verkündete der russische Diktator W. Putin in einer wirren, emotionsgeladenen Rede an die Russische Föderation die Teilmobilmachung der russischen Streitkräfte. Ob das die Russen begeistert zu den Fahnen ruft, nachdem es die „militärische Spezialoperation“ samt Propaganda bis jetzt nicht tat, kann bezweifelt werden.

Putin ruft zu den Waffen und keiner will hin

Dafür kann der Zar Peter-Verschnitt jetzt die jungen Männer zwingen, sich für die Eroberung des Donbass, Donezk, Luhansk oder sonst eine windige Aktion zur Verfügung zu stellen. Ob das jedoch die Moral der russischen Armee fördern wird, ist fraglich. Wer stirbt schon gerne für ideologische Floskeln und ein abstraktes Ziel wie die „Entnazifizierung“ eines Landes, in dem sehr viele der jungen Russen enge Verwandte haben? Selbst der letzte Präsident der Sowjetunion, Michail Gorbatschow, der kürzlich zu Grabe getragen wurde, hatte einen ukrainischen Elternteil. Egal! Jetzt sollen die russischen Männer in genau den Krieg ziehen, den man nicht so nennen darf, bei dem aber laut Präsident Putin „alles nach Plan“ läuft. Putin will es so. Hurraah!

Die Russen wissen nun bescheid

Die meisten Russen dürften nun wissen, dass die „Kacke in der Ukraine so richtig am dampfen ist“ und dass die Zahl der Menschenopfer enorm sein muss; spätestens nachdem sie vom russischen Verteidigungsminister Sergei Schoigu via Fernsehen erfuhren, dass etwas mehr als 5.900 russische Soldaten gefallen seien. Auch der Verbrauch an Material muss unermesslich sein. „Warum“, werden sehr viele daher zurecht fragen, „bedarf es einer Teilmobilmachung bei so wenigen Gefallenen?“. Der Feldzug wurde doch mit mindestens 150.000 Soldaten und einer gigantischen Menge teilweise modernstem Kriegsgerätes begonnen. „Und warum muss der Präsident den Rüstungsetat und die Produktion von Waffen erhöhen, wenn doch die russische Armee die stärkste der Welt ist und die Waffendepots voll sind?“ - Die Russen, welche gelernt darin sind, zwischen den Zeilen zu lesen und mehr aus den Sätzen herauszuhören wissen jetzt: W. Putin hat seinen „Krieg gegen die Neo-Nazis“ verloren. Die Frage ist daher, wie lange sich der Diktator jetzt noch halten können wird.

Der Fisch beginnt am Kopf zu stinken

Viele russischen Mütter werden sich nun spätestens seit der Teilmobilmachung die Frage stellen, warum ihre Söhne für den Präsidenten die Kohlen aus dem Feuer holen sollen in einem verlorenen Krieg. Putin gab nur wenig Auskunft darüber. Der Westen sei irgendwie daran Schuld und überhaupt die NATO und alle bösen Mächte, die sich gegen Russland verschworen hätten. Der tatsächliche Grund ist jedoch eine eklatante Führungsschwäche der Russischen Armee, die beim Präsidenten selbst als oberstem Befehlshaber beginnt und sich bis tief hinein in die mittleren Entscheidungsebenen fortsetzt. Jetzt rächt sich, dass der Diktator, selbst nur ein mittlerer KGB-Offizier, die entscheidenden Kommandostellen mit loyalen Vertrauensmännern besetzte, die häufig gar keine militärische Erfahrung hatten. Erschwerend kommt hinzu, dass es der ukrainischen Armee gelang, zu Anfang des Krieges gleich mehrere wichtige Kommandeure auszuschalten. Der Hauptgrund für die Niederlage der russischen Armee ist jedoch das logistische Chaos, das sich schon gleich zu Beginn des Krieges zuerst im Norden abzeichnete und bis heute nicht gelöst werden konnte. Diese Achillesferse zerschlug die ukrainische Armee zuletzt rund um Charkiw, sodass es den Russen wohl nicht mehr gelingen dürfte, genügend Mensch und Material über die Grenze zu bringen, um einen neuerlichen Angriff zu starten. Eigentlich heißt es für Putin „Game over“ und er weiß es...

Ihr BUSINESS+LOGISTICTeam,
H. Schlobach
(Chefredakteur)



IMPRESSUM | Firma des Medieninhabers: RS Media Solutions, 1130 Wien, Hanselmayergasse 9/4/5, Tel.: +43/676/433 14 93, E-Mail: office@journalismus.at; Berufsbezeichnung: Zeitschriftenverlag; Zugang: entfällt; Aufsichtsbehörde: keine; Mitgliedstaat: Österreich; Unternehmensgegenstand: a) Verlagswesen (Herausgabe von periodischen Druckschriften), b) Anzeigenverkauf, c) sämtliche Tätigkeiten, die zur Erreichung der unter a) und b) genannten Zwecke dienlich und/oder notwendig sind. Sitz: Wien; Vertretungsbefugte Organe: Hans-Joachim Schlobach; Mitglieder des Aufsichtsrats: keine; Eigentümer RS Media Solutions: Hans-Joachim Schlobach; stille Beteiligung: keine; Treuhandverhältnisse: keine; Beteiligungen an anderen Medienunternehmen: HJS MEDIA WORLD & Partner; Firma des Herstellers: Rötzer Druck GmbH; Joseph Haydn-Gasse 32, 7000 Eisenstadt; Verlagsort: 1130 Wien, Hanselmayergasse 9/4/5; Herstellungsort: 7000 Eisenstadt, Joseph Haydn-Gasse 32; Anschrift des Medieninhabers: 1130 Wien, Hanselmayergasse 9/4/5; Anschrift der Redaktion: 1130 Wien, Hanselmayergasse 9/4/5; Name des Herausgebers: Hans-Joachim Schlobach (hjs@journalismus.at); Anschrift des Herausgebers: 1130 Wien, Hanselmayergasse 9/4/5; Grundlegende Richtung: BUSINESS+LOGISTIC ist ein österreichisches, unabhängiges Wirtschafts- und Managementmagazin für Business, Logistik, Supply-Chain-Management, Beschaffung, Technik und IT im deutschsprachigen Donauraum. BUSINESS+LOGISTIC Sommer 2022; ISSN 2072-6546; Chefredaktion und Objektleitung: Hans-Joachim Schlobach; stv. Chefredaktion: Joachim Horvath; Produktionsleitung: Dagmar Schlobach; Art Direction und Prepress: Andrea Weis; Mitarbeiter dieser Ausgabe: Joachim Horvath, Dagmar Schlobach; Auflage: 2.000 Exemplare, 30.000 ePaper; Gerichtsstand: Wien. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit von elektronisch 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. Zugunsten der besseren Lesbarkeit wurde im Text auf die gleichzeitige Verwendung weiblicher und männlicher Personenbegriffe (Mitarbeiter, Mitarbeiterin bzw. Mitarbeiter/in) verzichtet und die männliche Nominalform angeführt. Gemeint und angesprochen sind natürlich immer beide Geschlechter.

SOMMER 2022

LEUTE + NEWS

6 News aus der Logistik

Personal-News aus der DACH-Region wie etwa Post, Beumer, Epal, Gebrüder Weiss, Berger und Fraunhofer Austria mit den Wiener Linien. Mehr aktuelle News & more finden sie im Internet auf blogistic.net und in der ÖVZ-Edition auf oevz.com

BUSINESS + FINANZEN

COVERSTORY

10 MUDA – Toyota MH Austria sagt der Verschwendung den Kampf an

Seit knapp zwei Jahren ist Mag. Oskar Zettl der Weichensteller von Toyota MH Austria. Seither setzt er die Konzerntransformation um vom Gabelstapler-OEM zum Gesamtlösungsanbieter für Intralogistik-Herausforderungen in Österreich. Ein wesentlicher Fokus liegt für ihn dabei auf dem Thema Nachhaltigkeit. Das ist jedoch unterm Strich nichts anderes als der ewige Kampf gegen Muda (japanisch für „Verschwendung“). Was das in Zeiten der Energiekrise damit auf sich hat, erläuterte er in einem Gespräch mit BUSINESS+LOGISTIC und der ÖVZ.

14 OSKAR ZETTL

„Nachhaltigkeit ist für uns ein zentrales Element der Unternehmensstrategie“

Während der Pandemie nur von Insidern registriert, hat Mag. Oskar Zettl vor rund zwei Jahren den MD-Posten von Toyota MH Austria übernommen. Welche Pläne er für das Unternehmen hat und wie er mit Logistik-Automationslösungen, die sich am Toyota Production System (TPS) orientieren, erheblich Boden gut machen will, verrät er Joachim Horvath und HaJo Schlobach, im Gespräch.

18 STEFFEN BERSCH

„...wir gehen das ganze sehr strategisch an.“

Das Thema Nachhaltigkeit in Unternehmen ist nicht wirklich neu. Völlig neu sind jedoch die Rahmenbedingungen, in denen sich die Märkte weltweit befinden. Diese werden einerseits durch den Klimawandel und die Digitalisierung bestimmt. Andererseits werden sie von der noch nicht überwundenen Coronapandemie sowie Putins Krieg gegen die Ukraine beeinflusst. CR. HaJo Schlobach sprach mit Steffen Bersch, CEO der SSI Schäfer Group, über die Konsequenzen, die sich für

Anbieter von Logistik-Automationslösungen und Nutzern solcher Anlagen ergeben.

Mehr als 120 Stories aus dem Bereich Business, Geld & Investitionen finden Interessenten im Internet in unserer Rubrik BUSINESS+FINANZEN auf blogistic.net

BEST PRACTICE

22 OPEN-AIR-LOGISTICS

Die vielen Herzen erfolgreicher Musik-Events

In den letzten zwei Jahren mussten die meisten Festivals pandemiebedingt ausfallen. Nach dieser Zwangspause lief der Musiksommer 2022 in Deutschland und Österreich wieder auf vollen Touren – zur Freude von Millionen Besucher:innen. Zu einem der bekanntesten und größten Open-Air-Festivals weltweit zählt sicherlich das Wiener **Donauinselfest**. Zwischen den Zeltstädten, Versorgungsständen und Bühnen wird jedoch emsig und möglichst unbemerkt gearbeitet. Hervorragend organisierte Teams sorgen hier dafür, dass das Vergnügen der Fans möglichst ungetrübt ist....

25 KÜCHEN-SHUTTLE

Schmidt Groupe kommissioniert künftig besser

Mit einem Multishuttle-System für rund 6.000 mehrfach-tiefe Stellplätze und einer speziellen Behälter-Fördertechnik verbindet der französische Küchenhersteller **Schmidt Groupe** am Standort Lièpvre im Elsass das Lager mit dem Kommissionierbereich vollautomatisch. Dadurch wird der gesamte Materialfluss auf komplett neue Beine gestellt.

26 PHARMA-LOGISTICS –

Kritische Versorgungs-Infrastruktur wird zukunftsfit

Mit Sitz in Wien und sechs weiteren Niederlassungen in Österreich ist die Herba Chemosan Apotheker-AG, kurz Herba, der größte Pharmagroßhändler und -dienstleister in Österreich. Das Unternehmen versteht sich als Full Service Provider für Apotheken und führt nicht nur Medikamente, Kosmetika und Nahrungsergänzungsmittel im Sortiment, sondern liefert auch alle zu einem Apotheken-Betrieb notwendigen Artikel an seine Kunden. Zukunftsfit wird der Pharma-Großhändler jetzt mit Technik aus Österreich.



TECHNIK + LÖSUNGEN

SPECIAL IFOY 2022

28 IFOY AWARD 2022

Die sechs Gewinner des 10. internationalen Intralogistics-Wettstreits

Die BMW Welt in München war heuer bereits zum dritten Mal der stilvolle Rahmen für die Gala des **IFOY AWARD 2022**. Aus insgesamt 14 Nominierungen wurden in den Kategorien „Special Vehicle“, „Automated Guided Vehicle (AGV/AMR)“, „Start-up of the Year“ und „Special of the Year“, „Robot of the Year“ und „Integrated Warehouse Solution of the Year“ sechs Award-Gewinner von der 27-Köpfigen internationalen Jury ermittelt.

29 KATEGORIE „SPECIAL VEHICLE“

Jungheinrich ERD 220i

Der IFOY AWARD 2022 in der Kategorie „Special Vehicle“ geht diesmal an Jungheinrich für seinen Mitfahrerhubwagen ERD 220i. Die internationale Jury wählte das Fahrzeug zur besten Neuerscheinung in diesem Marktsegment, weil es Kompaktheit und Ergonomie bislang einzigartig miteinander verbindet.

30 KATEGORIE „AUTOMATED GUIDED VEHICLE (AGV/AMR)“

Locus Robotics AMR Solution

Der IFOY AWARD 2022 in der Kategorie „Automated Guided Vehicle“ (AGV/AMR) ging an die Locus Robotics AMR Solution von Locus Robotics. Die internationale Jury wählte die autonome Roboterlösung in dieser Sparte zur besten Neuerscheinung u.a. wegen ihrer kollaborativen Fähigkeiten, mit dem bedienenden Personal zusammen zu arbeiten.

31 KATEGORIE „START-UP OF THE YEAR 2022“

Noyes Storage

Der IFOY AWARD 2022 in der Kategorie „Start-up of the Year“ geht an Noyes Storage

INHALT

von **Noyes Technologies**. Die Jury wählte in dieser Kategorie das erste robotikbetriebene, ultradichte, automatisierte und hochflexible Nano-Logistiksystem an die Spitze der Lösungen am Markt.

32 KATEGORIE „ROBOT OF THE YEAR 2022“ robobrain.NEUROS

Der IFOY AWARD 2022 in der Kategorie „Robot of the Year“ geht an robominds mit ihrem neuronalen Roboter-Betriebssystem „robobrain.NEUROS“. Die internationale Jury wählte das neuronale Roboter-Betriebssystem zur besten Neuentwicklung in diesem Segment. Ein Grund: Damit können Automatisierungsumgebungen geschaffen werden, die anwenderzentrisch und einfach zu bedienen sind.

33 KATEGORIE „INTEGRATED WAREHOUSE SOLUTION OF THE YEAR 2022“



Steffen Bersch, CEO SSI Schäfer

SI Schäfer mit dem Projekt „IKEA Flat Pack Picking“

Der IFOY AWARD 2022 in der Kategorie „Integrated Warehouse Solution“ geht an SSI Schäfer für das Projekt „IKEA Flat Pack Picking“. Es wurde für das größte deutsche Kundenbestellungs-Distributionszentrum des schwedischen Möbelhauses in Dortmund realisiert wurde.



Oskar Zetl, MD Toyota MH Austria

34 KATEGORIE „SPECIAL OF THE YEAR 2022“ Synaos – Vehicle Localization

Der IFOY AWARD 2022 in der Kategorie „Special of the Year“ geht an Synaos aus Hannover. Die internationale Jury zeichnete in dieser Kategorie das Lokalisierungssystem Synaos IMS – Vehicle Location als beste Neuerscheinung in diesem Jahr aus.

DIESER MANN IST KEIN BUTLER. Aber er tut alles für bestes Service.

 post.at/meinesendung



Die Post ist Partner von:



**AUSTRIAN
LOGISTICS**



Effiziente BUSINESS- LÖSUNGEN der Post

Die Österreichische Post bietet eine ganze Reihe von Services, damit Ihre österreichischen Kundinnen und Kunden ihre Pakete besonders bequem und rasch erhalten. Zum Beispiel 24-Stunden-Abholstationen, die Abstellgenehmigung oder die praktische Paketumleitung per kostenloser Post App. Und Sie als Versender sichern sich top Qualität und ZustellerInnen, denen die Empfänger vertrauen.



ÖSTERREICHISCHE POST

Komplette Übernahme von Sendhybrid

Die **Österreichische Post** übernahm kürzlich das auf den **Dokumentenempfang und -versand** spezialisierte **Beratungs- und Kommunikationsunternehmen sendhybrid** zur Gänze. Damit geht **das vierte** und letzte **Post-Tochterunternehmen** im Bereich **integrierte Geschäftsprozesslösungen** ins Eigentum des Mutterkonzerns über. Der Hauptstandort von sendhybrid in Graz bleibt erhalten.



DI W. Oblin, G. Wallner, P. Danner, O. Bernecker

Die sendhybrid ÖPBD, die Grazer Dokumentenspezialistin und eine der Pionierinnen der elektronischen Zustellung, wurde mit im Sommer von der Österreichischen Post zur Gänze übernommen. Darauf haben

sich Vertreter von sendhybrid und Post geeinigt. Über die Höhe des Kaufpreises wurde Stillschweigen vereinbart. Die sendhybrid-Technologie bildet u.a. die Basis für die Geschäftsprozesslösungen E-Brief, Einfach-Brief (vormals Tages-Post) und hybridSign der Post. Durch den sicheren elektronischen Dokumentenversand wird den Empfänger:innen die orts- und zeitunabhängige Erreichbarkeit und der Zugriff auf den digitalen E-Briefkasten über Smartphone, Tablet und PC gewährleistet. Der E-Briefkasten ist momentan bei knapp einer halben Million Empfänger:innen in Österreich aktiviert. Über die auf KMU spezialisierte Ausgangspost-Lösung EinfachBrief werden mehr als 400.000 Seiten im Jahr gedruckt, kuvertiert und physisch sowie optional elektronisch zugestellt. „Mit der vollständigen Übernahme von sendhybrid holt die Post wichtiges Know-how und umfangreiche Expertise in der elektronischen Zustellung von Dokumenten in-house“, sagt DI Walter Oblin, Generaldirektor-Stellvertreter und Vorstand für Brief & Finanzen der Post. Der Hauptstandort von sendhybrid in Graz bleibt durch die Übernahme der Post erhalten.

► post.at

RUDOLF HAUSLADEN

Neuer Chef bei Beumer Group

Rudolf Hausladen ist seit Sommer der **neue CEO** des deutschen **Spezialisten für Logistik-Automationslösungen, Beumer Group**. Damit ist das **Familienunternehmen** das **erste Mal** in seiner **Firmengeschichte** nicht durch ein **Familienmitglied** geführt.



R. Hausladen wurde vorzeitig im Sommer zum neuen CEO der Beumer Group gekürt.

Eigentlich wollte Dr. Christoph Beumer, seit dem Jahr 2000 CEO der Beumer Group, die Staffelübergabe erst zum Ende des Jahres vollziehen, dies wurde aber schon im Sommer vollzogen. Man sei aber in den Vorbereitungen schon so weit fortgeschritten, dass der Führungswechsel bereits jetzt vollzogen werden könne. Seither ist somit Rudolf Hausladen der neue CEO des international agierenden Herstellers für Intralogistiksystemen aus Beckum (Nordrhein-Westfalen). Damit wird das Unternehmen das erste Mal in seiner beinahe 90-jährigen Firmengeschichte nicht von einem Familienmitglied geführt. Ch. Beumer wird jedoch bis Ende des Jahres Mitglied der Geschäftsführung sein und anschließend in den Beirat wechseln.

Ch. Beumer: „Er passt gut zu Beumer“

Wir freuen uns sehr, dass wir einen solchen Experten für diese Position gewinnen konnten“, sagt Dr. Christoph Beumer gegenüber den Medien. „Mit seiner anpackenden Art passt er sehr gut zu uns und unserem Unternehmen.“ Und Rudolf Hausladen ergänzt: „Die Beumer Group ist ein sehr modernes, dynamisches und innovatives Unternehmen. Hier kann ich meine ganze Kraft und Expertise einbringen. Ich freue mich sehr auf meine Aufgaben.“ Rudolf Hausladen (52) ist Diplomingenieur für Maschinenbau mit MBA und war zuvor in leitenden Positionen bei namhaften Intralogistik-Anbietern national und international tätig. Bereits seit Oktober 2020 ist er bei der BEUMER Group und Mitglied der Geschäftsführung.

► beumergroup.com

EPAL

Dirk Hoferer ist neuer Europaletten-Präsident

Dirk Hoferer, stv. Vorstandsvorsitzender der EPAL Deutschland, ist gemeinsam mit Jarek Maciążek von EPAL Polska im Sommer zum neuen Präsidenten gewählt worden. Damit tritt er die Nachfolge von EPAL-Mitbegründer Robert Holliger an.

Der frischgebackene Präsident der European Pallet Association, EPAL, Dirk Hoferer, ist schon viele Jahre im Vorstand des größten Nationalkomitees, EPAL Deutschland und langjähriger Vizepräsident der EPAL. Somit verfügt er über große Erfahrung im nationalen und internationalen Verbandswesen. Gemeinsam mit dem polnischen Kollegen Jarek Maciążek will er nun die erfolgreiche Arbeit der letzten Jahre fortsetzen und das Europaletten-System weiter ausbauen.

D. Hoferer - Mit „Vertrauensvorschuss Taten folgen lassen.“

„Ich freue mich sehr über das entgegengebrachte Vertrauen der Mitglieder der European Pallet Association. Nun gilt es, gut in die neue Legislatur zu starten und dem Vertrauensvorschuss Taten folgen zu lassen. Ein großer Dank gilt Robert Holliger, der die EPAL seit 2010 mit viel Fingerspitzengefühl geführt und zum erfolgreichsten offenen Ladungsträgersystem der Welt gemacht hat“, sagt D. Hoferer zu seiner Wahl.

I. Mönke freut sich über Kontinuität im Vorstand

Ingo Mönke, Vorstandsvorsitzender der EPAL Deutschland, ist überzeugt, dass mit D. Hoferer die richtige Person an die Spitze der European Pallet Association gewählt wurde. „Dirk Hoferer hat durch die Arbeit im Vorstand der EPAL Deutschland und als Vizepräsident der EPAL International zur erfolgreichen Entwick-

lung des Europaletten-Tauschpools beigetragen. Ich freue mich persönlich auf die fortwährende, konstruktive Zusammenarbeit mit EPAL International unter der Führung von Dirk Hoferer.“

Europalette - Seit mehr als 60 Jahren Ladungsträger

Im vergangenen Jahr hatte feierte die Europalette ihr 60-Jahr-Jubiläum. Damals, im Jahr 1961, einigten sich europäische Eisenbahngesellschaften auf einen einheitlichen Transportpalettenstandard und einen Palettenpool. Die Europalette war damit geboren und trat seither einen Siegeszug in der Transport- und Lagerlogistik an, der nur mit dem des Containers vergleichbar ist und auch mit diesem zusammen hängt. Heute plagen allerdings Poolbetreiber EPAL und Hersteller von Europaletten jedoch rasant steigende Holz- und Rohstoffpreise, sowie Lieferkettenprobleme weltweit. Die Ursachen dafür sind etwa die noch nicht überstandene weltweite Coronakrise, der Krieg der faschistischen Russischen Föderation gegen die demokratische Ukraine.

► epal.de



EPAL - D. Hoferer: „Nun gilt es, gut in die neue Legislatur zu starten und dem Vertrauensvorschuss Taten folgen zu lassen.“

plus eco
Die Wirtschaftsagentur
des Landes Niederösterreich

**Alles eine Frage
des Standorts
Standort & Service**

Niederösterreich öffnet Türen ...
... zu Betriebsgrundstücken und Immobilien, die Ihren Bedürfnissen perfekt entsprechen. Wir begleiten Sie von der Standortsuche, über die Planung bis zur Errichtung und beraten Sie in allen Fragen zu Förderungen und Finanzierung. Finden Sie mit uns den optimalen Standort für ihr Business in Niederösterreich.

ecoplus. Niederösterreichs Wirtschaftsagentur
Tel.: 02742 9000-9001
E-Mail: standort.service@ecoplus.at
www.ecoplus.at · www.standortkompass.at

100 JAHRE NIEDERÖSTERREICH

PARTNERSCHAFT

Gebüder Weiss und Hellmann feiern 45-jährige Koop

Das **älteste Logistikunternehmen der Welt, Gebrüder Weiss**, und der **Pionier der papierlosen Transportlogistik, Hellmann Worldwide Logistics**, begehen dieser Tage das **45-jährige Bestehen** ihrer **Logistik-Partnerschaft**. Bei einem **gemeinsamen Treffen** in der **Gebrüder Weiss-Niederlassung Wien** blickten, die **Unternehmensvertreter** auf das **Vergangene** und vor allem das **Erreichte** zurück.

Im Jahr 1977, als die Grenzen innerhalb Europas noch undurchlässig und vom „Kalten Krieg“ geprägt waren, kooperierten die beiden Logistikunternehmen zunächst lediglich bei der Zollabwicklung in ihren Niederlassungen. Was so lapidar in einem Satz formuliert daher kommt, war jedoch bis zum Eintritt Österreichs und der ehemaligen „Ostblock-Staaten“ in die Europäische Union (EU) ein zentrales und gleichermaßen einträgliches Geschäft. Einerseits spielte in dieser Zeit dabei die Neutralität Österreichs und der sich daraus ergebenden Sonderstellung des Landes jenseits des „Eisernen Vorhanges“ eine entscheidende Rolle.

EU-Beitritte sprengen Grenzen

Der EU-Beitritt Österreichs am 1. Januar 1995 und später der Staaten Osteuropas, drängte das gemeinsame Business zunächst in den Hintergrund. Dennoch bauten die beiden Familienunternehmen ihre Partnerschaft weiter aus. So gründeten sie mit anderen im Jahr 2005 die System Alliance Europe (SAE). Das ist eine Stückgut-Kooperation mittelständischer Speditionen. Die SAE ist heute eine eingetragene Genossenschaft. Schon drei Jahre später weiteten beide Unternehmen dann ihre Logistik-Partnerschaft auf Deutschland sowie zahlreiche mittel- und osteuropäische Länder aus. Seitdem können Kunden flächendeckende Landtransporte quer durch Europa buchen.

- ▶ hellmann.com/acea.be
- ▶ gw-world.com



Logistik-Partnerschaft - (v.l.): J. Herwig und R. Heiken (COO und CEO Hellmann), W. Senger-Weiss, W. Konzett (CEO Direktor Prod.-Mgmt. Landverkehre Gebrüder Weiss)

BERGER

Kauf von Super T Transport eröffnet Spedition US-Markt

Berger Logistik goes USA. Mit dem Kauf von **Super T Transport in Idaho** treiben die Österreicher ihre **internationale Expansion** weiter voran. Die **US-amerikanische Spedition** ist **spezialisiert auf temperaturgeführte Transporte**. Über den **Kaufpreis** wurde **Stillschweigen** vereinbart.

Mit dem Markteintritt in die USA weitet die Tiroler Berger Logistik nicht nur seine globale Marktpräsenz aus, sondern will künftig ein qualitäts- und performancegetriebenes Dienstleistungsangebot mit Schwerpunkt auf die westlichen Staaten der USA anbieten. „Idaho zählt zu den außerordentlich attraktiven Wachstumsregionen mit großem Marktpotenzial“, heißt es dabei in einer Presseaussendung. Die Firmenzentrale in Idaho Falls und die Niederlassungen in Hyrum, Utah sowie Phoenix, Arizona mit den Mitarbeitenden werden von Berger Logistik und dem bestehenden Managementteam fortgeführt.

E. Stadler – „...echter Meilenstein...“

„Die Expansion in die USA ist ein echter Meilenstein in unserer über 60-jährigen Firmengeschichte“, so Erhard Stadler, Geschäftsführer Berger Logistik gegenüber den Medien. „Mit der Übernahme von Super T Transport setzen wir unseren internationalen Wachstumskurs weiter fort.“ Super T Transport verfügt dabei als regionales Transportunternehmen nicht nur über eine eigene Flotte und Fahrer für ein breites Kundenportfolio, sondern bringt auch umfassende Kenntnis der lokalen Märkte, ein gut ausgebautes Netzwerk und langjährige Erfahrung im Bereich der Straßenfrachtdienste mit. „Idaho Falls, Hyrum und Phoenix sind darüber hinaus vielversprechende Standorte, um von dort aus die Marktposition von Berger Logistik in den USA auf- und auszubauen“, erklärt E. Stadler die Expansionsstrategie jenseits des Atlantik.

- ▶ berger-logistik.com
- ▶ supertransport.com



Berger – (v.l.) E. Johnson, E. Stadler, Ch. Sprick

FOTO: GEBRÜDER WEISS / RS MEDIA WORLD ARCHIV, CHRISTIAN PARRETT / SOCIAL HUSTLE / RS MEDIA WORLD ARCHIV

CROWDSOURCING DELIVERY

Wiener Öffi-Nutzer werden KEP-Dienstleister

Die **Stadt Wien** will **bis 2040 CO₂-Neutral** sein. Ein **Last-Mile-Projekt für Pakete** könnte hier **eine Lösung** dazu sein. Denn geht es nach den Überlegungen von **Fraunhofer Austria** und den **Wiener Linien**, könnte jeder **Öffi-Nutzer** eine Art **nachbarschaftlicher KEP-Dienstleister** werden. Der **Teststart** dafür soll **2024** sein.

Der nicht enden wollende **E-Commerce Boom** führt zu immer mehr **Paketlieferungen** insbesondere in urbanen Gebieten. Diese werden auf der Last Mile vielfach noch mit verbrennungsmotorisch angetriebenen Lieferwagen abgewickelt. Aber selbst wenn die Last Mile mit Zero-Emission-Lösungen abgewickelt würde, nähme der Lieferverkehr dramatisch zu. Zwar gibt es bereits Bündelungskonzepte, welche hier Abhilfe schaffen können, doch reichen diese bei weitem nicht aus. Gleichzeitig kommen die KEP-Dienstleister wegen des Fachkräftemarktes und wegen schwindender Möglichkeiten des Infrastrukturausbaus immer mehr an ihre Kapazitätsgrenzen (siehe auch Artikel „**Paketlawine – Österreichs KEP-Dienstleister und die Last mit der Last Mile**“) immer mehr an ihre Kapazitätsgrenzen. Im Sinne des Klimaschutzes und um die Lebensqualität in der Stadt zu erhöhen, ist es daher aus Sicht der Wiener Verkehrsplanung dringend nötig, an weiteren Konzepten zu arbeiten, will man bis 204 mindestens CO₂-Neutral sein.

Nachbarschaftshilfe im öffentlichen Raum

Ein Ansatz für die Abdeckung des Kleinpaketbereichs, bei dem sich Bewohner Wiens sogar selbst aktiv am Energie- und CO₂-sparen beteiligen können, bietet das sogenannte Crowdsourcing Delivery. Dabei nehmen Öffi-Nutzer freiwillig Sendungen von einer Paketstation zu einer anderen mit. Passende Sendungen werden hierbei bei mithilfe einer App gefunden, in der die User ihre geplante Pendelstrecke angeben. Auch die Paketstation soll sich mithilfe der App öffnen lassen.

„Öffi Packer!“ – Testphase ab 2024

Crowdsourcing Delivery steckt in Österreich noch in den Kinderschuhen. Damit also der Pakettransport in der Straßenbahn ab 2024 in die Testphase gehen kann, muss noch viel an Entwicklungsarbeit geleistet werden. Als erstes werden die Expert:innen von Fraunhofer Austria in Zusammenarbeit mit den Wiener Linien und der Wiener Firma **netwiss OG** die Fahrgastströme analysieren. Sie müssen nämlich die geeignete Straßenbahnlinien für den Test und die idealen Positionen der Paketstationen identifizieren. Die Wiener Spezialisten von **Upstream – next level mobility** entwickeln gleichzeitig die App dafür. Sie haben darin Erfahrung, denn sie sind die Programmierer beispielsweise der Wien Mobil-App für die Wiener Linien. Die neue App muss dabei in der Lage sein, die eingegebenen Fahrstrecken mit den passenden Paketen und Paketstationen in Verbindung zu bringen. Den dazu notwendigen Algorithmus liefert hingegen das **Institut für Computertechnik der TU**

Wien. Für die Entwicklung des Systems steuert die **Österreichische Post** essenzielle Daten, die für die Identifikation der geeignetsten Strecken nötig sind. Und last but not least entwickelt die Linzer Variocube die energieautarken, modularen Paketboxen, die im Zuge der Testphase an bis zu acht Stellen aufgestellt werden.

- ▶ wien.gv.at
- ▶ wienerlinien.at
- ▶ fraunhofer.at
- ▶ netwiss.at
- ▶ upstream-mobility.at
- ▶ post.at
- ▶ variocube.at
- ▶ informatics.tuwien.ac.at
- ▶ grossboetzl.atsuperttransport.com



Kaizen, der Respekt vor der Natur und der Kampf gegen „Muda“ gehören zu den zentralen Elementen der TPS-Unternehmensphilosophie.



MUDA

Toyota MH Austria sagt der Verschwendung den Kampf an

Seit knapp zwei Jahren ist Mag. Oskar Zettl der Weichensteller von **Toyota MH Austria**. Seither setzt er die **Konzernttransformation** um vom **Gabelstapler-OEM** zum **Gesamtlösungsanbieter** für **Intralogistik-Herausforderungen in Österreich**. Ein wesentlicher **Focus** liegt für ihn dabei auf dem **Thema Nachhaltigkeit**. Das ist jedoch **unterm Strich nichts anderes** als der **ewige Kampf gegen Muda** (japanisch für „Verschwendung“). Was das **in Zeiten der Energiekrise** damit auf sich hat, erläuterte er **in einem Gespräch mit BUSINESS+LOGISTIC und der ÖVZ**. Fakt ist dabei: **O. Zettl will** damit **Toyota MH langfristig auch in Österreich zur Nr. 1** machen, indem **er Kunden dabei unterstützt**, den **Kosten Herr** zu werden.

Spätestens seitdem durch W. Putin künstlich das Gas in Europa verknappt wird und somit die Energiepreise durch die Decke gehen, denkt nahezu jedes Handels- und Produktionsunternehmen über massive Energiesparmaßnahmen nach und darüber, wie die betriebsinternen Ressourcenverbräuche massiv reduziert werden können. Es geht bei vielen hierbei nicht alleine um die Verbrauchskosten, sondern es ist zu einer zentralen Frage der eigenen Wettbewerbsfähigkeit geworden. Wem es heute gelingt, schnellstmöglich und am besten die eigene Organisation auf die neuen

Herausforderungen einzustellen, hat damit nicht nur die eigene Existenz gesichert, sondern ist auch zukunftsfit. Gleichzeitig hat man damit so ganz nebenbei auch das Thema Klimaschutz und CO₂-Fußabdruck abgefackelt. Was hier jedoch als etwas besonderes erscheint, ist in Wirklichkeit jedoch nicht viel mehr als die Umsetzung des 1x1 der Betriebswirtschaftslehre: nämlich die altbekannten ökonomischen Prinzipien. Und die schließen schon immer die Energie- und Ressourcenverbräuche mit ein, die aber nun um den Faktor „Nachhaltigkeit“ erweitert sind.

FOTO: FOTO: TWINLILI / WWW.PIXELIO.DE

Energieverbrauch wird zum Wettbewerbsfaktor

Tatsache ist also, dass durch äußere Umstände wie den Krieg Putin-Russlands gegen den Westen, durch globale Lieferkettenprobleme wegen der noch nicht überstandenen Coronapandemie sowie die Umwälzungen durch die Klimakrise etc., die Unternehmen heute unter massivem Zugzwang sind. Sie müssen nun ihre eigenen Business-Modelle, die internen Prozesse und ihre Logistik von Grund auf neu überdenken und bei Bedarf rasch eingreifen. Dabei dürfte, vor dem Hintergrund disruptiver Marktentwicklungen, vielfach kein Stein auf dem anderen bleiben. Denn diese Businessmodelle wurden vielfach auf billiger und scheinbar grenzenlos verfügbarer Energie aufgebaut. Darum lag der Fokus etwa bei den Investitionen in die eigenen Prozesse nicht primär auf dem Einsatz energiesparender Technologien, sondern etwa auf Effizienz und 24x7-Einsatz von Mensch & Maschinen. Diese Effizienzen wurden nicht selten mit höheren Energieverbräuchen erkauft. Da solche Konzepte wegen ihres hohen Outputs dennoch eine positive betriebswirtschaftliche Gesamtrechnung ergaben, gingen die Unternehmer:innen und Manager:innen allerdings gerne solche Kompromisse ein.

Sicherheitsdenken führt zur Überdimensionierung

Am Beispiel von Industrieanlagen aus der Logistik-Automation lässt sich das gut erkennen. Hier fordern die Verantwortlichen in Unternehmen nach wie vor regelmäßig eine Verfügbarkeit von Anlagen, die bei 99,9 Prozent liegen soll. Ob diese Hochverfügbarkeit allerdings notwendig ist, wurde in der Vergangenheit selten hinterfragt. Ein Effekt solcher Pflichten für Anbieter solcher Logistik-Automationslösungen war daher, dass diese technische Sicherheitsnetze etwa bei den Antrieben, die in den Anlagen verbaut werden, aufspannten. Am Ende kamen daher nicht selten technologisch weit überdimensionierte Anlagen heraus. Und die weisen dann über den gesamten Lebenszyklus der Anlage entsprechend überdimensionierte Energieverbräuche auf (siehe dazu Artikel mit Lenze Antriebstechnik auf blogistic.net: „**ENERGIE – Sicherheitsdenken führt zu Überdimensionierung**“).

Das spielte in Zeiten billiger Energie keine Rolle. Die Betreiber solcher Anlagen stehen jedoch heute vor einem nahezu unlösbarem Kostenproblem, das den Weg in Richtung Unwirtschaftlichkeit weist. Der Grund dafür ist einfach: Ist so eine Anlage einmal in Betrieb, ist sie kaum bzw. nur mit enormen Kosten redimensionierbar. Umso dramatischer wird das vor dem Hintergrund, dass der Return on Invest (ROI) solcher Anlagen, je nach Investitionssumme, zehn bis 15 Jahre ausmacht. Mit anderen Worten: Betreiber solcher Anlagen kommen bei den gegenwärtigen Energiepreisen, wenn überhaupt, erst viel später damit in eine Gewinnzone. Die Anforderung nach Hochverfügbarkeit wird somit heute nicht nur zum Hochrisikofaktor, sondern kann durchaus ruinös sein.

Toyota MH Austria – „Muda“ den Kampf ansagen

Was also tun? – In Zeiten wie diesen rufen sich Unternehmer:innen und Manager:innen längst bekannte Managementkonzepte in Erinnerung. Eines davon ist beispielsweise das Toyota Production System (TPS). TPS wird oft auch als „Schlanke Produktion“ bzw. „Lean Production“ bezeichnet und gilt quasi als eine Urmutter nachhaltigen Wirtschaftens in der Industrie. Begründer des TPS waren Taiichi Ohno und Eiji Toyoda in den 60er und 70er Jahren des vergangenen Jahrhunderts. Eine extrem

schlechte Qualität in der Produktion und eine Umstrukturierung des japanischen Marktes drängten damals zu Veränderung und Verbesserung der Produktion und deren Qualität. Heute sind es explodierende Energiekosten und Lieferkettenprobleme sowie völlig neue gesetzliche Rahmenbedingungen wie etwa Lieferkettengesetze.

Lieferkettengesetz – Der Druck auf Unternehmen steigt

In Deutschland tritt dieses am 1. Januar 2023 in Kraft. Es verpflichtet dabei Unternehmen ab einer bestimmten Größe, nicht nur selbst nachhaltig zu wirtschaften, sondern dass dies die jeweiligen Lieferanten des Unternehmens auch tun. Das müssen sie nachweisen. Bei Verstößen drohen den Unternehmen empfindliche Pönalen. In Österreich ist der Gesetzgeber damit noch nicht so weit. Da Deutschland für viele Unternehmen jedoch der Hauptabsatzmarkt ist, wird auf viele österreichische Unternehmen der Druck zu nachhaltigem Wirtschaften massiv zunehmen. TPS bzw. Aspekte davon könnten daher für viele in Österreich



O. Zettl: „Bis 2026 wollen wir unsere aktuelle Position am österreichischen Markt deutlich verbessern. Dazu werden wir in allen Geschäftsfeldern, aber besonders bei den Industrielösungen stark wachsen und unseren Gesamtumsatz verdoppeln“

Toyota MH Austria – Der Standort in Wr. Neudorf ist der zentrale Hub für Logistik-Automationslösungen für Österreich, Ost- und Südost-Europa.



von Bedeutung werden. Denn von zentraler Bedeutung ist bei diesem System die Vermeidung von Verschwendung in jedweder Hinsicht. Das betrifft sowohl sämtliche Ressourcen- und Energieverbräuche als auch die Zeit und das Personal.

TPS – So individuell wie ein Fingerabdruck

Den Unternehmen entgegen kommt, dass es für TPS oder Lean Production keine geschlossenen Verfahren oder Theorien gibt, sondern jedes Unternehmen muss individuell für sich entscheiden, welche Komponenten eingeführt werden bzw. ob dieses System überhaupt adäquat ist. Es könnte beispielsweise zunächst einmal ausreichen, wenn nur Teilaspekte wie etwa der Energieverbrauch ins Auge gefasst werden. Es bedarf deshalb einer gewissen Kreativität beim Management, aber auch bei allen anderen Mitarbeitern im Unternehmen, denn die wichtigste TPS-Grundregel lautet: „Alles kann immer noch verbessert werden.“ – Das klingt zunächst einfach. Daran scheitern jedoch viele.

Muda tut weh, heute mehr denn je

Ob so oder so: Die Gegnerin der Verbesserung ist dabei grundsätzlich „Muda“, das japanische Wort für „Verschwendung“. Sie ist es auch, welche sich derzeit in vielen Unternehmen vor allem hinsichtlich der Energiekosten schmerzhaft bemerkbar macht. Unter dem Label „Verschwendung“ laufen aber auch lange Laufwege von Mensch und Material, Nacharbeiten wegen Mängeln, zu große Lager, aber auch überdimensionierte Automationsanlagen und andere Technologien.

Muda, eine erbitterte Gegnerin

Die Gefahr, Muda zu verfallen, lauert übrigens überall. Vor dem Hintergrund angespannter globaler Lieferketten bauen beispielsweise viele Produktionsbetriebe wieder hohe Materialbestände im Lager auf. Sie wollen so Maschinenausfälle durch fehlende Teile kompensieren. Das reduziert heute freilich Fehlerquellen und kann darum durchaus sinnvoll im Rahmen des Toyota-Produktionssystems sein. Denn TPS ist grundsätzlich darauf ausgerichtet, Fehlerquellen zu vermeiden. „Allerdings“, sagt Mag. Oskar Zettl gegenüber BUSINESS+LOGISTIC und der ÖSTERREICHISCHEN VERKEHRSZEITUNG, „kann das die Basis für neue Verschwendung sein.“ Er weist daher auf ein weiteres Element des TPS hin, das sich „Genchi Genbutsu“ nennt. Das heißt so viel wie „Zurück zur Quelle gehen“. Gemeint ist damit, dass Entscheider zunächst einmal die Situation ihres Unternehmens sehen und verstehen sollten, bevor sie ihre Entscheidungen treffen.

62 Verbesserungsvorschläge pro Mitarbeiter und Jahr

Hierfür sollten sie, so die japanische Management-Philosophie, jeden Mitarbeiter, vom Top-Manager bis zum Fließbandarbeiter, bei der Suche nach „Muda“ integrieren. „Insofern könnte TPS oder Leanmanagement ein adäquater Ansatz sein, um gemeinsam mit den Mitarbeitern rasch Lösungen zu ermitteln, welche hohen Energieverbräuchen und damit Energiekosten ad hoc entgegenwirken“, schlägt O. Zettl vor. Dass er damit richtig liegt, zeigen Daten aus Deutschland. So fanden Produktionsexperten beispielsweise heraus, dass in der deutschen Industrie 100

Mitarbeiter jährlich zusammen nur rund 60 Verbesserungsvorschläge gegen Muda machen. Bei Toyota selbst macht hingegen ein Angestellter alleine im Schnitt pro Jahr 62 Vorschläge. Top-Manager sollten daher nicht darauf verzichten.

Energiekrise als Chance betrachten

Für Unternehmen bietet sich durch die von W. Putin hervorgerufene Energiekrise somit jetzt nicht nur die Chance, sich selbst zu verbessern, sondern sich auch ein Stück weit unabhängiger von ihren eigenen Energielieferanten zu machen. Der Anreiz, etwa in die eigene Energiegewinnung beispielsweise mit Photovoltaik-Anlagen zu investieren, wächst nämlich mit jedem Cent, den die Energiversorger den Unternehmen pro Kilowattstunde abknöpfen. Damit ließen sich somit nicht nur die eigenen Energiekosten erheblich reduzieren. So könnte zudem auch der eigene CO₂-Fußabdruck erheblich reduziert werden. Die Amortisation solcher Anlagen dürfte sich, im Vergleich zur Zeit vor der Energiekosten-Explosion, dramatisch verkürzen.

Energiespar-Chancen der Intralogistik nutzen

Gleichzeitig eröffnen sich damit neue Möglichkeiten für Unternehmen, beispielsweise bei der eigenen Intralogistik. So können Unternehmen damit beispielsweise in die eigene Wasserstoffproduktion übergehen – **etwa mit Technologien des österreichischen Photovoltaik-Herstellers Fronius.** Damit lassen sich ganze Staplerflotten wie beispielsweise von Toyota MH Austria betreiben, welche mit Brennstoffzellen bestückt sind. Wer es aber nicht ganz so „exotisch“ möchte, kann seine mit Lithium-Ionen- bzw. herkömmlichen Nasszellen-Antrieben fahrenden Geräte auf diese Weise kostengünstig betreiben. Für das Speichern überschüssiger Sonnenenergie gibt es außerdem mittlerweile industrielle Batterie-Kraftwerke, die in Spitzenzeiten zugeschaltet werden können oder in der Nacht mit Strom versorgen können. Kombiniert mit Automationskonzepten, welche vom FTS bis hin zum Shutesystem alles notwendige an Hightech beinhalten und sich dabei etwa am TPS orientieren, könnten Unternehmen daher nicht nur ihre Energiekosten dramatisch senken, sondern dennoch hochgradig produktiv und flexibel bleiben – und zwar trotz der Möglichkeit, dass solche Systeme mit weniger Fördertechnik auskommen. Das generiert dann wiederum zusätzliche Energiespareffekte. „Solche Automations-Konzepte realisiert Toyota MH weltweit. Toyota MH Austria ist dabei das Hub, welches Ost- und Südost-Europa bei solchen Vorhaben unterstützen kann“, freut sich O. Zettl.

Ohne Planung ist alles nichts

Damit solche Konzepte jedoch erfolgreich umgesetzt werden können, muss jeder einzelne Schritt in der Organisation, top down bis in die Fertigung hinein geplant und, wenn möglich, bis auf das Kleinste festgelegt werden. Nur so lassen sich selbst geringste Fehler, also „Muda“ finden und beheben. So lassen sich etwa Fertigungsanlagen so aufbauen, dass Arbeiter keine weiten Wege mehr haben. Das spart Energie und Zeit. Dabei können standardisierbare Arbeitsschritte automatisiert werden, etwa mit Hilfe von fahrerlosen Transportsystemen oder Transportrobotern, welche Ein- und Auslagerungen vornehmen und/oder Transporte vom Lager in die Produktion oder vom Lager direkt zur Laderampe vornehmen. „Der Vorteil solcher Lösungen ist, dass frei werdende Mitarbeiter:innen für wertschöpfende Aufgaben im Unternehmen ein-

gesetzt werden können, die man ansonsten schwer am Fachkräftemarkt findet“, sagt O. Zettl im Gespräch. So könnten Mitarbeiter beispielsweise gleich mehrere Maschinen oder Arbeitsschritte beherrschen. Das spart nicht nur Material, sondern das Personal ist besser eingesetzt. Freilich: Das erfordert eine ständige Schulung der Mitarbeiter. Im Schnitt verwendet auch Toyota deshalb dreimal so viel Zeit darauf, Angestellte zu schulen, wie andere Hersteller. Der Erfolg gibt den Japanern allerdings Recht. Die Mitarbeiterfluktuation ist damit gering und die Zufriedenheit des Personals höher als woanders. Solcherlei Automationskonzepte hat Toyota MH Austria in der Vergangenheit in Österreich mehrfach umgesetzt. Erst kürzlich ging eine solche FTS-Lösung bei einem großen Unternehmen aus der Papierindustrie in Echtbetrieb.

Toyota MH Austria in Kürze

Toyota Material Handling Austria ist die österreichische Landesgesellschaft der Toyota Material Handling Group und ein Unternehmen der Toyota Industries Corporation (TICO), dem weltgrößten Hersteller von Flurförderzeugen und Lagertechnik. Das Unternehmen bietet ein umfangreiches Produkt- und Lösungsportfolio an, das alle Fragen und Bereiche der Intralogistik abdeckt. Dazu zählen gängige Flurförderzeuge, sowie teil- und vollautomatisierte Logistiksysteme mit intelligenten Softwarelösungen, die Arbeitsabläufe optimieren und Maschinen, Systeme sowie Prozesse miteinander vernetzen.

TPS, die Urmutter der Nachhaltigkeit

Das Toyota-Produktionssystem (TPS) ist ein Managementkonzept, das Teammitglieder in die Lage versetzt, die Qualität durch kontinuierliche Verbesserung von Prozessen und Vermeidung der Verschwendung von natürlichen, menschlichen und unternehmerischen Ressourcen zu optimieren. TPS wirkt sich somit auf jeden Aspekt unserer Organisation aus und beinhaltet eine gemeinsame Basis an Wissen, Werten, und Verfahren. Die Mitarbeiter werden mit gut definierten Verantwortlichkeiten in jedem Produktionsschritt betraut, und jeder Mitarbeiter wird ermutigt, nach Verbesserungen zu streben. Heute gilt TPS unter allen Automobilherstellern und in verwandten Branchen als Referenz. Es dient sogar als Vorbild für unzählige Unternehmen in anderen Branchen. Unsere Methoden ermöglichen es Unternehmen, nachhaltige Produktionsgewinne zu erzielen und gleichzeitig die Erwartungen der Kunden an Qualität und sofortige Lieferung zu erfüllen.

- ▶ toyota-forklifts.a
- ▶ toyota-forklifts.eu
- ▶ bastiansolutions.com
- ▶ vanderlande.com
- ▶ viastore.com

O. Zettl - „Ich bin stolz darauf in einem Unternehmen wie Toyota MH zu arbeiten, das schon immer auf Nachhaltigkeit gesetzt hat, d.h. also hinsichtlich der Ressourcenschonung und des Energieverbrauches schon immer ein erbitterter Gegner der Verschwendung, also „Muda“ war.“



OSKAR ZETTL

„Nachhaltigkeit ist für uns ein zentrales Element der Unternehmensstrategie“

Während der Pandemie nur von Insidern registriert, hat **Mag. Oskar Zettl** vor rund **zwei Jahren** den MD-Posten von **Toyota MH Austria** übernommen. Seither setzt der **diplomierte Betriebswirt** die **Transformation** des traditionellen OEM für **Materialflüsse** zum **Highend-Lösungsanbieter** für **integrierte Intralogistiklösungen** um. **Welche Pläne** er hat und wie er mit **Logistik-Automationslösungen**, die sich am **Toyota Production System (TPS)** orientieren, **erheblich Boden gut machen** will, verrät er **Joachim Horvath** und **Hajo Schlobach**, Partner der **HJS MEDIA WORLD**, im Gespräch.

HJS - Wie geht es Toyota MH Austria?

O. Zettl - Wir sind glücklicherweise in einer Branche tätig, die auch in diesen Zeiten gebraucht wird. Denn Güter müssen immer irgendwo in einem Lager oder in der Produktion bewegt, gehoben und gelagert werden. Allerdings ist es im Augenblick etwas ruhiger als in den letzten Jahren. Die Investitionsprämie der hiesigen Bundesregierung hatte ja viele Unternehmen dazu veranlasst, geplante Investitionen in ihre Logistik vorzuziehen. Das war aber nicht der einzige Grund für den außerordentlich starken Markt im vergangenen Jahr.

HJS - Welche Gründe gab es noch?

O. Zettl - Ein Booster war sicherlich auch der E-Commerce Boom, der gerade in der Coronapandemie für Erweiterungs- und Modernisierungsinvestitionen in den Distributionszentren des Handels und in der weiteren Folge auch in der Industrie sorgte. Für Toyota MH Austria sorgte jedoch die Kundenstruktur dafür, dass die Nachfrage nach unseren Lösungen gerade in den letzten Jahren hoch war. Retailer, Möbelhandel, Baustoffhandel usw. erlebten während der Pandemie einen Boom, weil viele Verbraucher in ihre Eigenheime investierten und sich dort einrich-

FOTO: HJS MEDIA WORLD

teten. Die Notwendigkeit für die Einrichtung von Homeoffices spielte hier sicher auch eine Rolle.

HJS - Von welchen Größenordnungen bei den Neustaplern sprechen wir eigentlich?

O. Zettl - Normalerweise bewegt sich der Markt in Österreich bei den Neuanschaffungen bei rund 9.000 Geräten. Im vergangenen Jahr sind wir bei rund 11.000 gelandet. Zwischen 9.000 und 10.000 wird sich das auch in den kommenden Jahren wieder einpendeln.

HJS - Sie sind stark im Retail, Handel und Großhandel unterwegs. Wie sieht es in der Industrie aus?

O. Zettl - Wir freuen uns, dass insbesondere unsere Logistik-Automationslösungen verstärkt nachgefragt werden. Bei vielen Hidden Champions in Österreich, die auch stark im Ausland unterwegs sind, sind wir Partner wenn es darum geht, Automationslösungen zu realisieren. Hier kommt uns zugute, dass Toyota MH Austria in Österreich zum zentralen Hub für Österreich, Ost- und Südost-Europa ausgebaut wurde. Das bedeutet, dass wir von Wiener Neudorf aus sämtliche Nachbarstaaten Österreichs betreuen, also auch Italien und die Schweiz und, bei Bedarf auch Süddeutschland.

HJS - Wir dachten, die Landesgesellschaften sind immer nur für ihre eigenen Märkte zuständig.

O. Zettl - Das trifft bei den Staplerlösungen zu, nicht jedoch für die Automationslösungen. Wir haben hier in Österreich viel Kompetenz in der Logistikautomation aufgebaut. Für Ost- und Südosteuropa ist Toyota MH Austria das zentrale Hub, also für alle Nachbarstaaten Österreichs. In Deutschland werden wir dann tätig, wenn uns entweder ein österreichischer Kunde mitnimmt oder wenn die Kollegen in Deutschland ausgelastet sind. Dann unterstützen wir diese von Österreich aus. Das ist auch umgekehrt der Fall.

HJS - Wo sehen Sie die Wachstumssegmente bei Toyota MH Austria?

O. Zettl - Die Automatisierung wird bei uns am schnellsten wachsen. Das sehen wir an unseren Zahlen. Allerdings wird es aus unserer Sicht in Österreich weniger die Vollautomatisierung sein, sondern Halb-Automatisierungslösungen. Das sind also Lösungen etwa im Lager oder in der Produktion, in der standardisierbare manuelle Tätigkeiten automatisiert, aber gleichzeitig manuell gesteuerte Fahrzeuge genutzt werden.

HJS - Welche Automationslösungen fallen darunter?

O. Zettl - Beispielsweise unsere ganzen Fahrerlosen Transportsystem-Lösungen, aber auch unsere ganz neuen Kompaktlösungen wie etwa der CDI120, den wir auch auf dem Österreichischen Logistiktage der VNL in Linz vorstellen werden. Diese eignen sich hervorragend für solche gemischten Automationslösungen.

HJS - Wo sehen Sie dabei Ihre Wachstumsmärkte?

O. Zettl - Der E-Commerce Markt wird die nächsten Jahre noch weiter wachsen, wobei wir mittlerweile eine langsame Abflachung sehen. Hinzu kommt die Industrie, wo ganz neue, Energie- und CO₂-sparende Konzepte nachgefragt werden, unabhängig von den jetzigen hohen Energiepreisen. Und dann natürlich beim Transport. Das wird aber davon abhängen wieviel Güter gedreht, gehoben und gelagert werden. Ich persönlich denke aber, dass dies insgesamt weniger werden wird, auch im Sinne der Nachhaltigkeit. Vor diesem Hintergrund werden wir Verbraucher in den Industrienationen unsere Bedarfe selbst optimieren. Es findet in der Gesellschaft, vor dem Hintergrund der gegenwärtigen Situation in der Welt, ein Umdenken statt.

HJS - Können Sie das konkretisieren?

O. Zettl - Die Verbraucher wollen immer mehr Waren aus der Region beziehen, in der sie leben und greifen bewusst zu Produkten, die nicht

Oskar Zettl in Kürze

Der gebürtige Steirer, graduierte an der Wirtschaftsuniversität Wien und kann auf eine siebzehnjährige, internationale Führungserfahrung in der Bosch-Gruppe in den Branchen Thermo-technik, Automotive und dezentrale Energieversorgung verweisen. Zehn Jahre lang war er in China tätig, wo er unter anderem als Geschäftsführer die Landesgesellschaft für Bosch Thermo-technik leitete. In seiner letzten Funktion war er für den weltweiten Aufbau der Vertriebs-, Marketing- und Servicestrukturen im Bereich stationäre Brennstoffzellen verantwortlich. Seit Anfang 2021 leitet er als Managing Director die österreichische Landesgesellschaft von Toyota Material Handling.

- ▶ toyota-forklifts.a
- ▶ toyota-forklifts.eu
- ▶ bastiansolutions.com
- ▶ vanderlande.com
- ▶ viastore.com

O. Zettl - „Bis 2026 wollen wir daher unsere aktuelle Position am österreichischen Markt deutlich verbessern. Dazu wollen wir in allen Geschäftsfeldern stark wachsen und unseren Gesamtumsatz verdoppeln.“



um den halben Erdball transportiert wurden. So sollten dabei wenigstens aus Europa stammen, am liebsten aber aus dem eigenen Land. Sie vertrauen also wieder mehr regionalen Produkten und sind bereit, dafür auch etwas mehr zu bezahlen. Vor dem Hintergrund angespannter Lieferketten und Abhängigkeiten von autoritären Staaten versuchen aber auch viele Unternehmen, ihre Lieferketten erheblich zu verkürzen. Hier spielen die Themen „Reshoring“ und „Nearshoring“ eine wichtige Rolle.

HJS – Was bedeutet das für Toyota MH Austria?

O. Zettl - Das Thema Nachhaltigkeit ist für uns schon immer ein zentrales Element der Unternehmensstrategie. Ich persönlich begrüße daher so eine Entwicklung, obwohl es durchaus bedeuten kann, dass wir das ein oder andere Gerät weniger verkaufen. Aber das kann ohnehin passieren, wenn wir die Prinzipien des Toyota Production System (TPS) bei uns und bei unseren Kunden ernst nehmen und umsetzen.

HJS – Wie meinen Sie das?

O. Zettl - Ich bin stolz darauf in einem Unternehmen wie Toyota MH zu arbeiten, das schon immer auf Nachhaltigkeit gesetzt hat, d.h. also hinsichtlich der Ressourcenschonung und des Energieverbrauches schon immer ein erbitterter Gegner der Verschwendung, also „Muda“ war. Die Basis für die Verschwendung kann man überall legen, selbst wenn man glaubt, das Richtige zu tun. Darum gibt es in der japanischen Managementphilosophie TPS das Prinzip „Genchi Genbutsu“, was im übertragenen Sinne „Zurück zur Quelle gehen“ heißt. Für uns bedeutet dies, dass wir beispielsweise zuerst den Produktionsprozess bei unseren Partnern ver-

stehen lernen wollen und fragen, warum diese ihre Entscheidungen für jeweilige Prozesse so getroffen haben, wie sie sind. Erst dann können wir Verbesserungen vorschlagen. Vor dem Hintergrund, dass im TPS immer alles auf die ständige Verbesserung abzielt, kann es bei der Erstellung eines neuen Logistik-Automationskonzeptes daher passieren, dass wir ein oder mehrere Geräte bei der neu angebotenen Lösung einsparen. Unterm Strich ist das jedoch nachhaltig, weil es dem Kunden, der Umwelt, uns und letztlich der Gesellschaft hilft. Und darauf kommt es an.

HJS – Für Unternehmen, welche vor dem Hintergrund explodierender Energiepreise nach Lösungen suchen, könnte diese Managementphilosophie also durchaus ein Wegweiser sein. Abschließende Frage: Was sind Ihre persönlichen, operationalen Ziele in den nächsten Jahren?

O. Zettl - Der Toyota-Konzern ist durch den Erwerb von Vanderlande, Bastian Solutions und jüngst viastore nicht nur der weltgrößte Hersteller von Flurförderzeugen, sondern nun auch einer der größten Komplettlösungsanbieter für automatisierte und integrierte Material Handling Lösungen. Es ist kein Zufall, dass dies dem allgemeinen – auch in Österreich spürbaren – Branchentrend entspricht. Bis 2026 wollen wir daher unsere aktuelle Position am österreichischen Markt deutlich verbessern. Dazu wollen wir in allen Geschäftsfeldern stark wachsen und unseren Gesamtumsatz verdoppeln. Einen maßgeblichen Anteil wird dabei der Logistics Solutions Bereich bzw. das Automatisierungsgeschäft haben.

HJS – Vielen Dank für das spannende Gespräch.

CDI120

Die Jüngste FTS-Innovation von Toyota MH

Dem **Automatisierungstrend** folgend erweiterte der Weltmarktführer **Toyota Material Handling** seine **FTS Produktfamilie** um ein weiteres Mitglied – den **Autopilot CDI120**.

Das Besondere daran: Das Gerät wurde von Grund auf als Fahrerloses Transportfahrzeug konzipiert und zwar für den automatisierten Palettentransport. Das bringt viele Vorteile für zahlreiche Geräteaspekte, beginnend bei der Form des Autopiloten bis hin zu Navigations- und Sicherheitsfunktionen.

CD120 – Hublasten bis 1,2 Tonnen

Gleich zu erkennen ist das Gerät an den fehlenden Gabeln, das macht den CDI120 besonders kompakt und wendig. Mit Hilfe eines eingebauten Scanners ist das Gerät aufgrund seiner Kompaktheit selbst auf engstem Raum und bei geringer Deckenhöhe einsetzbar, denn der CDI120 hebt mit Hilfe einer Durchlaufstation Lasten bis 1.200kg von unten an. Zudem kann der Autopilot auf seiner Fahrt durchs Lager, dank Odometrie und merkmalsbasierter Lokalisierung, Objekte bis auf 30 Meter erkennen – ein entscheidender Beitrag zur Sicherheit im Lager. Denn der Lokalisierungsalgorithmus ist so ausgeklügelt, dass auch dynamische Merkmale und nicht nur fix im

Lagerbereich integrierte Systeme erkannt werden können. Darüber hinaus kann der Lastenträger mit Hilfe der Toyota-eigenen Software T-ONE mit der restlichen, automatisierten Fahrzeugflotte kommunizieren.

(Gezeigt wird das Gerät auf dem Österreichischen Logistik Tag des VNL im Design-Center in Linz)



FOTO: TOYOTA MH / RS MEDIA WORLD ARCHIV



NEUE KURSE!



Logistik Digital

Logistik für Nicht-Logistiker:innen

Von der Schnitt- zur Verbindungsstelle

Vom Lehrabschluss zur Führungskraft

+43 699 174 32 555
office@quintlog.com
www.quintlog.com

NEUE KURSE!

NEUE KURSE!

Profis – Vom Lehrabschluss zur Führungskraft im Lager
Praxisorientierter Lehrgang zum Grundverständnis von Führung, der Anwendung von Rechtsnormen und Management-Methoden. Sie lernen mit Hilfe von Kennzahlen, Ihr Team zu führen und gegenüber dem Management zu argumentieren. 10 Module, Zertifikat „Qualifizierte Führungskraft in der Logistik“

Beginner – Logistik Digital
Workshop zum Verständnis der Grundlagen von Digitalisierung in der Logistik: Abläufe, Fachbegriffe, Zusammenhänge, Anwendungen. Das Zeitalter der Digitalisierung bringt neue Arbeitsmethoden mit sich und erfordert neues Wissen. 6 Module, Zertifikat „Logistik Digital 360° Viewer“

Beginner – Logistik für Nicht-Logistiker*innen
Die Teilnehmer*innen lernen die wichtigsten Grundbegriffe, Abläufe und Zusammenhänge an den Verbindungsstellen zwischen Management, Verwaltung und Lager. 1 Tag, Zertifikat „Logistik Basis Know How“

Profis – Von der Schnitt- zur Verbindungsstelle
Die Zusammenarbeit von Lager und Büro birgt oft Konfliktpotential - dagegen hilft gegenseitiges fachliches Verständnis, klare Kommunikation und lösungsorientiertes Verbindungsstellenmanagement. Sie lernen wie die Schnittstelle zwischen Lager und Büro zu einer gut funktionierenden Verbindungsstelle wird und wie Sie diese dauerhaft erfolgreich managen. Inhouse Training, 2 Tage, Zertifikat „Logistik Team Profi“





S. Bersch - „Es reicht heute nicht allein aus, sich über die Ökologie und den sparsamen Ressourcenverbrauch Gedanken zu machen, sondern man muss hinterfragen, wie ein Unternehmen zukunftsfähig wird.“

STEFFEN BERSCH

„...wir gehen das Ganze sehr strategisch an.“

Das Thema **Nachhaltigkeit in Unternehmen** ist nicht wirklich neu. **Völlig neu** sind jedoch die Rahmenbedingungen, in denen sich **die Märkte weltweit befinden**. Diese werden einerseits **durch den Klimawandel** und **die Digitalisierung** bestimmt. **Andererseits** werden sie von der **noch nicht überwundenen Corona-Pandemie** mit den damit zusammenhängenden **Lieferkettenproblemen beeinflusst**. Und verschärft wird **die disruptive Entwicklung** zudem durch den **Vernichtungskrieg Putin-Russlands** gegen **die Ukraine** und der damit verbundenen **Energiepreisexplosion**. CR. Hajo Schlobach sprach mit **Steffen Bersch**, CEO der **SSI Schäfer Gruppe**, über die **Konsequenzen**, die sich **für Anbieter von Logistik-Automationslösungen** und **Nutzer solcher Anlagen** ergeben.

B+L - Sie wollen im gemeinsamen Enterprise Lab mit dem Fraunhofer IML das „Lager neu denken“. Wohin läuft der Hase - in Richtung Effizienz, Optimierung und Nachhaltigkeit? Wo sehen Sie denn die Entwicklung aus Ihrer Sicht?

S. Bersch - Als CEO eines Unternehmens ist man immer angehalten, sich über nachhaltige Unternehmensführung Gedanken zu machen. Aber mittlerweile reicht es nicht mehr aus, sich über Ökologie und Ressourcenverbrauch Gedanken zu machen, sondern man muss hinterfragen, wie ein Unternehmen zukunftsfähig bleibt. Wie wollen wir SSI Schäfer den nächsten Generationen übergeben? Effizienz, Optimierungen im Unter-

nehmen und Nachhaltigkeit lassen sich da nicht voneinander trennen. Sie ergänzen einander.

B+L - Was meinen Sie damit konkret?

S. Bersch - Wir haben für die SSI Schäfer Gruppe eine Nachhaltigkeitsstrategie mit konkreten Handlungsfeldern definiert und bearbeiten Schritt für Schritt alle umwelt- und CO2-Footprint relevanten Aspekte. Dabei beziehen wir uns ganz speziell auf die Sustainable Development Goals (SDG's), die von der UN ins Leben gerufen wurden. Zudem haben wir uns von Ecovadis zertifizieren und ranken lassen. Hiermit wollen wir

auch die Mitarbeitenden dazu motivieren, stets nachhaltig zu denken. Das ist ein dauernder Lernprozess mit vielen weiteren Initiativen.

B+L - Was bedeutet das für Sie als CEO?

S. Bersch - Wir in der Geschäftsführung müssen darauf achten, dass das Unternehmen solide und resilient aufgestellt ist. Das bringen wir mit unseren sechs strategischen Zielen ein, an deren Umsetzung wir arbeiten.

B+L - Erläutern Sie diese sechs strategischen Unternehmensziele von SSI Schäfer.

S. Bersch - Wir müssen sicherstellen, dass das Unternehmen weiter in gesundem Maße wächst und seine Marktposition ausbaut, dass es profitabel auch in schwierigen Marktumfeldern arbeitet. Dies ist die Grundlage dafür, dass überhaupt weiter investiert werden kann. Investieren wollen wir dabei sowohl in Infrastruktur als auch, und das ist besonders wichtig, in Mitarbeiter:innen. Dann ist die Nachhaltigkeit als strategisches Ziel an und für sich zu nennen, insbesondere in der Außenwirkung, d.h. das Unternehmen muss als Organisation ökonomisch, ökologisch und sozial Verantwortung übernehmen. Die Differenzierung im Markt durch Innovationen und neue Technologien ist ein weiteres strategisches Ziel. Und die wohl wichtigsten strategischen Ziele sind sowohl die Kunden- als auch die Mitarbeiter:innen-Fokussierung. Nicht nur die Kunden sollten sich mit SSI Schäfer und seinen Lösungen gut fühlen, sondern auch die Mitarbeiter:innen. Sie sollen sich mit ihrem Unternehmen, dem Portfolio und der Ausrichtung identifizieren können. Gerade in Zeiten des Fachkräftemangels ist dies für uns als Geschäftsführung außerordentlich wichtig.

B+L - Derzeit ist, vor allem wegen der akuten Energiekrise, das Thema Energieeinsparungen besonders hipp, was letztlich auch die Decarbonisierung tangiert. Ab dem 1. Januar 2023 tritt aber gerade in Deutschland das Lieferkettengesetz in Kraft. Ziel dieses Gesetzes ist es, dass nicht nur Unternehmen wie SSI Schäfer im Sinne einer ökologischen und sozialen Nachhaltigkeit arbeiten, sondern dass dies auch deren Lieferanten tun. Sie müssen dafür sogar ein Stück weit die Verantwortung dafür übernehmen, wenn sie globale Lieferketten haben. Mussten Sie Maßnahmen ergreifen, welche in diese Richtung gehen?

S. Bersch - Ja, das mussten wir. Aber wir gehen das Ganze sehr strategisch an. So machten wir beispielsweise zuerst einmal für uns selbst unsere Energiebilanz sichtbar. Die Energiebilanz ist im ersten Nachhaltigkeitsbericht einsehbar, den wir im August veröffentlicht haben. Eine andere Frage ist, wie die Energieströme in unseren Fabriken aussehen. Aus dem Ganzen ermitteln wir dann unsere eigenen Verbräuche und unsere CO₂-Footprints. Und auf dieser Basis erarbeiten wir dann die Konzepte, wie wir insgesamt besser, also nachhaltiger werden können.

B+L - Das ist die interne Sicht. Wie sieht es aber mit der externen Sicht, also der Kundenperspektive aus?

S. Bersch - Das ist ein weiteres, wichtiges Thema aus diesem Komplex. Es betrifft nämlich nicht nur die Decarbonisierung, sondern gerade auch die Möglichkeiten für Energieeinsparungen innerhalb von Intralogistiksystemen und Anlagen. Vor dem Hintergrund explodierender Energiepreise müssen diese Lösungen heute wahrscheinlich anders konzipiert sein als noch vor zehn oder 15 Jahren. Damals spielte das Thema Energie zwar durchaus auch eine Rolle, jedoch nicht so eine große wie heute. In diesem Zusammenhang müssen heutige Lösungen noch flexibler und noch skalierbarer sein als früher. Und die eingesetzten Technologien müssen vor allem sparsam, das heißt energieeffizient, sein.

B+L - Können Sie das etwas konkretisieren?

S. Bersch - Wie während der LogiMAT 2022 angekündigt und von Ihnen eingangs erwähnt, Herr Schlobach, wollen wir Lager und Warenflüsse in

ENTERPRISE LAB

„...das Lager völlig neu denken“

Die SSI Schäfer Gruppe und das Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik, IML, haben im Frühjahr 2022 gemeinsam ein Enterprise Lab gegründet. Ziel ist es, die Zukunft der Logistik, insbesondere die Lagerlogistik, zu erforschen und in diesem Zusammenhang die Rolle von Lagern und deren Prozesse im grenzübergreifenden Kontext (Industrie 4.0) neu zu denken.

„Wir betreten in manchen Bereichen teilweise völliges Neuland, d.h. es gibt keine aktuellen Modelle, welche diese sehr komplexe Situation in irgendeiner Form abbilden können“, sagt hierzu Steffen Bersch, CEO der SSI Schäfer Gruppe. Deshalb sei es die erste Aufgabe der insgesamt derzeit zwölf Forscher zu ermitteln, welche Schwerpunkte gesetzt werden müssen, um daraus reale, umsetzbare Lösungen für die Zukunft zu entwickeln. Die Forschungszusammenarbeit ist zunächst einmal auf drei Jahre ausgerichtet.



S. Bersch - „Wie während der LogiMAT 2022 angekündigt und von Ihnen eingangs erwähnt, Herr Schlobach, wollen wir Lager und Warenflüsse in Unternehmen neu denken.“



(v.l.) S. Bersch und Hajo Schlobach auf der LogiMAT 2022 in Stuttgart.

Unternehmen neu denken. Deshalb haben wir mit dem Fraunhofer IML in Dortmund ein Enterprise Lab gegründet (Anm.d.Red.: siehe Kasten Seite 19). Hier spielt zum Beispiel auch das Thema der eigenen Stromversorgung mittels Photovoltaik mit hinein. Wir müssen auch die Antriebe und ihre Einsätze neu überdenken, aber auch das Servicemanagement und die Wartung der Anlagen. All diese Überlegungen werden erforscht und deren Ergebnisse in neue Konzepte eingebracht. Und dies trägt schließlich dazu bei, dass wir, gemeinsam mit unseren Partnern und Kunden, einfach besser werden. Der Druck in diese Richtung nimmt bei allen erheblich zu: beim Kunden, bei uns als Logistiklösungsanbieter, aber natürlich auch bei unseren eigenen Lieferanten.

B+L - Wesentlich für den Energieverbrauch einer Intralogistik-Automationsanlage sind, wie Sie selbst andeuteten, auch die Antriebskonzepte, welche in den Anlagen verbaut werden. Hier forderten Ihre Kunden in der Vergangenheit eine Verfügbarkeit der Technik von 99,9 Prozent. Die Antwort der Konstrukteure auf diese Anforderungen waren bislang Sicherheitsnetze etwa bei den Antrieben in unterschiedlichsten Anlagenbereichen, welche so ein Leistungsprofil garantieren. Der Effekt ist dabei jedoch eine insgesamt mehrfache Überdimensionierung der Gesamtanlage mit den entsprechenden Verbräuchen. Was sagen Sie hier Ihren Kunden?

S. Bersch - „Lassen Sie uns darüber sprechen, was Sie tatsächlich benötigen und wo wir ansetzen können, Ihre Anlage günstiger im Verbrauch zu machen“, ist dazu meine Antwort. Ich denke jedoch, es wird sich mittelfristig kaum etwas daran ändern, dass sich solche Anlagen am Belastungs-Peak beim Kunden orientieren müssen und nicht an der Grundlast. Es gibt bei unseren Kunden nun einmal saisonal bedingt unterschiedliche Belastungen wie etwa während der Jahreszeiten in der Mode, Ostern, dem Weihnachtsgeschäft usw. Aber natürlich, Herr Schlobach, müssen wir im Sinne der Nachhaltigkeit darüber sprechen, wie wir künftig mit Grund- und Peaklasten umgehen wollen.

B+L - Themenwechsel: Die Coronakrise mit ihren Lieferketten-Herausforderungen ist noch nicht vorbei und wurde nun - wir haben es bereits angedeutet - durch den russischen Angriffskrieg gegen die Ukraine weiter verschärft. Gleichzeitig gehen die Preise für nahezu alles nach oben. Wie geht ein globaler Lösungsanbieter wie SSI Schäfer damit um? Stellen Sie beispielsweise Ihre Lieferketten auf verstärktes Re- und Nearshoring um?

S. Bersch - SSI Schäfer ist ein Anbieter mit einem großen Schwerpunkt in Europa, anders als vielleicht andere Marktbegleiter, und einem wachsenden sehr guten Geschäft in den USA, in Südamerika und Asien. Wir waren schon immer bestrebt, unsere Lieferantenstruktur so aufzubauen, dass wir unsere Kunden direkt aus der Region beliefern können. Insofern haben wir unsere Lieferketten entsprechend strukturiert. Für den europäischen Markt bedeutet dies, dass wir für unsere Lösungen auch nahezu alle Komponenten aus Europa beziehen.

B+L - Und was ist mit dem Thema Antriebe? Diese kommunizieren in einer Anlage miteinander und synchronisieren sich. Auch sind die Anlagen, insbesondere in Hinblick auf Industrie 4.0, Teil einer gesamten Wertschöpfungskette, die letztlich vom Rohstoff bis zum Point of Sale beim Endverbraucher reicht. Da kommen Sie ohne IT, Halbleiter und Chips etc. nicht aus.

S. Bersch - Das ist nicht nur für die Logistik-Automationsbranche ein Thema, sondern für nahezu die gesamte Industrie, die auf Lieferungen von solchen Subkomponenten angewiesen ist. Diese kommen derzeit noch zu einem großen Teil aus Südostasien. Das führt heute leider dazu, dass es zu Verzögerungen beim Nearshoring kommt. Das ist aber nur mittelbar ein Problem für uns. Es ist hauptsächlich ein Problem, das die Grundkomponenten-Hersteller lösen müssen. Und diese müssen nun Konzepte erarbeiten, welche die Abhängigkeiten reduzieren. So etwas wie in den letzten Dekaden darf künftig einfach nicht mehr passieren...

B+L - Es kommt in der Branche deswegen mancherorts zu enormen Verzögerungen, was die Inbetriebnahme solcher Anlagen angeht. Betroffen sind hierbei zum Teil Anlagen mit einem Anschaffungswert von mehreren Millionen Euro. Was erzählen Sie den betroffenen Kunden?

S. Bersch - Solche Anlagen sind minutiös durchgeplant und gehen in der Regel rechtzeitig in Betrieb. Es gehört zum täglichen Geschäft, dass man beim Aufbau improvisieren muss. Diese Zeiten sind einkalkuliert. Probleme gibt es jedoch immer dann, wenn kurzfristig etwas passiert, dass sich nicht ausgleichen lässt. So wissen wir aus der Branche nicht, ob eine wichtige Lieferung von Subkomponenten aus dem Halbleiterbereich zum Beispiel rechtzeitig aus Shanghai in Europa ankommt, wenn Peking wegen seiner Zero-Corona-Politik einen Hafen sperrt. Dann können Sie auch nicht ausweichen, weil es alle ihre Lieferanten solcher Subkomponenten betrifft. In solchen Fällen hilft nur das Gespräch mit dem Kunden und völlige Transparenz. Dann muss man vielleicht Arbeiten vorziehen, die später geplant waren oder andere Lösungen finden. Aber manchmal hilft auch das alles nichts, um die Verzögerung einer Inbetriebnahme zur Gänze zu verhindern. Das ist aber bei uns noch nicht der Fall gewesen.

B+L - Vielen Dank für das tolle Gespräch.

► ssi-schaefer.com

WEIL SIE NICHT AUF MORGEN WARTEN KÖNNEN



- **t ä g l i c h**
- **i m m e r**
- **ü b e r a l l**



Damit die Fans ihren Spaß haben, läuft hinter den Kulissen eine fein abgestimmte Logistik mehrerer Teams mit Tausenden Mitarbeiter:innen ab.

OPEN-AIR-LOGISTICS

Die vielen Herzen erfolgreicher Musik-Events

Open-Air-Logistics – In den letzten zwei Jahren mussten die meisten Festivals pandemiebedingt ausfallen. Nach dieser Zwangspause lief der Musiksommer 2022 in Deutschland und Österreich wieder auf vollen Touren – zur Freude von Millionen Besucher:innen. Zu einem der bekanntesten und größten Open-Air-Festivals weltweit zählt sicherlich das **Wiener Donauinselfest**. Zwischen den Zeltstädten, Versorgungsständen und Bühnen wurde hier emsig und möglichst unbemerkt gearbeitet. Hervorragend organisierte Teams sorgten dafür, dass das Vergnügen der Fans möglichst ungetrübt blieb. Aus diesem Anlass warfen wir von **BUSINESS+LOGISTIC** einen Blick hinter die Kulissen und schauten, wie **Organisatoren und Logistiker:innen** für einen reibungslosen Eventablauf sorgten.

Seit Jahrzehnten schon erleben Konzerte und Musikveranstaltungen einen nicht enden wollenden Boom: Weit über fünf Millionen Menschen im deutschsprachigen Raum besuchten 2021 mindestens einmal im Monat ein musikalisches Event – und das trotz Pandemie! Die Event-Krönung kommt dann stets im Sommer mit der Festival-Saison. Und dann haben auch die Vertreter der Open-Air-Logistics alle Hände voll zu tun, damit die Fans auf ihre Kosten kommen und die Stars sich voll auf ihre Gigs konzentrieren können.

Die „Donauinsel“ schlug wieder Rekorde

Das mit Abstand größte Musik- und Kulturfestival Europas bei freiem Eintritt dürfte dabei das **„Donauinselfest“ in Wien** darstellen. Über drei Tage lockten international bekannte Pop- und Rockstars wie Umberto Tozzi, Peter Cornelius etc., die für über 600 Stunden Programm auf elf Bühnen sorgten, mehr als 2,5 Millionen Besucher:innen an. Dabei sorgten Tausen-

de Helfer:innen für eine reibungslose Logistik hinsichtlich der Zuschauerströme, der Versorgung der Gäste mit Speisen und Getränken bis hin zur Sanitär- und Healthcare-Logistik. Für die Sicherheit arbeiteten Hunderte Securitys, welche die Hundertschaften an Polizist:innen unterstützten.

„180.000 FANS BEI BIGCITYBEATS WORLD CLUB DOME.“

Mit rund 180.000 Besucherinnen und Besuchern war hingegen das BigCityBeats World Club Dome in Frankfurt 2022 das meistbesuchte Open-Air-Event Deutschlands, mehr oder weniger dicht gefolgt von Parookaville (80.000) und Wacken Open Air (75.000). Mit den Jahren wurden die Festivals immer größer, ein Ende dieses Trends ist bislang nicht in Sicht. Dafür sorgen steigende Ticketpreise mitunter für Unmut – kostete ein Ticket für Rock am Ring 2007 noch 129 Euro, so lag der Preis in diesem Jahr schon bei 209 Euro. Hintergrund dafür ist jedoch, dass die fixen Nebenkosten ebenfalls steigen: für Sicherheitspersonal, Location-Miete, Stromkosten sowie die sogenannte Vergnügungssteuer müssen auch die Veranstaltenden immer tiefer in die Tasche greifen..

Open-Air-Logistics ist wie der Aufbau einer Kleinstadt

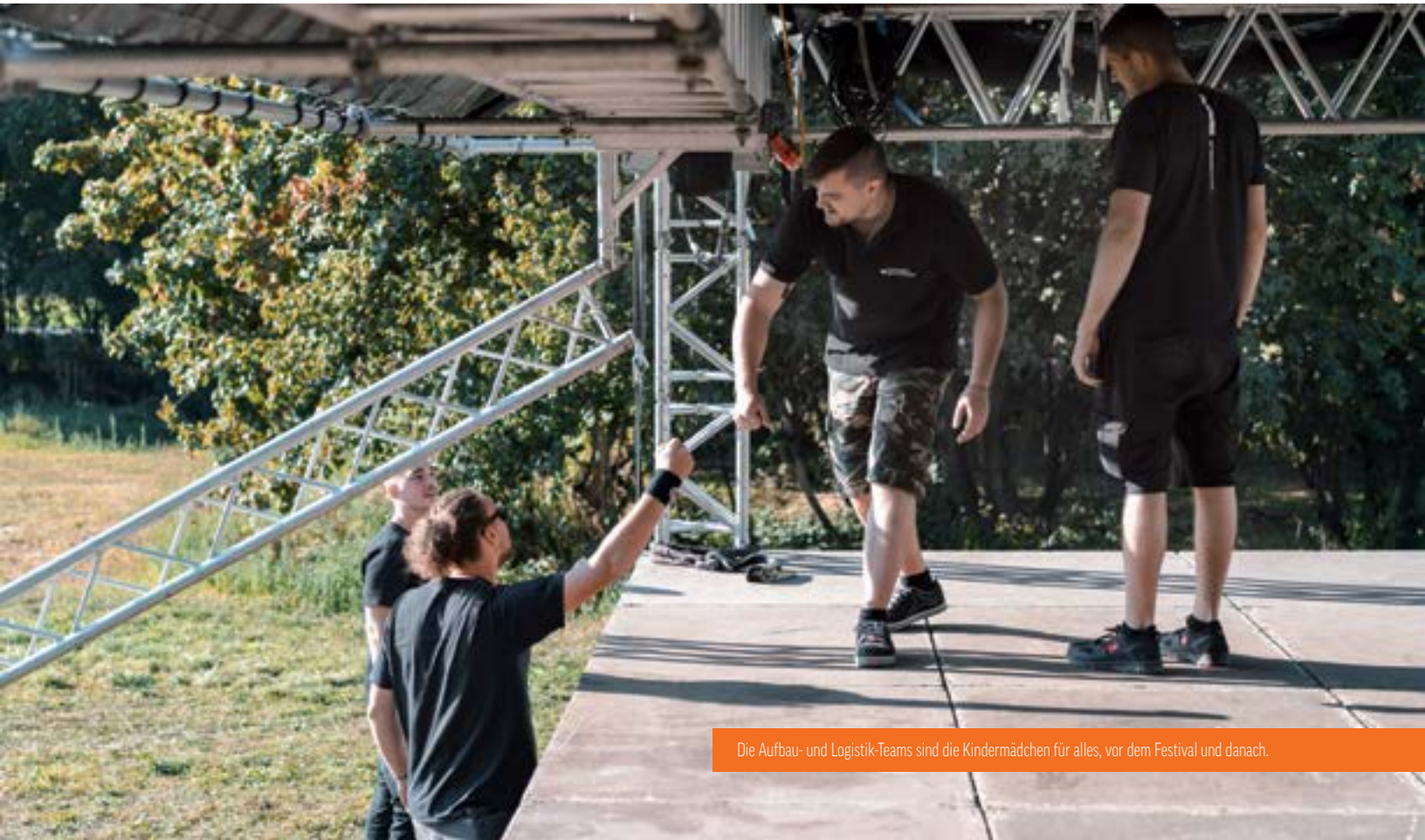
Der Vergleich mit dem Bau einer Kleinstadt scheint treffend, wenn man beobachtet, wie ein Open Air-Gelände entworfen und mit Leben gefüllt wird, damit ein Wochenende voller Musik und Spaß gelingen kann. Den Logistikerinnen und Logistikern sei Dank. Die Gestaltung der Infrastruktur für zehntausende Menschen erfordert viel Zeit und Geduld, daher haben große Festivals mittlerweile sogar einige Erwerbstätige, die ganzjährig mit der Planung betraut sind.



Wiener Finanzstadtrat Peter Hanke begutachtet den reibungslosen Ablauf des Aufbaus.

4.500 Mitarbeitende für's Wacken Open Air

Bei einer Veranstaltung wie Wacken Open Air kümmern sich kurz vor Beginn rund 4.500 Mitarbeitende darum, dass das Material von 2.200 Lkws, die mit Bühnenmaterial, Ton- und Lichttechnik beladen sind, an der richtigen Stelle ankommt, abgeladen und aufgebaut wird. Der Fuhrpark wird dabei immer nachhaltiger, mittlerweile werden immer mehr E-Autos und Lastenfahräder eingespannt. Das 280 Hektar große Gelände in Schleswig-Holstein wird mit 47 Kilometern Bauzaun ausgestattet, es entstehen über 200 Stände, die für das leibliche Wohl sorgen und auch der Strombedarf von zwölf Megawatt muss sich hinter dem Verbrauch einer kleineren



Die Aufbau- und Logistik-Teams sind die Kindermädchen für alles, vor dem Festival und danach.

Stadt nicht verstecken. Hinter der Organisation des Rock-Festivals steht daher ein eigenständiges Unternehmen, die **WOA Festival GmbH**.

Open-Air-Logistics erfordert exaktes Teamwork

So müssen Sanitäranlagen, Leitungen für Wasser und Kanalisation, Bühnen, Licht- und Soundanlagen sowie manchmal sogar eine Bier-Pipeline in nur wenigen Tagen auf- und später wieder abgebaut werden. Die Logistiker:innen sind ordentlich auf Trab, um Aufbau und Versorgung eines Festivals zu gewährleisten. Auch bei kurzfristigen Planänderungen sind sie zur Stelle, um beispielsweise Nachschub an Wechselgeld zu organisieren oder den Getränkevorrat aufzustocken.

Logistiker:innen sind Kindermädchen für alles

Und wenn das letzte Lied mitgesungen, der letzte Bierkrug ausgetrunken und das letzte Zelt abgebaut ist, sorgt wieder die Logistik dafür, dass aufgeräumt wird: Bühnen samt Equipment werden abgebaut, Bauzäune eingesammelt, Abfälle entsorgt. Vor, während und nach einem Festival leisten Logistikerinnen und Logistiker ihren Beitrag dafür, dass mit dem Sommer 2022 ein wichtiges Stück Musikkultur für hunderttausende Fans erlebt werden kann.

„Die Wirtschaftsmacher“ in Kürze

Die 2018 gegründete Initiative „**Die Wirtschaftsmacher**“ hat sich zum Ziel gesetzt, das Image der Logistik in der Gesellschaft zu verbessern. Denn Logistik leistet einen systemrelevanten Beitrag für Wirtschaft und Gesellschaft. Die Initiative stellt auf ihrer Website sowie auf den einschlägigen Social-Media-Kanälen unter anderem zahlreiche Informationen für interessierte Nachwuchskräfte zur Verfügung, unter anderem Berufs- und

„Logistikhelden“-Profile sowie kurzweilige Logistik-Insights. Mit ihren Aktivitäten wirbt sie für mehr Anerkennung und Wertschätzung für die systemrelevanten Leistungen der Logistik sowie ihrer Mitarbeitenden für die Versorgung von Wirtschaft und Bevölkerung. Mit rund 3,2 Millionen Beschäftigten und 280 Milliarden Euro Umsatz ist sie der drittgrößte Wirtschaftszweig in Deutschland, nach Automotive und Handel.

Für ein besseres Image der Logistik

Die Initiative „Die Wirtschaftsmacher“ hat sich zum Ziel gesetzt, das Image der Logistik in der Gesellschaft zu verbessern. An der Initiative beteiligen sich rund 100 Unternehmen, logistikt nahe Verbände, Vereine und Medien wie etwa die der RS Media Solutions / HJS MEDIA WORLD. Dazu gehören bekannte Formate wie zum Beispiel **BUSINESS+LOGISTIC** und **blogistic.net**.

Eine starke Initiative

Zu den Big Spendern gehören hingegen Konzerne wie BMW oder VW, Handelsunternehmen wie EDEKA, PENNY, REWE oder Tchibo, Logistikdienstleister wie LOXXESS, Meyer Logistik, pfenning logistics oder Seifert Logistics, Intralogistiker wie STILL, Softwareunternehmen wie AEB, INFORM und PSI, aber auch Start-ups wie Neocargo und Heureka. Dazu kommen Verbände und Netzwerke wie die Air Cargo Community Frankfurt, die Bundesvereinigung Logistik (BVL), die Initiative Logistikimmobilien (Logix), das Stückgutnetzwerk System Alliance, der Verband der Automobilindustrie (VDA), das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) sowie weitere Unternehmen und ideelle Träger aus unterschiedlichen Bereichen. Die Initiative ist offen für zusätzliche Unterstützer.

► die-wirtschaftsmacher.de



Die Stars brauchen reibungslose Event-Abläufe, um ihr Bestes fürs Publikum geben zu können.

KÜCHEN-SHUTTLE

Schmidt Groupe kommissioniert künftig besser

Mit einem **Multishuttle-System** für rund 6.000 mehrfachtiefe Stellplätze und einer **speziellen Behälter-Fördertechnik** verbindet der **französische Küchenhersteller Schmidt Groupe** am Standort Lièpvre im **Elsass** das **Lager mit dem Kommissionierbereich vollautomatisch**. Dadurch wird der **gesamte Materialfluss** auf komplett **neue Beine** gestellt.

Mit ihren individuellen Küchen gehört die Schmidt Groupe zu den internationalen Marktführern für Möbelfertigung und -vertrieb. Am Elsässer Standort in Lièpvre werden Seitenwände, Türen, Beschläge und Griffe gelagert und kundenspezifisch zusammengestellt. Um die intralogistischen Prozesse hier effektiver zu gestalten, hat sich das Unternehmen für die Automatisierung des Materialflusses entschieden. Die Technik dafür lieferte der **Anbieter von Automatisierungstechnik, Dematic**. Hierfür entwickelten die deutschen Intralogistik-Spezialisten eine platzsparende Lösung. Sie besteht aus einem Multishuttle-System für die mehrfach-tiefe Lagerung auf 5.760 Stellplätzen sowie aus einer speziellen Behälterfördertechnik.



Das platzsparendes Multishuttle-System von Dematic sorgt im Elsass für das schnelle und genaue Handling von Möbelbestandteilen.

Zwölf Shuttles übernehmen die Transporte

Innerhalb des Multishuttle-Systems übernehmen zwölf Shuttles die Auftragssequenzbildung. Die Fördertechnik transportiert die angeforderten Artikel zu den verschiedenen Arbeitsstationen. Dadurch ermöglicht die Intralogistik-Lösung eine vollständige Automatisierung der zuvor manuellen Ein- und Auslagerung sowie Kommissionierung der Waren und des gesamten Materialflusses.

Geschwindigkeit und Genauigkeit signifikant erhöht

„Mit dem Dematic Multishuttle lassen sich Geschwindigkeit, Lagerdichte, Genauigkeit und Verfügbarkeit innerhalb des Kommissionierungslagers signifikant erhöhen“, freut sich Boris Herrmann, Process Manager bei der Schmidt Groupe. Darüber hinaus ermögliche das Gesamtsystem hohe Durchsatzraten sowie eine fehlerlose Kommissionierung. „Das alles garantiert uns somit eine effiziente und zuverlässige Auftragsabwicklung“, so B. Herrmann weiter im Gespräch.

5.760 Stellplätze auf fünf Ebenen

Die Auftragszusammenstellung startet an den Kleinteile-Arbeitsplätzen. Dort bestücken Mitarbeitende mithilfe eines Pick-by-Light-Systems Kartons individuell mit den angeforderten Artikeln. Anschließend werden diese zu den nachfolgenden Stationen mittels spezieller Rollen- und Gurtförderer transportiert. Müssen einem Auftrag größere Artikel hinzugefügt werden, wird der Kleinteilekarton auf ein Tablar geladen und im Dematic Multishuttle-Lager eingelagert oder gepuffert.

Automatische Sequenzierung. Auf zwölf Ebenen bietet dieses Platz für 5.760 Stellplätze. Ein Dutzend Shuttles übernehmen innerhalb des Multishuttle-Systems die automatische Auftragssequenzbildung sowie die Ein-, Um- und Auslagerung. Über die Fördertechnik werden die gefüllten Behälter und Tablare anschließend zu den weiteren Arbeitsstationen transportiert. Eine Durchlaufwaage kontrolliert hierbei das Gewicht. Ist der Auftrag komplettiert, werden die sequenzierten Behälter kontrolliert, die Kartons verschlossen und mit Versandetiketten versehen.

WMS gehört dazu. Dematic hat zudem ein WMS (Warehouse Management System) installiert, das Bestände und Aufträge nach ABC-Zugehörigkeit verwaltet. Für die Überwachung der technischen Vorgänge wurde das von Siemens entwickelte Prozessvisualisierungssystem WinCC mit in die Lösung integriert. Es ermöglicht einen einfachen und übersichtlichen Informationsfluss sämtlicher, anfallender Daten und fungiert als Benutzerschnittstelle, wie Thomas Meyer-Jander, Director EMEA und Head of Marketing & Communications bei Dematic, erklärt. Auf diese Weise haben Anwender jederzeit Zugang zum aktuellen Betriebsstatus und können diese Daten nutzen, um Optimierungsmaßnahmen für eine bessere Leistung abzuleiten. Entsprechend positiv fällt daher das Resümee der Schmidt Groupe aus. B. Herrmann fasst zusammen: „Unsere Ziele in Hinblick auf Durchsatz und Liefergenauigkeit wurden mehr als erfüllt.“

► dematic.com

Kritische Versorgungs-Infrastruktur wird zukunftsfit



Das Shuttle-System versorgt die Pick-it-Easy-Arbeitsplätze mit Artikel zum Kommissionieren und schafft 25.000 zusätzliche Stellplätze. Ein innovatives Nachschub-Konzept stellt die richtigen Artikel zum Nachfüllen der Kommissionierautomaten direkt aus dem Shuttle-System bereit.

Mit **Sitz in Wien** und sechs **weiteren Niederlassungen in Österreich** ist die **Herba Chemosan Apotheker-AG**, kurz Herba, der **größte Pharmagroßhändler und -dienstleister in Österreich**. Das Unternehmen mit **Sitz in Wien** versteht sich als **Full Service Provider für Apotheken** und führt nicht nur **Medikamente, Kosmetika** und **Nahrungsergänzungsmittel** im Sortiment, sondern liefert auch **alle zu einem Apotheken-Betrieb notwendigen Artikel** an seine Kunden. **Zukunftsfit** wird der **Pharma-Großhändler** jetzt mit **Technik aus Österreich**.

Wenn die Logistik einmal nicht reibungslos funktioniert, kann das im Bereich der Pharma-Logistics durchaus Menschenleben gefährden. Deswegen zählt Österreichs größter Pharmagroßhändler, die Herba Chemosan Gruppe, zur kritischen Versorgungs-Infrastruktur. Das Unternehmen versorgt Österreichs Apotheken flächendeckend mit Medikamenten sowie Medizinprodukten. An acht Standorten in Österreich (Wien, Linz, Salzburg, Rum bei Innsbruck, Dornbirn, Graz, Klagenfurt, Gallspach in Oberösterreich) sowie je einem in Tschechien und der Schweiz sind rund 1.000 Mitarbeiter beschäftigt. Diese setzten im vergangenen Jahr rund 1,5 Milliarden Euro um. Der Großhändler teilt sich dabei operativ auf die beiden Unternehmenszweige Herba Chemosan Apotheker-AG (1,2 Milliarden Euro) und Sanova Pharma (290 Millionen Euro) auf.

Pharma-Logistics muss zukunftsfit sein

Umso wichtiger ist es, dass sich die Pharma-Logistics des Unternehmens möglichst flexibel und effizient an die Bedürfnisse der Apotheken anpassen kann und gleichzeitig den Anforderungen von Megatrends wie etwa der digitalen Transformation dauerhaft Rechnung trägt. Das trägt nicht nur zur Fehlerfreiheit und Rückverfolgbarkeit der Chargen bei, sondern dient insbesondere der Sicherheit der Patienten. Gleichzeitig muss im Zeitalter

des E-Commerce die Distribution samt Retourenmanagement effizient und kostengünstig betrieben werden können, obgleich die Anforderungen an das System stetig steigen.

Ständige Modernisierung seit 2018

Daher startete Herba Chemosan bereits im Jahr 2018 ein umfassendes Modernisierungs- und Erweiterungsprojekt für alle seine Standorte. Effizienter und kostengünstiger zu werden war dabei oberstes Ziel. Darüber hinaus galt es, das Netz der Medikamenten-Versorgung in Österreich weiter zu verbessern und den Standort in Wien zu stärken. Zu diesem Zeitpunkt gehörte das Unternehmen noch zum US-amerikanischen Pharmakonzern McKesson. Seit diesem Jahr ist es zur Gänze in österreichischer Hand. Im Rahmen des Projektes entschieden sich die Verantwortlichen in Wien für eine grundlegende Umstrukturierung ihrer Distribution. Die Zentrale in Wien fungiert nun als Drehscheibe für Langsamdreher, während sich die Standorte in den Bundesländern auf die Lagerung der schnelldrehenden Artikel konzentrieren. Alle bestellten Langsamdreher werden daher in Wien kommissioniert und über Nacht an die Bundesländer ausgeliefert. Dadurch werden nicht nur die Regionallager entlastet, sondern es wird auch Platz für zusätzliche Automation geschaffen.

Pharma Logistics – Technik aus der Steiermark

Technologisch setzte man bei der Erweiterung des Distributionszentrums in Wien auf das Know-how des langjährigen Technologiepartners aus Österreich: vom österreichischen Marktführer in diesem Bereich, Knapp. Die Intralogistiklösung der Steirer für die gesamte Pharma-Logistics in Wien besteht heute aus einem vollautomatischem Distributionszentrum mit 25.000 Stellplätzen auf Basis des OSR Shuttle Evo. Hinzu kommt ein Zentralbandsystem zur vollautomatischen Kommissionierung von Medikamenten-Packungen. Es handelt sich dabei um ein innovatives Nachschub-Konzept, das just-in-time die richtigen Artikel zum Nachfüllen der Kommissionierautomaten direkt aus dem Shuttle-System bereitstellt. Zusätzlich besteht das System aus Ware-zur-Person-Arbeitsplätzen der Pick-it-Easy-Serie sowie ein Knapp-Store mit automatischer Ein- und Auslagerung für Retouren. Für die automatische Endkontrolle arbeitet ein sogenannter Itemizer. Für die Steuerung hinterlegt ist das Gesamtsystem mit einer Softwarelösung Knapp SAP® EWM, für das der Hightech-Konzern aus Hart bei Graz seit Jahren zertifiziert ist.

Gewachsene Strukturen effizient erweitern

Eine große Herausforderung lag bei der Umsetzung des Projekts darin, die Erweiterung der Anlage ohne Beeinträchtigung des täglichen Geschäfts bei laufendem Betrieb durchzuführen. Um Platz für zusätzliche Automat-Zeilen und die neuen Pick-it-Easy-Arbeitsplätze zu schaffen, wurde daher eine Bühne über eine bestehende Automat-Linie eingezogen. OSR Shuttle-Lösung und Ware-zur-Person-Kommissionierung Das OSR Shuttle mit zusätzlichen 25.000 Stellplätzen befindet sich hingegen in einem Zubau. Alles erfolgt hier vollautomatisch: Die Einlagerung ins Shuttle-System sowie die Versorgung der Arbeitsplätze Pick-it-Easy Health. Hier kann im Ware-zur-Person Verfahren ergonomisch und fehlerfrei kommissioniert werden.

Automatische Retouren-Abwicklung

Retouren, die bisher manuell bearbeitet werden mussten, werden mit einem KNAPP-Store abgewickelt. Das System erfasst Charge, Seriennummer und Haltbarkeitsdatum eines jeden eingelagerten Artikels und lagert die entsprechenden Artikel fristgerecht wieder aus.



M. Dalkner: „Als Technologie-Partner stellen wir uns den Herausforderungen und leisten unseren Beitrag für eine Value Chain, auf die sich Kunden und Patienten verlassen können.“

FOTOS: KNAPP / RS MEDIA WORLD ARCHIV



M.v.Künsberg Sarre: „Hinsichtlich der Prozesse in unserem Lager vertraue ich auf die Kernkompetenz unseres Automatisierungspartners. Idealerweise hat mein Partner eine Lösung parat, bevor ich mir selbst im Vorfeld überlegen muss, wie wir ein Problem lösen könnten.“

Automatische Endkontrolle mit Itemizer

Zur automatischen Endkontrolle werden die Artikel in einem sogenannten Itemizer automatisch vereinzelt und durch einen Scantunnel geschleust. Dabei werden sämtliche Strich- und Matrixcodes jedes einzelnen Artikels erfasst, geprüft und die Artikel anschließend wieder sanft in den Auftragsbehälter eingeworfen. Mit dem Itemizer ist es möglich, rund 3.600 Artikel pro Stunde automatisch zu prüfen.

Effizienzboost der Pharma-Logistics

Die Effekte für den Herma-Standort in Wien sind durch die Investition in die Erweiterung und die Logistik-Automationslösung von Knapp sind bemerkenswert. So wurde damit einerseits der Anteil der vollautomatischen Kommissionierung von 40 Prozent auf 80 Prozent gesteigert. Gleichzeitig reduzierte sich der Anteil der manuellen Kommissionierung von 55 Prozent auf 17 Prozent. Auf diese Weise konnte der ohnehin niedrige Anteil an Fehlkommissionierungen auf nahezu Null reduziert werden. Die Erweiterung des Distributionsstandortes in Wien erhöhte dessen Lagerkapazität signifikant um 25.000 Stellplätze. Und last but not least wird heute nur noch ein Wareneingang für das gesamte Sortiment benötigt.

Knapp und Herma-Partnerschaft in Kürze

Kundenorientierung und das Streben nach Innovation verbindet den österreichischen Marktführer in Sachen Logistikautomation, Knapp, mit der Herba Chemosan Apotheker-AG. Die gemeinsame Geschichte begann dabei in den 1960ern als der Pharma-Großhändler Herba in Graz bei einem – in der Lagerautomatisierung gerade Fuß fassenden Familienunternehmen namens Knapp – Förderbänder beauftragte. Nach und nach wurden auch weitere Herba-Standorte in Österreich und die Zentrale in Wien mit Paternoster und Fördertechnik ausgestattet. Diese Partnerschaft besteht bis heute. Nach vielen erfolgreichen Einzelprojekten startete Herba 2014 mit den steirischen Spezialisten das erste umfassende Modernisierungsprojekt. 2018 erfolgte ein weiterer Schritt Richtung Zukunft. Alle österreichischen Herba-Standorte wurden daher im Zuge einer Neuorganisation der Distribution modernisiert und mit Technologien aus Hart bei Graz erweitert.

- ▶ herba-chemosan.at
- ▶ knapp.com

IFOY AWARD 2022 – A. Würmser, Chef-Jurorin und Initiatorin des „Oskars der Intralogistik“ begrüßte die Gäste in der BMW Welt bereits zum zehnten Mal zur IFOY Award Gala.



IFOY AWARD 2022 – Die sechs Gewinner des 10. internationalen Intralogistics-Wettstreits

Die BMW Welt in München war heuer bereits zum dritten Mal der stilvolle Rahmen für die Gala des IFOY AWARD 2022. Aus insgesamt 14 Nominierungen wurden in den Kategorien „Special Vehicle“, „Automated Guided Vehicle (AGV/AMR)“, „Start-up of the Year“ und „Special of the Year“, „Robot of the Year“ und „Integrated Warehouse Solution of the Year“ sechs Award-Gewinner von der 27-Köpfigen internationalen Jury ermittelt: Jungheinrich, Locus Robotics, Noyes Technologies, robominds, SSI Schäfer und Synaos.

In einer wie immer glanzvollen Gala im gleichermaßen stilvollen wie futuristischen Ambiente ging heuer die Preisverleihung des IFOY Award 2022 über die Bühne. Dabei ist die 2007 eröffnete „BMW Welt“, die jedes Jahr doppelt so viele Menschen besuchen wie Schloss Neuschwanstein, nicht das erste Mal die Kulisse für die Verleihung des international begehrten Technik-Awards für die Intralogistik. Die auch als „Oscar der Intralogistik“ bezeichnete Trophäe wurden nämlich schon 2017 in der BMW Welt den Siegern überreicht – damals jedoch im sogenannten Doppelkegel. „Die BMW Group ist weltweit einer der größten Nutzer neuer, innovativer Logistiklösungen in der Automotive-Industrie. Wir freuen uns deshalb sehr, dass wir mit dem weltweit größten Intralogistikwettbewerb in der BMW Welt zu Gast sein durften“, sagt Anita Würmser, Vorsitzende der internationalen IFOY-Jury, zu der auch Hajo Schlobach als Jury-Member seit der ersten Stunde gehört. Er ist Herausgeber des Magazins BUSINESS+LOGISTIC und der Wissens- und Businessplattform blogistic.net und Mitbegründer der HJS MEDIA WORLD.

M. Nikolaidis – „Investieren traditionell in nachhaltige Mobilitätslösungen“
„Die BMW Group investiert traditionell schon seit langem nicht nur in die Entwicklung von innovativen und nachhaltigen Fahrzeugen und Mobilitätslösungen, sondern gleichermaßen auch in effiziente, nachhaltige und zukunftsweisende Lösungen im Produktions- und Logistiknetzwerk – Lean, Green, Digital. Es passt daher auch in unsere Strategie, die Bühne für den IFOY Award 2022 zu stellen“, ergänzt Dr. Michael Nikolaidis, Senior Vice President BMW Group Produktionsnetzwerk & Logistik die Ausführungen A. Würmsers.

IFOY AWARD 2022 – 14 Nominées schafften es in Endrunde

Bis in die Endrunde des zehnten Wettbewerbsdurchgangs schafften es dieses Jahr 14 Geräte und Lösungen von zwölf Herstellern – und sind daher bereits Sieger. Denn sie setzten sich gegen mehr als 60 Bewerbungen durch und sind zudem die gegenwärtigen Highlights der Branche. Die Finalisten decken dabei das ganze Spektrum der innerbetrieblichen Logistik

ab – vom Stapler über autonome mobile Roboter (AMR) und Software bis hin zu ganzheitlichen Automatisierungsprojekten für Hochleistungslager. Alle Finalteilnehmer durchliefen im März 2022 während der IFOY TEST DAYS in der Messe Dortmund das dreistufige IFOY Audit, bevor die 25 Jurymitglieder aus 19 Ländern ihr Votum fällten.

IFOY AWARD 2022 – Die Winner im Detail

Der International Intralogistics and Forklift Truck of the Year (IFOY) AWARD zeichnet die besten Intralogistikprodukte und -lösungen des Jah-

IFOY AWARD 2022 – Kategorie „Special Vehicle“: Jungheinrich ERD 220i

Der IFOY AWARD 2022 in der Kategorie „Special Vehicle“ geht diesmal an Jungheinrich für seinen Mitfahrerhubwagen ERD 220i. Die internationale Jury wählte das Fahrzeug zur besten Neuerscheinung in diesem Marktsegment, weil es Kompaktheit und Ergonomie bislang einzigartig miteinander verbindet. Denn bis vor kurzem musste man sich bei Mitfahrerhubwagen entscheiden: Entweder man setzt auf kompakt oder auf sicher oder man geht in die ergonomische Richtung. Mit dem neuen ERD 220i will Jungheinrich Schluss mit den Kompromissen machen, die Anwender bislang hier eingehen müssen. Dank der Integration der Lithium-Ionen-Batterien entfällt nämlich die Notwendigkeit eines separaten Batterie-fachs. Das Ergebnis: Ein Gewinn bei den Abmessungen von 300 mm, ohne dass auf die Sicherheit des Bedieners und eine bessere Ergonomie verzichtet werden muss.

Standplattform leicht auf Bediener einstellbar

Die Federung der Standplattform lässt sich über sechs Schalter leicht auf das Körpergewicht des Bedieners einstellen und arbeitet spürbar komfortabler. Die Arbeitsposition ist angenehm und Bediener fühlen sich deutlich besser geschützt als bei einem klassischen Gabelhubwagen mit klappbarer Plattform. Für zusätzlichen Komfort sorgt die Möglichkeit, sich auf beiden Seiten an die Seitenwand zu lehnen. Die Griffe bieten zudem einen guten Halt und Kontrolle in jeder Position.

smartPILOT-Deichselsteuerung erleichtert Arbeit

Eine weitere Innovation des Hubwagens ist die smartPILOT-Deichselsteuerung. Die elektrische Lenkung ist sehr intuitiv und verfügt über eine praktische automatische Mittelstellung für den Geradeauslauf. Die Höhe ist in vier Positionen einstellbar, und die Gabel und der Hubmast sind auch mit einer Hand leicht zu bedienen. Die neue Ladeschnittstelle verbindet den Stapler schnell und einfach mit einem externen Schnell-ladegerät (bis zu 300 A). Optional ist ein integriertes Ladegerät (25 A) erhältlich, das Flexibilität an jeder 230-V-Steckdose bietet.

Doppelstock-Premiere beim IFOY-Test

Ein Gabelhubwagen mit Doppelstockfunktion hat im IFOY Test Premiere. Es gibt also keinen Vergleichstest, aber der ERD 220i bewegt alle Lasten, die auch in regulären Gabelhubwagen-Tests verwendet werden, leicht und geschmeidig. Der IFOY Teststapler ist ein ERD 220i in der drivePLUS-Version und erzielt in seinem leistungsstärksten Modus (P3) eine um 11,2 Prozent höhere Produktivität pro Umschlag als der Testdurchschnitt seiner Klasse – der zweithöchste Wert jemals. Der Testverbrauch bei 100 Paletten liegt 35 Prozent unter dem Marktdurchschnitt. Mit der maximalen Batteriekapazität von 260 Ah ist eine praktische Betriebszeit von über 8 Stunden möglich. Längere Arbeitszeiten sind dank der Möglichkeit

res aus. Basis der Entscheidung ist das dreistufige Audit, bestehend aus dem rund 80 Kriterien umfassenden Award-Testprotokolls, dem wissenschaftlichen Innovation Check und dem Jurytest. Entscheidend ist, dass die Nominierten nicht miteinander verglichen werden, sondern mit ihren Wettbewerbsgeräten am Markt.

► ifoy.org

Ein Gabelhubwagen mit Doppelstockfunktion feierte im IFOY-Test eine echte Premiere. Darum gibt es also keinen Testvergleich mit anderen IFOY-Testgeräten.



des problemlosen Nachladens möglich. In den Arbeitsmodi P2 und P1 bleibt die Produktivität hoch und der Verbrauch sinkt noch weiter.

Safety first mit operationCONTROL

Das Assistenzsystem operationCONTROL überwacht die Kombination aus Lastgewicht und Hubhöhe in einem selbst wählbaren Lastschwerpunkt bei 500, 600 oder 700 mm. positionCONTROL bietet verschiedene Möglichkeiten der Hubhöhenvorwahl. Beide digitalen Assistenzsysteme erweisen sich beim Doppelstocktest als nützlich. Bei diesem Test wurde eine Produktivitätssteigerung von 31 Prozent im Vergleich zum Transport einer einzelnen Palette festgestellt. Durch den wesentlich effizienteren Transport ist auch der Energieverbrauch pro 100 Paletten geringer. Die praktische Betriebszeit im leistungsstärksten Modus (P3) beträgt somit bis zu 8 Stunden und 36 Minuten.

IFOY 2022 Testfazit

Die Arbeit mit Hubwagen ist nicht länger ein Kompromiss zwischen Sicherheit, Kompaktheit und Ergonomie. Mit dem neuen ERD 220i setzt Jungheinrich neue Maßstäbe für einen sicheren, optimal geschützten und dennoch superkompakten Elektrohübwagen. Die Leistung ist erstklassig und fordert die Konkurrenz heraus.

► jungheinrich.com



Locus Robot - Der Multi-Bot-Ansatz entkoppelt Arbeiter von Aufträgen und Aufgaben, minimiert unproduktive Zeit und weist den Mitarbeiter stets den richtigen Roboter zur richtigen Zeit zu.

IFOY AWARD 2022 – Kategorie "Automated Guided Vehicle" (AGV/AMR): Locus Robotics AMR Solution

Der IFOY AWARD 2022 in der Kategorie „Automated Guided Vehicle“ (AGV/AMR) ging an die Locus Robotics AMR Solution von Locus Robotics. Die internationale Jury wählte die autonome Roboterlösung in dieser Sparte zur besten Neuerscheinung u.a. wegen ihrer kollaborativen Fähigkeiten, mit dem bedienenden Personal zusammen zu arbeiten. Dabei bietet der US-amerikanische Intrealogistik-Spezialist seine umherflitzenden autonomen Roboter ausschließlich in einem Mietmodell im Paket an. Nach dem Set-up mit einer einmaligen „Startgebühr“ steht dem Kunden dann eine Kernflotte für seine Aufgaben zur Verfügung. Das sind im Schnitt zwischen 45 und 50 Einheiten pro Anwendung.

Bereits bei mehr als 80 Kunden weltweit im Einsatz

Im Moment betreut Locus mit seinem Picksystem rund 80 Kunden in etwa 200 Lagern. Die Kunden kommen nicht nur aus dem Handel, sondern auch aus Pharmazie und Industrie (ABB). Das Picken in den 45 Kilogramm leichten Fahrroboter fällt äußerst leicht: Auf dem übersichtlichen Touchscreen werden Art und Menge der am Ort zu entnehmenden und in den Kleinladungsträger auf dem Locus-Robot einzulegenden Produkte sehr gut sichtbar angezeigt. So leicht, intuitiv und ohne eine einzige Sekunde des „Einlernens“ ist das dem Tester bisher nirgendwo gefallen.

Für Leistungs-Piks prädestiniert

Die Hauptsaisonen sind für Locus etwa die Spitzenzeiten, wie sie im Handel etwa während des Weihnachtsgeschäftes im November und Dezember auftreten. Dann verzeichnen die Handelsunternehmen rasch einmal Vier- bis Fünffache an Pickleistung in Bezug auf die Normalleistungen während des Jahres. Das Problem des Fachkräftemangels lösen die US-Amerikaner mit ihrer AMR-Lösung sehr wirkungsvoll, indem sie die Mitarbeiter von den Kommissionierwagen unabhängig macht. Mit den Locus AMR kommt die Arbeit kommt zu den Kommissionierenden, nicht umgekehrt. Es handelt sich also um ein klassisches Ware-zur-Person-Prinzip. Dabei stehen die Mitarbeiter nicht an einem fixen Kommissionierpunkt, sondern können sich frei in einem vorbestimmten Bereich im Lager bewegen, der im Normalfall aber nicht über den Lagergang hinausgeht.

Kraft- und zeitsparend

Das spart nicht nur jede Menge Kraft, sondern macht die Arbeit durch die Wegzeitverkürzung auch weit effektiver und produktiver. Für die optimale Pickroute und welche Bestellungen auf einem Container verheiratet werden, clustert die Locus-Software die Bestellungen. Im Feld arbeitet das System mit hochwertigen Lidar-Sensoren. Das Kommissioniersystem erhöht die Produktivität auch dadurch, dass der Mensch an einer einzelnen Pickposition beispielsweise nur 8 anstelle von 12 Sekunden zubringt – das summiert sich. Beim Picken sind beide Hände für die zu pickenden Produkte frei.

Locus AMR-Flotte ist leicht skalierbar

Zur eingangs erwähnten Kernflotte kann bei Bedarf leicht eine saisonale Flotte zugebucht werden, beispielsweise für zwei bis drei Monate fürs Weihnachtsgeschäft. Die Roboter selbst werden zwischen Mai und November produziert und schnell und schlank gewartet. Insgesamt hat man derzeit rund 8.000 dieser Roboter im Einsatz, 2.000 davon in Europa. Wenn es hart auf hart kommt, können leicht 100 bis 500 der Roboter produziert werden – pro Woche. Das ebenfalls bereits erwähnte „Paket“ besteht bei Locus aus dem klaglosen Austausch der Robots bei der Wartung, bei Fehlfunktionen entstehen dem Kunden keinerlei zusätzliche Kosten. Alle drei Monate kommt der sogenannte „Field Service“ beim Kunden vorbei und schaut nach dem Rechten. Ebenfalls drei Monate dauert es, bis ein solches System kundenseitig implementiert ist.

IFOY 2022 Testfazit

Mit den kollaborativen AMR können Einzelhändler, 3PL, aber auch Betreiber von Speziallagern oder Industrieunternehmen ihre Effektivität stark verbessern. Dabei nutzt eine integrierte Ausführungsplattform firmeneigene Optimierungsalgorithmen und betriebliche Leistungsdaten zur Koordination von „Mensch und Maschine“. Zum Thema Innovation: Locus verfügt in den USA über 33 Patente und sieben in Europa. Eingereicht sind in Europa zusätzlich 23 Patente.

► locusrobotics.com

IFOY AWARD 2022 – Kategorie „Start-up of the Year 2022“: Noyes Storage

Der IFOY AWARD 2022 in der Kategorie „Start-up of the Year“ geht an Noyes Storage von Noyes Technologies. Die Jury wählte in dieser Kategorie das erste robotikbetriebene, ultradichte, automatisierte und hochflexible Nano-Logistiksystem an die Spitze der Lösungen am Markt. Das Kundenverhalten im Bereich Lebensmittel ist nämlich heute dynamischer denn je. Anbieter von Logistiksystemen im urbanen Raum stehen daher vor der Herausforderung teurer Innenstadtmieten, hoher Lohnkosten und dem Wunsch der Endkunden, ihre Bestellung immer schneller zu bekommen. Dabei sind schnelle Systeme gefragt, die nur wenig Lärm emittieren dürfen. Noyes bietet das erste robotikbetriebene, ultradichte, automatisierte und hochflexible Nano-Logistiksystem insbesondere für die urbane Logistik an.

Kleinste Flächen automatisierbar

Noyes kann mit seiner Lagertechnik bereits kleinste Flächen automatisieren und ermöglicht demzufolge schnelle Lieferzeiten zu einem erschwinglichen Preis. Bis zu 2.000 Stock Keeping Units (SKUs) können etwa in einem 30-Quadratmeter-Lager komprimiert werden. In Innenstädten, wo nur eine Bodenbelastung von höchstens 250 Kilogramm pro Quadratmeter zulässig ist, darf die Lautstärke über einem solchen Nano-Lager bei geöffnetem Fenster nur maximal 35 dB betragen. Das ist insbesondere bei gemischter Nutzung eines Gebäudes als Logistikstandort und Wohnhaus wichtig. Dabei arbeitet das Plug-and-Play-System Noyes Storage mit Modulen von 500 Millimeter x 700 Millimeter. Pro Modul wird mit einer Aufbauzeit von nur 10 Minuten kalkuliert, wobei das beim Kunden im laufenden Betrieb geschehen kann. Auf einen Carrier passen bis zu 8 Boxen. Die ersten 70 Storages mit 1.000 bis 1.500 Modulen sind bis Ende 2022 verkauft. Der Clou: Bis Ende 2022 sollen auch Module mit Kühlung integriert werden.

Modularität macht flexibel für Standortgeographie

Die Noyes-Lager können aufgrund ihrer Modularität für jeden Grundriss optimiert werden. Das Regalsystem (Shelf) wurde mit einem Entwicklerteam

aus dem Libanon erdacht. Der Transportroboter mit selbst entwickelter Steuerung, der darin arbeitet und bis zu 60 Kilogramm schwere Behälter transportieren kann, ist aus Aluminium und 20 Kilogramm schwer, soll später aber einem Kunststoff-Spritzgießteil mit maximal 10 Kilogramm weichen. Zum Betrieb des Nano-Lagers ist ausschließlich ein 230-Volt-Anschluss notwendig. Um in Peak-Zeiten „voll“ da zu sein, dockt sich der Robot in nachfrageschwachen Zeiten mit seinen Charging-Pins an der Ladestation an.

Verbesserung bei Flächennutzung

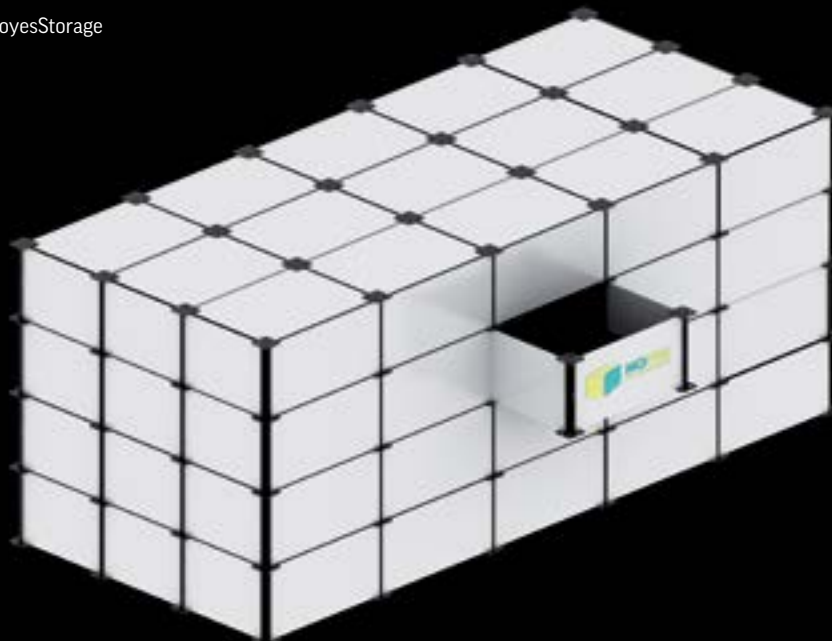
Anwender:innen aus nahezu allen Industrien können mithilfe des ultradichten Lagersystems von Noyes von einer deutlich verbesserten Flächennutzung profitieren. Im E-Commerce lassen sich damit in Zentrallagern neben der Platzeinsparung vor allem in den Prozessschritten Pick & Pack Einsparungen realisieren. Außerdem reduziert die Lösung das Risiko von Pickfehlern und kostspieligen Retouren. Im Q-Commerce (Quick-Commerce) kann wegen der hohen Lagerdichte entweder das vorhandene Sortiment erweitert oder bestehender Platz reduziert werden.

IFOY 2022 Testfazit

Das ultradichte urbane Nano-Lager von Noyes ist insbesondere auf den Bedarf von Unternehmen nach Nähe zu ihren Kunden abgestimmt. Im Nano-Fulfillment-Hub können die Endkunden in städtischen Bereichen ihr Produkt entweder rund um die Uhr selbst abholen. Alternativ bringen Last-Mile-Delivery-Anbieter per Fahrrad oder E-Lastenrad die Produkte nachhaltig und emissionsfrei zu den Endkunden. Mit einem ROI von zwölf bis sechzehn Monaten – je nachdem, ob mit oder ohne Kühlungslösung – rentiert sich die Anschaffung von NoyesStorage relativ schnell und auch bei kleinem Budget.

► noyes-tech.com

IFOY 2022 - Nano-Logistik NoyesStorage





IFOY 2022 - KI robobrain.Neuros

IFOY Award 2022 Kategorie „Robot of the Year: robominds mit „robobrain.NEUROS“

Der IFOY AWARD 2022 in der Kategorie „Robot of the Year“ geht an robominds mit ihrem neuronalen Roboter-Betriebssystem „robobrain.NEUROS“. Die internationale Jury wählte das neuronale Roboter-Betriebssystem zur besten Neuentwicklung in diesem Segment. Ein Grund: Damit können Automatisierungsumgebungen geschaffen werden, die anwenderzentrisch und einfach zu bedienen sind.

Robrain.NEUROS – Für Szenarien jeder Unternehmensgröße

Eine Plattform, viele Applikationen, unabhängig von Komponenten – so kam robominds zu den IFOY TEST DAYS im März 2022 auf das Messegelände in Dortmund. Optimiert auf den Industrie-PC robobrain und als eine Plattform für alle Roboter, Greifer und sonstigen Kinematiken, schafft

NEUROS (NEUROS = Neural Robotic Operating System) eine Automatisierungsumgebung, die anwenderzentrisch und einfach zu bedienen ist – und zwar für Szenarien jedweder Industrie und Unternehmensgröße.

Wenn Robotikkomponenten zum „Skill“ werden

Auf dem industrialisierten Betriebssystem wird jede Funktion der Robotikkomponenten zum Skill. Das Baukastenprinzip gilt sowohl für die Software als auch für die Hardware-Schiene. Ein Skill ist zum Beispiel die Kommissionierung. Im Testaufbau können mehrere Anwendungen gezeigt werden: Palettierung, Box-Erkennung etc. Man versteht sich nicht als Systemintegrator, sondern als Problemlöser. Es steht also nicht der Greifer selbst, sondern immer die Applikation im Vordergrund. Die Skills wiederum sind einfach zu beziehen – über den robominds Skill Store, individuell adaptierbar oder selbst zu entwickeln dank dem robominds Skill Software Development Kit (SDK). Es gibt Vision Skills (wie Item Picking oder Bin Picking), Control-Skills für die einfache Programmierung von Robotern beziehungsweise das Flottenmanagement mehrerer Roboterzellen oder auch Treiber-Skills für verschiedene Roboter, Greifer, Kameras und so weiter.

Wenn die Prozesse für Losgröße 1 im Vordergrund stehen

Flexible Prozesse stellen für alle Unternehmen in Zeiten von kürzeren Produktlebenszyklen und Fertigungsmengen bis hin zur Losgröße 1 immer neue Anforderungen an die Produktion und den Materialfluss. Deshalb rücken die Prozesse auch immer wieder in den Vordergrund – der Prozess ist der eigentlich Kern der modernen Produktion. Und hier kommt robobrain.NEUROS ins Spiel: Wertvolles Prozesswissen wird durch das Roboter-Betriebssystem einfacher zugänglich. Gleichzeitig werden durch eingehaltene europäische Standards die Datensicherheit, Datenintegrität und Trusted KI gewahrt, was in der digitalen Welt und insbesondere im Produktionsumfeld unerlässlich ist. Die Transformation hin zu adaptiven Prozessen betrifft so gut wie alle Abläufe der Produktion eines Material- oder Warenflusses. Insbesondere in der Robotik wird das Potenzial für flexible Anwendungen genutzt, die sich dadurch immer weiter diversifizieren und in unterschiedliche Umfelder und Applikationen Einzug halten. Besonders die neuen Felder der Robotik, beispielsweise die Logistik oder die Medizin, wachsen am schnellsten – und damit auch das Marktpotenzial für NEUROS. robobrain.NEUROS wird bereits von Konzernen in unterschiedlichen Branchen eingesetzt, insbesondere in der Automotive-Industrie, bei Pharma und Diagnostics sowie in der Intralogistik.

Flexible Systeme unabhängig von der Hardware

Das bedeutet, dass mit Standardkomponenten gearbeitet und der Prozess über deren Lebenszeit adaptiert werden kann. So lassen sich Applikationen nicht nur kosteneffizient umsetzen, sondern auch die Investitionen für die Zukunft absichern. Die gleichen Vorteile gelten auch für die Bereiche Inbetriebnahme und Einsatzfähigkeit – unkompliziert, schnell und weitreichend dank Künstlicher Intelligenz (KI).

IFOY 2022 Testfazit

Das neuronale Roboter-Betriebssystem robobrain.NEUROS kann als Plattform für die nächste Generation der Automatisierung in der Logistik dienen. Damit lässt sich eine Automatisierungsumgebung (er)schaffen, die einfach zu bedienen und wirtschaftlich ist und Ressourcen einsparen kann.

► robominds.de

IFOY Award 2022 – Kategorie „Integrated Warehouse Solution of the Year“: SSI Schäfer mit dem Projekt „IKEA Flat Pack Picking“

Der IFOY AWARD 2022 in der Kategorie „Integrated Warehouse Solution“ geht an SSI Schäfer für das Projekt „IKEA Flat Pack Picking“. Es wurde für das größte deutsche Kundenbestellungs-Distributionszentrum des schwedischen Möbelhauses in Dortmund realisiert wurde. Ziel des Projektes war, die Mitarbeitenden von schweren körperlichen Tätigkeiten zu entlasten. Schwere und große Artikel werden heute mithilfe des neuen Kommissioniermoduls von SSI Schäfer volumensoptimiert palettiert. Die Fachkräfte im Lager werden so von unergonomischen Arbeiten befreit. Gleichzeitig werden automatisch optimale Packmuster für die Auftragspaletten erzeugt.

Erst Studie, dann Realisierung, dann IFOY Award 2022

Der Einführung dieses nachhaltigen Kommissionierkonzepts in Deutschlands größtem IKEA-Verteilzentrum ging eine Konzeptstudie im Jahr 2017 voraus. Mittels einer Testinstallation und anschließender Simulation hat Ikea das am Standort Dortmund erstmals realisierte Flat-Pack-Picking-System von SSI Schäfer auf Herz und Nieren geprüft – und für gut befunden. Das Go-live startete im April 2021. Sowohl das heterogene Artikelspektrum als auch der große Anteil schwerer und sperriger Artikel war hierbei eine besondere Herausforderung. Es stellte sich heraus, dass von den rund 12.000 im Distributionszentrum (DC) befindlichen Stock Keeping Units (SKUs) etwa 10 Prozent, also 1.200, vollautomatisch handhabbar sind. Das sind in der Regel die sogenannten „Schnelldreher“.

Portalroboter als Partner der Mitarbeiter:innen

Ziel der zum Einsatz kommenden vier Portalroboter, die von zwei kleinen Portalrobotern außerhalb des eigentlichen Kommissionierbereichs unterstützt werden, war es, per Automated Gantry Picking die Mitarbeitenden von schweren Tätigkeiten zu entlasten. Einer der vier Portalroboter kommt mit seinen 16 Saugnäpfen, die das Packgut von oben greifen, und den

Kameras an den vier Ecken auf eine theoretische (technische) Pickleistung von 70 bis 80 Picks pro Stunde. Damit sind die vier Roboter das schnellste Glied in der gesamten Anlage. Die vier Portalroboter schaffen zusammen maximal 312 Picks, derzeit sind es im Realbetrieb gut 200 Picks pro Stunde. Zwischenlagen auf den einzelnen Packstücken, die dem schnellen Hebe- und Transportvorgang der Pakete im Wege stehen, werden zuverlässig erkannt und entfernt.

Drei-geteilte Kommissionierlösung

Die schlüsselfertige, skalierbare Kommissionierlösung besteht im Prinzip aus drei Bereichen: dem linken Anlagenteil für die dynamische Bereitstellung der langsamer drehenden Möbelpakete, dem eigentlichen Pickbereich in der Mitte, wo die vier Portalroboter ihre Arbeit verrichten und zu dem kein Mensch Zugang hat, leider auch nicht zu Testzwecken, und dem rechten Anlagenteil für die statische Bereitstellung der Schnelldreher. Die Portalroboter sind mit Multifunktionsgreifern bestückt, die sich automatisch durch servomotorisch verstellbare Sauger an die Abmessung der zu pickenden Artikel und die Art der Verpackung anpassen. Warenpakete bis zu einer Länge von 2,5 Metern und einem Gewicht von über 60 Kilogramm werden von der Quellpalette sicher aufgenommen und auf die Auftragspalette übergeben. Der Packmustergenerator von SSI Schäfer (SSI Pack Pattern Generator) sorgt dafür, dass die angeforderten Artikel optimal angeordnet auf der Auftragspalette zum Liegen kommen und für den Kundenauftrag abgeholt werden können

IFOY 2022 Testfazit

Mit der neuen Anlage schafft IKEA eigenen Angaben zufolge etwa 3.000 Kundenbestellungen pro Woche mehr als zuvor. Die ausgereifte Flat-Pack-Picking-Lösung von SSI SCHÄFER lässt sich aber auch außerhalb der Möbelindustrie auf ein breites Spektrum verschiedener SKUs anpassen.

► ssi-schaefer.com



IFOY AWARD 2022 - Die Lösung im größten Distributionszentrum von IKEA in Deutschland brachte SSI Schäfer den begehrten Intralogistics-Preis ein.



W. Hackenberg, CEO (m.) und L. Bochmann, CPO (re) während der IFOY-Gala in München.

IFOY AWARD 2022 – Kategorie „Special of the Year“: Synaos – Vehicle Localization

Der IFOY AWARD 2022 in der Kategorie „Special of the Year“ geht an Synaos aus Hannover. Die internationale Jury zeichnete in dieser Kategorie das Lokalisierungssystem Synaos IMS – Vehicle Location als beste Neuerscheinung in diesem Jahr aus.

Ein Grund dafür war, dass die meisten Gabelstapler, die in Unternehmen umherfahren, nach wie vor händisch gesteuert werden und sind somit nicht oder nur rudimentär digitalisiert. Beim System Synaos IMS – Vehicle Localization sorgt nun ein kamerabasiertes Sensor-Kit für deren kosteneffiziente Lokalisierung – per modernster Computer-Vision-Technologie. Die Niedersachsen sehen sich selbst zwar als eine Software-Company, sie haben sich jedoch für die Realisierung ihres Lokalisierungssystems entschieden, eine kleine Hardware zu bauen. Dabei handelt es sich um kleines schwarzes Kästchen (19 x 12 x 6 Zentimeter). Es wird auf einem Stapler geschraubt und projiziert dann seine Bilder auf einen Bildschirm.

Indoor-Lokalisierung von Flurförderzeugen

Der Hersteller hat sich der Aufgabe verschrieben, die Lücken bei der Lokalisierung von manuell gesteuerten Flurförderzeugen aller Art zu eliminieren: Es geht also um die Indoor-Lokalisierung von Flurförderzeugen. 95 Prozent der Betriebe haben Stapler im Einsatz, die sind aber selten in die Wertschöpfungskette gut eingebunden: Digital ist derzeit nur der Transportauftrag, die Stapler selbst sind nicht digitalisiert. Demzufolge fehlt das Wissen, wo sich ein Stapler befindet. Dabei gibt es Stapler-Lokalisierungstechniken, aber sie werden oft nicht genutzt. Das hat seinen Grund: Ultra-Wideband- oder Lidar-Technologie sind einfach zu teuer.

Synaos IMS - Kostengünstiges Tool, leicht implementierbar

Beim neuen, mit sogenannten „Markern“ arbeitenden System von SYN-AOS, einem Localisation-as-a-Service-Tool, ist das anders: Da ist alles schon im Preis dabei und die Detektion kommt auf eine Genauigkeit von etwa 25 Zentimeter. Die Intelligenz steckt aber in der Software – plug and play.

Man kann mit der SYNAOS IMS – Vehicle Localization blitzschnell Transparenz schaffen: Wo im Warehouse ist viel los? Wie sind die Bremswege? Wo wird ohne Fahrauftrag umhergefahren? Auch der sich immer wieder verspätende Stapler kann jetzt endlich aufgezeigt werden. Kurzum: Man kann die Flottenauslastung genau beobachten. Den großen USP gegenüber dem herkömmlichen Lagerverfahren sieht man darin, dass der Stapler nur noch die Position meldet, wo er eine Palette hingefahren hat. Das Scannen der Palette beziehungsweise der darauf befindlichen Produkte ist nicht mehr nötig.

Alle 100 Meter ein Marker

Die schon erwähnte Indoor-Genauigkeit von 25 Zentimetern erreicht man mit Markern alle 100 Meter. Das „schwarze Kästchen“ arbeitet mit einer Leistungsaufnahme von 7 Watt und gibt seine Kameradaten – 15 Bilder pro Sekunde – über WiFi zur Auswertung mittels Computer-Vision-Algorithmen weiter. Außer einem Beschleunigungssensor werden keine weiteren Inputquellen benötigt. In Zeiten von immer wichtiger werdender Cybersecurity vielleicht auch nicht ganz unwichtig: Die gesamte Bildverarbeitung des Systems geschieht lokal auf dem Embedded-Rechner, es müssen keine sensiblen Daten in eine Cloud übertragen werden. Nachdem die Bilddaten der Kamera verarbeitet sind, werden sie sofort wieder verworfen.

IFOY 2022 Testfazit

Die einfache Echtzeitlokalisierung von Flurförderzeugen aller Art mithilfe dieses sehr überzeugenden Lokalisierungssystems hilft den Kunden auf ihrem Weg zur vollständigen Digitalisierung der Intralogistik. Man kann damit sehr leicht die Flottenauslastung erfassen, aber auch Heatmaps für kritische Punkte im Lager erstellen oder Lagerlayouts optimieren. Jedes Flurförderzeug mit einer Stromversorgung und einer Montagemöglichkeit lässt sich mit dem Sensor-Kit SYNAOS IMS – Vehicle Localization ausstatten – ein riesiger Markt.

▶ synaos.com

HJS

Media World

60 Jahre Kompetenz
in Sachen Medien, Wirtschaft und Logistik

journalismus.at



SEIEN SIE DABEI!
IHRE ANMELDUNG
UNTER
WWW.BVL.DE/DLK

2022

DEUTSCHER LOGISTIK-KONGRESS

19. - 21. Oktober 2022

InterContinental Berlin
Pullman Berlin Schweizerhof

Supply Chains matter!

Auf dem Kongress sprechen und
diskutieren unter anderem:



Barbara Frenkel

Vorstand Beschaffung,
Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG,
Weissach



Dana von der Heide

Gründerin und leitende
kfm. Geschäftsführerin,
Parcel Perform Pte Ltd.,
Berlin



Dr. Cornelius Patt

CEO,
zooplus SE,
München



Jürgen Knappe

Generalleutnant a. D.,
ehemaliger Kommandeur des Joint Support
and Enabling Command NATO,
Ulm



Nico Rosberg

Sustainability Entrepreneur and 2016
F1 World Champion,
Monaco