

logistics world

Notwendige Sicherheitsgesetze oder Hemmschuh für die österreichische Wirtschaft?

SECURITY in der Logistik



Spezielle Zufahrtskontrollen und Kameraüberwachungen sind bei DB Schenker Standard. | Foto: DB Schenker

Für den Transport und die Lagerung von Waren gilt seit den Terroranschlägen im Jahr 2001 eine nahezu unüberschaubare Zahl an Sicherheitsauflagen. Der Aufwand dafür ist enorm, finanziell wie organisatorisch. Ob die Vorgaben ihre Wirkung erreichen, bleibt fraglich – auch weil sich viele Gesetze überschneiden und sie in den einzelnen Ländern unterschiedlich umgesetzt werden.

Automated Manifest System (AMS), Container Security Initiative (CSI), Customs Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT), Bioterrorism Act, Importer Security Filing 10 + 2 (ISF)... Weitere Namen und Abkürzungen gefällig? Die Liste der Gesetze und Vorgaben, die mittlerweile für die Absicherung der Supply Chain gelten, ist lang. Seit den Terroranschlägen vom 11. September 2001 und den Attentaten in Madrid und London sind Warentransporte – vor allem in die USA – in den Mittelpunkt der Behörden gerückt. Es stellt sich die Frage, ob die Gesetze immer effektiv sind und ob der Aufwand für Handel, Industrie und Spedition gerechtfertigt ist.

Hohe Investitionen und unbeschränkte Haftung

Die Schenker & Co AG hat in den letzten Jahren alleine in Österreich mehr als 2 Mio. Euro investiert, um alle Sicherheitsauflagen auf Punkt und Beistrich

genau zu erfüllen. Jährlich kostet es etwa eine weitere Million Euro, um die Standards – technisch und in der Ausbildung der Mitarbeiter – aufrecht zu erhalten. „Wir bekennen uns zur Wahrung der Sicherheit von Supply Chains“, hält Martin Neuwirth, Sicherheitsexperte bei DB Schenker in Österreich, fest. Allerdings bestehen aus Sicht des Profis auch viele Probleme: so werden Verordnungen in diversen EU-Ländern unterschiedlich umgesetzt; die einzelnen Regelungen überschneiden sich zum Teil, es fehlt die gegenseitige Anerkennung zwischen den Vorgaben; zwischen der EU und anderen Handelsblöcken kommt es durch die unterschiedliche Umsetzung zu Wettbewerbsverzerrungen; last but not least ist es einfach die Vielfalt der Gesetze und Verordnungen als solche, die in der Wirtschaft für rauchende Köpfe sorgt.

Was passiert, wenn tatsächlich einmal etwas passiert? Diese Frage beschäftigt die Speditionsbranche

intensiv, gerade im Zusammenhang mit dem Status des „Zugelassenen Wirtschaftsbeteiligten“ – in seiner höchsten Ausprägung AEO-F genannt. Unternehmen, die diese freiwillige Zertifizierung erlangen, müssen Sicherheitssysteme zur Absicherung der Lieferkette vorweisen und aufrecht erhalten. Dafür bleibt ihnen bei Zollabfertigungen die Übermittlung der kompletten Datensätze an die Behörden erspart. Im Fall der Fälle, also bei einem Terroranschlag, der auch durch einen Transport oder Vortransport ermöglicht wurde, haftet ein „Zugelassener Wirtschaftsbeteiligter“ (AEO-F) – und das unbegrenzt! „Die Auswirkungen für Speditionen aufgrund dieser Regelung sind gar nicht abschätzbar. Gott sei Dank gibt es bislang noch keinen Präzedenzfall, bei dem diese Regelung zur Anwendung kommt“, sagt Martin Neuwirth. Das Unbehagen bei den Unternehmen ist aufgrund dieses Damoklesschwertes dennoch gegeben.

„Bekannter Versender“: Der Countdown für Luftfrachtexporteure läuft

Im Frühjahr 2013 zieht der Gesetzgeber die Zügel in der Luftfrachtsicherheit noch einmal kräftig an. Trotz der bereits bestehenden Vielfalt an Security-Vorkehrungen müssen ab 28. April nächsten Jahres alle Luftfrachtsendungen im Export gesamt werden – sofern sie nicht von einem „Bekanntem Versender“ stammen. Österreichische Firmen stehen damit vor der Wahl: entweder die

Zertifizierung zum „Bekanntem Versender“ absolvieren, oder ausgehende Luftfracht von einem externen Unternehmen scannen (untersuchen) lassen. „Für Unternehmen mit einem regelmäßigen Luftfrachtaufkommen scheint es ratsam, die Validierung zum ‚Bekanntem Versender‘ zu absolvieren. Für Firmen, die nur sporadisch Luftfracht versenden, lohnt sich der Aufwand eher nicht, sie sind mit einer externen Scanning-Lösung besser bedient“, wiegt Walter Mönichweger, Geschäftsstellenleiter der Schenker & Co AG in Salzburg, ab. Eine exakte Bewertung erfordert natürlich einen detaillierten Blick auf die Prozesse eines Unternehmens.

DB Schenker wird sich in Österreich als externer Partner für das Scannen von Luftfracht positionieren: bereits ab Herbst 2012 nimmt das Unternehmen mit Investitionen von 200.000 Euro eine Scanning-Anlage am Standort Wien-Albern in Betrieb. Auch wenn das Thema Sicherheit durchaus kontroversiell zu betrachten ist – der optimale Service für die Kunden soll auf jeden Fall gewährleistet sein.

Sie haben Fragen zu den Sicherheitsbestimmungen in der Logistik oder suchen eine Speziallösung für besonders wertvolle Sendungen? Schicken Sie uns eine Nachricht an logisticsworld@schenker.at



editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

seit einigen Jahren gelten rund um den Transport von Waren immer strengere Sicherheitsauflagen. Die Einführung des „Bekanntem Versenders“ in Österreich ist das aktuelle Beispiel dafür, dass die Gesetze zur Erhöhung der Sicherheit in der österreichischen Exportwirtschaft zahlreiche Fragen

aufwerfen. In unserer Titelgeschichte möchten wir Ihnen einen Einblick in das Sicherheitsszenario rund um den Warentransport geben.

Am 7. August 2012 wird im Hyde Park von London Andreas Gigelmayr, einer der derzeit weltbesten Triathleten, bei den Olympischen Spielen 2012 an den Start gehen. Im Interview auf Seite 2 erzählt uns Gigelmayr, wie der Tag eines Profi-Triathleten abläuft, über Entscheidungen, die er in seinem Leben treffen musste und von seinen Vorbereitungen für sowie Erwartungen an Olympia.

Auch die Olympischen Spiele in Sotschi werfen bereits ihre Schatten voraus: Im Auftrag von Siemens transportierte DB Schenker zwei schwergewichtige Bahnwaggons aus dem Siemens-Werk Krefeld nach Wien, wo die Kolosse einen Klimatest absolvieren

mussten. Diese Wagen werden 2014 bei den Spielen in Sotschi im Regionalverkehr eingesetzt. Auf Seite 3 berichten wir von dem aufwendigen und herausfordernden Weg der beiden Waggons.

Mit der 20.000sten Ladung hat der Kombiverkehrszug von DB Schenker Logistics „Danube Nordic Shuttle“ eine bemerkenswerte Zwischenmarke erreicht. Im April 2012 wurde die „Jubiläumsladung“ am Wiener Nordwestbahnhof auf den Weg gebracht. Auf Seite 5 mehr über die Bahn-Alternative von DB Schenker im Skandinavienverkehr.

Die Bundesvereinigung Logistik Österreich (BVL-A) zeichnete die AUDI AG mit dem länderübergreifenden Nachhaltigkeitspreis Logistik 2012 aus. Seit August 2010 nutzt der Ingolstädter Automobilhersteller das

CO₂-freie Transport-Angebot „Eco Plus“ von DB Schenker Rail. Im Gespräch mit *logistics world* auf Seite 6 spricht Heiko Schultz, Leiter Transportlogistik AUDI AG, unter anderem über die Bedeutung von Umweltschutz bei Audi.

Ihnen ist sicher schon das neue Erscheinungsbild der *logistics world* aufgefallen. Nach mehr als zehn Jahren, in denen wir das Layout immer wieder verfeinert haben, haben wir uns dazu entschlossen, unserer Zeitung ein völlig neues „Outfit“ zugeben. Wir hoffen, es gefällt Ihnen!

Viel Spaß bei der Lektüre wünscht Ihnen

Mag. Elmar Wieland,
Vorstandsvorsitzender der
Schenker & Co AG

INHALT

- 01 Security in der Logistik
- 01 Editorial
- 02 Heiße Lösungen für den heißesten Ball des Jahres
- 02 „Wer kämpft, kann verlieren. Wer nicht kämpft, hat schon verloren.“
- 04 Bahnkolosse zu Besuch in Wien
- 05 DB Schenker Innovations Award 2012
- 05 20.000ste Ladung für den Danube Nordic Shuttle
- 06 Umweltpreis für Audi
- 07 Grüne Flotte
- 08 Mit Leidenschaft bei der Sache

DB Schenker zum fünften Mal Logistikpartner des Life Ball

Heißeste Lösungen für den heißesten Ball des Jahres

Der 20. Life Ball heizte heuer am 19. Mai mit dem Element Feuer, als Höhepunkt des 2009 begonnenen Vierjahreszyklus, den Ballgästen und tausenden Zusehern in Wien kräftig ein. Mit dem Jubiläums-Motto „Fight the Flames of Ignorance“ wurde dabei ein Zeichen für das Leben und gegen Intoleranz, für die Freude am Leben und gegen Ausgrenzung, für Solidarität und gegen Ignoranz gesetzt.

Durch das bewährte Team der Geschäftsstelle Wien von DB Schenker wurden alle erforderlichen Logistikvorbereitungen getroffen. Zum Einsatz kam dabei unter anderem ein gebrandeter Life Ball-Sattelzug mit einer Gesamtlänge von 13,6 Metern und 2,4 Metern Höhe. Der Lkw war zwischen Anfang und Mitte Mai im Zuge der Transporte für den Life Ball in ganz Österreich unterwegs. Für den „heißesten“ Ball des Jahres und den größten Charity-Event Europas brachte DB Schenker heuer unter anderem Kulissen und Dekorationen der Vereinigten Bühnen Wien zum Wiener Rathausplatz. Darunter Theater-Logen, die in die Life Ball-Bühne integriert wurden.

In einem speziellen Design präsentierte sich außerdem ein DB SCHENKERsecurity-Container auf dem Rathausplatz. Der Container wurde als Anlaufstelle für Akkreditierungen während der Aufbauarbeiten und während des Balles für die Gäste auf dem Rathausplatz genutzt. Er diente auch als sicherer Aufbewahrungsort für die gesetzlich vorgeschriebenen Baustellenhelme, die von DB Schenker für alle Arbeiter auf der Baustelle zur Verfügung gestellt wurden.

DB Schenker transportierte insgesamt 70 Tonnen für den größten Charity-Event Europas. | Foto: DB Schenker



Andreas Gigmayr genießt eine Ruhepause zwischen den Wettkämpfen. | Foto: Andreas Gigmayr

„Wer kämpft, kann verlieren. Wer nicht kämpft, hat schon verloren“ ...

logistics world im Gespräch mit Triathlet Andreas Gigmayr

... so lautet das persönliche Motto von Andreas Gigmayr, der bereits als Zwölfjähriger mit dem Triathlon begonnen hat. Im Interview mit *logistics world* erzählt Gigmayr vom Leben als Triathlet, seinem Training und seinen Erwartungen an Olympia 2012.

logistics world: Sie haben bereits in jungen Jahren mit dem Triathlon begonnen. Wie sind Sie dazu gekommen, beziehungsweise was hat Sie an dieser Sportart fasziniert?

Andreas Gigmayr: Ich hatte das Glück, in einer sehr sportbegeisterten Familie aufwachsen zu dürfen. Als Kind habe ich so ziemlich jede Sportart, die mir Spaß gemacht hat, betrieben, aber am wohlsten habe ich mich auf meinem Mountainbike und in den Laufschuhen gefühlt. Da ich ebenfalls im Schwimmclub war, ist der Schritt zum Triathlon ein recht kleiner gewesen! Was mich bis heute fasziniert, ist die Kombination von drei tollen Sportarten und dass man immer an sich arbeiten kann.

logistics world: Welche Voraussetzungen muss ein Sportler mitbringen, um im Triathlon bestehen und erfolgreich sein zu können? Welche Rolle spielt dabei das Talent?

Andreas Gigmayr: Um es ganz an die Weltspitze im olympischen Triathlon zu schaffen, ist es sicher wichtig, gute

körperliche Voraussetzungen zu haben. Jedoch bin ich davon überzeugt, dass sich der Großteil im Kopf entscheidet. Man muss in der Lage sein, täglich und manchmal in extrem müdem Zustand an seine Grenzen zu gehen, oder im Wettkampf auch darüber hinaus. Eine große innere Motivation und der Wille, hart zu arbeiten, sind die Grundbedingungen dafür!

logistics world: Die Herausforderung beim Triathlon ist das unmittelbare Aufeinanderfolgen der drei unterschiedlichen Disziplinen (Schwimmen, Radfahren, Laufen) und der damit verbundenen Umstellung der Muskulatur auf die jeweilige Disziplin. Wie trainieren Sie dafür bzw. wie sieht ein „normaler“ Trainingstag für Sie aus?

Andreas Gigmayr: Stimmt genau, die Kombination der drei Sportarten ist das Schwierige am Triathlon, aber auch jener Teil, der das Training nie langweilig werden lässt. Ich trainiere zwischen fünf und acht Stunden pro Tag, dazu kommt noch viel Verletzungsprophylaxe. Eine 45-Stundenwoche ist also keine Seltenheit für mich. Ein normaler Tag beginnt mit einer etwa sechs Kilometer langen Schwimmstunde, die ich mit dem Schwimmverein oder meiner Trainingsgruppe absolviere. Danach folgt meist eine Radeinheit und am Abend Lauftraining. Das Wichtigste ist die Umstellung vom Radfahren zum Laufen zu

trainieren, da diese beiden Sportarten am wenigsten zusammen passen.

logistics world: Welche der drei Disziplinen stellt für Sie persönlich die größte Herausforderung dar?

Andreas Gigmayr: Definitiv das Schwimmen, denn es gibt keine Einheit, an der man nicht an die Technik denken muss!

logistics world: Man sagt, im Spitzensport liegt das Niveau der Athleten einer Disziplin sehr dicht beieinander – den Unterschied macht die mentale Stärke aus. Wie trainieren Sie mentale Stärke? Was treibt Sie an?

Andreas Gigmayr: Meiner Meinung nach ist das Wichtigste, sich realistische Ziele zu setzen und dann die Zwischenschritte genau zu definieren. Mein Coach versteht es sehr gut, mich auch mental zu fordern und aus gutem Training kann man sehr viel Zuversicht für den Tag X schöpfen. Am Ende entscheidet, wer unter Druck ruhig bleibt und seine Leistung abrufen kann.

logistics world: Um trainieren und an Wettkämpfen teilnehmen zu können sind Sie sehr viel unterwegs. Wie schaffen Sie es, Ihr Profil und Ihr Privatleben zu kombinieren?

Andreas Gigmayr: Im Jahr 2011 war ich knapp elf Monate unterwegs und habe

ZUR PERSON

Name: Andreas Gigmayr

Geburtsdatum: 7. Februar 1984

Spitzname: Andi oder Gigi

Hobbys: guter Kaffee, gutes Essen und gute Literatur

Mein sportliches Vorbild: Miguel Indurain (Ehemaliger spanischer Radrennfahrer. Er zählt mit fünf Siegen bei der Tour de France, zwei Siegen beim Giro d'Italia, je einem Olympiasieg und einer Weltmeisterschaft im Einzelzeitfahren sowie einem Stundenweltrekord zu den erfolgreichsten Radrennfahrern der Geschichte des Radsports) und mein Vater

Das bringt mich zum Lachen: Menschen, die sich selbst zu ernst nehmen!

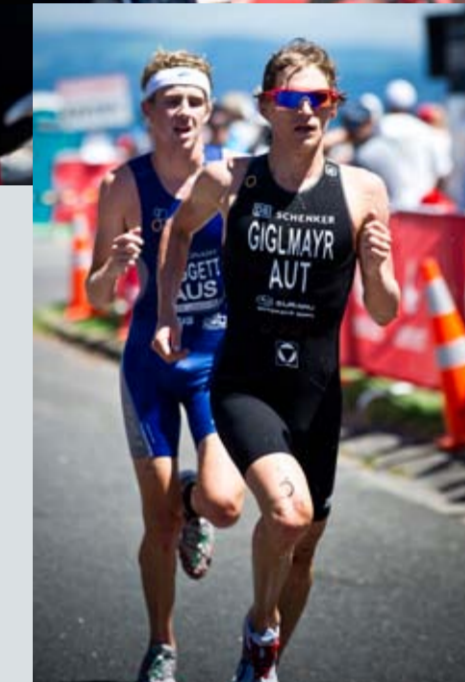
Mein Ziel für diese Saison: Die Qualifikation für die Olympischen Spiele in London und dort das Rennen meines Leben zu zeigen!

www.andreasgigmayr.at



DB Schenker unterstützt Andreas Gigmayr als Sponsor und Logistikpartner. | Fotos: Andreas Gigmayr

[Steckbrief]



aus meinem Koffer gelebt. Es ist natürlich nicht immer leicht, so lange weg zu sein, allerdings habe ich mit den Olympischen Spielen in London 2012 ein klar definiertes Ziel und gebe 100 Prozent, um dort erfolgreich zu sein. Meine Familie und vor allem meine Freundin unterstützen mich dabei und geben mir den nötigen Rückhalt.

logistics world: Konnten Sie sich mit Ihren Ergebnissen fix für die Olympischen Spiele 2012 qualifizieren?

Andreas Gigmayr: Um sich für die Olympischen Spiele zu qualifizieren, muss man über zwei Jahre Punkte sammeln und das habe ich recht fleißig gemacht. Bei den nächsten Rennen muss ich „nur“ noch meinen Platz absichern. Wenn ich gesund bleibe, bin ich bei den Spielen dabei!

logistics world: Einmal an Olympischen Spielen teilnehmen: das ist das große Ziel fast aller Sportler. Was erwarten Sie von einem derartigen sportlichen Großereignis wie Olympia?

Andreas Gigmayr: Die Briten sind ein sehr sportbegeistertes Volk und ich glaube, wir werden eine tolle Veranstaltung erleben dürfen. Ganz speziell der Triathlon im Hyde Park wird wohl ein großes Volksfest, da man keine Karten braucht.

logistics world: In der Weltcupssaison 2011 haben Sie sich an der internationalen Spitze etablieren können. Bestes Ergebnis dabei war der 15. Platz beim Weltcupfinale in Neuseeland. Wie zufrieden sind Sie mit Ihren Leistungen und Ihrer momentanen Verfassung?

Andreas Gigmayr: Die Olympischen Spiele in London stehen vor der Tür und ich bereite mich im Moment in Australien auf die ersten Rennen vor. Mein Coach und

Welche Erfahrungen haben Sie mit dem Logistikunternehmen gemacht?

Andreas Gigmayr: DB Schenker steht für mich für einen verlässlichen Partner und das seit über zehn Jahren. Unsere Zusammenarbeit, vom Junior bis zum Olympioniker, ist etwas ganz Besonderes!

Zuletzt habe ich mein Rad mit DB Schenker nach Australien transportieren lassen und es kommt nicht selten vor, dass mein Material vor mir am Ziel ist!

Ich selbst erwarte mir, am 7. August die beste Leistung meines Lebens abrufen zu können und danach das Flair der Spiele genießen zu können!

logistics world: Eine Frage zum Schluss: Was verbinden Sie mit DB Schenker?

OLYMPIA 2012 TRIATHLON LONDON HYDE PARK

Am 4. und 7. August 2012 werden im Hyde Park von London die derzeit weltbesten Triathleten zu den Olympischen Spielen 2012 erwartet.

Im Triathlon Wettbewerb der Frauen fällt die Entscheidung am Samstag, den 4. August 2012, von 09:00 bis 11:40 Uhr (Ortszeit). Die Herren kämpfen am 7. August 2012 von 11:30 bis 14:00 Uhr (Ortszeit) um olympisches Metall.

Seit 2000 wird der Triathlon bei Olympia auf der Strecke von 1,5 Kilometer Schwimmen, 40 Kilometer Radfahren und 10 Kilometer Laufen ausgetragen.

Die Olympischen Sommerspiele 2012 in London finden von 27. Juli bis 12. August 2012 statt.

Klimatest für Riesen-Waggons aus Russland

Bahnkolosse zu Besuch in Wien



Mittels Binnenschiff und Spezial-Lkw wurden die Waggons des „Desiro RUS“ zum Rail Tec Arsenal Wien transportiert.
| Fotos: DB Schenker



Sotschi liegt zwischen dem Schwarzen Meer und dem Kaukasusgebirge. Die Stadt rüstet sich für die Olympischen Winterspiele 2014.
| Foto: AFP, getty images



Jeweils rund sechzig Tonnen schwer, bis zu sechsundzwanzig Meter lang, etwa dreieinhalb Meter breit und knapp fünf Meter hoch sind die schwergewichtigen Eckdaten zweier Waggons aus einem Regionalzug, der für den russischen Regionalverkehr und die Olympischen Winterspiele 2014 in Sotschi bestimmt ist.

Sotschi liegt zwischen dem Schwarzen Meer und dem Kaukasusgebirge. In den Sommermonaten herrscht in der Stadt subtropische Hitze, in den Wintermonaten sind Temperaturen bis -14 Grad keine Seltenheit. Die Waggons müssen also extrem klimatischen Verhältnissen standhalten.

Im Auftrag von Siemens transportierte DB Schenker die Bahnkolosse daher aus dem Siemens-Werk Krefeld nach Wien, wo die Waggons im RTA Rail Tec Arsenal im Klima-Wind-Kanal einen ausführlichen Härte-test absolvieren mussten.

Aufwendig und herausfordernd war der Weg, den die Waggons vom Siemens-Werk in Krefeld bis nach Wien zurücklegen mussten. Da die Wagen für das breitere russische Schienennetz ausgelegt sind, konnte DB Schenker die Überstellung nach Wien nicht auf dem Schienenweg organisieren. So wurden beide Waggons am 23. März in Deutschland auf das Binnenschiff verladen, mit dem sie nach der 1.350 Kilometer langen Fahrt über den Rhein, den Main, den Main-Donau-Kanal und die Donau am

4. April in Bad Deutsch Altenburg östlich von Wien eingetroffen sind. Von dort aus führte der weitere Weg auf Spezial-Lkw in zwei nächtlichen Etappen nach Wien, bevor das Rail Tec Arsenal erreicht werden konnte.

Die gesamte Wegstrecke stellte enorme Anforderungen an die Spezialisten von DB Schenker: Neben der Organisation von Straßensperren und Bahnquerungen und trotz mehrmaliger Umladung musste vor allem die Unversehrtheit der Waggons vor der Auslieferung nach Russland garantiert werden.

Nach bestandenen Klimatests wurden die beiden Waggons mit dem Binnenschiff nach Amsterdam weiter transportiert.

Siemens liefert insgesamt 38 fünfteilige Reisezüge mit dem Namen „Desiro RUS“ von Krefeld in Deutschland nach Russland. DB Schenker organisiert auch diese Transporte, und zwar ab Krefeld über den Rhein nach Amsterdam und von dort weiter per Küstenmotorschiff nach Sassnitz auf der Insel Rügen. Im Hafen Sassnitz können die Züge erstmals auf russischen Breitspurgleisen zu einem Zug formiert und per Bahnfähre nach Ust Luga in Russland verschifft werden. Die Fahrwerke für die russischen Züge werden übrigens am Siemens-Standort in Graz gefertigt.

Mitarbeiter aus Österreich belegt den dritten Platz

DB Schenker Innovations Award 2012

Ein europäisches Management-Team von DB Schenker rief im vergangenen Jahr den Innovations Award, einen internen Wettbewerb als neues Element des Innovationsmanagements, ins Leben. DB Schenker Mitarbeiter aus mehr als 30 Landesgesellschaften in Europa konnten sich an dem Wettbewerb beteiligen. 28 besondere Innovationen wurden, auch mit Unterstützung von Kunden, nominiert. An der Präsentation der besten zehn Innovationen nahmen Führungskräfte aus ganz Europa teil, um zu prüfen, wie sich die in einzelnen Ländern bewährten Innovationen europaweit übertragen lassen.

Mit dem von ihm entwickelten und implementierten Dokumentenmanagement ESPA (Elektronischer Speditionsakt) belegte Radim Chval, IT-Services Schenker & Co AG, den dritten Platz und erhielt eine Prämie von 5.000 Euro. ESPA ist eine elektronische Plattform, die für die Bearbeitung aller Ein- und Ausgangsrechnungen samt Anhängen sowie expeditionsbezogener Dokumente – wie zum Beispiel der Lieferscheine – geschaffen wurde. Dank dieser Plattform, die mit allen anderen Systemen der Schenker & Co AG, wie zum Beispiel SAP, über Schnittstellen verbunden ist, müssen die genannten Dokumente nicht mehr in gedruckter Form bearbeitet beziehungsweise im Unternehmen verschickt werden. Der Effekt: über drei Millionen Dokumente jährlich sind nicht mehr als Ausdruck unterwegs, wodurch jährlich mindestens 23 Tonnen Papier eingespart werden

können. Ein weiterer Vorteil dieser Innovation: alle Dokumente stehen den Mitarbeitern auf Knopfdruck zur Verfügung. Damit kann auf Rückfragen von Kunden deutlich schneller reagiert werden.

„Wir haben im Rahmen unseres Innovationsmanagements Vorschläge gesucht, die unser Netzwerk weiter stärken und sich übertragen lassen“, erklärte Karl Nutzinger, als Mitglied des Vorstandes der Schenker AG verantwortlich für den Landverkehr, bei seiner Laudatio auf der Zeche Zollverein in Essen.

„Viele Ideen, die wir bei DB Schenker entwickelt haben, sind mittlerweile Industriestandard. Wir suchen gezielt nach Innovationen, mit denen wir uns weiter vom Wettbewerb abheben und die unseren Kunden Nutzen verschaffen. Gleichzeitig zeigen wir, dass sinnvolle Veränderung in den Abläufen des Netzwerkes wichtiger Teil unserer Kultur ist.“

Für ihre in der schwedischen Landesorganisation von DB Schenker Logistics bereits umgesetzte Idee, spielerisch Diskriminierung im Berufsalltag bewusst zu machen, erhielten die Mitarbeiterinnen Ulla Ahrlin und Yvonne Prokopek 15.000 Euro Preisgeld. 10.000 Euro gingen an Thorsten Meffert, dessen Marketing-Toolbox schon von der deutschen Organisation bei der Verkaufsunterstützung genutzt wird.



Dr. Hansjörg Rodi, Vorstandsvorsitzender der Schenker Deutschland AG und Radim Chval, IT-Service Schenker & Co AG | Foto: DB Schenker

Die umweltschonende Alternative im Skandinavien-Verkehr feiert ein Jubiläum

20.000ste Ladung für den Danube Nordic Shuttle

Bereits seit dem Jahr 2008 verbindet der Danube Nordic Shuttle im Hauptlauf Wien und Wels mit Rostock. Im April 2012 hat der Kombiverkehrszug von DB Schenker Logistics eine bemerkenswerte Zwischenmarke erreicht: am Wiener Nordwestbahnhof wurde die 20.000ste Ladung auf den Weg gebracht.

„Unser Angebot einer intermodalen Zugverbindung zwischen Mittel- und Nordeuropa ist bislang gut vom Markt angenommen worden“, bilanziert Mag. Reinhard Just, Vorstandsmitglied für Landverkehre der Schenker & Co AG Wien. „Dass wir bereits die 20.000ste Ladeinheit für diesen Zug übernehmen konnten, ist als Beweis für die zuverlässigen Laufzeiten und die günstigen Abfahrtstage zu werten.“

Gerade der Aufbau von kombinierten Verkehren ist organisatorisch wie auch wirtschaftlich unverändert eine Herausforderung. Straße und Schiene so zu verknüpfen, dass dabei ein für den Kunden nahtloses Produkt herauskommt und die notwendige Auslastung so zu gewährleisten, dass die wirtschaftlichen Ziele erreicht werden, verlangt Know-how und Risikobereitschaft.

Erklärtes Ziel von DB Schenker Logistics ist es, die erfolgreiche Entwicklung des Danube Nordic Shuttle fortzuführen. Gerade in Zeiten strenger werdender Umweltauflagen, eingeschränkter Lkw-Kapazitäten und steigender Dieselpreise dürften kombinierte Verkehre auf der langen Strecke an Bedeutung gewinnen.

Auf zwei Abfahrten pro Woche ex Wien und Wels befördert der Danube Nordic Shuttle jeweils 32 Ladeeinheiten, und zwar sowohl WABs als auch Trailer (Plane, Thermo, Megatrailer) und Container mit einer Ladekapazität von bis zu 28 Tonnen. Im Vergleich zum reinen Lkw-Verkehr auf der gleichen Strecke vermeidet der Kombi-zug bis zu zwei Drittel des CO₂-Ausstoßes. Den Hauptlauf auf der Schiene legt er unabhängig von Fahrzeiteinschränkungen, Mautkosten und Dieselpreisschwankungen zurück.



Das Kernteam des Danube Nordic Shuttle brachte in Wien die „Jubiläumsladung“ auf den Weg. | Fotos: DB Schenker





Umweltpreis für Audi

Eco Plus von DB Schenker leistet einen Beitrag

Anlässlich des 28. Logistik Dialogs der Bundesvereinigung Logistik Österreich (BVL-A) wurde die AUDI AG mit dem länderübergreifenden Nachhaltigkeitspreis Logistik 2012 ausgezeichnet. Seit August 2010 nutzt die Marke mit den vier Ringen das CO₂-freie Transportangebot „Eco Plus“ von DB Schenker Rail.

logistics world sprach mit Heiko Schultz, Leiter Transportlogistik AUDI AG, über die Bedeutung von Umweltschutz bei Audi und über die Anforderungen von Audi an seine Logistikpartner.

logistics world: Ein Umweltpreis für Audi: Welche Bedeutung hat das Thema Umweltschutz und Nachhaltigkeit in Ihrem Konzern?

Heiko Schultz: Audi nimmt seit langem auf vielen Ebenen seine gesellschaftliche Verantwortung wahr – im Sinne einer lebenswerten Zukunft für künftige Generationen. Umweltschutz, Ressourcenschonung, internationale Wettbewerbsfähigkeit und eine zukunftsfähige Personalpolitik bilden deshalb die Geschäftsgrundlage für den nachhaltigen Erfolg von Audi.

logistics world: Spielt die Möglichkeit, „grüne“ Logistiklösungen anbieten zu können, für Sie bei der Auswahl des Logistikdienstleisters eine Rolle?

Heiko Schultz: Ja, definitiv. Jedoch spielen hierbei sowohl ökologische als auch ökonomische Belange eine Rolle. Wenn wir unsere Lieferkette noch ressourcenschonender gestalten wollen, wird es immer wichtiger, dass unsere Partner entsprechende Lösungen anbieten.

logistics world: Ist Audi bereit, für umweltschonende Logistiklösungen mehr zu bezahlen oder ist der Kostenfaktor letztlich das gewichtigere Argument bei der Gestaltung von Prozessen?

Heiko Schultz: Nachhaltigkeit besteht aus den drei Säulen Ökonomie, Ökologie und Soziales. Der ökologische Aspekt steht dabei immer mehr im Fokus. Wichtig ist es, die drei Säulen im Gleichgewicht zu halten. So schließen sich zum Beispiel Ökonomie und Ökologie keinesfalls aus. Wir legen großen Wert auf ein effizientes Transportnetzwerk und vermeiden überflüssige Transporte.

logistics world: Glauben Sie, dass die Bedeutung des Themas Umweltschutz in der Logistik weiter steigen wird?

Heiko Schultz: Ich denke, das Thema wird in allen Industriebereichen immer wichtiger werden. Für Audi spielt Umweltschutz schon lange eine wichtige Rolle, und diesen Weg werden wir auch in der Logistik konsequent weiter gehen.

logistics world: Gerade die Automobilindustrie richtet hohe Maßstäbe an Logistikpartner und Logistikprozesse. Welchen Stellenwert nimmt dabei die Bahnlogistik ein?

Heiko Schultz: Wir transportieren ja schon sehr lange sehr viel auf der Schiene. Im Fahrzeugversand sind das bis zu 70 Prozent unserer Automobile. Gerade bei langen Strecken mit regelmäßigen, hohen Volumina ist die Bahn für uns schon immer auch der prozessual günstigere Verkehrsträger gewesen. Bei fehlender Bahninfrastruktur, kleinen Transportmengen, oder auch wenn hohe Flexibilität gefordert ist, setzen wir auf den Lkw.

logistics world: Audi setzt die Bahn aber nicht nur für den Versand fertiger



Die „grünen“ Loks von DB Schenker Rail – sie fahren mit Ökostrom – bringen jährlich 625 Züge mit Neuwagen aus dem Audi-Werk Ingolstadt zum internationalen Verladeterminale nach Emden. Etwa 150.000 Fahrzeuge werden so ohne CO₂-Emissionen transportiert. Mit der Umstellung der Verkehre auf Eco Plus kann Audi seinen CO₂-Ausstoß verglichen mit dem regulären Schienen-transport um jährlich rund 5.250 Tonnen CO₂ vermindern. | Fotos: Deutsche Bahn AG



Unser Interviewpartner **Heiko Schultz** hat nach seinem Wirtschaftsingenieursstudium in verschiedenen Bereichen innerhalb des VW Konzerns in Deutschland, USA und Mexiko gearbeitet.

Von 1994 bis 2001 übernahm er die Leitung des Bereichs „Konzern-Auftragsabwicklung“ in Wolfsburg. Ab 2002 verantwortete er den Bereich „Planung und Beschaffung-Landtransporte Fahrzeuge“ bei der Volkswagen Transport. Seit 2006 ist Heiko Schultz für den Bereich „Transportlogistik“ bei Audi verantwortlich.

Fahrzeuge ein, sondern auch in der Produktionslogistik zwischen Ingolstadt und dem Werk in Győr. Offensichtlich kann die Bahn, bei entsprechender Planung, auch bei der Werksversorgung punkten.

Heiko Schultz: Das Modell des Győr-Zuges hat sich bewährt. Mit dem Versand von Karosserien und Montage-material von Ingolstadt nach Győr und den fertigen Automobilen zurück in Multifunktionswaggons vermeiden wir jährlich rund 36.000 Tonnen CO₂. Ferner haben wir bei den Materialanlieferungen für das Werk Győr schon heute einen Bahnanteil von circa 60 Prozent. Das ist im industriellen Vergleich ein sehr guter Wert.

logistics world: Was schätzen Sie dabei an der Zusammenarbeit mit DB Schenker?

Heiko Schultz: An der Zusammenarbeit mit DB Schenker schätzen wir besonders das vorhandene Vertrauen durch die langjährige Zusammenarbeit, die Flexibilität und die Fähigkeit, ein Transportnetzwerk inklusive Einzelwagen-Verkehren anbieten zu können.

Grüne Flotte

Die Geschäftsstelle Linz von DB Schenker nimmt die ersten beiden Erdgas-Lkw in Betrieb.

In Wien fahren bereits seit dem letzten Frühjahr zwei Erdgas-Lkw täglich eine Route innerhalb des Wiener Gürtels. Im Mai diesen Jahres hat nun auch die Geschäftsstelle Linz der Schenker & Co AG ihre ersten beiden Erdgas-Lkw für den Verteilerverkehr in Betrieb genommen.

Der Iveco Daily 35S14G EEV wird mit seiner Nutzlast von bis zu 735 Kilogramm und seinen acht Palettenstellplätzen in der Linzer Innenstadt dafür sorgen, dass Partikel-ausstoß und Feinstaubbelastung sinken. Der Iveco Eurocargo MLC 150 E 20 P CNG ist für eine Nutzlast bis 7,5 Tonnen ausgelegt und kann 15 Paletten laden. Die Firma Bucher Transporte wird mit diesem Lkw im Auftrag von DB Schenker täglich Sendungen im Industriedreieck Linz-Wels-Steyr abholen und zustellen.

Bewahren sich die beiden neuen Erdgas-Lkw im täglichen Betrieb, soll mittelfristig mindestens die Hälfte der Nahverkehrsflotte im Zentralraum Linz auf Erdgas-Antrieb umgestellt werden. Diese Flotte umfasst derzeit 60 Fahrzeuge, die größtenteils von Frächterpartnern betrieben werden.



Der Iveco Eurocargo ist der erste Erdgas-Lkw seiner Klasse, der in Österreich zum Einsatz kommt. | Foto: cityfoto





Mit Leidenschaft bei der Sache



Gustavo Pechloff, Route Development Manager Lateinamerika der Schenker & Co AG | Foto: DB Schenker

Ein Argentinier bei DB Schenker

Der Begriff Lateinamerika löst viele bunte Assoziationen aus. Die Region steht für unbeschwertes Lebensgefühl, für eine Welt voller Überraschungen, herzlicher Menschen und exotischer Landschaften. Lateinamerika ist längst aber auch zu einem großen Wirtschaftsfaktor geworden: in vielen Ländern lag das Wirtschaftswachstum im Vorjahr bei über fünf Prozent. Für die nächsten Jahre wird Ländern wie Mexiko oder Brasilien ein regelrechter Boom vorausgesagt.

Lateinamerika: das sind 41 unabhängige Staaten mit unterschiedlichen Bevölkerungszusammensetzungen und Mentalitäten, die von unterschiedlicher Tradition und politischer Geschichte geprägt sind. Wer hier erfolgreich Geschäfte tätigen möchte, braucht Kontakte, Erfahrung und Leidenschaft.

Gustavo Pechloff, Route Development Manager Lateinamerika bei DB Schenker in Österreich, bringt diese Leidenschaft mit. Seit 2008 ist der gebürtige Argentinier und zweifache Familienvater für diese Region zuständig.

logistics world: Herr Pechloff, was genau sind Ihre Aufgaben im Unternehmen?

Gustavo Pechloff: Ich begleite und unterstütze Unternehmen, die nach Lateinamerika exportieren oder aus Lateinamerika importieren möchten. Das Planen und Umsetzen der individuellen Logistikkonzepte stellt dabei die Hauptaufgabe dar.

logistics world: Worin sehen Sie die größten Herausforderungen für Ihre Kunden, wobei helfen Sie am meisten?

Gustavo Pechloff: Wir kennen die unterschiedlichen Mentalitäten der Lateinamerikaner. Unsere Kunden profitieren von unseren Kontakten und unserem Wissen über Land und Leute. In Lateinamerika ist der persönliche Kontakt sehr wichtig. Wir können so zum Beispiel die Zollabfertigung rasch, dies beudet kostensparend und effizient, abwickeln. Aber auch beim Erstellen der schnellsten und sichersten Route sind wir oft gefragt. Denn was man nicht vergessen darf: Es gibt in manchen Gebieten Destinationen, die nur sehr schwer zugänglich sind.

logistics world: Sie leben mit Ihrer Frau, einer Österreicherin, und Ihren Kindern in Wien. Was vermissen Sie an Argentinien?

Gustavo Pechloff: Am meisten vermisse ich meine Familie, die ich auf Grund der Entfernung nur sehr selten sehen kann. Ich vermisse aber auch manchmal die Fröhlichkeit der Menschen, die man auf der Straße trifft. In Argentinien sind die Menschen doch offener gegenüber neuen Bekanntschaften.

logistics world: Was schätzen Sie an Österreich?

Gustavo Pechloff: In erster Linie die Menschen, die ich hier kennen lernen durfte. Die Vielfalt an Möglichkeiten im Bereich Kultur und Freizeit, aber auch die österreichische Landschaft beeindruckt mich immer wieder.

Informationen zu Ihrer Lateinamerika-Logistik erhalten Sie unter:
gustavo.pechloff@schenker.at

LATEINAMERIKA

Seit über fünfzig Jahren ist DB Schenker bereits in Lateinamerika aktiv. Kunden werden in dieser Region von mehr als 1.500 Mitarbeitern bei ihren Transport- und Logistikaufgaben unterstützt.

Lateinamerika: das sind 41 Länder mit insgesamt rund 500 Mio. Einwohnern. Der Begriff grenzt die spanisch- und portugiesischsprachigen Länder Amerikas von den anglo-amerikanischen Ländern ab. Von Mexiko im Norden erstreckt sich die Region über Mittel- und Südamerika bis zum Kap Horn. Lateinamerika umfasst aber auch die spanischsprachigen Inseln der Karibik.



IMPRESSUM:

Herausgeber: Schenker & Co AG, Stella-Klein-Löw-Weg 11, 1020 Wien,
Kontakt: logisticsworld@schenker.at

Gesamtorganisation und Redaktion:
kommunikation Public Relations & Publications GmbH,
Karolinengasse 5/3, 1040 Wien

Grafik: Werbeagentur Müller GmbH, Seifartshofstraße 8, D-96450 Coburg
Druck: gugler GmbH, Auf der Schön 2, 3390 Melk

greenprint*
Klimapositiv gedruckt



Gedruckt nach der Richtlinie „Druckerezeugnisse“ des Österreichischen Umweltzeichens, gugler cross media, Melk; UWZ 609; www.gugler.at

Die Kundenzeitung „logistics world“ wird nach umweltfreundlichen und ökoefizienten Umweltstandards der Druckerei gugler GmbH produziert.