

Sommerjournal

Liebe Leserin, Lieber Leser,

der Sommer ist schon fast vorüber, einige Veranstaltungen liegen hinter uns. Rechtzeitig vor dem Leobener Logistiksommer haben wir uns für Sie mit den Vortragenden unterhalten, um Ihnen einen Vorgeschmack zu bieten. Doch auch der Linzer Logistiktage, der Quality Day, die Autocontact 2008 und das DHL-Sommerfest haben Einzug in diese Spezialausgabe gehalten.

LOGISTIK
express
 FACHMEDIUM FÜR LOGISTIK

↳ Navigation

▷ Autocontact 2008

▷ Leobener Logistik Sommer

▷ Linzer Logistik-Tag 2008

▷ Quality Day 2008

▷ DHL-Speed-Day



Vorsprung durch
Information
www.logistik-express.com

Impressum

Herausgeber, Medieninhaber:

Markus Jaklitsch

Redaktion:

Angelika Thaler

Klederinger Str. 43, 1100 Wien,
 Austria

T: +43(0)676 703 52 06

T: +43(0)676 431 45 61

info@logistik-express.at

www.logistik-express.com

www.neue-staplergeneration.at



Hydrostatic Drive.
Die neue Generation Diesel-/Treibgasstapler.

**Die bessere
Alternative**

JUNGHEINRICH
Das lohnt sich.

Autocontact 2008

Unser Automobil – Wirtschaftsfaktor oder persönlicher Luxus?

Die Automobilindustrie spielt in Österreichs Wirtschaft eine wichtige Rolle, neben den großen Produzenten gibt es unzählige Zulieferer und Betriebe, bei denen Arbeitsplätze geschaffen wurden. Zur besseren Organisation und Vermarktung all dieser Firmen gibt es Vereine wie den Automobilcluster Steiermark, (ACstyria, über 180 Partnerbetriebe), der auch mit diversen Veranstaltungen für Know-how-Transfer, Zukunftsstrategien und stabile Netzwerke sorgt. Bei einem der Events der jüngeren Vergangenheit war Logistik Express für Sie mit dabei, und wir möchten Ihnen die Inhalte der spannenden Autocontact 2008 natürlich nicht vorenthalten.



Erfolg durch strategische Kontrolle der gesamten Wertschöpfungskette

Ralf Kalmbach, Leitender Partner für den Bereich Automotive bei Roland Berger, beschreibt eines der aktuellen Probleme sehr prägnant: „Individuell gestaltete Mobilität führt im urbanen Raum zu Engpässen!“ Und hierfür müssten seiner Meinung nach in den nächsten zehn bis zwölf Jahren spätestens Lösungen gefunden werden, wobei sich ein vielschichtiges Bild präsentiert: Die momentane öffentliche Diskussion über CO₂ und andere nachhaltige Belastungen sei gleichzeitig ein notwendiger Treiber von dringend benötigten Innovationen.

Als Beispiel für die Verkehrsproblematik in Ballungsräumen nennt er London,

wo die Einfahrt ins Zentrum 36 Englische Pfund pro Tag koste. Eine weitere Facette böte die Industriestruktur, in Nordamerika beispielsweise strauchle jeder Automobilhersteller, die Probleme beim Fahrzeugabsatz würden auch die Zulieferindustrie stark beeinträchtigen. „Zwar wird der Automobilmarkt global bis 2020 stark wachsen, allerdings in Ländern wie Russland, China, Osteuropa und Südamerika – und dort sind die Bedarfe ganz anders als bei uns“, ruft Kalmbach zum Umdenken und Fokussieren auf neue Märkte auf.

Insgesamt erwartet er aber stabile Zuwachsraten bei Personenkraftfahrzeugen von etwa drei Prozent jährlich bis 2020, besonders aufgrund des steigenden Wunsches nach Individualverkehr und Unabhängigkeit sowie des verbesserten Straßennetzes in Entwicklungs-

ländern. Auch die LKW-Absatzzahlen werden seiner Meinung nach ansteigen, insbesondere im Asiatischen Raum, Nordamerika und den CEE-Ländern.

Trends in der Automobilbranche

In den neuen Märkten herrsche ein anderes Nachfrageverhalten, aufgrund geringerer Kaufkraft müsse ein Fahrzeug billiger werden, ist Kalmbach überzeugt und nennt als Beispiel den erfolgreichen Logan von Dacia. Als weitere Herausforderung sieht er die Änderung hin zu neuen Antrieben wie Elektro- oder Hybridantrieben, wodurch sich das Fahrzeugkonzept nachhaltig ändern werde. „Durch die ständige Verschärfung der gesetzlichen Regelungen ist geradezu ein Innovationswettbewerb nötig, um neue Möglichkeiten des wirt-

◀ Seite 2/4

schaftlichen Produzierens zu finden“, mahnt Kalmbach. Als weitere unübersehbare Trends erwähnt er Fahrerassistenzsysteme, neue Fahrzeugkonzepte hinsichtlich der Konstruktion (z.B. leichtere Karosserie) und der Innenausstattung oder den Powertrain.

„Die CO₂-Ziele sind mit heutigen Lösungen nicht erreichbar“, appelliert Kalmbach, „es gibt schon viele technologische Ansätze zur Einsparung von CO₂ und NO_x, beispielsweise die Direkteinspritzung, aber das reicht noch lange nicht aus.“ Am einfachsten seien Elektrofahrzeuge, bei denen jedoch noch die geringe Reichweite ein Hindernis darstelle. Dennoch ist er der Meinung, dass bis 2020 etwa ein Viertel der Privatfahrzeuge über einen Elektroantrieb verfügen werden. „Bereits im Jahr 2011 oder 2012 werden erste attraktive Elektrofahrzeuge möglich sein“, zeigt sich Kalmbach zuversichtlich.

„Die Automobilindustrie muss sich ändern, dann ist auch die Herstellung billigerer Fahrzeuge möglich. Hier zählt allein, was der Kunde will – auch wenn die Entwicklung und Herstellung dann nicht mehr in Europa erfolgen wird“, meint Kalmbach und gibt als Beispiel den erfolgreichen Tata Indica.

Elektrofahrzeug – das Auto von morgen?

Steigende Benzinpreise bei gleichzeitig niedrigen Batteriepreisen erhöhen die Kostenvorteile des Plug-in-Hybrid-Fahrzeugs (PHEV) sowie des Elektrofahrzeugs (EV) und somit auch die erreichbare Kundenbasis. Des Weiteren sind PHEVs und EVs von CO₂-Steuererhöhungen nicht betroffen, das Einführen einer City Maut käme dem Wandel zu Elektrofahrzeugen sehr entgegen. Notwendig für die Verbreitung dieses Antriebes ist jedoch eine schnelle Verbesserung der Reichweiten der EVs, PHEVs verfügen hier über einen kleinen Vorteil.

Was eindeutig noch fehlt ist eine größere Fahrzeugtypen- und auch Markenvielfalt, um die Wechselbereitschaft



Dr. Jost Bernasch, Kompetenzzentrum K2-mobility

zu erhöhen. Zu guter letzt muss noch für eine ausreichende Infrastruktur gesorgt werden, um einen Markthochlauf zu erreichen – je eher, desto besser.

Absicherung durch Simulationen macht teure Crashtests großteils obsolet

Dr. Jost Bernasch, Geschäftsführer des ViF, ist auch Leiter des Kompetenzzentrums K2-Mobility – Sustainable Vehicle Technologies. Das erklärte Ziel ist, neue wissenschaftliche Methoden und Verfahren zur „Gesamtoptimierung des Fahrzeuges“ zu entwickeln. In der Simulation werden die Fahrzeuge in einzelne Module zerlegt, um diese hinsichtlich aller Anforderungen zu optimieren.

„Virtual Design-Methoden, die Modelle auch bewerten können, ermöglichen heute die Fahrzeugentwicklung binnen etwa 18 Monaten.“

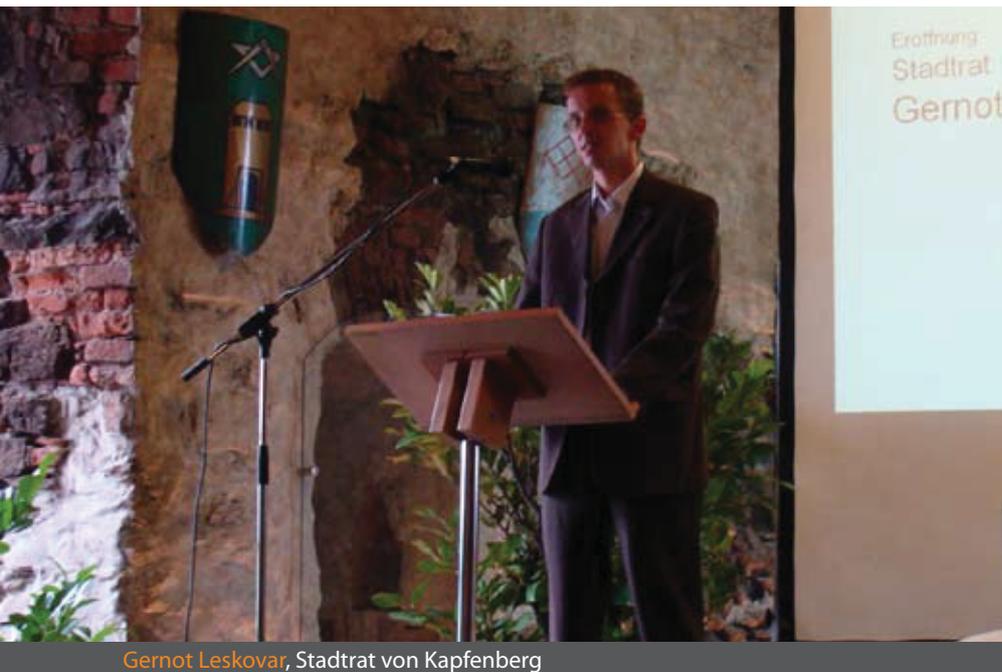
DR. JOST BERNASCH

Nach der multidisziplinären Optimierung wäre die Herausforderung, alle Aspekte mit Hilfe einer gemeinsamen Datenbasis („Backbone“) zu integrieren. Das Kompetenzzentrum greift fünf Bereiche auf: System-Design und Optimierung, Thermodynamik, Mechanik, NHV und Friction (Akustik, Lärm, Vibration und Reibungssimulation) sowie Fahrzeug- E/E und SW (Elektrik/Elektronik, Software) „Simulationen müssen noch schneller werden, am besten wären Co-Simulationen für Wechselwirkungen und gekoppelte Simulationen für das Gesamtsystem. Das Ziel sind mechatronische Simulationen“, gewährt Bernasch einen kleinen Blick in die Zukunft. Wichtig sei auch ein Konfigurator, der automatisch unter vorgegebenen Rahmenbedingungen Umstände generiert.

K2 Mobility-SVT – ein Projekt für die Zukunft

Bis 2010 führt das Kompetenzzentrum gemeinsam mit der TU Graz und ein paar anderen Forschungspartnern ein Projekt durch, K2 Mobility-SVT (Sustainable Vehicle Technology). Der offizielle Start war im Jänner 2008, das Projektvolumen beträgt stattliche 13 Millionen Euro pro Jahr. Schwer-

Seite 2/4 ▷



Gernot Leskovar, Stadtrat von Kapfenberg

◀ Seite 3/4

punkte der Forschungsaktivitäten ist die Entwicklung neuer Technologien, Werkzeuge und Methoden zur holistischen Systemoptimierung von Straßen- und Schienenfahrzeugen. Die Einbeziehung des systemischen Blickwinkels hilft, die im Forschungsbereich Automobil oft verbreiteten Entwicklungen mit begrenztem Ausblick zu vermeiden. Daher wird die Fahrzeug-Systemoptimierung angestrebt, für deren Kernaufgaben die bereits erwähnten fünf Forschungsbereiche geschaffen wurden.

Bereich A widmet sich „Systemdesign und Optimierung“ und verbindet die Methoden und Modelle der anderen Bereiche, zusätzlich stellt er die Datenverwaltung sicher und fungiert als Plattform für die Kommunikation und Systemoptimierung.

Bereich B „Thermodynamik“ beschäftigt sich mit der Simulation und experimentellen Erforschung von gekoppelter Thermodynamik und Strömungsprozessen in Motoren und Automobilen. Bereich C handelt von „Akustik, Lärm, Vibration und Reibungssimulation“ und durchleuchtet die diversen Forschungsmethoden und Technologien für Fahrzeug-Schwingungen und Akustik sowie Reibungssimulation.

Bereich D „Mechanik“ befasst sich mit

Themen der Bereiche Automotive und Schienenfahrzeuge, insbesondere vier Kernpunkten: Fahrzeugdynamik, Fahrzeugsicherheit, verbesserte Zielgenauigkeit von Simulationsmodellen und Formgebungsverfahren. Auch die übergeordnete Querschnittsfunktion „Rail Systems“ findet sich hier.

Bereich F „Fahrzeugelektronik, -elektrik und Software“ hat zur Aufgabe, virtuelles Engineering sowie die Methoden- und Prozessentwicklung für ein umfassendes Design, die Optimierung und Evaluierung von E/E Fahrzeugsystemen zu untersuchen. Zusätzlich übernimmt er die Machbarkeitsprüfung deren Integration in das mechanisch orientierte Engineering Data Backbone.

Wenn Experten aufeinander treffen

Ein interessanter Teil der Autocontact 2008 war eine zuerst moderierte, dann offene Diskussion von Vertretern verschiedener Sparten und Interessensgruppen. Die besten Aussagen haben wir für Sie zusammengefasst:

Dr. Josef Affenzeller, Koordinator nationale und internationale Forschung der AVL List GmbH, sieht noch viele

Verbesserungsmöglichkeiten: „Der Verbrennungsmotor hat noch viel Sparpotenzial, aber die Kosten dafür sind im Moment noch nicht sozial vertretbar. Wenn Benzin bis 2015 jedoch 4 Euro pro Liter kostet, werden sich andere Technologien durchaus rechnen. Für die Zukunft muss man sich bezüglich der Primärenergie jedoch überlegen, mit welcher Energie man seine Bedürfnisse am besten befriedigen kann.“

DI Othmar Peier, Leiter Vorentwicklung, Magna Steyr AG & Co KG, ortet die Einsparungspotenziale an anderer Stelle: „Intelligente Verkehrsleitsysteme und verbesserte Infrastruktur bergen gute Möglichkeiten, Sprit zu sparen. Unser Ziel muss die lokale emissionsfreie Mobilität sein, etwa durch Elektro- oder Wasserstofffahrzeuge, wobei man auch den Energiekreislauf im Auto selbst beachten sollte. Da sich fossile Treibstoffe vom Überflussgut zur Mangelware entwickeln, wird sich das auch auf den Preis markant auswirken. Für den erfolgreichen Einsatz alternativer Energien wie Sonne, Wind oder Wasser sind nicht nur neue Geschäftsmodelle, sondern vor allem die Akzeptanz der Kunden vonnöten.“

Dr. Oliver Fritz, Ph.D. Forschungsbereichskoordinator und wissenschaftlicher Mitarbeiter am WIFO, sieht das Elektroauto kritisch: „Elektroautos sind super, aber die Frage ist immer, woher der Strom kommt! Immerhin hat Mobilität einen hohen Nutzen. Durch das bisherige Versäumnis, externe Kosten (verursacht durch Umweltschäden und Lärm) einzurechnen, waren Treibstoffe bislang viel zu billig. Zukünftig muss der Schwerpunkt klar auf erneuerbaren Energien liegen, die Automobilindustrie folgt der Nachfrage, hier ist eindeutig die Wirtschaftspolitik gefordert.“

Dr. Christine Zach, Geschäftsführerin der ÖAMTC AKADEMIE, sieht ein ganz anderes Problem: „Es herrscht ein fatales europäisches Überheblichkeitsdenken! Die Chinesen sind sehr clever, man darf diesen Markt nicht unterschätzen –

Seite 3/4 ▷

www.KNAPP.com


KNAPP


Othmar Peier, Magna Steyr, Dr. Christina Zach, ÖAMTC, Günther Bauer, ORF Steiermark

◀ Seite 4/4

schließlich sind Premiumfahrzeuge nur ein kleines Segment. Wichtig ist, bei Fahrzeugflotten unsere Umweltstandards zur Anwendung zu bringen und diese auch offen mit den Kunden zu diskutieren. Ich bin auch hinsichtlich der Solarenergieentwicklung sehr optimistisch, hier erwarten uns noch einige Überraschungen. Wir brauchen dringend eine neue Marktkompetenz, denn den Nachholbedarf von Oligarchen und Neureichen zu bedienen, darf nicht die Vorgabe unserer Ingenieure sein, die haben besseres verdient.“

Gerd Scholz, Chefredakteur bei AUTOMOBIL-PRODUKTION, ist hinsichtlich der Zukunftsentwicklung durchaus optimistisch: „Auch im Jahr 2020 werden in Europa noch Autos produziert werden, besonders die ‚neuen Länder‘ in Osteuropa haben hervorragende Wachstumsaussichten. Die Absatzzahlen in Westeuropa werden hingegen nur gering steigen. Der Autokauf ist so gut wie nie rational, deshalb hat auch das Premiumsegment durchaus gute Zukunftschancen, allerdings wohl eher mit Gas an Stelle von Öl, hier gibt es noch Hunderte Ansatzpunkte zur Verbrauchsreduktion.“

Für **Dipl.-Ing. Kurt Pollak**, Abteilung „Corporate Strategy“ und zuständig für

das Innovationsmanagement der OMV AG Zentrale, herrscht keine echte Krise: „Derzeit ist kein markanter Rückgang beim Absatz zu merken. Schließlich zahlt auch jeder die Versicherung, also können wir uns das Tanken noch lange leisten. Für uns ist natürlich der kommerzielle Straßenverkehr ein wichtiger Kunde.“

Ralf Kalmbach, Leitender Partner für den Bereich Automotive bei Roland Berger, vermutet, dass besonders in Europa der Tatra keine Gefahr darstellt: „Premiumprodukte leben von der Marke und dem Image, werden im Wesentlichen in Europa produziert und weltweit vertrieben. Der Tatra kann da technisch kaum mithalten, eine wichtige Rolle spielt hier das richtige Marketing. Wir haben gute Chancen, uns in wichtigen Segmenten wie Verbrauch und Sicherheit positiv zu differenzieren. Bald wird es Modelle geben, wo man Mobilität kauft statt Energie. Zukünftig sehe ich, dass Einzelne mehrere unterschiedliche Fahrzeuge haben, und je nach Zweck das günstigste nutzen werden. Trotz allem wird für viele Produzenten nötig sein, neue Geschäftsmodelle mit passenden Partnern zu entwickeln, um Synergien freizusetzen – denn allein werden sie kaum Überlebenschancen haben.“

www.acstyria.com

Seite 4/4 ▶

Leobener Logistik Sommer

Bereits zum sechsten Mal veranstaltet der Logistik Club Leoben den ambitionierten und jährlich wachsenden Leobener Logistiksommer, der sich für 2008 etwas Besonderes ausgedacht hat: im Zuge der neuen Strategie, sich auf Spezialgebiete zu konzentrieren, präsentieren internationale Unternehmen und Ausbildungsstätten mit einem Standort in der Region ihre Ideen, Produkte und Entwicklungen zum Thema „Innovati-

onen für die Förder-, Lager- und Entsorgungssysteme“.

Der Schauplatz wurde mit Bedacht gewählt: das neue Asia Spa Leoben bietet die ideale Umgebung, um in entspannter Atmosphäre informationsreichen Vorträgen zu lauschen und in den Pausen das persönliche Netzwerk zu erweitern. Wer am ersten Tag die Werksführung bei der KNAPP Logistik Automation GmbH in Graz – übrigens

ein starker Förderer der Veranstaltung seit Anbeginn – und das anschließende Abendessen genossen hat, kann im Asia Spa auch so richtig die Seele baumeln lassen.

Um Sie, werte Leser, schon in Stimmung zu bringen, haben wir uns mit den Vortragenden unterhalten und ihnen ein paar Details zu den Inhalten entlockt, die Sie dort erwarten werden.

Logistik Club Leoben

Globale Abfallverwertung und Entsorgung

Ein fixer Stern am Logistikhimmel und als Clubpräsident auch die gute Seele des Leobener Logistik Sommers übernimmt am Donnerstag die Begrüßung der Teilnehmer. Für Logistik Express war es daher angenehme Pflicht, im Vorfeld mit Univ.-Prof. Dr.-Ing. Dr. h. c. Albert Oberhofer über die Veranstaltung zu plaudern.

„Wir haben uns in diesem Jahr thematisch erstmals auf Fachgebiete begrenzt, die sowohl bezüglich der Forschung als auch hinsichtlich der Praxis im Raum Leoben eine besondere Bedeutung haben“, erklärt Oberhofer die Themenauswahl. Speziell in den Bereichen Beförderung/Transport und Entsorgung sei Leoben in der Forschung ganz stark, auch die Lagerung spiele eine wichtige Rolle bei den Unternehmen der Umgebung.

„Gerade in Zeiten der Globalisierung ist der Teil der Kette von den Rohstoffen bis zum ersten Produkt äußerst interessant, da er sehr logistik-intensiv ist.“ Doch auch Lagersysteme würden eine zunehmende Rolle spielen, weshalb neben den drei Vortragenden



Anbietern auch noch ein weiterer mit einem Ausstellungsstand vertreten sein würde. „Die Entsorgung stellt ein besonderes Problem dar, das bei Veranstaltungen bislang eher vernachlässigt wurde.“

In Leoben haben wir einen eigenen Forschungsbereich ‚Recycling und Entsorgung‘“, nennt Oberhofer die Gründe für diesen Vortragsschwerpunkt. Die Erklärung, warum sich die Veranstaltung schwerpunktmäßig in diese Richtung bewegt, ist einfach: „Der Logistik Club Leoben ist relativ klein, wenn wir auf den Gebieten der Großen

mitspielen, wären wir wohl nur der zweite Sieger. Deshalb konzentrieren wir uns auf Nischen, die andere nicht konzentrieren, die aber genauso interessant und wichtig sind“, verdeutlicht Oberhofer. So würden sich auch wunderbare Möglichkeiten für Kooperationen ergeben, die der gesamten österreichischen Logistiklandschaft dienlich seien.

Für die Veranstaltung erhofft sich Oberhofer eine rege Teilnahme der thematisch angesprochenen Wirtschaftszweige, damit auch eventuell zukünftige Partnerschaften entstehen könnten.

Projekt G & M Pharma GmbH – neu in Braunau

Seit 2007 existiert die neue Betriebsstätte der G & M Pharma in Braunau, um die sich beim Vortrag von Mag. Grabner alles drehen wird. Angefangen bei den Firmendaten, wird er auf die Fördertechnik und die logistischen Abläufe eingehen. Das Unternehmen hat in dieser Betriebsstätte erstmals auf beleglose Kommissionierung mit Ablauf- und Chargenverwaltung gesetzt, zudem findet sich hier eine breitere Fördertechnik, die Kartons kommen direkt zum Durchlauf, das Ein- und Ausräumen der Kartons entfällt.

„Bei diesem Projekt haben wir eng mit der SSI Schäfer Peem GmbH zusammengearbeitet, trotzdem haben wir unseren erst drei Jahre alten KNAPP-Automaten mitübersiedelt“ erklärt

Grabner. Stolz ist er auch auf die erzielte Geschwindigkeit von 0,9 Meter pro Sekunde und auf einen sowohl umwelt- als auch budgetfreundlichen Aspekt: „Wir verfügen über eine riesige Wärmepumpe zum Heizen und Kühlen, auch aufgrund der steigenden Energiekosten hat sich die Anschaffung binnen 2,5 Jahren amortisiert“. Im Vortrag möchte er auch auf weitere Details eingehen, wie das automatische Verschnüren auf der Behälterstau- oder die etwa 650 Meter Förderstrecke, die locker 10.000 bis 12.000 Auftragsteile täglich bewegt.

Neben den üblichen Sonderlagern gibt es in Braunau ein manuelles Großvolumenlager – insgesamt finden sich 2.300 Quadratmeter Lagerfläche, die

gemeinsam mit Schäfer geplant und umgesetzt wurden.

Bei der Veranstaltung freut sich Grabner besonders auf die Möglichkeit des Erfahrungsaustausches: „Die Pharmabranche ist prinzipiell überschaubar und man weiß großteils Bescheid, aber es geht um die Details und neuen Entwicklungen, von denen man hier erfahren kann.“ Für ihn wäre beispielsweise eine neue Form des automatischen Einlesens von Ablaufdaten und Chargen durchaus interessant.

Im Anschluss an den Vortrag wird Grabner für die Beantwortung allfälliger Fragen Unterstützung von Mag. (FH) August Plank von der SSI Schäfer Peem GmbH erhalten.

Automatisierung ist nur der Anfang

Gerald Hofer beginnt den Vortrag, den sein Partner Dipl.-Ing. Erik Körner im Anschluss weiterführen wird. „Mit der Installation eines automatischen Systems ist es heute schon lange nicht mehr getan, besonders im Logistikbereich besteht die Notwendigkeit von Service Level Agreements, man muss sich Konzepte über die gesamte Lebensdauer einer Anlage überlegen“, umreißt Hofer, warum sein Unternehmen sich mit dem Thema Nachhaltigkeit beschäftigt. Als diesbezüglich erfolgreiches Beispiel nennt er in England verwirklichte Betreibermodelle. In seinem Vortrag möchte er aber weniger auf gezielte Praxisbeispiele als auf das Drumherum eingehen: Trends, Möglichkeiten vertraglicher Absicherung und der effizienteren Nutzung der Technik.

„Die Reduktion der Komplexität muss in der Technik selbst erfolgen, man muss vorher bereits überlegen, ob der Anwender die geplante Anlage überhaupt nutzen und bedienen kann, sonst

ist die Installation oft finanziell wenig sinnvoll“, zeigt sich Hofer kritisch. Doch auch der Energieverbrauch und die Auswahl der Komponenten zählen in seinen Augen zu wichtigen Faktoren in punkto Nachhaltigkeit: „Automation ist nur der Anfang, man muss sich die gesamte Lebenszeit ansehen. Und dies betrifft eine viel weitere Ebene als eine reine Fallstudie.“

Hofer erhofft sich ein bunt gemischtes Klientel und natürlich auch Interessierte in seinem Bereich. „Ich erwarte aber auch, dass die Anwesenden mental über ihren Tellerrand hinausschauen. Die Themen sind so vielfältig, jeder kann hier etwas zu seinem Vorteil mitnehmen“, ist Hofer überzeugt. Seiner Meinung nach sind Veranstaltungen wie der Logistiksommer besonders dann sinnvoll, wenn sie kompakt sind und neben vielen Inhalten auch persönliche Kontakte bieten. „Man kann auf Veranstaltungen – insbesondere Messen – auch Termine vereinbaren, statt lauter Einzeltermine wahrzunehmen.“



Gerald Hofer
Geschäftsführer, KNAPP Logistik Automation GmbH

men. Hier stellt sich die Frage, inwieweit sich die gestiegenen Reisekosten noch auswirken“, meint Hofer. Der Logistiksommer habe einen stark regionalen Charakter, hier könnten die Teilnehmer sehen, dass es sowohl einen Markt als auch Raum für Innovation gebe. Und ein besseres Netzwerk könne auch zu einem Forum für Produzenten anwachsen.

Automatisierung ist nur der Anfang

Gemeinsam mit Gerald Hofer, seines Zeichens ebenfalls Geschäftsführer der KNAPP Logistik Automation GmbH, wird Dipl.-Ing. Erik Körner in seinem Vortrag unter anderem die Nachhaltigkeit automatischer Systeme thematisieren. „Wenn man über Jahre hinweg immer weiter automatisiert, stößt man irgendwann an Grenzen. Wir stellen uns die Frage, wie man ein System 25 Jahre lang leistungsfähig erhalten kann, wie man Return on Investment langfristig sichert – dafür braucht man Designflexibilität“, erklärt Körner. Systeme sollen aber nicht nur ökonomisch, sondern auch ökologisch und sozial nachhaltig sein. Dem würden sich auch die Strategien und Schwerpunkte bei der Produktentwicklung seines Unternehmens anpassen.

„Wir haben eines schon vor Jahren erkannt: Wenn man dem Kunden ein komplexes System übergibt, muss dieser damit alleine zurechtkommen

– also müssen unsere Anlagen einfach zu bedienen sein“, führt Körner aus. Ein weiterer Punkt sei die energetische Nachhaltigkeit, die seiner Meinung nach kaum gegeben sei, wenn eine 2-Tonnen-Maschine ein 100-Gramm-Schächtelchen bewegt. „Energierückgewinnung ist zum Beispiel ein ganz wesentlicher Punkt“, stellt Körner fest und fährt fort: „Man muss beachten, welchen Fußabdruck ein automatisiertes System im Bezug auf Ressourcenverbrauch und soziale Verträglichkeit auf unserer Erde hinterlässt.“

Die Veranstaltung ist für Körner eine gute Gelegenheit, gleichgesinnte Menschen zu treffen, die Impulse geben und annehmen können. „Hier kann man durch Gespräche etwa die richtige Richtung für den Bau von Systemen finden, die perfekt für unsere Benutzer sind“, streicht er einen Vorteil heraus. Des Weiteren freut ihn die Kooperation mit Bildungseinrichtungen, durch die



DI Erik Körner

Geschäftsführer, KNAPP Logistik Automation GmbH

Entwicklungspartnerschaften entstehen. „Eine Veranstaltung, auf der Menschen einander treffen und interagieren können, ist immer sinnvoll“, ist Körner überzeugt. Schließlich gebe es auch die Möglichkeit, abseits der Vorträge unkonventionellen Meinungsaustausch zu betreiben und auch unerwartet interessante Dinge zu erfahren.

Kommissionierung: Neue Trends im Spannungsfeld zwischen Mensch und Maschine

„Automatisierung ist nicht nur ein Trend, sondern eine Notwendigkeit“, stellt DI Franz Bauer-Kieslinger gleich zu Beginn seines Interviews fest. Neben der Wirtschaftlichkeit des Systems sei vor allem der Humanfaktor ein entscheidender Faktor: „Jede automatische Anlage steht im Spannungsfeld zwischen Mensch und Maschine: Mitarbeiter fürchten um ihre Arbeitsplätze und haben Vorbehalte gegenüber dem neuen System“, nennt Bauer-Kieslinger eine mögliche Schwierigkeit. „Andererseits erfordert das Kommissionieren einen hohen menschlichen Arbeitsaufwand und in vielen Regionen gibt es bereits zu wenige Lagerarbeitskräfte.“

Heute stellen sich ganz andere Herausforderungen an den Lagerbetreiber als noch vor Jahren. Das Lager ist heute die Schnittstelle, die Visitenkarte zum Kunden! Service Level Agreements, hohe

Qualitätsstandards bei der Lagerung, Kommissionierung und Auslieferung der Güter prägen den Lagerbetrieb. Wobei der wirtschaftliche Betrieb immer im Vordergrund stehen muss. Eine Möglichkeit der Kostenreduzierung ist die Automatisierung.

In seinem Vortrag möchte er unter anderem darauf eingehen, welche Gründe für eine Automatisierung sprechen und mit welchen Vorteilen aber auch mit welchen Herausforderungen zu rechnen sei, denn immerhin sei jede Anlage ein Unikat. Von der Veranstaltung erhofft sich Bauer-Kieslinger vor allem rege Diskussionen mit dem Publikum: „Leider gibt es viel zu selten echte Diskussionen und viel zu wenig Fragen werden gestellt. Dabei erfährt man gerade dadurch neue Impulse und Sichtweisen und bekommt die Möglichkeit zu lernen.“



DI Franz Bauer-Kieslinger

Geschäftsführer, Salomon Automation GmbH

Verteilen wie es der Kunde wünscht

Die ersten Automatisierungsschritte setzte bei Bausch & Lomb im Jahr 1996 mit dem halbautomatischen Logistikcenter (ELC) in Hoofddorp, in diesem Jahr ist das Projekt „Best Box“ angelaufen.

„Unser Logistik-Netzwerk erlaubt verschiedene Distributionswege. Die Ware aus den Fabriken gelangt über unsere Logistikcenter entweder in Zweiglager, oder in das Lager des Großhändlers, oder direkt zu den Endkunden.“

JOS KERKHOVEN

Sowohl von den Großhändlern als auch von den Zweiglägern gingen die

Produkte dann später an die Endkunden. Je nach Bedarf seien die Kunden daher in der Lage, den für Sie optimalen Weg zu wählen. „Unsere Prognosen sagen einen starken Anstieg der Nachfrage – bei Kontaktlinsen von 9 Prozent jährlich – voraus“, nennt Kerkhoven einen Grund, warum die Linsenpflege im März 2008 wieder in das Unternehmen integriert wurde. In seinem Vortrag wird er auf die Optimierungen und das neue System eingehen, die durch den Volumenzuwachs nötig wurden. Nach Fertigstellung wird unter anderem der Umschlag von 35.000 Artikeln möglich sein, hinzu kommen sequenzielle Kommissionierung, Chargenverfolgung mit Seriennummernerkennung und die Zusammenlegung zweier Standorte. „Die neue vollintegrierte Systemlösung von KNAPP beinhaltet das hochdynamische Shuttlesystem OSR, ein automatisches Kleinteilelager ASRS, Pick-to-Light, Pick-to-Belt, das



Jos Kerkhoven
Bausch & Lomb

Lagersteuerungssystem KiSoft sowie diverse automatische Handlingsysteme“, erklärt Kerkhoven erfreut.

Insgesamt wird die fertige Anlage 19.100 m² umfassen, davon 16.300 m² Lagerfläche und 2.800 m² Büroräume auf zwei Etagen.

Auswahl des optimalen Förderweges am Beispiel eines Hartgesteinbergbaues

In seinem Vortrag wird Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. mont. Franz Kessler anhand eines Praxisbeispiels auf mögliche Ansätze zur Findung und Umsetzung des bestmöglichen Förder- und Transportmittels eingehen. Das Projekt betrifft ein Schweizer Hartgesteinbergbauunternehmen mit nahe gelegener Zementfabrik, das aufgrund von touristischer Erschließung des Standortes weichen musste. Kessler wird die unterschiedlichen Möglichkeiten, die zur Auswahl standen, sowie den Lösungsfindungsweg darstellen. „Die Frage war, wie man das Material am kostengünstigsten transportieren kann – und das auf einen Berechnungszeitraum von 25 Jahren gesehen“, schildert Kessler die Projektvorgaben. Nach der Durchführung einer Studie, die sämtliche Versionen durchrechnete, kam man schließlich zum optimalen Ergebnis, das Kessler auf der Veranstaltung präsentieren und mit grafischem Material veranschaulichen wird. Die ge-

fundene Methode ist nicht nur die ökonomischste, sie dient obendrein der Energierückgewinnung zur Versorgung des Werks und beeinträchtigt nicht die Optik des Tales. „Zur Wahl des adäquaten Mittels braucht man methodisches Vorgehen und offenes Denken, um alle Methoden objektiv betrachten zu können“, erläutert Kessler die Vorteile der Projektdurchführung durch ein unabhängiges Institut.

„Vorträge machen Spaß, man trifft Fachkollegen, mit denen man diskutieren kann“, nennt Kessler seine Motivation zur Veranstaltungsteilnahme. Zudem sei es vorteilhaft, wenn die Unternehmer der Umgebung einen Einblick in die Vorgehensweise und Möglichkeiten seines Institutes bekämen. Auf die Sinnhaftigkeit von Kongressen angesprochen, meint er: „Ich halte sehr viel von persönlichen Kontakten, einander in die Augen zu schauen und die Hand zu geben ist sehr wichtig,



Univ.-Prof. DI Dr. mont. Franz Kessler
Montanuniversität Leoben

gerade beim ersten Kontakt und auch mit internationalen Partnern.“ Die Alternative Internet hält er nicht für geeignet, da es bei alleiniger Nutzung zur Vereinsamung führen könne: „Es geht ja nicht nur um das berufliche Zusammentreffen, am Abend setzt man sich gemütlich zusammen und lernt einander menschlich kennen – das möchte ich nicht missen.“

UKV – Die Transportlösung der Zukunft?

DI Alexander Klar teilt sich das Thema mit Karl Thaller von der Montan Speditions GmbH. Er möchte in seinem Beitrag anfangs darauf eingehen, wie die Entwicklung von Transportequipment bei TransSystems erfolgt. Dabei steht unter anderem die Multifunktionalität im Vordergrund, um damit möglichst viele unterschiedliche Produkte, die der Spediteur führt, abzudecken, um so Leerfahrten zu vermeiden.

Er wird auch kurz darlegen, welche Faktoren man bei derartigen Konstruktionen beachten muss und welche Möglichkeiten heutzutage FE-Simulation im Entwicklungsprozess bieten kann. „Wir machen sehr viele Versuche hinsichtlich Gewichtsoptimierung, beispielsweise durch variable Wandstärken, aber auch im Hinblick auf das verwendete Material, die Geometrie sowie neue Fertigungstechnologien“,

führt Klar aus. Ein weiterer wichtiger Punkt seiner Ausführungen betrifft die Bedeutung des kombinierten Verkehrs und dessen Auswirkung auf die Umwelt. „Geringeres Eigengewicht der Transportmittel führt immer auch zu einer CO₂-Reduktion“, stellt Klar fest.

„Ich vermisse österreichische Messen, die speziell auf den Verkehr ausgerichtet sind“, meint Klar und erwähnt die zunehmende Verlagerung von der Straße auf die Schiene. Von der Veranstaltung in Leoben erwartet er sich vorrangig neue Kontakte, aus denen eventuell daraus folgend auch neue Projekte entstehen könnten. Zudem sei es eine gute Gelegenheit, das Unternehmen zu präsentieren. Im Anschluss an den Vortrag wird Grabner für die Beantwortung allfälliger Fragen Unterstützung von Mag. (FH) August Plank von der SSI Schäfer Peem GmbH erhalten.



DI Alexander Klar

Geschäftsführer, TransSystems Development & Research GmbH

Kontinuierlicher Schüttgutumschlag von der Mine bis zum Hafen

Mag. Stefan Dötsch wird seinen Vortrag am Leobener Logistiksommer in drei Schwerpunktbereiche untergliedern. Im ersten Teil wird er den schwedischen Mutterkonzern vorstellen, dabei Daten und Fakten zum Unternehmen nennen und auf die Division Mining & Construction näher eingehen. Der zweite Teil handelt von dem Standort Leoben, wo sich auch das Hauptquartier des surface-mining-Segments befindet.

„In Leoben produzieren wir kontinuierliche Mining-Systeme, Haldensysteme, Hafenumschlagsysteme und Förderanlagensysteme, wobei die zwei erstgenannten unsere stärksten Produktgruppen sind.“

MAG. STEFAN DÖTSCH

Im dritten und letzten Teil schließlich möchte er Praxisbeispiele zeigen, um dem Publikum das Thema besser zu veranschaulichen. „Hierbei geht es um die gesamte Abwicklung, Transportwege und den Materialfluss von der Mine bis zum Endkunden. Dafür werde ich Projekte aus aller Welt, beispielsweise in Bulgarien, England, Australien, Saudiarabien und ein soeben anlaufendes in Indien (hierbei handelt es sich um den größten Kohletagebau Indiens, Anm.) präsentieren“, schürt Dötsch die Neugier. Im Anschluss daran wird sein Kollege Walter Liebfahrt näher auf die Logistik bei Sandvik im Speziellen eingehen.

„Wir sind relativ neu am Standort Leoben, daher ist der Logistiksommer eine gute Gelegenheit, uns vorzustellen“, nennt Dötsch einen der Gründe für die aktive Teilnahme. Doch auch die Präsentation als Arbeitgeber ist für ihn wichtig. „Natürlich bin ich auch selbst an anderen Vorträgen und Fir-



Mag. Stefan Dötsch

Sandvik Mining and Construction Materials Handling

men interessiert, man kann sich immer auch etwas mitnehmen. Und wir werden sehen, inwieweit die zukünftige Teilnahme interessant ist“, fügt Dötsch hinzu. In seinen Augen sind solche Veranstaltungen absolut nötig, um neueste Trends und Ergebnisse aus erster Hand zu erfahren und Netzwerke zu vertiefen.

Transportlogistik beim Versand von Hafenumschlagsanlagen

Der Vortrag von Walter Liebfahrt wird insbesondere aufgreifen, wie der Versand abläuft – die Zusammenfassung aller Komponenten verschiedener Lieferanten ebenso wie die logistischen Abläufe innerhalb des Unternehmens. Veranschaulicht wird die Theorie durch drei Praxisbeispiele: beim ersten wird die Maschine zerteilt angeliefert und mit den einzelnen Stahlbauteilen von Korea nach Südafrika verschifft.

„Ich möchte auf sämtliche Prozesse von der Anlieferung und Beladung bis zur Entladung eingehen, wie die Teile zur Baustelle kommen und wie der Zusammenbau funktioniert.“

WALTER LIEBFAHRT

Das zweite Beispiel gibt Einblicke in den Transport eines 400 Tonnen-Schiffsbeladers mittels Schwergutkransschiff, der als Komplettgerät verladen wird. „Aktuell sind Komplettverschiffungen bereits bis zu 1.600 Tonnen Gesamtgewicht möglich“, erzählt Liebfahrt. Allerdings liege derzeit aufgrund der Maschinenbeschaffenheit die Grenze bei etwa 1.300 Tonnen. „Für das Jahr 2010 sind zwei Neubauten geplant, die bis zu 2.000 Tonnen heben können“, steigert Liebfahrt die Erwartungen. Das dritte Beispiel schließlich widmet sich dem Transport eines Schiffsbeladers mittels RoRo, auf Trailern verladen.

„Der Logistiksommer bietet uns die Möglichkeit, unser Unternehmen und unsere Arbeitsweise zu präsentieren, es wäre schön, wenn sich daraus ein Feedback von anderen Firmen für eventuelle Zusammenarbeiten ergäbe“, erklärt Liebfahrt. Für ihn seien



Walter Liebfahrt
Sandvik Mining and Construction Materials
Handling

Veranstaltungen wie diese mit direktem Kontakt unabdingbar: „Im internationalen Geschäft stößt man bezüglich der Medienmöglichkeiten an Grenzen, da braucht man die Interaktion, auch für die Geschäftsanbahnung.“

Globale Abfallverwertung und Entsorgung

In seinem Beitrag über Abfalllogistik wird O.Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Karl Lorber besonders auf Entwicklungsländer eingehen. Seiner Meinung nach liegen die Probleme in Ländern wie China, Peru, Brasilien, Indien oder Thailand weniger im Unwissen als in der fehlenden Infrastruktur und Logistik. „Die Abfälle in diesen Ländern werden gesammelt, und in großen Zentren gibt es auch entsprechende Verarbeitungsanlagen, aber die Durchführung scheitert am Transport des Abfalls dorthin“, spricht Lorber ein gravierendes Problem an. Als Beispiel vergleicht Lorber die Situation der Zementindustrie in Österreich und Chile: während in Österreich bereits seit 30 Jahren erfolgreich Altöl in der Zementindustrie verwertet werde, sei der Anteil nach fünf Jahren in Chile mit 10 bis 15 Prozent eher bescheiden – Schuld daran sei das Fehlen effektiver Transportwege. In seinem Vortrag wird Lorber noch einige weitere Beispiele nennen, wo und aus

welchen Gründen die umweltgerechte Entsorgung ebenfalls zum Scheitern verurteilt ist. Lorber: „Wir haben eine klare Hierarchie, was Abfall betrifft – vermeiden, verwerten, verhandeln, deponieren.“ Natürlich wäre die generelle Vermeidung das Beste, doch dann gelte es, so viel wie möglich zu verwerten, um so neue Rohstoffe zu erhalten und möglichst wenig deponieren zu müssen. „In vielen Entwicklungsländern gibt es ungesicherte Deponien, die die Umwelt stark belasten – und wenn sie voll sind, werden sie einfach unkontrolliert abgebrannt“, stellt Lorber fest. Doch auch Beispiele von Sammlungen in Lateinamerika oder die Problematik der Plastiksackerl in Geschäften, globale Aspekte und Auswirkungen sowie mögliche Lösungsansätze dazu und ein österreichisches Positivbeispiel erwarten das Publikum im September.

Da Logistik nicht unbedingt sein Hauptgebiet ist, freut sich Lorber be-



O.Univ.-Prof. Dr.techn. Karl Lorber
Montanuniversität Leoben

sonders darauf, einen für ihn neuen Kreis von Menschen kennenzulernen und zu sehen, was andere Branchen machen. „Die Zeiten der Megakonferenzen sind vorbei, reine Informationen bieten auch die Medien. Aber das zwanglose Treffen von Kollegen und Diskussionen sind Gründe, die Veranstaltungen wie diese so wertvoll machen“, ist Lorber überzeugt.

Bewertung und Optimierung der Abfallsammellogistik am Beispiel Leoben

Der Vortrag von Ing. Alfred Krenn widmet sich anhand des gut funktionierenden Beispiels der Stadt Leoben der kommunalen Sammelsystematik, einerseits der unterschiedlichen Ströme und andererseits der Sammelfrastruktur. Dabei wird er insbesondere auf zwei Projekte der jüngeren Vergangenheit eingehen.

Eines davon beschäftigte sich mit der Frage, wie man Behältersammlung messbar machen und somit gewichten kann. Zu diesem Zwecke wurde steiermarkweit ein Kennzahlenprojekt durchgeführt. Das zweite, neuere Projekt fragt, wo man noch hin kann, sucht also nach Zukunftsperspektiven. Hier stehen beispielsweise Fahrzeugtypen, Behälterstände und Mannschaften im Vordergrund, das Projekt läuft in

Zusammenarbeit mit Nachbargemeinden.

„Wir sind bei unseren Projekten drauf gekommen, dass unser Personal noch Reserven hat, die wir weitergeben können, in Folge dessen haben sich einige Kooperationen empfohlen.“

ING ALFRED KRENN

Natürlich müsse auch bei der Abfallbeseitigung auf Kosten und Wirtschaftlichkeit geachtet werden. „Es stellen

sich viele Fragen, zum Beispiel nach der optimalen Tourenplanung, der Optimierung der Sammelleistung oder der gleichmäßigen Belastung aller Fahrzeuge – auf all diese Themen werde ich im Vortrag eingehen“, schürt Krenn die Erwartungen und erklärt: „Ich habe eine eigene Definition für Logistik, nämlich die richtigen Dinge zur richtigen Zeit vom richtigen Ort wegzuholen.“

Veranstaltungen wie der Leobener Logistiksommer bieten seiner Meinung nach eine gute Gelegenheit, Kontakte zu knüpfen oder zu pflegen oder Geschäfte anzubahnen. Da bei Videos, Telefonaten oder Internetkonferenzen immer ein gewisser Teil zwischen den Zeilen auf der Strecke bliebe, seien solche Veranstaltungen auch heute noch zeitgemäß.

Logistik der Altlastensanierung

DI Gernot Kreindl möchte anhand der Sondermülldeponie in Kölliken (Schweiz) aufzeigen, wie die optimale Altlastensanierung aussehen könnte und sollte. In Kölliken wurde in einer ehemaligen Tongrupe von 1978 bis 1985 Sondermüll – beispielsweise von der Basler Chemie – ohne jegliche Abdichtung eingelagert, auch viele Materialien, die heutzutage nicht deponiert werden dürfen. Aufgrund der bestehenden und drohenden Umweltauswirkungen (Geruch, Grundwasserverschmutzung) wurde die Deponie im April 1985 geschlossen und nach einem Sanierungskonzept gesucht. Im Jahr 2006 lief das Projekt schließlich nach eingehender Planungsphase an, um die Umgebung vor Staub und Lärm zu schützen, findet die Sanierung unter Luftabschluss in der eigens über dem Gelände errichteten Halle statt. Diese Halle steht unter ständigem Unterdruck, die Mitarbeiter arbeiten mit Vollkörperschutz. Insgesamt müssen 250.000 Kubikmeter Sondermüll, das entspricht etwa

375.000 Tonnen, abgetragen und entsorgt werden. An diesem Punkt kommt die Logistik ins Spiel: „Die Aufgabe der Logistik ist es, den Müll sicher wegzubringen, sodass keinerlei Gefahr mehr besteht, und Proben binnen 48 Stunden zur Analyse ins Labor zu bringen“, erklärt Kreindl. Zum Abtransport, der per Bahn oder LKW zu Verarbeitungsstätten in der Schweiz, Deutschland und Österreich erfolgt, wurde ein eigener Bahnanschluss errichtet. „Ich möchte auf die Logistik eingehen, die hinter dem Ganzen steht, auf das installierte Deponiemanagementsystem. Egal was, welche Probe, mit welchem Wagon oder LKW wohin gelangt, wird lückenlos dokumentiert“, hebt Kreindl den Stellenwert hervor.

In Kreindls Augen ist die Logistik heute sehr wichtig, ohne sie würde die Wirtschaft, wie wir sie kennen, heute nicht funktionieren. „Irgendwann wird alles Abfall“, meint Kreindl und spielt damit auf die Bedeutung der Entsorgungs-



DI Gernot Kreindl
Montanuniversität Leoben

logistik an, bei der Österreich weltweit Vorreiter sei. Für ihn zählen bei der Veranstaltung besonders das Lernen von anderen Bereichen, beispielsweise über vorgeschaltete logistische Prozesse, und der mögliche Erfahrungsaustausch.



**BMÖ, Bundesverband
Materialwirtschaft, Ein-
kauf und Logistik in
Österreich**

◀ Seite 8/8

Logistik Center Leoben

Am Ende zweier garantiert informativer, kommunikativer, oft fröhlicher und manchmal sicher auch ernster Tage bleibt Dir. Ing. Leopold Pilsner, MBA, die Ehre, die Schlussworte zu sprechen und die Teilnehmer in den beginnenden Abend zu entlassen. Vielleicht wird der eine oder andere dann sogar wehmütig bei dem Gedanken, dass die Veranstaltung in dieser schönen und lockeren Umgebung so schnell zu Ende war, wenn er sein Resümee ziehen wird.



DI Leopold Pilsner, MBA
Geschäftsführer Logistik Center Leoben

„In diesem Jahr haben wir uns wohl selbst übertroffen, neben der thematischen Fokussierung auf neue und innovative Themen freue ich mich besonders über die Kooperation mit unserem neuen Asia Spa Leoben, in dem die Teilnehmer auch zu vergünstigten Konditionen die Nacht verbringen können“, hebt Pilsner die Neuerungen hervor. Nach dem tollen Erfolg des Unterhaltungsprogramms mit Bernhard Ludwig im letzten Jahr, wurden für dieses Jahr wieder Künstler gebucht: „Am ersten Abend wird nach der Werksführung bei KNAPP das Musikkabarett mit den Dornrosen für Unterhaltung

sorgen. Ich hoffe – oder bin fast sicher – dass die Darbietung unseren Gästen gefallen wird“, ist Pilsner die Vorfreude anzumerken.

„Der Logistiksommer wird mehr und mehr zum Fixpunkt im Veranstaltungskalender eines Vollblutlogistikers, und durch den später angesetzten Termin können sicher auch Leute teilnehmen, die letztes Jahr im Urlaub waren“, ist Pilsner vom Erfolg des Leobener Logistiksommers überzeugt.

www.logistik-sommer.at/de/2008/anmeldung



Seite 8/8 ▶

Linzer Logistik-Tag 2008

Beim diesjährigen Linzer Logistiktag gab es so viel Interessantes zu hören, dass wir die Veranstaltung für alle, die nicht dabei sein konnten, nochmals Revue passieren lassen und die angesprochenen Themen aufgreifen möchten.

Als Tagungsort wählte der veranstaltende Verein Netzwerk Logistik (VNL) diesmal das moderne Designcenter Linz, zwischen spannenden Top-Vorträgen konnte man sich am reichhaltigen und äußerst schmackhaften Buffet laben. Im Vordergrund standen aber natürlich die Fachvorträge im Anschluss an die motivierende Begrüßung durch Prof. (FH) Franz Staberhofer, seines Zeichens Obmann des VNL.

Ganzheitliche Logistik als Kernelement strategischer Standortüberlegungen

Dr. Wolfgang Eder, Generaldirektor der voestalpine AG, präsentierte sein Unternehmen, das sich nach der erfolgreichen letztjährigen Übernahme von Böhler-Uddeholm über einen neuen Personalstand von etwa 41.500 Mitarbeitern an 360 Standorten in 60 Ländern freuen kann. Trotz der internationalen Tätigkeit in den fünf Divisionen Stahl, Edelstahl, Bahnsysteme, Profilform und Automotive ist Europa mit knapp 80 Prozent nach wie vor der wichtigste Absatzmarkt.

„Durch die Osterweiterung rückte Österreich von einer Randlage in der EU wieder mehr in den Mittelpunkt“, freut sich Eder. Schließlich seien im Jahr

2006/2007 40 Prozent der Rohstoffe zur Stahlproduktion aus den CEE-Ländern gekommen. Stolze 70 Prozent der Rohstoffe der Division Stahl würden mit der Bahn geliefert, die restlichen 30 Prozent kämen mit dem Schiff – und das bei jährlich etwa 15 Millionen Tonnen Material. Zusammen mit der ausgehenden Fertigware, von der 30 Prozent auf der Straße transportiert würden, ergebe das täglich 300 LKW, 1.000 bis 1.200 Wagons und 12 Binnenschiffe pro Tag – eine gewaltige Summe.

Das rasante, kundengetriebene Wachstum würde aber auch zunehmend Grenzen aufzeigen. „Die steigende Nachfrage erfordert einen raschen Ausbau unserer Kapazitäten. Wir investieren bis 2010 drei Milliarden Euro in die Erweiterungen und können die Bedarfe bestehender Kunden dennoch

nicht decken. Deshalb errichten wir auch einen zweiten Stahlstandort am Schwarzen Meer“, führt Eder aus. Besonders auf die Logistik sieht er große Herausforderungen zukommen: „Bis 2050 wird eine Verdoppelung der Transportmenge eintreten, die Transportkosten per LKW werden sich ebenfalls verdoppeln. In Folge dessen wird der Preisunterschied zwischen LKW und Bahn bzw. Schiff deutlich steigen“, ortet Eder einen langfristigen Anstieg des Marktanteils von Schiene und Binnenschifffahrt.

„Eine Verlagerung von 10 Prozent der mit LKW transportierten Güter auf die Schiene führt zu einer Steigerung der Schienenverkehrsleistung um 40 Prozent“, sieht Eder dringenden Handlungsbedarf auf infrastruktureller Ebene. „Infrastruktur, Zeitdruck, Um-

QUELLE: VNL



Design Center Linz



Mag. Christian Klinger

◀ Seite 2/7

welt – und Energiekostenentwicklungen es gibt viel zu tun in der Logistik!“ ruft Eder zu raschem Aktiv werden auf.

Jedem sein Fenster – Kundenorientierte Logistik mit Losgröße eins

Der Vorstandssprecher von Internorm, Mag. Christian Klinger, zog das Publikum mit frischen Ideen zur Kundenpflege in seinen Bann. Als Europas führende Fenstermarke stellt das Unternehmen an sich selbst höchste Ansprüche an Qualität, Design und Innovation, was nicht zuletzt von der Logistik mitgetragen werden muss. Schließlich sollen die individuellen Fenster – jeder Kunde kann entsprechend seinen Vorstellungen Größe, Form, Beschläge, Farben, Griffe, Rahmenprofile usw. auswählen – möglichst schnell und trotzdem heil ausgeliefert werden. Doch damit nicht genug: „Ist die Leistung wirklich erbracht, wenn der Kunde zufrieden ist?“ fragt Klinger kritisch.

Das Schlagwort „Customer Care“ steht bei Internorm beispielsweise für die größte Marktforschung der Fensterbranche, jeder einzelne private Endkunde wird befragt und erhält auch eine Zufriedenheitsgarantie. „Gemeinsam mit unseren Vertriebspartnern haben wir im Jahr 2004 zwölf Standards erarbeitet, anhand derer die Kunden die Bewertung vornehmen. Unsere

Vertriebspartner erhalten das Ergebnis und können sich dann dementsprechend weiterentwickeln“, erklärt Klinger. Zudem gebe es entsprechend der Bewertungen einen Loyalitäts-, einen Referenz- und einen Zufriedenheitsindex. Aktuell seien 70 Prozent der Kunden mit der Gesamtleistung sehr zufrieden, 86 Prozent würden das Unternehmen weiterempfehlen. „In der Fensterbranche gibt es keinen Vergleich, aber wir wollen auch nicht vergleichbar sein! Die Weiterempfehlung durch die Kunden ist unser wichtigstes Gut“, hebt Klinger die Unternehmensphilosophie hervor.

Logistik 2030 – die Studie

In Kooperation mit dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit), namhaften oberösterreichischen Wirtschaftsbetrieben und dem Verein Netzwerk Logistik (VNL) erstellte das LOGISTIKUM eine Studie zum Thema „Logistik 2030 – Zukunftsszenarien für eine nachhaltige Standortentwicklung in Österreich“. Am Linzer Logistiktag wurde die Studie nicht nur im Rahmen eines Vortrages präsentiert, es gab auch eine hochkarätig besetzte Pressekonferenz zu diesem Thema.

KommR DI Bruno Krainz, Vorstandsvorsitzender der MAN Nutzfahrzeuge GmbH und Sprecher des VNL-Beirats, eröffnete die Konferenz: „Der Transport als traditioneller Annäherungspunkt der Logistik gewinnt zunehmend an Bedeutung, insbesondere aufgrund der Kosten und der Umweltverträglichkeit.“

In Zukunft würde die Arbeitsteiligkeit durch die Faktoren Energiekosten, Qualifikation und Infrastruktur getrieben werden, wodurch auch die Bedeutung für den Standort Oberösterreich stiege. „Oberösterreich ist das einzige Land, das die Thematik „Gesamtleistung“ aufgreift. Die Logistik ist so gesehen der „Klebstoff“, zwischen einzelnen Spitzenleistungen und deshalb von großer Wichtigkeit“, erklärt Krainz.

Der VNL solle und wolle diese Botschaft weitertragen und gleichzeitig die wissenschaftliche Basis weiterbringen. Gleichzeitig sei ihm bewusst, dass sich die Interessenschwerpunkte mit der Zeit ändern würden. Angesprochen auf den Bereich Binnenschifffahrt als Alternative, gibt sich Krainz skeptisch: „Die Donau hat etwa 200 voll schiffbare Tage jährlich. Natürlich wäre das ausbaubar, aber da kommt das Problem Umwelt ins Spiel. Und das ‚Problem Donau‘ lässt sich nicht lösen, wenn man sagt ‚wasch mir das Fell aber mach mich nicht nass.‘“ Doch ohne den Ausbau der Wasserkraft, welche auch Einfluss auf die Umwelt habe, seien etwa die CO₂-Reduktionsziele nicht erreichbar. „Wir müssen uns bewusst werden, dass eine Erhaltung unseres Lebensstandards inklusive Mobilität ohne Kompromisse nicht möglich ist“, versucht Krainz, Bewusstsein zu schaffen.

„Globalität kann man sich nicht aussuchen, die Frage ist, wie man damit umgeht.“

PROF. (FH) DI FRANZ STABERHOFER

Zum Thema Binnenschiff sieht er einen weiteren kritischen Punkt: „Just in Time ist mit dem Schiff nicht möglich. Wenn ich allerdings vorher genau plane, ist eine Zusammenarbeit möglich“. Die Studie sei in drei unterschiedlich umfangreichen Versionen abgefasst, und diene als guter Anlass, das Thema nun endlich effektiv anzugehen. „Sie soll die Basis für intensive Gespräche liefern, damit endlich etwas geschieht“, zeigt sich Staberhofer voller Tatendrang.

Fritz Starkl, Leiter des Logistikum, fasste die wesentlichen Fragestellungen der Studie zusammen: „Was sind die Erfolgsfaktoren heute? Wie wird sich

Seite 2/7 ▷



Gefüllte Ränge bezeugen das Interesse

◀ Seite 3/7

das ändern? Was kann die Logistik dazu beitragen?“ nennt Starkl einige der behandelten Punkte. Doch auch der makroökonomische Blickwinkel sei in die Studie eingeflossen. Das Ziel sei gewesen, negative Szenarien zu vermeiden – stattdessen hätten sie 18 Handlungsempfehlungen erarbeitet, durch die man der Zukunft gefasst ins Auge blicken könne.

Ferdinand Schmidt, Vorstandsdirektor der Rail Cargo Austria, ortet vor allem strukturelle Schwächen und zitiert den ersten Sprecher des Tages, Dr. Wolfgang Eder: „Fünf Prozent Verlagerung von der Straße auf die Schiene würde das System Schiene kollabieren lassen – und umgekehrt genauso!“ Daher seien integrierte Ansätze bei Raumpolitik, Infrastruktur und Verkehrsplanung dringend nötig. Des Weiteren fordert Schmidt die Optimierung der Zusammenarbeit an Intermodalknoten. KommR Johannes Hödlmayr MBA, Vorstand der Hödlmayr International AG, stößt in das gleiche Horn: „Wir müssen für alle Verkehrsträger zusammen sinnvolle Lösungen schaffen – das ist die einzige Möglichkeit, in Zukunft die steigenden Mengen zu bewältigen.“

Zudem sei er überzeugt, dass sich das Mobilitätsverständnis der Bevölkerung

ändern müsse. „Die Kooperation von Schiene, Wasser und Straße muss besser werden, und hier ist die Logistik der Architekt des Warenverkehrs“, vermeldet Hödlmayr Handlungsbedarf.

„Logistik ist ein extrem breites Thema, es ist ein ganzheitlicher Ansatz nötig“, bestätigt Peter Ackerlauer, Vorstandsmitglied der voestalpine Stahl GmbH, seine Vorredner. Das Binnenschiff alleine sei auch aufgrund der bereits bekannten Engstellen der Donau nicht in der Lage, zunehmende Volumina abzuwickeln, hier sei ein Zusammenspiel aller Kräfte notwendig.

Supply Chain Management – was bleibt übrig von der Euphorie?

In gewohnt launiger Manier ging Prof. Dr. Wolf-Rüdiger Bretzke von Barkawi Management Consultants auf essentielle Fragen zum Thema SCM ein. Seiner Meinung nach scheitere der Traum vieler SCM-Experten von einer Integration sämtlicher Geschäftsprozesse entlang der gesamten Versorgungskette an dem „Management beyond the limits of ownership“. „Integration kann auf zwei verschiedenen Ebenen und in zwei verschiedenen Intensitätsgraden stattfinden, die alle ihre Vor- und Nachteile

haben“, erklärt Bretzke. Gemeint sind die operative und die Planungsebene sowie die schwache oder starke Integration. Die starke Integration meint die rigide Kopplung von Prozessen, wodurch kein Fehler möglich ist.

Der Nachteil: „Es gibt hier einen Dominoeffekt – kommt es zu einem Fehler, schlägt sich dieser bis zum Endkunden nieder.“ Somit könne die radikale Umsetzung des Pull-Prinzips eine dysfunktionale Wirkung erzeugen, das Ziel höchstmöglicher Termintreue wird kürzest möglichen Durchlaufzeiten geopfert. Bretzkes Fazit: „Puffer können wertschöpfend wirken, die Kunst besteht in der Balancierung. Ohne Puffer hingegen wird das Ausnahmemanagement zur Regel!“

Integrationsbemühungen auf der Planungsebene hingegen würden schon eher ihren Zweck erfüllen, schon die schwächere Form sei aus praktischer Sicht sehr anspruchsvoll. „Die schwächere Integration ist bei vollständiger Visibilität erreicht“, erläutert Bretzke. Mit dem Konzept des „Collaborative Planning“ (belastbare Lieferzeitzusage, available/capable to promise), das auf einem erweiterten Regelkreis beruhe, sei das Projekt auch eher umsetzbar. Das Collaborative Planning läuft auf den ersten Blick einfach ab: 1) Initial Forecast, 2) Capacity Update und 3) Forecast Update. Das bedeutet, der Zulieferer baut die Teile, die gebraucht werden, und der Produzent baut nur so viele Autos, wie er Teile erhalten kann. Leider sei jedoch die Umsetzung sehr anspruchsvoll.

„Für dieses Modell wäre eine Stückliste über mehrere Ebenen nötig. Hinzu kommt das Hauptproblem: das Bullwhipprinzip“, zeigt Bretzke die Schwachstellen auf. Die stärkere Integration führt über durchgehende Optimierung und Management der verschiedenen Wertschöpfungsketten und verspricht lukrative Zusatzpotenziale. „Durch simultane Lösungen vormals sukzessiv bearbeiteter Probleme verschwinden Restriktionen, es ergeben

Seite 3/7 ▶

◀ Seite 4/7

sich mehr Lösungsräume“ führt Bretzke aus.

„Supply Chains gibt es nicht einfach so, die muss man aktiv schaffen!“ widmet sich Bretzke dem nächsten Teil seines Vortrags. „In der Praxis gibt es mehrseitig offene, einander überlappende, polyzentrische Netze, die man keiner einheitlichen Planung unterwerfen kann – es sei denn, man wünsche sich die Planwirtschaft“, meint Bretzke. Unternehmen würden hierbei als Kreuzungspunkte von Wegen dienen, die aus unterschiedlichen Quellen zu unterschiedlichen Kunden führten. Die Lösung wäre, einen Teil als Referenzobjekt herauszuheben. „Zur Abgrenzung optimierbarer Teilnetze brauche ich Macht, und das schafft Konflikte. Denn nicht immer ergibt sich eine win-win-Situation!“, verdeutlicht Bretzke. Macht könne bilaterale Prozessintegration erleichtern, fördere aber weder Partnerschaft noch Vertrauen. Kollaboration hingegen fördere netzweite Optimierungen nicht. Somit seien beide Konzepte unzureichend.

„Wenn ich ein System optimierbar machen möchte, muss ich es von der Umwelt abgrenzen. Die Integrationsvorteile sollten die des Marktes schlagen.“

WOLF-RÜDIGER BRETZKE

Die durch Marktnutzung erschließbaren wirtschaftlichen Werte würden die Entstehung ganzheitlich optimierter Supply Chains verhindern. „Verrechnungspreise schließen Steuerungseffekte aus, wodurch Anreize für Entwicklungen verloren gehen“, bedauert Bretzke. „Am besten funktionieren lose gekoppelte, dezentral entscheidende, strukturell disponierte Netzwerke, die den Markt und Wettbewerb als Quelle



Moshe Rappoport vom IBM Research Center

für Innovation nutzen“, beendet Bretzke schließlich seine Ausführungen.

Intelligente Shops und Wissen entlang der Supply Chain – Die zukünftige Rolle der Technologie im Handel

Moshe Rappoport vom IBM Research Center gilt als einer der Vordenker unserer Zeit und überzeugt durch fantastisch anmutende Ideen ebenso wie durch seinen trockenen Humor. „Die größten Veränderungen im Einzelhandel passierten durch Technologie und Logistik“, macht Rappoport gleich zu Beginn seinen Standpunkt klar und er wähnt, dass im Jahr 2008 erstmals mehr Werbegeld im Internet als im Fernsehen ausgegeben wurde. Gleichzeitig zeigt Rappoport aber auch Grenzen auf: „Sehen wir uns die Chipentwicklung an. Es hieß immer ‚kleiner, billiger, schneller‘. Aber wir haben einen Punkt erreicht, wo die Digitalrevolution auf bisherige Art nicht mehr geht – schneller und billiger ja, aber kleiner ist einfach nicht möglich.“ Zudem gebe es eine ‚pervasive revolution‘, Computer seien heutzutage nichts Besonderes mehr, und Chips fände man sogar schon in Bierflaschen.

Der nächste Schritt sei personalisierte Werbung, wobei eine kleine Kamera für den „best guess“ sorgt: „Eine Frau sieht ein Parfum, ein Mann bekommt ein Auto zu sehen – jeder das, was für

ihn theoretisch am Interessantesten ist“, erläutert Rappoport. Bald gebe es überall eine „attentive Environment“, beispielsweise elektronische Umkleidekabinen oder „emotion tracking“: „Mit Hilfe einer Videoanalyse wertet der Computer die Gesichtszüge aus, wenn eine Frau ein Kleidungsstück nimmt, begutachtet und sichtlich zufrieden ist, dann aber die Miene verzieht, wenn sie den Preis sieht, weiß der Verkäufer – ok, das Produkt ist gut, aber wohl zu teuer“, nennt er ein Beispiel.

Die Geschäfte, die Kunden ein gutes Gefühl und ein optimales Einkaufserlebnis böten, würden am Ende gewinnen. „Die Kundenzufriedenheit ist der neue Markttreiber, und Kunden verändern sich, die Demografie verändert sich – das muss man berücksichtigen“, appelliert Rappoport. „Menschen, die vor 1970 geboren sind, sind ‚Digital Immigrants‘, erklärt Rappoport den Begriff „Digital Divide“. Jüngere Menschen, die „Digital Natives“, seien mit Computern und dem Internet aufgewachsen und würden sich damit dementsprechend gut zurechtfinden. Und diese seien die Kunden der Zukunft: „Die Idee, unbedingt im Laden einkaufen zu müssen, ist schlichtweg veraltet“, weist Rappoport auf neue Einkaufsmodelle hin.

Je nach Situation seien die Kunden auch bereit, unterschiedliche Preise zu zahlen. „Wenn ich Durst habe, zahle ich auch drei Euro für ein Cola – selbst wenn es mir normalerweise schon um

Seite 4/7 ▷



◀ Seite 5/7

zwei Euro zu teuer wäre“, verdeutlicht er. Besonders starke Veränderungen ortet er bei der „letzten Meile“: „Die Leute wollen überall einkaufen, aber nicht schleppen. Irgendwann werden sie erwarten, etwas um drei Uhr zu bestellen und es um sechs Uhr nach Hause geliefert zu bekommen!“

Demnach würden die Geschäfte der Zukunft mehr Kataloge als Einkaufsfläche anbieten, die hohe Verfügbarkeit sei dann nur im Zentrallager nötig, wodurch auch größere Sortimente möglich seien. Experten würden nicht mehr in jedem Geschäft, sondern in Callcentern sitzen, und die Wartezeit bei der Kassa würde ebenso entfallen. „In Zukunft werden Geschäfte Dienstleistungen verkaufen, und dafür wird es immer wichtiger, die Kunden zu kennen und deren Wünsche zu erraten“, malt Rappoport sein Zukunftsbild fertig.

Materialfluss und Optimierungsprojekte unter Nutzung von Six Sigma und Lean Methoden

Hanns-Georg Rybak, Lean Deployment General Manager Europa, Middle East and Africa bei 3M Europa, entführte

die Teilnehmer gleich nach dem herzhaften Mittagessen in die Welt der Mathematik. Schließlich ist Six Sigma eine Führungsmethodik, mit der reale Probleme mathematisch erfasst werden.

Wichtig sei hierbei, Einflussgrößen zu erkennen, den Output zu messen und Regelfunktionen einzuführen. Lean Management dient der Kostenreduktion, etwa durch wiederholtes Optimieren der Supply Chain. „One-size-fits-all“ funktioniert hier nicht, man muss jede Kette separat behandeln, um optimalen Materialfluss zu erzeugen“, erklärt Rybak. Zum besseren Verständnis der Kunden rät er, im eigenen Unternehmen einkaufen zu gehen und die Prozesse aus deren Sicht zu betrachten. „Anschließend muss man natürlich die Leistungen entsprechend der Kundenbedürfnisse im Rahmen der Möglichkeiten anpassen“, nennt Rybak den nächsten Schritt. Zur Optimierung der Betriebe gehörten auch minimale Kapitalbindung bei maximalem Materialfluss, höhere Qualität, aufgebautes Prozessregelungswissen sowie flexible Kapazitätsnutzung. Nicht zuletzt würden auch die optimale Betreuung und Ausbildung der Mitarbeiter sowie deren ganzheitliches Denken eine wesentliche Rolle für den Unternehmens-

erfolg spielen. Zur Verdeutlichung zeigt Rybak die Grafik eines Projektfahrplans mit DMAIC (define measure analyse improve control).

„Diese Methode ist zwar nicht neu, aber sehr kräftig – denn die Menschen verhalten sich im Lager meist anders als auf dem Papier, mit diesem Hilfsmittel kann ich den Realzustand abbilden.“

HANNS-GEORG RYBAK

Denn schließlich müssten Daten, die zu Veränderungen in Prozessen führen würden, äußerst präzise sein. Anschließend bringt er noch ein weiteres Analyseverfahren, das SMED (single minute exchange of die), hierbei geht es um die Verkürzung von internen Werkzeugwechselzeiten im Produktionslauf, wobei dank der genauen Beobachtung mehrere Lösungsansätze gefunden wurden.

Rybak sieht auch einige mögliche Schwierigkeiten bei der Anwendung der Six Sigma Methoden, wie etwa die Notwendigkeit, die Terminologie exakt zu erklären. „Bei Six Sigma besteht unter anderem die Gefahr, Produktionsfähigkeiten zu reduzieren, dafür ergibt sich Kontinuität bei Regelungsplänen. Es kann zum Entstehen einer „Bring-in-the-heroes“-Mentalität kommen.“ Beim Lean Management würde es zur Kollision zwischen „Batchdenken“ mit Lean Regelungsmethoden kommen (steuern versus regeln). Insgesamt würden diese Methoden jedoch zu guten Erfolgen führen: Engagement und engere Einbindung von Mitarbeitern hätten eine hohe Anpassungsgeschwindigkeit an eine veränderte geschäftliche Umgebung zur Folge. Des Weiteren ergebe sich das Lernen, Den-

Seite 5/7 ▷

◀ Seite 6/7

ken und Entscheiden anhand von Fakten. Optimierte Prozesse in Produktion und Logistik hätten deutliche positive finanzielle Auswirkungen.

„In God we trust – all others must bring data“, zeigt sich Rybak humorvoll. Letzten Endes müssten erfolgreiche Unternehmen Kundenproblemstellungen besser erkennen und verstehen, um Lösungen an Stelle von Produkten zu verkaufen. Kürzere Lieferketten, die Lokalisierung in der Auslieferung, die Ausrichtung auf Kundenwünsche sowie die stärkere Integration der Kunden via EDI oder VMI seien zusätzliche wichtige Faktoren.

Lean principles – Outsourcing: die Lösung aller Probleme?

DI Alf Meyer arbeitet als European Fulfillment Execution Manager bei der Motorola GmbH und bot in seinem Vortrag neben theoretischen Ansätzen auch Praxisbeispiele.

„Die Umsetzung der Lean Supply Chain Management Prinzipien sollte den Ansatz für die Optimierung und damit die Basis für die Lösung von Problemen bilden. LSCM bietet mir einen großen, bunten Blumenstrauß an Tools, aus denen ich die für mich passenden wählen kann“, eröffnet Meyer. Im Grunde gehe es darum, unnötigen Ballast loszuwerden und Verschwendung einzudämmen. Als die sieben Typen von Verschwendung im Produktionsprozess nennt er unnötige(n) und zusätzliche(n) Fläche, Transport, Wartezeit, Reparatur bzw Fehler, Material Zuführungszeiten und Bestände. Durch genaue Betrachtung und gegebenenfalls Modifikationen könne es zu Einsparungen oder besserer Auslastung kommen.

Als erstes Fallbeispiel nennt Meyer den „Milkrun RBSA“. Mit Hilfe eines Lean-Konzeptes konnten viele Verbesserungen erzielt werden: Dank eines Mehrwegverpackungskonzepts entfiel das



1. Reihe: Franz Hiesl, OÖ LH-Stellvertreter, Dr. Wolfgang Eder, Generaldirektor der voestalpine AG
2. Reihe vlnr: KommR Johannes Hödlmayr MBA, Vorstand der Hödlmayr International AG, Peter Ackerlauer, Vorstandsmitglied der voestalpine Stahl GmbH, Prof. (FH) DI Franz Staberhofer, Obmann des VNL

Umpacken, die Einführung zyklischer Anlieferung vermied ungeplante „Rush hour“ Phasen. Sämtliche Lieferanten wurden in das System eingebunden, in eventuellen Lücken erfolgt die Importanlieferung. So wurden im Bereich des Wareneingangs Fixkosten zu variablen Kosten, durch die Mehrwegverpackung kam es auch zur Entlastung der Umwelt. In diesem Beispiel übernahm ein lokaler Spediteur den Milkrun. „Outsourcing an sich war hier nicht die ganze Lösung, hatte aber eine Unterstützungsfunktion. Durch einen starken Partner werden Synergieeffekte frei und dienen der Kostenoptimierung“, meint Meyer.

Motorola agiert weltweit, in Europa gibt es derzeit elf Standorte. Dabei machen Mobiltelefone nur 50 Prozent der Produktion aus, die zweite Hälfte besteht aus Modems, Setupboxen etc. Insgesamt gibt es derzeit über 1.000 laufende Modelle, über 150 Handy Varianten und mehr als 4.000 Materialnummern. Das fertige Handy wird nach Europa importiert und hier mit der Software und möglichen Zusatzkomponenten versehen. „Vieles spricht gegen, aber auch sehr viel für das Outsourcing“, erklärt Meyer und stellt einige Punkte

gegenüber. Während ein Outsourcingpartner zusätzliche Kompetenz und durch seine Flächen eine Kapazitätserweiterungschance bietet, die auch räumliche und personelle Umstrukturierungen ermöglicht, werden Prozesse untransparenter und der Aufbau von Schnittstellen wird nötig. Auch birgt das Auslagern das Risiko von Qualitätseinbußen und Kostenerhöhungen bei Gesamtbetrachtung. Dafür sprechen neben weiteren Punkten jedoch eine geringere Kapitalbindung und eine Variabilisierung der Kosten. Meyer: „Ich muss mir einfach überlegen, mach ich es selbst – oder suche ich mir einen Partner.“

Synaptische Globalität

Im Anschluss an die zwei moderierten Parallelsequenzen „Ausblick Transportlogistik – Entwicklung der Ressourcen, Kosten und Technik“ sowie „Unternehmenswertsteigerung durch Schnittstellenmanagement“ versuchte Dr. Josef Hackl, Managing Director der Umdasch Shop-Concept, dem Publikum das Konzept der synaptischen Globalisierung näherzubringen. „Es geht um die Gesundheit des Unternehmens. Ich bin nicht gesund, wenn ich

Seite 6/7 ▷

◀ Seite 7/7

denke, dass ich es bin, sondern wenn ich es tatsächlich bin“, stellt Hackl fest. Zur Erfüllung komplexer Leistungen würden Informationen direkt und indirekt in verteilter und unaufbereiteter Form irgendwo auf der Welt vorliegen, das Ziel sei, diese durchdacht an den Bedarfsträger weiterzuleiten, erklärt er das Prinzip der Synaptischen Globalität.

„Synetik überträgt problemfremde Strukturen, nimm ein Problem, übertrage es in ein anderes Wissensgebiet und beobachte, was dort passiert“, stellt Hackl einen weiteren Begriff vor. So wie das menschliche Gehirn eine lange Evolution hinter sich habe, würden auch Netzwerke einer Evolution unterliegen und zieht Vergleiche: „Ein Einzelunternehmen ist im Prinzip wie ein Einzeller, und eine Unternehmensgruppe wie ein Spinnennetz – hier befinden sich gleichwertige Systeme auf einer zweidimensionalen Kommunikationsebene.“

Wenn sich hingegen mehrere dieser 2D-Netze zusammenschließen würden, entstünden dreidimensionale Netze, die offene Diskussionen und geregelte Kommunikation sehr erschweren würden. Im menschlichen Gehirn verfügt jede Nervenzelle über etwa 10.000 Synapsen (Verbindungen). „Im Endeffekt entscheiden die Synapsen und nicht die Zelle selbst. Deshalb muss ich mir auch im Unternehmen überlegen, ob ich eine gute Zelle oder besser eine gute Verbindung einsetze“, eröffnet Hackl zwei Optionen.

Zu bedenken sei jedoch, dass Synapsen über eine Lernfähigkeit verfügen würden, wodurch synaptische Netzwerke der Nervenzellen effektiver würden und man Unnötiges entfernen könne. „Manche Organisationen ziehen automatisch Synapsen nach sich, beispielsweise Kooperationsprojekte mit Kunden oder firmenübergreifende Entwicklungsprojekte“, führt Hackl aus.

Neben Synapsen und Zellen gibt es im Gehirn noch Axome, die für die Weiterleitung von Impulsen zuständig sind. Umgelegt auf ein Unternehmen sei dies die Kommunikation. Auch hier ortet Hackl einige Problemstellen: „Oft gibt es in internationalen Unternehmen große Kommunikationsdefizite. Die Gründe hierfür sind vielfältig, etwa mangelnde Fremdsprachenkenntnisse und dadurch die Weigerung, auf Sachebene in Fremdsprachen zu diskutieren. Auch kulturelle Unterschiede spielen eine große Rolle. Manche Mitarbeiter können oder wollen vielleicht sogar nicht kommunizieren.“

Egal ob real oder virtuell, gegenseitige Verständigung ist für Hackl unabdingbar: „Die teuerste Kommunikation ist die unterlassene Kommunikation, besonders in Zeiten der Globalisierung bietet Netzwerken eine gute Chance.“

Seite 7/7 ▶

Q qualityaustria
Erfolg mit Qualität

Training, Zertifizierung und Begutachtung

Bereits über 10.000 ISO-Zertifikate ausgestellt

- Qualitätsmanagement nach ISO 9001, IFS Logistic
- Umweltmanagement nach ISO 14001/EMAS
- Sicherheitsmanagement nach OHSAS 18001 und SQAS (Safety and Quality Assessment System)

Quality Austria
Trainings-, Zertifizierungs- und Begutachtungs GmbH
www.qualityaustria.com

bmedia

Unschlagbar im Inhalt. Stark in der Wirkung

3in One

HOSTING SERVICES
INTERNET SOLUTIONS
RESEARCH & DEVELOPMENT

b.media Services - Baumgartner Daniel - Reibschalgasse 3, 8500 Villach, Austria
b.media Webware GmbH - Europestraße 8, 9524-Villach/St.Magdalen, Austria
b.media Research SRL - Spl. T. Vladimirescu nr 1, ep. 4, 300193 Timisoara, Romania

www.b-media.at

Quality Day 2008



Konrad Scheiber, Quality Austria GmbH

Qualität – aus der heutigen Wirtschaft nicht mehr noch wegzudenken

Im Juni 2008 fand in der Wiener Hofburg mit großem Erfolg und internationaler Beteiligung der 52. EOQ-Kongress unter dem Motto „Quality is back – back to quality. No quality. No business“ statt. Das Thema Qualität begleitet uns täglich durch unser Leben, ob beruflich oder privat. Deshalb lässt Logistik Express einige Highlights der Veranstaltung noch einmal Revue passieren.

Zur Eröffnung begrüßte Yury Gousakov, Präsident des EOQ, die mehr als 500 Teilnehmer aus 55 Nationen. „Qualität kann helfen, Terrorismus zu bekämpfen“ warf Gousakov gleich zu Beginn ein brisantes Thema auf. Ein weiterer neuer Aspekt sei die Qualität in der Administration. Insgesamt seien 2007 1.105 Standards geschaffen worden, insgesamt existieren 17.041 Stan-

dards auf 652.342 Seiten. Gousakov wies auch auf die WAQ, die Weltallianz für Qualität, hin, deren zweites Treffen unlängst in Houston stattgefunden habe. Dieser Zusammenschluss verfolge drei wichtige Ziele: die Verbesserung der Lebensqualität, die Verbesserung der Dienstleistungen und die Unterstützung ärmerer Länder bei der Erreichung von Qualitätszielen.

Konrad Scheiber, Geschäftsführer der Quality Austria GmbH, konnte ebenfalls mit aussagekräftigen Zahlen aufwarten: „Bislang wurden bei der Quality Austria bereits mehr als 100.000 Personen ausgebildet. Es ist wichtig für Kunden, dass die Mitarbeiter die Qualität auch tatsächlich leben.“ Studienergebnisse würden zeigen, dass es in diesem Bereich durchaus noch Potenzial gäbe. In Zeiten, in denen der Markt von zuneh-

mender Komplexität geprägt ist, bietet die Qualität eine Möglichkeit, sich vom Wettbewerb zu unterscheiden. „Es geht nicht nur um die Produktqualität, sondern um einen ganzheitlichen Ansatz“, ist Scheiber überzeugt. Zur Untermauerung dieser Aussage präsentierte er eine Studie, der zufolge neun Prozent aller Unternehmer in keinsten Weise mit ihren Wertschöpfungsprozessen vertraut seien und aufgrund von Qualitätsmängeln Verluste erleiden würden. Es gab jeweils zwei parallel ablaufende Sequenzen, zwischen denen sich die Teilnehmer schweren Herzens entscheiden mussten. Nachfolgend kann daher nur ein kleiner Ausschnitt des Programms präsentiert werden.

SEKEM – eine Initiative zur Realisierung der Vision einer nachhaltigen Entwicklung der Menschen

Helmy Abouleish vertrat seinen Vater, den Alternativen Nobelpreisträger Dr. Ibrahim Abouleish, und präsentierte SEKEM, eine Initiative für nachhaltige Entwicklung, die sein Vater für sein Heimatland Ägypten ins Leben gerufen hat. „Ägypten steht vor vielen Herausforderungen. Wir haben ein sehr hohes Bevölkerungswachstum, wobei 50 Prozent von der Landwirtschaft leben.

Gleichzeitig zählt etwa die Hälfte der Einwohner zu den Analphabeten, der Rest ist großteils schlecht ausgebildet. Hinzu kommt wenig innovative Technik und eine kulturelle Identitätskrise“, fasst Abouleish die prekäre Ausgangssituation zusammen. Hier setzt die Vision von SEKEM an, die nachhaltige Entwicklung auf drei Ebenen fördert: auf der wirtschaftlichen, der kulturellen und der sozialen Ebene. „Die bio-



Dr. Ibrahim Abouleish

◀ Seite 2/4

logische Landwirtschaft einzuführen dauerte Jahre, doch heute kann jedes Produkt rein biologisch produziert werden“; erklärte er stolz. Etwa 30 bis 40 Prozent des Anbaus in Ägypten seien heute biologisch. Ein wichtiges Beispiel sei die Baumwolle, die nun mit drei statt 36 kg Pestiziden auskomme und zur Produktion von Biokleidung verwendet würde, wodurch immerhin 400 neue Arbeitsplätze geschaffen werden konnten.

„Standards werden durch Menschen umgesetzt, Qualität steckt daher in den Mitarbeitern.“

HELMY ABOULEISH

Daher werden bei SEKEM auch zehn Prozent der Arbeitszeit für persönli-

che Weiterbildung jeglicher Richtung verwendet. Ein eigenes Sozialsystem unterstützt die Mitarbeiter zusätzlich. „Ich glaube, dass jeder seinen Traum erfüllen kann“, meint Abouleish – SEKEM kann dabei helfen. Heute zählt SEKEM in Ägypten zu den größten Herstellern von Kräutertees, Kaffee, Gewürzen, Ölen und weiteren Naturprodukten, etwa Gesundheitstees und Vitaminpräparaten oder Textilien.

Quality in Your Market: The Business Case for Pursuing Excellence

Gemeinsam präsentierten die Qualitätsmanagement-Experten Dr. Louise Boulter und Prof. Tony Bendell aus Großbritannien ihre Studie „Impact of the Effective Implementation of Organisational Excellence Strategies on Key Performance Results“, die sie an der University of Leicester durchgeführt hatten. Für die Durchführung der Stu-

die wurden börsennotierte Preisträger der Jahre 1990 bis 2004 sowie vergleichbare Unternehmen ohne Prämierung ausgewählt und bewertet, insgesamt 120 europäische, nationale und regionale Gewinner zuzüglich des jeweiligen Vergleichsunternehmens. Die Ergebnisse zeigen deutlich, dass sich die Verleihung eines Quality Awards positiv auf die weitere ökonomische Entwicklung des prämierten Unternehmens auswirkt.

„Binnen zwei Jahren nach der erstmaligen Prämierung erzielten ausgezeichnete Unternehmen einen um 24 Prozent höheren Aktienkurs als die der Vergleichsgruppe“, verweist Boulter auf das eindrucksvolle Resultat und fährt fort: „Nach drei Jahren betrug dieser Unterschied sogar 36 Prozent.“ Hinzu kämen bereits im ersten Jahr um acht Prozent höhere Umsätze, vergleiche man ein Jahr vor der Auszeichnung mit drei Jahren nach diesem Zeitpunkt, läge das Umsatzplus sogar bei 17 Prozent über dem der Vergleichsgruppe.

„Die Kostenstruktur der Preisträger ist ebenfalls signifikant besser, ergänzt Bendell. Bis zu fünf Jahre nach der Auszeichnung ließen sich noch positive Effekte ausmachen. „Es zeigte sich auch, dass es eine Wertigkeit der Awards gibt – Europäische Auszeichnungen wirken sich wesentlich stärker aus als beispielsweise rein nationale“, nennt Boulter einen wesentlichen Punkt. „Die Investition in Qualität zieht zwar nicht unbedingt Kostenreduktionen nach sich, zahlt sich aber in Form von höheren Einnahmen durch bessere Kundenzufriedenheit eindeutig aus. Natürlich gibt es hier Unterschiede zwischen Branchen, Standorten und Firmengrößen, aber insgesamt ist Qualitätssteigerung ein gutes Mittel, die Wertschöpfung zu erhöhen“, fasst Bendell zusammen.

Seite 2/4 ▶

Qualität mit System – der Weg des AKH Wien und seiner Universitätskliniken

Prof. Dr. Reinhard Krepler ist ärztlicher Direktor des AKH Wien und trägt die medizinische Gesamtverantwortung für alle Patienten in den 2.137 Betten des Allgemeinen Krankenhauses. Bereits seit 1989 arbeiten die rund 9.000 Mitarbeiter – darunter etwa 2.300 Krankenschwestern – nach definierten Qualitätskriterien, seit 1993 gibt es eine eigene Qualitätssicherungskommission.

„Wir streben noch in diesem Jahr die Zertifizierung aller Abteilungen nach ISO 9001 an“, nennt Krepler ein ambitioniertes Ziel. Einige Bereiche wie die Intensivstation würden bereits über dieses Zertifikat verfügen. Krepler nennt fünf Punkte, die für das Krankenhaus besonders wichtig sind: „Das Wissen um Patientenbedürfnisse, ein umfassendes Informationsmanagement, das Miteinbeziehen sämtlicher Mitarbeiter, die Anerkennung von Schnittstellen und möglichen Partnern sowie die Entwicklung von Methoden zur kontinuierlichen Verbesserung stellen Kriterien dar, die für den Erfolg unabdingbar sind.“ Das konsequente Einhalten der Qualitätsstandards habe wesentlich zur Weiterentwicklung der einzelnen Abteilungen und zur Steigerung der Patientenzufriedenheit beigetragen, weshalb Krepler den eingeschlagenen Weg unbeirrt weitergehen wird.

Ein Standort in China – die Chance „Low Cost“ ergreifen, das Risiko „Low Quality“ managen

Ernst Müllner, Vizepräsident und Generalmanager Sound Solutions bei dem Halbleiterhersteller NXP GmbH, macht deutlich, dass es auch bei der Produktion in China nicht unbedingt Kompromisse in Sachen Qualität geben muss: „Qualität hatte bei uns von Anfang an die höchste Priorität. Wir haben uns an die chinesische Kultur angepasst und



nicht nur unser Ziel vorgegeben, sondern auch in kleinen Schritten erklärt, wie wir es erreichen“, verrät Müllner die zwei Hauptvoraussetzungen, um Qualitätsrisiken entgegenzuwirken. So würden die in Wien bis zur Serienreife entwickelten Produkte erfolgreich in Peking produziert.

Die Entwicklung hin zur Business Excellence begann bei NXP bereits in den frühen 90er Jahren, nach der ISO 9001 Zertifizierung im Jahr 1994 und dem erstmaligen Quality Award-Gewinn 2002, war der bisherige Höhepunkt der Finaleinzug beim EFQM Excellence Award 2007 als einzige österreichische Organisation. Gegen Ende der 90er Jahre entstand der Gedanke, nach Asien zu expandieren: „Der Chinesische Raum zeigte gewaltiges Wachstumspotenzial, eine steigende Kundenbasis und starke strukturelle Verbesserungen wie geringe Lohnkosten (das Lohnverhältnis für Ingenieure zwischen Peking und Wien beträgt 1:10) und beachtliche Fortschritte bei der Logistik. Das war unsere Motivation, in diesen Ländern zu investieren“, erklärt Müllner.

Gemeinsam mit chinesischen Vertragspartnern seien beispielsweise Headsets produziert worden, das Verhältnis der

Lohnkosten für einfache Arbeiter betrage im Vergleich zu Wien stolze 1:30, wobei zu bedenken sei, dass die Gehälter in China stark steigen würden.

„Man muss das Geschäftsmodell ständig weiterentwickeln und den Rahmenbedingungen anpassen, gegebenenfalls auch andere Standorte außerhalb von China suchen.“

ERNST MÜLLNER

„Wir haben gesehen, dass es in China sehr wohl hohe Qualitätsansprüche gibt, aber wenig Erfahrung, wo und wie man den Hebel ansetzen muss. Daher beschränkt sich das Handeln eher auf das Reagieren statt auf das Vermeiden. Dafür verfügen die Leute über eine sehr hohe Lernbereitschaft, was sich positiv auswirkt“, nennt Müllner ein paar Details. Problematisch seien aber auch die niedrigen Umwelt- und Technikstandards. Für den Eintritt in den Chinesischen Raum empfiehlt Müllner,

◀ Seite 4/4

Joint-Ventures zu vermeiden, da dadurch nur unnötige Schnittstellen und damit Risikoquellen entstünden.

„Bevor man sich auf China einlässt, muss man sich mit der Kultur und den Gepflogenheiten bekannt machen. Von Vorteil ist es auch, chinesische Schlüsselfiguren ins eigene Unternehmen einzuladen und von ihnen zu lernen“, gibt Müllner wertvolle Tipps. Auch die Kontaktaufnahme mit bereits etablierten Unternehmen und das Ausnutzen von Informationsnetzwerken seien hilfreich. Zudem rät Müllner, ein überwiegend österreichisches Managementteam vor Ort einzusetzen und erfahrene Spezialisten auf allen Ebenen zu beschäftigen. Bei NXP habe sich das Einführen der Management Systeme bezahlt gemacht, wie die Bilanzkennzahlen eindeutig beweisen.

Podiumsdiskussion

Unter der Leitung von Moderator Ronald Barazon fand im Festsaal eine angeregte Diskussion zum Veranstaltungsthema statt. DI Dr. Kurt Hofstädter (Siemens AG Österreich), Prof. (FH) Dipl.-Kfm Bernd Kirschner (MCI), Mag. Herbert Pfeilstecher (Sattler AG), Univ.-Prof. Dr. Hans Dieter Seghezzi (IAQ) und Konrad Scheiber (Quality Austria GmbH) orteten dabei einen deutlichen

Trend hin zu mehr Qualität in allen Wirtschaftsbereichen.

„Selbstverständlich ist der Preis eine wichtige Komponente, wenn es darum geht, einen Auftrag zu gewinnen. Ganz wesentlich in der Preisbetrachtung ist es allerdings, Aspekte wie Verfügbarkeit, Sicherheit, Wartbarkeit und Life Cycle Costs nicht außer Acht zu lassen.“

KURT HOFSTÄDTER

„Werte wie Innovation, Lösungskompetenz, Verfügbarkeit, Zuverlässigkeit, Sicherheit und Beständigkeit werden von unseren Kunden vorausgesetzt. Die Einhaltung marktseitig geforderter internationaler Standards wie z.B. ISO 9001, aber auch die konsequente Umsetzung der Anforderungen des Siemens Qualitätsmanagement unterstützen uns dabei, diese Zielsetzungen nachhaltig zu erfüllen.“ Das Management Center Innsbruck fand in einer Untersuchung von 500 Klein- und

Mittelbetrieben heraus, dass die Qualität der Produkte und des Service in Verbindung mit hoher Prozessqualität signifikant zum Unternehmenserfolg beiträgt. Bernd Kirschner verdeutlichte, dass qualitätsorientierte Unternehmen höhere Gewinne, Umsätze und Marktanteile erzielen.

Die zunehmende Beschleunigung im Wirtschaftsleben führt zu mehr Unsicherheit. Hofstädter: „Ein gutes Qualitätsmanagementsystem, das Regeln und Leitplanken aufstellt und die Eigenständigkeit der Mitarbeiter fördert, kann ein wertvolles Instrument sein, diesen Herausforderungen zu begegnen.“ Herbert Pfeilstecher (Sattler AG) betonte, die Mitarbeiter müssten die Prozesse sehr gut kennen und eigenverantwortlich Entscheidungen treffen können, um in der Lage zu sein, frühzeitig Eskalationen und Fehler zu vermeiden.

Insgesamt bot die Veranstaltung eine bunte Fülle aus Vorträgen, Diskussionen und Ausstellungsständen, die zu erleben einem Einzelnen unmöglich war. Trotzdem konnte jeder für sich wichtige Erkenntnisse, neue Impulse oder auch Bestätigungen der eigenen Strategie mit nach Hause nehmen, was den Quality Day zu einem vollen Erfolg verhalf.

Seite 4/4 ▶

SALOMON
AUTOMATION

25 Jahre
logistikkompetenz

wir handeln mit logistikkompetenz.

www.salomon.at



Salomon Automation GmbH, Friesach bei Graz, T +43 3127 200, e-mail: office@salomon.at

DHL-Speed-Day



v.l.n.r. Ciro de Luca, Kabarettist & Schauspieler, Dr. Heidi Burkhart, GF Hilfswerk Austria, Manfred Tauner, Niederlassungsleiter DHL Freight Wien und Heribert Kasper, Ferrari

FOTO: DHL FREIGHT

Perfekt für Sportbegeisterte war auch das Fest in Wels, wo eine 12 m hohe Kletterwand und ein Beach-Volleyball-Platz lockten. Nach einer Fahrt mit dem Überschlagssimulator konnten sich erhitzte Gemüter im Puckinger-See abkühlen.

Die meisten Gäste fanden sich in Graz ein, wo Promis wie GAK-Spieler Martin Amerhauser, SK Sturm Spieler Christian Peintinger, Manfred Komericky von COBRA und der Bürgermeister von Kalsdorf Helmuth Adam der zweiten Auflage des DHL-Sommerfests beiwohnten. Auch hier nutzten Einige die Abkühlungsmöglichkeit und stürzten sich in die Fluten der Copacabana.

Gas geben und Spaß haben für einen guten Zweck

Nach dem tollen Erfolg im letzten Jahr veranstaltete DHL Freight am Sonntag, dem 3. August 2008 erstmals an drei Schauplätzen in Österreich den DHL-„Speed-Day“ und sammelte gleichzeitig für wohltätige Organisationen.

Der Wettergott meinte es gut mit den Veranstaltern, die im Vorfeld fleißig den reibungslosen Ablauf organisierten: strahlender Sonnenschein sorgte für optimale Stimmung und Verhältnisse, nicht nur im Bezug auf die Modeschauen mit knackigen Models in knappen Outfits. Insgesamt 850 Kunden und Geschäftsfreunde tummelten sich in Graz/Kalsdorf, Wien und Wels/Pucking, amüsierten sich bei der Formel 1 Übertragung aus Budapest/Ungarn auf großen LCD-Walls und delectierten sich an den dargebotenen Köstlichkeiten. Wettbewerbe, Live-Musik, Gewinnspiele und Kinderanimation rundeten das

Gesamtangebot für einen entspannten Sonntagnachmittag im Kreise der Familie und Freunde angenehm ab.

In Wien fand das von Rainer Kantz moderierte Kart-Rennen ein begeistertes Publikum, unter anderem „Mr. Ferrari“ Heribert Kasper, Extremsportler Sepp Resnik, Kabarettist und Schauspieler Ciro de Luca, Schlagersänger Kurt Elsassner und Schauspieler Christine Schuberth. Nach der Versteigerung zu Gunsten der Jeannine Schiller-Stiftung konnten feierlich 3.000,- Euro an Frau Dr. Heidi Burkhart vom Hilfswerk Austria übergeben werden.



v.l.n.r.: Thomas Hausmeister, Freight Branche Manager, Manfred Tauner, Niederlassungsleiter, Norbert Brandmair, Rout Manager



v.l.n.r.: Gabriele Steiner, AVL DiTest GmbH, Gerhard Jande, DHL Global Forwarding, Leiter Luftfracht, Heike Sommer, DHL Freight, Niederlassungsleiter Kalsdorf