

FRISCHE LOGISTIK



23. Jahrgang 2025 | Ausgabe 1/2025



Lager- und Regaltechnik

TK-Lager für italienischen Tiefkühlspzialist Globalpesca

Große Logimat-Vorschau

Verpackung und Kennzeichnung

MAP-Bulk-Verpackung für Brokkoli-Transport

Fahrzeuge, Aufbauten, Trailer

Spier ermöglicht extrem niedrige Einstiegshöhe bei Ivecos eMoovy

Titelstory
Zukunftsorientierte Automatisierung bei Pfitscher in Burgstall

BGL Magazin

BGL
LAGER
BERUF
LOGISTIK
FUHRPARK
TRANSPORT
MANAGEMENT
ENTSORGUNG
UMWELTSCHUTZ



Das BGL-Magazin ist das **Verbandsmagazin** des Bundesverbandes Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) und seiner Landesverbände mit rund 7000 Mitgliedsunternehmen. Das Magazin berichtet über die wichtigsten Aktivitäten und Positionen des Verbandes, das weitere redaktionelle Angebot erstreckt sich über das gesamte Themenspektrum von Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung.



Bundesverband
Güterkraftverkehr Logistik
und Entsorgung (BGL) e.V.



ERLING

WUNSCHLISTE NACH WEIHNACHTEN

W
as für den Frischelogistiker unverzichtbar ist, ärgert den Wahlkämpfer: Kälte. Statt an spätsommerlichen Tagen auf den Marktplätzen stehen die Politiker aller Couleur nun mitten im Winter in hastig angemieteten Hallen und werben um Zustimmung bei der vorgezogenen Bundestagswahl. Und auch die Wahlprogramme mussten etwas flotter zusammengeschrieben werden als eigentlich gedacht – eine defekte Ampel als Verkehrsbeschleuniger, nun ja. Gleicher gilt natürlich auch für die Forderungen von Verbänden an die noch nicht gewählte nächste Bundesregierung, hier passt das »Wünsch Dir was« zumindest zur nachweihnachtlichen Jahreszeit.

Der Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) hat ein 100 Tage-Programm veröffentlicht, um die Zukunftsfähigkeit der mittelständischen Transport- und Logistikunternehmen zu sichern. Darin fordert er, die LKW-Mauteinnahmen von rund 15 Milliarden Euro pro Jahr zweckgebunden zu reinvestieren in zum Beispiel Brückensanierung, LKW-Stellplätze oder die klimafreundliche Transformation des Straßengüterverkehrs. Zur Bekämpfung

des Mangels von gut 100 000 LKW-Fahrern müssten Punkte wie die Umsetzung der Ukraine-Verordnung für den Einsatz ukrainischer Fahrer in Deutschland, E-Learning und Fremdsprachenausbildung bei der Berufskraftfahrerqualifikation sowie Digitalisierung der Fahrausbildung, ein Sehtest beim Optiker statt beim Augenarzt und eine grundsätzliche Überarbeitung der EU-Richtlinie zur Berufskraftfahrerqualifikation angegangen werden. Der BGL fordert auch eine Initiative für mehr und attraktivere LKW-Stellplätze, da aktuell circa 40 000 fehlen würden, und eine sofortige Arbeitserlaubnis für Flüchtlinge und Geduldete in Verbindung mit der Streichung von Sozialleistungen bei Verweigerung zumutbarer Arbeitsaufnahme. Weitere Punkte auf der to-do-Liste sind eine Bürokratiebremse in Gestalt eines One-in-two-out-Mechanismus, die sofortige Aufhebung der CO₂-Doppelbelastung durch Emissionshandel plus CO₂-Maut sowie Strompreissicherheit.

Vorausschauend schon vor dem Ende der Ampel hat die Bundesvereinigung Logistik (BVL) auf ihrem zu BVL Supply Chain CX umbenannten Logistik-Kongress Forderungen an die Politik erhoben: Als ein Beispiel nannte der neue Vorstandsvorsitzende der BVL Kai Althoff verstärkte Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur, bei der ein Investitionsstau von 100 Milliarden Euro per annum über die nächsten Jahre bestehe. »Allein im Schienenverkehr liegen die Pro-Kopf-Investitionen in vielen anderen europäischen Ländern drei

bis viermal so hoch wie in Deutschland«, erinnerte er in Berlin. Weitere Schwerpunkte mit Blick auf notwendige Investitionen seien der Ausbau der Infrastruktur für alternative Antriebe sowie die Förderung entsprechender Technologien. Erfreulicherweise stehe Deutschland anders als bei den privaten PKW bei der Neuzulassung von E-LKW im europäischen Vergleich gut da, so die BVL. »Dennoch brauchen wir schnell die entsprechende Ladeinfrastruktur und eine Förderung der Flottenmodernisierung«, betonte Althoff. Ein besonderes Augenmerk wünscht auch die BVL auf die Deregulierung und den Bürokratieabbau zu richten. Die Vereinfachung und Beschleunigung von Genehmigungsverfahren, etwa bei der Installation von PV-Anlagen auf Logistikimmobilien, sowie die Überarbeitung komplexer Regularien wie des Lieferkettensorgfaltspflichtgesetzes sollten im Fokus stehen. Auch die BVL fordert eine Stärkung der Fachkräftemigration, »allein der Fahrermangel verursacht jährliche Mehrkosten von etwa 10 Milliarden Euro für die deutsche Wirtschaft«, begründete Althoff.

Eine richtige Wahl haben Sie 2025 auf jeden Fall schon getroffen: Sie lesen die Frischelogistik. Dann klappt der Rest sicher auch!



Marcus Sefrin, Chefredaktion



Aus der politischen Qual der Wahl eine Tugend macht die Metzgerei Claus Böbel aus Georgensgmünd. Sie bietet Bratwurst in den Farben schwarz-blau-rot-grün-lila-gelb-pink, angelehnt an die Parteifarben. Die Größe der Würste richtet sich dabei nach dem jeweiligen Umfragewerten der dazugehörigen Parteien. Zu haben sind die Würste auch online auf www.umdiewurst.de.

INHALT

Lager- und Regaltechnik

| | |
|---|----|
| Zukunftsorientierte Automatisierung durch Stöcklin bei Pfitscher..... | 6 |
| Unitechnik vorbereitet auf Tetris im Versandkarton..... | 10 |
| Neues automatisiertes Tiefkühl Lager für Globalpesca | 12 |
| Große Vorschau von Firmen auf der Logimat..... | 22 |

Fahrzeuge, Aufbauten, Trailer

| | |
|--|----|
| Goldschmaus bestellt für seine Elektro-Flotte weitere Kühlmaschine bei Mitsubishi..... | 14 |
| Elektrisches Angebot von Iveco im mittelleichten Segment | 16 |
| Erster vollelektrischer S.KOe Cool Sattelauflieder in England | 18 |
| Wasserstoff-LKW für Trockeneis-Logistik | 44 |
| Dachsers Beschreibung des Status in Sachen Elektro-LKW ist durchwachsen..... | 46 |

Pharma

| | |
|--|----|
| Drohne beschleunigt Labor-Logistik in London | 13 |
|--|----|

Transport und Logistik

| | |
|--|----|
| Wachstum mit regenerativem Bio-CNG | 40 |
|--|----|

Seefracht

| | |
|--|----|
| Kürzere Transitzeiten für Bananen dank kolumbianischem Hafenprojekt..... | 32 |
|--|----|



6

2-in-1-Lösung für Pfitscher



13

Labor-Logistik in London



20

Logimat-Vorschau



44

H2-LKW für Trockeneis

Verpackung und Kennzeichnung

| | |
|---|----|
| Hochbarrierefolie mit elf Schichten zur Verlängerung des Mindesthaltbarkeitsdatums | 19 |
| MA-Bulk-Verpackung statt Eis in Styroporkisten für Brokkoli-Transport..... | 30 |
| Tomato Jos gewinnt den Save Food Projekt-wettbewerb gegen Lebensmittelverschwendung | 39 |
| Mango-Markierung statt Klebeetikett | 42 |

Kühlhausbau und -betrieb

| | |
|---|----|
| Nagel baut Logistikkomplex im schlesischen Zabrze ... | 28 |
|---|----|

Supply Chain und Management

| | |
|---|----|
| Zehn Thesen für die Transportbranche 2025 | 36 |
|---|----|

Messen und Veranstaltungen

| | |
|----------------------------------|----|
| Vorbericht Logimat | 20 |
| Vorbericht Fruit Logistica | 34 |
| News ab | 47 |
| Impressum | 3 |
| Inserentenverzeichnis..... | 54 |
| Bezugsquellen..... | 55 |
| Fröschelogistik..... | 56 |

VORSCHAU

Die nächste Fröschelogistik erscheint am 28.03.2025

Schwerpunktthemen

Fahrzeuge, Aufbauten, Trailer
Pharmalogistik
Lebensmitteltechnik und -produktion
Verpackung und Kennzeichnung
Hannover Messe, Hannover
Iffa, Frankfurt
Logistics & Automation/Empack, Dortmund
SITL, Paris
Logipharma, Lyon
Commercial Vehicle Show, Birmingham

Redaktions- und Anzeigenschluss ist der 07.03.2025

IMPRESSUM



Fröschelogistik

Erscheinungsweise 6 x jährlich

Verlag

ERLING Verlag GmbH & Co. KG · Klein Sachau 4 · 29459 Cloppenburg
T +49 (0) 58 44/97 1188 0 · F +49 (0) 58 44/97 1188 9
mail@erling-verlag.com · www.erling-verlag.com
www.froeschelogistik.com

Redaktion

Marcus Sefrin · Schmiedestr. 54 · 21335 Lüneburg
T +49 (0) 41 31/26 55 22 · marcus.sefrin@fröschelogistik.com

Anzeigen

Ute Friedrich · T +49 (0) 421/626 36 28
ute.friedrich@fröschelogistik.com

Abonnenten Service

Nicole Schulze-Wons · T +49 (0) 58 44/97 1188 0
nicole.schulze-wons@erling-verlag.com

Satz & Layout

Nils Helge Putzler

Bankverbindung

Commerzbank Lüchow
BIC: COBADEFF244, IBAN-Nr: DE 57258414030549031300

Anzeigen tarif

z. Zt. gültig Nr. 1 vom 01.01.2025

Bezugsbedingungen Einzelpreis 12,80 € · Bezugspreis im Abonnement jährlich 58,80 € (= 9,80 € je Heft).

Bestellungen nehmen jede Buchhandlung im In- und Ausland sowie der Abonnenten-Service vom ERLING Verlag entgegen. Ein Abonnement gilt, falls nicht befristet bestellt, bis auf Widerruf. Kündigung des Abonnements ist 6 Wochen vor Abonnementablauf möglich.

Die Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist unzulässig und strafbar. Dies gilt insbesondere für Übersetzung, Nachdruck, Mikroverfilmung oder vergleichbare Verfahren sowie die Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen.

Mit Namen gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Der Verlag haftet nicht für Manuskripte, die unverlangt eingereicht werden. Mit der Annahme zur Veröffentlichung überträgt der Autor dem Verlag das ausschließliche Recht zur Verwertung in digitalisierter Form im Wege der Vervielfältigung und Verbreitung als Offline-Datenbank (CD-ROM o.ä.) oder als Online-Datenbank mit Hilfe der Datenfernübertragung. Ein Markenzeichen kann warenzeichenrechtlich geschützt sein, auch wenn ein Hinweis auf etwa bestehende Schutzrechte fehlt.

Gender Hinweis

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit verwenden wir die männliche Form (generisches Maskulinum), z. B. »der Besucher«.

Wir meinen immer alle Geschlechter im Sinne der Gleichbehandlung. Die verkürzte Sprachform hat redaktionelle Gründe und ist wertfrei.

In Kooperation mit



Verband Deutscher Kühlhäuser
& Kühllogistikunternehmen e.V.

VDKL-Versicherungs-Kommission tagt in Hamburg

Anfang Dezember 2024 trafen sich die Mitglieder der VDKL-Versicherungs-Kommission auf Einladung der Aon Versicherungsmakler Deutschland GmbH und der Agentur SG IFFOXX in Hamburg.

Auf der Tagesordnung standen u. a. die Themen:

- Allgemeine Markt- und Risikoentwicklung (Haftpflicht, D&O, KFZ, Transport)
- VDKL-Versicherungsgemeinschaft (Sachstand und Entwicklung)
- PV-Anlagen: Prüfungs- und Inspektionsaufwand für Kühlhäuser, neue Anforderungen durch die Versicherungswirtschaft
- Wichtige Cyber-Marktveränderungen



Die Mitglieder der VDKL-Versicherungs-Kommission tagten Ende 2024 in Hamburg

Die Versicherungs-Kommission tagt regelmäßig und befasst sich u. a. mit den Allgemeinen Bedingungen der Kühlhäuser (ABK), der VDKL-Versichertengemeinschaft, Kühlgut-, Kühlguthaftpflicht-, Feuer- und Betriebshaftpflichtversicherung sowie aktuellen Entwicklungen in der Lebensmittelwirtschaft und Logistik.

VDKL-Termine 2025: Ammoniak-Online-Seminar – 2. April 2025

Die erfolgreiche VDKL-Ammoniak-Schulung mit dem TÜV SÜD wird am **2. April 2025, 13.00 bis 15.00 Uhr** (online) fortgesetzt.

Für Techniker und Verantwortliche von Ammoniak-Kälteanlagen vermittelt die Online-Schulung alle aktuellen gesetzlichen Regelungen.

Am Ende der Veranstaltung erfolgt eine schriftliche Prüfung und die Ausgabe eines TÜV-SÜD-Prüfzertifikates, welches als Schulungs-Nachweis gegenüber den Behörden gilt. Betreiber von Ammoniak-Kälteanlagen sind grundsätzlich gesetzlich verpflichtet, einen regelmäßigen Sachkundenachweis zu erbringen.

Schwerpunkt der Schulung sind u.a. Grundlageninformationen zum Kältemittel Ammoniak, Sicherheitsbestimmungen, Notfallmaßnahmen bei Freiwerden von Ammoniak sowie die erforderlichen regelmäßigen Prüfungen und Dokumentationen. Das Seminar richtet sich an Techniker, technisches



Ammoniak-Kälteanlage in einem Kühlhaus

Personal sowie Bedienungs- und Wartungspersonal von Ammoniak-Kälteanlagen.

Die Teilnahmegebühr für VDKL-Mitglieder beträgt EUR 165,- zzgl. 19% MwSt. und beinhaltet die Online-Schulung, Schulungsunterlagen sowie die Teilnahmebestätigung/TÜV SÜD-Zertifikat. Für Nicht-Mitglieder beträgt die Teilnahmegebühr EUR 225,- zzgl. 19% MwSt.

VDKL-Termine 2025: VDKL-Jahrestagung – 26. Juni 2025 in Leipzig



VDKL-Jahrestagung 2024 in Bremen

Die VDKL-Jahrestagung ist einer der Höhepunkte des Verbandsjahres.

Die Mitgliederversammlung am 26. Juni 2025 informiert die Teilnehmer über aktuelle Entwicklungen in der temperaturgeführten Logistik.

Zur traditionellen Abendveranstaltung trifft sich die Kältebranche in der Kiwara Lodge im Zoo Leipzig.

In stilechtem Ambiente direkt an der Afrika-Savanne, mit Blick auf die Tierwelt Afrikas.



Abendveranstaltung Zoo Leipzig – Kiwara Lodge

VDKL-Vorsitzender Falko Thomas
(Geschäftsführer Thermotraffic GmbH)



Wir informieren Sie gerne

Der Verband Deutscher Kühlhäuser und Kühllogistikunternehmen e.V. (VDKL) ist ein Zusammenschluss von Unternehmen, die im Bereich temperaturgeführter Lagerung, Distribution und Logistik tätig sind (Logistikdienstleister, Industrie, Handel, Zulieferer).

Der VDKL vertritt ca. 85 % aller gewerblichen Kühlhäuser in Deutschland.

Fränkische Straße 1

53229 Bonn

Tel. (02 28) 2 01 66-0

Fax (02 28) 2 01 66-11

info@vdkl.de

www.vdkl.de



Verband Deutscher Kühlhäuser
& Kühllogistikunternehmen e.V.

ZUKUNFTSORIENTIERTE AUTOMATISIERUNG BEI PFITSCHER BURGSTALL

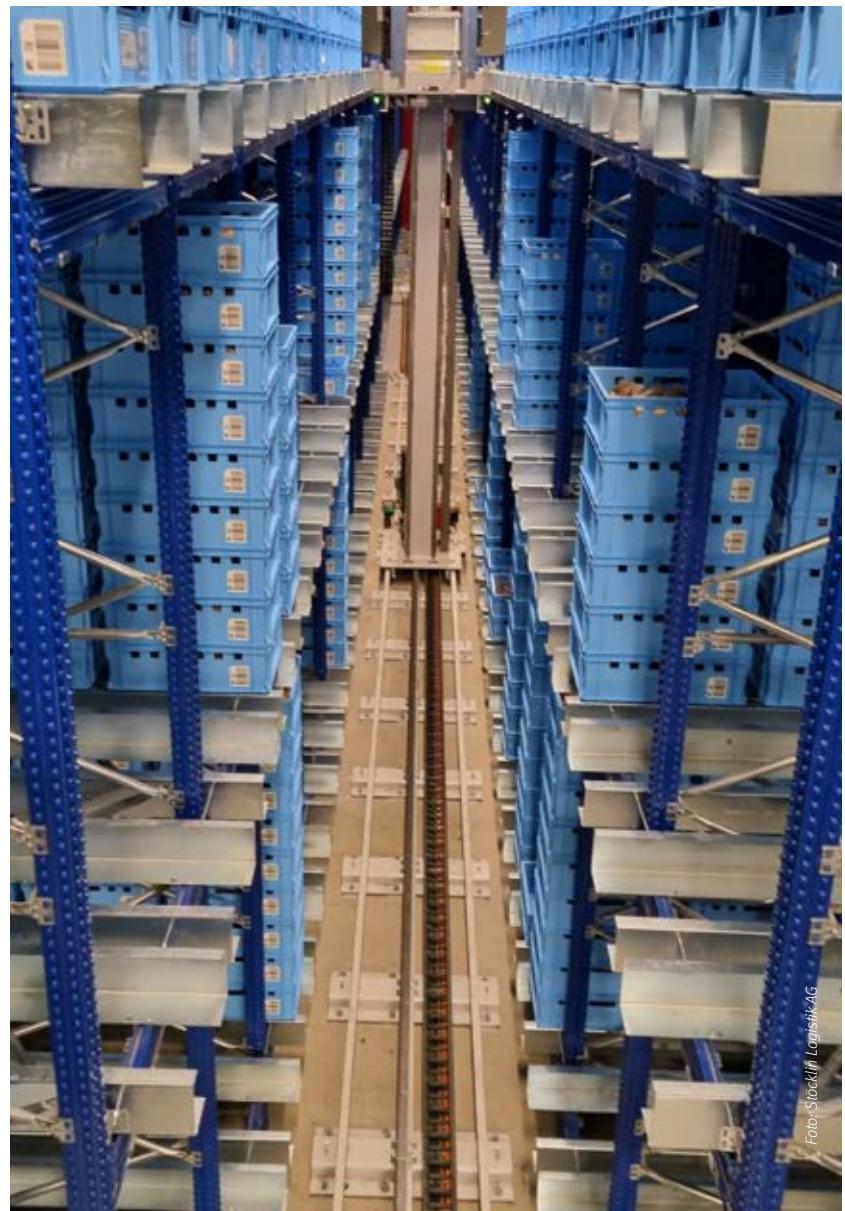
Eine Krise braucht es nicht. Aber wenn sie kommt ist die Kunst, aus ihr gestärkt hervorzugehen. Mit seiner nach einem Großbrand komplett neu errichteten, vollautomatischen Produktions- und Intralogistikanlage stellt die Metzgerei G. Pfitscher heute eines der modernsten Werke der Zunft, geplant und umgesetzt mit Stöcklin Logistik.

Die Südtiroler Metzgerei G. Pfitscher ist ein international geschätzter Hersteller hochwertiger Wurstwaren und Fleischspezialitäten. Kernprodukt ist der nach traditioneller Methode gefertigte Südtiroler Speck ggA, der – leicht geräuchert und lange luftgetrocknet – am Stück oder konfektioniert in den Versand geht. Zu den Kunden gehören auch viele kleine Fach- und Spezialitätengeschäfte in einem geographisch weit gestreuten Netz. Die Kombination von empfindlichen, haltbarkeitssensiblen Produkten und hohen Erwartungen an Versand und Verfügbarkeit in höchster Qualität macht eine perfekte Produktions- und Lagerlogistik zu einem Dreh- und Angelpunkt des Erfolgs und des guten Namens.

Schon vor dem Großbrand, der im März 2020 das Werk in Burgstall in Schutt und Asche legte, hatten die Pfitschers Großes im Sinn: Sie wollten ihre Prozessautomation auf ein neues Niveau heben – und damit ein Fundament für nachhaltiges Wachstum legen.

Wie Phönix aus der Asche

»Mein Bruder und ich waren hin- und hergerissen: Bereits 2019 dachten wir darüber nach, die gesamten Produktionsanlagen zu erneuern. Einem Grundprinzip unserer Familie folgend, wollten wir überall da Technik einsetzen, wo die Handarbeit der Mitarbeitenden dem Produkt keinen Mehrwert bringt, wir sie



Das Gebindestapel-Kanallager von Pfitscher mit drei Temperaturzonen.

Foto: Stöcklin Logistik AG

aber von gleichförmigen, oft schweren Tätigkeiten entlasten können. Für uns auch eine Form von Wertschätzung. Und genau das passiert im automatischen Lager«, erzählt Geschäftsführer Lukas Pfitscher. »Andererseits war uns klar: Sowas braucht viel Kapital und der Return on Investment kann länger dauern.« Als nach der Zerstörung auch die Gebäude neu konzipiert und aufgebaut werden mussten, war das Investitionsrisiko zwar noch größer – aber auch die Chance, etwas wirklich Einzigartiges auf die Beine zu stellen. »Da haben wir gedacht, wir müssen das jetzt machen, und uns für den Sprung nach vorn entschieden.«

Unter Federführung von Michael Pfitscher und in Zusammenarbeit mit der Stöcklin Logistik AG entstand auf dem bisherigen Gelände eine komplett neue Produktions- und Lagerhalle, die genau auf die aktuellen und kommenden Anforderungen des Betriebs zugeschnittenen wurde: mit hochkompakter Lagerung für Langsamdreher, automatisierter Förderung durch unterschiedlich temperaturgeführte Zonen, einer kurzweigigen Anbindung von Produktionsarbeitsplätzen, einer schnellen Bereitstellung von Frischwaren für die Kommissionierung und einer intelligenten Bestands- und Warenflussteuerung. Alles unter einem Dach.

Auf veränderliche Marktentwicklungen vorbereitet

»Indem wir Gebindestapel-Kanallager und Multi Shuttle Lager verbinden – und dabei auch noch Temperaturzonen handhaben – schaffen wir zugleich hohe Verdichtung und hohe Adaptivität«, beschreibt Lukas Pfitscher. »So können wir auf kleinstem Raum sehr flexibel arbeiten und unmittelbar auf den Markt und neue Marktbedingungen reagieren.« Das sei heute noch wichtiger als maximale Automation, mit der sich vielleicht ein paar Prozent mehr Prozesseffizienz herausholen ließen, die dann aber wieder zu einem Korsett werde. »Die neue Anlage verschafft uns deutlich mehr Kontrolle über das Produkt – hinsichtlich Qualität, Frische und Verfügbarkeit. Wir können beispielsweise Produktionsprozesse durch fein justierte Temperaturveränderungen verlangsamen oder beschleunigen, um mit der Nachfrage



Das FSP-Shuttle-Lager für den Tagesbedarf der Kommissionierung von frischen und konfektionierten Produkten.

zu gehen. So haben wir deutlich mehr Planungssicherheit. Und das sind wesentliche Voraussetzungen für ein geordnetes, strukturiertes und sicheres Wachstum. Genau das wollten wir – egal, ob sich das in drei, in zehn oder in fünfzehn Jahren abbezahlt«, sind sich die Pfitschers einig.

»Wir nutzen das Lager für volle Kisten, genauso wie für leere Kisten, für halbfertige Produkte wie für Fertigprodukte. Gleichwohl haben wir in den vergangenen Jahren keine Ware im Lager verloren. Nicht mal in den ersten sechs

Wochen nach Inbetriebnahme, mitten im Weihnachtsgeschäft 2021. Und das, obwohl dies das erste Lager dieser Art war und wir keine Zeit für Probe- und Testläufe hatten.«

Zusammenarbeit im Projekt als Highlight

Aus einer Notsituation kommend, gab es für den Neustart in Burgstall keinen doppelten Boden: Top oder Flop. »Es war überhaupt nicht egal, ob wir nun einen Monat früher oder später in Betrieb gehen würden. Es musste laufen.«



Die 2-in-1 Speziallösung für Pfitscher Burgstall: Ein eingassiges Gebindestapel-Kannlager (GKL) in Kombination mit einem eingassigen FSP-Shuttle-Lager.



Das nach einem Großbrand neu errichtete Gebäude von Pfitscher in Burgstall.

beschreibt Lukas Pfitscher und erinnert sich mit Respekt und Dankbarkeit an die Zeit, in der viele Hände für das gemeinsame Ziel an einem Strang gezogen haben. »Mein Highlight war diese ganze Zusammenarbeit. Das ganze Team war einfach gut.« Dabei galt es, alle Komponenten herstellerübergreifend zu einer technisch nahtlos interagierenden und kommunizierenden Gesamtanlage zu integrieren, die sich als Ganzes steuern lässt – und die es in dieser Art zuvor noch nicht gab. Drei Wochen nach Fertigstellung startete der Echtbetrieb. Und obwohl nicht alles gleich perfekt lief, stand die Anlage in den ersten Wochen gerade mal einen halben Tag wirklich still. Lukas Pfitscher: »Ich kenne keinen Betrieb, der das so gemacht hat. Aber da waren der Wille und die Motivation zu sagen: Das kriegen wir hin. Und dann haben wir das zusammen durchgezogen.«

Stöcklin ist auf der Logimat in Halle 3, Stand C30.



Foto: Metzgerei G. Pfitscher



Foto: Metzgerei G. Pfitscher

Ein Kernprodukt von Pfitscher ist der nach traditioneller Methode gefertigte Meraner Schinken.

So bietet Pfitschers 2-in-1-Lösung zukunftsfähige Produktions- und Intralogistik

Auf Basis einer Analyse mit 3D-Simulationssoftware und Planungen der Stöcklin Logistik AG entschieden sich die Pfitschers für eine Lösung, die zwei verschiedene Lager-Typen unter einem Dach kombiniert und mit den verschiedenen Produktionsarbeitsplätzen sowie der Kommissionierung verbindet. Etwa drei Viertel des neu gebauten Lagers wurden als eingassiges Gebindestapel-Kanallager (GKL) angelegt, das auf 25 000 Behälterstellplätzen langsam drehende Lagerware hochdicht aufnimmt. Das GKL ist in drei Temperaturzonen unterteilt. Das ermöglicht, Produkte vollautomatisch in die passenden Temperaturbereiche zu verfahren, bevor sie, ideal temperiert, zur Verarbeitung – zum Schneiden, Portionieren und Verpacken – befördert werden. Hier arbeiten ein 7,2 Meter hohes »Boxer«-Regalbediengerät und ein »Storage Rover« von Stöcklin, die die bis zu 270 Kilogramm schweren Neuner-Gebindestapel vollautomatisch von und zur Förderanlage bewegen.

Angrenzend an das Kanallager entstand ein eingassiges FSP-Shuttle-Lager für den Tagesbedarf der Kommissionierung von frischen und konfektionierten Produkten. Auf zwölf Ebenen werden die aus den Produktionsstrecken chaotisch eintreffenden Behälter geordnet, auf bis zu 2736 Stellplätzen dreifachstief quer eingelagert und nach Prinzipien der Frischelogistik first-in-first-out an die Packstationen gefahren.

Hinter der effizient arbeitenden Gesamtanlage aus dem Hause Stöcklin steht eine maßentwickelte, intelligente Lagerverwaltungs- und Materialfluss-Steuerungssoftware, die mit dem Auftragseingang verbunden ist, um Frischeprodukte vorausschauend vorzuhalten und entlang ihrer Haltbarkeit first-in-first-out in die Kommissionierung zu steuern. Sie ermöglicht es auch, Bediengeräte und Shuttle, die über Rückspeisungs- und Sleep-Funktion verfügen, je nach Auslastung energieoptimiert zu fahren. Die Anlage ging im November 2021 nach knapp einem Jahre Planungs- und Bauphase in Betrieb.

TETRIS IM VERSANDKARTON

Neue EU-Vorgaben fordern die Einsparung von Verpackungsmaterial. Unitechnik hat schon jetzt eine Lösung, um mit cleverer Kartonplanung zu einem effizienterem Versand zu gelangen.

Die neue EU-Verpackungsverordnung PPWR kommt: Neben Produktions- sowie Handelsunternehmen ist auch die Logistikbranche von den neuen Regelungen betroffen. Zukünftig muss ein besonderes Augenmerk auf das Volumen der im Versand eingesetzten Kartonagen gelegt werden. Die Unitechnik Systems GmbH bietet bereits heute praxisgerechte Lösungen an, um den neuen Vorschriften zu entsprechen, betont

das Intralogistik-Unternehmen aus Wiehl.

Der Europäische Rat hat die »Packing and Packaging Waste Regulation« (PPWR) am 16. Dezember 2024 angenommen, der Geltungsbeginn ist im Juli 2026. Mit der neuen Verordnung will die Europäische Union Abfall reduzieren, Recycling fördern und nachhaltigere Verpackungen durchsetzen. In der Intralogistikbranche betrifft dies vor allem die Kommissionierung und den Versand. Die betroffenen Unternehmen müssen ab Ende 2025 darauf

achten, die Kartongröße optimal an das Produkt anzupassen, um übermäßigen Materialverbrauch zu vermeiden und das zu transportierende Volumen zu reduzieren. Ab dann darf der Anteil von Füllmaterialien wie Luftpolsterfolie oder Schaumstoff nur noch maximal 50 Prozent des Kartonvolumens ausmachen. Generell sollen keine überdimensionierten Kartons mehr für eine bestimmte Versandmenge verwendet werden. Um Überverpackungen zu vermeiden, gibt es zwei Ansätze: anpassungsfähige Kartons und die proaktive

Die neue EU-Verordnung PPWR betrifft in der Logistikbranche vor allem die Kommissionierung und den Versand



Virtueller Lagerassistent mit offenem Ohr für seine Kollegen auf der Logimat

Das eigene Lagerverwaltungssystem Uniware des Systemintegrators Unitechnik stellt eine Vielzahl von Informationen zur Verfügung, darunter den aktuellen Anlagenzustand, die Belegung der Lagerplätze, die Störmeldehistorie oder den Auftragsfortschritt. Über Dashboards und Grafiken bereitet das Lagerverwaltungssystem alle wichtigen Informationen visuell auf, sodass jeder Nutzer sie abrufen kann. Zukünftig erhalten alle berechtigten Mitarbeiter einen noch einfacheren Zugang zu diesen Daten, indem sie mit Uniware natürlichsprachlich kommunizieren. Dabei handelt es sich um die konsequente Weiterentwicklung des auf der letzten Logimat vorgestellten Leitstandassistenten Uniware-AI.

»Zeige mir die fünf häufigsten Störungen der Gasse 1 im letzten Monat.« Oder »Wie viele Auftragspositionen haben wir vorgestern versendet?« So oder ähnlich könnten künftig Anfragen an das Lagerverwaltungssystem lauten, die der Mitarbeiter über sein Headset an sein Smartphone richtet.

Auf dem Display erscheinen die gewünschten Informationen in Form von Text, Sprache, Grafiken oder Tabellen. Durch die Kommunikation in natürlicher Sprache sollen auch anspruchsvolle und individuelle Auskünfte über den operativen Betrieb des Logistikzentrums ermöglicht werden, ohne dass die Software per Hand bedient werden muss. Auf der Logimat 2025 stellt der herstellerunabhängige Generalunternehmer eine solche Version von Uniware-AI vor. Messebesucher können so nicht nur mit den Automatisierungsexperten von Unitechnik, sondern auch mit dem Lagerverwaltungssystem selbst ins Gespräch kommen. Ergänzend demonstrieren am Unitechnik-Stand in Halle 1 ein KI-basierter Cobot von Sereact und das Skypod-System von Exotec live neue Ansätze für die moderne Lagerautomation.

Logimat, Halle 1, Stand J21



Unitechnik zeigt auf der Logimat eine Version des Leitstandassistenten Uniware-AI, mit der zum Beispiel über das Headset des Mitarbeiters Anfragen in natürlicher Sprache an das Lagerverwaltungssystem gestellt werden können.

Auswahl der richtigen Kartongröße für jeden Auftrag. Beide Ansätze hat Unitechnik bei der Soennecken eG, der im deutschsprachigen Raum führenden Handelskooperation für Produkte und Dienstleistungen rund um Büro und Homeoffice, am Standort Overath integriert.

Einschneidende Kartonplanung

Um für jeden Auftrag proaktiv die richtige Kartongröße bereitzustellen, muss bereits vor der Kommissionierung das Volumen errechnet werden, das alle Positionen eines Auftrags in Anspruch nehmen. Mit der Case Calculation im Lagerverwaltungssystem Uniware bietet Unitechnik ein KI-basiertes Tool, das genau diese Aufgabe erfüllt. Grundlage ist eine hohe Qualität der Artikelstamm-

daten im System. Bei Soennecken erfolgt die Kommissionierung nach dem Pick-and-Pack-Verfahren direkt in den Versandkarton. Über die Artikelstamm-daten weiß Uniware bereits im Vorfeld, wie groß jeder Artikel genau ist und ob sich die jeweiligen Artikel ineinander schachteln lassen. Der optimal passende Karton wird auf ein Tablar gesetzt und fährt automatisiert von einem Kommissionierbahnhof zum nächsten. Die Case Calculation ermittelt auch die optimale Packreihenfolge. Dabei werden Größe, Gewicht, Empfindlichkeit und Wert der Artikel berücksichtigt. Das Ergebnis sind die Verwendung möglichst kleiner Kartons und eine minimale Retourenquote.

Bei Verwendung des größten Kartontyps kommt bei Soennecken jedoch

ein zusätzliches System zum Einsatz – eine Kartonverdeckelungsmaschine. Diese erkennt über einen Sensor den Füllstand des nach oben offenen Kartons. Anschließend schneidet die Maschine den Karton an allen vier Ecken so weit ein, dass die Seiten einfach zugeklappt werden können. Abschließend wird ein Deckel aufgesetzt, um den Verpackungsprozess zu vollenden. Die Anlage ermöglicht es Soennecken, Versandkartons individuell zu verkleinern und das freie Volumen auf ein Minimum zu reduzieren. Die Genossenschaft schafft so zusätzlichen Stauraum in den LKW, senkt die Versandkosten und erfüllt heute schon die Anforderungen der neuen EU-Verpackungsverordnung. ▶

AUTOMATISIERUNGSEXPERTISE FÜR BESSERE ABLÄUFE

Dematic automatisiert ein neues Tiefkühl Lager für Globalpesca. Durch optimale Nutzung der Gebäudehöhe will der italienische Tiefkühlspezialist eine größere Lagerkapazität erreichen. Die Lösung umfasst das Rapidstore-Regalbediengerät sowie ein Palettentransportsystem mit BK25-Fördertechnik.

Dematic, Spezialist für Lagerautomatisierung und Software, wurde von Globalpesca, einem führenden italienischen Anbieter von Tiefkühlprodukten und Gastronomieservices für die Hotel-, Restaurant- und Cateringbranche, mit der Automatisierung eines neuen Tiefkühlagers beauftragt. Ziel des Projekts ist es, die Betriebseffizienz im neuen Niedrigtemperaturlager für Tiefkühlwaren zu optimieren. »Ein entscheidender Faktor bei unserer Entscheidungsfindung war das Vertrauen in Dematics langjährige Erfahrung bei der Entwicklung von Automatisierungslösungen für die Gastronomiebranche sowie die umfassende Expertise in der Lagerung von Lebensmitteln bei niedrigen Temperaturen«, erklärt Andrea Ruffoni, Supply Chain Director bei Globalpesca, und ergänzt: »Gerade im Bereich der Regalbediengeräte für Paletten waren wir überzeugt, dass Dematic der richtige Partner für dieses Projekt ist.«

Der Hauptsitz von Globalpesca S.p.A. befindet sich in Gravellona Toce, nordwestlich von Mailand in der Region Piemont. Das familiengeführte Unternehmen blickt auf eine fast 125-jährige Geschichte zurück. Angesichts des rasanten Wachstums der italienischen Gastronomie- und Cateringbranche müssen Food-Service-Unternehmen steigende Auftragsvolumina bewältigen und ihre Servicelevel kontinuierlich verbessern. Globalpesca erkannte, dass Automatisierung entscheidend zur Optimierung der Abläufe beitragen kann, insbesondere in zwei zentralen Bereichen: der besseren Planung und Steuerung des Wareneingangs sowie der effizienteren Lagerung und Nachbestückung der Kommissionierbereiche.

Effizienzsteigerung auf 1400 Quadratmetern

Das neue 24 Meter hohe Lagergebäude, das direkt an das Vertriebszentrum von Globalpesca in Gravellona Toce angrenzt, erstreckt sich über eine Fläche von rund 1400 Quadratmetern. Die Dematic-Lösung umfasst zwei Rapidstore-UL1200-Regalbediengeräte, wobei Platz für ein weiteres Gerät zur zukünftigen Erweiterung vorgesehen ist. Ergänzt wird das System durch ein Palettentransportsystem mit BK25-Fördertechnik sowie zwei Ergopal-Kommissionierarbeitsplätze, die bei Bedarf um einen dritten Arbeitsplatz erweitert werden können.



Dematic wurde von Globalpesca mit der Automatisierung eines neuen Tiefkühlagers beauftragt.

Das System umfasst eine selbsttragende Struktur, die den speziellen Last- und Temperaturanforderungen des Lagers gerecht wird. Es handelt sich bereits um das zweite temperaturgesteuerte Lager, das an das Vertriebszentrum angebunden ist. Die Installation und Inbetriebnahme sind bis Anfang 2026 geplant.

Der italienische Tiefkühlspezialist hat das Ziel, sowohl seine Betriebsabläufe zu automatisieren als auch die Effizienz seiner Prozesse zu steigern, indem eine genauere Bestandsverfolgung ermöglicht wird. Gleichzeitig werden die Arbeitsbedingungen für die Mitarbeitenden verbessert, da sie die -25 °C kalten Bereiche nicht mehr betreten müssen und stattdessen an ergonomisch gestalteten Arbeitsplätzen Paletten vorbereiten können.

Während der Konzeptionsphase des Projekts arbeitete ein italienisches Dematic-Team eng mit dem Projektteam von Globalpesca unter der Leitung von Ruffoni zusammen. Gemeinsam wurden verschiedene Szenarien geprüft, um die optimale Lösung zu ermitteln, wobei besonders auf die zukünftige Skalierbarkeit geachtet wurde. Laut Mauro Corona, Vertriebsleiter von Dematic Italien, stellt das Projekt ein hervorragendes Beispiel für erfolgreiche Zusammenarbeit dar: »Die umfassende Automatisierungsexpertise von Dematic und die langjährige Branchenerfahrung von Globalpesca kamen in einer starken Partnerschaft zusammen, um eine effiziente Lösung zu entwickeln, die Globalpesca in einem anspruchsvollen Geschäftsumfeld einen strategischen Vorteil verschafft.«

Dematic ist auf der Logimat in Halle 1, Stand H61.

DROHNE BESCHLEUNIGT LABOR-LOGISTIK

In London fliegt der staatliche britische Gesundheitsdienst NHS jetzt probehalber Blutproben per Drohne zum Labor. Läuft alles gut, hofft der Betreiber auf den Start für ein London-weites Netzwerk.

Dringende Blutproben durch die Staus einer Weltmetropole zu schicken, kann die Diagnostik ausbremsen. In London wird nun eine heutzutage naheliegende Alternative getestet: Der Transport mit elektrischen Drohnen. So soll die Patientenversorgung verbessert werden, indem die Reaktionszeiten reduziert werden: Über die Straße können Proben vom Labor des Dienstleisters Synnovis am Guy's Hospital, gelegen im Schatten von »The Shard« am Themseufer unweit der London Bridge, in das Labor im St Thomas' Hospital in der Nähe von Waterloo Station und Westminster Bridge über eine halbe Stunde für die 1,6 Meilen lange Strecke brauchen – die Drohne fliegt weniger als zwei Minuten. Dieser Unterschied ermöglicht eine schnellere Analyse, was dabei helfen soll effizient zu ermitteln, ob Patienten sicher einer Operation unterzogen oder entlassen werden können.

Konkret geht es bei einem letzten Herbst gestarteten Pilotversuch um Blutproben von Patienten, die ein hohes OP-Risiko wegen ihrer Blutungsneigung haben. Bisher werden diese Proben im Lieferwagen oder von Motorrad-Kurieren transportiert. Vom Wechsel auf Drohnen erwarten die Projektpartner daher auch signifikante Umweltvorteile, da CO₂-Emissionen vermieden und Verkehrsbelastungen reduziert würden. Um bis zu 99 Prozent würden kommerziell verfügbare Leichtdrohnen den CO₂-Ausstoß im Vergleich zu nicht elektrisch

betriebenen Autos senken können, im Vergleich zu ebenfalls umweltfreundlichen Elektro-Vans sei der Strombedarf für den Transport mit der Drohne geringer.

Google-Tochter Wing an Bord

Der Testlauf soll sechs Monate laufen und ist eine Partnerschaft der beiden beteiligten Krankenhäuser, dem von Ärzten des staatlichen britischen Gesundheitsdiensts NHS gegründeten Healthcare-Logistiker Apian sowie dem Drohnenliefer-Unternehmen Wing, Teil der Google-Mutter Alphabet. Die Nutzung des Luftraums für den Pilotbetrieb wurde von der britischen Luftfahrtbehörde genehmigt. Apian und Wing haben zusammen bereits medizinische Dronentransporte in Dublin auf die Beine gestellt, Apian solche Lieferungen auch schon in ländlichen Gebieten Großbritanniens getestet. In London aber ist der Test eine Premiere.

Hintergrund der Transporte ist auch ein Hub-and-Spoke-System für Krankenhauslabore, das der Betreiber Synnovis im Südosten Londons aufbaut. Dabei übernimmt ein Zentrallabor die Arbeiten, die hochspezialisiertes Equipment und Know-how benötigen, der schnelle Durchsatz dringender Tests zum Beispiel für Notaufnahmen findet wie bisher in den lokalen Laboren in den Kliniken statt. Synnovis ist selbst eine Partnerschaft zwischen dem privaten Unternehmen Synlab UK & Ireland sowie den NHS Foundation Trusts Guy's and St Thomas sowie King's College Hospital. Die NHS Foundation Trusts sind semiautonome Verwaltungs-Einheiten innerhalb des Na-



Sozusagen im Auftrag Ihrer Majestät: eine Drohne fliegt Blutproben für den britischen NHS.

tional Health Service (NHS), der Guy's and St Thomas' NHS Foundation Trust betreibt insgesamt fünf Krankenhäuser in London.

»Drohnen können die Reaktionsgeschwindigkeit und Resilienz von Gesundheitslogistik erhöhen, was es Klinikern ermöglicht, produktiver zu sein, und Patienten ermöglicht, schneller die Versorgung zu erhalten, die sie brauchen«, zeigt Dr. Hammad Jeilani, Mitgründer von Apian, sich überzeugt. »Ein NHS Dronenliefer-Netzwerk in London, das mit diesem innovativen Test startet, wird on-demand automatisierte und nachhaltige Transporte bieten und so dem NHS helfen, effizientere Arbeitsmodelle zu schaffen und unsere Ärzte und Schwestern dabei unterstützen, die qualitativ hochwertigste Versorgung für Patienten zu liefern«, gab er einen Ausblick. (ms) ▶

ELEKTRO-NACHSCHLAG FÜR GOLDSCHMAUS

Folgeauftrag für MTTE: Die Goldschmaus Gruppe bestellt weitere Mitsubishi Elektro-Kühlmaschinen und baut seinen E-LKW-Fuhrpark aus. Nicht ohne Grund: Die Auswertung der Verbräuche hat ergeben, dass diese Zero-Emission-Gesamtlösung von den Betriebskosten her deutlich günstiger ist.

Elektro-Kühlmaschinen ermöglichen in Verbindung mit E-LKW vollständig emissionsfreie Transporte. Für dieses Anwendungsfeld bietet Mitsubishi mit der TEJ 130 die passende Zero-Emission-Lösung – mit zunehmendem Erfolg, wie das Osnabrücker Unternehmen berichtet. Einer der wichtigsten Referenzkunden der Mitsubishi Heavy Industries Thermal Transport Europe GmbH (MTTE) ist die Goldschmaus Gruppe. Das norddeutsche Unternehmen stellt den Fuhrpark schrittweise auf emissionsfreie Kühlfahrzeuge um. Der Startschuss fiel 2023 mit der Einführung eines Elektro-LKW der Marke Volvo FL Electric (16 Tonnen), in Kombination mit der TEJ 130 von Mitsubishi. Diese emissionsfreie Gesamtlösung hat sich im Praxisbetrieb bewährt. Deshalb erteilte Goldschmaus MTTE einen Folgeauftrag zur Bestückung der schwereren Fahrzeugklasse mit dem E-Kühler von Mitsubishi. Im vergangenen Sommer wurde das erste E-Kühlfahrzeug auf Basis eines Volvo FM Electric Fahrgestells mit einer TEJ 130 ausgestattet, weitere E-LKW sollen folgen. »Das Projekt mit unserem Kunden Goldschmaus zeigt, dass der Verteilerverkehr mit E-Trucks und unseren E-Kühlanlagen erfolgreich elektrifiziert und wirtschaftlich betrieben werden kann«, sagt Christian Meyer, Head of Key Account D-A-CH bei MTTE. »Die Auswertung der Verbräuche hat ergeben, dass diese Zero-Emission-Gesamtlösung von den Betriebskosten her deutlich günstiger ist und den CO₂-

Seit Sommer 2024 bei der Goldschmaus-Gruppe im Einsatz: der Volvo FM Electric mit vollelektrischer Kühlanlage TEJ 130 von Mitsubishi.



Quelle: Goldschmaus Gruppe

Elektro-Aggregat TEF 1500 von Mitsubishi mit externem Batteriepack

Zero Emission für 40-Tonnen-Külsattelaufleger: Das will die Mitsubishi Heavy Industries Thermal Transport Europe GmbH (MTTE) mit ihrer neuen Kühlmaschine TEF 1500 ermöglichen. Die vollelektrische Kühlanlage für Trailer wurde auf der IAA Transportation 2024 erstmals dem Fachpublikum vorgestellt und soll 2025 erhältlich sein. Sie wird von einem externen Batteriepaket mit der benötigten elektrischen Energie versorgt. »Mit unserer neuen E-Kühlmaschine ermöglichen wir unseren Kunden nun auch im Trailer-Segment die Umstellung auf emissionsfreie Kühlung«, sagt MTTE-Geschäftsführer Björn Reckhorn. »In Kombination mit einem Zero-Emission-LKW können Anwender mit der TEF 1500 nun den kompletten Kühlzug ohne lokale Emissionen betreiben.« Dabei müssen Mitsubishi-Kunden bei der elektrischen Variante keineswegs auf Leistung verzichten. Denn die TEF 1500 bietet exakt die gleichen Leistungswerte für die Kühlung wie die Diesel-Variante TFV 150. Hinzu kommt, dass die E-Variante sich laut Mitsubishi im Vergleich zu herkömmlichen Diesel-Kühlmaschinen durch geringere TCO-Gesamtbetriebskosten auszeichnet. Einer der ersten Anwender ist der MTTE-Kunde Nagel Group. Der erste Trailer mit der neuen TEF 1500 von Mitsubishi wurde im Sommer in Betrieb genommen.



Auch das externe Batteriepack für die TEF 1500 konnte man bei Mitsubishi schon auf dem IAA-Stand sehen.

Fußabdruck des Fuhrparks deutlich reduziert.«

Traktionsbatterie statt externem Batteriepaket

Die norddeutsche Goldschmaus Gruppe hat ein eigenes Landwirte-Regionalkonzept entwickelt und legt dabei viel Wert auf Nachhaltigkeit, auch in der Logistik. Vom Produktionsbetrieb Garrel ausgehend fährt der Kunde mit den beiden Elektro-LKW die ersten lokal emissionsfreien Kühl-Touren. Während die Kühlanlage auf dem Volvo FL mit einer externen Batteriepaket von Addvolt mit Energie beliefert wird, greift die Kühlanlage auf dem schwereren Volvo FM auf die Traktionsbatterie des LKW zu. »Hier haben wir einen Shift vollzogen«, erklärt Meyer. »Aufgrund der mittlerweile größeren Energiedichtheit der Batterien der neuesten Genera-

tion ist ein externes Batteriepaket für unsere TEJ Kühlmaschine nicht mehr zwingend notwendig. Das Kühlaggregat kann – je nach Anwendungsfall – auch von der Traktionsbatterie des LKW mitversorgt werden.« Mit dem Zero-Emission-Konzept versorgt die Goldschmaus Gruppe Supermärkte im Umkreis von 100 Kilometern.

Hochgerechnet 2,3 kWh Verbrauch pro Betriebsstunde

Der Energieverbrauch der Kühlanlage auf dem E-LKW kann sich sehen lassen, wie die Auswertung für den Volvo FL zeigt: Die Werte wurden von Januar bis Juli 2024 erfasst und ergeben einen monatlichen Durchschnittswert von 260 kWh. Auf das Gesamtjahr hochgerechnet ergibt sich ein prognostizierter Wert von rund 2,3 kWh pro Betriebsstunde. Je nachdem, wie hoch der Kilo-

Kurzinfo Goldschmaus Gruppe

Mit vier Prozent Marktanteil und 2000 Mitarbeitern gehört die Goldschmaus Gruppe zu den größten fleischverarbeitenden Betrieben in Deutschland. Von den zwei Produktionsstandorten in Garrel und Oldenburg aus verlassen pro Woche rund 4500 Tonnen Frischfleisch die Schlachtbetriebe zum Verkauf auf nationalen und internationalen Märkten. Davon fährt das Unternehmen 550 Tonnen pro Woche im Nahverkehr mit eigenem Fuhrpark aus. In der Beschaffung setzt die Goldschmaus Gruppe auf regionale Erzeugergemeinschaften, mehr als 90 Prozent der Höfe liegen in einem Umkreis von 100 Kilometer um den Schlachtbetrieb. Mit diesem Konzept setzt Goldschmaus bewusst auf regionale Wirtschaftskreisläufe und auf kurze Wege. Dieses Prinzip der ökonomischen und ökologischen Nachhaltigkeit spiegelt sich in der Transport-Logistik im Nahverkehr wider, wo der emissionsfreie Transport das Ziel ist.

wattstundenpreis des Anwenders ist, ergeben sich damit deutliche Ersparnisse gegenüber der Diesel-Variante, betont Mitsubishi.

Mitsubishi nennt weitere Gründe, warum die TEJ in der vollelektrischen Version für den Anwender die Anlage der Wahl ist: »Sie ist die erste Transportkühlanlage, die mit Gleichstrom (DC) betrieben werden kann und damit bereits für vollelektrische LKW vorbereitet ist«, erläutert Meyer. »Zudem sorgt die von Mitsubishi entwickelte Hyper-Inverter-Technologie für eine gute Balance der Kälteleistung und Batteriekapazität. Denn der Inverter passt die Rotationsgeschwindigkeit des Kompressors immer optimal an.« Ein weiterer Vorzug der neuen Elektro-TEJ liege in der Abdeckung eines sehr breiten Betriebsspannungsbereiches von 250 bis 400 Volt DC, in der durch den Hyper-Inverter immer die volle Leistung der Anlage abgerufen werden kann. Ein hermetischer Kompressor sorge zudem für eine hohe Lebensdauer des Aggregats. Dabei schafft die Mitsubishi TEJ eine Kälteleistung von maximal 13 000 Watt bei 0 °C Lade- raum-Solltemperatur. ▶

FAST WIE IM FILM

Iveco hat auf der IAA Transportation den eMoovy als elektrisches Angebot im Segment der mittel-leichten Transporter von 2,5 bis 3,5 Tonnen vorgestellt. Der Aufbauspezialist Spier zeigte auf der Messe einen passenden Koffer dazu – und machte Hoffnung auf eine Kühlvariante.

Das war sportlich: Im April 2024 hat der Fahrzeuggbauer Spier Ivecos neuen eMoovy erstmals vorgestellt bekommen, Ende Juni gab es erste Gespräche über eine Messe-Präsentation und am 16. September zum Pressetag auf der IAA Transportation konnte Jürgen Spier zusammen mit Mario Seidenschwarz, Ivecos Leiter Geschäftsbereich leichte Nutzfahrzeuge, eine Variante des eMoovy mit Kofferaufbau der Baureihe Athlet S plus auf seinem Messestand enthüllen – nur Minuten nach der Welt-premiere des Leichttransporters ein paar Hallen weiter.

Mit dem eMoovy-Elektrofahrgestell will Iveco sein Portfolio in der Mittel-

klasse des LCV-Segments von 2,5 bis 3,5 Tonnen erweitern. Der Neuling verfüge über ein außergewöhnlich robustes Fahrgestell und eigne sich für eine Vielzahl an Aufbauten und für vielfältige Einsätze – von städtischen Lieferungen bis zum Kühltransport, wie das Unternehmen betont. Mit einem Ladevolumen von bis zu 10 Kubikmetern und einer Nutzlast von bis zu 1,5 Tonnen wollen die Italiener neue Maßstäbe in diesem Segment setzen. Die vergleichsweise hohe Nutzlast sei bedingt durch einen stabilen Leiterrahmen, der die Fahrenden, die Ladung und die Batterien schützt. Iveco verspricht für den eMoovy die schnellste Lademöglichkeit im Mid-Cab-Segment von bis zu 350 kW. Damit erreiche das Fahrzeug in weniger als

zehn Minuten eine Reichweite von bis zu 100 Kilometern, was nach Überzeugung des Herstellers eine unvergleichliche Flexibilität für jeden Einsatz bietet. Die Reichweite im WLTP-Zyklus beträgt laut Iveco bis zu 320 Kilometer. Diese werde mit der 76-kWh-Batterie erreicht, der eMoovy ist daneben noch mit einem Batteriepaketen mit 63 kWh Kapazität erhältlich.

Einstiegshöhe von 50 Zentimetern

Das Äußere des eMoovy ist schnittig und Spiers Kofferaufbau steht dem in nichts nach: Der schlanke, innen nur 1,9 Meter breite Aufbau schmiegt sich an das Van-Fahrerhaus, gekrönt von einem doppelten Dachspoiler. Das Volumen beläuft sich auf die von Iveco versprochenen rund zehn Kubikmeter, die Nutzlast auf maximal 1175 Kilogramm. Da Spier mit einem selbsttragenden Aufbau ohne Hilfsrahmen arbeitet, liegt die Einstiegshöhe lediglich gut 500 Millimeter über der Fahrbahn. Abgerundete Kanten an der Stirnwand versprechen eine günstige und damit stromsparende Aerodynamik zugunsten der Reichweite, so der Fahrzeuggbauer aus Steinheim bei Paderborn. Der eMoovy wurde auf Basis des Flaggschiffs der Hyundai Motor Company, dem Mehrzweckfahrzeug Staria, entwickelt. Er ist das Ergebnis einer Partnerschaft von Iveco und Hyundai, die 2022 mit der Unterzeichnung einer Vereinbarung begann und auf dem gemeinsamen Engagement beider Unternehmen für eine umweltfreundliche



Mit dem eMoovy will Iveco das Transporter-Segment von 2,5 bis 3,5 Tonnen elektrifizieren.



Auch als Külfahrzeug hat Iveco den eMoovy in der Pressemeile zur IAA darstellen lassen.

Mobilität und einen CO₂-neutralen Straßengüterverkehr basiert. Diese Zusammenarbeit hat bereits zur gemeinsamen Entwicklung des eDaily Fuel Cell und zur Markteinführung des E-Way H2 Stadtbusse geführt.

Vehicle-to-Load für Lasten bis 3,6 kW

Der Ladevorgang des eMoovy ist sowohl unterwegs als auch auf dem Betriebshof möglich: Iveco bietet eine eCharge-Karte, die Zugang zu über 700 000 öffentlichen Ladestationen in der gesamten EU gibt, darunter auch Ultra-Schnellladepunkte. Und es gibt eine neue, von Iveco empfohlene Ladestation, die seit September 2024 zunächst in Deutschland eingeführt wird. Das Fahrzeug ermöglicht auch Wechselstromladen über Nacht zu Hause an einer Haushaltssteckdose im einphasigen Modus von 2

Da kann man schon mal nachmessen: Jürgen Spier bestätigte auf der IAA persönlich die extrem niedrige Einstiegshöhe des Aufbaus von nur 50 Zentimetern.



Spier enthüllte auf der IAA 2024 direkt nach der Weltpremiere des eMoovy einen Athlet S + Kofferaufbau für den Elektro-Lieferwagen.

bis zu 7 kW und im dreiphasigen Modus bis zu 11 kW. Die sogenannte Vehicle-to-Load-Funktion versorgt elektrische Lasten bis zu 3,6 kW mit 230-V-Wechselstrom. Die Wechselstromversorgung im Fahrerhaus kann zum Betrieb von Geräten und Elektrowerkzeugen oder von Aufbauherstellern zur Versorgung von Kühlaggregaten verwendet werden. Darüber hinaus kann ein Adapter für den Ladeanschluss an der Fahrzeugfront als Wechselstromversorgung dienen.

Der Elektromotor des eMoovy ist 160 kW (215 PS) stark, mit der laut Iveco höchsten Spitzenleistung in dieser Kategorie ausgestattet und liefert ein maximales Drehmoment von 350 Nm. Auf der IAA kündigte Iveco an, dass der eMoovy ab Oktober 2024 bestellbar ist und ab dem ersten Quartal 2025 ausgeliefert wird. Spier deutete in Hannover an, dass man auch an einem Kühlauflaufbau für das Elektrofahrgestell arbeitet. (ms) ▶

Virtuelle Premiere

Eine Auszeichnung der besonderen Art erhielt Ivecos S-Way: Er gab jetzt sein Debüt im Videospiel Euro Truck Simulator 2. Der Hersteller des Spiels SCS Software hat in Zusammenarbeit mit dem Iveco Design Center den kultigen LKW in der digitalen Welt zum Leben erweckt und bietet ein äußerst realistisches und fesselndes Trucking-Erlebnis. »Diese Einführung wurde von der Spielergemeinschaft sehrlichst erwartet, und wir fühlen uns durch das überwältigend positive Feedback, das wir erhalten haben, geehrt«, kommentierte Pamela Paratico, Branding and Marketing Director von Iveco. »Den Iveco S-Way in den Euro Truck Simulator 2 zu bringen, war eine spannende Herausforderung für unser Team. Es geht nicht nur darum, die physischen Merkmale des LKW originalgetreu nachzubilden, sondern auch die Essenz seiner Designphilosophie einzufangen – Innovation, Effizienz, Funktionalität und Fahrerkomfort«, erklärte Marco Armigliato, Leiter des Design Centers der Iveco Group. Die Spieler können ihren Truck mit 22 vorkonfigurierten Werkfarben, darunter die charakteristische Farbe Launch Green Metallic, und einer Auswahl an Innenausstattungsoptionen individuell gestalten. Mit einer Reihe von Zubehörteilen, wie mehreren Tank- und Kühlergrill-Optionen, lässt sich der Truck weiter individualisieren.



Lässt sich jetzt auch in Truck Simulator 2 fahren: Ivecos S-Way.

PREMIERE IM DIENST DES BURGERS

Marine & Cargo hat den ersten vollelektrischen Schmitz Cargobull S.KOe Cool Sattelaufzieger in England in Betrieb genommen. Aufgrund von unzureichender Elektro-Infrastruktur zieht ihn »nur« ein mit hydriertem Pflanzenöl betriebener LKW.

Der familiengeführte Logistiker Marine & Cargo hat Ende letzten Jahres den ersten vollelektrischen Schmitz Cargobull S.KOe Cool Sattelaufzieger in England in Betrieb genommen. Der emissionsfreie Kühlauflieger wird ausschließlich im Rahmen des Vertrags des in Buckinghamshire ansässigen Unternehmens mit S.T.I. (U.K.) Ltd. eingesetzt und liefert temperaturgeführte Waren an McDonald's-Vertriebszentren im gesamten Vereinigten Königreich. »Wir haben den S.KOe Cool nun seit einigen Wochen auf der Straße und die ersten Erkenntnisse sind wirklich positiv«, berichtete Andrew Marshall, Direktor bei Marine & Cargo, im Oktober. »Die Technologie ist einfach zu bedienen und wird unserem Unternehmen und unseren Kunden langfristig enorme Nachhaltigkeitsvorteile bieten«, ist er überzeugt. »Wir verbrauchen in unserem Betrieb etwa 200 Liter Diesel pro Woche, die unsere Standard-Kühlauflieger benötigen, um die Waren auf der exakt benötigten Temperatur zu halten. Mit dem vollelektrischen Kühlauflieger eliminieren wir diese Menge, das ist eine erhebliche Einsparung, die wir bereits jetzt erzielen«, freut Marshall sich.

Schmitz Cargobull hat den S.KOe Cool Anfang 2024 offiziell auf dem britischen und irischen Markt eingeführt. Der Kühlauflieger ist typgenehmigt und hilft den Transportunternehmen laut Hersteller bei der Einhaltung der immer strengerem Emissionsvorschriften. Der neue Kühlanhänger von Marine & Cargo ist mit der vollelektrischen

Transportkältemaschine S.CU ep85 mit integrierter Leistungselektronik, einem Batteriesystem und einer elektrischen Generatorachse ausgestattet, die einen zu 100 Prozent emissionsfreien Betrieb ermöglicht. Das Unternehmen hat den S.KOe Cool mit einer Mercedes-Benz Actros Gigaspace-Zugmaschine kombiniert, die von einem kraftstoffsparenden 530 PS starken Euro VI-Motor angetrieben wird, der mit hydriertem Pflanzenöl (HVO) betrieben wird, um die Emissionen weiter zu reduzieren.

In UK keine elektrische Option für Zugmaschine

»Unsere Fahrzeuge sind im Fernverkehr auf Mehrtagestouren im Einsatz, wobei sie montagsmorgens das Depot verlassen und freitags zurückkommen. Aufgrund der fehlenden Ladeinfrastruktur gibt es derzeit einfach keine geeignete elektrische Option für die Zugmaschine«, erklärt Marshall. »Wir müssen also unsere Emissionen auf andere Weise reduzieren. Durch den Einsatz dieses elektrischen Anhängers, der seine eigene Energie während der Fahrt über die elektrische Achse erzeugt, kommen wir nachhaltigem Transport in unserem Betrieb so nah wie möglich.«

Die elektrifizierte Anhängerachse des S.KOe Cool gewinnt unter anderem beim Bremsen Energie zurück, verlängert die Betriebszeit der Kühlleinheit oder verkürzt die Ladezeit der Batterie über das Stromnetz. Dadurch sollen auch die Wartezeiten in den Verteilzentren verkürzt werden.

Dank drei vordefinierter Modi (Eco, Standard und Safe) kann der Sattelauf-



Fährt exklusiv für den McDonald's Logistiker STI in Großbritannien: S.KOe Cool mit einer HVO-betriebenen Mercedes-Benz Actros-Zugmaschine.

lieger entsprechend den Nutzungsbedingungen und -zielen des Kunden optimiert werden. Der Eco-Modus ist für maximale Energie- und Kosteneffizienz beim Kühltransport ausgelegt, der Standard-Modus bietet laut Schmitz kosteneffizienten Schutz vor Verderb der Ladung und der Safe-Modus maximalen Schutz vor Warenverderb. Die Modi können über das Display und die Tastatur der Transportkühlleinheit oder über das Telematikportal und die App Trailerconnect ausgewählt werden. ▲

Kurzinfo Marine & Cargo

Marine & Cargo ist ein familiengeführtes Unternehmen mit mehr als 30 Jahren Erfahrung in der Logistikbranche. Es betreibt eine Flotte von 30 Anhängern und 17 LKWs von einem strategisch günstig gelegenen Depot zwischen der M1 und der M40 in Great Horwood in der Grafschaft Buckinghamshire, knapp 100 Kilometer nordwestlich von London.

SCHUTZ MIT ELF SCHICHTEN

Mit der Allflex E bietet das Oberallgäuer Unternehmen Allvac eine Folie mit Hochbarriere und elf Schichten, die das Mindesthaltbarkeitsdatum verlängern kann. Sie eignet sich für viele Produkte, die sensibel und leicht verderblich sind.

Schutz für Rindfleisch und Wurstwaren, Frischnudeln, Convenience-Produkte, aber auch Aufbackbrötchen und Co. Die Allflex E punktet mit einem breiten Einsatzspektrum und hohen Barrierefürwerten. Die Elf-Schicht-Folie der allvac Folien GmbH mit Sitz in Waltenhofen in Bayern bietet eine Kombination aus Flexibilität, Aromaschutz und Langlebigkeit. Mit ihrer EVOH-Hochbarriere verlängert sie nach Angaben des Unternehmens das Mindesthaltbarkeitsdatum der verpackten Lebensmittel. »Unsere Allflex E kommt immer dann zum Einsatz, wenn sensible und leicht verderbliche Lebensmittel sicher verpackt werden müssen oder hohe Anforderungen an die Haltbarkeit der verpackten Produkte bestehen. Gerade beim Verpacken von Rindfleisch oder Backwaren spielt unsere Allflex E ihre Stärken aus«, erklärt Dr. Andreas Gasse, Geschäftsführer der Allvac Folien GmbH. Die Allflex E ist eine co-extrudierte Elf-Schicht-Folie mit einem speziellen

Design aus Polyamid (PA) und Polyethylen (PE) mit EVOH-Hochbarriere. Ihre Basis aus PA und PE sorgt für eine hohe Durchstoßfestigkeit. Die EVOH-Hochbarriere schützt die Lebensmittel vor dem Austrocknen und verhindert zugleich, dass Sauerstoff oder Feuchtigkeit eindringen. Damit soll die Allflex E Keimen, Bakterien und Schimmel keine Chance geben. »Das Verpacken von Backwaren beispielsweise kommt ohne Hochbarriere nicht aus, weil wir es hier immer mit einer Restfeuchtigkeit in den Brötchen oder Baguettes zu tun haben. Ohne einer Hochbarrierefolie wie unserer Allflex E wäre Schimmel vorprogrammiert«, betont Thomas Herbst, Vertriebsleiter bei Allvac.

Verlängertes Mindesthaltbarkeitsdatum

Dank ihrer hohen Barrierefürwerte bewahrt die Allflex E das Aroma und den Geschmack der verpackten Lebensmittel und sorgt für eine lange Haltbarkeit. Die Elf-Schicht-Hochbarrierefolie kann sogar eingesetzt werden, um das Mindesthaltbarkeitsdatum zu verlängern.

»Das geht natürlich nicht bis ins Unendliche, aber produktbezogen und individuell abgestimmt erzielen wir hier mit unserer Allflex E sehr gute Ergebnisse«, sagt Herbst.

Als einen weiteren Pluspunkt für die Haltbarkeit nennt das Unternehmen, dass die Allflex E standardmäßig Temperaturen bis zu 100 °C toleriert, und das für bis zu vier Stunden. So lassen sich Lebensmittel, in der Folie verpackt, beispielsweise problemlos pasteurisieren.

Die Allflex E ist in den Stärken 50 bis 300 µ erhältlich und punktet laut Anbieter in allen Varianten mit einer erstklassigen Verarbeitbarkeit und ebenso guten Skinsiegeleigenschaften bei Vollflächenversiegelung. Auch das Verpacken unter modifizierter Atmosphäre (MAP) ist mit der Tiefziehfolie möglich, was sich vor allem für das Verpacken von Wurstwaren anbietet. Auf Anfrage fertigt Allvac die EVOH-Hochbarrierefolie mit Antifog oder auch peelbarer Oberfläche. Individueller Druck sowie verschiedene Farboptionen sind ebenfalls möglich.



Zum Beispiel optimal für Rindfleisch geeignet sieht Allvac seine Elf-Schicht-Folie mit EVOH-Hochbarriere



In der Allflex E verpackt, lassen sich Lebensmittel pasteurisieren. Die Folie toleriert Temperaturen bis 100°C, und das für bis zu vier Stunden.

KI STATT KRISE

Vom 11. bis 13. März geben Global Player, mittelständische Unternehmen sowie Start-Ups auf dem Stuttgarter Messegelände einen kompletten Überblick über die aktuellen Produkte und Innovationen der Intralogistik-Branche – und bieten im Idealfall Problemlösungen für die aktuellen Herausforderungen.

Die Krise zur Chance machen, dabei will in diesem Jahr die Logimat helfen. Angesichts der anhaltenden Herausforderungen durch Digitalisierung, Automatisierung sowie durch die geopolitischen Verwerfungen erwartet der Veranstalter Euroexpo Messe- und Kongress-GmbH erneut steigende Besucherzahlen während der drei Messestage in Stuttgart. Im letzten Jahr kamen 67 420 Fachbesucher, was schon damals ein sattes Plus von 8,1 Prozent im Vergleich zum Vorjahr bedeutete.

Die Logimat als internationale Fachmesse für Intralogistik-Lösungen und Prozessmanagement steht dieses Mal unter dem Motto »Passion for Solutions« und ist die das Highlight im Messejahr 2025 für Logistiker, Systementwickler und Maschinenbauer. In den zehn restlos ausgebuchten Hallen des Stuttgarter Messegeländes sowie dem gesamten Eingangsbereich Ost trifft sich vom 11. bis 13. März dieses Jahres wieder die Intralogistikwelt mit Besuchern aus mehr als 80 Nationen. Mehr als 1500 internationale Aussteller, davon rund 200 erstmals auf der Logimat, präsentieren auf über 120 000 Quadratmetern Ausstellungsfläche dem Fachpublikum ihre jüngsten Produkte, Lösungen und Innovationen für effiziente Intralogistik. »Vor dem Hintergrund der globalen Verwerfungen und der aktuell tiefgreifenden Transformation in Industrie und Handel fällt der Logimat damit in diesem Jahr eine besondere Rolle zu«, meint Logimat-Messeleiter Michael Ruchty vom Münchener Veranstalter. »Vor allem die zentralen Themen



Foto: ms

Viel los und die Frischelogistik mitten drin: Was 2024 galt, wird wahrscheinlich auch in diesem Jahr wieder so aussehen, wenn die Logimat Mitte März zum Intralogistik-Gipfeltreffen lädt.

Künstliche Intelligenz (KI), Nachhaltigkeit sowie der Arbeits- und Fachkräftemangel kennzeichnen als übergreifende Megatrends und Treiber vielfältige Herausforderungen. Auf der Logimat zeigen die Aussteller quer durch alle Branchensegmente Problemlösungen und die jüngsten Entwicklungen, um den Herausforderungen wirksam zu begegnen.«

Anlagenperformance und Nachhaltigkeit

So stellen etwa die Regal- und Maschinenbauer, Systemintegratoren und Fördertechnikanbieter in der Halle 1 inklusive Galerie sowie den Hallen 3, 5 und 7 beispielsweise neue Kompaktlagersysteme für Paletten und Behälterlagerung, neue Taschensorter und Systemshuttles mit neuen Features vor. Neben KI-gestützter Automatisierung und Digitalisierung verknüpft die traditionell stärkste Ausstellergruppe dabei Anlagenperformance zunehmend mit dem Thema Nachhaltigkeit. Flexible Systemlösungen mit hoher Energieeffizienz sollen mit wiederverwendbaren Komponenten die Langlebigkeit von Anlagen und Zukunftsfähigkeit von Investitionen unterstützen. Darüber hinaus ergänzt die Einbindung von Roboter-Technologie für reibungslose Zusammenarbeit von Mensch und Maschine das präsentierte Produktportfolio mehrerer Aussteller dieses Branchensegments.

Industrieroboter gelten in der Intralogistikbranche als Schlüsselfaktor zur Optimierung von Prozessen und Hilfe gegen den Arbeitskräftemangel. Die jüngsten Entwicklungen im Bereich Pick-Roboter lassen sich unter anderem auf der Galerie in Halle 1 in Augenschein nehmen. Neben Shuttles für die regalisierten Lagersysteme stellen mehrere Maschinen- und Anlagenbauer

überdies neue und weiterentwickelte Serviceroboter für barrierefreie innerbetriebliche Transporte vor. Diese Fahrerlosen Transportfahrzeuge (FTF), Autonomen Mobilen Robotern (AMR) und Carrybots sind auf der Logimat 2025 zudem weitgehend in der Halle 8 konzentriert. Dort präsentieren die spezialisierten Hersteller insbesondere Neuentwicklungen von Transportrobotern und Kommissionierrobotern, die den Arbeitskräftemangel entschärfen sollen. Überdies wird auch 2025 das Anwenderforum mobile Robotik auf der Galerie in Halle 6 FTS-Anwendern und potenziellen Interessenten der mobilen Robotik kompetente, neutrale Beratung durch Mitglieder des Forum-FTS anbieten.

KI-basierte Funktionen und Algorithmen

Die Basis für den vernetzten Informationsaustausch in Intralogistik und Supply Chain bildet, neben den AutoID-Technologien zur Codierung und Erfassung, eine intelligente IT-Infrastruktur. Die jüngsten IT-Lösungsansätze für zukunftsfähiges Warehouse-, Transport- und Supply Chain Management mit durchgängig vernetztem Datenaustausch stellen die Software-Unternehmen auf der Logimat 2025 in Halle 4 vor. Neben der koordinierten Steuerung effizienter Prozesse und volumfanglichen Cloud-Lösungen, die den Investitionsaufwand für die Nutzer senken, stehen in diesem Jahr vielfach die Modularisierung der Systeme sowie KI-basierte Funktionen und Algorithmen für intelligente Filterung und Analyse von Daten im Vordergrund. Die vorgestellten Neuheiten ermöglichen unter anderem Packungs- und Pack-schemaoptimierungen, KI-gestützte Prozessoptimierungen für den Trailer-, Container- und Wechselbrückentausch

Kurz-Info Logimat



Wann?
11. bis 13. März, 9 bis 17 Uhr

Wo?
Messe Stuttgart, alle Hallen

Preis?
Tageskarte 28 Euro, Dauerkarte 50 Euro (alle Tickets nur online)

Im Netz?
www.logimat-messe.de

und weitreichende Simulationen mit virtuellen Inbetriebnahmen oder der Erstellung Digitaler Zwillinge von Produktions- und Logistikprozessen für Analysen und Optimierungen.

Kennzeichnen und Erfassen direkt im Materialfluss

Den Hallenrundgang komplettieren die Aussteller der AutoID-Branche mit ihrem Auftritt in Halle 2. Neben dem Live-Event Tracking & Tracing Theatre (T&TT) des AIM-D können die Fachbesucher dort die aktuellen Applikationen sowie halb- und vollautomatischen Etikettier- und Etikettendrucksystemen für Kennzeichnungen direkt im Materialfluss in Augenschein nehmen. Überdies werden die jüngsten Entwicklungen bei Sicherheits-, E-Paper-, RFID- und Mehrwegetiketten vorgestellt. Im Bereich der Erfassungssysteme erwarten das Fachpublikum unter anderem die neuesten Handscanner und Scantore, Mess- und Wiegesysteme sowie Nearfield- und RTLS-Lösungen. ▶

HYGIENISCHER GREIFER

Vakuum-Experte Schmalz präsentiert auf der Messe clevere Lösungen für die Intralogistik. Im Fokus stehen Greifer und Hebehilfen, die Fachkräfte und Roboter beim Kommissionieren und Umsetzen tatkräftig unterstützen. Ein Beispiel ist der Fingergreifer mGrip im Hygienic Design. Er erfüllt laut des Unternehmens mit Hauptsitz in Glatten

im Schwarzwald höchste Reinheitsstandards. Durch seine Flexibilität und Anpassungsfähigkeit kann er empfindliche Objekte wie Backwaren präzise und schonend aufnehmen. Er eigne sich ideal in automatisierten Verpackungsprozessen, etwa zum Kommissionieren von Kleinteilen in Netze oder Beutel.

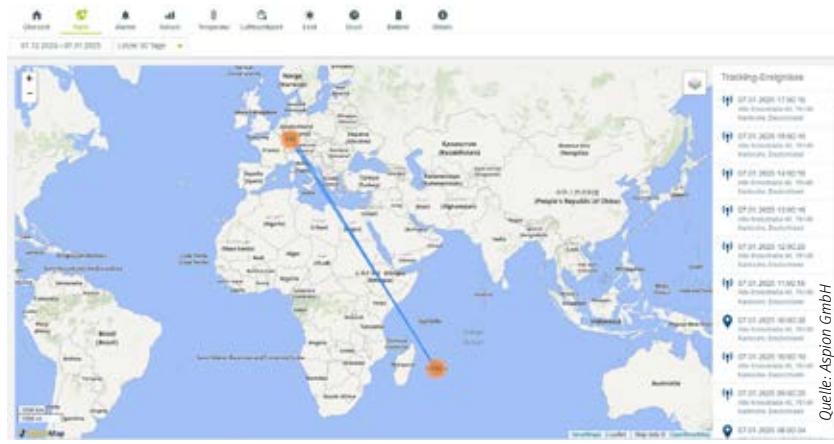
Halle 7, Stand C05

Der Fingergreifer mGrip im Hygienic Design lässt sich ohne Demontage reinigen (CIP).



WELTWEITES IOT LIVE-TRACKING

Mit dem Multisensor Datenlogger L-Track hat Aspion im vergangenen Jahr erstmals eine Ende-zu-Ende Lösung für ein weltweites 360° Live-Tracking von Transportgütern vorgestellt. Jetzt präsentiert das Unternehmen auf der Logimat zahlreiche Neuerungen des Gesamtsystems bestehend aus Sensor- und IoT-Plattform »Made & Hosted in Germany«. Erstmals stellt der Karlsruher Anbieter eine Preview seiner flexibel erweiterbaren Multisensor-Plattform als »out-of-the-box« IoT-Komplettlösung vor. Der Aspion L-Track protokolliert kontinuierlich den aktuellen Standort und Zustand der Ware samt Umgebungsbedingungen wie Temperatur, Schock/Stoß, Feuchte, Öffnung und weiteren Einflüssen. Mit dem Zusammenspiel aus smarten Sensoren und einfach bedienbarer Software lassen sich Transporte rund um den Globus in Echtzeit überwachen. Neben den neu geschaffenen Konfigurationsmöglichkeiten während des Livebetriebs über die einfach be-



Aspion stellt auf der Messe eine neue Version seiner Ende-zu-Ende Lösung für 360° Transportüberwachung vor.

dienbare Aspion Cloud werden jetzt auch Schocks im Millisekundenverlauf sowie kritische Neigungswinkel während des Transports erfasst, betont das Unternehmen. Dank Live-Daten werden mögliche Schäden an sensiblen Investitionsgütern frühzeitig erkannt. So können Verlader umgehend reagieren und durch aktives Eingreifen

in ihre Supply-Chain wertvolle Zeit sparen, Schäden und Kosten abwenden. Michael Wöhr, Gründer und CTO der Aspion hält auf dem Ausstellerforum einen Fachvortrag zum Thema »Chancen und Herausforderungen weltweiter IoT-Kommunikation am Beispiel von Multisensor Tracking-Devices«.

Halle 4, Stand B11

GALAKTISCHE PALETTENSHUTTLE FÜR KÜHLLAGER

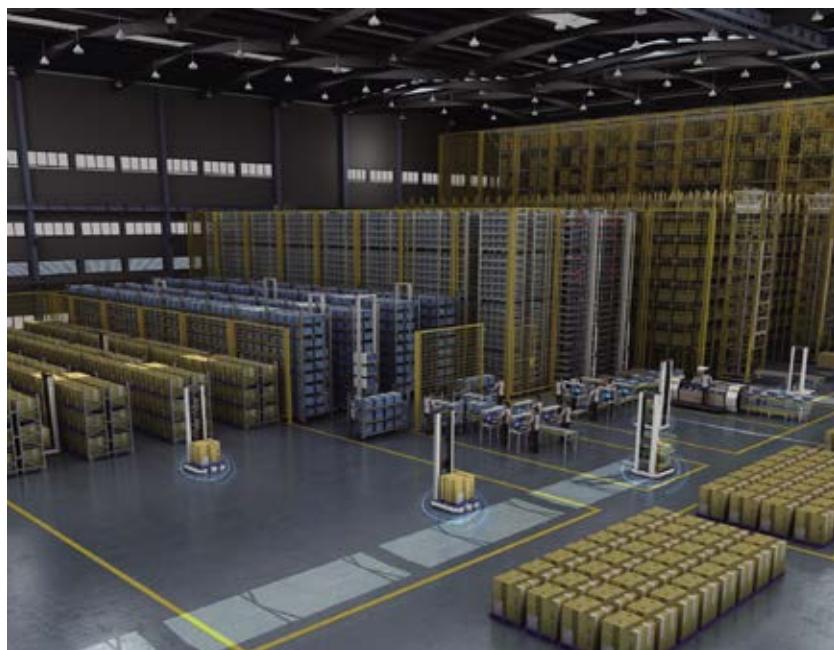
Galaxis Technology mit Hauptsitz in China widmet sich der Forschung und Entwicklung sowie der Herstellung von Logistikrobotern und intelligenter Logistikausrüstung. Als Schlüsselprodukte nennt das Unternehmen das Roaming Shuttle Flash zur Karton- und Behälterhandhabung, das Sprint Shuttle Laser, ein schnelles automatisches Lager- und Bereitstellungssystem für Kartons und Behälter, der Paletten-transportroboter PTR und das Paletten-shuttle Flash-TP. Letzteres ist ausgelegt für die automatische Tiefenlagerung mehrerer Paletten mit Flexibilität und Redundanz. Es eignet sich laut Galaxis für Kühl-, Pufferlager, Versandlager, Sequenzlager, Kommissionierlager oder Versorgungslager, auch für Kompaktlager mit geringem Durchsatz. Mit diesem Paletten-Shuttle-System können auch Industry 4.0 in ein bestehendes Lager gebracht und so eine intelligenter Wertschöpfungskette geschaffen werden mit hervorragender Raumaus-

nutzung in Umgebungen mit Umgebungs-, Kühl- oder Gefrierräumen. Galaxis hat seine Lösungen nach eigenen Angaben erfolgreich in mehr als 1200 Logistikzentren in 20 Ländern

implementiert und über 300 Kunden bedient, unter anderem in Branchen wie der Pharmaindustrie, dem Einzelhandel und E-Commerce.

Halle 7, Stand A55

Galaxis stellt in Stuttgart seine Lagerlogistik-Lösungen für modernste automatisierte Lösungen aus.



ORDNUNG IM DATENCHAOS

Die Brabender Group aus Unterägeri in der Schweiz präsentiert auf der Logimat das jüngste Release seiner Logistic Suite und das eigene Telematik-System im Zusammenspiel mit selbst entwickelter Black-Box und Fahrer-App. Es handele sich um das derzeit einzige Transport-Management-System (TMS) mit eigener Telematik am Markt. Die selbst entwickelte Blackbox solle individuell und in Echtzeit Fahrzeug-, Fahrer- und Tourendaten für das Zusammenspiel von Disposition, Personal- und Fuhrparkmanagement liefern. Das neue Release bietet Anwendern außerdem eine über-

arbeitete Kartenansicht. Die Brabender Logistic Suite sei noch barrierefreier und spare durch schnellere Auskünfte in Dispositionsroutinen Zeit. Der Fahrtenschreiber im Fahrzeug ist online mit der Disposition verbunden. Ohne Umwege über Drittsysteme speichert die Blackbox Daten auf dem eigenen Server. Transportmanager haben die Datenhoheit und damit sofortigen und langfristigen Zugriff auf Informationen, betont der Anbieter. Die Daten stehen zum Beispiel für Nachweise oder Vergleiche zur Verfügung. Sie würden auch die Informationsbeschaffung

im Rahmen von Ausschreibungen oder Nachhaltigkeitsprojekten erleichtern. Das TMS mit integrierter Telematik werde den Disponenten die Restlenkzeit in Echtzeit anzeigen, live und passend zum Einsatzplan und den Touren. Das soll die Tourenplanung vereinfachen und rechtzeitiges Handeln bei drohenden Verstößen gegen die gesetzlich vorgeschriebenen Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten ermöglichen. Das alles auch bei zwei Fahrern auf einem Fahrzeug, zum Beispiel bei sicherheitskritischen Transporten wertvoller Güter.

Halle 4, Stand F15

DIGITALE WORKFLOWMANAGEMENT-LÖSUNG FÜR DIE LOGISTIK

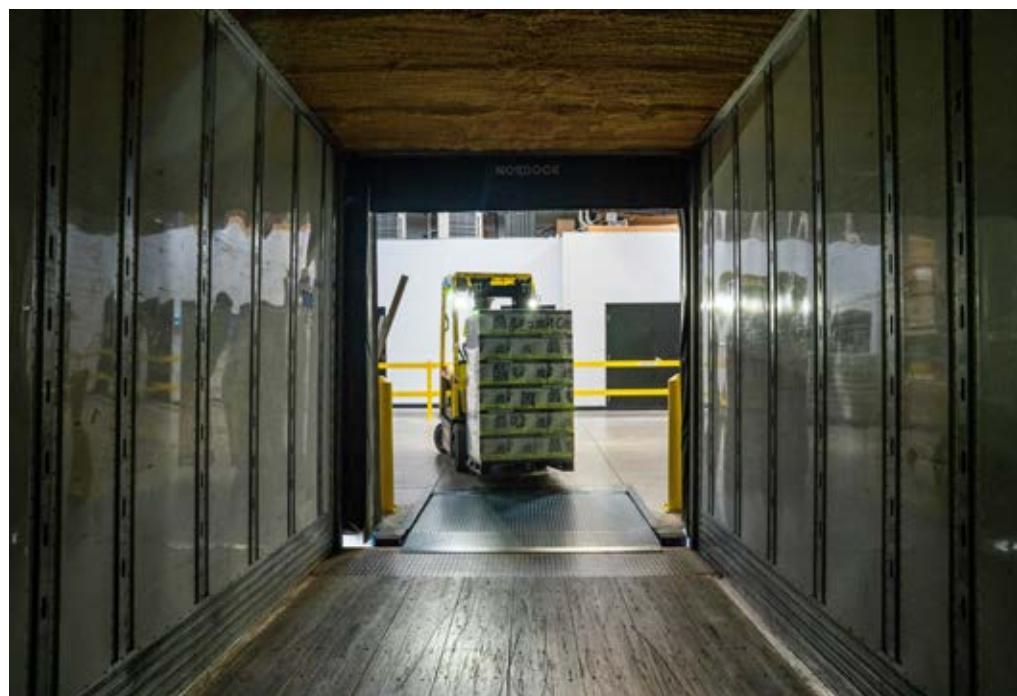
Das Freiburger Softwarehaus Cargoclix rückt in Stuttgart sein Workflowmanagementsystem (WFM) in den Mittelpunkt seines Messeauftritts. Die Lösung digitalisiert Arbeitsabläufe nicht nur innerhalb von Unternehmen, sondern auch über deren Grenzen hinaus – zwischen Lieferanten, Dienstleistern und Kunden. Mit einem flexiblen Baukastenansatz ermöglicht Cargoclix WFM maßgeschneiderte Lösungen für die spezifischen Anforderungen jedes Standorts. Zu den typischen Einsatzbereichen gehören das Yardmanagement mit Echtzeitübersicht der Rampen- und Parkplatzbelegung, das Sicherheits- und Besuchermanagement sowie das Dokumenten- und Behältermanagement. Spezifische Aufgaben wie die Verplombung von Behältern, das Management von Ladungssicherungsmaßnahmen oder das Erstellen digitaler Checklisten lassen sich ebenfalls abbilden, so das Unternehmen. Die Software verfolgt einen sequenziellen Ansatz und führt die Nutzer Schritt für Schritt durch die individuell für das Unternehmen abgestimmten Arbeitsabläufe. Erst wenn ein Arbeitsschritt abgeschlossen ist, wird der nächste freigegeben – ein Mechanismus, der Fehler minimieren und Prozesse übersichtlich gestalten soll. Alle Daten lassen sich nahtlos in ERP-Systeme integrieren und ermöglichen eine Automatisierung der Abläufe. Darüber

hinaus eignen sich die Workflows als Basis für unternehmensspezifische KI-Integrationen, da durch sie strukturierte Daten vorliegen, mit denen KI-Tools trainiert werden können, erklärt Cargoclix. In Kombination mit anderen Modulen von Cargoclix wie dem Zeitfenstermanagementsystem Slot entfalte das WFM sein volles Potenzial. Die Lösungen ergänzen sich, indem sie

eine durchgängige Digitalisierung und Automatisierung der Logistikprozesse ermöglichen. Für Slot präsentiert Cargoclix auf der Logimat eine neue Erweiterung: »Dynamic Slot«. Diese ermöglicht eine automatisierte Anpassung von Buchungen – beispielsweise basierend auf der geschätzten Ankunftszeit (ETA).

Halle 4, Stand F21

Die Lösungen von Cargoclix für durchgängige Prozesse in der Hof- und Transportlogistik sind modular aufgebaut.



MEHR PERFORMANCE MIT INTELLIGENTEN LADELÖSUNGEN

Auf der Logimat präsentiert Fronius Perfect Charging maßgeschneiderte Lade-technologien, die Unternehmen dabei unterstützen sollen, ihre Intralogistik effizienter, digitaler und nachhaltiger zu gestalten. Unter dem Motto »Maximize your Performance« zeigt das Unterneh-men aus Wels in Österreich sich über-zeugt, dass ein wesentlicher Hebel für mehr Effizienz in der Intralogistik in der Ladeinfrastruktur liegt. »Hersteller von Flurförderzeugen und AGVs sowie Be-treiber von Warenlagern stehen vor der Herausforderung, ihre Ladeprozesse neu zu gestalten«, erklärt Patrick Gojer, Business Unit Manager Fronius Perfect

Charging. Fronius unterstützt Unterneh-men, ihre Ladeprozesse ganzheitlich zu betrachten und zu optimieren. Ziel ist, Anforderungen wie Engpässe bei der Auslastung, steigenden Platzbedarf und Brandschutzauflagen zu bewältigen. »Unsere maßgeschneiderten Lösungen – im Warenlager oder im Außenbereich – sorgen für eine nahtlose Integration der Ladesysteme und Komponenten, um Betriebsabläufe und Ressourcennut-zung zu optimieren«, sagt Gojer. Ein ent-scheidender Punkt, der das volle Poten-zial einer Ladeinfrastruktur ausschöpft, sei die Prozessführung. »Nur mit tief-gehender Kenntnis der Anwendung und

entsprechender Kompetenz können wir Effizienz, Kosteneinsparungen und Sicherheit maximieren«, weiß Andreas Prielinger, Business Unit Manager Fronius Perfect Charging. »Unser Wissen und unsere Erfahrung geben wir auch an die Hersteller weiter, damit sie das Maxi-mum aus Fahrzeug oder Batterie für den Intralogistik-Einsatz herausholen. Nur wenn das Gesamtsystem bestmöglich abgestimmt ist, ist ein effizienter Betrieb möglich«, ergänzt Prielinger. Ein zentra-les Thema auf der diesjährigen Logimat sei das effiziente und sichere Laden von Lithium-Ionen-Batterien.

Halle 10, Stand A10

KNAPP PRÄSENTIERT ERWEITERTES TECHNOLOGIE-PORTFOLIO

Unter dem Motto »Rise to new di-mensions« will Knapp aufzeigen, wie Unternehmen aktuelle Heraus-forderungen der Branche nicht nur meistern, sondern in jeder Dimension ihres Geschäfts noch erfolgreicher werden können. Das Unterneh-men präsentiert auf der Logimat Innova-tionen aus seinem breiten Technolo-gie-Portfolio von neuester Robotik bis hin zu neuen Softwarelösungen mit KI und verspricht Antworten da-rauf, wie sich Nachhaltigkeit und Lo-gistik mit intelligenten Technologien vereinen lassen. So verspricht das Unterneh-men eine Bandbreite an In-novationen rund um automatisches Palettenhandling, neue Features der Shuttle-Technologie, die noch höhere Lagerdichte und noch schnellere Be-reitstellung der Waren in 100-Prozent perfekter Sequenz direkt aus dem Regal und so eine optimale Platzaus-nutzung ermöglichen sollen und eine neue Generation an Lagerroboter, die sich besonders durch Flexibilität und Einfachheit auszeichnen. Zudem demonstriert Knapp die unterschiedli-chen Ausführungen sowie den Einsatz seiner autonomen mobilen Roboter (AMR) in Kombination mit anderen La-gerrobotik-Lösungen.

An einem weiteren Stand präsentiert Knapp seine umfassenden Software-lösungen Kisoft und SAP by Knapp, die



Foto: Knapp

Die intelligente-AMR-Flotte von Knapp.

sämtlichen Ebenen der Value Chain abdecken. Von der Optimierung der gesamten Wertschöpfungskette über die Maschineneinstreuung, individuell angesteuert oder ganzheitlich nahtlos integriert, sowie die Anlagenwartung bis hin zu Planungstools, werden Lö-

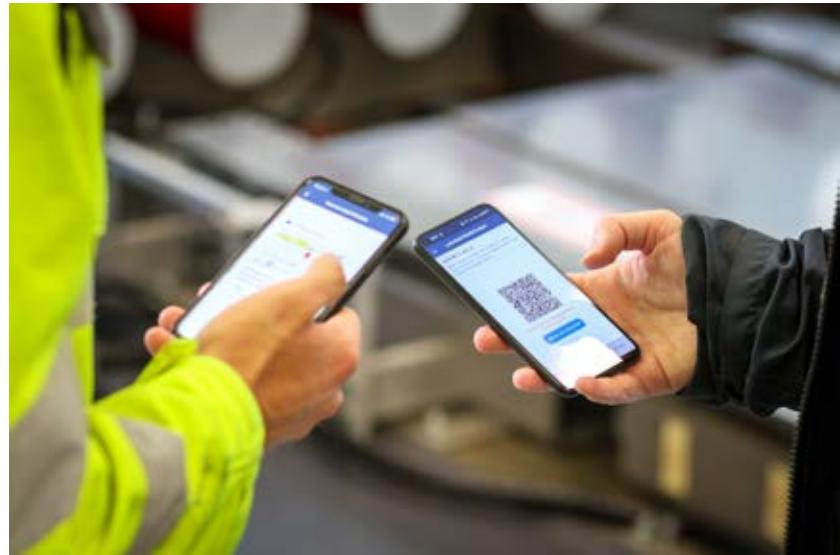
sungen vorgestellt. Angekündigt sind neue spannende Features im Bereich Last-Mile Logistik und Warehouse Exe-cution System (WES) sowie neue Mög-lichkeiten zum Einsatz von KI.

Halle 3, Stand B01/B03 und

Halle 8, Stand C71

LOGISTIKBUDE STARTET KOOPERATION MIT DB-SCHENKER-TOCHTER BITERGO

Die Logistikbude GmbH startet die Zusammenarbeit mit der DB-Schenker-Tochter Bitergo GmbH und ermöglicht eine nahtlose Anbindung an dessen Warehouse-Management-System (WMS) Warehouse Star. Auf der Logimat präsentiert die Logistikbude die Vorteile vom Zusammenspiel zwischen ihrer Lösung zur Ladungsträgerverwaltung und dem WMS. Darüber hinaus stellt die »Bude« auf der Stuttgarter Fachmesse ein neues Feature ihrer Softwarelösung vor: Mit der KI-gestützten PDF-Verarbeitung können neue Daten aus Dokumenten automatisch verarbeitet und genutzt werden. Vor Ort erhalten Interessierte die Chance, die Softwarelösung inklusive neuem Tool zu testen und mehr über die verschiedenen Anbindungs möglichkeiten zu erfahren. Die Softwarelösung Logistikbude ermöglicht es, Ladungsträger und Mehrweg-Objekte wie Europaletten, Boxen oder Gestelle transparent in Echtzeit zu



Die 2021 gegründete Logistikbude will das Management von Mehrweg-Assets wie Paletten, Behälter oder Gestelle digitalisieren.

verfolgen und verschafft so einen umfassenden Überblick über Bestände und Umlaufzeiten. Das Dortmunder Start-up hat das übergeordnete Ziel,

manuelle Prozesse und das gesamte Ladungsträgermanagement vollständig zu automatisieren.

Eingang Ost, Stand 59F

TEAM ERSTELLT 3D-ABBILD FÜR RILA FEINKOST-IMPORTE

Mit dem Warehouse Management System (WMS) Prostore der Team GmbH lassen sich Intralogistik-Prozesse automatisieren, digitalisieren und somit hocheffizient gestalten. Diese intelligente Lösung präsentiert das Paderborner Unternehmen auch in diesem Jahr auf der Logimat. Ganz neu ist die Beratungskooperation mit Autostore: Eine Integration in Prostore sei bereits verfügbar, sodass das WMS direkt ohne Middleware eingebunden werden kann. Je nach Projekt wird die Anbindung weiterentwickelt und optimiert. Bei Team-Kunden wie der Kurt Pietsch GmbH & Co.KG, der Tece GmbH und der Maprom GmbH wurde Autostore bereits erfolgreich integriert und in Betrieb genommen. Dass der Kontakt zu Autostore über Team erfolgt, biete entscheidende Benefits für die Kunden, so das Unternehmen. Alle wichtigen Daten, zum Beispiel zu Größenordnung oder Leistungsfähigkeit, stehen schon zur Verfügung, um eine Autostore-Simula

tion zu erstellen. Somit könne ein maßgeschneidertes Layout für die Auto store-Integratoren erstellt werden, das perfekt auf die entsprechenden Kunden zugeschnitten ist und optimal zu den jeweiligen Geschäftsprozessen passt. Durch die Datenlieferung von Team sei vorab keine aufwändige Analyse notwendig; ein Autostore-Consultant kann direkt eine perfekt auf den Kunden zugeschnittene Lösung entwerfen, stellt Team heraus. Durch das maßgeschneiderte Layout sei dann eine offene Ausschreibung unter den Autostore-Integratoren möglich.

Zusätzlich stellt Team vor, wie sich neuste Ortungstechnologie in Prostore integrieren lässt. Mit der Einbindung des Slocators der Firma Sloc aus Graz ist eine Ortung in Echtzeit möglich. 3D-Lidar-Sensoren liefern Informationen zur Objekterkennung und Kollisionsvermeidung, indem sie durch hunderttausende Abstandsmessungen pro Sekunde ein exaktes 3D-Bild der Fahr

zeug- oder Prozessumgebung erzeugen. Die Messungen erfolgen ähnlich wie bei der Geschwindigkeitsmessung per Laserpistole mittels unsichtbarem und augensicherem Laserstrahl, der von der Umgebung reflektiert und vom lichtempfindlichen Empfänger des Sensors detektiert wird. Mit dem Einsatz des Slocators ist laut Team eine umfangreiche Datenanalysen pro Fahrzeug möglich, die Sicherheit im Lager kann erhöht und die Staplerflotte optimal ausgelastet werden. Durch das 3D-Abbild des Lagers in Echtzeit würde sich großes Potenzial für vielfältige weitere Lösungen eröffnen. Ein erstes 3D-Abbild wurde beim Team-Kunden Rila Feinkost-Importe GmbH & Co. KG erstellt und erste Tests wurden erfolgreich durchlaufen. Im ersten Halbjahr 2025 soll das Projekt umgesetzt werden. Nach Abschluss soll der Slocator künftig als Prostore-Standard-Modul verfügbar sein.

Halle 4, Stand B21

AUTOMATISCHE PALETTENLAGERUNG UND WMS BEI VIASTORE IM FOKUS

Viastore präsentiert in Stuttgart Intralogistik-Lösungen aus einer Hand, im Mittelpunkt stehen aktuelle Entwicklungen bei Automatiklagern, effiziente Softwarelösungen, individuelle Service-Pakete sowie umfassende Retrofitmöglichkeiten. Das Unternehmen präsentiert sich dabei gemeinsam mit Vanderlande – einem Schwesterunternehmen der Toyota Automated Logistics Group (TALG).

Die Regalbediengeräte vom Typ Viapal, die am Messestand als Modell präsentiert werden, sollen menschliche Fehler minimieren und die körperliche Belastung der Mitarbeiter reduzieren. Dank modularer Bauweise und vielfältiger Ausstattungsoptionen passt sich das System flexibel an alle Anforderungen an und steigert durch optimierte Steuerungstechnologie auch die Energieeffizienz, so der Intralogistiker mit Sitz in Stuttgart. Darüber hinaus informiert Viastore über seine 1D- und 2D-Palettenshuttles, die eine kompakte Lagerung ermöglichen und somit die Lagerkapazität erhöhen können. Für eine wirtschaftliche Verwaltung von Arbeitsabläufen in Lager und Produktion sind moderne Warehouse- und Material-Flow-Management-Systeme unerlässlich. Hier stellt viastore Neu- und Weiterentwicklungen von Viadat vor, darunter eine neue Standard-Schnittstelle zu Autostore. Viadat orchestriert somit unterschiedliche Automatisierungslösungen.

Als weiteres Highlight bezeichnet Viastore sein Retrofit-Angebot, das es ermöglicht, auch jahrzehntealte Lager durch



Das Regalbediengerät Viapal ist laut Anbieter leistungsstark und belastbar für den Einsatz im automatischen Palettenlager.

Integration neuer Technologien zukunftsweisend zu machen. Die Experten analysieren jede Anlage detailliert und erstellen eine Roadmap zur Modernisierung – ohne Beeinträchtigung des laufenden Betriebs, so das Unternehmen.

Halle 1, Stand J31

ENERGIEEINSPARUNG MIT INTELLIGENTER LED-BELEUCHTUNG

Auf der Logimat präsentiert der Leuchtenhersteller und Lösungsanbieter welight intelligent LED-Lösungen sowie Anwendungen für die Umrüstung im Bestand mit Retrofit-LED-Leuchten oder auf eine intelligente Beleuchtungsanlage. Die intelligenten LED-Leuchten im Portfolio des Herstellers erfassen über einen Sensor die Aktivität pro Hallenabschnitt und schalten sich bei Bedarf ein. Einzelne Arbeitsbereiche werden gezielt hell und gleichmäßig ausgeleuchtet, sodass die Betriebskosten niedrig bleiben und der Verbrauch im Vergleich zu konventioneller Beleuchtung sinkt. Dabei arbeitet jede Leuchte unabhängig gesteuert und ist untereinander vernetzt. So sorgen beispielsweise beim LHS 606 NG LED-Hallenstrahler modernste LED-Dioden über die lange Brenndauer von 100 000 Stunden (L80 B10) für eine effiziente Ausleuchtung anspruchsvoller Industrienumgebungen. Die intelligenten LED-Leuchten erfassen Aktivitätsprofile und den Tageslichteinfall und passen ihre Helligkeit entsprechend an. Die App Downcurve Dashboard verbindet die Lichtsteuerung mit dem Energiemanagement. Nutzer können den exakten Energieverbrauch pro Leuchte, Gruppe und Hallenabschnitt ablesen. Anhand des gemessenen CO₂-Gehalts können Unternehmen zudem nachvollziehen, in welchen Hallenbereichen wie oft kommissioniert wird. Die Echtzeitauswertung bietet Unternehmen aus Logistik und Produktion somit eine fundierte Grundlage für eine digital unterstützte Instandhaltung und Flächenoptimierung, so

das Kölner Unternehmen. Über das Kontrollzentrum steuern die Nutzer die gesamte Beleuchtung inklusive Mehrstandortverwaltung. Die drahtlose Systemarchitektur und die Leuchten lassen sich in die bestehende Infrastruktur integrieren und mit anderen Energiequellen verbinden, sodass Photovoltaikanlagen und weitere Teilnehmer problemlos in der App ausgelesen werden können, verspricht Welight. Die intelligent gesteuerten LED-Leuchten würden sich besonders für einen längeren Betriebshorizont eignen – unter anderem aufgrund ihrer Lebensdauer von 25 Jahren. Für die Sanierung bestehender Anlagen bietet das Unternehmen auch ungesteuerte LED-Leuchten mit einer schnelleren Amortisationszeit an.

Halle 7, Stand A46

Die App Downcurve Dashboard verknüpft die Lichtsteuerung mit dem Energiemanagement.



TGW MIT NEUEM MARKENAUFTRETT AUF DER LOGIMAT

Als Solution Provider mit mehr als 50 Jahren Erfahrung bringt TGW Logistics ein ganzheitliches Mechatronik-, Robotik- und Software-Portfolio nach Stuttgart, das Antworten auf aktuelle und zukünftige Herausforderungen geben soll, zuverlässig, flexibel und skalierbar. Ganz in Übereinstimmung mit dem neuen Markenslogan der Österreicher: It's possible. Am Messestand liegt der Fokus dabei ganz auf robotergestützter und mobiler Automatisierung. Das Pickcenter Rovoflex bietet einen hocheffizienten, intelligenten Kommissionierroboter, der laut TGW dank künstlicher Intelligenz mit jedem Pick dazulernt. Der nahtlose Wechsel zwischen manuellem und automatischem Modus soll ein Höchstmaß an Flexibilität garantiert – im Tagesgeschäft ebenso wie in der besonders anspruchsvollen Peak Season. Die mobilen Roboter der Quba-Familie – die in strategischer Partnerschaft mit dem deutschen AGV-Spezialisten Safelog entstehen – stellt TGW als schnell skalierbare, flexibel einsetzbare Antwort auf die Anforderungen von morgen vor. Sie transportieren Paletten, Kartons und Behälter zuverlässig und ohne menschlichen Eingriff ans Ziel.

Im Rahmen einer ganzheitlichen Präsentation rückt auf der Messe auch die Eigentümerin von TGW Logistics –



Im Fokus des TGW-Auftritts: das Pickcenter Rovoflex.

die TGW Future Privatstiftung – in den Fokus. Mit „Mensch im Mittelpunkt – lernen und wachsen“ bildet sie den Handlungsrahmen sowohl für TGW Logistics als auch für die gemeinnützigen Projekte von TGW Future Wings. TGW-Mitgründer Ludwig Szinicz schenkte der TGW Future Privatstiftung im Jahr

2004 alle Anteile an TGW Logistics und sicherte damit die Zukunft des Intralogistik-Spezialisten nachhaltig ab: Das Technologieunternehmen kann nicht verkauft werden und sieht sich so als ein stabiler wirtschaftlicher Partner und verlässlicher Arbeitgeber.

Halle 5, Stand C21

Anzeige

EINE FRAGE DES ANSPRUCHS!

- Unsere Zertifizierungen: IFS Logistics Foundation Level, MSC, Bio/Öko IMO Control, GDP und CEIV Pharma
- Produkte: Fleisch, Fisch, Krustentiere, Obst, Gemüse, Blumen, Pflanzen und pharmazeutische Präparate
- Temperaturgeführter Workflow und produktspezifische Zwischenlagerung in 20 verschiedenen Temperaturbereichen von -25 °C bis +25 °C
- Direkt vertretende Behörden im PCF: BLE, Pflanzenschutz und Veterinäramt
- Port of First Entry

perishable **center**

PCF Perishable-Center GmbH & Co. KG
 Flughafen Frankfurt Main • Tor 26 • Geb. 454 • 60549 Frankfurt • Tel.: +49 69 69 50 22 20
 E-Mail: anfrage@pcf-frankfurt.de • www.pcf-frankfurt.de

NEUER PROZESS-MOTOR IN POLEN

Die Nagel-Group stärkt ihre Präsenz in Polen und baut einen hochmodernen Logistikkomplex im schlesischen Zabrze. Ab dem zweiten Halbjahr soll von dort der Warenfluss nach ganz Europa noch effizienter angetrieben werden.

Die Nagel-Group erweitert ihre Infrastruktur in Polen: In Zabrze, einer Industriestadt im Herzen Schlesiens, soll ab dem zweiten Halbjahr 2025 ein hochmoderner Dienstleistungs- und Logistikkomplex in Betrieb genommen werden. Mit einer Gesamtfläche von über 30 000 Quadratmeter soll der neue Standort Maßstäbe in Effizienz, Nachhaltigkeit und Komfort für Mitarbeitende setzen. Er umfasst ein großzügiges Lager mit einem 9500 Quadratmeter großen Cross-Docking-Bereich, ergänzt durch 2600 Quadratmeter moderne Büroflächen. Eine zusätzliche Fläche im Zwischengeschoss, der sogenannten Mezzanine, ermöglicht die Konfek-

tionierung von Waren, um auf spezifische Kundenanforderungen flexibel eingehen zu können. Die Temperaturbereiche von 0 bis 18°C erlauben das Umschlagen und Lagern eines breiten Produktspektrums unter den jeweils passenden Bedingungen.

Nachhaltige Bauweise und Energieeffizienz im Fokus

Die neue Niederlassung in Zabrze soll auch Maßstäbe in puncto Nachhaltigkeit setzen. Eine 2500 kWp-Photovoltaikanlage auf dem Dach deckt einen Großteil des Strombedarfs der Anlage und reduziert den CO₂-Fußabdruck erheblich. Ergänzt wird dieses Konzept durch energieeffiziente Kühlanlagen und moderne LED-Beleuchtung, die den Energieverbrauch minimieren.

Auch die Ladeplätze für Elektrofahrzeuge unterstreichen den umweltfreundlichen Ansatz des Projekts. Das Gebäude verbindet Funktionalität mit ästhetischer Gestaltung: Die zeitlose und moderne Architektur ist dafür gedacht, ein angenehmes Arbeitsumfeld zu schaffen, das den Komfort und das Wohlbefinden der Mitarbeitenden in den Mittelpunkt stellt. »Der neue Standort in Zabrze ist ein weiterer wichtiger Schritt innerhalb unseres Modernisierungsprogramms. Innovative und nachhaltige Immobilienlösungen wie diese sind essenziell, um unsere Logistikprozesse zukunftssicher und ressourcenschonend zu gestalten,« betont Carsten Taucke, CEO der Nagel-Group.



Die Visualisierung der geplanten Anlage in Zabrze zeigt, dass das Gebäude Funktionalität mit ästhetischer Gestaltung verbinden will.



Überblick über das neue Betriebsgelände im November letzten Jahres.



Im Juli 2024 wachsen erste Betonsäulen in den schlesischen Himmel.

Strategischer Vorteil in Zabrze

Zabrze, gelegen in der Metropolregion Schlesien mit knapp zwei Millionen Einwohnern, bietet für Nagel eine ideale Anbindung an die europäischen Hauptverkehrs Routen. »Mit der neuen Niederlassung stärken wir nicht nur unsere Präsenz in Polen, sondern schaffen auch eine Schlüsselposition für den Warenfluss nach ganz Europa. Damit bauen wir unser Netzwerk weiter aus und schaffen die Grundlage für noch effizientere Logistiklösungen«, erklärt Taucke.

Rund 170 Mitarbeitende sollen ab dem zweiten Halbjahr 2025 den Betrieb in Zabrze aufnehmen. Die Nagel-Group bekräftigt damit ihre strategische Ausrichtung, die europaweite Lebensmittellogistik nachhaltig und effizient weiterzuentwickeln.



Pilotprojekt »Driver Terminal«

Die Nagel-Group treibt die Digitalisierung ihrer Prozesse voran und testet in Borgholzhausen eine neue Lösung zur Fahrerabfertigung: das »Nagel Driver Terminal«. Ziel des Projekts ist es, den Arbeitsalltag von Berufskraftfahrenden und Abfertigungspersonal gleichermaßen zu erleichtern. Dabei steht die Überwindung von Sprachbarrieren, die Reduktion manueller Tätigkeiten, die Minimierung von Wartezeiten und der Abbau von Papieraufwand im Fokus.

Laut einer Studie des Instituts der deutschen Wirtschaft in Köln hat jeder vierte Berufskraftfahrer in Deutschland eine ausländische Staatsangehörigkeit. Mit knapp 133 000 Beschäftigten waren dies im Jahr 2020 insgesamt 23,6 Prozent aller Fahrer im LKW-Güterverkehr. Innerhalb der Nagel-Group arbeiten nach Angaben des Kühllogistikers Fachkräfte aus 92 Nationen. Diese Vielfalt bringt große Chancen, aber auch Herausforderungen mit sich – insbesondere bei der Kommunikation, so Nagel. Das jetzt als Pilot gestartete Driver Terminal nutzt daher eine intuitive Software, die Sprachbarrieren überwinden und eine selbstständige, schnelle Abwicklung ermöglichen soll. »Mit dieser Lösung stellen wir uns den Herausforderungen der Branche und schaffen gleichzeitig einen Mehrwert für Fahrerinnen und Fahrer sowie für unsere Teams vor Ort«, erklärt Michael Lütjann, CIO der Nagel-Group.

Die Nutzung des Terminals erinnert an Self-Service-Terminals, wie sie in Fast-Food-Restaurants verbreitet sind: Über ein benutzerfreundliches Interface können die Fahrer ihren Abfertigungsprozess eigenständig abwickeln. Die mehrsprachige Benutzeroberfläche soll zudem eine reibungslose Kommunikation gewährleisten, auch im internationalen Kontext. Mittels einer mobilen App und den dazugehörigen Terminals wird eine hohe Flexibilität für Fahrer sowie Abfertigungspersonal sichergestellt. Dies spart Zeit und reduziert den Verwaltungsaufwand.

»Das Nagel Driver Terminal ist ein wichtiger Schritt, um unsere Prozesse zu modernisieren und effizienter zu gestalten. Es zeigt, wie technologische Innovation sowohl unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter entlastet als auch den Service für unsere Fahrerinnen und Fahrer verbessert«, macht Jens Kleiner, COO der Nagel-Group, klar.

Nach den ersten Tests am Standort Borgholzhausen ist der nächste Einsatzort in Groß-Gerau geplant. Ziel ist es, die Funktionalitäten weiter zu optimieren und anschließend in der gesamten Nagel-Group auszurollen. »Ich bin begeistert, wie einfach und schnell die Abfertigung jetzt funktioniert«, berichtet Lutz Kauert, Berufskraftfahrer der Nagel-Group. Das Pilotprojekt wird in enger Zusammenarbeit mit dem international tätigen Beratungs- und Softwareentwicklungsunternehmen P3 umgesetzt.



Die neuen Fahrer-Terminals bei Nagel sind mehrsprachig und lassen Fahrer ihren Abfertigungsprozess eigenständig abwickeln.

Partnerschaft mit Lemontree

Das Projekt wird in Zusammenarbeit mit dem polnischen Immobilieninvestor Lemontree realisiert. »Mit Lemontree haben wir einen starken Partner

an unserer Seite, der unsere Vision von einem zukunftsorientierten Logistikstandort teilt«, lobt André Pleines, Executive Director Real Estate der Nagel-Group. ▶

SAYONARA EISZEIT!

Die grünen Verpackungen von StepacPCC können nach Überzeugung des israelischen Unternehmens Verpackern und Verwendern von Gemüse helfen, von umweltunfreundlichen eisgefüllten Polystyrolschaum- oder Wachskarton-Kisten wegzukommen.

Mit Verpackungen für modifizierte Atmosphäre und modifizierte Feuchtigkeit (MA/MH) will StepacPCC den Übergang weg von eisgefüllten Polystyrolschaum- oder Wachskarton-Kisten für die Verpackung von frischem Brokkoli und anderem Gemüse bei Ferntransporten in den USA und Japan erleichtern. Die Otofuke Agricultural Cooperative in Japan ist ein großer Brokkoli-Produzent und profitiert nach Angaben von StepacPCC bereits von seinen Xtend MA/MH Bulk Bags bei Landtransporten von Hokkaido nach Yokohama, eine Strecke von rund 1300 Kilometern.

In Japan sind laut StepacPCC für den nationalen Transport die eisgefüllten Kunststoffboxen für viele Gemüsearten weit verbreitet. Die hätten zwar exzellente Isoliereigenschaften und helfen niedrige Transporttemperaturen aufrechtzuhalten, aber umweltfreundlich seien diese Verpackungen nicht. Händler würden daher immer mehr Polystyrol-Verpackungen ablehnen, weil sie

leicht in Kleinteile zerfallen, die lange in der Umwelt überdauern, und zudem weil sie nicht wiederverwertbar seien. Vielen Länder haben Polystyrol bereits vollkommen verbannt, berichtet StepacPCC, in der EU dürfen zumindest Einwegverpackungen daraus nicht mehr hergestellt werden. Auch Japan setzte vermehrt auf eine Regulierung mit dem Ziel, nichtrecyklbare Materialien zu reduzieren, inklusive bestimmter Arten von PS-Schaumstoffen.

Auch eine Frage der Sicherheit

In den USA seien es wasserfest gemachte, wachsbeschichtete Kartonkisten, die für den eisgekühlten Brokkoli-Transport verwendet werden und die zunehmend nicht mehr willkommen sind. Durch die Wachsbeschichtung seien sie nicht mehr für das Papierrecycling geeignet und landen damit im Restmüll. Schlimmer noch, auf Mülldeponien könne solche beschichtete Pappe Methan produzieren, ein gefürchtetes Treibhausgas. Gewisse US-Bundesstaaten wie Kalifornien hätten bereits Verbote für nicht-recyclingfähige Behälter erlassen, berichtet StepacPCC.

Das Unternehmen richtet den Blick auch auf die Lebensmittelsicherheit: Wenn das zur Kühlung in den Boxen verwendete Eis schmilzt, trage es auch zum mikrobiellen Verderb der Ware bei. Studien hätten gezeigt, dass zu jedem Untersuchungszeitpunkt die Anzahl an mikrobiellen koloniebildenden Einheiten auf eisgekühltem Brokkoli höher sei als auf Brokkoli in MA/MH Verpackungen. Und zahlreiche Studien hätten zudem gezeigt, dass Vitamin C aus dem Brokkoli herausgelöst wird, wenn das Kühl-Eis schmilzt. Schließlich könne diese Haltbarmachung physikalisch unsicher sein: Geschmolzenes Eis sei nicht nur kein Beitrag zu einer sauberen Umgebung, es schaffe auch mögliche Rutschgefahren.

»Bei unseren Bemühungen von Polystyrolschaum mit Eis und seinen inhärenten Kontaminationsrisiken wegzukommen haben wir verschiedene Alternativen erwogen, um die Frische ohne die Verwendung von Eis aufrechtzuerhalten«, berichtet Akio Yamagishi, Manager der Abteilung für Obst- und Gemüseverkauf bei JA Otofuke. »Wir haben verschiedene modified atmosphere Verpackungsfolien getestet, unter anderem die Xtend Folien von StepacPCC. Nach Untersuchung des Zustands des Brokkolis bei Ankunft hat Xtend die anderen Folien sowohl bei Aussehen als auch Qualität übertrffen«, so Yamagishi.

Wirkweise der Folie

Die Eigenschaften der Xtend Verpackungsfolie für modifizierte Atmosphäre und Feuchtigkeitskontrolle tragen



Vergleich von eisgekühltem und in MAP-Folien verpacktem Brokkoli.

dazu bei, die Respiration der Produkte in der Verpackung zu verlangsamen, das für die Gelbfärbung von Brokkoli fördernde Reifegas Ethylen zu inhibieren, überschüssige Feuchtigkeit zu entfernen, den Alterungsprozess zu verzögern und das Wachstum von Mikroorganismen auf dem Brokkoli zu verlangsamen, erklärt StepacPCC. Die Wirkweise der Folie könnte auch das Risiko für nahrungsbedingte Erkrankungen durch Pathogene wie *E. coli* reduzieren, so der Hersteller.

»Wir haben vielfache Vorteile mit der eislosen Xtend Verpackung entdeckt«, berichtet Yamagishi. »Erstens vermeidet sie den Platz, den Eis benötigt, was uns erlaubt 66 Prozent mehr Brokkoli pro Kiste zu transportieren. Das senkt die CO₂-Emissionen und Transportkosten drastisch, was insbesondere von Bedeutung ist angesichts des derzeitigen Anstiegs bei den Versandkosten«, erklärt der Otofuke-Manager. »Mit Eis enthält jede Kiste nur sechs Kilogramm

Brokkoli, ohne können wir rund zehn Kilogramm hereinpacken. Noch dazu fasst jeder Xtend-Beutel zehn Kilogramm Brokkoli, was ihn ressourceneffizienter macht und die Notwendigkeit zusätzlicher Handhabungsschritte eliminiert«, betont er. Sein Fazit ist eindrucksvoll: »Die Möglichkeit, frischen Brokkoli eislos über das Festland in gewichtsbeschränkten Lastwagen zu transportieren hat zu einer Nettokostenreduktion von über 30 Prozent geführt.« Auch in den USA wird Xtend laut StepacPCC breit eingesetzt, um frische Brokkoli an den Foodservice-Sektor zu liefern. »Zusammen mit Forschern an der Agrotechnology & Food Sciences Gruppe an der Universität Wageningen haben wir gezeigt, dass unsere funktionelle »leicht und grün« Verpackungslösung den CO₂-Fußabdruck bei Sendungen vom Salinas Valley an der kalifornischen Westküste nach New York an der Ostküste um ungefähr 40 Prozent senkt, was einen positiven Ein-

Kurzinfo StepacPPC

Stepac hat seine Zentrale in Tefen im Norden Israels, eine Industriezone rund 60 Kilometer von Haifa entfernt im Landesinneren gelegen. Der US-Hersteller PPC Flexible Packaging hat den Polymerfolien-Spezialisten 2023 übernommen. Seitdem firmiert dieser als StepacPPC. PPC Flexible Packaging hat seinen Hauptsitz in Buffalo Grove im US-Bundesstaat Illinois und neun Niederlassungen in verschiedenen US-Bundesstaaten sowie in Kolumbien und Ecuador.

fluss auf die Umwelt zeigt«, erläutert Dr. Gary Ward, Chief Technology Officer bei StepacPCC. Die Fähigkeit zur Bewahrung von Qualität und Nährwert von frischem Brokkoli bei langer Lagerung sei nachgewiesen. Und die Xtend Bulkverpackung erhalte auch erfolgreich andere Gemüse, die traditionell auf Eis versendet werden wie Bok Choy und Frühlingszwiebeln. (ms)

Anzeige

blueSeal®

Luftschleier für den temperaturgeführten Transport

Verbesserte Erhaltung der Kühlkette

Steigern Sie die Kraftstoff-Effizienz Ihres Fahrzeugs

Kontaktfreie Lösung für Fahrer

Passt in alle Fahrzeuge und Tür-Konfigurationen:

BlueSeal® Luftschleier-Technologie ist patentrechtlich geschützt.
Tests und Analysen finden Sie unter: www.blueseal-aircurtains.com

BANANEN SCHNELLER IM BOOT

Die Erwartungen an den Hafen Puerto Antioquia sind groß: Er soll die Transitzeiten nach Europa verkürzen, die Exportkapazitäten Kolumbiens verbessern und gleichzeitig einen nachhaltigen und effizienten Betrieb unterstützen. 2025 soll dieses Wunderwerk eröffnet werden, einer der Ankerkunden ist Uniban.

Für den Bananenexporteur Uniban ist die bevorstehende Eröffnung von Puerto Antioquia im Jahr 2025 ein bedeutender Meilenstein. Der moderne Hafen in der Region Urabá im Nordwesten Kolumbiens soll die Exportlogistik verbessern, indem er die Transitzeiten nach Europa verkürzt, auf das derzeit über 90 Prozent der Exporte von Uniban entfallen. Die neue Anlage soll die Exportkapazitäten Kolumbiens stärken und das Engagement von Uniban für nachhaltiges Wachstum und operative Exzellenz stärken.

Uniban ist der fünfgrößte Bananenexporteur weltweit und der größte Exporteur von Bananen und Kochbananen in Kolumbien. Seit seiner Gründung 1966 sieht das Unternehmen sich als Eckpfeiler des kolumbianischen Agrarsektors und exportierte über 1,4 Milliarden Kisten mit Produkten – das entspricht 26,1 Millionen Tonnen – auf die Märkte weltweit. Allein im Jahr 2023 exportierte das Unternehmen 36 Millionen Kisten Bananen. Das Unternehmen schafft nach eigenen Angaben über 4800 direkte Arbeitsplätze; durch die angeschlossenen Produzenten, von denen viele Anteilseigner sind, unterstützt Uniban 11360 zusätzliche Arbeitsplätze auf 182 Bananenfarmen, die ihre Produkte ausschließlich über das Unternehmen vermarkten. Diese Farmen produzieren hauptsächlich konventionelle Bananen in Urabá, Antioquia und Magdalena, aber auch Bio-Ba-



Uniban-CEO Manuel Laborde.

nanen in Regionen wie Magdalena und La Guajira, die an der Nordküste Kolumbiens entlang des Karibischen Meeres liegen.

1200 Anschlüsse für Kühlcontainer

Baubeginn des Puerto Antioquia war im April 2022. Neben Uniban sind an dem Projekt laut dessen Webseite unter anderem auch die Fruchtunternehmen Tropical Banana, Grupo Santamaría und Banafrut sowie die französische Reederei CMA CGM und der

französische Baukonzern Eiffage beteiligt. Finanzielle Förderung kam unter anderem von der Weltbank.

Puerto Antioquia ist an der Mündung des Rio Leon in den Golf von Urabá gelegen, rund 20 Kilometer südlich der Stadt Turbo, Abenteurern bekannt als Endpunkt der »Panamericana« wenn man aus Südamerika kommt. Im Vergleich zum Hafen von Cartagena liege Antioquia jeweils rund 350 Kilometer näher an den Produktionszentren Manizales, Pereira, Medellín und Bogotá. Antioquia vermarktet sich als Tief-



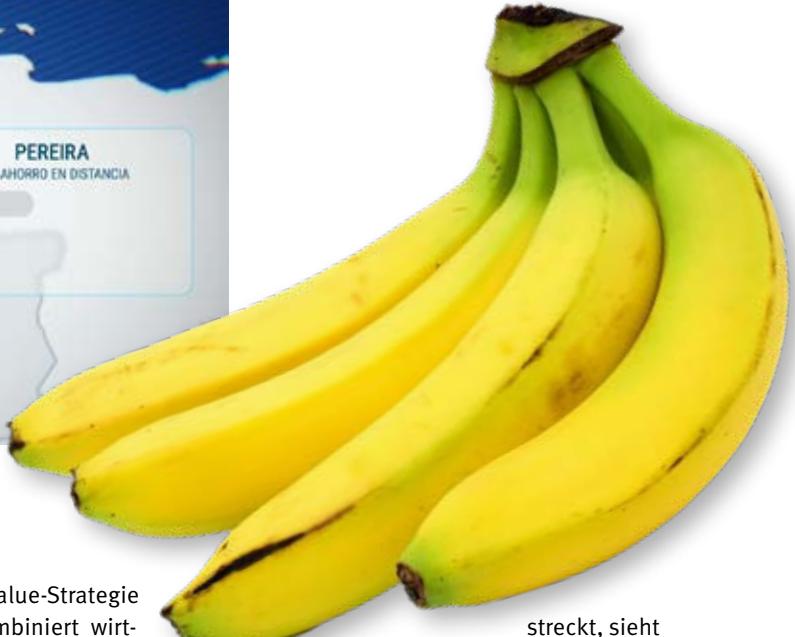
Lage des in Bau befindlichen Puerto Antioquia in Kolumbien.

wasserhafen mit einer Tiefe von 16,5 Metern. 1200 Anschlüsse für Kühlcontainer soll es dort geben. Offenbar ist eine schrittweise Eröffnung geplant, Ende 2025 sollen alle fünf Liegeplätze dann in Betrieb sein.

Fortschrittlichen Frachtkumschlagssysteme im Hafen, Sozialinitiativen an Land

»Unser Ziel ist es, sicherzustellen, dass kolumbianische Agrarprodukte in bestmöglichem Zustand nach Europa gelangen und so unsere Präsenz in diesem Schlüsselmarkt weiter stärken«, betont Manuel Laborde, CEO von Uniban. Ausgestattet mit fortschrittlichen Frachtkumschlagssystemen und Kühlseinrichtungen soll Puerto Antioquia den effizienten Transport von Produkten wie Bananen, Kochbananen, Hass-Avocados und Mangos gewährleisten. Uniban setzt auf soziale Verantwortung durch die Initiative für existenzsichernde Löhne und stellt nach eigenen Angaben sicher, dass die Landarbeiter in Urabá und Magdalena Löhne verdienen, die weit über dem kolumbianischen Mindestlohn liegen. Diese Initiative komme über 11 000 Arbeitnehmern und ihren Familien zugute und decke lebenswichtige Ausgaben wie Wohnen, Ernährung, Bildung und Gesundheitsversorgung. »Eine faire Entlohnung und Lebensqualität für unsere Beschäftigten sind für den langfristigen Erfolg von Uniban und den Gemeinden, in denen wir tätig sind, von entscheidender Bedeutung«, erklärt Laborde.

Die Shared-Value-Strategie von Uniban kombiniert wirtschaftliche, soziale und ökologische Ziele, um eine nachhaltige Entwicklung in allen Betrieben zu fördern. Das Unternehmen arbeitet mit über 2000 Kleinbauern in Regionen wie Urabá und Magdalena zusammen und bietet technische Unterstützung und faire Handelsbedingungen. Im Jahr 2023 investierte Uniban nach eigenen Angaben über zwei Millionen US-Dollar in Schulungsprogramme und Infrastruktur, um Produktivität und Qualität zu steigern. »Bei unserem Ansatz für Shared Value geht es darum, positive Auswirkungen zu erzielen, die über unsere Geschäftstätigkeit hinausgehen«, stellt Laborde heraus. Durch Partnerschaften mit Organisationen wie Fairtrade hat Uniban über 4,4 Millionen US-Dollar zu lokalen Entwicklungsprojekten beigetragen, darunter Wohnungsbau, Bildung und Gesundheitsversorgung, von denen nach Angaben des Unternehmens über 7000 Familien profitieren. »Unsere Null-Abfall-Politik und die Unterstützung des ökologischen Landbaus sind entscheidend auf dem Weg zu einem nachhaltigeren Landwirtschaftsmodell für Kolumbien«, gesteht Laborde zu. Im Jahr 2023 recycelte Uniban danach über 16 000 Tonnen Bio- und Kunststoffabfälle, pflanzte mehr als 51 000 Bäume und stellte 167 Hektar Wald wieder her, um Wasserquellen zu schützen und CO₂-Emissionen zu reduzieren. Der ökologische Landbau des Unternehmens, der sich über 238 Hektar er-



streckt, sieht Uniban als Beleg für sein Engagement für eine nachhaltige Landwirtschaft.

Erweiterung des Marktes für Lebensmittel mit Mehrwert mit Turbana Foods

Mit seiner Marke Turbana ist Uniban auch auf dem Markt für Lebensmittel mit Mehrwert aktiv. Zu den Produkten gehören süße und herzhafte Kochbananenchips, die über 2400 kolumbianische Kleinbauern durch lokale Einkäufe unterstützen, grüne Bananenchips, Maniokchips und gefriergetrocknete Früchte wie Bananen, Mangos und Ananas. Darüber hinaus bietet Turbana glutenfreies Bananen- und Kochbananenmehl an. Turbana Foods hat seine Wachstumsstrategie mit der jüngsten Übernahme des La-Niña-Snackwerks in Pereira gestärkt. Mit über 40 Jahren Erfahrung in der Herstellung hochwertiger Snacks soll diese Anlage das Angebot von Turbana diversifizieren und sowohl frittierte als auch gebackene Produkte wie Kochbananenchips, Rosquitas und neue Liniens wie Tocinetas und Kochbananenkekse umfassen. (ms)

Anzeige

AKTION

STARK Autarke Mobile Waschanlagen

Selbstfahrend mit Wassertank
Batterie • Benzin • Diesel • Strom
Altgeräterücknahme
Vorführgeräte / Leasing

STARK
WASCHANLAGEN

www.stark-waschanlagen.de • Telefon 07967 328

BESSER ALS BUZZWORDS

Vom 5. bis 7. Februar 2025 treffen in Berlin über 2500 Aussteller aus den verschiedensten Bereichen der Obst- und Gemüsebranche auf die Fachbesucher aus aller Welt. Im Fokus stehen Netzwerken und Innovationen. Klingt wie reine Buzzwords, ist aber wirklich so.

Unter dem Motto »Fruitful connections« versammelt die Fruit Logistica Anfang Februar wieder Fachbesucher und Aussteller zur weltweit führenden Fachmesse für den globalen Fruchthandel in Berlin. »Berlin ist der Ort, an dem man Kontakte knüpfen, neue Pläne austauschen und Partnerschaften aufbauen kann«, erläutert Kai Mangelberger, Director der Fruit Logistica, den diesjährigen Wahlspruch. »Wir freuen uns darauf, unseren Ausstellern und Fachbesuchern zahlreiche Möglichkeiten zu bieten, bestehende Beziehungen zu stärken und neue zu knüpfen, um nachhaltiges Wachstum zu fördern.« Mehr als 2500 Aussteller aus 86 Ländern werden an der Spree erwartet. Italien, die Niederlande, Deutschland, Spanien und Frankreich sind nach wie vor die fünf wichtigsten Ausstellerländer, doch die Zahl der teilnehmenden Unternehmen aus Asien, dem Nahen Osten und Nordafrika sowie Afrika wird nach Erwartung der Organisatoren steigen. Mehr Aussteller sollen aus Großbritannien, Indien, China, der Türkei und Vietnam teilnehmen – letzteres hat seine Präsenz mehr als verdoppelt –, während Aussteller aus Ländern wie Sri Lanka, Singapur, den Philippinen, Mauritius und dem Iran nach einer Pause wieder neu auf der Fruit Logistica dabei sind.

Logistics Hub und mehr

Quasi schon traditionell dabei ist im Rahmenprogramm das »Logistics Hub« in Halle 26. Ob See- oder Luftfracht, Straßen- oder Schienengüterverkehr: Für empfindliche Produkte wie Obst



Letztes Jahr haben rund 66 000 Einkäufer und Fachbesucher aus 145 Ländern an der Fruit Logistica teilgenommen.

und Gemüse ist eine reibungslose Kühlkettenlogistik das A und O. Im Logistics Hub berichten Exporteure und Vertreter von Transportunternehmen, wie sie sicherstellen, dass ihre Ware unversehrt und pünktlich am Bestimmungsort ankommt und welche digitalen Technologien sie dabei nutzen. Der Kiwifruchtexporteur Zespri stellt sein Projekt eines emissionsarmen Schifffahrtskorridors vor, mit dem er die Verkehrsverbindungen zwischen dem Heimatland Neuseeland und seinem wichtigsten Tor nach Europa – Belgien – umweltfreundlich gestalten will. Ebenso zukunftsweisend dürfte das geplante Rotterdam Food Hub sein. Das hochmoderne Kühl-Logistikzentrum soll den Frischwarenumschlag in Europas größtem Containerhafen auf den Kopf stellen. Nicht kleckern, sondern klotzen gilt auch für den Mehrzweck-Tiefwasserhafen von Puerto Antioquia

an der Nordküste Kolumbiens, der Anfang 2025 nach dreijähriger Bauzeit eröffnet werden soll. Durch das lang geplante Projekt sollen Transitzeiten verkürzt und der Frischwarenhandel mit Bananen, Avocados und Mangos wettbewerbsfähiger und nachhaltiger gestaltet werden (siehe S. 32). Auch auf anderen Bühnen gibt es ein volles Programm an informativen Vorträgen und anregenden Diskussionen. Fünf Bühnen, 100 Speaker, 1000 Ideen – so fassen die Messe-Organisatoren das Rahmenprogramm der Fruit Logistica zusammen. Auf der Farming Forward-Bühne in Halle 3.1 geht es zum Beispiel um künstliche Intelligenz und Sensoren, Technologie und Wissenschaft, Effizienz und kontrollierte Anbaubedingungen. Auf der Tech Stage in Halle 2.1 präsentieren Aussteller den Messegästen in 20-minütigen Kurzvorträgen ihre Entwicklungen aus

Quelle: Messe Berlin GmbH, Robert Lehmann



Nominiert für den Fruit Logistica Innovation Award im Bereich Technology: der Rypen Case Liner für längere Haltbarkeit.

dem Bereich Maschinen und Technik. So zeigt das auf Recycling- und Papierherstellungssysteme spezialisierte österreichische Unternehmen DS Smith, warum Wellpappe auch nach 25 Jahren noch ein hochmoderner Verpackungsstoff ist, und das im Allgäu ansässige Unternehmen Multivac stellt die Vielfalt seiner integrierten Verpackungslinien vor. Der holländische Anbieter Blue Radix hat den Crop Controller im Gepäck, ein KI-gesteuertes System, das Klima und Bewässerung in Gewächshäusern autonom optimiert und steuert. Kluge Lösungen zum Wassermanagement, aber auch zur Pflanzenüberwachung präsentiert der ebenfalls in den Niederlanden ansässige Gewächshausspezialist Ridders.

Das Future Lab in Halle 7.2A zeigt neue Wege, um in Zeiten schwieriger Umweltbedingungen mit intelligenter Technik Erträge zu sichern. Das belgische Unternehmen Ryp Labs präsentiert in dem Rahmen zum Beispiel ein unkompliziertes Verfahren, mit dem die Haltbarkeitsdauer von Frischprodukten um mehrere Tage erhöht werden kann. Möglich macht dies die Beschichtung ihrer lebensmittelechten Stixfresh-Aufkleber, mit der die natürlichen Abwehrmechanismen von Pflanzen imitiert werden. Und das Fresh Produce Forum will mit seinen Sessions in Halle 23 untersuchen, wie die Märkte von morgen aussehen und welche Strategien geeignet sind, um in diesen Märkten erfolgreich zu bestehen. Die überarbeiteten EU-Vermarktungsnormen für Obst und Gemüse sind ein Thema, ebenso die komplexen Preisbildungsprozesse entlang der Lieferkette.

Haltbare Beeren in Berlin

Die Fruit Logistica nimmt für sich in Anspruch, die Dynamik der Fruchthandelsbranche widerzuspiegeln. Sie unterstreicht dies durch eine neu in diesem Jahr erweiterte, dreitägige »Startup World«, die bahnbrechende Lösungen und zukunftsträchtige Technologien beleuchten soll, die der Fruchthandelsbranche neuen Erfolg bringen können. Der praktische Leitfaden Fruit Logistica Spotlights führt online zu verschiedenen Innovationen der Messe.

Auch der Fruit Logistica Innovation Award (Flia) widmet sich schon dem Namen nach den besonderen Neuheiten, die so gerne inflationär als Innovation bezeichnet werden. Aus fast 70 Einsendungen konnte die Fachjury in diesem Jahr die Teilnehmer der Endrunde auswählen, unter denen wie stets das Fachpublikum vor Ort in Berlin den Sieger auswählen kann. Seit 2024 wird neben dem »Flia« für Produktinnovationen im Frischfruchtbereich zusätzlich der »Flia Technology« für herausragende Innovationen im Bereich Machinery & Technology vergeben. Dort zählt der Rypen Case Liner zu den Nominierteren. Er erlaubt den Ethylen-Fang beim Frucht-Transport, sodass Obst in Transportkisten länger frisch und knackig bleibt. Beim Transport von Trauben konnten Kunden einen Rückgang der Warenmängel um durchschnittlich 85 Prozent beobachten, teilt der britische Hersteller It's Fresh (Halle 5.2, Stand B-24) mit. Die Rypen-Technologie fängt in den Transportkisten überschüssige Ethylenmoleküle und bindet sie in ihrer Struktur. Weder nutzt sie chemische Oxidation noch emittiert sie Stoffe oder wirkt auf die Früchte ein. Die Menge der Technologie wird stets an Fruchtart und Kundenanforderungen angepasst. Das Resultat sollen längere Haltbarkeit und weniger Lebensmittelverschwendungen sein.

Nominiert bei den Frucht-Neuheiten wurde unter anderem eine Erdbeere in nachhaltiger Supply Chain. Unter dem Namen Aldina vermarktet die Discounter-Kette Aldi Süd in Deutschland eine einzige Erdbeersorte – mit einer Abnahmegarantie für die Produzenten über den gesamten Saisonzeitraum. Das Konzept hat zum Ziel, den deut-

Kurz-Info Fruit Logistica



Wann?

5. bis 7. Februar, 9 bis 18 Uhr, am letzten Tag bis 16 Uhr

Wo?

Messe Berlin, Hallen 1 bis 8, 10, 11, 18, 20 bis 27

Preis?

Tageskarte 45 Euro, Dauerkarte 85 Euro (alle Tickets nur online)

Im Netz?

www.fruitlogistica.de

schen Erdbeeranbau zu stärken. Durch eine transparente Preisermittlung und die Abnahmegarantie für ein stark volatiles, hochverderbliches Produkt sollen alle Beteiligten langfristig wirtschaftlich profitieren.

Zuerst skurril klingt eine Nominierter aus dem Bereich Frischfrucht: Unter dem Namen »Halloweena« bringt die Firma Genesis Fresh aus Spanien eine MandarinenSorte in Kürbisform auf den Markt, die eine ebenso schöne wie gesunde Alternative zu den üblichen Süßigkeiten werden soll. Sie sei leicht zu schälen, praktisch kernlos, süß im Geschmack – und dank ihrer Form und der leuchtenden Schale der ideale Snack zum Geister-Fest. Die Früchte werden in Spanien unter strengen Standards nachhaltig angebaut und reifen unmittelbar vor Halloween.

Maskottchen-Rennen am »Fruchtigen Freitag«

Der letzte Messestag der Fruit Logistica gipfelt in diesem Jahr in einem Fest für die Fruchthandelsbranche. Ein hübsch beklopptes Spektakel erwartet die Besucher um 12 Uhr am Eingang Süd: das erste Fruit Logistica Maskottchen-Rennen! Wer live dabei ist, sieht die besten Maskottchen der Branche um die Wette laufen. Danach gibt es Champagner und Musik, um die Verleihung des prestigeträchtigen »Flia« zu untermauern. ▶

EINMAL GLASKUGEL BITTE!

Wie entwickelt sich die Logistik im kommenden Jahr und worauf sollten Unternehmen vorbereitet sein? Zehn Thesen für die Transportbranche 2025 unseres Autors Gunnar Gburek, Head of Business Affairs bei Timocom.

Die Herausforderungen der Speditionen und Transportunternehmen von heute werden zu den logistischen Hürden von Handel und Industrie von morgen. Viele der Ende 2023 veröffentlichten Prognosen zur Entwicklung des Transportmarkts sind 2024 eingetreten. Zum Beispiel der Anstieg der Transportpreise aufgrund gestiegener Personal- und Betriebskosten, die zunehmende Bedeutung von Teil- und Zuladungen sowie leider auch der Anstieg der Insolvenzen und Geschäftsaufgaben im Transportsektor. Neugründungen und Übernahmen waren am Markt kaum zu beobachten, sodass die Kapazitäten insgesamt abgenommen haben. Der anhaltende Fahrermangel wird diesen Trend voraussichtlich auch 2025 weiter anheizen und künstliche Intelligenz wird nicht die Lösung aller Probleme sein. Zehn Thesen zur Entwicklung des Transportmarkts 2025:

1. Qualifizierte Fahrer sowie Disponenten bleiben rar und KI (noch) kein Ersatz

2025 werden weiterhin kaum neue und vor allem nicht ausreichend qualifizierte Fahrer auf dem Markt verfügbar sein. Gleiches gilt für Disponenten und Mitarbeiter im Speditionsgeschäft. Zwar bieten zahlreiche Softwareunternehmen KI-gestützte Lösungen zur Entlastung der Disponenten an, bis diese flächendeckend in Speditionen zum Einsatz kommen, wird jedoch noch einige Zeit vergehen. Und auch dann ist fraglich, ob sie wirklich den Personalmangel vollumfänglich auffangen können. Autonomes Fahren wird 2025 ebenfalls noch kein Thema sein, sodass der Mangel an Kraftfahrern all-



gegenwärtig bleibt. Es gilt also weiterhin die vorhandenen Mitarbeiter gut zu behandeln und ihnen Wertschätzung gegenüber zubringen – das sollte übrigens für die gesamte Gesellschaft tun, ihre Leistung ist schließlich genauso systemrelevant wie die der Mitarbeiter bei Polizei, Feuerwehr oder im Gesundheitssystem!

2. Transportpreise steigen aufgrund mangelnder Kapazitäten

Bedingt durch die stetige Abnahme der Kapazitäten bei gleichbleibend hohem Transportaufkommen wird um die Kapazitäten gekämpft und für kurzfristige Transporte höhere Preise geboten werden müssen. Das ist insbesondere für die Speditionen bitter, die langfristige Verträge zu aktuellen Preisen abgeschlossen haben. Durch saisonale Schwankungen wird es zwar preislich entspanntere Phasen geben, das Niveau wird jedoch insgesamt über den Vorjahren liegen und bleiben.

Wenn die Nachfrage nach Frachtraum im Jahr 2025 aufgrund eines leichten Wirtschaftswachstums ansteigen sollte, könnte der anhaltende Frachtraummangel und die damit verbundenen hohen Preise das eine oder andere zarte Pflänzchen Aufschwung schnell wieder absterben lassen. Ware, die nicht beim Kunden landet, kann auch nicht abgerechnet werden. Kapazitäten sichern, indem man seine Dienstleister gut behandelt, bleibt das Gebot der Stunde. Der Wandel vom Käufer- zum Verkäufermarkt wird immer deutlicher.

3. Noch mehr Insolvenzen und Geschäftsaufgaben

Trotz steigender Preise für Transporte haben am Ende immer mehr Frachtführer weniger übrig, denn die Kostensteigerungen werden dadurch kaum aufgefangen. Einige geraten dadurch in geschäftliche Schieflage bis hin zur Insolvenz, andere versuchen der Misere zu entgehen, indem sie versuchen,

ihre Unternehmen zu veräußern. Dies gelingt jedoch kaum jemandem, weil auch größere Unternehmen kein Interesse an einer Erweiterung durch Zukäufe haben. Ebenfalls problematisch ist für viele kleine Unternehmen die Tatsache, dass die nachfolgende Generation kaum noch bereit ist, das Familienunternehmen weiterzuführen. Ende 2025 wird es deutlich weniger Frachtführer geben als heute und dementsprechend auch reduzierte Kapazitäten.

4. Steigende Energiekosten erschweren langfristige Verträge

Die Personal-, und Betriebskosten sind 2024 deutlich gestiegen. 2025 wird diese Tendenz durch eine zunehmende Anzahl von Krisen und das voraussichtliche Anhalten der Kriege in der Welt, vor allem bei den Energie- und Dieselpreisen, weiter anhalten. Frachtführer und Spediteure werden dies erheblich belasten und die eh schon geringen Gewinnmargen weiter schmälern. Deshalb werden sie ihr Risiko bei längerfristigen Verträgen senken wollen, entweder durch verschärzte Dieselfloater oder anderen Variablen. Voraussichtlich werden sich einige auch grundsätzlich seltener auf langfristige Ausschreibungen bewerben und über Marktplätze eher kurzfristige, lukrative und weniger risikoreiche Angebote suchen. Denn der Mangel an Transportkapazitäten führt dazu, dass dies für viele Auftraggeber der einzige Weg ist, an Frachtführer zu kommen, insbesondere in den Spitzenzeiten um Ostern oder Weihnachten. Natürlich zu anderen Konditionen als bei Rahmenverträgen, die teilweise mehr als ein Jahr gültig sind.

5. Weniger Komplettladungen – mehr Teilladungsverkehre

Aufgrund der stagnierenden Wirtschaft wird das absolute Transportaufkommen 2025 zumindest in Deutschland insgesamt kaum steigen. Die Anzahl der Sendungen wird aber voraussichtlich nicht abnehmen, produzierende Unternehmen werden nur gezwungenermaßen kleinere Sendungen beauftragen müssen. Dies führt zu mehr Teilladungen, die einfacheren Komplettladungen (FTL) werden weniger. Für Auftraggeber wird es also teurer und die Dienstleister haben deutlich mehr Aufwand. Nicht zuletzt werden dadurch auch leider die Leerkilometer zunehmen, eine Entwicklung die eigentlich eher in die andere Richtung laufen sollte!

6. Kooperation und Vernetzung gegen Kapazitätsengpässe

Der anhaltende Druck auf Transportkapazitäten und Kosten lässt immer mehr Unternehmen darüber nachdenken, sich stärker untereinander zu vernetzen und gegenseitig zu helfen. Viele stellen in diesen schwierigen, komplexen und unsicheren Zeiten fest, dass sie im Alleingang kaum noch vorankommen. Hier ist mehr Kollaboration gefragt. Aber unterschiedliche Systeme zwischen den Unternehmen erschweren die Kommunikation, Medienbrüche sind höchst fehleranfällig und manuelle Prozesse binden kaum noch vorhandene personelle Ressourcen. Daher gewinnen Schnittstellen und digitale Plattformen immer mehr an Bedeutung. Auch wenn dies die Transparenz erhöht und den in der Branche traditionell vorherrschenden Kundenschutz

Anzeige



Internationale Fachmesse für
Intralogistik-Lösungen und
Prozessmanagement

11. – 13. März 2025
Messe Stuttgart

**PASSION
FOR SOLUTIONS**



Follow us on **LinkedIn**®

**MACHER TREFFEN SICH
JÄHRLICH IN STUTTGART**

Jetzt informieren und dabei sein!

logimat-messe.de



angreift: Das Risiko, Auftraggeber zu verlieren, ist angesichts der knappen Kapazitäten kalkulierbar. Es gibt auch 2025 genug zu tun.

7. Einfrieren des LkSG wird die Gemüter nur kurzfristig beruhigen

Durch das Aussetzen des LkSG wird nur kurzfristig eine Entlastung und eine Beruhigung der Gemüter festzustellen sein. Denn die Anforderungen bleiben auch ohne Kontrollen bestehen und weitere Compliance-Regelungen werden zusätzlichen Aufwand mit sich bringen. Der massiv geforderte Bürokratieabbau wird also auch 2025 nicht stattfinden. Der Frust darüber, dass ein Großteil der Bürokratie auf dem Rücken der KMU, die nicht direkt betroffen sind, abgeladen wird, führt zu immer mehr Unmut und verstärktem Druck auf die Transportverbände. Diese werden aber zunächst einer handlungsunfähigen Politik gegenüberstehen. Und daran wird sich voraussichtlich im gesamten Jahr 2025 kaum was ändern. Ob wenigstens das BAFA durch seine angekündigten Handreichungen in Sachen LkSG für etwas mehr Durchblick sorgen kann, ist auch noch nicht ausgemacht. Immerhin wurde inzwischen offiziell bestätigt, dass zumindest in Sachen CSRD die Angaben über den CO₂-Ausstoß auf Basis von Schätzwerten zulässig sind. Die Diskussionen über Nachteile gegenüber ausländischen Wettbewerbern, bei denen die Anforderungen gar nicht zur Anwendung kommen beziehungsweise entsprechend nachlässiger verfolgt werden, werden definitiv nicht abnehmen!

8. Zurückhaltender Einsatz von Elektro- und Wasserstoff-LKW

Der Einsatz emissionsarmer Fahrzeuge wird 2025 weitere erste Gehversuche erleben. Vor allem mittelständische und große Transportunternehmen haben mit Praxistests der neuen Antriebstechnologien begonnen. 2025 werden sie, da wo sie es als sinnvoll erachten und da, wo sie von den OEM überhaupt Fahrzeuge erhalten, Testläufe weiter ausbauen. Allerdings wird die Unsicherheit, welche Technik sich am Ende durchsetzt, bleiben. Deshalb wird es noch nicht für den von

der Politik erhofften nennenswerten Beitrag zur CO₂-Reduzierung reichen. Vor allem für Industrie und Handel wird deren Einsatz mit Blick auf CSRD-Richtlinien aber an Bedeutung gewinnen. Eine größere Rolle könnte hierbei der Ersatzdiesel HVO-100 spielen, wenn er in größeren Mengen als umweltfreundlicher Antriebsstoff zur Verfügung steht. Trotz zahlreicher Bedenken erscheint dies aktuell machbarer als der schnelle Ausbau der Wasserstoff- oder E-Ladestationen.

9. Kein Zuwachs bei Verlagerung auf die Schiene

Trailer oder Waren vermehrt auf der Schiene zu transportieren wird im kommenden Jahr nicht nur aufgrund der infrastrukturellen Hürden kaum zunehmen. Auch die Bahn hat Schwierigkeiten, ausreichend neue, qualifizierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu finden. Im kombinierten Verkehr wird es nur vorangehen, wenn die Frachtführer ihre Kapazitäten vermehrt mit kranfähigen Trailern ausbauen. Zumindest in der ersten Jahreshälfte wird hier noch Zurückhaltung zu spüren sein. Erst mit einem Wiederanstieg der Wirtschaftsleistung werden Transportunternehmer wieder mehr Investitionen vornehmen. Aber nur wenn die Politik die Rahmenbedingungen deutlich verbessert, wird dies einen langfristig nachhaltigen Effekt auf die Verkehrsverlagerung haben. An einen spürbaren zusätzlichen Einzelwagen- oder Wagengruppenverkehr glauben nur die Bahnen selbst oder unerschütterliche Optimisten. Zu schlecht ist die Performance des Bahnverkehrs in diesem Sektor und die immer kleiner werdenden Sendungen sprechen auch gegen die Verlagerung, so sinnvoll und umweltfreundlich sie auch sein möge.

10. Cybercrime-Gefahr in ungeschützter Umgebung

Mithilfe des technischen Fortschritts zum Beispiel durch KI und dessen Einsatz wird es auch für Kriminelle immer einfacher, neue Wege zur Täuschung und Betrugsmaschen zu finden. Einen 100-prozentigen Schutz zu jeder Zeit kann niemand garantieren. Die Sicherheit von IT-Systemen verlangt deshalb kontinuierliche Maßnahmen

Timocom investiert in Aparkado

Timocom hat Anfang Januar offiziell seine strategische Beteiligung an dem Startup Aparkado bekannt gegeben. Mit dieser Investition verfolgt das Freighttech-Unternehmen das Ziel, den europäischen Straßengüterverkehr weiter zu digitalisieren und die Integration von Fahrern in den digitalen Transportprozess zu fördern. Im Zentrum von Aparkado steht die LKW.App, ein Parkplatzleitsystem, das die Auslastung von über 40 000 Parkflächen in Europa berücksichtigt. Die App hilft Fahrern verfügbare freie Parkmöglichkeiten entlang ihrer Route zu finden und bietet so eine praktische Lösung für das drängende Parkplatzproblem im Straßengüterverkehr. Darüber hinaus will die App dazu beitragen, den Alltag von LKW-Fahrern durch smarte Funktionen deutlich zu erleichtern und den beruflichen Alltag attraktiver zu gestalten. »Mit der Investition in Aparkado setzen wir ein klares Zeichen für die Zukunft des europäischen Straßengüterverkehrs,« so Tim Thiermann, Geschäftsführer bei Timocom. »Wir sehen es als unsere Verantwortung, den Logistiksektor nicht nur effizienter, sondern auch menschlicher und nachhaltiger zu gestalten.«

und regelmäßige Updates sowie besondere Wachsamkeit der Mitarbeiter. Das ist gerade für kleine Unternehmen eine große finanzielle Belastung und personeller Aufwand. In der Transportbranche sollten Unternehmer vor allem bei Angeboten von vermeintlich seriösen Dienstleistern oder Aufträgen per E-Mail kritisch sein und die Angaben detailliert prüfen. Leider wird es auch 2025 zu Fällen kommen, in denen abseits von sicheren Plattformen und Marktplätzen Cyberkriminelle »offene Türen« finden. Verhindern kann man dies nur, wenn die Branche sichere digitale Wege und Netzwerke mit geprüften Akteuren nutzt, die eine höhere Sicherheit bieten. ▲

Gunnar Gburek

Unser Autor

Unser Autor Gunnar Gburek ist Head of Business Affairs bei der Timocom GmbH, Erkrath.

KOMBINIERTE MASSNAHMEN GEGEN DEN VERLUST

Der Save Food Projektwettbewerb zeichnet jährlich vorbildliche Projekte aus. In diesem Jahr geht der Preis und die Fördersumme von 10 000 Euro nach Nigeria, wo eine Kombination aus moderner Technologie, Transportverpackungen, Bildungsprogrammen und direktem Marktzugang die Nach-Ernte-Verluste deutlich gesenkt hat.

Bereits zum zweiten Mal unterstützt die Save Food Initiative im Rahmen ihres jährlichen Wettbewerbs gezielt ein Projekt ihrer Mitglieder. Der Gewinner des Save Food Projektwettbewerbs 2024 und einer Fördersumme von 10 000 Euro ist Tomato Jos Farming and Processing Limited. Die Initiative unterstützt Kleinbauern in Nigeria dabei, Tomaten effizienter anzubauen, zu verarbeiten und zu vermarkten. »Tomato Jos hat bereits viel bewegt und gezeigt, welches Potenzial entsteht, wenn Akteure entlang der gesamten Verarbeitungs-, Verpackungs- und Distributionskette gezielt gefördert werden«, erklärt Thomas Dohse, Director der Messe Interpack und der Save Food Initiative. »Das Projekt beweist, dass innovative Ansätze nicht nur helfen Lebensmittelverluste zu reduzieren, sondern auch nachhaltige wirtschaftliche und soziale Strukturen schaffen.« Denn durch eine konsequente Ausrichtung auf praxisnahe Lösungen konnte Tomato Jos die Nachernteverluste bei Tomaten bereits um rund 45 Prozent reduzieren.

Zwischen Überschuss und Import

Nigeria ist der größte Produzent von Tomaten in Afrika südlich der Sahara. Dennoch importiert das Land jedes Jahr Tomatenprodukte im Wert von Millionen US-Dollar. Der Grund: Fast die Hälfte der Ernte verdirbt aufgrund fehlender Kühlketten, schlechter Lager- und Transportmöglichkeiten sowie der

hohen Temperaturen und Luftfeuchtigkeit – ein wirtschaftliches Desaster für die Kleinbauern. Tomato Jos, 2014 von Mira Mehta gegründet, betreibt Farmen, schafft Arbeitsplätze und produziert sein eigenes Tomatenmark in Kaduna. Trainingsprogramme vermitteln den Kleinbauern moderne Anbaumethoden, hochwertiges Saatgut, Dünger und Technologien sorgen für bessere Erträge. Ein innovatives Kreditsystem erleichtert den Aufbau produktiver Betriebe und stärkt die finanzielle Unabhängigkeit der Bauern. »Wir unterrichten die Kleinbauern unter anderem darin, wann sie Tomaten idealerweise ernten, wie sie sie am besten sortieren und verpacken«, so Mehta, die immer noch Geschäftsführerin des Unternehmens ist.

Transportverpackung als Schlüssel zum Erfolg

Eine pragmatische Lösung von Tomato Jos ist die Verwendung von Großraumkisten. Diese nachhaltigen Verpackungslösungen reduzieren im Vergleich zu den traditionell genutzten Flechtkörben die Beschädigung der Tomaten erheblich. Sie schützen die Früchte während des Transports und sind durch ihr einheitliches Design leicht zu stapeln. Der vorhandene Platz auf dem LKW wird optimal genutzt, wodurch die Transportkosten pro Einheit sinken. Ergänzende Schulungen des Transportpersonals im Umgang mit den Tomaten beim Be- und Entladen zeigen weiterhin positive Effekte.

Mit dem Preisgeld des Save Food



Ausgezeichnete Arbeit: Tomato Jos in Nigeria.

Awards baut Tomato Jos seine Aktivitäten weiter aus. Das Projekt investiert in Schulungsprogramme zur Schädlingsbekämpfung, neue Tomatensorten und verbesserte Verpackungssysteme. »Dieser Preis ist ein Sprungbrett, damit Tausende von Landwirten profitieren und ihre Ernteergebnisse optimieren«, freut sich Mehta. Die Bekanntgabe des Gewinners des Projektwettbewerbs 2024 erfolgte im Dezember auf der Pacprocess MEA in Kairo, einer Veranstaltung der Interpack Alliance. Die Fachjury bestand aus Mitgliedern der WPO (World Packaging Organisation), FAO (Welternährungsorganisation), UNIDO (Organisation der Vereinten Nationen für industrielle Entwicklung) und der Messe Düsseldorf. Diese hat die Save Food Initiative 2011 ins Leben gerufen. ▶

TANKSTELLE FÜR KLIMANEUTRALE PORSCHE-ZULIEFERUNG

OG Clean Fuels hat seine 150. CNG-Tankstelle in Deutschland eröffnet und ist überzeugt von weiterem Wachstum. Grund sei der Druck auf Transportunternehmen, klimaschonende LKW-Antriebe einzusetzen. Und die Kosten: auch beim jetzt niedrigem Diesel-Preis sei regeneratives Bio-CNG günstiger.

Bei OG Clean Fuels stehen sowohl beim Absatz als auch bei den Standorten die Zeichen weiter auf Wachstum. Die zum 1. Januar 2025 übernommene CNG-Tankstelle in Ludwigsburg ist die 150. Station in Deutschland. Ende Januar 2025 will OG an rund 160 Standorten klimaschonendes Bio-CNG anbieten. Der Ausbau des OG-Netzes mit öffentlichen CNG-Tankstellen findet derzeit besonders in Südw- und Westdeutsch-

land mit statt. Der Marktführer beim Betrieb von CNG-Tankstellen setzt bei seiner Wachstumsstrategie weiterhin auf eine enge Kooperation mit Transport- und Logistikunternehmen. »Auch wenn Klimaschutz scheinbar in der öffentlichen Debatte derzeit an Bedeutung verliert, steigt der Druck auf Transportunternehmen, klimaschonende LKW-Antriebe einzusetzen«, berichtet Achim Wiedey. Der deutsche Vertriebsleiter von OG Clean Fuels weiter: »Sowohl die Kundenerwartungen als auch die Kosten

erschweren den wirtschaftlichen Einsatz von LKW, die mit fossilem Diesel angetrieben werden.« Da Elektro-LKW auf absehbare Zeit nicht flächendeckend eingesetzt werden könnten, seien praxiserprobte CNG-LKW eine hervorragende Lösung. Um den Einsatz des klimaneutralen Kraftstoffs Bio-CNG im Straßengüterverkehr weiter zu erleichtern, baut OG Clean Fuels sein deutsches Tankstellennetz strategisch aus. Neben einer Verdichtung des OG-Netzes besonders in Südw- und Westdeutschland ist das



Foto: OG Clean Fuels/vo

LKW der Keller Group tanken täglich an der neuen Station von OG Clean Fuels in Ludwigsburg.

Ziel, weiße Flecken auf der Landkarte zu verhindern. »Wir erhalten dabei gezielt Standorte, die für den Straßengüterverkehr wichtig sind oder aufgrund der Lage in Zukunft wichtig werden«, erläutert Wiedey das Vorgehen. »Nach der Übernahme von CNG-Tankstellen von den bisherigen Betreibern optimieren wir die Anlagentechnik so, dass sie den Anforderungen der Transportbranche entspricht.«

Typisches Vorgehen mit Ankerkunden

Zum Jahreswechsel knackte OG die Marke von 150 CNG-Tankstellen in Deutschland. Die OG-Tankstelle in Ludwigsburg ist für das Vorgehen des Marktführers typisch: »Die Tankstelle hat eine gute Lage und ist auch mit Sattelzügen nutzbar. Und wir haben mit der Keller Group aus Ditzingen einen Ankerkunden, der wie OG auf alle regenerativen Antriebe zur CO₂-Einsparung setzt.« Die LKW der Keller-Group, die im Auftrag eines großen süddeutschen PKW-Herstellers unterwegs sind, werden mehrfach in der Woche in Ludwigsburg tanken. Zwischen der Keller-Group und OG gibt es einen engen Kontakt und Gespräche, wie der Standort weiterentwickelt wird.

Nachfrageschub auch aus der Foodlogistik

»Da Bio-CNG auf absehbare Zeit der einzige wirtschaftliche und praxiserprobte Antrieb ist, mit dem schwere

LKW klimaneutral betrieben werden können, kommen aus allen Bereichen der Transportwirtschaft neue Kunden«, berichtet der deutsche Vertriebsleiter von OG. Besonders gebe es jedoch einen Nachfrageschub bei regionalen Transportunternehmen der Recycling- und Baustoff-Logistik sowie für längere Transportstrecken zwischen Frachtzentren oder bei der Food-Logistik. Um den Kunden den Umstieg auf einen klimaschonenden alternativen Antrieb zu erleichtern, berät das Team von OG die Unternehmen zu Fahrleistungen, Routenplänen und möglichen Tankstopps. Wiedey betont, dass regeneratives Bio-CNG bei den meisten Transportaufgaben wirtschaftlich eingesetzt werden könne. »Selbst bei dem aktuell sehr niedrigen Preis für fossilen Diesel fahren unsere Kunden mit regenerativem Bio-CNG günstiger«, so der OG-Vertriebsleiter. Möglich sei dies auch durch Verträge mit Festpreisen und langen Laufzeiten. »Mittlerweile nutzen viele unserer Kunden aus Transport und Logistik unsere individuellen Angebote, um ihre Kosten und Streckenplanungen zu optimieren«, hebt Wiedey hervor.

Gerade die großen Logistik-Konzerne würden sich aufgrund ihrer Klimaschutzziele zunehmend für Bio-CNG entscheiden. Dabei erwarten sie oft, dass auch ihre Frachtführer und Freightpartner ebenfalls auf Bio-CNG umsteigen. »Die CO₂-Emissionen können in der Praxis mit Bio-CNG am

stärksten gesenkt werden – sowohl klimaschonenden Kraftstoff mit minus 95 Prozent CO₂-Reduktion als auch klimaneutrale und klimapositive Antriebsenergie stellen wir zur Verfügung«, sagt Wiedey. Auch hierbei gehe OG auf die individuellen Anforderungen der Kunden ein.

Aus Abfall- und Reststoffen produzierte Alternative

Das Bio-CNG von OG wird in Deutschland aus Abfall und Reststoffen produziert; die Herkunft des Biokraftstoffs wird lückenlos nachgewiesen. So gebe »Made in Germany« den Kunden die Sicherheit, dass sie auf eine nachhaltige Lösung für ihre Transportaufgaben setzen.

OG Clean Fuels ist in Deutschland nach eigenen Angaben Marktführer beim Betrieb von CNG-Tankstellen. Das Unternehmen betreibt in Deutschland ein flächendeckendes Stationsnetz und verkauft ausschließlich nachhaltig aus Abfall und Reststoffen produziertes Bio-CNG. Die Tankstellen des OG LKW-Basisnetz sind das Rückgrat der CNG-Infrastruktur für den überregionalen Straßengüterverkehr entlang der Haupttransportrouten. Jedoch ist auch ein großer Teil der insgesamt gut 150 OG-Tankstellen in Deutschland für die Betankung von CNG-LKW ausgelegt. Für DHL hat OG darüber hinaus ein bundesweites Tankstellennetz realisiert und versorgt die LKW des Logistikkonzerns mit klimaneutralem Bio-CNG. ▶

Anzeige



Kühl- und Tiefkühlräume · Schlüsselfertige Bauten · Bananenreifeanlagen · CA+ULO Obstlagerräume

Nutzen Sie über 50 Jahre Erfahrung.
Führend in Europa in der Planung und der Ausführung.



Plattenhardt + Wirth GmbH | Kühlraumbau/Industriebau

www.plawi.de

D-88074 Meckenbeuren-Reute | D-57482 Wenden-Hünsborn | D-06188 Landsberg | D-82024 Taufkirchen | D-27572 Bremerhaven

D-68766 Hockenheim | D-33604-Bielefeld | D-15562 Rüdersdorf | A-6914 Hohenweiler | A-3052 Neustift-Innernanzing

MODERNE MANGO-MARKIERUNG

Westfalia Fruit will in den Niederlanden die Nachhaltigkeit mit ‚tätowierten‘ Mangos fördern. Denn durch die Technologie könnten bis zu zehn Millionen Plastikaufkleber pro Jahr eingespart werden, so das Unternehmen.

Westfalia Fruit hat Ende November den Verkaufsstart lasermarkierter Mangos bekannt gegeben. Die von den Niederlassungen des Unternehmens in den Niederlanden vorangetriebene Initiative erübrigt das Aufbringen von PLU-Einzelauflaufklebern aus Kunststoff. Nach umfangreichen Tests und Versuchen wurden die speziell gelaserten Mangos jetzt im europäischen Kundengeschäft eingeführt. Mathijs Benard, der als Head of Operations Central Europe seit März 2024 bei Westfalia Fruit in den Niederlanden beschäftigt ist und auch intensiv mit dem Operations Team in Deutschland kooperiert, erläutert: »Seit ich dem Unternehmen beigetreten bin, liegt mein Augenmerk auf der Verbesserung von Zusammenarbeit und Effizienz. Das Einführen der Lasermarkierung, die fast wie eine geätzte Tätowierung auf der Mango wirkt, war ein aufregendes Projekt. Dadurch stechen die Früchte nicht nur im Laden hervor, sondern es lassen sich auch potenziell bis zu zehn Millionen Plastikaufkleber pro Jahr einsparen. Was wir auf die Früchte lasern können, ist nur durch unsere Vorstellungskraft und die Bedürfnisse der Kunden begrenzt. Aktuell umfasst dies die Herkunft der Früchte, das Kunden-Branding und die Produktreferenz.«

Ausbau des Geschäfts und Erweiterung der Kapazitäten in den Niederlanden

Das Laserprojekt wurde auf gemeinsamer Basis der Westfalia Kapazitäten



Tätowierte Mangos von Westfalia Fruit.

in den Niederlanden und in Deutschland umgesetzt, um sicherzustellen, dass die Qualität und Haltbarkeit der Früchte beim Lasern erhalten bleibt. Das Feedback der Kunden sei äußerst

positiv, und es ist vorgesehen, das Sortiment in naher Zukunft europaweit auszubauen, so die multinationale Westfalia Fruit Group. »Die Rolle von Benard als Head of Operations Central

Westfalia Fruit übernimmt Syros

Westfalia Fruit hat Anfang des Jahres vermeldet, dass die Übernahme von Syros, einen in Belgien ansässigen Lebensmittelhersteller, abgeschlossen ist. Syros produziert seit über 30 Jahren hochwertige Avocadoprodukte für große europäische Supermärkte, Restaurantketten und Meal-Box-Unternehmen. Das Unternehmen bietet sowohl Eigenmarken als auch Markenprodukte an, für professionelle Kunden unter der Marke Syros und für Verbraucher unter der Marke Wonky. In seinem Portfolio, das eine breite Palette von Guacamole-Sorten umfasst, liegt der Schwerpunkt auf den gesundheitlichen und ernährungsphysiologischen Vorteilen von Avocados. »Diese Akquisition stärkt unser Wertschöpfungsgeschäft in Europa und passt perfekt zu unserer Wachstumsstrategie«, kommentierte Wim Destoop, Regional President Europe bei Westfalia Fruit. »Syros ist seit vielen Jahren ein vertrauenswürdiger Partner, der zu einem hohen Prozentsatz von Westfalia mit Rohstoffen beliefert wird. Ihr Engagement für Qualität und Nachhaltigkeit spiegelt unsere eigenen Werte wider, sodass dies ein natürlicher nächster Schritt für beide Unternehmen ist.«



Besiegelt: Der Avocado-Lieferant Westfalia hat seinen Kunden Syros übernommen.

Europe unterstreicht die dynamisierte Struktur von Westfalia in Europa«, kommentierte Wim Destoop, Präsident Europa. »Durch die Kombination des Fachwissens unserer niederländischen und deutschen Betriebe mit den Verpackungskapazitäten im ehemaligen Werk Eurowest sind wir gut aufgestellt, um die Kontinuität des Geschäfts zu sichern und einen herausragenden Kundenservice zu leisten.«

Als Head of Commercial verstärkt außerdem Marcel van der Linden das Team von Westfalia Niederlande. Der erfahrene Fachmann ist seit mehr als 30 Jahren im Frischwarenbereich tätig, wo er insbesondere mit Tomaten befasst war, und merkt an: »Nach der Übernahme von Eurowest und der Zusammenführung der beiden Teams unter dem klaren Motto ‚Führend in Qualität und Verpackung‘ bin ich sicherlich in einer spannenden Zeit zu Westfalia gekommen.« Bereits 2013 hatte Westfalia 51 Prozent an dem 1970 als Revij gegründeten Unternehmen erworben und Anfang 2024 dann komplett übernommen.

Die Produktionsanlagen von Westfalia in Poeldijk verfügen nach Angaben des Unternehmens über vielseitige Kapazitäten. Neben der anerkannten Expertise bei Avocados bietet der Unternehmensstandort auch ganzjährige Verpackungslösungen für Sprossen, Paprika und anderes Gemüse. »Wir sind entschlossen, unseren Kunden mit innovativen Lösungen zu dienen, die unser breites Serviceangebot und unsere Flexibilität unter Beweis stellen«, betont van der Linden. »Mit hochmodernen, robotisierten Verpackungslinien sind wir in der Lage, eine Vielzahl maßgeschneiderter Verpackungsformate für die spezifischen Anforderungen jedes einzelnen Kunden bereitzustellen.«

Anzeige

BUTT®
... UND DAS NIVEAU STIMMT!

Wir schaffen logistische Verbindungen.
Individuelle Planung und Konstruktion
direkt vom Hersteller – Made in Germany

www.buttp.de

Wärmegedämmte Verladeschleuse

MADE IN GERMANY

BUTT GmbH Tel.: +49(0)4435 9618-0
Zum Kuhberg 6-12 Fax: +49(0)4435 9618-15
D-26197 Großenkneten butt@buttp.de · www.buttp.de

GA~~S~~SPEZIALISTEN UNTER SICH

Hoyer und Nippon Gases setzen mit einem ersten Wasserstoff-LKW auf eine emissionsfreie Transportlösung für die Trockeneis-Logistik. Zum Einsatz kommt der Xcient Fuel Cell von Hyundai, vom Wasserstoff-Spezialisten von Hylane unter anderem mit einem Trockenkoffer ausgestattet.

In enger Zusammenarbeit haben Nippon Gases Deutschland und die Hoyer Group den ersten Wasserstoff betriebenen LKW für den Transport von Trockeneis in Betrieb genommen. Das speziell für den Einsatz ausgestattete Fahrzeug wurde Anfang Januar offiziell an die beiden Partner übergeben.

Bereits vor fünf Jahren schlugen das Industriegase-Unternehmen Nippon

Gases Deutschland und die Hoyer Group, der führende Anbieter von Logistiklösungen für liquid bulk, den Weg zu nachhaltigen Transportlösungen im Industriegase-Sektor ein. Zunächst mit dem Einsatz von Erdgas betriebenen Transportfahrzeugen. Die Kooperation der beiden Spezialisten mit der Hylane GmbH markiert einen weiteren Schritt in Richtung ökologischer und umweltfreundlicher Transportlösungen. Das

Wasserstoff-Fahrzeug bietet eine emissionsfreie Alternative zum herkömmlichen Straßentransport von Trockeneis in Boxen.

Die Übergabe des Wasserstoff-LKW fand am 8. Januar 2025 am Standort von Nippon Gases in Hürth statt. Mona Neubaur, Ministerin für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen, hat eine erste Testfahrt als Beifahrerin ab-

Der neue Wasserstoff-betriebene LKW für den Transport von Trockeneis.





Bei der Übergabe des Fahrzeugs (von links): Christoph Laumen (Nippon Gases Deutschland), Hylane-Geschäftsführerin Sara Schiffer, Ministerin Mona Neubaur und Axel Remplewski (Hoyer).

solviert. Dabei hob sie die Bedeutung dieser Technologie für die nachhaltige Mobilität, den Wirtschaftsstandort Deutschland und den Klimaschutz hervor. »Wasserstoff kann dazu beitragen, den Gütertransport klimaneutral zu gestalten. Gerade dort, wo batterie-elektrische Antriebe an ihre Grenzen kommen, haben Wasserstoff betriebene Brennstoffzellen-LKW durch kurze Betankungszeiten und große Reichweiten ihre Stärken«, erklärte Neubaur. »Das Land unterstützt deshalb die Errichtung von Wasserstofftankstellen für schwere Nutzfahrzeuge sowie Beschaffungsinitiativen wie Hytrucks. NRW. Denn klar ist: Die Reduzierung von CO₂-Emissionen im Transportsektor ist ein wichtiger Baustein auf dem Weg Nordrhein-Westfalens zur ersten klimaneutralen Industrieregion Europas«, so die Ministerin.

Trockeneis aus biogenem CO₂-Rohgas

Die Luftzerlegungsanlage in Hürth ist die größte Einzelproduktionsanlage von Nippon Gases Europe. Das Werk beherbergt zudem eine große Abfüllstation für alle Arten von in Hürth produzierten Industriegasen und Gasgemischen. Trockeneis fertigt das Unternehmen aktuell am Standort Bad

Hönningen. Ab 2025 nimmt der neu errichtete Standort in Zörbig bei Bitterfeld die Herstellung von Trockeneis aus biogenem CO₂-Rohgas auf. Trockeneis wird in einer Vielzahl von Anwendungen unter anderem in der Lebensmittel- und Getränkeindustrie, der Automobilindustrie, zur Transportkühlung sowie zur Objekt- und Gerätereinigung eingesetzt.

»Wasserstoff-LKW werden in Zukunft einen wichtigen Beitrag zum CO₂-neutralen Güterverkehr auf der Straße leisten. Nippon Gases ist als erstes Industriegase-Unternehmen in Deutschland, das einen Wasserstoff-LKW in seiner Logistikflotte zum Einsatz bringt, ein Vorreiter unserer Branche. Bereits beim Einzeleinsatz dieses neuen Fahrzeugs sparen wir im Fahrzeugsbetrieb voraussichtlich rund 69 000 Kilogramm CO₂ im Vergleich zum herkömmlichen Diesel-LKW. Darüber hinaus werden wir wichtige Erfahrungen machen und Erkenntnisse gewinnen, um diesen CO₂-neutralen Transport zukünftig auch für andere Produktlinien nutzen zu können«, sagte Christoph Laumen, Managing Director Nippon Gases Deutschland.

Die Hoyer Group ist nach eigenen Angaben führender Logistiker im Wasserstoff-Segment und am Hochlauf der

Wasserstoff-Mobilität aktiv beteiligt, auch durch Belieferungen von Tankstellen. Für Nippon Gases übernimmt das Unternehmen das Handling und die Transporte für Industriegase und Trockeneis. Durch den Einsatz des Wasserstoff-Fahrzeugs soll nicht nur der CO₂-Ausstoß reduziert werden, sondern auch frühzeitig operative Learnings für den Einsatz weiterer entsprechender LKW bei dem internationalen Logistiker gewonnen werden. »Das neue Fahrzeug verfügt über eine Reichweite von bis zu 450 Kilometern und kann in weniger als 15 Minuten vollständig betankt werden. Diese Eigenschaften machen es ideal für den täglichen Einsatz im Transport von Trockeneis, das in vielen Industrien, einschließlich der Lebensmittel- und Pharmaindustrie, unverzichtbar ist«, zeigt sich Axel Remplewski, Executive Director Global Gas Logistics der Hoyer Group, überzeugt.

Bei dem Wasserstoff-Fahrzeug handelt es sich um ein Hyundai-Fahrzeug vom Typ »Xcient Fuel Cell«. Hylane hat das Fahrzeug mit einem Trockenkoffer und Luftsäcken ausgestattet, wodurch es die Anforderungen von Nippon Gases und der Hoyer Group für den Transport von Trockeneis erfüllt.

JUBILÄUMSSEKT MIT WERMUTSTROPFEN

Dachsers E-Status-Beschreibung ist durchwachsen: Emissionsfreie Fahrzeuge haben sich zu praxistauglichen Lösungen für die Stückgutlogistik entwickelt; Anschaffungskosten und Ladeinfrastruktur bleiben aber Hemmschuhe beim Ausbau der Elektromobilität. Der hundertste vollelektrische LKW des Unternehmens kommt nun im Food Logistics-Verteilerverkehr zum Einsatz.

Der weltweit tätige Logistikdienstleister Dachser bringt seinen hundertste Elektro-LKW mit einem Gesamtgewicht größer als 3,5 Tonnen in den Praxiseinsatz. Der 16-Tonner vom Typ Volvo FL Electric mit Kühlauflaufbau wird ab sofort Hamburg und Umland mit frischen Lebensmitteln beliefern. Das Modell entstammt einer neuen Fahrzeuggeneration und ist mit einem Akku von 375 kWh Ladekapazität ausgestattet. Dieser versorgt zuverlässig das Kühlaggregat und erlaubt dennoch eine Reichweite von rund 300 Kilometern. »Mit dem E-Lkw können wir eine komplette Tagetour der Food Logistics-Verteilung fahren und ein Diesel-Fahrzeug mit Kühlaggregat ersetzen«, sagt Christoph Kellermann, Operations Manager European Logistics im Dachser Logistikzentrum Hamburg. »Das Fahrzeug zeigt, dass die E-Mobilität in der Logistik erwachsen wird und nun auch vollkommen praxistaugliche Lösungen für die Lebensmittellogistik oder den Stückgut-Fernverkehr verfügbar sind. Gleichzeitig erhöht sich die Leistung der Ladesäulen, sodass die Standzeiten verkürzt werden.«

Hamburg als Elektro-Testgebiet

In Hamburg unterhält Dachser eine von drei E-Mobility-Sites. Hier testet der Logistikdienstleister schwerpunktmäßig emissionsfreie LKW für die Stückgutlogistik und das Zusammenspiel von Photovoltaikanlagen, Batteriespeichern, intelligenten Ladesystemen und Ladeinfrastruktur. Mit dem neuen Volvo FL Electric fahren in der Hansestadt bereits vier

batterieelektrische Verteiler- und drei Fernverkehrsfahrzeuge in den Dachser-Farben. Ein fest definiertes Innenstadtgebiet beliefert der Logistikdienstleister ausschließlich emissionsfrei, dies gilt allerdings nur für ungekühlte Ware. Der Volvo FH Electric für den Food Logistics-Verteilerverkehr ist offiziell der hundertste Elektro-LKW mit einem Gesamtgewicht größer als 3,5 Tonnen, der im europäischen Dachser-Netzwerk zum Einsatz kommt. »Im Rahmen unserer langfristigen Klimaschutzstrategie mit Fokus auf Effizienz, Innovation und integrative Verantwortung war es uns wichtig, frühzeitig Praxiserfahrungen mit emissionsfreien Fahrzeugen zu machen. Deshalb ist der hundertste Elektro-LKW im Stückgut-Netzwerk ein beachtlicher Meilenstein«, freut sich Alexander Tonn, COO Road Logistics bei Dachser. »Dennoch haben wir noch einen weiten Weg zu gehen, um die E-Mobilität auch wirtschaftlich zu gestalten. Die immer noch hohen An-



Freuen sich über den Jubiläums-E-Laster (von links): Daniel Lewandowski, Team Leader Own Fleet, Christoph Kellermann, Operations Manager, Ralf Hansen, General Manager Dachser Hamburg, und Marcel Osse, Customer Service Consultant bei Volvo Trucks Hamburg.

schaffungskosten und die kaum vorhandene öffentliche Ladeinfrastruktur für LKW hemmen aktuell noch den raschen Ausbau der Elektromobilität in der Logistik.«

Neuer Food-Chef bei Dachser

Stefan Behrendt hat zum 1. Januar 2025 die Verantwortung für Dachser Food Logistics übernommen. Er folgt auf den COO Road Logistics Alexander Tonn, der die Position des Managing Director Food Logistics seit dem 1. Januar 2024 in Personalunion innehatte. Der 47-jährige Behrendt ist bereits seit 2015 bei Dachser. Als Leiter des Logistikzentrums Niederrhein in Neuss baute er zunächst das Geschäft mit dem Transport und der Lagerung von Lebensmitteln erfolgreich aus. Noch unter dem scheidenden Managing Director Alfred Miller wechselte er zum 1. Oktober 2023 in die Unternehmenszentrale nach Kempten im Allgäu. Als Deputy Managing Director Food Logistics widmete er sich seitdem der strategischen Ausrichtung und Weiterentwicklung der Business Line. Behrendt hatte seine Logistikkarriere bei DHL Freight begonnen, bevor er mehrere Jahre in internationalen Führungspositionen und als Niederlassungsleiter beim Lebensmittellogistikunternehmen Nagel Group tätig war. »Er bringt ideale Voraussetzungen mit, um das mit seiner krisenfesten Wachstumsdynamik für Dachser immens wichtige Lebensmittelgeschäft langfristig zu positionieren und unsere Entwicklung in Deutschland und Europa konsequent voranzutreiben«, lobt Tonn seinen Nachfolger. Zum Umsatz von Dachser trägt das Geschäft mit dem Transport und der Lagerung von Lebensmitteln heute nach Angaben des Unternehmens rund zwei Milliarden Euro bei.

FRISCHE »DESIGN FOR RECYCLING«-LÖSUNGEN

Auf der Messe Cfia Anfang März in Rennes präsentiert die Adapa Group Verpackungslösungen für frische Produkte, Süßwaren, Kaffee und viele weitere Anwendungen, die nach den Prinzipien des »Design for Recycling« (D4R) entwickelt wurden, um die Anforderungen der künftigen Europäischen Verpackungsverordnung (PPWR) zu erfüllen. Dank der engen Zusammenarbeit zwischen lokalen Teams und Anwendungsingenieuren entwickelt die Gruppe mit Hauptsitz in Wiener Neudorf, Österreich, Verpackungslösungen, die Recyclingfähigkeit, Ressourcenschonung und technische Leistung vereinen. So präsentiert die Gruppe auf der französischen Fachmesse mit

Monoclose(re) P-Type eine wiederver schließbare Hochbarriere-Verpackung aus Polypropylen (PP), die gemäß den Ceflex-Standards für das Recycling entwickelt wurde. Diese Folie bietet laut Hersteller ausgezeichnete Bedruckbarkeit, zuverlässige Wiederver schließbarkeit und optimale Kompatibilität mit Lieferketten dank eines integrierten Sortiments an Ober- und Unterfolien. Daneben zeigt Adapa auf der Cfia mit Paperflow(re) P-Type eine Cepi-zertifizierte recyclingfähige Flow pack-Lösung, die ohne Anpassungen bestehender Maschinen funktioniert und unter anderem für papierbasierten Verpackungen von Produkten wie Eis am Stiel geeignet ist.



Monoclose(re) P-Type von Adapa.

Quelle: adapa

ERFOLGE FÜR ELEKTRO-KÜHLUNG AUS PORTUGAL

Die portugiesische Anbieter von Batteriesystemen für Transportkälte Aggregate Addvolt hat verschiedene internationale Geschäftsabschlüsse vermeldet. So konnte das Unternehmen in Zusammenarbeit mit seinem offiziellen Vertriebspartner in Brasilien, Fachini Distribuidora, und zusammen mit seinen Partnern bei Refrigeração Viena und Carrier Refrigeracao Brasil während eines Besuchs in Brasilien die Installation des fünften Geräts für die Apotheken- und Drogerie-Kette Drogasil erfolgreich abschließen. Bei Drogasil arbeitet das Addvolt Aggregat über den direkten Anschluss an die ePTO des Elektro-Lastwagens e-Delivery 11 von Volkswagen do Brasil und nutzt die in den Batterien des Fahrzeugs gespeicherte elektrische Energie, um die Kältemaschine mit Strom zu versorgen. Dadurch werde der Einsatz von Diesel dort vermieden, wo die Kühlung voll elektrisch wird, wodurch die CO₂-Emissionen und andere Schadstoffe erheblich reduziert würden.

Im portugiesischen Heimatmarkt ist Addvolt Partner der Metro-Tochter Aviludo beim Start einer Flotte von vollständig elektrifizierten LKW für den gekühlten Verteilerverkehr in Lissabon. Weitere Mitglieder dieser Partnerschaft sind die Unternehmen Maxus,

Astara, Frigicoll Portugal und NForce. Zum Start sind zwei 7,5-Tonnen E-LKW des chinesischen Herstellers Maxus im Einsatz, die mit einer vollelektrischen Transportkühlung von Frigicoll ausgestattet sind. Über die Plattform My Addvolt könnte in Echtzeit der Energieverbrauch, der Ladestand der Batterien und die Leistung des Fahrzeugs überwacht werden. Auch erste Einsatzdaten der Fahrzeuge könnte Addvolt bereits vermelden: Jeder der LKW ar-

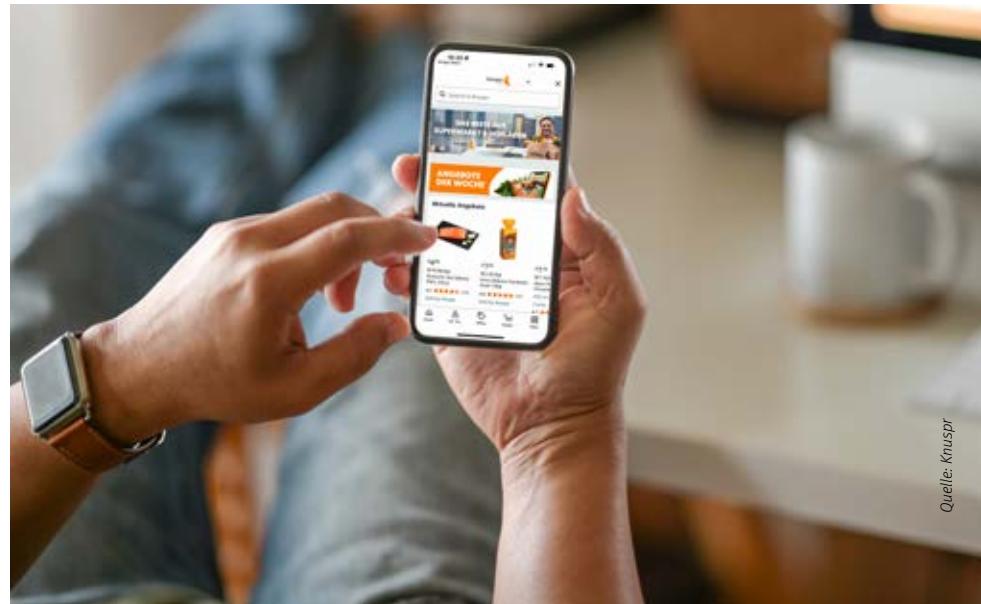
beitet pro Tag rund sieben Stunden im Kühlmodus und beendet den Tag mit 30 Prozent Autonomie, was effiziente Einsätze ohne Unterbrechung sichere. Im letzten Betriebsmonat sei mit den beiden LKW 426 Liter Diesel zur Kühlung eingespart worden und damit 1125 Kilogramm CO₂. Außerdem seien durch den leisen Betrieb Innenstadt belieferungen zu jeder Uhrzeit möglich gewesen und der Wartungsbedarf sei ohne Dieselmotor geringer gewesen.



Bereit für den Einsatz in Brasilien: E-LKW von Volkswagen do Brasil mit Addvolt-Batteriesystem für die Versorgung der Transportkälte.

PARTNERSCHAFT VON AMAZON UND KNUSPR AUSGEWEITET

Nach dem Start Anfang November in Berlin steht das Lebensmittelangebot von Knuspr seit Anfang Dezember auch Prime-Mitgliedern im Rhein-Main-Gebiet und im Großraum München zur Verfügung. Kunden können ihren Lebensmitteleinkauf bei Knuspr über Amazon.de oder die Amazon App erledigen. Mit der neuen Partnerschaft erhalten Prime-Mitglieder in allen Knuspr-Liefergebieten Zugang zu einem umfassenden Sortiment mit bis zu 15 000 Produkten. Im Rhein-Main-Gebiet umfasst das Liefergebiet 132 Postleitzahlgebiete rund um Frankfurt, Darmstadt, Wiesbaden, Mainz und den Taunus. In München werden 148 Postleitzahlgebiete in und um München, Starnberg, den Ammersee sowie Augsburg bedient. Das von Knuspr angebotene Sortiment wird größtenteils direkt von Herstellern, Landwirten und Produzenten bezogen und umfasst frische, gekühlte und gefrorene Waren, Bio-Produkte, Getränke, Drogerie- und Haushaltsartikel sowie Tierbedarf und internationale Spezialitäten. Zusätzlich bietet Knuspr sowohl im Großraum München als auch im Rhein-Main-Gebiet Produkte von jeweils über 150 regionalen Erzeugern, zum Beispiel Fleischspezialitäten der Handwerksmetzgerei Lumb in Mainz oder hand-



Quelle: Knuspr

In der App bestellt und schnell geliefert: Nach dem Ende von Amazon Fresh in Deutschland geht das nun über Knuspr.

werklich hergestellte Käsespezialitäten vom Tölzer Kasladen. Die Lieferung erfolgt nach Angaben der Partner ab drei Stunden nach Bestellung in frei wählbaren einstündigen Zeitfenstern – von Montag bis Samstag in der Regel zwischen 6 und 22 Uhr. Die Bestellungen werden in den Knuspr-Logistikzentren in Bischofsheim für das Rhein-Main-Gebiet und Garching für

den Großraum München zusammengestellt und direkt von Knuspr geliefert. Ab 79 Euro ist die Lieferung kostenlos, ansonsten liegen die Liefergebühren je nach Bestellwert und Zeitfenster zwischen 0,90 und 4,90 Euro.

In Berlin sind laut Knuspr besonders die Frischekategorien gefragt, rund drei Viertel aller Bestellungen enthalten Obst und Gemüse.

FLEXALITY ERHÄLT FÖRDERUNG VON DER DBU

Das Bremer Startup Flexality erhält von der Deutschen Bundesstiftung Umwelt (DBU) eine Projekt-Förderung von 125 000 Euro. Das von der Firma entwickeltes Software-Programm nutzt selbstlernende künstliche Intelligenz (KI), um industrielle Kühlhäuser effizienter zu gestalten: Diese frostigen Lagerstätten sollen zugleich kosten sparende Energiespeicher werden, die zur Netzstabilität beitragen (siehe Frischelogistik 6/2024). »Schätzungen gehen bundesweit von ungefähr 750 großen Kühlhäusern aus«, sagte DBU-Generalsekretär Alexander Bonde und wertet: »Das bietet imposante Möglichkeiten, allein in dieser Branche für die Energiewende zählbaren Erfolg herauszuholen.« Genau das will das Star-

tup erreichen, wie Flexality-Gründer Dyke Wilke erklärt: »Die von uns entwickelte KI-Energiemanagementsoftware »Fenoms« trimmt die industriellen Kühlhäuser darauf, grünen, durch erneuerbare Energien erzeugten Strom optimal zu nutzen.« Das Startup geht davon aus, den CO₂-Verbrauch pro Kühl Lager um »mindestens zehn Prozent« senken zu können. Zudem sollen die Stromkosten für Unternehmen jährlich um etwa 20 Prozent reduziert werden, so Flexality. Wilke plant, mit seinem Startup langfristig auch anderen Industriebranchen eine optimierte Energienutzung anzubieten.

Mit einer vor Kurzem ins Leben gerufenen Förderinitiative »Speicher und Netze« will die Deutsche Bundes-

stiftung Umwelt einen zusätzlichen, frischen Impuls für das Gelingen der Energiewende setzen. »Die Förderinitiative fußt auf zwei Säulen: zum einen auf dem Schwerpunkt dezentrale und saisonale Stromspeicher, zum anderen auf sogenannten netzdienlichen Innovationen«, erläutert Bonde. Neu sei dabei ein Ideenwettbewerb: »Kluge Köpfe mit aussichtsreichen Praxisvorschlägen haben so die Chance, ihre Ideen auszuarbeiten und dafür eine Förderung von bis zu 15 000 Euro pro Projekt zu erhalten«, so der DBU-Generalsekretär. Zudem können im Rahmen von »Speicher und Netze« klassisch die Projektförderung, die Green-Startup-Förderung sowie ein Promotionsstipendium beantragt werden.

BENZINGER SPEDITION ÜBERRASCHT LKW-FAHRER MIT GESCHENKEN

Weihnachten auf Autobahnrastplätzen statt im Kreis der Familie – für viele LKW-Fahrer ist das Realität. Die Benzinger Spedition hat diesen Einsatz dieser stillen Helden, die das Land auch während der Feiertage am Laufen halten, zum Jahresausklang 2024 gewürdigt. Mit liebevoll gepackten Weihnachtstüten verteilten Teams des Unternehmens aus dem schwäbischen Friolzheim Schokolade, Nüsse und Wertschätzung an Kollegen aus ganz Europa, die die Feiertage auf Rastplätzen entlang der A8 verbrachten. »Viele Fahrerinnen und Fahrer sind weit weg von ihrer Heimat und verbringen diese besondere Zeit des Jahres auf der Straße. Es ist uns ein großes Anliegen, all diesen Menschen einmal von Herzen ‚Danke‘ zu sagen. Sie leisten jeden Tag Großartiges und sind rund um die Uhr für jeden von uns im Einsatz«, erklärte Firmenchef Rolf Benzinger. Die Weihnachtstüten enthalten ausgewähl-

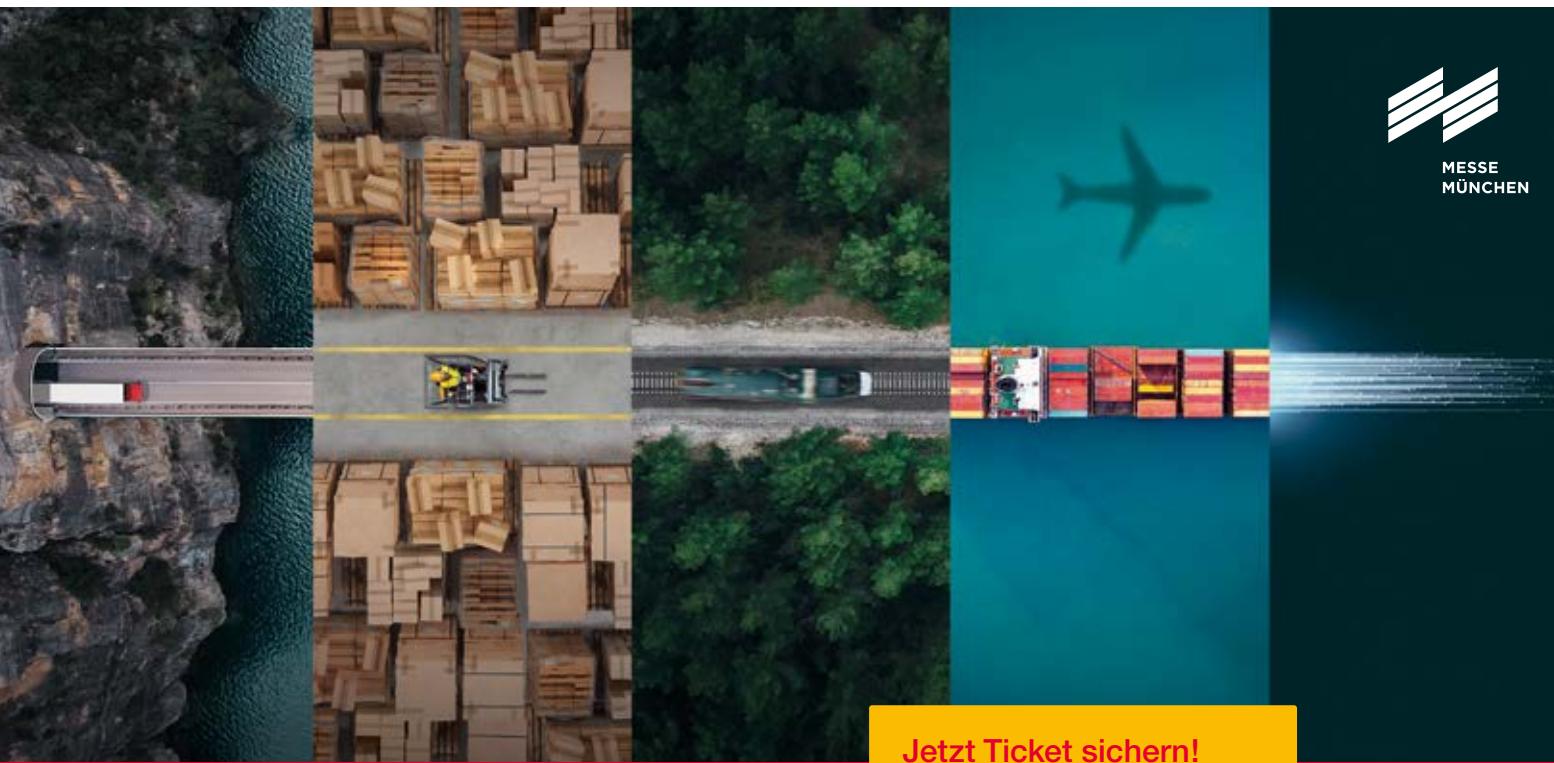
te Süßigkeiten und Snacks, die den Fahrern eine kleine Freude bereiten sollen. »Für uns ist diese Aktion eine liebgewonnene Tradition und ein echtes Herzensprojekt«, betont Benzinger hinzu und freut sich: »Die Reaktionen der Fahrerinnen und Fahrer zeigen uns jedes Jahr aufs Neue, wie wichtig es ist, den Menschen Wertschätzung entgegenzubringen, die oft im Hintergrund arbeiten und deren Einsatz selten gesehen wird.« 2023 konnten die Benzinger-Teams rund 1000 solcher Weihnachtstüten entlang der A8 überreichen. Auch Weihnachten 2024 war das Ziel klar: So viele Fahrer wie möglich sollen ein Zeichen der Anerkennung erhalten und spüren, dass sie nicht allein sind. Die Rolf Benzinger Spedition-Transporte GmbH selbst ist mit mehr als 650 Mitarbeitern und einer Flotte von rund 450 LKW, darunter 30 Kühlfahrzeuge, täglich auf den Straßen Europas unterwegs.



Foto: Benzinger Spedition; Götz Rosenberg

Auch 2024 überbrachten Teams von Benzinger mit ihrer Weihnachtsaktion Fahrern an der A8 Wertschätzung.

Anzeige



MESSE
MÜNCHEN

Jetzt Ticket sichern!
transportlogistic.de/ticket

Experience Connectivity

2.-5. Juni 2025
Messe München

transport
logistic
the leading exhibition

CAMION PRO SCHEITERT MIT KLAJE GEGEN TOLL COLLECT WEGEN BEARBEITUNGSGEBÜHREN

Der Berufsverband Camion Pro e. V. hat vor dem Amtsgericht Berlin gegen Toll Collect wegen überhöhter Bearbeitungsgebühren geklagt. Die Klage wurde Ende November 2024 abgewiesen. Für Camion Pro lässt die nur zwei Seiten umfassenden Urteilsbegründung nun Fragen hinsichtlich der richterlichen Objektivität und Verfahrensführung des Berliner Richters aufkommen. Hintergrund des Rechtsstreits war ein Urteil des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) vom 28. Oktober 2020, das feststellte, dass die LKW-Maut über Jahre hinweg unter Verstoß gegen europäisches Recht durch Toll Collect fehlerhaft berechnet wurde. Betroffene Unternehmen, unterstützt von Camion Pro, fordern die Rückerstattung der zu Unrecht erhobenen Mautgebühren von Toll Collect. Um diese Forderungen nachzuweisen, mussten Transportunternehmen Mautbelege vorlegen, was Camion Pro Mitte

Januar in einer Pressemeldung als bemerkenswerte Forderung bezeichnet, denn Toll Collect verfüge selbst über die einschlägigen Informationen und Unterlagen. Viele Unternehmen benötigen für die Erstattung aber eine sogenannte „Zweitausfertigung“ von Toll Collect. Für jede dieser Ausfertigungen verlange das Unternehmen fünf Euro, kritisiert Camion Pro, eine Summe, die um den Faktor zehn gegenüber üblichen Gebühren übersteuert sei und für Unternehmen rasch in die Hunderte Euro gehen kann. Besonders verärgert waren die sich an den Verband wendenden Branchenteilnehmer darüber, dass das Toll Collect überhaupt Bearbeitungsgebühren verlangte, obwohl das Unternehmen selbst durch seine rechtswidrige Berechnung den Schaden verursacht habe. Camion Pro wollte die Sache gerichtlich klären lassen und erhob am 3. April 2024 Klage am Amtsgericht Berlin.

Besonders irritiert zeigte sich Camion Pro nach Abweisung der Klage, dass das Amtsgericht Berlin trotz des ausdrücklichen Antrags die Berufung zum Landgericht Berlin nicht zugelassen hat, obwohl der Fall nach Überzeugung der Kläger grundsätzliche wirtschaftliche und politische Bedeutung hat. Schließlich klagt ein Berufsverband gegen eine staatliche Einrichtung mit zentraler Bedeutung für eine ganze Branche. Trotz der Niederlage erwägt Camion Pro, einen zweiten Anlauf zu starten. Der Verband kündigte an, weiterhin nach Möglichkeiten zu suchen, um gegen die hohen Bearbeitungsgebühren vorzugehen und die Interessen der Transportunternehmen zu vertreten. Camion Pro lädt Transportunternehmer, die als Musterkläger in einem erneuten Verfahren auftreten möchten, dazu ein, sich zu melden. Der Verband werde die Kosten und das Kostenrisiko für den Rechtsstreit tragen.

GALLIKER GEWINNT DEN WATT D'OR 2025

Die Galliker Transport AG wurde Anfang Januar mit dem Watt d'Or 2025 für energieeffiziente Mobilität ausgezeichnet, einem renommierten Schweizer Preis für Energieexzellenz. Die Verleihung des Awards fand im Rahmen einer feierlichen Zeremonie in Bern statt und ehrt das traditionelle Familienunternehmen für seine wegweisenden Innovationen im Bereich der nachhaltigen, zukunftsorientierten Logistik. Der Preis wurde speziell für das Projekt des innovativen Elektro-power-Tunnels am Hauptsitz in Altishofen im Kanton LU verliehen (siehe Frischelogistik 4/2024). »Der Erhalt des Watt d'Or ehrt unser Engagement dafür, die Logistikbranche nachhaltiger zu gestalten. Er zeigt, dass Innovation und Verantwortung Hand in Hand gehen können. Mein Dank gilt unseren Mitarbeitenden, unseren Kunden und unseren Partnern, die uns auf diesem Weg begleiten und unterstützen. Gemeinsam durften wir in den letzten Jahren beweisen, dass nachhaltige Logistik möglich und zukunftsfähig

ist«, erklärte Peter Galliker, CEO von Galliker Transport. Seit 2020 hat das Unternehmen eine dedizierte Nachhaltigkeits-Strategie unter dem Namen »Green Logistics by Galliker«. Stand

Dezember 2024 sind laut Galliker über zehn Prozent seiner nationalen Fahrzeugflotte – etwa 100 Fahrzeuge – mit alternativen Antrieben unterwegs.



Im Rahmen einer feierlichen Zeremonie in Bern wurde Galliker mit dem Energieexzellenz-Preis Watt d'Or ausgezeichnet

PARTNERSCHAFT VON KRONE UND SCHWARZMÜLLER FREIGEGBEN

Nach der offiziellen Freigabe der strategischen Partnerschaft zwischen der Schwarzmüller Gruppe und der Krone Nutzfahrzeug Gruppe durch die Europäischen Kartellbehörden Ende Dezember haben beide traditionsreichen Familienunternehmen eine neue Struktur für ihre zukünftige Zusammenarbeit präsentiert. Die Partnerschaft soll die Stärken beider Unternehmen vereinen und für Stabilität sowie eine klare Kundenorientierung sorgen. Im Zuge der Beteiligung wurde der Aufsichtsrat der Schwarzmüller Gruppe neu besetzt. Dieser besteht nun aus führenden Vertretern beider Partnerunternehmen, die die strategische Weiterentwicklung der eigenständigen Marken Schwarzmüller und Hüffermann mit ihrer Expertise begleiten sollen. Hierzu zählen unter Vorsitz von Dr. Stefan Binnewies, Beate Paletar, Dr. David Frink sowie Martin Lehner. Zudem sind Anna Lucia Paletar und Ole Klose sowie die Arbeitnehmervertreter Karl Neulinger und Raphael Weigerstorfer in der österreichischen Gremienstruktur vertreten. Die Geschäftsführung von Schwarzmüller, bestehend aus Wolfgang Muhri (CEO), Daniela Lorenzer (CFO) und Maik Spindler (CSO), wurde um Dr. Valentin Clemens ergänzt. Als neuer Chief Alliance Officer (CAO) verantwortet er die strategische Synchro-



Die neue Geschäftsführung der Schwarzmüller Gruppe (von links): Dr. Valentin Clemens, Wolfgang Muhri, Daniela Lorenzer und Maik Spindler.

nisation mit der Krone Nutzfahrzeug Gruppe, die Bereiche Einkauf sowie die markenübergreifenden Aktivitäten im Segment der Schubboden-Auflieger mit Knapen. Die nun behördlich genehmigte Partnerschaft ermöglicht nach Darstellung beider Unternehmen den gemeinsamen Ausbau von Produktionsnetzwerken, eine verbesserte Vertriebs- und Servicepräsenz

sowie eine sich ergänzende Produktpalette, die nahezu überschneidungsfrei ist. Beide Marken bleiben eigenständig und ergänzen sich nach Überzeugung der Partner ideal: Während Krone die gesamte Logistikkette im Straßengütertransport abdeckt, ist Schwarzmüller führend in spezialisierten Segmenten wie Infrastrukturfahrzeugen.

KOMPAKTER EMBEDDED PC FÜR EXTREME TEMPERATUREN

Die Ico Innovative Computer GmbH erweitert ihr Angebot um den Picosys 2855 Embedded Box PC, eine kompakte und leistungsstarke Lösung für anspruchsvolle industrielle Anwendungen. Dieser lüfterlose Mini PC mit den Abmessungen von 138 mal 102 mal 48 Millimeter verfügt über ein robustes Gehäuse, das laut Anbieter auch in herausfordernden Umgebungen zuverlässig arbeitet. Mit einem erweiterten Temperaturbereich von -20 bis +60 °C sieht Ico den Picosys 2855 ideal für den Einsatz in Umgebungen geeignet, in denen konventionelle PCs an ihre Grenzen stoßen. Der Kleinstrechner ist mit einem Intel Celeron J6412 Prozessor ausgestattet,

der eine solide Performance bei gleichzeitig niedrigem Energieverbrauch bietet. Die 4 GB Ram, erweiterbar auf bis zu 32 GB, sowie die 128 GB SSD bieten ausreichend Kapazität für eine Vielzahl von industriellen Anwendungen. Zu den zahlreichen Schnittstellen gehören drei Gigabit LAN-Anschlüsse, drei USB 3.2 Gen 1 Ports, HDMI und Displayport sowie zwei serielle Schnittstellen, die flexibel als RS232 und RS485 genutzt werden können. Durch die Unterstützung von M.2- und MiniPCIe-Steckplätzen lässt sich das System individuell an spezifische Anforderungen anpassen. Ico sieht den Embedded Box PC als die ideale Wahl für Anwendungen in

der industriellen Automatisierung, Maschinensteuerung sowie IoT- und Edge-Computing. Die kompakte Bauweise ermöglicht eine einfache Integration in bestehende Systeme, während die Montagemöglichkeiten an Wand oder Hutschiene flexible Einsatzszenarien eröffnen.



Der Picosys 2855 misst nur 138 x 102 x 48 mm.

UPS SCHLIESST AKQUISITION VON FRIGO-TRANS UND BPL AB

UPS hat am 8. Januar die Beendigung der Akquisition von Frigo-Trans und deren Tochterunternehmen BPL bekannt gegeben. Diese bieten komplexe temperaturgeführte Logistiklösungen für das Gesundheitswesen in ganz Europa. Dank der Akquisitionen will UPS Healthcare seine End-to-End-Lösungen erweitern. Zunehmend nachgefragt werden nach Angaben des Lo-

gistikriesen mit Sitz in Atlanta (USA) globale Transporte mit Temperaturkontrolle, die in einem bestimmten Zeitrahmen durchgeführt werden müssen. Zum Netzwerk von Frigo-Trans gehören Warenhäuser mit Temperaturkontrolle. Das reicht von Kryokonservierung (-196 °C) bis zur Umgebungstemperatur (+15° bis +25 °C) und auch Transporte mit durchgängiger Kühlkette quer

durch Europa sind möglich. Frigo-Trans hat seinen Sitz in Fußgönheim bei Ludwigshafen, sein Netzwerk erstreckt sich über ganz Europa. BPL hingegen ist auf das Management von GDP-konformen, zeitkritischen Transporten mit Temperaturkontrolle spezialisiert und hat seinen Sitz in Düsseldorf.

WAGNERS SAUERSTOFFREDUZIERUNGSSYSTEM ERHÄLT FM-APPROVAL

Die Wagner Group GmbH hat für ihr Sauerstoffreduzierungs-System Oxyreduct einen weiteren Meilenstein vermeldet. Die Technologie zur aktiven Brandvermeidung durch Sauerstoffreduktion, die von Firmengründer Dipl.-Ing. Werner Wagner als Innovation im Brandschutz in den 1990er Jahren im deutschen Markt eingeführt wurde, wird inzwischen weltweit in zahlreichen Logistikanwendungen, Rechenzentren und Archiven eingesetzt. Durch die gezielte Reduktion des Sauerstoffgehalts der Umgebungsluft wird dabei im Schutzbereich eine Atmosphäre geschaffen, in der sich Brände nicht ausbreiten und unter definierten Bedingungen gar

nicht erst entstehen können. Mit der Zertifizierung durch das renommierte Prüf- und Zertifizierungsinstitut FM-Approvals erhalten die Brandvermeidungsanlagen neben den Zulassungen durch VdS, VB-Cert und Pavus nun eine weitere bedeutende Anerkennung. Damit eröffnet sich laut Wagner vielen Unternehmen die Möglichkeit, diese effektive Brandvermeidungs-Technologie erstmals einzusetzen. Das FM-Approval ist ein weltweit anerkanntes Gütesiegel für Produkte und Serviceleistungen, die strengen Anforderungen und höchsten Standards an Leistung, Sicherheit und Zuverlässigkeit gerecht werden. Oft ist die Zulassung eine Voraussetzung für

den Einsatz von Technologien in risikoreichen Umgebungen. Die FM-Zertifizierung für Oxyreduct erfolgte nach umfangreichen Tests in einem aufwändigen Prüfverfahren. »Unsere Kunden können sich darauf verlassen, dass unsere Brandvermeidungsanlagen höchste Standards erfüllen. Insbesondere FM-versicherte Unternehmen oder solche, deren Versicherungen FM-Qualität fordern, haben nun mit Oxyreduct die Garantie für ein weltweit anerkanntes System, wenn sie sich für die aktive Brandvermeidung von Wagner entscheiden«, erklärt Dipl.-Ing. Torsten Wagner, Geschäftsführer und Gesellschafter der Gruppe.

SUNSWAP ERWEITERT PRODUKTIONSANLAGEN

Sunswap hat Mitte Januar die Erweiterung seiner Produktion in Großbritannien mit einem neuen Werk an seinem Hauptsitz in Leatherhead in der Grafschaft Surrey angekündigt, um der wachsenden Nachfrage nach seinen emissionsfreien solar- und batteriebetriebenen Transportkühlaggregaten gerecht zu werden. Die Anlage soll die Endurance-Transportkühlaggregate (TRUs) von Sunswap für den britischen und europäischen Markt produzieren. Die Investition in britische Produktionskapazitäten folge unter anderem den jüngsten Vereinbarungen mit globalen Logistikanbietern und Leasingfirmen wie DFDS und Tip sowie den in Großbritannien ansässigen Herstellern Samworth Brothers, Staples

Vegetables und Cranswick. Während Sunswap zunächst Partnerschaften mit Drittherstellern eingegangen war, habe das schnelle Auftragswachstum und die erfolgreiche Serie-B-Finanzierung in Höhe von 17,3 Millionen britischen Pfund eine beschleunigte Entwicklung der eigenen Produktion ermöglicht. Die Anlage in Leatherhead soll Sunswap die vollständige Kontrolle über die Produktionsqualität und die Montageprozesse geben. Die erweiterte Anlage werde 75 Arbeitsplätze in der Fertigung in Surrey schaffen, kündigte das Unternehmen an. Die Anlage wurde so konzipiert, dass die Kapazität so ausgelegt ist, dass die Produktion im Zuge der weiteren europäischen Expansion gesteigert werden kann.

»Der Bau einer eigenen Produktionsstätte war schon immer ein zentraler Bestandteil der Pläne von Sunswap«, sagte Michael Lowe, CEO von Sunswap. »Der jüngste Fundraising-Erfolg und das wachsende Kundeninteresse an Endurance haben unseren Zeitplan beschleunigt. Wir sind stolz darauf, in britische Fertigungs- und Ingenieurs-talente zu investieren, während wir die Produktion von emissionsfreier Transportkühltechnologie ausbauen.« Jede Endurance-Einheit kombiniert einen Batteriespeicher mit auf dem Dach montierten Solarmodulen, die bei bestimmten Kühlbetrieben bis zu 100 Prozent der für die Kühlung benötigten Energie bereitstellen können.

WALDBACH GRUPPE ÜBERNIMMT ISSELTRANS

Mit Wirkung zum 2. Januar hat die Waldbach Gruppe die insolvente Isseltrans Spedition / Logistik GmbH mit Sitz in Isselburg übernommen. Alle 25 Mitarbeitenden des im Jahr 1997 gegründeten Unternehmens wurden übernommen. Durch den Zukauf erhält Waldbach einen modernen und attraktiven Lagerstandort nahe der holländischen Grenze. Der Fuhrpark von Waldbach wächst um zehn auf insgesamt 50 ziehende Einheiten. Die Waldbach Gruppe besteht aus den Firmen Waldbach Fulfillment Logistik e.K. und der WTL Transport – Logistik GmbH. Waldbach Fulfillment Logistik ist ein im Jahr 2012 gegründeter Logistikdienstleister, der eine Vielzahl von Speditions- und Lagerleistungen für Kunden aus dem Food- und Non-Food-Bereich erbringt, inklusive Kühl-, Thermotransporte. Das inhabergeführte Unternehmen beschäftigt fast 170 Mitarbeiter und verfügt über mehr als 60 000 Quadratmeter Logistikfläche, die sich auf nun sechs Standorte verteilen. Neben dem Logistikzentrum am Firmensitz in Melle betreibt der Mittelständler weitere Lager in Lübbecke, Preußisch Oldendorf, Kirchlengern, Crailsheim



Gehören nun zusammen: Der Münsterländer Logistiker Isseltrans wird Teil der Waldbach Gruppe.

und Isselburg. Die verschiedenen Aktivitäten von Isseltrans sollen in die Waldbach Gruppe integriert werden. »Mit Isseltrans in Isselburg erweitern wir unser Netzwerk um einen weiteren modernen Standort, der uns einen guten Zugang zu Holland und die Benelux-Staaten eröffnet«, erklärt Björn Waldbach. »Wir sind froh, dass wir mit Waldbach Fulfillment Logistik einen Investor gefunden haben, der unser Geschäft mit unserer kompetenten Mannschaft weiterführt«, bekennt der bisherige Isseltrans-Inhaber und Ge-

schäftsführer Arno Stockhorst. Der im Jahr 1997 gegründete Logistikdienstleister Isseltrans verfügt in Isselburg über ein 24 000 Quadratmeter großes Firmenareal mit einer 5000 Quadratmeter großen Halle und einem darin integriertem Verwaltungstrakt. Das Gebäude wurde im Jahr 2021 nach einem vorangegangenen Großbrand komplett neu gebaut. Isseltrans bedient eine Reihe von Kunden aus den Bereichen Pflanzenhandel, Bauwesen, Chemie, Lebensmittel, Tiernahrung sowie der Gewebe- und Verpackungsindustrie.

ANBAU-TECHNIKER TTA UND ISO FUSIONIEREN

Die niederländischen Unternehmen Iso Horti, ein Spezialist für Gartenbau-Robotik und -Automatisierung, und TTA, Experte für Pick- und Sortieranlagen, haben Mitte Januar ihren Zusammenschluss angekündigt. Diese Partnerschaft, die unter dem Namen TTA-Iso firmiert, richte sich gezielt auf die stark wachsende Nachfrage nach Automatisierung im globalen Gartenbau und in der Lebensmittelproduktion, so das Unternehmen. Als Hintergrund nennt TTA-Iso den schnell wachsenden internationalen Gartenbaumarkt mit seinen zahlreichen Chancen und auch dringenden Herausforderungen wie Arbeitskräftemangel, strengen Nachhaltigkeitsvorschriften und steigenden Qualitätsstandards. Durch die Kombination ihrer sich ergänzenden Fachkenntnisse sieht sich TTA-Iso besser in der Lage, innovative Automatisierungslösungen, einschließlich KI und

Robotik, bereitzustellen und so Anbauern weltweit bei der Anpassung und dem Erfolg zu helfen. TTA-Iso sieht für den Gartenbau eine vielversprechende Zukunft mit einem prognostizierten jährlichen Wachstum des Sektors von acht bis zehn Prozent. Das Unternehmen will seine innovativen Technologien und KI-gesteuerten Bildverarbeitungslösungen nutzen und sich auf die Expansion in Nord- und Südamerika, im Nahen Osten und in Ozeanien konzentrieren, während es gleichzeitig nach Möglichkeiten auf den globalen Lebensmittelmärkten und in der Kohlenstoff- und Forstwirtschaft sucht. Im Mittelpunkt der Fusion steht nach Angaben der Partner die Zusammenführung von F&E-Ressourcen, die Beschleunigung der Markteinführung von Automatisierungen und das Angebot einer breiteren Palette von Produkten und Dienstleistungen für Kunden. »Die

Automatisierung ist die Zukunft des Gartenbaus, und TTA-ISO steht an der Spitze dieser Bewegung«, zeigt sich Jan Bakker, CEO von TTA, überzeugt.



Haben ihre Kräfte zusammengetan: Jan Bakker, CEO von TTA (links), und Martin Maasland, CEO von Iso.

ERDBEBENSICHERE REGALE FÜR GEFRIERGETROCKNET KAFFEE

AR Racking hat erfolgreich ein Palettenregal für Buenacafé gefriergetrocknet aus Kolumbien in Chinchiná, Caldas installiert. Das Projekt mit einer Fläche von 5280 Quadratmetern und 4344 Palettenstellplätzen stellt für den renommierten Kaffeeproduzenten einen wichtigen Meilenstein in der Optimierung von Lagerung und Logistik dar. Die von AR Racking realisierte Lösung zeichnet

sich durch eine robuste und vielseitige Konstruktion aus, die sich an die spezifischen Bedürfnisse des Kaffeesektors anpassen lässt. Die Palettenregale mit doppelter Tiefe und vier Trägerebenen sollen in Verbindung mit der Berechnung der Erdbebensicherheit eine sichere und effiziente Lagerung der Produkte von Buenacafé auch in Gebieten mit hoher Erdbebenaktivität garantieren.

»Wir sind sehr zufrieden mit der Zusammenarbeit mit AR Racking bei diesem Projekt«, sagt Alejandro López, Engineering Manager bei Buenacafé. »Ihre Erfahrung und Professionalität waren der Schlüssel zum Erfolg der Installation, und die neue Lagerlösung wird es uns ermöglichen, unsere Logistik zu optimieren und unsere Produktionskapazität zu erhöhen.«

Kühl- und Tiefkühl Lagerhäuser

NORDFROST



Für Sie bewegen wir Güter in allen Temperaturen entlang der Lieferkette.

www.nordfrost.de

TELEDOOR



- Kühl- und Tiefkühlzellen
- Kühl- und Tiefkühlraumtüren
- Klima- und Prüfzellen
- Reinraumtechnik
- Maschinenverkleidungen

www.teledoor.de
Tel. +49 (0) 54 29 94 45-0



Seit 50 Jahren Ihr zuverlässiger Partner für Industrie- und Kühlraumbau.

Plattenhardt + Wirth GmbH
88074 Meckenbeuren-Reute
www.plawi.de

Mobile Begleiter für den Tiefkühlbereich



ACD Elektronik GmbH www.acd-elektronik.de sales@acd-gruppe.de Tel: +49 7392 708-499

**AKTUELLE NEWS,
TERMINE UND ARTIKEL AUF**
WWW.FRISCHELOGISTIK.COM

Klinkhammer Intralogistics

Automatische Frische-, Trocken- und Tiefkühl Lager

+49 911 930 640
www.klinkhammer.com

Planung



SSP KÄLTEPLANER
Gewerbestrasse 8, D-87787 Wolfertschwenden
Tel +49 8334 259708 0, mail.ger@kaelteplaner.ch

Inserentenverzeichnis

| | | | |
|-------------------|----|------------------------|------------|
| Brightec | 31 | Plattenhardt + Wirth | 41 |
| Butt | 43 | Stark Reinigungsgeräte | 33 |
| LogiMAT | 37 | Stöcklin | Titelseite |
| Perishable Center | 27 | transport logistic | 49 |

Logistikkatalog

Logistics.ag

Ihr Thema Unsere Lösung

Personal logistikjob.de
 Berater, Interim logistikberater.net
 Lieferanten logistikkatalog.de
 Equipment s-hop.net
 Medien logistic.tv

D-61348 Bad Homburg
 Tel.: +49 6172-6826656 /-57
 www.logistics.ag

Lagersysteme

DAMBACH LAGERSYSTEME
www.dambach-lagersysteme.de

Lagertechnik

Stöcklin
 Home of Intralogistics

Stöcklin Logistik AG
 CH-4242 Laufen
 +41 61 705 81 11
 info@stoecklin.com
www.stoecklin.com

Kältetechnik

MITSUBISHI HEAVY INDUSTRIES THERMAL TRANSPORT EUROPE

Modernste Transportkühlung!
 > Hocheffizient!
 > Zukunftssicher!

www.mhi-tte.com
 info@mhi-tte.com

Transport & Logistik

Internationale Frischelogistik
 +34 950 21 20 20 info@jcarrion.es
jcarrion.es **JCARRION**

TRAPO >>>
 Automated Intralogistics

www.trapo.de

75 Jahre
 DER ZUKUNFT VERPFLICHTET

Ludwig Meyer GmbH & Co. KG
 Ludwig-Meyer-Straße 2-4
 D-61381 Friedrichsdorf
 Telefon: +49/6175/40 07 00
 info@meyer-logistik.com

Gemeinsam Qualität sichern.
FRIGO/EC GmbH
 Kälte- und Verfahrenstechnik Freshness Experts
 Kälte- und Klimaanlagenbau
 Fruchtreifetechnik
 CA/ULO-Technik | Elektrotechnik
 Schaltanlagen | Regelungstechnik
 Zörbiger Str. 5, 06188 Landsberg
 Telefon +49(3 46 02) 305 0
 Telefax +49(3 46 02) 305 25

Luftschleieranlagen

blueSeal
 Luftschleier von brightec
 info@brightec.nl www.brightec.nl

Luftschleierlösungen für Kühlräume

Fon. 07940 / 142-302 **rosenberg** Klima THE AIR MOVEMENT GROUP

» www.bitzer.de

Fahrzeuge

Packen an, liefern ab.
mercedes-benz.de/specials

Verpackungstechnik

FOOD- UND PHARMA-LOGISTIK
 Sichere Lösungen für den temperatursensiblen Versand
www.ecocool.de

ECO°COOL

Qualität und Hygiene

Munters
 Eis und Reif im Tiefkühlager?
 Wir haben die Lösung.
 → www.munters.com

Lagerlogistik

KNAPP

Spezialist für Lösungen im Bereich Lebensmittel und Leergutlogistik.

Software & Hardware

Warehouse | Transportation | Hardware | Consulting

proLogistik GROUP
www.proLogistik.com

idem telematics
 TELEMATIK FÜR TRUCK + TRAILER
idemtelematics.com

Vermietung

KAUFEN | MIETEN | LEASEN + Herstellerneutral + Markenfabrikate + Deutschlandweit

GTI Miet-Fahrzeug Center
 Wirtschaftliche und unabhängige Lösungen für:
 Kipper + Kühler + Schubboden + Gardine
 Tel. 03 94 03/92 10 - Funk 01 71/7 70 44 72 - www.gti-trailer.de - info@gti-trailer.de
 Tiefkühlsattel Mietrate monatlich z.B.: € 1.095,00

DEN BOCK ZUM GÄRTNER MACHEN

Für manche ist es jeder Montag, für andere der Tag nach dem Urlaub oder solche, an denen ein Meeting das andere jagt: Null-Bock-Tage im Job sind nun wirklich nichts Neues und kommen auch bei den besten Mitarbeitern vor. Die Schweizer Reba Immobilien AG will jetzt aus der Not eine Tugend machen und hat einen »Null-Bock-Tag« eingeführt. Das Unternehmen sieht darin einen innovativen Schritt zur Förderung von Mitarbeiterwohlbefinden und Arbeitskultur. Denn Innovation sei nicht nur in den Dienstleistungen wichtig, sondern auch in der Art und Weise, wie Mitarbeiter unterstützt und motiviert werden.

An dem speziellen Tag haben die Mitarbeiter bei Reba nun ganz offiziell die Freiheit, ohne festgelegte Aufgaben oder Zielvorgaben einen Tag nach ihren eigenen Bedürfnissen zu gestalten. Ziel des »Null-Bock-Tages« ist es, den Mitarbeitenden Raum für Kreativität, Erholung und mentale Regeneration zu bieten. In einer Welt, in der der Arbeitsdruck und die Erwartungshaltung an die berufliche Leistung stetig steigen, möchte Reba damit ein Zeichen setzen: Die Förderung einer gesunden Balance zwischen Arbeit und Erholung sowie die Unterstützung einer positiven Arbeitsatmosphäre seien zentrale Bestandteile der Unternehmensphilosophie, so das Immobilienunternehmen.

Ganz so innovativ wie das Schweizer Unternehmen es darstellt, ist die Maßnahme allerdings nicht. Der Berliner Kondomersteller Einhorn bieten seinen Mitarbeitern unter dieser Bezeichnung schon seit Jahren die Chance, mit einer kurzen Ankündigung am Morgen zu Hause zu bleiben, bei Google gibt es die »Reset Days« als freie Tage für

die mentale Gesundheit. In letzter Zeit wurden »Kein-Bock-Tage« fast schon wie ein Trend diskutiert – mit den zu erwartenden Pro und Contras wie »nur körperlich anwesend zu sein bringt eh nichts« oder »unfair gegenüber Kollegen und Branchen, in denen das nicht geht«.

Bei Reba soll der Null-Bock-Tag eine Gelegenheit für die Mitarbeiter sein, bewusst aus der gewohnten Arbeitsroutine auszutreten, neue Perspektiven zu gewinnen und zu ihrer eigenen Kreativität und inneren Balance zurückzufinden. Der Begriff »Null-Bock« sei dabei bewusst provokant gewählt, um eine Gesellschaft zu adressieren, in der Burnout und ständiger Leistungsdruck an der Tagesordnung sind. An diesem Tag sind die Kollegen dazu ermutigt, keine Meetings zu besuchen, keine Deadlines einzuhalten und keine Arbeitsziele zu verfolgen. Stattdessen sollen sie ihren Tag selbstbestimmt gestalten – sei es durch Entspannung, persönliche Projekte oder kreative Auszeiten. »Der Null-Bock-Tag ist Teil unserer Strategie, die Unternehmens-

kultur zu verbessern, den Teamgeist zu stärken und gleichzeitig das Wohlbefinden unserer Mitarbeiter zu fördern« erklärt Holger Ballwanz, Vorstand der Reba Immobilien AG.

Die Einführung des Null-Bock-Tages wurde mit Begeisterung aufgenommen. Laut einer internen Umfrage sind viele bei Reba der Meinung, dass eine solche Initiative nicht nur zur Reduzierung von Stress und Überlastung beiträgt, sondern auch den kreativen Austausch und die Zusammenarbeit fördert. Ein Großteil der Belegschaft sieht dies als wichtigen Schritt hin zu einer nachhaltigeren Arbeitsweise, die sowohl die Produktivität steigern als auch den Teamgeist stärken soll. Für Reba geht es aber nicht nur um die Wertschätzung ihrer Mitarbeiter und eine gesunde Arbeitskultur. Die Erwartung ist auch, dass diese Maßnahme dazu beiträgt, Low-Performance Arbeitstage zu verringern, indem sie den Mitarbeitenden eine bewusste Auszeit zur Förderung ihrer mentalen Gesundheit und Effizienzsteigerung ermöglicht. (ms)



Helm ab zum Regenerieren: Die Reba Immobilien AG hat einen »Null-Bock-Tag« eingeführt.

**FRISCHE NEWS?
FOLGT UNS !**



WWW.FRISCHELOGISTIK.COM

DEUTSCHLANDS WILDE SEITE
DER OSTEN

