

DEZEMBER
2023

www.blogistic.net

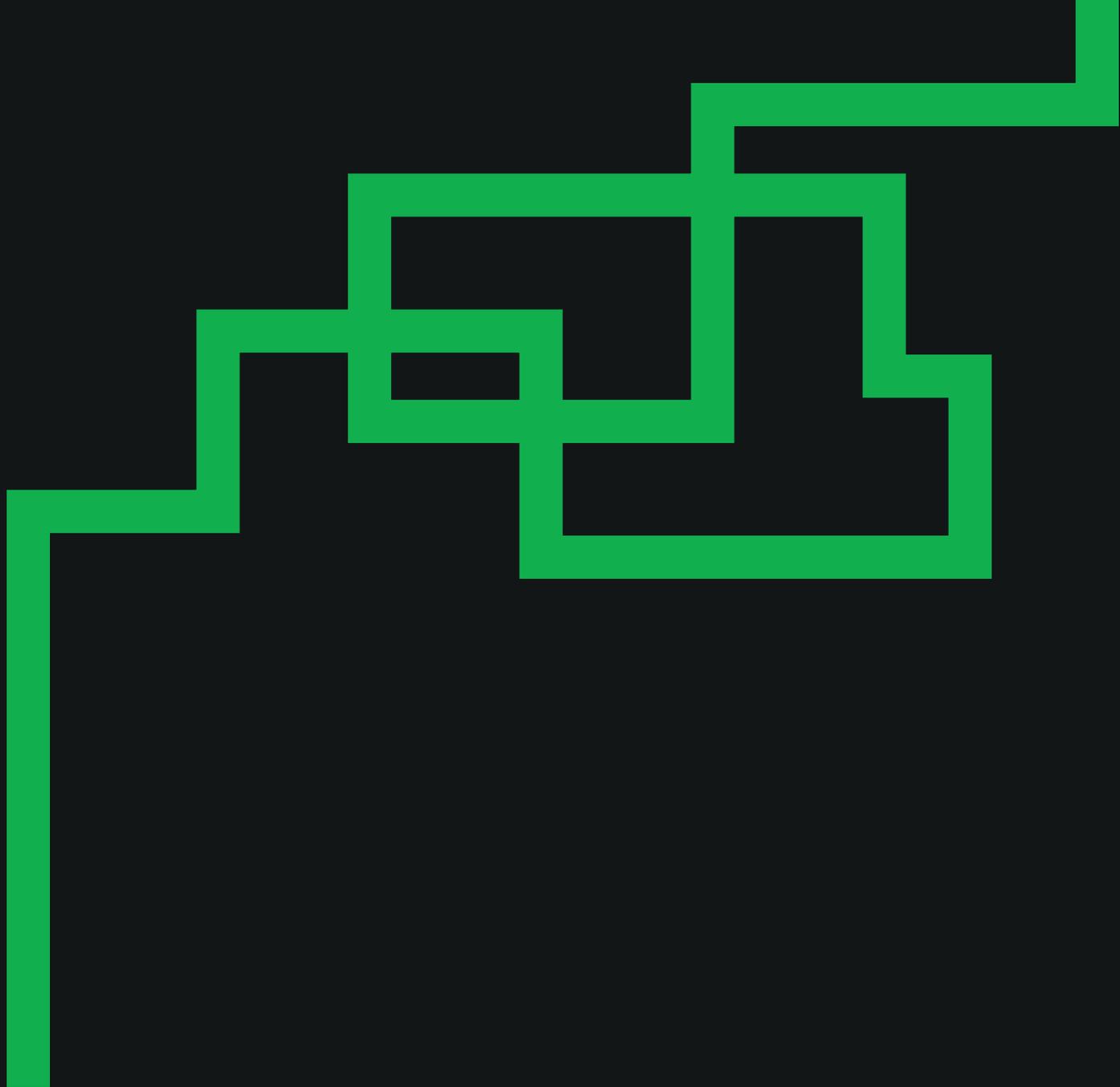
BUSINESS + LOGISTIC



FRAUENPOWER

Vom Boden bis ganz nach oben

Kludia Tanner ist zwar nicht die erste Bundesministerin für Landesverteidigung in Österreich. Aber unter ihrer Federführung wandelt sich das österreichische Bundesheer mehr als bei ihren Vorgänger:innen zu einem attraktiven Arbeitgeber für Frauen. (Ein politisches Porträt der Gastgeberin der Airpower 24 in Zeltweg)



Wir kamen, sahen und automatisierten!

Unsere Lager-, Förder- und Kommissionierroboter
und -lösungen machen die Automatisierung Ihres
Lagers einfacher und schneller als je zuvor.

movu-robotics.com

 **MovU**TM
robotics

2024 – Auf zu (fast) neuen Ufern

Liebe Leserinnen und Leser.

Das Jahr 2023 neigt sich dem Ende zu und es gibt mit dieser Dezemberausgabe für uns seit langem einmal wieder die Möglichkeit des Rückblicks. Und dieser wird ein sehr persönlicher Rückblick werden, denn es ist in diesem Jahr sehr viel passiert – zumeist Positives. In diesem Jahr ist die RS Media Solutions ein Partner der steiermärkischen TV Aichfeld (kurz ATV) geworden. Dieser kleine Privatfernseher verfügt über ein kleines Studio, über eigene regionale Fernsehkanäle, die sowohl via DVBT und Kabel-TV erreichbar sind. Zudem hat das Unternehmen ein kleines, aber sehr gut eingespieltes Team und ist insbesondere in der Steiermark hervorragend vernetzt. Sein Epizentrum ist jedoch Ing. Walter Winter, seines Zeichens Privat-TV Mann der ersten Stunde in Österreich. Er war maßgeblich daran beteiligt, dass es einerseits Kabel-TV in Österreich gibt und andererseits war er maßgeblich auch an der Entwicklung der rechtlichen Rahmenbedingungen des Privatfernsehens in der Alpenrepublik beteiligt. Als solcher hat sein Engagement schließlich zum ersten Privatfernseher geführt, der ATV, deren Namensgeber er war und auch einer der ersten Geschäftsführer des Senders.

Walter und ich lernten uns im Herbst 2022 kennen bei einer Veranstaltung der Independent Logistics Society (ILS) während des Leobener Logistik-Sommers 2022. Wir kamen dabei ziemlich rasch ins Gespräch über die Medienszene in Österreich und unsere Analysen deckten sich weitestgehend. Primär stößt uns beiden die Tatsache auf, dass einerseits das Marktumfeld von nur sehr wenigen Medienhäusern und Agenturen dominiert wird und deren Dominanz im Wesentlichen auch aus einer gewissen „Verhaberung“, wie es in Österreich heißt, resultiert. Diese „Verhaberung“ ist für einige der Medienhäuser auch die Grundlage ihres Business. Sie kassieren einen erheblichen Teil ihrer Umsätze aus Förderungen und Parteieninseraten. Auf diese Weise „gefördert“ sind zum Großteil also genau die Medienhäuser, die es eigentlich nicht nötig haben. Dafür liefern sie eine angemessene „Hofberichterstattung“, die eher wenig mit Journalismus und Objektivität zu tun hat, sondern viel mehr mit Propaganda.

Vor diesem Hintergrund entschlossen wir uns beide, einen Versuch zu wagen: nämlich den Aufbau einer komplett neuen Form eines Medien-

hauses. Unter dem Label „One Story – Multi Media“ entwickeln wir unsere beiden Standbeine zu einem homogenen Unternehmen, das in der Lage ist, sämtliche Formate – von Print/E-Paper bis TV – selbst zu produzieren und diese über unsere Kanäle kampagnenartig medien- und länderübergreifend zu streuen: via Post, Web, TV-Kanäle, Social Media, Streaming etc. Unser Zielmarkt ist hierbei nicht nur Österreich, sondern der gesamte deutschsprachige Raum mit seinen insgesamt 100 Millionen potenziellen Rezipienten. Dabei soll die journalistische Qualität hochgehalten werden. Die Objektivität ist dabei Trumpf. Dies schaffen wir durch unsere politische und finanzielle Unabhängigkeit.

An diesem gemeinsamen Projekt arbeiten wir seit dem Frühjahr 2023 und sind dabei gut vorangekommen. Und das, obgleich die wirtschaftliche Lage allgemein herausfordernd ist und auch das Medienwesen in Österreich sowie im deutschsprachigen Raum sehr in Bewegung ist. Die Gründe dafür sind dieselben wie in anderen Branchen auch: Explodierte Kosten in jedweder Hinsicht, scharfer Verdrängungswettbewerb und bei immer kleiner werdenden Budgets. Viele Marktbegleiter stehen jetzt vor denselben Herausforderungen, wie wir vor mehr als zwei Jahren, mit denselben Folgen: Personalabbau, Umstrukturierungen und der Neuerfindung des eigenen Unternehmens. Zudem hat der B2B-Medienmarkt, in dem wir uns bewegen, andere Gesetze als etwa der Bereich B2C. Doch wir sind sehr optimistisch, dass sich unser Konzept „One Story – Multi Media“ durchsetzen wird, weil das der Weg der Medien in die Zukunft ist.

Herzlichst,
Ihr Team der
HJS MEDIA WORLD
Hajo Schlobach



Hans-Joachim Schlobach,
Chefredakteur/Herausgeber

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; Beteiligung an anderen Medienunternehmen: ATV Aichfeld Film- und Videoproduktion GmbH; Firma des Herstellers: Medienfabrik Graz GmbH, Dreihackengasse 20; 8020 Graz; 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 Winter 2023; ISSN 2072-6546; Chefredaktion und Objektleitung: Hans-Joachim Schlobach; Produktionsleitung: Dagmar Schlobach; Art Direction und Prepress: Jannic Schlobach; Mitarbeiter dieser Ausgabe: Dagmar Schlobach; Auflage: max. 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.



FRAUENPOWER – Vom Boden bis ganz nach oben
Klaudia Tanner ist nicht die erste Bundesministerin für Landesverteidigung in Österreich. Ein politisches Portrait

LEUTE + NEWS

6 BRANCHE – Trauer um Heidegunde Senger-Weiss

Die Mitgesellschafterin Heidegunde Senger-Weiss ist am 19. Oktober 2023 im Alter von 82 Jahren verstorben. Mit ihr hat die internationale Logistikbranche eine Vorreiterin verloren, die dafür im Jahr 2015 in die Logistics Hall of Fame aufgenommen wurde.

8 TGW – Nach schlechtem Geschäftsjahr wieder auf Kurs

Nach einem Verlust im Geschäftsjahr 2022-2023 dürfte der Welser Logistik-Automatisierer TGW auf der Spur sein. Noch besser soll es dann 2024 mit dem neuen CEO Henry Puhl gehen.

9 MANAGEMENT & INVEST – Es geht voran

Logistik-Automatisierer SSI Schäfer hat ein neues Führungsteam und der oberösterreichische Spezialist für Robotik, Agilox, schafft 42 neue Arbeitsplätze.

BUSINESS + FINANZEN

10 AIRPOWER 24 – Flugevent mit großer Bedeutung für die Steiermark

Unter dem Motto "Airpower 24 – Wirtschaftliche Bedeutung für das Murtal und die Steiermark" ging am 5. Oktober eine spannende Diskussionsveranstaltung im Luftfahrtmuseum Zeltweg über die Bühne.



Hierzu lud der regionale TV-Sender ATV Aichfeld ein. Die Veranstaltung entpuppte sich als Publikumsmagnet mit einigen Überraschungen.

12 FRAUENPOWER – Vom Boden bis ganz nach oben

Klaudia Tanner ist zwar nicht die erste Bundesministerin für Landesverteidigung in Österreich. Aber unter ihrer Federführung wandelt sich das österreichische Bundesheer mehr als bei ihren Vorgänger:innen zu einem attraktiven Arbeitgeber auch für Frauen.

16 K. TANNER – "Für das Bundesheer ist das eine wichtige Übung."

Vom 6. bis 7. September 2024 findet in Zeltweg die Airpower 24 statt. 300.000 Personen werden in dieser kurzen Zeit erwartet. Für das Bundesheer ist dieser Event somit auch eine organisatorische und logistische Herausforderung. Wir sprachen mit der Gastgeberin, Bundesministerin Klaudia Tanner über die Bedeutung der Flug- und Leistungsshow für sie und für die Region. Sie stellt dabei das neue Verkehrskonzept vor.

BEST PRACTICE

18 BIOGENA – Steirischer Store macht Healthcare-Vertrieb nachhaltiger

Sie arbeiten ressourcenschonend, verpflichten sich zu höchster Qualität und sie pflanzen Bäume. Die Rede ist vom Salzburger Hersteller von Nahrungsergänzungsmitteln für Sport und Gesundheit, Biogena. Das Familienunternehmen steht für den

modernen Lifestyle, der auch die umwelt-schonende Distribution seiner Produkte auf dem internationalen Parkett beinhaltet. Als Technologiepartner für den wachsenden Distributionsbedarf setzt man nun auf eine automatisierte Store-Lösung aus der Steiermark.

20 KÜNSTLICHE INTELLIGENZ – Industrie 4.0 und die digitale Transformation der Wirtschaft

Die Industrie befindet sich inmitten einer Revolution. Seit der Integration von Künstlicher Intelligenz (KI) nimmt diese an Dynamik rasant zu. Die fortschreitende Technologie hat dabei nicht nur die Art und Weise verändert, wie Produkte hergestellt werden. Sie hat auch die Effizienz, Qualität und Flexibilität in der Produktion und entlang der Supply Chain erheblich verbessert. In diesem Artikel werfen wir einen Blick auf die Revolution an sich und wie KI hilft, die Industrie in Richtung Zukunft zu transformieren.

23 PATRICK SIEBERT – "Eine KI kann eine Art von Intuition entwickeln."

Künstliche Intelligenz (KI) ist ein Hype, der mittlerweile zu einem Begriffswirrwarr führt, und deshalb auch für viel Verunsicherung sorgt. Wir sprachen im Café Dommeier mit Patrick Siebert, Geschäftsführer der Wiener Agentur Seabird Marketing und durch die Zusammenarbeit mit der steirischen ivii ein ausgesprochener KI-Fachmann für die Industrie, und versuchten, etwas Ordnung in den Begriffswirrwarr zu bringen.

25 YOUNG TALENTS – Jugendliche lösen knifflige Intralogistik-Aufgaben in Annas Garage

Anfang November hatten Young Talents die Chance, ihre Fähigkeiten in „Annas Garage“ in Graz zu testen. Die Grazer Tochter des SSI Schäfer-Konzerns, ein weltweit führender Lösungsanbieter für alle Bereiche der Intralogistik, stellte diesmal die kniffligen Aufgaben (Challenges), welche vier Teams aus drei steirischen Schulen bravourös lösten. Die Ergebnisse wurden auch auf der Lehrlingsmesse Graz Nord am 17. November präsentiert.
TRANSPORT+INFRASTRUKTUR



Internationale Fachmesse für
Intralogistik-Lösungen und
Prozessmanagement

19. – 21. März 2024
Messe Stuttgart

**SHAPING CHANGE
TOGETHER**

SUSTAINABILITY  ERGONOMICS



23

Patrick Siebert

TRANSPORT + INFRASTRUKTUR

26 VERKEHRSSTUDIE 2023 – Fahrer:innen stehen auf mehr Sicherheit, bessere Straßen und weniger Staus

Eine europaweite Studie unter 1.000 Fahrern im Segment leichter Nutzfahrzeuge liefert jetzt interessante Einblicke in den Arbeitsalltag der Fahrer:innen. Ihre wichtigsten Themen sind dabei vor allem Verkehrssicherheit, Verkehrsstörungen und Staus sowie mangelnde Parkplätze in den Städten und generell die Straßeninfrastruktur. Auch die digitale Ausstattung der Fuhrparks dürfte zu wünschen übriglassen.

28 CHEMIELOGISTIK – Pilotprojekt mit HVO im Transport soll Nachhaltigkeit bringen

Der weltweit agierende Schweizer Spezialist für Chemilogistik, Bertschi, und der US-amerikanische Chemiegigant Dow (The Dow Chemical Company) starten dieser Tage ein Pilotprojekt für den nachhaltigen Transport von Chemikalien zwischen den Niederlanden und Italien.

30 GRÜNER WASSERSTOFF – Lhyfe baut große Produktionsanlage in Schwäbisch Gmünd

Der französische Pionier für industriell genutzten grünen Wasserstoff, Lhyfe, will in Deutschland grünen und erneuerbaren Wasserstoff für den breiten Markt verfügbar machen. Dafür baut das Unternehmen nun ein Produktionswerk im baden-württembergischen Schwäbisch Gmünd. Es ist die erste große Produktionsstätte der Franzosen außerhalb Frankreichs.



8

Henry Puhl

32 BATTERIETECHNIK & ROHSTOFFE –

China dominiert noch lange den Markt

Weltweit werden derzeit mehr als 400 Batteriefabriken gebaut, um die Elektroauto- und Stapler-Flotten künftig mit Batterien versorgen zu können. Eng wird es dabei in Sachen Rohstoffversorgung und Lieferketten. Denn China dominiert nicht nur die Verarbeitung von Lithium zu Batterien, sondern kontrolliert auch den Lithium-Abbau. Chancen, insbesondere für Europa, bieten sich daher in Afrika, das auch in Sachen Lithium als „underexplored“ gilt.

ORGANISATIONEN + EVENTS

35 GLASFASER-INFRASTRUKTUR – Fibre Channels machen den Standort-Unterschied

Die Digitalisierung, Industrie 4.0 und 5G etc. sind ohne flächendeckende Glasfasernetze faktisch nicht umsetzbar. Das wurde auch beim Austrian Fibre Summit der Open Fibre Austria, OFAA, am 7. November in Salzburg deutlich.

38 ISCCM 2023 – SC-Manager:innen sind Helden der Wirtschaft

Sie arbeiten im Hintergrund und sorgen für die Sicherheit der Lieferketten. Die Rede ist von den Supply Chain Manager:innen. Der Verein Netzwerk Logistik (VNL) schob diese vom 20. bis 22.11 im „Apothekertrakt“ des Schlosses Schönbrunn im Rahmen des 1. International Supply Chain Community Meetings 2023 (ISCCM) in den Fokus des Interesses.





NACHRUF

Trauer um Heidegunde Senger-Weiss, eine große Logistikerin

Die **Mitgeschafterin Heidegunde Senger-Weiss** ist am **19. Oktober 2023** im Alter von **82 Jahren verstorben**. Mit ihr hat die internationale Logistikbranche eine Vorreiterin verloren, die dafür **im Jahr 2015** in die **Logistics Hall of Fame** aufgenommen wurde. Zusammen mit ihrem Mann Paul leitete sie von **1968 bis 2004** das Unternehmen. **Bis 2017 war sie für das Unternehmen als Aufsichtsrätin** tätig. Sie blieb **Gebrüder Weiss** bis zu ihrem Tod eng verbunden.

Die bedeutendste Logistikerin Österreichs, Heidegunde „Heidi“ Senger-Weiss, ist tot. Die Grand Dame der Logistik ist am 19. Oktober 2023 im Alter von 82 Jahren gestorben. Mit ihr verliert die internationale Logistikbranche eine Visionärin in der Transportlogistik, die für ihr langjähriges Engagement international und national mit Ehrungen bedacht wurde. So ist sie im Jahr 2015 in die Logistics Hall of Fame aufgenommen worden (wir berichteten darüber und führten dazu auch ein Interview mit ihr). Diese Auszeichnung erhalten Logistiker:innen weltweit, die sich mit ihren Leistungen für die Logistikbranche

weltweit verdient gemacht haben. H. Senger-Weiss galt etwa als eine Pionierin beim Einsatz von IT als vernetzendes Element und galt bis zu ihrem Ausscheiden auch als Treiberin von Netzwerktechnologien und die Vernetzung für die Logistik.

Heidegunde Senger Weiss – 36 Jahre nachhaltige Arbeit

Während ihrer 36-jährigen Zeit an der operativen Spitze beeinflusste Heidi Senger-Weiss ihr Unternehmen nicht nur nachhaltig. Mit ihrem modernen, Netzwerk-orientierten Denken hat sie die gesamte Branche

mehr als nur inspiriert. Sie setzte damit Benchmarks. Als Präsidentin des Zentralverbandes Spedition und Logistik sowie in verschiedenen Funktionen bei der Wirtschaftskammer Österreich trat sie erfolgreich für den Stellenwert der Logistik ein und stellte in der Öffentlichkeit immer wieder anschaulich deren Bedeutung für die Wirtschaft heraus. Ihre Geschäfts- und Mitarbeiterführung machten Gebrüder Weiss zu einem Vorbild für mittelständische Familienunternehmen. Aufgrund ihrer hohen Verdienste für die Logistik wurde Heidi Senger-Weiss im Jahre 2015 – als erste Frau überhaupt – im Bundesdeutschen Verkehrsministerium in Berlin in die Ruhmeshalle der Logistik (Logistics Hall of Fame) aufgenommen. Für ihr Lebenswerk erhielt Heidi Senger-Weiss zahlreiche weitere Auszeichnungen, zuletzt im November 2022 das Große Silberne Ehrenzeichen und Dekret der Republik Österreich. Mit Heidi Senger-Weiss verliert Gebrüder Weiss eine herausragende Persönlichkeit und besonderen Menschen, dem das Unternehmen so viel zu verdanken hat.

Familienunternehmerin par excellence

Geboren wird Heidi Senger-Weiss 1941 in Wien als einziges Kind von Ferdinand und Gertrude Weiss. Ihre Jugend verbringt sie in Bregenz. Nach dem Abschluss ihres wirtschaftswissenschaftlichen Studiums an der Hochschule für Welthandel in Wien, sammelt sie praktische Speditionserfahrungen in Basel, Rotterdam, Paris und New York. 1965 steigt sie in das elterliche Unternehmen ein. Als ihr Vater nur drei Jahre später im Alter von 66 Jahren stirbt, übernimmt die damals 27-Jährige die Geschäftsleitung von Gebrüder Weiss; tatkräftig unterstützt von ihrem Verlobten Paul Senger, den sie im Juni 1969 in Bregenz heiratet. Dem Ehepaar werden drei Kinder geboren. Gemeinsam mit ihrem Ehemann sorgt Heidi Senger-Weiss in den folgenden dreieinhalb Jahrzehnten für eine Neuausrichtung der damals noch inländisch orientierten Traditionsspedition Gebrüder Weiss. Dabei stehen vor allem der Ausbau des Standortnetzwerks, technische Modernisierungen, Erweiterung des Serviceportfolios sowie eine generelle Internationalisierung des Geschäfts im Fokus.

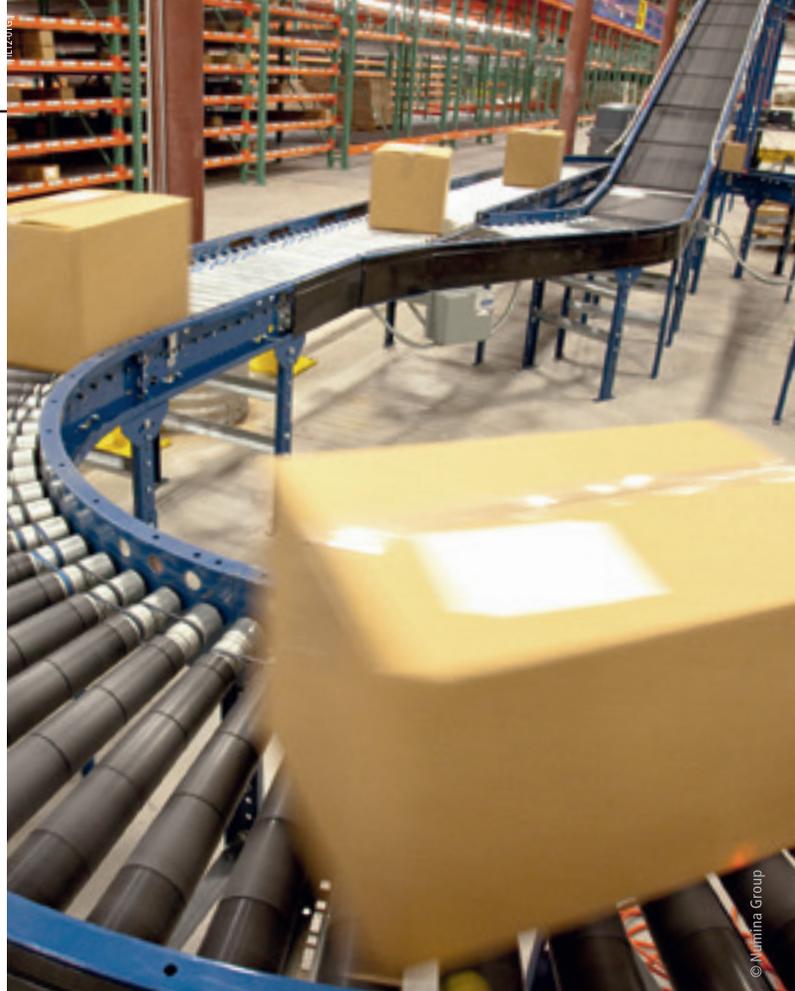
Heidegunde Senger-Weiss und DPD

Auf ihre Initiative geht 1988 auch die Gründung des Paketdienstes APS Austria Paket System (später DPD Austria) gemeinsam mit zwei Partnern zurück. Er wird in kurzer Zeit zum österreichischen Marktführer im B2B-Bereich. Wirtschaftlichen Rückschlägen wie der Ölpreiskrise oder dem EU-Beitritt 1995 (Wegfall von 70 Prozent des Verzollungsgeschäfts) begegnet sie mit mutigen unternehmensinternen Neuerungen und formt Gebrüder Weiss zusammen mit ihrem Ehemann Paul zu einem modernen Logistikkonzern.

Eine Unternehmerin mit sozialer Verantwortung

Wie wenig andere steht Heidi Senger-Weiss bereits früh für soziale Verantwortung in der Logistik. Sie ist Familienunternehmerin durch und durch, lebt ihren Mitarbeitern Werte wie Verbindlichkeit, Engagement und Respekt vor. Über sich selbst sagt sie: „Ich habe mir nie eingebildet, die beste Spediteurin zu sein. Meine Begabung ist es, Menschen zu motivieren und für ein Thema zu gewinnen, sodass sie mit Begeisterung arbeiten und sich für eine Sache einsetzen.“

► gw-world.com

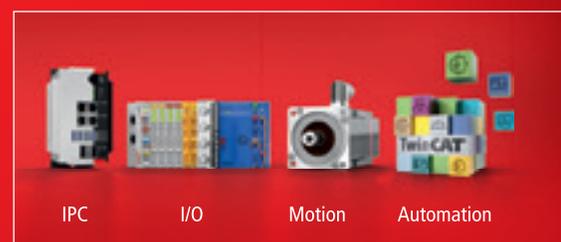


Flexible Steuerungstechnik für Lager- und Distributionslogistik

PC-based Control: Die Automatisierungslösung für Intralogistik-Anwendungen jeder Größenordnung

- Integration und Synchronisation aller Steuerungsfunktionen auf einer Hard- und Softwareplattform
- offene Schnittstellen für maximale Flexibilität beim Systemdesign und einfache Upstream/Downstream-Konnektivität
- flexible Betriebssystemauswahl mit skalierbaren Funktionen für Multicore-Prozessoren
- Echtzeit-Feldbus EtherCAT für ultraschnelle Prozesskommunikation
- integrierte Cloud-Anbindung
- integrierte Analytik und Echtzeit-Scope-Tool bieten vorausschauende Wartungsoptionen für maximale Betriebszeit

Scannen und alles über PC-based Control für Lager- und Distributionslogistik erfahren



TGW LOGISTICS

Nach schlechtem Geschäftsjahr wieder auf Kurs

In seiner **letzten Pressekonferenz** zog der Langzeit-CEO des oberösterreichischen **Logistik-Hightech-Konzerns TGW Logistics Group**, **Harald Schröpf**, eine **gemischte Bilanz**. Nach einem Verlust im Geschäftsjahr 2022/2023 dürfte der **Logistik-Automatisierer** jedoch die Talsohle durchschritten haben.

Etwas Wehmut steckte in den Abschiedsworten von Harald Schröpf, Langzeit-CEO des Marchtrenker (OÖ) Hightech-Logistikautomatisierers TGW Logistics, die er im Rahmen seiner letzten Pressekonferenz gegenüber den Medien äußerte. Immerhin leitete er das Unternehmen die letzten 15 Jahre und machte es zu einem der bedeutendsten Anbieter für Intralogistiklösungen aus Österreich. Unter seiner Ägide wurde aus der TGW Logistics ein Milliardeneuro schweres Unternehmen, das seine Services und Leistungen in Europa, den USA und Asien anbietet.

TGW Logistics – 2022/2023 brachte null Gewinn

Dabei hatte der erfolgreiche Manager bei seinem Antritt bei TGW ganz sicher nicht auf dem Radar, dass er zum Abschluss seiner Karriere für das Geschäftsjahr 2022/2023 einen Verlust verkünden muss. Die Gründe waren dabei vor allem eine deutliche Zurückhaltung der Märkte bei Investitionen in Lösungen aus dem Bereich der Intralogistik, insbesondere in Europa. Hinzu kamen Lieferengpässe bei wesentlichen Komponenten, welche für die Realisierung von Logistikautomationslösungen nötig sind. Und last but not least sind auch die Kosten bei TGW explodiert. „Es war ein herausforderndes Jahr“, resümierte



H. Schröpf: "Das Geschäftsjahr 2022/2023 war herausfordernd."

H. Schröpf die Abschlussbilanz. TGW dürfte sich allerdings wieder auf einer positiv verlaufenden Schiene befinden. So peilt das Unternehmen im Geschäftsjahr 2023/2024 an, wieder die Eine-Milliarde-Euro Marke zu knacken.

HENRY PUHL

Neuer CEO bei TGW Logistics

Dr. Henry Puhl wechselt von **Still in Hamburg (KION Group)** zum oberösterreichischen **Intralogistik-Spezialisten TGW Logistics**. Er wird ab **Februar 2024** den **CEO-Posten** von Langzeitchef **Harald Schröpf** (siehe im Artikel oben) übernehmen.

Es war wie ein Paukenschlag bei TGW Logistics in Marchtrenk. Dr. Henry Puhl wird ab Februar 2024 den CEO-Posten beim oberösterreichischen Hightech-Konzern übernehmen. Dies gab der Stiftungsvorstand der TGW Future Privatstiftung in einer Presseaussendung bereits wenige Tage nach der Bilanzpressekonferenz bekannt. Die Stiftung ist Alleineigentümerin der TGW Logistics. H. Puhl tritt die Nachfolge des Langzeit-CEO Harald Schröpf an. Dieser verlässt das Unternehmen auf eigenen Wunsch und geht Februar 2024 in den Ruhestand.

Henry Puhl – Laufende Suche nach CEO erfolgreich beendet

Die Suche nach einem neuen CEO fand mit der Verpflichtung Henry Puhls rascher ein Ende als erwartet. Diese dürfte sehr intensiv gewesen sein, wie von TGW Logistics zu erfahren war. H. Puhls Erfolgsbilanz und Führungserfahrung in der Automatisierungsbranche – zuletzt als CTO bei Still in Hamburg (KION Group) – sowie die „hohe Identifikation mit den Unternehmenswerten“ gaben den Ausschlag, den Top-Manager nach Österreich zu holen. Er soll nun die TGW Logistics in die nächste Phase zu führen, heißt es weiter aus dem Konzern.



Foto: TGW / RS MEDIA WORLD

► tgw-group.com

SSI SCHÄFER

Bersch und Krauss gingen, Edelmann und Hedden kamen

Seit Mitte Herbst hat der führende deutsche Intralogistik-Spezialist SSI Schäfer einen neuen CEO und einen neuen CFO. Peter Edelmann hat von Steffen Bersch den CEO-Posten des Neunkirchener Logistik-Automationskonzerns übernommen. Olaf Hedden folgt als CFO auf Bruno Krauss.



Mit Wirkung zum 15. Oktober 2023 wurde Peter Edelmann zum neuen CEO des führenden deutschen Intralogistik-Unternehmens SSI Schäfer berufen. In dieser Funktion folgt er auf Steffen Bersch, der das Unternehmen in den vergangenen dreieinhalb Jahren geführt hatte und das Unternehmen nun verlässt.

Pe. Edelmann - Von Wien nach Neunkirchen

P. Edelmann verfügt dabei über langjährige Management-Erfahrung, davon über zwanzig Jahre bei der Voith Gruppe. Dort war er zuletzt Mitglied des Konzernvorstands. Ferner hat der Top-Manager die Firmen Kaefer Isoliertechnik in Bremen sowie die B&C Industrieholding in Wien als CEO geleitet. Daneben hat er verschiedene Aufsichtsrats- und Beiratsmandate inne.

Ol. Hedden - Von Rheinmetall zu SSI Schäfer

Als weiteres Mitglied der zweiköpfigen Gruppengeschäftsführung wurde Olaf Hedden zum CFO ernannt. Er hat jetzt die Aufgaben vom bisherigen CFO von Bruno Krauss übernommen. O. Hedden verfügt über langjährige Geschäftsführungserfahrung. Er begann seine Karriere bei der Metallgesellschaft und war später lange Zeit bei Rheinmetall Automotive als CFO tätig. Zudem ist er durch seine Tätigkeit als Sprecher des Vorstandes der Lämpfle AG auch mit mittelständischen Strukturen vertraut.

► ssi-schaefer.com

AGILOX

Erweiterung bringt 42 Arbeitsplätze

Der oberösterreichische Spezialist für autonome Robots, Agilox, erweitert seinen Hauptsitz in Neukirch bei Lambach. Hier sollen 42 neue Arbeitsplätze entstehen und so die Produktion auf 1.000 AMRs pro Jahr erhöht werden.

Den schwierigen Marktbedingungen in der österreichischen Industrie zum Trotz dürfte bei IFOY 2023-Gewinner Agilox die Auftragslage für autonome mobile Robots (AMR) sehr gut sein. Die Oberösterreicher investieren jetzt in die Erweiterung ihres Hauptstandortes. Im Oktober war dafür der Spatenstich. Die Investition soll 1.400 qm mehr Produktionsfläche für 42 Mitarbeiter:innen bringen. Bis zu 1.000 AMR-Lösungen sollen dann hier pro Jahr produziert werden.

Agilox - Investition unterstreicht positive Entwicklung

Dieser Schritt stellt aus heutiger Sicht daher eine strategische Notwendigkeit dar, um den wachsenden Bedarf des Marktes sowie das anhaltende Wirtschaftswachstum zu decken, bestätigt man im Agilox - Headquarter. Die Expansion unterstreiche zudem die „positive Entwicklung des Unternehmens sowie den Fortschritt in der Technologiebranche aktiv voranzutreiben.“

Spatenstich zum Neubau

Im Rahmen einer feierlichen Zeremonie erfolgte der symbolische Spatenstich zur Erweiterung des Firmenhauptsitzes. „Agilox setzt mit dieser Expansion nicht nur ein Zeichen für sein Engagement für kontinuierliches Wachstum und Innovation, sondern verspricht auch

die Schaffung neuer Arbeitsplätze für die regionale Wirtschaft“, heißt es hierzu in einer Pressemitteilung des Unternehmens. Die Erweiterung umfasst eine Fläche von rund 1.400 Quadratmetern, bestehend aus einer modernen Produktionshalle und einem Bürogebäude mit 42 Arbeitsplätzen. Die geplante Fertigstellung des Gebäudes ist für das zweite Quartal 2024 vorhergesehen.

► agilox.net





AIRPOWER 24

Flug-Event mit großer Bedeutung für die Steiermark

Unter dem Motto "Airpower 24 – Wirtschaftliche Bedeutung für das Murtal und die Steiermark" ging am 5. Oktober eine spannende Diskussionsveranstaltung im Luftfahrtmuseum Zeltweg über die Bühne. Hierzu lud der regionale TV-Sender ATV Aichfeld ein. Die Veranstaltung entpuppte sich als Publikumsmagnet mit einigen Überraschungen.

Die nicht von allen Einwohnern und Gewerbetreibenden der Region begrüßte Luftshow "Airpower 24", die als größter Luftfahrt-Event vom 6. bis 7. September 2024 auf dem Militärflughafen in Zeltweg über die Bühne gehen wird, sorgt für viel Gesprächsstoff. Daher war das Interesse an der ATV Aichfeld-Initiative besonders hoch. Dabei stellten sich Brigadier Wolfgang Prieler, der Projektleiter der Airpower 24, Bezirkshauptfrau Murtal, Nina Pözl, der Bürgermeister von Zeltweg, Günter Reichhold, Edgar Schnedl der WKO Murtal und Michael Ranzmaier-Hausleitner nicht nur der Diskussion, sondern auch den Fragen der Anwesenden.

Wirtschaftlich bedeutsam, aber mit Negativpunkten

Die Show wird hierbei grundsätzlich von allen als wirtschaftlich wichtiger Impulsgeber für die strukturarmer Region positiv erkannt. Denn dadurch kommen innerhalb zweier Tage rund 300.000 Besucher ins Murtal in der Steiermark, die rund neun Millionen Euro Umsatz in die Region spülen. Auch dürfte der Werbewert für die international bekannte Flugshow für die Region sehr hoch sein. Auf diese Weise könnte auch damit der Tourismus weiter belebt werden. Und last but not least rechnen in der Steiermark angesiedelten Hightech-Unternehmen mit guten Business-Kontakten, denn traditionell findet im Rahmen

Foto: Bundesheer

der Airpower 24 auch eine Leistungsmesse der Flugzeug- und -zuliefererindustrie statt. Jedoch werden auch die negativen Mehrbelastungen durch die mehrtägige Veranstaltung im kommenden Jahr gesehen. Hierzu zählen etwa weitere Lärm- und Schmutzbelastungen, die ohnehin durch den Luftwaffenstützpunkt in Zeltweg auftreten.

Nutzen und Belastungen ungleich verteilt

Auch können nicht alle Gemeinden von den zu erwartenden Tourismusströmen zur Airpower 24 gleichermaßen profitieren. Für einen zentralen Gesprächsstoff sorgte die Logistik der zu erwartenden Menschenmassen. Denn die 300.000 Besucher können derzeit nicht einfach mit der Bahn bis Zeltweg geleitet werden. Sie müssen entweder in den weiter entfernten Gemeinden aussteigen oder sie reisen gleich mit PKW und Bussen an. Damit steigt die Individual-Verkehrsbelastungen für die Anwohner der Ortschaften erheblich. Der Grund ist banal: Der Bahnsteig am Bahnhof Zeltweg ist um 50 Meter zu kurz. Daher können nur Züge mit geringer Personenkapazität den Bahnhof ansteuern. In Zahlen gegossen heißt das, dass in Zeltweg nur Züge mit einer Kapazität von 800 Zugreisenden ankommen können. Eine Verlängerung des Bahnsteiges könnte hingegen eine Verdoppelung auf 1.600 Personen bringen. Daher würden sich alle Beteiligten der Region eine Investition in diesen Bereich wünschen. So könnte nämlich auch der Tourismus der ganzen Region entscheidend belebt werden, wie Bürgermeister Reichhold anmerkte.

BM Gewessler muss nur noch genehmigen

Die ATV Aichfeld-Initiative wartete jedoch mit einer Überraschung auf. Im Rahmen der Veranstaltung stellte sich nämlich heraus, dass die Genehmigung des Bauwerks im Bahnhof bereits erfolgt ist. Auch ist dessen Finanzierung aus privater Hand gesichert. Es krankt lediglich noch an der Genehmigung des Bauwerks durch das Verkehrsministerium. Gleichzeitig wurde öffentlich, dass an einem Verkehrskonzept gearbeitet wird, welches hier zu einer spürbaren Entlastung der Gemeinden durch den Individualverkehr führen soll. Dabei werden vor allem auch mehr Busse – es

dürften Shuttle-Busse sein – welche die Besuchermassen aus größeren Entfernungen aufnehmen. Zudem wird an einem Abreisekonzept gearbeitet, um die Besucherströme über einen längeren Zeitraum wieder abzuleiten. „Die Veranstaltung war für uns daher ein toller Erfolg“, wie Brigadier Prieler der Airpower 24 und Walter Winter, Geschäftsführer der ATV Aichfeld gegenüber BUSINESS+LOGISTIC bestätigen. Sie kündigten beide weitere solcher Informationsveranstaltungen in den nächsten Monaten an.

- ▶ airpower.gv.at
- ▶ aitv.at



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






FRAUENPOWER

Vom Boden bis ganz nach oben

Kludia Tanner ist zwar nicht die erste **Bundesministerin für Landesverteidigung in Österreich**. Aber unter **ihrer Federführung** wandelt sich das **österreichische Bundesheer** mehr als bei ihren Vorgänger:innen zu **einem attraktiven Arbeitgeber** auch für Frauen. Sie besetzen heute nach und nach Führungspositionen. Aber auch der Luftfahrt-Industrie drückt **die tough wirkende Ministerin** ihren Stempel auf. Dies wird im Zusammenhang mit der Airpower 24 deutlich.

Als Kludia Tanner vor rund drei Jahren als Bundesministerin für Verteidigung angelobt wurde, schlug ihr nicht gerade ungeteilte Begeisterung entgegen. Denn einerseits übernahm sie ein finanz-ramponiertes Ressort, das von den Vorgängerregierungen durchweg stiefmütterlich behandelt wurde. Und das, obgleich die „Immerwährende Neutralität“ bei sämtlichen Parteien in Österreich wie eine Monstranz vorweg getragen wird. Dass damit eine Verpflichtung zur adäquaten Ausstattung des Österreichischen Bundesheeres verbunden sein könnte, daran wollte in Wien seit dem Fall des „Eisernen Vorhangs“ niemand so richtig denken. Andererseits galt dieses Ressort eher als ein politischer Schleudersitz, das viel Arbeit, aber wenig Anerkennung versprach. Das dürfte sich mit K. Tanner geändert haben. Ihr gelang es nämlich, dass sie heute den größten Etat aller Zeiten für die Landesverteidigung Österreichs verantworten kann.

Der Weg zum Erfolg war steinig

Dabei galt die Wahl-Steirerin bei Amtsantritt 2020, sie war damals langjährige Geschäftsführerin des ÖVP-Bauernbundes, nicht gerade als Traumbesetzung für das Militärische. Wie wollte sie die, ob ihres Ausstattungszustandes mittlerweile murrende Truppe, befrieden, stellten sich viele politische Analysten die Frage? Und wie sollte das noch dazu vor dem Hintergrund gelingen, dass der Sparkurs auch unter ihrer Führung weiter fortgesetzt werden sollte? Gleichzeitig stießen ihre Reformpläne für das Bundesheer kaum auf Begeisterung. Diese sahen nämlich einerseits eine Abkehr von der Landesverteidigung vor. Andererseits setzte K. Tanner weiter den Rotstift an. Letzteres stieß ganz besonders auf Unverständnis, weil kurz vorher Übergangs-Verteidigungsminister Thomas Starlinger noch einen Finanzierungsbedarf von 17 Milliarden Euro errechnete, damit das Bundesheer überhaupt einsatzfähig ist. Deswegen wurde sie dann auch zum Rapport beim obersten Befehlshaber des Heeres, Bundespräsident van der Bellen gerufen.

Frauenpower – Sie ist heute die klare Nr. 1

Doch trotz der Anfangsschwierigkeiten setzte sich die nach Außen tough wirkende K. Tanner durch. Heute gilt sie unbestritten als die Nr. 2 bei der Truppe, nach dem Bundespräsidenten, und als die Nr. 1 im Ministerium. Und ihre Frauenpower ist erfolgreich. Heute kann sie nämlich nicht nur das größte Verteidigungsbudget seit Bestehen der 2. Republik verantworten. Über vier Milliarden Euro stehen der Ministerin im neuen Haushaltsplan für 2024 zur Verfügung. Davon macht Tanner auch ausgiebig gebrauch. So wird unter ihrer Leitung nicht nur via „European Sky Shield“, gemeinsam mit Deutschland und der ebenfalls neutralen Schweiz, ein gemeinsames Flugabwehrsystem beschafft. Gleichzeitig werden Mittelstreckenraketen und Hubschrauber ange-

schafft. Zudem sollen damit die mittlerweile nahezu fluguntauglichen Hercules-Transportflugzeuge durch Embraer C-390 Maschinen aus Brasilien ersetzt werden. Hinzu kommen Investitionen in die Cyber-Sicherheit und, und, und... Ihr erklärtes Ziel ist es, das Bundesheer auf die Herausforderungen der Zukunft und auch auf die sich komplett gewandelte Sicherheitslage weltweit vorzubereiten: „Wir müssen schreckliche Bilder erleben mit dem Angriffskrieg Russlands auf die Ukraine und dem Krieg im Nahen Osten erleben“, sagt K. Tanner im Gespräch mit BUSINESS+LOGISTIC und blogistic.net. Für sie ist klar, dass das Bundesheer dazu ertüchtigt werden muss, diesen Herausforderungen adäquat zu begegnen: zur Luft und zu Land.

Mehr Frauenpower macht Bundesheer attraktiver

Doch nicht allein damit verschafft sich die Ministerin in der Koalition einerseits und in der Truppe andererseits Respekt. Sie setzt auch in der Diversifizierung des Personals für die Geschichte des Bundesheeres Maßstäbe. So trieb sie die Frauenpower im Bundesheer voran. Eine ihrer zentralen Maßnahmen waren und sind hierbei gezielte Rekrutierungen von Frauen für verschiedene Positionen. Unterstützt von umfassenden Informationskampagnen und Veranstaltungen werden dabei Frauen ermutigt, sich für eine Karriere beim Militär zu entscheiden. Dies führte in den letzten Jahren zu einer Zunahme der weiblichen Präsenz in den Reihen des Bundesheeres, angefangen von Basispositionen bis hin zu Führungspositionen.

Auf Chancengleichheit setzen

Dabei steht bei ihr die Chancengleichheit im Fokus, mehr Frauenpower im Bundesheer zu etablieren. Die Ministerin setzt sich deswegen nachdrücklich für die Sicherstellung ein, dass Frauen die gleichen Karriere-möglichkeiten haben wie ihre männlichen Kollegen. Dies beinhaltet allerdings nicht nur die Rekrutierung, sondern auch den Zugang zu Fortbildungs- und Beförderungsmöglichkeiten. Die Förderung von Frauen in höhere Ränge des Militärs sei ein wichtiger Schritt, um eine ausgewogene und diverse Führungsebene zu gewährleisten, heißt es aus dem Verteidigungsministerium.

Für die Armee eine Umstellung

Klar, dass eine männerdominierte Umgebung wie die Armee für so eine Umstellung entsprechend sensibilisiert werden muss. Diese Sensibilisierung für Geschlechterfragen im Militär wird unter K. Tanner durch Schulungen und Informationsveranstaltungen laufend verstärkt. Ziel ist es, eine inklusive Kultur zu fördern, die auf Respekt und Gleichberechtigung basiert. Dies trägt nämlich nicht nur dazu bei, Vorurteile abzubauen, sondern schafft auch eine Umgebung, in der Frauen ihre Fähigkeiten und Qualitäten optimal entfalten können.



Die Flexibilität ist hierbei für K. Tanner ein Schlüsselaspekt der Frauenförderung im Bundesheer.

Mehr Flexibilität gefordert

Die Flexibilität ist hierbei ein weiterer Schlüsselaspekt der Frauenförderung im Bundesheer. Die Vereinbarkeit von Familie und Militärdienst wird deshalb auch durch flexible Arbeitszeitmodelle und Unterstützungsprogramme erleichtert. Dies ermöglicht es somit Frauen, sowohl ihre beruflichen als auch persönlichen Verpflichtungen erfolgreich zu bewältigen. Netzwerke und Mentoring-Programme spielen eine entscheidende Rolle bei der Unterstützung von Frauen im Militär. Der Aufbau von Verbindungen und die Bereitstellung von Mentoring-Möglichkeiten fördern nicht nur den Austausch von Erfahrungen, sondern bieten auch praktische Unterstützung bei der beruflichen Entwicklung.

Der Wandel zum attraktiven Arbeitgeber

Insgesamt spiegelt die Entwicklung der Frauenpower im Österreichischen Bundesheer einen positiven Wandel wider. Durch die konsequenten Bemühungen von Bundesministerin Tanner und anderen Akteuren im Militär, wird nicht nur die Gleichstellung vorangetrieben, sondern dürfte auch die Effizienz und Vielseitigkeit der Streitkräfte stärken. Außerdem, und das ist auch ein wichtiger Aspekt: Das Bundesheer könnte so zu einem interessanteren Arbeitgeber werden. Denn trotz

Wehrpflicht entscheiden sich viel zu wenig für einen Beruf im Rahmen des Bundesheeres.

4.000 Soldat:innen fehlen

Dies könnte sich in den nächsten Jahren zu einem mittelschweren Problem auswachsen, wenn sich die sogenannten Baby-Boomer in ihre Pension verabschieden. Insgesamt 4.000 Berufssoldat:innen und noch mehr Mitarbeiter:innen werden in den nächsten Jahren in Österreich in Pension gehen. Und neue zu finden sei laut dem Bundesheer nicht so einfach. Speziell Soldatinnen möchte man daher für das Bundesheer rekrutieren, betont etwa Oberstleutnant Maria Eder in einem Gespräch mit dem STANDARD. Sie leitet die Abteilung Personalgewinnung beim Österreichischen Bundesheer. Derzeit seien 4,4 Prozent der Bediensteten beim österreichischen Bundesheer Frauen. Da sei laut Eder noch Luft nach oben.

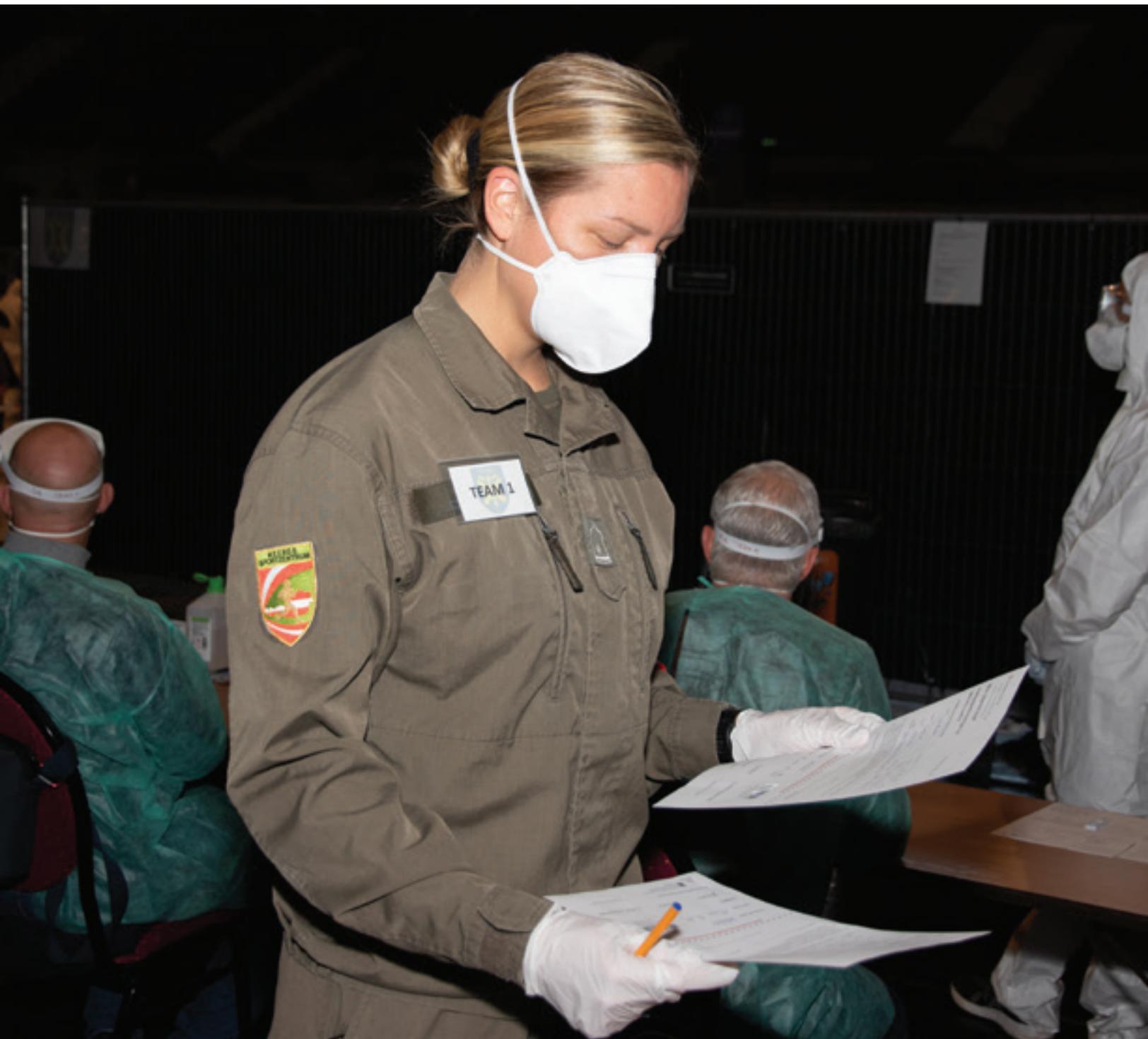
Frauenpower auf der Airpower 24

Es bleibt also noch einiges zu tun, die Diversität im Bundesheer voranzutreiben. Eine der bekanntesten Möglichkeiten, auf das Bundesheer aufmerksam zu machen, dürfte dabei – neben der Präsentation auf

dem Heldenplatz beim Jahrestag der Republik – die Airpower 24 in Zeltweg sein. Europas größter Flugshow-Event wird auch im kommenden Herbst 2024 wieder mehr als 300.000 Menschen aus ganz Österreich anlocken. Und es ist eine Möglichkeit für das Bundesheer, sich nicht nur als Mitorganisator zu präsentieren, sondern mit seinen Logistikfähigkeiten auch dafür zu sorgen, dass der Red Bull-Event in Zeltweg reibungslos über die Bühne geht. Hierfür hat man, unter der Federführung des Verteidigungsministeriums, des Landes Steiermark des Bundesheeres ein Verkehrs-, Versorgungs- und Sicherheitskonzept entwickelt, damit die Airpower 24 als wirtschaftlicher Impulsgeber für diese strukturarme Region des Landes Steiermark seine volle Wirkung entfalten kann. Nach Angaben der steiermärkischen Landesregierung soll hierbei allein das Airpower-Wochenende aufgrund der zusätzlichen

Nachfrage in den Bereichen Tourismus, Freizeitwirtschaft und Handel sowie Gastronomie eine Wertschöpfung von rund neun Millionen Euro in der Region Murtal bringen. Das Murtal war zum Veranstaltungswochenende 2022 de facto ausgebucht, alle Gastronomiebetriebe in der Region verzeichneten erhöhte Frequenz und Umsätze – und das schon Wochen zuvor. Aber auch sonst erwartet man sich auch Seitens des Tanner-Büros weitere Impulse für die steirische und österreichische Wirtschaft. So wird die Airpower 24 verstärkt zum europäischen Treffpunkt der internationalen Flugzeug- und Automotive-Wirtschaft. Wenn es gelingt, diese Potentiale der Show auch auf diesem Gebiet weiter zu heben, dann ist die Wertschöpfung kaum mehr bezifferbar.

► airpower.gv.at





K. TANNER

„Für das Bundesheer ist das eine wichtige Übung.“

Vom 6. bis 7. September 2024 findet in Zeltweg die **Airpower 24** statt. **300.000 Personen** werden in dieser **kurzen Zeit** erwartet. Für das **Bundesheer** ist dieser Event auch eine **organisatorische und logistische Herausforderung**. Wir sprachen mit der Gastgeberin **Bundesministerin Claudia Tanner** über die **Bedeutung der Flug- und Leistungsshow** für sie und für die Region. Sie stellt dabei das **neue Verkehrskonzept** dafür vor.

B+L: Welche Bedeutung hat für Sie als Verteidigungsministerin die Airpower aus der Sicht des Wirtschaftsstandorts Österreich, aber auch in Hinblick auf die Landesverteidigung?

K. Tanner: Die Airpower ist einerseits eine wichtige Leistungsschau des österreichischen Bundesheeres. Andererseits stellt diese gleichzeitig für das Bundesheer eine wichtige Übung dar, welche eigentlich dessen sämtlichen Einheiten fordert, insbesondere im Bereich der Logistik. Denn voraussichtlich werden an den beiden Tagen 300.000 Menschen den Event besuchen. Das ist so viel wie in etwa die Stadt Salzburg hat. Und diese vielen Besucher:innen treffen auf eine Stadt wie Zeltweg, die gerade einmal 7.000 Einwohner hat. Diese Menschen müssen versorgt und betreut werden usw. Das stellt unsere Miliz und unsere Soldaten vor entsprechende Herausforderungen. Diese Leistungsschau liefert aber auch für die Region Murtal eine enorme Wertschöpfung dar (Anm.: Schätzungen sprechen von rund neun Millionen Euro), etwa durch die vielen Nächtigungen, die Versorgung durch Lebensmittel aus der Region.

B+L: Sie nehmen teilweise die Beantwortung meiner nächsten Frage vorweg. Rund 300.000 Besucherinnen und Besucher aus dem In- und Ausland werden zu diesem Event erwartet. Das ist in der Tat eine große logistische Herausforderung, und zwar nicht nur in Hinblick auf den Verkehr, sondern auch was die Versorgung der Menschen und deren Sicherheit angeht. Welche Maßnahmen setzen Sie als Verteidigungsministerin, damit das möglichst reibungslos über die Bühne geht?

K. Tanner: Wir haben einerseits ein perfektes Projektteam mit Brigadier Prieler an der Spitze, der viel Erfahrung hier mitbringt und bereits die Airpower 22 hervorragend abgewickelt hat. Es ist also schon vieles auch bereits Routine. Neu hinzu gekommen ist jedoch das Verkehrskonzept, das für die Airpower 24 entwickelt wurde. So wird es nach der eigentlichen Flugshow noch zwei Stunden Nachveranstaltungen geben, um einen Ansturm auf die Verkehrswege und -mittel nach der Show zu verhindern. Es werden zudem die Bahnhöfe der Umgebung mehr genutzt. Hierfür wird es 300 zusätzliche Buslinien geben etc., damit das möglichst reibungslos über die Bühne gehen kann.

B+L: So eine Veranstaltung kostet etwas. Inwieweit schlägt sich das in Ihrem Verteidigungsbudget zubeuche?

K. Tanner: Das Gute an der Airpower ist, dass wir zwei gute Partner haben. Der eine ist das Bundesland Steiermark und der andere Partner ist Red Bull, die sich an den Kosten beteiligen. Wir werden die Kosten in bewährter Weise daher dritteln.

B+L: Die Airpower gilt als einer der größte Flugshow-Event Europas. In diesem Zusammenhang bietet sich der Event an, Österreich und den Standort Zeltweg als Stützpunkt intensiver in die Verteidigungsfähigkeit Europas zu integrieren. Sie haben zu diesem Zweck u.a. auch den Vertrag zum „European Sky Shield“ unterschrieben. Gleichzeitig werden Mittelstreckenraketen zur Luftabwehr angeschafft. Können Sie dazu etwas sagen?

K. Tanner: Die Bedeutung der Airpower als Event ist unbestritten. Es nehmen Hunderte zivile und militärische Flugzeuge aus mehr als 20 Nationen daran teil. In Bezug auf European Sky Shield ist es notwendig, dass wir dort, wo wir Fähigkeitslücken haben, diese auch schließen. Ich meine damit, dass wir derzeit mit Bedrohungen und Kriegen mit ihren schrecklichen Bildern konfrontiert sind. Gerade als militärisch neutraler Staat ist es jedoch eine Hauptaufgabe, dass wir uns auch

verteidigen können, auch in der Luft. Von Zeltweg aus übernehmen das beispielsweise unsere Eurofighter diese Aufgabe. Es ist aber auch notwendig, für mittlere und lange Reichweiten der Abwehr zu sorgen. Und darum sind wir sehr gerne bei der Beschaffungsplattform European Skyshield dabei.

B+L: Österreich hatte in der Vergangenheit eine Tradition in der Flugzeugindustrie. Die Airpower gibt also hervorragende Gelegenheit, wirtschaftliche Verbindungen zur internationalen Flugzeugindustrie zu knüpfen. Was erwarten Sie sich als Verteidigungsministerin in dieser Hinsicht kurz-, mittel- und langfristig von dem Event?

K. Tanner: Die Airpower hatte schon immer positive Effekte für den Standort Österreich in wirtschaftlicher Hinsicht, und zwar nicht nur kurzfristig, sondern auch mittel- und langfristig. So gibt dieser Event seinen Besuchern nicht nur Gelegenheit, die Gegend und ihre Schönheiten bei diesem Event kennen zu lernen, sondern eben auch einmal danach als Urlaubsregion zu besuchen. Es ist außerdem nicht nur eine Leistungsschau, die in der Luft stattfindet, sondern es ist eine Möglichkeit, die Leistungsfähigkeit beispielsweise der Luftfahrtindustrie, der Forschung und der Lehre in Österreich zu präsentieren. Und so, wie es im vergangenen Jahr war, werden aus guten Gesprächen auch gute Verbindungen entstehen, welche langfristig wirken. Wir haben jetzt auch mit dem größten Budget für Landesverteidigung in vielen Bereichen zu investieren. Das müssen wir auch in der Luft. Wir haben etwa 36 neue Hubschrauber bestellt, wir werden einen Nachfolger für unser Transportflugzeug benötigen (Anm.: derzeit Hercules). Und last but not least benötigen wir eine Nachfolge der Jet-Trainer etc. Daran sind auch eine Reihe österreichischer Unternehmen beteiligt, denn es ist uns wichtig, auch hier eine Wertschöpfung im Land zu behalten.

B+L: Von der Airpower sind nicht alle in der Region Murtal begeistert. Neben den wachsenden Belastungen der Region, die mit den vielen Besuchern einerseits und den Flugshows andererseits zwangsläufig entstehen, fürchten viele kleinere und mittelständische Unternehmen, dass sie zwar die Belastungen zu tragen haben, für sie insgesamt aber nichts dabei herauspringt. Was sagen Sie diesen?

K. Tanner: Die regionale Wirtschaft müssen wir natürlich mit einbeziehen. Das machen wir gemeinsam mit der Wirtschaftskammer Steiermark. Das ist uns bei der Airpower 2022 gut gelungen und das soll uns auch 2024 gut gelingen. Der Eindruck, dass die regionale Wirtschaft nicht berücksichtigt wird, soll nicht entstehen. Das beginnt beispielsweise mit der Versorgung der vielen Menschen. Da sollen die Produkte nach Möglichkeit aus der Region und aus Österreich kommen. Die Wertschöpfung soll nach Möglichkeit in der Region bleiben.

B+L: Wenn ausländische Gäste da sind, nehmen sie regelmäßig Wirtschaftsdelegationen mit. Haben Sie auch eine Wirtschaftsdelegation aus Österreich dabei?

K. Tanner: Es wird eine Wirtschaftsausstellung mit Unternehmen aus den verschiedensten Bereichen vor Ort auf der Airpower 24 geben, so, wie im vergangenen Jahr. Diese kommen natürlich vorwiegend aus der Luftfahrtindustrie. Sie kommen aus Österreich, aber natürlich auch aus dem Ausland. Dieser Event wird also auch dafür sehr gerne genutzt.

B+L: Vielen Dank für das Gespräch.

(Das ungekürzte Interview können Sie in [blogistic.tv/ATV Aichfeld](https://blogistic.tv/ATV_Aichfeld) ansehen)



BIOGENA

Steirischer Store macht Healthcare -Vertrieb nachhaltiger

Sie **arbeiten ressourcenschonend**, verpflichten sich zu **höchster Qualität** und sie **pflanzen Bäume**. Die Rede ist vom **Salzburger Hersteller von Nahrungsergänzungsmitteln** für Sport und Gesundheit, **Bio-gena**. Das **Familienunternehmen** steht für den **modernen Lifestyle**, der auch die **umweltschonende Distribution** seiner **Produkte** auf dem **internationalen Parkett** beinhaltet. Als **Technologiepartner** für den **wachsenden Distributionsbedarf** setzt man nun auf eine automatisierte Store-Lösung aus der Steiermark.

Steigende Lebenserwartung und ein neues Gesundheitsbewusstsein sind die gesellschaftlichen Eckpfeiler, auf denen das Geschäft des österreichischen Familienunternehmens Biogena fußt. Die Salzburger haben sich auf die Produktion und den Vertrieb von sogenannten "Premium-Mikronährstoffe" für jede Lebenslage spezialisiert.

Micronährstoffe sind der Treibstoff gesunder Menschen

Dabei handelt es sich um Nährstoffe, die der menschliche Körper nur in geringen Mengen benötigt, aber dennoch für eine gesunde Entwicklung und Aufrechterhaltung seiner Funktionen braucht. Den meisten sind diese Mikronahrungsmittel als Vitamine und Mineralstoffe bekannt. Und jeder weiß, dass diese essenziell sind für das reibungslose Funktionieren von Enzymen, Hormonen, Zellen und Geweben im Körper. So kann ein länger andauernder Mangel an zu verschiedenen gesundheitlichen Problemen führen.

Eine ausgewogene Ernährung vermag viel, aber...

Eine ausgewogene Ernährung, die eine Vielzahl von Lebensmitteln einschließt, ist darum entscheidend. Sie stellt erst sicher, dass der Körper ausreichend mit allen notwendigen Mikronährstoffen versorgt wird. Doch lässt sich nicht ständig eine ausgewogene Ernährung aufrechterhalten. Für solche Fälle und für Fälle besonderer körperlicher Beanspruchung wie bei harter, körperlicher Arbeit oder Sport, können Nahrungsergänzungsmittel ein adäquates Mittel für den Ausgleich sein. Aber auch ältere Menschen nehmen Mikrostoffe schwerer auf als junge. Für sie sind solche Präparate eine Möglichkeit, länger fit zu bleiben.

Biogena – In der Verantwortung zu "radikal hoher Qualität"

Genau diesen Zielen fühlt sich der Familienbetrieb Biogena verpflichtet. Doch damit nicht genug: Gleichzeitig sieht man sich in Salzburg in der Verantwortung zu „radikal hoher Qualität“, wie es in einer Presseausendung heißt. Zudem strebe man auch "die höchstmögliche Nachhaltigkeit an". „Unsere Verantwortung der Umwelt gegenüber zeigt sich im nachhaltigen und schonenden Umgang mit Ressourcen“ bestätigt dann auch Biogena - COO Stefan Klinglmair die Mission des Unternehmens im Gespräch. Der Erfolg gibt den Verantwortlichen bei Biogena Recht. Mittlerweile beliefert der Nährstoffexperte über 50 Länder mit seinen Produkten.

Biogena - Komplexität vereinfachen mit Knapp-Store

Durch die erfolgreiche Expansion ist die logistische Komplexität beim Vertrieb der Produkte extrem gestiegen. Das führte in der Vergangenheit zunehmend zu Komplikationen, welche eine rechtzeitige Belieferung der Kunden behinderten. Dem begegnete man bei Biogena mit der Suche nach Lösungen, welche die Komplexität der Distribution ein Stückweit simplifizieren helfen. Beim österreichischen Hightech-Lösungsanbieter für Logistikautomation, Knapp im steiermärkischen Hart bei Graz, wurde man fündig. Sie haben sich schon seit Jahren dem Motto verschrieben, Komplexität zu vereinfachen (wir berichteten auf blogistic.net) Und in der Tat: Der nun installierte Knapp-Store macht es möglich, dass Aufträge für das Ausland gleich- und rechtzeitig bereitgestellt werden. Das ist für den Betrieb deshalb wichtig, da mit unterschiedlichen Spediteuren je Zielland gearbeitet wird. Manuell war dies bis dahin nur mit hohem personellem Einsatz zu bewältigen. Auch stellt die Automatisierung sicher, dass das richtige Produkt in der

richtigen Qualität ausgegeben wird und hilft so, Kommissionierfehler zu vermeiden.

Internationaler Vertrieb klappt jetzt reibungslos

Die Aufteilung des internationalen Geschäfts bei Biogena sieht nun so aus: Große Pakete werden direkt in die Geschäfte geliefert. Der Store wiederum kommissioniert die privaten Kunden-Bestellungen. Anschließend werden die Bestellungen verpackt und versendet. Damit ein Hightech-System wie der Store-Lösung auch den hohen Ansprüchen von Biogena in Sachen Geschwindigkeit und Pragmatismus entsprechen kann, waren allerdings viel Planung nötig. Denn die Vertriebsstruktur seitens Biogena sollte erhalten bleiben. Hier kam dem Produzenten von Healthcare-Produkten die hohe Serviceorientierung von Knapp entgegen. Nur so kann eine Technologiepartnerschaft auch die entsprechenden Früchte tragen, ist man bei Biogena und den steirischen Hightech-Spezialisten überzeugt.

Spaß mit Technik spart Zeit

Die Biogena - Mitarbeiter haben übrigens Spaß an der Innovation und erkennen deren Vorteile: Der Store aus der Steiermark kann bereits um vier Uhr morgens die ersten Aufträge kommissionieren. Davor wurde ab Dienstbeginn des Personals mit Hochdruck daran gearbeitet, die Ware am Vormittag rechtzeitig bereitzustellen. Nun bleibt mehr Zeit fürs Verpacken und für den Wareneingang.

Biogena suchte Partnerschaft mit Familienunternehmen

Doch nicht nur wegen der technischen Lösung fiel die Wahl auf Knapp. Auch die Regionalität spielte dabei eine Rolle. Das bestätigt auch S. Klinglmair: „Natürlich war für uns die Technologie und die Kompetenz der steirischen Ingenieure entscheidend, die wir im Vorfeld bei Referenzkunden besichtigen konnten. Wir haben uns aber auch deswegen für Knapp entschieden, weil es ein österreichisches Familienunternehmen ist.“ Außerdem lobt er den unbürokratischen Ablauf und die Handschlagqualität der Steirer. Denn Biogena legt viel Wert auf den persönlichen Kontakt mit seinen Zulieferern. Das gilt nicht nur für die Zusammenarbeit mit Knapp. Es ist eine Lieferantenstrategie der Salzburger. Diese werden anhand eines Kriterienkatalogs ausgewählt und in eigenen Audits überprüft. Das kostet zwar Zeit, garantiert aber eine Übereinstimmung der Werte von Biogena und den Partnern. Und ein Regionaler Bezug gehört nach Möglichkeit eben auch dazu.

Knapp in Kürze

Das Hightech-Unternehmen aus Hart bei Graz gilt als zuverlässiger Technologiepartner für intelligente Wertschöpfungsketten weltweit. Die Unternehmensgruppe mit Sitz in Österreich bietet Gesamtlösungen zur Automatisierung und Digitalisierung von Produktion über Distribution bis zum Point-of-Sale. Das Unternehmen, das zuletzt einen Umsatz von mehr als einer Milliarde Euro verzeichnen konnte, hat sich auf Kunden aus den Bereichen Healthcare, Retail, Food Retail, Fashion, Wholesale und Industry spezialisiert.

► biogena.com

► knapp.com



KÜNSTLICHE INTELLIGENZ

Industrie 4.0 und die digitale Transformation der Wirtschaft

Die **Industrie** befindet sich **inmitten einer Revolution**. Seit der Integration von **Künstlicher Intelligenz (KI)** nimmt diese an **Dynamik rasant zu**. Die **fortschreitende Technologie** hat dabei nicht nur die **Art und Weise** verändert, wie **Produkte hergestellt werden**. Sie hat auch die **Effizienz, Qualität und Flexibilität in der Produktion** und entlang der **Supply Chain** erheblich **verbessert**. In diesem Artikel werfen wir **einen Blick auf die Revolution** an sich und **wie KI hilft**, die Industrie **in Richtung Zukunft zu transformieren**. Gleichzeitig führen wir jedoch **einige kritische Aspekte an**, die es beim Einsatz der Technologie zu beachten gilt. **Ein Beitrag von HaJo Schlobach**

Als die damalige Deutsche Bundeskanzlerin, Angela Merkel, im Jahr 2011 das erste Mal den Begriff "Industrie 4.0" auf der Hannover Logistik-Messe CeMAT ins Spiel brachte, war das für die meisten zunächst nur ein technischer Terminus. Es ging hierbei vor allem erst einmal nur um den durchgehenden Informationsfluss entlang der Lieferketten vom Rohstoff bis hin zum Point of Sale beim Endkunden. Ziel war es, effizientere Lieferketten einerseits zu erreichen. Andererseits sollte dies auch zu geringeren Rohstoffeinsätzen führen. Viele träumten damals vor allem von On-Demand-Bestellungen und Lieferungen, allen voran die Automobilindustrie. Aber auch der Handel rechnete mit kostensparenden Sortimenten. Von E-Commerce sprach damals noch kaum jemand.

Industrie 4.0 – Eine disruptive Revolution

Dass sich Industrie 4.0 zu einer realen und disruptiven Revolution entwickeln würde, bei der kein Stein auf dem anderen bleibt, daran wollten die meisten noch nicht wirklich glauben, obgleich Kenner der Materie schon damals darauf hinwiesen. Dabei lassen die Wirtschaftsnachrichten heute, zwölf Jahre später, keine Zweifel mehr zu. Ganze Wirtschaftszweige stehen heute auf dem Prüfstand - beginnend bei der Automobil- und ihrer Zuliefererindustrie, dem Maschinenbau bis hin zu allen anderen produzierenden Gewerben und dem Handel. Sie müssen sich teilweise komplett neu erfinden, wollen sie weiter am Markt bleiben. Wer es nicht schafft, wird beinhart ausgesiebt.

Neue Strukturen – Die Märkte verändern sich rasant

Die Gründe dafür liegen dabei vor allem in strukturellen Veränderungen in den Märkten. So werden traditionelle Geschäftsmodelle mitunter obsolet. Gelingt es den Unternehmen daher nicht, sich möglichst rasch an die neuen Rahmenbedingungen anzupassen, ist für sie „Schluss mit Lustig“. Besonders deutlich wird das etwa im Handel. Zwar hat die Filiale nicht ausgedient, doch verlangen die Kunden von den Anbietern Omnichannel-Lösungen. Mit anderen Worten: Kunden wollen dort einkaufen, wo sie sich gerade befinden. Aber auch im Medienwesen sind die traditionellen, linear strukturierten Geschäftsmodelle nicht mehr haltbar. Die Rezipienten wollen ihr Informationsbedürfnis dort befriedigen, wo sie gerade sind: Web, Social Media, TV & Film bis hin zu Print/E-Paper etc. Für Anbieter gleicht das mitunter der Quadratur des Kreises. Aber auch andere Branchen sind damit konfrontiert.

Digitale Transformation – Der Wettbewerbsdruck steigt

Für Anbieter nahezu jeder Branche steigt somit der Wettbewerbsdruck, sich und ihre Angebote zu digitalisieren, sondern sich auch in

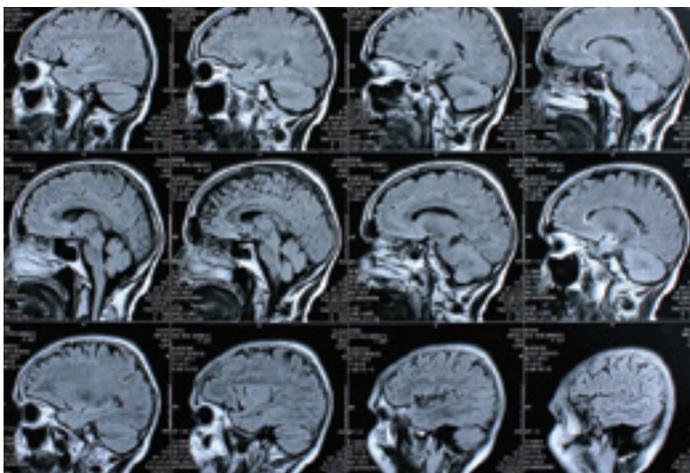
die Lieferketten nahtlos zu integrieren. Digitale Technologien ermöglichen hierbei nicht nur effizientere interne Geschäftsprozesse, sondern eben auch verbesserte Produkte oder Dienstleistungen. Unternehmen, die mit dem Tempo der digitalen Innovation nicht Schritt halten können, geraten daher zunehmend in Schwierigkeiten, im Wettbewerb zu bestehen – und das steigert die Insolvenzen. Das trifft nicht selten kleinere und mittlere Unternehmen, denn der Investitionsbedarf in die digitale Transformation ist groß. Mit der Neuanschaffung von Technologien und Infrastruktur ist es dabei nämlich nicht getan. Um den Schritt in die digitale Transformation bewältigen zu können, müssen zudem Mitarbeiter geschult werden.

Künstliche Intelligenz – ChatGPT als Beschleuniger in Richtung Zukunft

Die Hoffnungen vieler Unternehmer:innen, dass dann für einige Zeit Ruhe wäre, wenn die Investitionen getätigt wurden, hat sich allerdings spätestens seit ChatGPT in Ernüchterung gewandelt. Das System gilt nämlich mittlerweile nicht nur als Synonym für künstliche Intelligenz, sondern auch als Gamechanger der Wirtschaft. Dabei hat das System eigentlich gar nichts mit Intelligenz an sich zu tun. Es ist schlichtweg nur ein von OpenAI entwickeltes Sprachmodell, das auf dem Transformer-Modell basiert. Und das ist nichts weiter als eine fortschrittliche Architektur für neuronale Netze, die besonders gut für die Verarbeitung von Sequenzen, wie sie in natürlicher Sprache vorkommen, geeignet ist. Was jedoch recht beruhigend daherkommt, hat diese Künstliche Intelligenz, richtig eingesetzt, jedoch enorme Auswirkung auf faktisch die ganze Wirtschaft. Sie ist nämlich der Durchbruch genau für die Prozesse, welche für effiziente Umsetzung von Industrie 4.0 nötig sind. Es geht dabei um interne betriebliche Prozesse und weit über die Unternehmensgrenzen hinaus. Es geht um das effiziente Management von Lieferketten – von der Rohstoffherzeugung bis zum Point of Sale.

Automatisierung, Effizienzsteigerungen und künstliche Intelligenz

Ein entscheidender Bereich, in dem künstliche Intelligenz die Industrie revolutioniert, ist die Automatisierung von Prozessen. Durch den Einsatz von fortschrittlichen Algorithmen und maschinellem Lernen können Maschinen und Produktionsanlagen nämlich eigenständig arbeiten. Menschliche Eingriffe werden somit auf das Allernotwendigste reduziert. Dies führt zu einer erheblichen Steigerung der Effizienz, da KI-Systeme in der Lage sind, komplexe Aufgaben schneller und präziser zu erledigen als Menschen. Und durch die kontinuierliche



Künstliche Intelligenz – Entscheidend beim Einsatz dieser Technologie ist jedoch, dass Unternehmen ihre Mitarbeiter entsprechend schulen und sie auf die Herausforderungen und Chancen vorbereiten.

Überwachung und Analyse von Produktionsprozessen können KI-Systeme auch frühzeitig potenzielle Probleme erkennen und beheben, noch bevor sie zu Ausfallzeiten oder Qualitätsmängeln führen. Dies trägt nicht nur zur Reduzierung von Produktionskosten bei, sondern erhöht auch die Gesamtzuverlässigkeit der Anlagen.

Künstliche Intelligenz und Predictive Maintenance

Ein weiterer Aspekt des KI-Einsatzes in der Industrie ist die Einführung von Predictive Maintenance (vorausschauende Wartung), die damit möglich ist. KI-gesteuerte Analysen ermöglichen es nämlich nun, den Zustand von Maschinen und Ausrüstungen vorherzusagen und den Wartungsbedarf genau zu bestimmen. Dies minimiert somit ungeplante Ausfallzeiten, da Wartungsarbeiten gezielt durchgeführt werden können, wenn sie am dringendsten benötigt werden. Durch die Implementierung von Predictive Maintenance können Unternehmen also nicht nur ihre Produktionsanlagen optimal nutzen, sondern auch die Lebensdauer ihrer Maschinen verlängern und kostspielige Reparaturen vermeiden.

Intelligente Bilderkennung – Qualitätskontrolle und Fehlerprävention

Mit Hilfe von Bilderkennungsalgorithmen und maschinellem Lernen können KI-Systeme zudem eine präzise Qualitätskontrolle durchführen. Sie können nämlich Produkte in Echtzeit überwachen und Unregelmäßigkeiten oder Mängel erkennen, die für das menschliche Auge nur schwer zu identifizieren wären. Dies führt zu einer erheblichen Verbesserung der Produktqualität und ermöglicht es Unternehmen, fehlerhafte Produkte frühzeitig auszusondern, bevor sie den Endverbraucher erreichen.

Künstliche Intelligenz und die Supply Chain Optimierung

Und last but not least bietet der Einsatz von künstlicher Intelligenz die Möglichkeit, ganze Lieferketten zu optimieren. Durch die Analyse von Daten in Echtzeit können Unternehmen den Bedarf an Rohstoffen und Komponenten genauer vorhersagen und somit Lagerbestände effizienter verwalten. Dies führt zu einer Reduzierung von Lagerkosten und einer verbesserten Reaktionsfähigkeit auf Veränderungen in der Nachfrage.

Künstliche Intelligenz – Schöne heile Welt?

Der Einsatz von KI hat also zweifellos viele potenzielle Vorteile. Doch gibt es mittlerweile einige kritische Anmerkungen und Herausforderungen, die damit verbunden sind und mitunter hitzig diskutiert werden. So wird etwa vielen KI-Modellen vorgeworfen, sie seien mit ihren Algorithmen „Black Boxes“. Die Skepsis wächst dabei umso mehr, je komplexer insbesondere neuronale Netzwerke werden. Der Hauptgrund für die Skepsis ist, dass es selbst IT-Fachleuten mitunter schwerfällt, bestimmte Entscheidungen nachzuvollziehen, welche die künstliche Intelligenz trifft bzw. wie sie überhaupt zu bestimmten Entscheidungen gekommen ist. In einigen Fällen kam es in der Tat schon vor, dass Algorithmen unklare Muster falsch interpretierten und sich daraus unerwartete Ereignisse ergaben. Dies erschwert es, ihre Funktionsweise zu verstehen und Vertrauen in ihre Ergebnisse zu haben. Vor diesem Hintergrund fürchten viele daher eine zu große Abhängigkeit von KI-Entscheidungen und fordern die menschliche Überprüfung in der Letztinstanz. Befürworter halten den Skeptikern aber entgegen, dass die künstliche Intelligenz ja permanent dazulerne und sich daher solche Fehler nicht wiederholen.

Steht KI der Sicherheit entgegen?

Ein wesentlicher Aspekt, den Kritiker dem Einsatz von künstlicher Intelligenz entgegenhalten, ist das Thema Datensicherheit und Cybercrime. Tatsächlich können solche KI-Systeme als Einfallstor für Cyberangriffe und Manipulation sein, sodass ganze Anlagen stillgelegt werden. Dass diese Besorgnis einen realen Hintergrund hat, zeigt etwa die jüngste KPMG-Studie „Cybersecurity in Österreich 2023“. Demnach waren sämtliche 903 der dort befragten Unternehmen in diesem Jahr einem solchen Angriff ausgesetzt. Zwölf Prozent der Angriffe waren dabei erfolgreich. „Die damit verbundenen Schäden können enorm sein, beinahe jedes siebte Unternehmen (14 Prozent) musste aufgrund eines Ransomware-Angriffs Betriebsunterbrechungen von mehr als vier Wochen in Kauf nehmen, ein Drittel der Unternehmen immerhin von rund einer Woche. Das kann eine klare Existenzbedrohung darstellen“, so KPMG Partner Andreas Tomek gegenüber den Medien. Auch Angriffe auf die kritische Infrastruktur werden laufend zielgerichteter und komplexer. Krankenhäuser, Windparks zur Stromerzeugung, Supermärkte und Handelsketten, aber auch IT-Dienstleister sind immer häufiger von Ransomware-Attacken betroffen. Ein Angriff auf ein KI-System, das eine lange Lieferkette managt, kann sich somit verheerend für alle Unternehmen, die daran beteiligt sind, auswirken.

Künstliche Intelligenz kein Allheilmittel

Vor diesem Hintergrund wird deutlich, dass der Einsatz von KI in der Industrie die vierte industrielle Revolution beschleunigt. Von der Automatisierung und Effizienzsteigerung bis zur Qualitätskontrolle und Supply Chain Optimierung ermöglicht es künstliche Intelligenz den Unternehmen, wettbewerbsfähiger und agiler zu sein. Entscheidend ist beim Einsatz dieser Technologie jedoch, dass Unternehmen ihre Mitarbeiter entsprechend schulen und sie auf die Herausforderungen und Chancen vorbereiten, die damit verbunden sind. Gleichzeitig sind Entscheider aufgefordert, sich auch kritisch diesem Thema nähern. Denn ein falscher und unbedachter Einsatz von KI kann unterm Strich mehr Schaden anrichten als Nutzen stiften.



PATRICK SIEBERT

„Eine KI kann eine Art von Intuition entwickeln.“

Künstliche Intelligenz (KI) ist ein Hype, der mittlerweile zu einem Begriffswirrwarr führt, und deshalb auch für viel Verunsicherung sorgt. Wir sprachen im Café Dommeyer mit Patrick Siebert, Geschäftsführer der Wiener Agentur Seabird Marketing und durch die Zusammenarbeit mit der steirischen ivii ein ausgesprochener KI-Fachmann für die Industrie, und versuchten, etwas Ordnung in den Begriffswirrwarr hineinzubringen. Gleichzeitig zogen wir im Gespräch eine Grenze zwischen KI und herkömmlicher Software.

B+L – Was verstehen Sie unter Künstliche Intelligenz, KI. Mir scheint, jeder versteht darunter etwas anderes. Die einen meinen ChatGPT, die anderen meinen nur eine intelligente Software, die dazulernt usw.

P. Siebert – Sie haben Recht, Herr Schlobach, derzeit erleben wir gerade unter dem Stichwort Künstliche Intelligenz oder KI einen ziemlichen Begriffswirrwarr. Gleichzeitig erleben wir seit ChatGPT auf dem Markt ist, einen großen Hype um KI. Ich persönlich fasse diesen Begriff

insgesamt sehr weit und unterscheide dabei nicht unter Machine Learning, Deep Learning usw., sondern ich betrachte lieber das große Ganze dabei.

P. Siebert – “Gingen früher Step-by-Step voran.”

B+L – Aber wo treffen Sie dann die Unterscheidungen?

P. Siebert – Ich unterscheide hier vor allem im Software-Bereich, und

hier insbesondere in der Vorgehensweise der Programmierung. So ging man dabei beispielsweise bis vor Kurzem Step-by-Step voran. Man sagte der Maschine: „Wenn das Ereignis X passiert, dann musst Du das tun.“ Heute haben wir jedoch selbstlernende Systeme, denen man lediglich ein Ziel vorgibt und man ihnen lediglich sagt: „Finde den optimalen Weg dorthin.“

B+L – Sie beraten Unternehmen unter anderem dabei, KI für diverse Prozesse zu implementieren. Was sagen Sie denen?

P. Siebert – Ich gehe bei meiner Beratung nicht den Weg über die Technik, sondern über die Problemstellung im Unternehmen. Und dabei ist es wichtig zu wissen, wie der Status quo der laufenden Problemlösung ist. Daran orientiert sich dann der Problemlösungsansatz, denn es muss erst geklärt werden, ob die anstehende Herausforderung etwa mit Machinelearning bzw. Irgendeiner KI bewältigt werden kann oder KI überhaupt zur Verbesserung etwa von Prozessen etwas beitragen kann. Denn trotz des derzeitigen Hypes kann traditionelle Software sehr viele Probleme beispielsweise in Richtung einer Prozessoptimierung noch immer besser lösen als eine KI.

Software vs. KI - Erst prüfen, dann entscheiden

B+L – Sie würden also erst dann einen Lösungsansatz mit einer KI wählen, nachdem das geprüft wurde?

P. Siebert – Ja, denn dann kann man die Frage stellen, ob und welches KI-System ein Problem im Unternehmen besser lösen kann. Denn erst daran knüpfen sich so Folgefragen wie etwa „Was brauchen wir technologisch dafür, welche Daten aus dem bestehenden System benötigt wir dafür und welche müssen künftig generiert werden? Dabei ist auch wichtig zu wissen, woher die Daten kommen; etwa von Menschen, von Sensoren usw. Und wie diese Daten strukturiert verarbeitet werden sollen etc.“

B+L – Sie haben gesagt, dass in vielen Fällen die traditionelle Vorgehensweise mit programmierter Software der bessere Lösungsansatz ist als mit dem Einsatz von künstlicher Intelligenz. Können Sie das konkretisieren?

P. Siebert – Nicht, dass Sie mich missverstehen. Ich meine das nicht allgemein. Beispielsweise bei einer Mustererkennung stoßen traditionelle Softwares an ihre Grenzen. Denn es ist eine der großen Stärken von KI, aus einer Fülle von Daten Muster zu erkennen, daraus Schlüsse zu ziehen und daraus dann Entscheidungen zu treffen. Das ist gerade im Bereich des Handels, der Logistik usw. Eine sehr spannende Sache.

P. Siebert – „Es geht um das Zusammenspiel von Systemen.“

B+L – Die Logistikautomations-Branche gilt vielfach als Enabler der disruptiven Entwicklungen durch Industrie 4.0. Wo ziehen Sie beispielsweise hier die Grenzen zwischen herkömmlichen Softwarelösungen und den Einsatz von KI?

P. Siebert – Im Endeffekt geht es um das Zusammenspiel von Systemen, um ein Optimum herauszuholen. Wenn Sie mich aber um eine Grenze fragen, dann würde ich das so beantworten: Herkömmliche Software, die in solchen Automationslösungen eingesetzt werden, ist dort gut eingesetzt, wo es vor allem um statische Daten geht, wie etwa in Datenbanken, ERP-Systemen usw. KI ist hingegen dort sinnvoll, wo es beispielsweise darum geht, aus den vorhandenen Daten Schlüsse zu ziehen und in weiterer Folge Entscheidungen zu treffen wie etwa dann beim Einkauf von Rohstoffen, Halbfertigwaren und Consumergoods.

Um hier Kosten zu sparen, wie etwa im Lager, sind möglichst genaue Prognosen erforderlich. Hier kann ein KI-System, gemeinsam mit herkömmlichen Softwarelösungen optimale Ergebnisse erzielen.

B+L – Wir bei BUSINESS+LOGISTIC / blogistic.net subsumieren das letztlich unter dem Stichwort „Informationslogistik“. Worauf kommt es dabei an?

P. Siebert – Um die Menge der Datenpunkte, also der Punkte, woher ich meine Daten beziehe. Um etwa planvoll einzukaufen oder, wie ein Handelsreisender, meine Route effizient abzufahren, brauche ich Daten, aus denen dann Informationen werden. Das bedeutet aber: Je mehr Datenpunkte ich habe, umso komplexer wird das Problem, Informationen generieren, welche die richtigen Entscheidungen ermöglichen. Mit den heutigen Rechnern kann ich mit statischer Software natürlich sehr viel machen, aber irgendwann stoßen auch diese an ihre Grenzen. Und genau da kommt dann künstliche Intelligenz ins Spiel, welche aus dem Datenwust mithilfe von Algorithmen diverse Muster erkennen kann, die sie dann zu Informationen macht und schließlich zur Grundlage ihrer Entscheidungen macht. Dabei spielt es dann auch keine Rolle, wenn sich die Muster wandeln, denn die Software „lernt“ ja permanent dazu.

Je größer die Datenmenge und -vielfalt, umso besser mit KI

B+L – Solange also die Komplexität halbwegs überschaubar ist, haben herkömmliche Programmierungen zumindest heute noch mehr Sinn als KI. Verstehe ich das richtig?

P. Siebert – Ja! Ich vergleiche das beispielsweise mit dem Schachspiel, bei dem es vor einigen Jahren gelungen ist, mit Rechnerleistung und traditioneller Software einen Computer dem Menschen überlegen zu machen. Das liegt einfach daran, weil es beim Schach eben nur eine begrenzte Anzahl an Möglichkeiten und Variationen gibt, die Figuren zu setzen usw. und auch Strategien zu entwickeln. Ganz anders verhält sich das etwa beim Spiel Go, einem historischen Strategiespiel aus China. Bei diesem Spiel sind die Möglichkeiten und Variationen um ein Vielfaches komplexer, sodass dieses Spiel mit herkömmlichen Rechner- und Softwaremethoden faktisch nicht mehr zu bewältigen ist. Eine KI kann das jedoch mit seinen Algorithmen lösen, weil sie Muster erkennt, die etwa dem menschlichen Auge entgehen oder starre Strukturen aushebeln.

B+L – Wie schnitt die KI beispielsweise gegen den Go-Weltmeister ab?

P. Siebert – Sie hat gewonnen, denn mithilfe von Algorithmen und der Tatsache, dass die Software permanent lernt, hat sie eine Art Intuition entwickelt, welche ihr dazu verhalf, den Go-Weltmeister zu schlagen. In der Fähigkeit, Muster aus sich permanent generierenden Daten zu erkennen, kann KI eine Art von Intuition entwickeln, um richtige Entscheidungen treffen.

B+L – Vielen Dank für das tolle Gespräch.

- ▶ aitrocket.at
- ▶ seabirdmarketing.com
- ▶ ivii.eu



YOUNG TALENTS

Jugendliche lösen knifflige Intralogistik-Aufgaben in Annas Garage

Anfang November hatten **Young Talents** die Chance, ihre Fähigkeiten in „Annas Garage“ in Graz zu testen. Die **Grazer Tochter des SSI Schäfer-Konzerns**, ein weltweit führender **Lösungsanbieter** für alle Bereiche der **Intralogistik**, stellte diesmal die **kniffligen Aufgaben (Challenges)**, welche **vier Teams** aus **drei steirischen Schulen** bravourös lösten. Die **Ergebnisse** wurden auch auf der **Lehrlingsmesse Graz Nord** am **17. November** präsentiert.

Annas Garage ist ein einladender und mit Werkzeugen und Materialien ausgestatteter Ort („Garage“). Dort werden junge Menschen nicht nur zum Tun und Ausprobieren angeregt, sondern sie können gleichzeitig ihre eigenen Fähigkeiten an praktischen Aufgabestellungen testen. Damit soll auf diese Weise dem Nachwuchs auch die Vielfalt der Technik erlebbar nähergebracht werden. Denn dort arbeiten sie gemeinsam mit Unternehmen an konkreten Aufgaben, sogenannten „Challenges“. Dieses mal konnten sie sich an einer Challenge versuchen, die ihnen einer der führenden Unternehmen der Logistikautomation weltweit stellte: SSI Schäfer. Dessen Fragestellung war: „Wie kann die Beförderung eines Lagerfixkastens von A nach B unter der Berücksichtigung der gegebenen Hindernisse gelingen?“

Young Talents – Challenge mit vier Teams gelöst

Insgesamt beteiligten sich vier Teams mit je fünf Schüler:innen aus den umliegenden Schulen an der Challenge von SSI Schäfer in Graz. Die NMS Deutschfeistritz stellte dabei zwei Teams, während sowohl die NMS Straßgang als auch die NMS Gratkorn mit je einem Team vertre-

ten waren. Der Gründer von Annas Garage, Otto Rath, sein Team und die Lehrlinge von SSI Schäfer betreuten hierbei die vier teilnehmenden Teams bei der zweitägigen Veranstaltung.

Challenge verstehen, Ziel ermitteln

Am ersten Tag ging es darum, die Challenge zu verstehen, Erwartungen zu analysieren und Klarheit über das Ziel des Prototyping-Prozesses zu gewinnen. Am zweiten Tag beschäftigten sich die interessierten Schüler:innen mit dem Bauen des Prototyps. Die Ergebnisse wurden bei der Abschlusspräsentation den Lehrer:innen der teilnehmenden Schulen sowie den Mitgliedern der Geschäftsführung und den Lehrlingen von SSI Schäfer vorgestellt. Die Prototypen wurden auf der Lehrlingsmesse Graz Nord ausgestellt, die von SSI Schäfer organisiert und mit Unternehmen aus der Region am 17. November 2023 durchgeführt wird.

- ▶ annasgarage.at
- ▶ ssi-schaefer.com



VERKEHRSSTUDIE 2023

Fahrer:innen stehen auf mehr Sicherheit, bessere Straßen und weniger Staus

Eine europaweite Studie unter 1.000 Fahrern im Segment leichter Nutzfahrzeuge liefert jetzt interessante Einblicke in den Arbeitsalltag der Fahrer:innen. Ihre wichtigsten Themen sind dabei vor allem Verkehrssicherheit, Verkehrsstörungen und Staus sowie mangelnde Parkplätze in den Städten und generell die Straßeninfrastruktur. Auch die digitale Ausstattung der Fuhrparks dürfte zu wünschen übriglassen.

Auf den Straßen Europas sind sie nicht immer gerne gesehen, obgleich sie einen zentralen Beitrag für die Belieferung der sogenannten "letzten Meile" und im regionalen Fernverkehr liefern. Die Rede ist von Kleintransporteuren und ihren Fahrern wie etwa aus dem KEP-Segment, Sonderlieferungen und Zustelldiensten. Ohne sie wäre die Coronakrise mit ihren Lockdowns kaum bewältigbar gewesen. Aber auch sonst sind sie von zentraler Bedeutung etwa für die Versorgung in urbanen Gebieten und überall dort, wo die "dicken Brummis" keine Chance haben. Dennoch ist relativ wenig über den Arbeitsalltag der Fahrer:innen bekannt.

Fahrer:innen mehrheitlich zufrieden mit Job

Eine jüngste Verkehrsstudie im Auftrag des deutschen Spezialisten

für Flottenmanagement und Routenplanung, Webfleet, bringt hier nun etwas Licht ins Dunkel des Alltags der Betroffenen. Dabei wurden rund 1.000 Personen befragt und sich nach deren Zufriedenheit mit ihrem Job und Wünschen erkundigt. Nach dem "European Van Driver Report 2023" dürfte die überwiegende Mehrheit mit ihrem Job sehr zufrieden bis zufrieden sein. Dies ist insofern erstaunlich, weil dieses Ergebnis Berichten in Medien über teilweise katastrophalen Arbeitsbedingungen diametral widerspricht. Es scheint sich daher eher um Einzelfälle handeln und nicht dem Alltag der meisten Fahrer:innen entsprechen.

Was am meisten belastet

Was lt. der Verkehrsstudie "European Van Driver Report 2023" hingegen die Fahrer:innen tatsächlich belasten dürfte, sind äußere

Bedingungen, welche ihnen den Job erschweren. Dazu zählen etwa die Themen Verkehrssicherheit, Staus und andere Verkehrsstörungen. In urbanen Gebieten belastet zusätzlich häufig die Parkplatzsituationen, welche Belieferungen teilweise erheblich erschweren und für Unmut sorgen. Zudem dürften die Betroffenen mit der mangelhaften Verkehrsinfrastruktur in Städten und außerhalb unzufrieden sein.

Das wünschen sich die Fahrer

So ist wenig überraschend für 44 Prozent der befragten Fahrer:innen der Verkehrsstudie eine höhere Verkehrssicherheit der wichtigste Aspekt, der ihren Arbeitsalltag erleichtern würde. Dahinter folgen mit 41 Prozent bereits die „Bessere Straßeninfrastruktur“ und der damit verbundenen Zeitverlust. 39 Prozent wünschen sich „Weniger verlorene Zeit durch Verkehrsstörungen“. Dazu zählen auch Störungen durch mangelhafte Parkplatzsituationen. „Die Ergebnisse sind unabhängig von der Berufserfahrung der Fahrer fast konsistent“, weisen die Herausgeber der Studie ausdrücklich hin. Bemerkenswert sei zudem, dass sich Berufskraftfahrer mit mehr als 16 Jahren Berufserfahrung am Steuer signifikant häufiger eine bessere Straßeninfrastruktur wünschen als Kollegen mit weniger Erfahrung. Dies könnte ein Hinweis darauf sein, dass sich das Problem im Laufe der Zeit entweder verschlechtert oder nicht ausreichend verbessert hat.

Die größten Herausforderungen im Arbeitsalltag

Für die Verkehrsstudie gefragt wurde auch nach einzelnen Herausforderungen der Fahrer im Berufsalltag. Die meisten Fahrer bewerteten den Aspekt Verkehrsstörungen und Staus als schwierig bzw. extrem schwierig. Dahinter folgt der Aspekt „Parkplätze finden“. Unangenehme Erfahrungen dürften viele Fahrer:innen auch mit dem „Fahrstil und Verhalten anderer Teilnehmer im Straßenverkehr“ machen. Allerdings wurden Faktoren, die mit den Arbeitsprozessen im eigenen Unternehmen verbunden sind, seltener als Problem genannt. Dies deutet darauf hin, dass eher die Ereignisse, die sich der Kontrolle des Unternehmens entziehen – also das, was auf der Straße passiert – die größten Schmerzpunkte für die Fahrer darstellen, bei deren Bewältigung sie sich Unterstützung wünschen.

Das sagen Fahrer über ihre Arbeit

Für manche überraschend: Bei einer deutlichen Mehrheit der Fahrer ist die Arbeitszufriedenheit hoch bis sehr hoch. 48 Prozent der Fahrer gaben über die wichtigsten Aspekte in Bezug auf ihre Tätigkeit an, dass "meine Arbeit gut zu machen" für sie das Wichtigste sei. Der Wunsch, sicher nach Hause zu kommen, wurde am zweithäufigsten genannt.



Verkehrsstudie 2023 – Für manche überraschend: Bei einer deutlichen Mehrheit der Fahrer ist die Arbeitszufriedenheit hoch bis sehr hoch.

An dritter Stelle der Nennungen rangiert eine gute Beziehung zu den Kunden.

Digitale Unterstützung erwünscht

Die Fahrer gaben in der Verkehrsstudie zudem an, dass sie nur begrenzten Zugang zu digitalen Lösungen haben, die sie bei ihrer täglichen Arbeit unterstützen könnten. Als sie gebeten wurden, aus einer Liste von zehn möglichen Lösungen auszuwählen, gab sogar die Mehrheit der Fahrer an, dass sie keinen Zugang zu diesen digitalen Lösungen haben. Hier haben Flottenbetreiber offenbar noch einen erheblichen Nachholbedarf. Die Digitalisierung in diesem Segment könnte also zu weiteren Optimierungen in den Routenmanagement führen.

Fahrer:innen wollen digitale Modernisierungen

Auf die Frage, wie gerne sie die einzelnen Lösungen nutzen würden, gab die Mehrheit jedoch an, dass sie dies in jedem Fall tun würden. „Unsere Studie zeichnet ein sehr aufschlussreiches Bild darüber, wie Fahrer im Segment leichter Nutzfahrzeuge in ganz Europa ihre Tätigkeit sehen, welchen Herausforderungen sie begegnen und welche Verbesserungen und Unterstützung sie sich wünschen“, sagt Wolfgang Schmid, Webfleet Head of Central Region. „Es ist klar zu erkennen, dass die Themen Verkehr, Sicherheit und Infrastruktur in ganz Europa ein anhaltender Schmerzpunkt sind.“ „Interessant ist, dass die Mehrheit der Fahrer ohne Unterstützung in Form digitaler Flottenmanagementlösungen arbeitet, sich die meisten Fahrer diese allerdings wünschen. Dies widerspricht der Annahme mancher, dass Fahrer gegenüber solchen Lösungen negativ eingestellt sind.“ (European Van Driver Report 2023 als PDF downloaden)

► [webfleet.com](https://www.webfleet.com)



CHEMIELOGISTIK

Pilotprojekt mit HVO im Transport soll Nachhaltigkeit bringen

Der weltweit agierende Schweizer Spezialist für Chemielogistik, Bertschi, und der US-amerikanische Chemiegigant Dow (The Dow Chemical Company) starten dieser Tage ein Pilotprojekt für den nachhaltigen Transport von Chemikalien zwischen den Niederlanden und Italien. Eine Kombination aus intermodalem Schienenverkehr und mit Biotreibstoff (HVO) betriebenen Lastwagen soll dabei eine Reduktion der CO₂-Emissionen um 90 Prozent bringen. Das könnte ein wirtschaftlicher Übergang in eine Zero-Emission-Zukunft darstellen.

Im Zeichen der Klimadebatte und auch zunehmend gesellschaftlichen Drucks, der von Unternehmen nachhaltiges Wirtschaften einfordert, ist „Zero Emission“ ein wichtiges Ziel vieler Spediteure und Frächter. Doch wurden in der Vergangenheit massiv in Dieselfahrzeuge der Euro 6 -Klasse investiert und Euro 7 steht bereits vor der Türe. Hinzu kommt, dass die Anschaffung von Fahrzeugen mit alternativen Antriebssystemen auf Basis von Lithium-Ionen-Batterien oder Wasserstoff-Brennstoffzellen einen wirtschaftlichen Betrieb solcher LKW-Flotten heute noch nicht ermöglicht.

LKW-Flotten mit HVO nachhaltiger machen

Sinnvoll ist es daher, zumindest für eine Übergangszeit bis beispiels-

weise 2035 oder 2040, die vorhandenen LKW-Flotten zu nutzen und die Einführung von E-Mobilität im Straßengüter-Schwerverkehr schrittweise vorzunehmen. Das könnte etwa mithilfe von Biotreibstoffen (HVO) gelingen. Damit kann schon jetzt eine CO₂-Reduktion bei den LKW-Flotten gelingen.

Chemielogistik – Schüttgut benötigt spezielle Transportvoraussetzungen

Gleichzeitig ist es adäquat, insbesondere bei internationalen Transporten und längeren Transportwegen, auf intermodale Konzepte zu setzen. Diese bieten sich speziell bei Schüttgut an. Schüttgut ist ein Begriff, der in verschiedenen Industrien und Anwendungsbereichen

verwendet wird und sich auf Materialien in loser Form bezieht, die nicht in Behältern oder Verpackungen gelagert oder transportiert werden, sondern frei fließen oder geschüttet werden. Diese Materialien können fest, granuliert oder pulverförmig sein. Die Handhabung von Schüttgut erfordert daher oft spezielle Ausrüstungen und Verfahren, um die Materialien sicher und effizient zu lagern, zu transportieren und zu verarbeiten. Dies kann die Verwendung von Tanks, Silos, speziellen Containern, Förderbändern etc. umfassen. Die effiziente Handhabung von Schüttgutmaterialien und deren Transport ist daher etwa in der Chemieindustrie von großer Bedeutung, da sie die Kosten und den Arbeitsaufwand reduzieren helfen. Dabei steht gerade die Chemieindustrie vielerorts im besonderen Fokus, wenn es um Nachhaltigkeit geht. Intermodale Transportlösungen im Zusammenhang mit umweltschonenden Transporten auf der ersten und letzten Transportmeile könnten hier einen Durchbruch bei der Dekarbonisierung bestehender LKW-Flotten zumindest bis 2035 spielen. Dann sind in der EU keine Neuzulassungen mit Dieselantrieben möglich, auch nicht mit Biotreibstoffen.

Ein Pilot mit E-Fuel

Wie das wirtschaftlich im Bereich der Chemielogistik und anderswo gehen könnte, das wollen Bertschi, ein weltweit agierender Chemielogistiker aus der Schweiz, und der US-amerikanische Chemiegigant Dow (The Dow Chemical Company) in einem gemeinsamen Pilotprojekt ausprobieren. Das Ziel ist hier ein nachhaltiger Transport von den Niederlanden nach Italien mit der Integration von intermodalen Bahntransporten und mit Biokraftstoff betriebenen LKW. Diese Zusammenarbeit stellt für beide Unternehmen „einen wichtigen Meilenstein in ihrem Engagement für Nachhaltigkeit und die Reduzierung von Kohlendioxid-Emissionen dar“, heißt es hierzu in einer gemeinsamen Pressemitteilung.

Bertschi fährt 90 Prozent auf Schiene

Bertschi gilt als ein Marktführer in der intermodalen Chemielogistik in Europa. Dort arbeitet man ständig an Strategien zur Verbesserung der Nachhaltigkeit von Tür-zu-Tür Transportlösungen. Nach eigenen Angaben wickeln die Schweizer dabei 90 Prozent seiner europäischen Landtransporte über den intermodalen Schienenverkehr ab. Auf diese Weise habe man damit die CO₂-Emissionen um 230.000 Tonnen pro Jahr gesenkt, heißt es bei Bertschi. Der Schwerpunkt der Anstrengungen liege zudem auf der Optimierung der ersten und letzten Meile der Lieferketten, welche auf der Straße abgewickelt werden. „Hydriertes Pflanzenöl (HVO) erweist sich hier als wertvoller Ersatz für herkömmlichen Diesel“, ist man daher in Dürrenäsch, dem Hauptsitz des Logistikers überzeugt.

HVO – Fuel für weniger CO₂

Und in der Tat: HVO, das aus erneuerbaren Rohstoffen gewonnen wird, ist weltweit für sein Potenzial zur erheblichen Reduzierung der Kohlenstoffemissionen anerkannt. Durch den Einsatz von HVO für Straßentransporte in der Lieferkette treiben sowohl Dow als auch Bertschi proaktiv ihre selbst gesteckten Umweltziele voran. „Zu den wichtigsten Vorteilen der Integration von HVO in die logistischen Abläufe gehören eine deutliche Reduzierung der CO₂-Emissionen auf der ersten und letzten Meile um bis zu 90 Prozent, eine geringere Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen und eine mögliche Verbesserung der Motorleistung“, bekräftigen beide Unternehmen in der Pressemitteilung.

Intermodal von Terneuzen nach Italien

Im Rahmen des Chemielogistik-Pilotprojekts wird auf der ersten und letzten Meile eine spezielle Flotte von mit HVO betriebenen Bertschi-LKW eingesetzt. Das Projekt umfasst hierbei den nachhaltigen Transport von chemischen Dow-Produkten von Terneuzen in den Niederlanden zu einem Empfänger in Norditalien. Die mit Biokraftstoff betriebenen Rangierfahrzeuge führen zunächst die Verladung in Terneuzen durch. Die Hauptstrecke nach Italien wird dann per Bahn vom eigenen Bertschi-Terminal in unmittelbarer Nähe des Dow-Werks abgewickelt. Für die letzte Meile vom italienischen Intermodal-Terminal aus kommt schließlich ein Bertschi HVO-Lkw zum Einsatz. „Diese Initiative zeigt die Machbarkeit und Effektivität einer nachhaltigen Tür-zu-Tür-Lieferkette mit der Integration von intermodalem Schienenverkehr und mit Biokraftstoff betriebenen Lastwagen“, heißt es weiter in der Pressemitteilung. Ziel sei es, eine umfassende Analyse der Emissionsreduzierung und der Umweltvorteile von HVO im Vergleich zu herkömmlichem Dieselmotorkraftstoff durchzuführen. Dabei liege der Schwerpunkt auf der Minimierung des CO₂-Fußabdrucks im Zusammenhang mit den Transportaktivitäten liegt.

S. Gonzalez – „Sind begeistert von HVO.“

„Wir sind begeistert von dem Potenzial von HVO in der Chemielogistik als nachhaltiger Ersatz für Diesel bei unseren Transporten auf der ersten und letzten Meile“, so Santiago Gonzalez, Managing Director Bertschi Liquids. „Dieses Pilotprogramm unterstreicht unser Engagement für umweltfreundliche Praktiken und steigert die Effizienz und Nachhaltigkeit unserer Logistikdienstleistungen“, so S. Gonzalez weiter. Chloé Sanders, Senior Sourcing Manager bei Dow, ergänzt das: „Wir glauben fest an die kollektive Verantwortung für Nachhaltigkeit. Initiativen wie dieses Pilotprogramm sind ein Beispiel für unser Engagement, unseren CO₂-Fußabdruck zu reduzieren und einen positiven Einfluss auf die Umwelt zu fördern.“ Durch gemeinsame Initiativen wollen Dow und Bertschi nicht nur den Weg für nachhaltige Logistiklösungen ebnen, sondern auch einen breiteren Wandel in der Branche hin zu einer grüneren, umweltbewussteren Zukunft inspirieren.

Chemielogistik – Elektromobilität nicht vom Tisch

Doch auch Bertschi wird, wie andere Spediteure auch, mittelfristig auf alternative Antriebe für seine LKW-Flotten umsteigen müssen. Denn die EU hat beschlossen, die Neuzulassung von verbrennungsmotorisch angetriebenen Fahrzeugen zu unterbinden. Zwar können Fahrzeuge mit E-Fuels, also HVO, noch danach betrieben werden, doch spätestens 2040 ist das Ende der Fahnenstange bei Neufahrzeugen erreicht. Denn geht es nach den LKW-Herstellern unter dem Dach der European Automobile Manufacturers Association (ACEA) wie etwa DAF Trucks, Daimler Trucks, Ford Trucks, Iveco, MAN Truck & Bus, Scania und Volvo Group, werden ab 2040 keine Nutzfahrzeuge innerhalb der Europäischen Union (EU) verkauft, die mit fossilen Brennstoffen angetrieben werden. In einer gemeinsamen Erklärung mit Wissenschaftler*innen des Potsdamer Instituts in Berlin (PIK) im Dezember 2020 verpflichteten sie sich zudem bis 2050, für ihre Fahrzeuge „Klimaneutralität“ herzustellen. Damit könne man „auf der Grundlage wissenschaftlicher Informationen den Übergang zur Nachhaltigkeit beschleunigen“, hieß es dazu.

► bertschi.com

► dow.com



GRÜNER WASSERSTOFF

Lhyfe baut große Produktionsanlage in Schwäbisch Gmünd

Der **französische Pionier** für industriell genutzten grünen Wasserstoff, Lhyfe, will in **Deutschland** grünen und **erneuerbaren Wasserstoff** für den **breiten Markt** verfügbar machen. Dafür baut das Unternehmen nun **ein Produktionswerk** im **baden-württembergischen Schwäbisch Gmünd**. Hier will **Lhyfe** bis zu **vier Tonnen grünen Wasserstoff pro Tag** (ca. **1.000 Tonnen pro Jahr**) produzieren. Es ist die erste **große Produktionsstätte** der Franzosen **außerhalb Frankreichs**.

Am 12. Oktober erfolgte der Spatenstich für die Produktionsanlage in Schwäbisch Gmünd (BaWü) für die neue Produktionsstätte für grünen Wasserstoff von Lhyfe. Das Unternehmen mit Sitz in Frankreich gilt weltweit als ein Pionier in der Produktion von Wasserstoff für industrielle Anwendungen und Verkehr, der aus erneuerbarer Energie gewonnen wird. Hier sollen künftig bis zu vier Tonnen grünen Wasserstoff pro Tag (ca. 1.000 Tonnen pro Jahr) produziert werden. Produktionsstart ist im zweiten Halbjahr 2024.

Grüner Wasserstoff – Direkt in den Industriepark geliefert

Die Wasserstoffproduktionsanlage ist für die Franzosen die erste große Installation außerhalb Frankreichs. Sie wird zudem die erste sein, die grünen Wasserstoff direkt in einen Industriepark liefert. Es ist auch die erste in einem Verbund von vielen Anlagen, die ebenfalls von Lhyfe betrieben werden. Das Ziel ist die flächendeckende Belieferung Deutschlands mit grünem H₂O. Auf diese Weise will Lhyfe seine Position in Frankreich und Deutschland als einer der wichtigsten Akteure



im erneuerbaren Energiesegment werden. Das Projekt in Schwäbisch Gmünd stellt somit einen Meilenstein in der Verbreitung industriell genutzten grünen Wasserstoffs dar. Es steht außerdem beispielhaft für die Integration von erneuerbarem Gas in lokale Ökosysteme.

Produktion mit Wasser, Wind und Photovoltaik

Die Anlage, die erneuerbaren Strom aus Wasser-, Wind- und Solarstromverträgen für die Produktion von Wasserstoff nutzen wird, soll in der zweiten Jahreshälfte 2024 in Betrieb genommen werden. Der Wasserstoff wird zum Teil im Industriepark „H2-Aspen“ und an einer JET H2-Wasserstofftankstelle eingesetzt. Im vergangenen Januar unterzeichneten Lhyfe und das Joint Venture JET H2 dafür einen Vertrag über den Bau der Wasserstofftankstelle in Schwäbisch Gmünd. Das Projekt, das unter anderem vom Land Baden-Württemberg und der EU gefördert wird, unterstützt damit eine nachhaltige Quartierslösung für die lokale Industrie. Sie legt zudem einen Grundstein für eine zukünftige klimafreundliche Infrastruktur am Standort.

Grüner Wasserstoff – Von der EU mit 6,4 Millionen gefördert

Dieses Projekt, das Teil des Projekts HyFIVE (Hydrogen For Innovative Vehicles) ist, wurde mit 6,433 Millionen Euro aus dem Europäischen

Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) gefördert. „Das Projekt zeigt die Wirtschaftlichkeit von Wasserstofflösungen im Verkehrs- und Industriesektor und unterstützt auch das Land Baden-Württemberg in seinen Bemühungen, eine Modellregion für den Aufbau einer Wasserstoffbetankungsinfrastruktur zu werden“, sagt hierzu Luc Graré, Head of Central & Eastern Europe bei Lhyfe gegenüber den Medien. Er begrüßt es daher sehr, dass das Land und die Stadt Schwäbisch Gmünd ihre ambitionierten Ziele für eine Wasserstoffwirtschaft auf Basis erneuerbarer Energien umsetzen wollen und man diesen Schritt gemeinsam gehen.

Schwäbisch Gmünd wird beispielhaft für Dekarbonisierung

Schwäbisch Gmünd entwickelt sich als sichtbares Beispiel für den flächendeckenden Aufbau eines Wasserstoff- und Tankstellennetzes als zentrale Versorgungsinfrastruktur. Die Stadt ist dabei Teil der Modellregion des Landes Baden-Württemberg (zu ihr gehört auch die Region Ulm und der Rhein-Main-Donaukreis) und wird mit der Fertigstellung der Anlage der größte Produzent für grünen Wasserstoff des Landes sein. „Damit schaffen wir eine Grundlage für die Vermarktung der Flächen in Aspen, die es den Unternehmen ermöglicht, klimaneutral zu produzieren“, so Richard Arnold, Oberbürgermeister von Schwäbisch Gmünd.

Grüner Wasserstoff – Lhyfe liefert derzeit 10,3 GW Energie

Heute wird das Wachstum von Lhyfe durch eine Geschäftspipeline unterstützt, die eine installierte Gesamtproduktionskapazität von 10,3 GW in ganz Europa liefert. Solche Projekte werden zur Dekarbonisierung von Mobilität und Industrie mit grünem, erneuerbarem Wasserstoff im industriellen Maßstab beitragen, ist man bei Lhyfe und in Schwäbisch-Gmünd überzeugt.

Lhyfe in Kürze

Das Unternehmen mit Sitz in Frankreich wurde 2017 von Matthieu Guesné gegründet. Er hat sich hierbei voll der Energiewende verschrieben als Produzent und Lieferant von grünem und erneuerbarem Wasserstoff. Die Produktionsanlagen und anstehenden Projekte sind darauf ausgelegt, grünen und erneuerbaren Wasserstoff in industriellen Mengen bereitzustellen und Teil eines tugendhaften Energiemodells zu sein, das die Dekarbonisierung ganzer Industrie- und Mobilitätssektoren ermöglicht. Als Wasserstoffpionier und Pure Player ist Lhyfe mittlerweile in 11 europäischen Ländern präsent und beschäftigt mehr als 150 Mitarbeiter, die sich voll und ganz dem Aufbau eines neuen Energiemodells verschrieben haben.

Die Aufbaustufen bei Lhyfe

Im Jahr 2021 weihte Lhyfe die weltweit erste große Produktionsanlage für grünen Wasserstoff ein, die mit einem Windpark in Frankreich verbunden ist. Im Jahr 2022 wurde im Hafen von Saint-Nazaire die weltweit erste Offshore-Pilotplattform zur Produktion von grünem Wasserstoff eingeweiht. Damit ist Lhyfe das erste Unternehmen weltweit, das bereits mit der Offshore-Wasserstoffproduktion begonnen hat, basierend auf einer Produktionskapazität von bis zu 400 kg/Tag. Neben der Produktion von grünem Wasserstoff forscht Lhyfe an der Reoxygenierung der Ozeane.

► lhyfe.com



BATTERIETECHNIK & ROHSTOFFE

China dominiert noch lange den Markt

Weltweit werden derzeit mehr als 400 Batteriefabriken gebaut, um die Elektroauto- und Stapler-Flotten künftig mit Batterien versorgen zu können. Eng wird es dabei künftig in Sachen Rohstoffversorgung und Lieferketten. Denn China dominiert nicht nur die Verarbeitung von Lithium zu Batterien, sondern kontrolliert auch den Lithium-Abbau. Chancen, insbesondere für Europa, bieten sich daher in Afrika, das auch in Sachen Lithium als „underexplored“ gilt. Doch auch hier gilt es, schnell zu sein im Wettbewerb um stabile Lieferketten.

Foto: H. Peter Baumgartner / pixelio.de



Aktuell werden weltweit mehr als 400 Batteriefabriken gebaut, um die Elektro-Fahrzeugeindustrie künftig auch weiterhin mit Batterien in ausreichender Menge zu versorgen. Hauptabnehmer sind dabei die Automobilhersteller (OEMs) weltweit, welche diese für ihre Antriebe benötigen. Aber auch die Gabelstaplerhersteller setzen verstärkt auf Lithium-Ionen-Batterien. Dabei sollen bereits bis Ende 2023 rund die Hälfte dieser Batteriefabriken ihren Betrieb aufnehmen. Die Zahlen zu diesen „Gigafactories“ gehen aus den Analysen des Research-Instituts Benchmark Minerals Intelligence hervor. Etliche der Fabriken werden zwar in Europa und auch in Deutschland errichtet. Dennoch ist der

Rückstand zu China enorm. Die Analysten erwarten daher, dass auch noch im Jahr 2030 bis zu 68 Prozent aller produzierten Gigawattstunden aus China kommen werden.

Batterietechnik – Europa ist spät dran

Das hängt einerseits damit zusammen, dass etwa der ursprüngliche Marktführer in der Li-Batterietechnik und -entwicklung, Deutschland, die Entwicklung in diesem Bereich lange Zeit schlichtweg verschlafen hat. Schon 2016 warnten Forscher eindringlich, dass Europa in diesem Bereich abgehängt werden könnte. So sagte etwa der Leiter des Batterie-Forschungszentrums MEET an der Uni Münster, Prof. Dr. Martin Winter, gegenüber dem Magazine FUTUREZONE, dass Deutschland im Wettbewerb zwar dabei sei, aber weit von der seit 2009 offiziell angestrebten Vorreiter-Position entfernt. „Wenn wir nicht bald gegensteuern, wird das Zentrum nicht in Europa sein“, fürchtet der Wissenschaftler. Damals lief gerade die Diskussion im Autoland Deutschland um die „Kaufprämie“. Diese hat sich als kontraproduktiv für die Entwicklung des Elektroautos in der Bundesrepublik erwiesen, weil die Verbraucher lieber abwarteten, als sich ein solches Gefährt zuzulegen.

14.000 Ladestationen pro Woche wären nötig

Zudem wurde der Infrastrukturausbau für Elektromobilität vernachlässigt. In einer Studie von McKinsey im vergangenen Jahr müssten pro Woche 14.000 Ladestationen gebaut werden, damit Europa nicht nur seine Klimaziele erreicht, sondern die Nutzung von Elektrofahrzeugen flächendeckend möglich ist. Und last but not least wurden die Forschung in der Batterietechnik unter der Regierung Angela Merkel (CDU) lange Zeit im Vergleich zu China vernachlässigt. All' das führt unter anderem dazu, dass viele europäische Autohersteller bei der Elektrifizierung ihrer Flotte bis heute spät dran sind. Dementsprechend hängt auch der Ausbau der Batteriefabriken hinterher. Dabei werden dieses Jahr wohl etwa 15 Prozent aller in Deutschland zugelassenen Neuwagen elektrisch angetrieben werden. In China ist man da deutlich weiter. Schon 2025 könnte dort jedes zweite verkaufte Fahrzeug ein Elektroauto sein. Dementsprechend verläuft der Bau der Lieferketten und der Ausbau der Infrastruktur im Reich der Mitte deutlich dynamischer.

Rohstoffe – Die Basis für die Li - Batterietechnik

Klar ist aber auch, dass China auch bei der Rohstoffversorgung für die Batterietechnik – Entwicklung in Europa wohl einen Vorsprung hat. S&P Global errechnet in einer Studie etwa, dass chinesische Unternehmen insbesondere bei dem kritischen Rohstoff Lithium noch lange die Nase vorn haben. Und das, obwohl das Reich der Mitte nach Australien und Chile lediglich auf Rang Drei der Länder mit den größten Vorkommen ist. Doch China investiert weltweit aggressiv in Li-Minen. Sie nahmen hierfür etwa jede zweite, länderübergreifende Übernahme von Li-Erzeugern und anderer Rohstoffe seit 2018 vor. Das bringt China als Erzeugerland deutlich vor Wettbewerbsländer aus dem Westen wie den USA. Und die EU spielt diesbezüglich im weltweiten Wettbewerb eine unbedeutende Rolle. Dementsprechend müssen sich langfristig wohl auch der Weltmarktführer Albemarle aus den USA sowie Chiles nationaler Champion SQM warm anziehen, wollen sie ihren Vorsprung halten. Zuletzt scheiterte Albemarle sogar mit einem Übernahmeversuch in Australien und dürfte sich nun vermehrt nach Kaufchancen in anderen Weltregionen umsehen.

JORC in Kürze

JORC steht für Joint Ore Reserves Committee, eine Organisation, die Richtlinien für die Berichterstattung von Mineralressourcen und -reserven entwickelt hat. Eine JORC-konforme Mineralressource bezieht sich auf die Schätzung der Menge an Rohstoffen in einem bestimmten mineralischen Vorkommen nach den Standards und Richtlinien des JORC-Codes.

Der JORC-Code legt hierbei die Anforderungen für die Berichterstattung von Explorationsergebnissen, Mineralressourcen und Mineralreserven fest. Er gilt somit als ein international anerkannter Standard für die Bergbauindustrie. Die Konformität mit dem JORC-Code ist besonders wichtig für Bergbauunternehmen, die an der Börse gelistet sind oder internationale Investoren ansprechen wollen.

Die JORC-konforme Schätzung einer Mineralressource muss bestimmte Kriterien erfüllen. Dazu zählen beispielsweise:

Angemessene Datengrundlage: Es sollte ausreichende geologische Beweise und Daten geben, um die Schätzung zu unterstützen.

Qualifiziertes Personal: Die Schätzung muss von qualifizierten und kompetenten Personen durchgeführt werden. Diese müssen in der Lage sein, die geologischen, geotechnischen und bergbautechnischen Aspekte angemessen zu beurteilen.

Genauigkeit und Zuverlässigkeit: Die Schätzung sollte auf angemessene Weise genau und zuverlässig sein. Unsicherheiten bei den Ergebnissen müssen dabei transparent dargelegt werden.

Technische und wissenschaftliche Prinzipien: Die Schätzungen müssen auf anerkannten technischen und wissenschaftlichen Prinzipien basieren.

Diese Richtlinien dienen dazu, sicherzustellen, dass die Berichterstattung über Mineralressourcen und -reserven transparent, vergleichbar und verlässlich ist. Unternehmen, die Ressourcen und Reserven nach JORC-Richtlinien melden, tragen also dazu bei, das Vertrauen der Investoren in die Bergbauindustrie zu stärken.

Lithium und stabile Lieferketten werden dringend benötigt

Die US-amerikanischen und europäischen Erzeuger von Batterietechnik, die bis Ende 2023 und später in Betrieb gehen sollen, benötigen Lithium jedoch dringend. Und sie benötigen stabile Lieferketten, damit die Produktion planbar ist und auch die Sicherheit für die OEMs der Automobil- und Staplerindustrie gewährleistet ist. Wie kritisch die Situation werden kann, belegen Analysten von der Deutschen Bank sowie der Citibank. Sie prognostizieren unisono einen Engpass für den Rohstoffmarkt an sich (hierzu im Podcast: Volkswirt Eric Heymann, DB Research). Schon 2025 könnte es jedoch vor allem bei Lithium ein Angebotsdefizit geben, das sich mittel- bis langfristig noch weiter ausdehnen kann, werden keine Maßnahmen dagegen unternommen. Der Effekt: Die Lithiumpreise könnten bis zum Ende der Dekade zulegen – und die Abhängigkeit Europas von China steigt. Zuletzt hatten die Lithiumpreise vom Spitzenwert 2022 etwa 60 Prozent abgegeben.

Lithium – Afrika als Lieferantalternative

Die Bedeutung der nordamerikanischen und chilenischen Lithiumvorkommen für Europas Batterietechnik-Erzeuger im Bemühen um Unabhängigkeit vom Reich der Mitte dürfte daher massiv zunehmen. In diesem Wettbewerb um die Li-Vorkommen könnte nun aber auch Afrika eine wichtige Rolle spielen. Insbesondere für Europas Batterietechnik-Produzenten könnte der benachbarte Kontinent ein Königsweg sein bei der Sicherung der eigenen Rohstoff-Lieferketten, und dem Kontinent mehr Unabhängigkeit von China bringen. Schließlich gilt der



Batterietechnik – Namibia könnte eines der Länder vor der Haustüre Europas sein, welche die Lieferketten für Batterieerzeuger auf dem Kontinent ein Stück weit sicherstellen könnte.

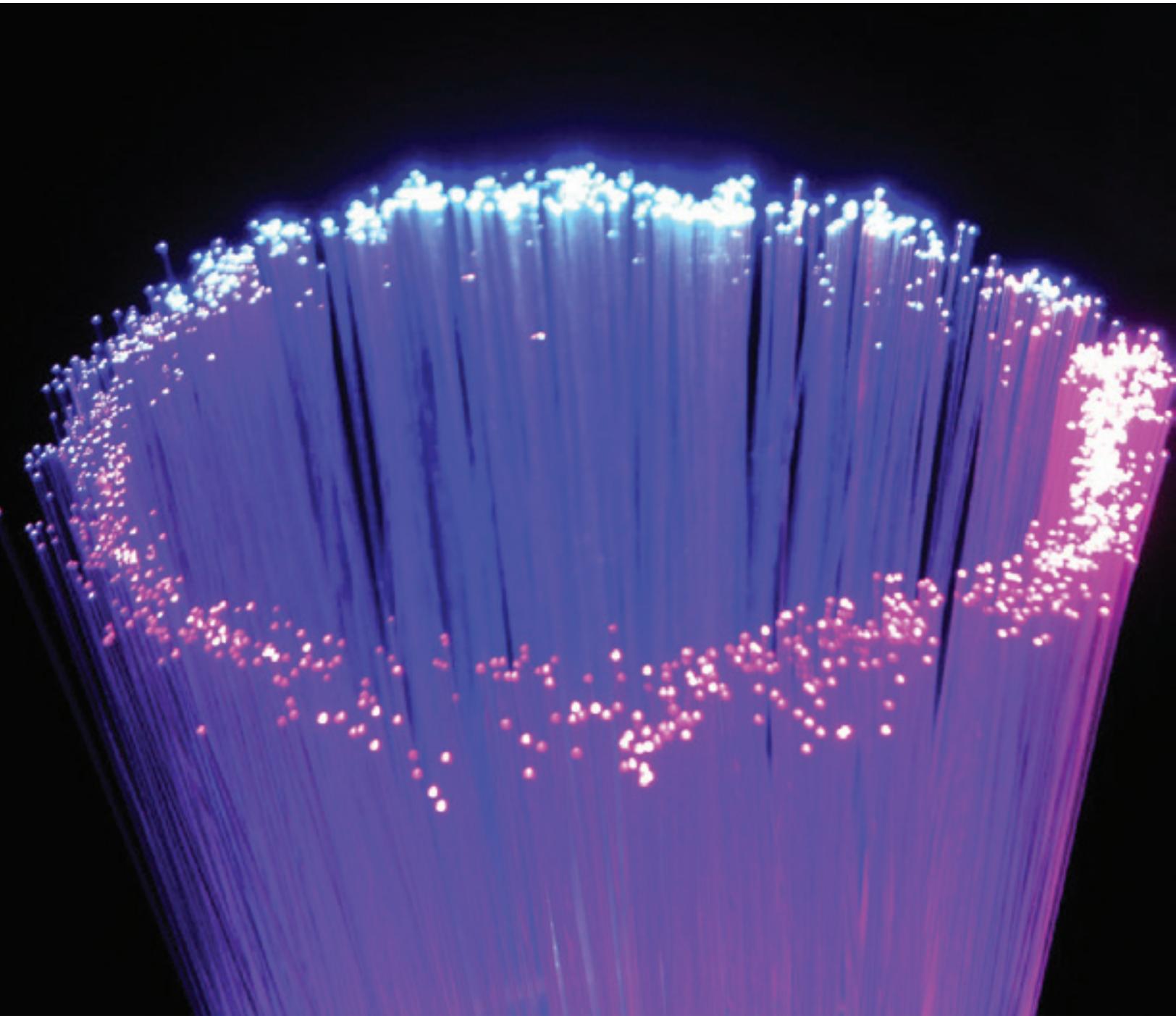
Kontinent in Sachen Lithium noch als „underexplored“. Folgerichtig bieten sich hier auch Chancen für mutige europäische Investoren.

Marokko und Namibia im Fokus

Im Fokus von Interessenten und nicht zuletzt auch Investoren stehen dabei Minen aus in Afrika als sicher geltende und etablierte Mining-Länder wie Marokko oder Namibia an. Zu diesen aussichtsreichen Titeln gehört etwa Arcadia Minerals. Dabei ist das australische Unternehmen mit Sitz in Namibia bei Batteriemetallen breit aufgestellt. Arcadia Minerals entwickelt derzeit unterschiedlichste Projekte in Namibia. Die Australier haben für den Abbau von Lithium sogar bereits mit dem Bau der ersten Mine Swanson (Tantal) begonnen. Die Mine soll 2025 in Produktion gehen, so der Plan.

Chinesen haben Nase vorn. Aber auch hier haben die Chinesen die Nase vorne. Denn hierfür konnten sich die Australier für die Realisierung und Finanzierung durch den chinesischen Baukonzern HeBei Xinjian Construction sichern. Dabei brachte das jüngste Erkundungsprogramm positive Ergebnisse. So wurden Pegmatite mit einer hohen Tantal- und Lithium-Mineralisierung entdeckt. Daneben ist man bereits beim Lithium Clay-Projekt Bitterwasser gut aufgestellt. Hier besitzt Arcadia Minerals eine JORC-konforme Mineralressource mit 327.284 LCE-Tonnen (JORC = Joint Ore Reserves Committee). Die Mine hat nach eigenen Angaben jedoch noch „deutliches Explorationspotenzial“, heißt es in einer Pressemitteilung. Die Aktie von Arcadia Minerals gehört übrigens zu den kleineren Rohstofffirmen, die derzeit vom Markt noch wenig beachtet werden. Sie könnte jedoch mittel- bis langfristig von den großen Wirtschaftstrends profitieren. Derzeit wird die Aktie von Arcadia Minerals in Australien und Deutschland gehandelt.

- ▶ benchmarkminerals.com
- ▶ spglobal.com
- ▶ arcadiaminerals.global
- ▶ jorc.org



GLASFASER-INFRASTRUKTUR

Fibre Channels machen den Standort-Unterschied

Die Digitalisierung, Industrie 4.0 und 5G etc. sind ohne flächendeckende Glasfasernetze faktisch nicht umsetzbar. Das wurde auch beim Austrian Fibre Summit der Open Fibre Austria, OFAA, am 7. November in Salzburg deutlich. Daher begrüßten die über 500 Teilnehmer:Innen des Events die Ankündigung von Florian Tursky, Staatssekretär für Digitalisierung und Telekommunikation, dass der Bund weitere 400 Millionen an Fördermitteln für den weiteren Ausbau des Glasfasernetzes locker machen will.

Foto: A. Dreher / pixelio.de



Glasfaser-Infrastruktur – (v.l.), M. Resch, M. Wachutka, H. Flatscher, I. Brusic, I. Kollmann, H. Joebstl, P. Schark, R. Baumgartner

Fiber-Glasfaser-Netze mit ihrer Breitband-Datenübertragung spielen mittlerweile eine entscheidende Rolle in der modernen Wirtschaft. Erst damit sind einerseits 5G-Übertragungen für mobiles Internet möglich und die Realisierung der 4. industriellen Revolution (I4.0 oder Industrie 4.0). Gleichzeitig werden Fibre Channels benötigt, um die digitale Transformation der Gesellschaft und Wirtschaft vorantreiben zu können. Und der Transformationsgrad ist mitentscheidend für den Erfolg einer Ökonomie.

Flächendeckende Glasfaser-Infrastruktur macht Transformation erst möglich

Die Gründe dafür sind vielfältig. Einer der Hauptgründe liegt insbesondere darin, dass die Kommunikation wesentlich effizienter organisiert werden kann. Damit ist nicht allein nur die Mensch-zu-Mensch-Kommunikation gemeint, sondern vor allem auch die zwischen Menschen und Maschine, sowie Maschine zu Maschine. Dabei werden pro Tag ganze Terrabyte an Daten weltweit erzeugt. So betrug die weltweit erzeugte Datenmenge im Jahr 2022 Schätzungen zufolge mehrere Zettabyte. Um einen Eindruck zu vermitteln: Ein Zettabyte entspricht einer Billion Gigabyte. Um diese Datenmengen möglichst reibungslos und in Echtzeit um den ganzen Erdball zu senden, sind Lösungen auf Kupferkabel-Basis heillos überfordert. Sie sind auch heute noch die Hauptursache von langsamen Verbindungen und Ausfällen. Eine echte Point-to-Point-Kommunikation in Echtzeit ist daher nur mithilfe von Lichtimpulsen möglich, welche eben durch Glasfaserkabel in nahezu unbegrenzter Menge gejagt werden können. Die permanent wachsende Datenmenge wird hierbei durch eine Vielzahl von Quellen erzeugt, darunter Unter-

nehmen, soziale Medien, IoT-Geräte (Internet der Dinge), wissenschaftliche Forschung und viele andere, bis hin zum TV-Kabelkanal.

Fibre Channels – Die nachhaltige Basis für Fortschritt

Daher wird deutlich, dass erst eine möglichst flächendeckende Glasfaser-Infrastruktur und ihren Breitband-Möglichkeiten ein Motor für Innovation und technologischen Fortschritt sein kann. Beispielsweise können Unternehmen aus dem Bereich Intralogistik-Automation, welche schon längst die Technologien für das Internet of Things (IoT) beherrschen und anbieten, die Wirksamkeit ihrer Lösungen nur dort zu 100 Prozent realisieren, wo es die Fibre Channel-Datenübertragung gibt. Dabei reicht es nicht alleine auf regionaler Ebene. Nein: Flächendeckend müssen die Netze sein. Solange es aber keine flächendeckenden Fibre Channel-Netze gibt, so lange müssen sich Anwender solcher Intralogistik-Lösungen mit den Datenübertragungsraten zufriedengeben, welche die noch immer weit verbreitete Kupfertechnologien hergeben.

Unternehmen ohne Fibre Channels weniger wettbewerbsfähig

Das kann mitunter für Unternehmen zu einem echten Wettbewerbsnachteil werden, wie etwa im Bereich des E-Commerce. Glasfaser und Breitband ermöglichen es Unternehmen, ihre Produkte und Dienstleistungen online anzubieten. Der schnelle Internetzugang fördert den E-Commerce, was insbesondere in einer zunehmend digitalisierten Wirtschaft von entscheidender Bedeutung ist. Wie auf dem Austrian Fiber Summit deutlich wurde, fördert ein schneller Datenaustausch über globale Entfernungen hinweg die Wettbewerbsfähigkeit von

Unternehmen. Eine Folge: Regionen mit schnellem Breitbandzugang werden daher oft als attraktive Wirtschaftsstandorte betrachtet. Und dies trägt wiederum dazu bei, dass weitere Unternehmen sich in diesen Regionen niederlassen, was wiederum lokale Wirtschaften stärkt.

Glasfaser-Infrastruktur – F&E braucht ausgebaute Netze

Aber auch im Bereich der Forschung & Entwicklung (F&E) ist ein schneller Datenaustausch über globale Entfernungen hinweg essenziell für die Wettbewerbsfähigkeit von Forschungseinrichtungen, Institute und Universitäten. So ließe sich CERN ("Conseil Européen pour la Recherche Nucléaire" = Europäische Organisation für Kernforschung) in Genf nicht mehr ohne Fiberchannel-Technologien sinnvoll betreiben. Und die Coronapandemie wäre nicht so rasch bekämpfbar gewesen, wenn Forschungsinstitute und Unternehmen bei der Entwicklung von Impfstoffen nicht auf Breitbandtechnologien hätten zugreifen können

Mehr wirtschaftliches Wachstum

Zwar gibt es bis dato keine gesicherten Daten dazu, um wie viel wettbewerbsfähiger Wirtschaftsstandorte mit einer ausgebauten Glasfaser-Infrastruktur sind als andere. Es gilt aber als allgemein anerkannt, dass Länder mit einer fortschrittlichen Glasfaser-Infrastruktur wettbewerbsfähiger sind. Denn sie weisen eine höhere Standortattraktivität für Betriebsansiedlungen auf und zeigen mehr Flexibilität der Wirtschaft durch effiziente Kommunikation. Die Verfügbarkeit von Breitband beeinflusst somit verschiedene Branchen positiv und trägt zur Schaffung neuer Arbeitsplätze sowie zur Steigerung der Produktivität bei.

Österreich – Es gibt noch viel zu tun

Der Ausbau der Glasfaser-Infrastruktur ist also für den Wirtschaftsstandort essenziell. Deswegen wurde u.a. auch von der Bundesregierung eine Ausbau-Strategie für das Breitband-Internet entwickelt. Die Breitbandstrategie 2023 soll Österreich ins Gigabit-Zeitalter führen und jedem im Land einen Gigabit-fähigen Zugang ins Internet zu ermöglichen. Dies wird auch finanziell gefördert, etwa bei Unternehmen, welche hier investieren wollen. Damit der flächendeckende Ausbau einer gigabitfähigen Glasfaser-Infrastruktur vorangetrieben werden kann, sei nun jedoch eine Weiterführung der geplanten Förderungen des Bundes für offene Glasfasernetze dringend notwendig, ließ nun auch der Staatssekretär für Digitalisierung und Kommunikation, Florian Tursky, am Austrian Fiber Channel-Summit Anfang November aufhorchen. Er kündigte an, dass der Bund weitere 400 Millionen Euro für den Ausbau der Glasfaser-Infrastruktur zur Verfügung stelle. Der erste Förderungs-Call betrug 900 Millionen Euro. Schon in wenigen Wochen können Firmen um Förderungen ansuchen und damit zum zukunftsichernden Ausbau der Glasfaser-Infrastruktur flächendeckend beitragen.

I. Brusic – „Stehen sonst auf der Verliererseite.“

Dass dies auch dringend notwendig sei, bestätigte Dr. Igor Brusic, Präsident der Open Fiber Austria bestätigt: „Wenn wir jetzt aufhören, stehen wir binnen Kürze auf der Verliererseite.“ Das betrifft nicht nur Österreich in Bezug auf Europa, wo es vom Pionier zu den Schlusslichtern mutierte, sondern hat massive Auswirkungen auf das Leben jener Menschen in Österreich, die in ländlichen Gegenden leben. Dort gibt es noch immer große Bereiche, ohne zuverlässige Internetzugänge. „Es kann nicht sein, dass Menschen aufgrund fehlender Infrastruktur

keinen funktionierenden digitalen Zugang zu relevanten Diensten oder Informationen haben – der Zugang zum Internet ist heutzutage ein Grundrecht für alle, und somit ist Sorge dafür zu tragen, dass dies erfüllt wird“, bringt I. Brusic die demokratischen Forderungen der OFAA klar auf den Punkt.

OFAA – Wollen gemeinsame offene Infrastruktur

Die Internetoffensive Österreich, hinter der A1, T-Mobile und Drei – jedoch nicht die gesamte Internetbranche Österreichs – stehen, möchte die Fördermillionen allerdings lieber nur zur Bewerbung ihrer eigenen, für Konsument:Innen oftmals wenig attraktiven Netze einsetzen. Im Gegensatz dazu fordert die Open Fiber Austria den flächendeckenden Ausbau einer gemeinsamen und offenen Infrastruktur, die von allen Anbietern gleichermaßen und fair genutzt werden kann. Die Vorteile für die Konsument:Innen lägen hierbei in einem zuverlässigen und schnellen Internet bis ins Wohnzimmer. Gleichzeitig hätte man dann zudem die „Freiheit, unter bis zu 25 Anbietern – je nach individuellen Bedürfnissen und Budget – selbst wählen zu können“, hieß es in einer Presseaussendung (hier klicken und Positionspapier der OFAA als PDF downloaden).

Jeder Cent in Fibre Channels ist Investition in die Zukunft

Die OFAA, die als Drehscheibe und Thinktank fungiert, und der über 140 Mitgliedsfirmen aus dem Glasfaserbereich angehören, ermutigt Staatssekretär F. Tursky weiterhin konsequent auf den kontinuierlichen Ausbau einer gemeinsamen Infrastruktur zu setzen. OpenNet Förderungen könnten nämlich nur „Netzbesitzer in Anspruch nehmen, die offene Glasfasernetze bis zum Endkunden bauen und selbst keine Anbieter sind“, heißt es aus den Reihen der OFAA. Da die Fördermittel zudem an strenge Qualitätskriterien und Auflagen gekoppelt sind, kann eine hochwertige und nachhaltige Infrastruktur garantiert werden, von der auch noch viele Generationen profitieren könnten.

I. Brusic – „Müssen uns von der Kupferwelt verabschieden.“

I. Brusic appelliert daher an die großen Telekomunternehmen, langfristig, weitsichtig und im Schulterschluss mit der OFAA zu planen: „Die Digitalisierung lässt sich nicht aufhalten. Wir müssen uns von der alten Welt der Kupfer-Breitbandtechnologie verabschieden. Das schnelle und zuverlässige Glasfaserinternet ist die Zukunft. Auch wenn wir heute nicht wissen, wofür es noch eingesetzt und benötigt wird, wissen wir, dass wir es in Zukunft mehr denn je brauchen und nutzen werden“, so der OFAA-Präsident abschließend.

OFAA in Kürze

Die Open Fiber Austria, OFAA, wurde 2021 mit dem Ziel gegründet, ein offenes, flächendeckendes und demokratisches Glasfasernetz in Österreich zu ermöglichen. Der Verband sieht sich als innovative Drehscheibe für Infrastrukturnutzer, Telekommunikationsbranche, Glasfasernetzbesitzer und Kabelbetreiber, um die notwendige Infrastruktur zu schaffen, die dem Endkunden schnellstes, unabhängiges und kostengünstiges Internet bis ins Wohnzimmer garantiert. Ein erster Meilenstein ist die Entwicklung des zukunftsorientierten Standards, OAID (Open Access ID), der den Zugang zu einem offenen Netz vereinfacht. Der Vorstand des Verbandes besteht aus dem Vorstandsvorsitzenden Igor Brusic, Martin Wachutka und Marco Resch.

► ofaa.at



VNL – ISCCM 2023

SC-Manager:innen sind Helden der Wirtschaft

Sie **arbeiten im Hintergrund** und sorgen für die **Sicherheit der Lieferketten**. Die Rede ist von den **Supply Chain Manager:innen**. Der Verein Netzwerk Logistik (VNL) schob diese vom 20. bis 22.11.2023 im „Apothekertrakt“ des Schlosses Schönbrunn im Rahmen des 1. International Supply Chain Community Meetings 2023 (ISCCM) in den Fokus des Interesses.

Prominenter als das Schloss Schönbrunn kann eine Adresse in Wien kaum sein. Und symbolträchtiger als die Wahl der Lokation für das 1. International Supply Chain Community Meeting 2023 (kurz: ISCCM 2023) im Schloss, nämlich der Apotheker-Trakt, ist nicht möglich. Wird doch spätestens seit der Corona-Pandemie mit ihren gerissenen Lieferketten rund um den Erdball beim Medikamenten-Nachschub heftig darüber diskutiert. Viele stellten dabei die besorgte Frage, ob bei so sensiblen Produkten wie etwa Medikamente die Lieferketten global sein müssen oder ob es nicht besser wäre, die Grundversorgung der Menschen in Europa innerhalb Europas sicherzustellen. Über einen Zeitraum von knapp drei Tagen versammelte der VNL erfahrene sowie aufstrebende Supply Chain Manager:innen in Wien, um die „Gegenwart und Zukunft im Supply Chain Management“ zu diskutieren.

SCM – Es ist schwer, den Überblick zu bewahren

Mit dem Anstieg der Komplexität und Anforderungen in den Lieferket-

ten stehen Supply Chain Manager:innen nämlich mehr denn je vor der Herausforderung, den Überblick zu bewahren und den reibungslosen Ablauf vom Rohstoff bis zum Endprodukt zu steuern. Dem nicht genug, müssen sie auch die Anforderungen des Lieferkettensorgfaltsgesetzes berücksichtigen, das zwar noch als EU-Richtlinie daherkommt, jedoch bald auch in Österreich realisiert werden dürfte. Damit wird ein funktionierendes Supply Chain Management zur Überlebensfrage. Zusätzlich spielen sie eine entscheidende Rolle bei der Optimierung von Kosten und der Minimierung von Risiken. Für Supply Chain Manager:innen ist dabei eine solide Aus- und Weiterbildung genauso unerlässlich wie der kontinuierliche Austausch von Wissen und Erfahrungen.

F. Staberhofer – “SC-Manager:innen sind die oft übersehenen Held:innen”

Franz Staberhofer, VNL-Obmann und ISCCM 2023-Initiator zeigt sich über den Verlauf und die Ergebnisse des International Supply Chain



ISCCM 2023 – Das Schloss Schönbrunn bot mit seinem „Apothekertrakt“ die symbolträchtige Event-Kulisse für das 1. International Supply Chain Community Meeting des VNL.

Community Meetings mehr als zufrieden, „Supply Chain Manager:innen sind die bisher oft übersehenen Helden in der Wirtschaft. In ihren Unternehmen vernetzen und gestalten sie. Gefehlt hat bis jetzt eine Community, in der sie das Thema Supply Chain Management vorantreiben. Das 1. ISCCM 2023 hat gezeigt, wie wichtig die Vernetzung dazu ist. Wir haben gemeinsam mit den Teilnehmer:innen einen kraftvollen Weg mit einer Reihe von Projekten und Maßnahmen bis zum 2. ISCCM 2024 festgelegt.“

G. Mühlhans – „Konnten konkrete Problemstellungen besprechen.“

„Es war für mich sehr hilfreich und erfrischend, dass wir beim 1. International Supply Chain Community Meeting, anders als bei vielen anderen Veranstaltungen, die Problemstellungen in der Supply Chain, mit unterschiedlichen Unternehmen, sehr konkret besprechen konnten. Zusätzlich konnte ich sehr gute Kontakte zu den verantwortlichen Supply Chain Manager:innen knüpfen. Mit ihnen werde ich mich auch künftig in weiterführenden Treffen zu speziellen Themen und Problemstellungen austauschen“, so Gerhard Mühlhans, Vice President Supply Chain Center of Excellence bei RHI Magnesita, gegenüber den Medien.

R. Lechner – „Herausforderungen im SCM sind weltweit nahezu identisch“

Roland Lechner, Managing Director International Supply Chain Management von ALDI SÜD (Hofer) war ebenfalls ISCCM 2023-Teilnehmer. Er strich im Gespräch vor allem die notwendige Positionierung des Lieferkettenmanagements hervor: „Die Herausforderungen im Management von internationalen Lieferketten sind branchenübergreifend nahezu identisch. Themen wie das Finden von qualifizierten Mitarbeiter:innen, Technologie und IT, gesetzliche Rahmenbedingungen und vor allem der Fokus auf Nachhaltigkeit beschäftigen kleine wie große Unternehmen gleichermaßen. Ein gut im Unternehmen verankertes Supply Chain Management muss daher in der Lage sein, Herausfor-

derungen mit zum Teil gegensätzlichen Zielen im Sinne der Kund:innen nachhaltig zu meistern.“

K. Haussteiner – „Bin vom ISCCM 2023 begeistert“

Karl Josef Haussteiner, Vice President Logistics Worldwide & Business Process Owner – Logistics Vishay Semiconductor (Austria) zeigte sich gegenüber BUSINESS+LOGISTIC über das 1. ISCCM 2023 begeistert. „Unter den zahlreichen Konferenzen, an denen ich im Laufe der Jahre teilgenommen habe, sticht das ISCCM besonders hervor. Die Veranstaltung zeichnete sich durch eine offene Atmosphäre und lebhaftes Diskussions unter Gleichgesinnten aus. Gleichzeitig fand ein inspirierender Austausch zwischen Wissenschaft, Forschung und der aktuellen Geschäftswelt statt. Besonders beeindruckend war die engagierte Beteiligung der SCM-Studenten.“

Die Erwartungen junger Talente an den Arbeitsplatz sind hoch

Im Zuge der Vorbereitungen zum 1. ISCCM 2023 wurden angehende Supply Chain Manager:innen zu deren Erwartungen an Unternehmen befragt. Neben einer laufenden Weiterbildung steht bei ihnen eine gesunde Work-Life Balance ganz oben auf der Prioritätenliste. Mindestens ein bis zwei Home-Office Tage pro Woche setzt der Fachkräfte-Nachwuchs ebenso voraus, wie ein nachhaltiges Agieren des Unternehmens. Wer diese Anforderungen als Arbeitgeber:in erfüllt, kann mit der Identifikation mit der Philosophie und den Werten des Nachwuchses rechnen. Denn dass man das mit dem künftigen Arbeitsplatz verbinden kann, ist für den jungen Nachwuchs von entscheidender Bedeutung. Organisatorisch sehen die Nachwuchskräfte das Supply Chain Management als Stabsstelle unterhalb der Unternehmensführung am besten angesiedelt.

► vnl.at

HWS

Media World

60 Jahre Kompetenz
in Sachen Medien, Wirtschaft und Logistik

journalismus.at



Mehrwert in jedem Schritt. Ihr Value Chain Tech Partner

knapp.com



Treffen Sie uns am:
**Internationalen
Logistik Sommer**
20.–21. September
Live Congress Leoben

making complexity simple

