

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
60
61
62
63
64
65
66

open.logistics. magazin



// GET INVOLVED: DIE ZUKUNFT DER LOGISTIK IST OPEN SOURCE



.Nr. 2.2024 {

Allgemeingut als Wirtschaftsfaktor: Was Open-Source-Software wert ist, **4**;

Neue Geschäftsmodelle für IT-Unternehmen, **9**;

Grüne Logistik: Von der Kür über die Pflicht zum Standard, **10**;

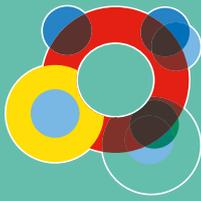
Eine für alle(s): die Lizenz der Open Logistics Foundation, **18**;

Cybersicherheit: Die Verantwortung von Unternehmen steigt – Interview mit Miriam Seyffarth (OSBA), **20**;

}



open logistics
foundation



open logistics
foundation

Impressum

Open Logistics Foundation
Emil-Figge-Str. 80
44227 Dortmund, Deutschland

info@openlogisticsfoundation.org
www.openlogisticsfoundation.org

Redaktion:

Carina Tüllmann, COO (V.i.S.d.P.),
Annika Kamen, Open Logistics Foundation

Realisation: mehrzeiler & kollegen, Oberhausen

Druck: Flyeralarm, Würzburg

Titelfoto: shutterstock

Oktober 2024

doi 10.5281/zenodo.13682242



Alle Ausgaben des Open Logistics Magazins stehen online als e-Paper zur Verfügung. Registrieren Sie sich und wir senden Ihnen die neueste Ausgabe sowie alle kommenden gerne per E-Mail oder als gedruckte Version.

Willkommen



In der heutigen vernetzten Welt geht es bei der Softwareentwicklung längst nicht mehr nur um den Code: Für den nachhaltigen Erfolg eines Open-Source-Projekts ist eine starke und langlebige Gemeinschaft mindestens genauso wichtig wie der technische Output. Die Gemeinschaft und damit auch die „Chemie“ zwischen den Menschen, die an und in einem Projekt arbeiten, ist von entscheidender Bedeutung für die Nachhaltigkeit neuer Entwicklungen.

In der Open Logistics Foundation entstehen Open-Source-Lösungen im Netzwerk. Als neutrale Community-Organisation bieten wir unseren Mitgliedern einen geschützten Raum für den offenen Austausch von Problemen und Ideen. Vertrauen ist für uns der Schlüssel zur Entwicklung von Open-Source-Lösungen. Durch die Ausrichtung auf eine gemeinsame Vision, das Definieren gemeinsamer Ziele und Grundsätze sowie ein klares Governance-Modell wird eine kooperative Denkweise gestärkt. Dabei bildet ein kollektiver Prozess das Fundament für den Erfolg von Open-Source-Projekten: das Lernen voneinander und das Verstehen unterschiedlicher Denkweisen. Das alles schafft eine solide Grundlage für eine langfristige Zusammenarbeit und für die Qualität unserer Projekte.

In unserer Innovation Community und in ihren Projekten werden Entscheidungen daher nicht nur auf technischer Grundlage getroffen. Es werden vielmehr auch die Bedürfnisse, Meinungen und das Wohlbefinden aller Beteiligten berücksichtigt – unabhängig von der Größe der Unternehmen, in denen sie arbeiten.

// Open Logistics Foundation



In der Geschäftsstelle sehen wir eine wesentliche Aufgabe darin, die Menschen und die Projekte miteinander zu verbinden und zueinander in Beziehung zu setzen. Durch die gezielte Vernetzung von Vertreterinnen und Vertretern von Unternehmen und Organisationen auf der Basis gemeinsamer Interessen und Kompetenzen schaffen wir so die Grundlage für starke Kooperationen, persönliche Beziehungen und langlebige Projekte.

Wir freuen uns sehr, dass wir in den vergangenen Wochen und Monaten wieder zahlreiche neue Mitglieder begrüßen konnten, die unsere Mission teilen – darunter Start-ups, Mittelständler und Konzerne. In der Open Logistics Foundation haben sie alle, unabhängig von ihrer Größe, die Möglichkeit, benutzerfreundliche, praxisorientierte Lösungen zu entwickeln und Industriestandards aktiv mitzugestalten. Zudem haben wir unsere Kontakte zu Institutionen und Verbänden aus der Logistik und der Open-Source-Welt mit neuen Netzwerkpartnerschaften ausgebaut und verstetigt. Von diesem lebendigen, stark wachsenden Ökosystem profitiert jedes einzelne Unternehmen und jedes einzelne Projekt.

Gemeinsam entwickeln, gemeinsam wachsen: Die Energie der Gemeinschaft bestimmt den Puls unseres Netzwerks. Nutzen wir die Kraft der Zusammenarbeit für eine bessere, vernetztere Zukunft von Logistik und Supply Chain Management!

Ihre Carina Tüllmann
COO der Open Logistics Foundation

1
2
3
4
5
6
7 <fact>

8 /*

9
10
11 3,5 Mal mehr

12 als derzeit müssten Unternehmen
13 ohne Open Source für Software
14 ausgeben.
15

16
17 84 Prozent der Mehrkosten
18 würden allein für die sechs
19 wichtigsten Programmiersprachen
20 anfallen, also für C, Java,
21 JavaScript, Python, Typescript
22 und Go.
23
24
25
26
27

28 */

29
30
31 </fact>

32
33 *Quelle: „The Value of Open Source Software“, Hoffmann, Nagle, Zhou, 2024*

34
35
36 <fact>

37 /*

38
39
40 Der Anstieg von Code-Beiträgen

41 zu Open-Source-Projekten über
42 das Portal GitHub in einem Land
43 um ein 1 Prozent führt zu 0,2
44 bis 0,4 Prozent mehr Gründungen
45 von IT-Unternehmen und zu 0,03
46 bis 0,1 Prozent mehr neuen Open-
47 Source-Unternehmen.
48
49
50
51
52

53 */

54
55 </fact>

56
57 *Quelle: „Open source software and global entrepreneurship“, Wright, Nagle, Greenstein, 2021*

Was Open-Source-Software wert ist



Trotz der steigenden Bedeutung von Open-Source-Software für die Wirtschaft war es bislang schwer, ihren Wert zu messen. **Dr. Manuel Hoffmann** von der Harvard Business School erläutert den von ihm mit Forscherkollegen entwickelten Ansatz, der die Lücken bei der **Berechnung des Werts von Open-Source-Software** schließt – und Unternehmen wichtige Kennzahlen liefert.

OPEN-SOURCE-SOFTWARE IST SYSTEMRELEVANT UND BRAUCHT EINE STÄRKERE GESELLSCHAFTLICHE UNTERSTÜTZUNG.

■ Im Jahr 2011 vertrat der US-amerikanische Softwareentwickler und Unternehmer Mark Andreessen die Ansicht, dass „Software die Welt auffrisst“. Nur gut zehn Jahre später entgegnete ihm Joseph Jacks, Gründer des Venture-Capitalists OSS Capital, der ausschließlich Commercial Open-Source-Software-Startups fördert, dass „Open Source die Software schneller auffrisst als die Software die Welt“. Der Trend zu quelloffener Software ist inzwischen weltweit unverkennbar und unumkehrbar – und das, obwohl der Wert von Open-Source-Software lange nicht darstellbar war...

Allgemeingut als Wirtschaftskonzept

Dabei ist das Open-Source-Konzept eines der erfolgreichsten modernen Beispiele für die mittelalterliche Wirtschaftsform der „Allmende“, eine Alternative zum Privateigentum: Seinerzeit bewirtschafteten Bauern die Wiesen und Wälder ihres Dorfes gemeinschaftlich. Der US-amerikanische Evolutionsbiologe Garrett Hardin verknüpfte die Idee der Allmende Ende der 1960er-Jahre vor dem Hintergrund der Überbevölkerung mit der Forderung, Probleme nicht mehr nur als

einzelne Individuen, sondern auch als Gemeinschaft zu betrachten und anzugehen. Denn die „Tragik der Allmende“ bzw. der Grund für das vielfache Scheitern des Konzepts sei es, dass der Einzelne immer versuche, seine eigenen Vorteile zu nutzen.

Als sich die Politikwissenschaftlerin Elinor Ostrom, die in den 1970er-Jahren zur Allmende forschte, der Frage widmete, unter welchen Bedingungen Gemeingüter denn erfolgreich organisiert werden können, zeigte sich allerdings, dass das Konzept doch funktionieren kann. Für ihre Forschung zur erfolgreichen Verwaltung von gemeinschaftlichem Eigentum durch Nutzerorganisationen erhielt Ostrom 2009 den Nobelpreis.

Mit der Anfang 2024 erschienenen Studie „The Value of Open Source“ der Harvard Business School ist nun ein entscheidender Schritt zur Bestimmung des Werts der digitalen Allmende gelungen – auf der Basis eines neuen, umfassenden Ansatzes.

Traditionell wird der durch eine Ware oder Dienstleistung geschaffene Wert (v) in den Wirtschaftswissenschaften durch die Multiplikation des Preises (p) mit der verkauften Menge (q) gemessen. Bei Open-Source-Software jedoch ist nicht nur der Preis in der Regel gleich Null, sondern auch die verkaufte Menge unbekannt, da der Quellcode öffentlich zugänglich ist und seine Verwendung nicht angezeigt werden muss.

In der Vergangenheit gab es bereits einige Studien, in denen sich die Forschenden Werten für den Preis und die Menge genähert haben. Dabei wurden für den Preis beispielsweise Arbeitskosten unterstellt, die für die Neuschreibung bestehender Open-Source-Software erforderlich gewesen wären. Auf diese Weise ließ sich sehr gut abschätzen, was es kosten würde, die gesamte bestehende Open-Source-Software zu ersetzen, würde sie morgen verschwinden. Das

```
<quote>
```

```
/*
```

```
Open-Source-Software  
bildet heute die Grundlage  
für Spitzentechnologie  
in verschiedenen  
Bereichen wie Künst-  
liche Intelligenz,  
Quantencomputing, Big Data  
und Analytik.
```

```
Dr. Manuel Hoffmann
```

```
*/
```

```
</quote>
```

```
<fact>
```

```
/*
```

77 Prozent

beträgt der weltweite Anteil quelloffener Software gegenüber proprietärer Software in den Codes der gesamten Codebases.

96 Prozent der gesamten Codebases weltweit – und damit praktisch alle – enthalten mindestens eine quelloffene Komponente.

Die durchschnittliche Anzahl von Open-Source-Komponenten in einer Anwendung liegt bei 526.

```
*/
```

```
</fact>
```

Quelle: 2024 OSSRA Report, Synopsys

```
<fact>
```

```
/*
```

4,15 Milliarden Dollar

ist der Wert von OSS auf der Angebotsseite, d.h. diese Summe müssten Unternehmen für die theoretische Neuentwicklung der heute schon am häufigsten verwendeten Open-Source-Software-Produkte ausgeben.

Der Wert von Open Source auf der Nachfrageseite beläuft sich auf 8,8 Billionen Dollar, d.h. diese Summe müssten Unternehmen, die Open Source-Software nutzen, aufwenden, wenn sie die Systeme kaufen oder selbst entwickeln müssten.

Für die Logistikbranche (Transport und Lagerung) liegt die Summe bei rund 8 Milliarden Dollar. Damit belegt die Logistik unter 20 untersuchten Branchen den 15. Platz: Das Potenzial für den Einsatz von Open-Source-Software ist demnach noch hoch.

```
*/
```

```
</fact>
```

Quelle: „The Value of Open Source Software“, Hoffmann, Nagle, Zhou, 2024

UNTERNEHMEN, DIE OPEN-SOURCE-SOFTWARE NUTZEN, SOLLTEN SICH AUCH AKTIV AN DER PFLEGE BETEILIGEN.

Problem der Menge konnte jedoch nicht gelöst werden.

Andere Forschungsarbeiten konzentrierten sich bei der Ermittlung der Menge auf Webserver, die im Internet öffentlich zugänglich sind und daher leicht gemessen werden können. Anhand von Daten aus den Vereinigten Staaten zeigten die daraus resultierenden Schätzungen einen Wert von zwei Milliarden Dollar für den OSS Apache Webserver im Jahr 2012 und einen kombinierten Wert von 4,5 Milliarden Dollar für Apache und den zunehmend beliebten OSS-Webserver nginx im Jahr 2018. Obwohl Webserver ein wichtiger Teil des Open-Source-Software-Ökosystems sind, machen sie jedoch nur einen kleinen Teil davon aus.

Wertmessung in Breite und Tiefe

Der in den vergangenen Jahren an der Harvard Business School entwickelte und 2024 veröffentlichte Ansatz betrachtet nun den Wert von Open-Source-Software sowohl in der Breite als auch in der Tiefe:

- Zur Schätzung des Preises (p) folgte die Studie der oben erwähnten Literatur und verwendet den sogenannten Arbeitersatzwert.
- Für die Menge (q) legten die Forschenden zwei Datenquellen zugrunde, die zusammengenommen die bisher vollständigste Messung der Nutzung von Open-Source-Software bilden: den „Census II of Free and Open Source Software – Application Libraries“ und den „BuiltWith“-Datensatz.

Die beiden Datensätze ergänzen sich: Der erste konzentriert sich auf Open-Source-Software, die in die von einem Unternehmen verkaufte Software integriert ist, der zweite auf Open-Source-Software, die in die Website eines Unternehmens integriert ist. Damit berücksichtigt der Ansatz nicht nur den Preis für die Erstellung von Open-Source-Software – die Angebotsseite –, sondern

in einem bisher nicht dagewesenen Umfang auch die Nutzungs- bzw. Nachfrageseite. Zudem wird ausdrücklich der Wert der Open-Source-Software beziffert, die in Unternehmen zum Einsatz kommt.

Die Untersuchung zeigt im Übrigen auch, dass eine aktive Beteiligung von Nutzenden an der Pflege der von ihnen verwendeten Open-Source-Software entscheidend für den Erfolg und das Wachstum des Ökosystems ist. Unternehmen sollten sich daher bewusst machen, dass Beiträge zur Gestaltung von Open-Source-Software nur einen Bruchteil der Kosten ausmachen, die ihnen entstehen würden, wenn es Open-Source-Software nicht gäbe. </>

Über den Autor

Dr. Manuel Hoffmann ist Postdoctoral Fellow am Laboratory for Innovation Science in Harvard. Seine Forschung konzentriert sich auf soziale und verhaltensbezogene Aspekte im Zusammenhang mit Open-Source-Software und Künstlicher Intelligenz (KI) im Rahmen des Themas Innovations- und Technologiemanagement mit dem Ziel, strategische Aspekte für große, mittelständische und unternehmerische Firmen besser zu verstehen. Er arbeitet außerdem mit dem Center for Population Health Sciences an der Stanford University und der Universität Heidelberg zusammen. Seinen Dokortitel in Wirtschaftswissenschaften erwarb er an der Texas A&M University. Anfang 2024 veröffentlichte Dr. Manuel Hoffmann gemeinsam mit seinen Kollegen Frank Nagle und Yanuo Zhou das Working Paper „The Value of Open Source Software“ der Harvard Business School, das Grundlage für diesen Artikel ist.

Neues Geschäft auch für IT-Unternehmen

Für Logistikdienstleister liegen die Vorteile von Open Source auf der Hand: Die gemeinschaftliche Entwicklung von Software spart Kosten, die Software steigert die Benutzerfreundlichkeit der physischen Logistik und verbessert ihre Effizienz. Die IT-Partner der Logistik dagegen fürchten häufig eher um ihren Markt. Dabei bieten sich ihnen durch Open-Source-Entwicklungen zahlreiche Möglichkeiten, ihr Geschäft auszubauen, bestehende Kunden zu binden und neue Kunden zu gewinnen. Denn: „Open-Source- und proprietäre Lösungen können miteinander verschmelzen, sich befruchten und beflügeln“, erklärt Dr. Michael Schmidt, Logistics & SCM Advisor der Open Logistics Foundation. Das sieht auch Ulrich Buhrmann, Executive Director beim Technologie- und Softwareunternehmen iteratec, Mitglied der Open Logistics Foundation, so: „Wir sind überzeugt, dass wir unseren Kundinnen und Kunden auf Basis von Open Source attraktive Angebote machen können, mit denen sie ihre Wettbewerbsfähigkeit steigern.“

Intelligent erweitern

Zu den wichtigsten und bekanntesten Geschäftsmodellen in der Open-Source-Welt gehört das Open-Core-Modell: Rund um den offenen Kern einer Open-Source-Software können Unternehmen Erweiterungen bzw. Add-ons entwickeln, die für ihre Bestandskunden oder auch für potenzielle Neukunden besonders wertvoll sind. Dazu gehören beispielsweise anwendungsfallsspezifische Funktionalitäten oder Kollaborationswerkzeuge. Diese neue Closed-Source-Software können sie ihren Kunden dann im Paket mit der Open-Source-Lösung kommerziell anbieten. Dr. Michael Schmidt: „Die Software kann dabei entweder unter zwei Lizenzen laufen – der Open Logistics Foundation License für den quelloffenen Teil und einer proprietären Lizenz für die Erweiterungen



// istock

Von Beratung bis Hosting: Open Source schafft neue Geschäftsmodelle für IT-Unternehmen.

– oder auch unter eine neue Lizenz gestellt werden.“ Das Open-Core-Modell bietet auch Start-ups die Möglichkeit, sich schneller am Markt zu positionieren und zu skalieren.

Besser beraten

Darüber hinaus haben IT-Unternehmen die Möglichkeit, für Logistikdienstleister das Hosting von Open-Source-Anwendungen zu übernehmen und dieses mit Software-as-a-Service- oder Infrastrukturangeboten zu verbinden. Zudem können sie Beratungsleistungen für die Implementierung von Open-Source-Software sowie Schulungen oder Support im Betrieb anbieten. „Logistikunternehmen, die Open-Source-Software in ihre IT-Landschaft integrieren wollen, können die Unterstützung durch spezialisierte Anbieter gut gebrauchen“, weiß Dr. Michael Schmidt. Ulrich Buhrmann von iteratec sieht für Unternehmen daher einen klaren Mehrwert darin, sich in der Stiftung von Beginn an in die Entwicklung von Open-Source-Software einzubinden: „Wir freuen uns, zusammen mit Branchenführern neue Standards zu entwickeln, die die dringendsten Herausforderungen in der Logistik lösen.“ </>

2022 wurden in der Europäischen Union 78 Prozent des Güterverkehrs auf der Straße abgewickelt. Der Anteil der Bahn lag bei 17 Prozent, der Anteil der Binnenschifffahrt bei fünf Prozent.

Quelle: Statistisches Bundesamt



Grüne Logistik:

Von der Kür über die Pflicht zum Standard

Zero-Emission-Logistik ist die Logistik der Zukunft. Lösungen auf Open-Source-Basis können dabei helfen, die **Logistik schneller effizienter** zu machen – und damit zur Erreichung der Klimaziele beitragen.



Die Nachfrage nach Güterverkehr wird sich nach Angaben des Weltverkehrsforums bis 2050 voraussichtlich fast verdreifachen. Schon heute verursachen Güterverkehr und Logistik acht bis zehn Prozent der weltweiten Treibhausgasemissionen. Nicht erst im Zuge des Pariser Klimaabkommens aus dem Jahr 2015, mit dem die globale Erwärmung auf deutlich unter zwei, möglichst aber auf 1,5 Grad Celsius begrenzt werden soll, haben sich Logistikunternehmen zunehmend selbst dazu verpflichtet, Maßnahmen zur Reduktion ihrer CO₂-Emissionen und zur Förderung der Nachhaltigkeit zu ergreifen. „Wir wollen alle grüner werden“, bringt Justin Lemmens, Manager für Safety, Health, Environment und Quality (SHEQ) bei LKW WALTER, die Stimmung in der Branche auf den Punkt. „Zwar reden wir in der Logistik schon seit Jahren über Nachhaltigkeit. Doch jetzt, in den letzten Monaten, wird es richtig konkret. Man spürt förmlich, dass die Branche als Ganzes – endlich – einen Schritt weiterkommen will.“ Mit der Gründung der Working Group „Enabling Logistics Decarbonisation“ im August dieses Jahres haben jetzt auch die Mitglieder in der Open Logistics Foundation, darunter LKW WALTER, ein Zeichen für mehr Nachhaltigkeit in der Branche (s. Interview mit Andreas Nettsträter, CEO der Open Logistics Foundation, S. 15) gesetzt.

Nachhaltigkeit mit Tradition

Bei LKW WALTER, einer der führenden Transportorganisationen im europäischen Komplettladungsverkehr, hat die Reduzierung von Emissionen Tradition. So war es bei dem österreichischen Unternehmen bereits in den 1950er-Jahren Standard, Fahrzeuge ausschließlich „im Rundkurs“ – unter Vermeidung von Leerfahrten – zu disponieren. 1984 begann LKW WALTER dann damit, Transporte von der Straße auf die Schiene

zu verlagern, um so Schadstoff-Emissionen zu reduzieren. In den 1990er-Jahren wurde schließlich ein umfassendes Umwelt-Managementsystem entwickelt. Die Aktivitäten des Unternehmens gelten im Zuge externer Umweltaudits als vorbildlich im Transportsektor. Justin Lemmens: „Tatsächlich ist das Emissionsreporting heute in Ausschreibungen für Logistikdienstleistungen ein wichtiger Faktor. Von Kundenseite wird das mehr und mehr zur Pflicht.“

Von oben nach unten

In den vergangenen Jahren haben jedoch auch regulatorische Maßnahmen zugenommen: Mit der Richtlinie 2022/2464 des Europäischen Parlaments und des Rates – der sogenannten „Corporate Sustainability Reporting Directive“, kurz CSRD – aus dem Dezember 2022 hat die Europäische Kommission Unternehmen bereits zur Veröffentlichung und externen Prüfung von Informationen zur Nachhaltigkeit ihrer Geschäftstätigkeit verpflichtet. Die Maßnahmen betreffen auf dem Papier nur sogenannte Public Interest



DIE EMISSIONEN IN DER LOGISTIK NEHMEN ZU, ABER LÖSUNGEN SIND IN REICHWEITE. JETZT GILT ES, DIE RICHTIGEN PARTNER ZUSAMMENZUBRINGEN.

Rik Arends, Smart Freight Centre



Entities (PIE). Zu diesen „Unternehmen von öffentlichem Interesse“ gehören insbesondere börsennotierte Unternehmen, aber auch Kreditinstitute und Versicherungen. Ab dem kommenden Jahr wird die Richtlinie auf die großen PIE-Unternehmen, beispielsweise auf solche mit mehr als 50 Millionen Euro Netto-Umsatz angewendet, ab 2026 auch auf mittlere und kleine PIE-Unternehmen.

Weil die PIE-Unternehmen jedoch nachweisen müssen, dass nachhaltige Standards entlang ihrer kompletten Wertschöpfungskette eingehalten werden, erstreckt sich die CSRD auch auf alle anderen Unternehmen. Justin Lemmens rechnet damit, dass „über die Richtlinie schnell der Großteil des Marktes, sicherlich 90 Prozent, abgedeckt wird. Was also gestern noch Kür war, wird morgen zur Pflicht. Deshalb arbeiten wir in der Open Logistics Foundation heute an einem Standard für den Datenaustausch im Rahmen der Nachhaltigkeitsberichterstattung.“

„Lösungen sind in Reichweite“

Ein wichtiger Partner dabei ist das Smart Freight Centre (SFC): Die gemeinnützige Organisation mit Sitz in Amsterdam setzt sich seit 2013 weltweit mit verschiedensten Projekten und auf unterschiedlichsten Ebenen dafür ein, die Effizienz des Güterverkehrs zu verbessern und die verkehrsbedingten Emissionen zu verringern. „Die Emissionen in der Logistik nehmen zu, aber Lösungen sind in Reichweite: Hersteller – in unserem Wording: Verlader –, Spediteure und Frachtführer spielen dabei eine zentrale Rolle“, sagt Rik Arends, Director Sustainable Freight Buyers Alliance am Smart Freight Centre. „Jetzt gilt es, auf der Basis unserer Aktivitäten die richtigen Partner zusammenzubringen, qualitativ hochwertige Analysen zu liefern und ein erfolgreiches integrales Projektmanagement zu betreiben. Transparenz und Vertrauen sind dabei von entscheidender Bedeutung.“ Seit kurzem ist SFC auch Netzwerkpartner der Open Logistics Foundation. Die beiden Organisationen bilden damit eine Allianz im Bereich der Zero-Emission-Logistik, in die SFC seine Nachhaltigkeitsexpertise und die Stiftung die Perspektive der Logistikbranche einbringt.

Mit dem Programm GLEC, kurz für Global Logistics Emissions Council (GLEC), hat Smart Freight Centre 2015 begonnen, eine breite,



Emissions Data Exchange

Im Rahmen des Projekts wird das vom Smart Freight Centre und von der SINE Foundation entwickelte iLeap-Datenmodell für den Austausch von Nachhaltigkeitsdaten entlang der Lieferkette in verschiedenen Use-Cases validiert.

Projektdetails

Projektstart

August 2024

Working Group

Enabling Logistics
Decarbonisation

Mitglieder

LKW WALTER (Leitung), BLG, Cargo Sign, Contargo, Dachser, DB Schenker, DHL, Fraunhofer IML, iteratec, Rhenus, Transporeon, Zufall; assoziierter Partner: Smart Freight Centre (Projekt iLeap, ein gemeinsames Projekt des Smart Freight Centre und der SINE Foundation)

Projektleitung

Justin Lemmens, LKW WALTER



/* Für mehr
Informationen
scannen */

transparente und konsistente Berechnung und Berichterstattung über logistische Treibhausgasemissionen zu fördern. Das GLEC-Framework war die erste weltweit anerkannte Methodik zur Berechnung der Emissionen in der Logistik nach dem Greenhouse Gas Protocol (GHG). Der Industrie-Leitfaden bietet multinationalen

Das Projekt iLEAP baut auf dem Product Carbon Footprint Data Model auf, das vom World Business Council for Sustainable Development entwickelt wurde, und erweitert es. Zu den technischen Spezifikationen geht es hier.



/* QR-Code scannen */

Unternehmen und ihren Lieferanten eine harmonisierte, effiziente und transparente Möglichkeit zur Berechnung und Berichterstattung von Logistikemissionen. Schnell wurde er zur gemeinsamen Branchenrichtlinie. „LKW WALTER erhebt seine Daten bereits seit 2019 laut GLEC, und natürlich sind auch viele andere aus der Branche dabei“, so SHEQ-Manager Justin Lemmens.

Auf die Grundsätze und Methodik von GLEC

setzt inzwischen die ISO-Norm 14083 „Greenhouse gases – Quantification and reporting of greenhouse gas emissions arising from transport chain operations“ auf. Veröffentlicht im März 2023, ist die Norm nicht einmal zwei Jahre später in der Unternehmenslandschaft breit akzeptiert und auf dem Weg zum globalen Standard. Justin Lemmens: „In der EU ist die ISO 14083 bereits gesetzt: Für die Firmen in Europa führt an ihr kein Weg vorbei!“

Wildwuchs eindämmen

Daten erheben ist indes das eine, Daten austauschen das andere: „Der Weg zur Dekarbonisierung ist kein vordefinierter Pfad und deshalb ist die Dekarbonisierung so komplex“, erklärt Violetta Matzoros, Technical Manager beim Smart Freight Centre. Für den nächsten Schritt nach der erfolgreichen Anwendung des GLEC-Frameworks und der damit verbundenen ISO-Norm rief Smart Freight Centre 2023 gemeinsam mit der SINE Foundation das Projekt iLEAP, kurz für Integrating Logistics Emissions and PCFs, ins Leben. In dem Projekt will SFC gemeinsam mit Unternehmen „die Herausforderungen des Datenaustausch bewältigen“, wie Violetta Mat-

zoros sagt: „Je mehr vergleichbare Daten wir zur Verfügung stellen und auswerten können, desto näher kommen wir dem Ausweisen realer Werte – und unserem Ziel einer Zero-Emission-Logistik bis spätestens 2050.“

LKW WALTER ist bei iLEAP von Beginn an dabei. In dem Projekt, das noch bis Anfang nächsten Jahres läuft, haben die Mitglieder zunächst festgelegt, in welcher Form Transportdaten erfasst werden sollen, so dass sie vergleichbar sind. Denn: „Tatsächlich gäbe es Tausende Möglichkeiten, die Daten auszutauschen. Doch wenn jeder es so macht, wie er will, würde das zu Intransparenzen führen und Vergleichbarkeit verhindern“, so Justin Lemmens. „Deshalb haben wir uns in iLEAP mit der Frage befasst, in welchen Einheiten die Werte, die GLEC und ISO-Norm vorgeben, erfasst und digitalisiert werden sollen.“

Im Zuge der Klärung dieser Fragen entwickelte die Gruppe bereits eine Datenmodell-Spezifikation, die als Open Source im GitHub veröffentlicht ist und als Grundlage für eine API-Standardchnittstelle verwendet werden kann. Diese Arbeit wird von den Software-Ingenieuren der SINE Foundation vorangetrieben. Justin Lemmens: „Wir haben damit eine technische Lösung vorgelegt, die maximal einfach ist. Wenn jede Spedition diese API verwendet, machen wir uns alle das Leben leichter!“

Sprung in die Praxis

Eine Frage allerdings blieb zunächst offen: Wie findet die Schnittstelle die notwendige Verbreitung? Violetta Matzoros vom Smart Freight Centre: „Grundsätzlich weisen die Hersteller –



EMISSIONSREPORTING IST EINE KLASSISCHE COMMODITY: WIR KÖNNEN UNS DA ALS LOGISTIKER NICHT UNTERSCHIEDEN.

Justin Lemmens, LKW WALTER



OPEN-SOURCE-LÖSUNGEN SIND UNABDINGBAR FÜR DIE NACHHALTIGKEIT IN LOGISTIK UND SUPPLY CHAIN MANAGEMENT.

„Open Source ist der Schlüssel“

3 Fragen an Andreas Nettsträter, CEO der Open Logistics Foundation, zur Nachhaltigkeit in der Logistik.

Die Unternehmen in der Open Logistics Foundation haben im Sommer dieses Jahres die Working Group „Enabling Logistics Decarbonisation“ gegründet – mit welchem Ziel?

Die nachhaltige Gestaltung der Logistik ist ein wesentlicher Schritt, um ökologische, wirtschaftliche und soziale Herausforderungen zu bewältigen und eine lebenswerte Zukunft zu sichern. Nachhaltigkeit hilft Unternehmen, zukunftsfähig zu bleiben, indem sie Risiken mindert und neue Chancen schafft. Dazu gehören die Anpassung an veränderte Marktbedingungen und die Sicherstellung der Verfügbarkeit von Ressourcen für kommende Generationen. Bereits mit dem ersten Projekt „Emissions Data Exchange“ werden die Unternehmen dabei sehr konkret.

Von diesem Projekt versprechen sich die Unternehmen einen neuen Standard für den Austausch von Nachhaltigkeitsdaten entlang der Supply Chain. Warum braucht es dazu die Open Logistics Foundation?

Wenn eine Komponente zum Datenaustausch wie die iLEAP-Schnittstelle als Open-Source-Implementierung offen zugänglich ist, senkt dies die Hürde zum Ausprobieren, Einsetzen und operativen Nutzen enorm. Die Open Logistics Foundation bietet den Unternehmen nun ein Umfeld, in dem sowohl die Schwergewichte der Branche, die ja Mitbewerber sind, wie auch Plattform-Anbieter und Start-ups offen miteinander sprechen können. Ich bin überzeugt davon, dass die Branche von einer gemeinsamen Referenzimplementierung sehr profitieren wird.

Welchen Beitrag leistet Open Source grundsätzlich für mehr Nachhaltigkeit?

Open Source verspricht gleiche Chancen für alle, steht für Transparenz und sorgt für Vertrauen bei den Unternehmen entlang der Lieferkette, die Daten miteinander austauschen. Dass vor diesem Hintergrund Open-Source-Lösungen auch für mehr Nachhaltigkeit in der Logistik unabdingbar sind, liegt auf der Hand: Open Source ist der Schlüssel.



bzw. in unserer Sprache: die Verlader – unserer Erfahrung nach eine höhere Bereitschaft zur Dekarbonisierung des Verkehrs auf. Denn sie sind zum einen mehr regulatorischen Vorschriften unterworfen als viele der Logistikunternehmen, und zum anderen fordern ihre Kunden – die Endverbraucherinnen und -verbraucher – gerade bei

Mit der Veröffentlichung „Treibhausgasemissionen im Transportsektor“ stellt das Umweltbundesamt mit Unterstützung des DSLV Bundesverband Spedition und Logistik e. V. einen aktuellen Leitfaden zur ISO 14083 bereit. 68 Seiten, März 2024.



/* QR-Code scannen und downloaden */

Konsumgütern die Nachhaltigkeit von Produkten. Das heißt aber nicht, dass sich nicht auch Logistikdienstleister für die Dekarbonisierung engagieren.“

Im Gegenteil: Speziell im Projekt iLEAP hat sich die Logistik zum Treiber Nummer 1 für die nachhaltige Logistik entwickelt. „Wir Logistiker kennen unsere eigenen Daten am besten und wissen, wie wir mit ihnen umgehen: Deshalb ist es für uns naheliegend, dass wir hier besonders aktiv sind“, erklärt Justin

Lemmens von LKW WALTER. „Was wir unseren Kunden, den Herstellern bzw. Verladern, bieten wollen, sind nicht abstrakte Werte, sondern echte Stellschrauben, mit denen sie ihre Produkte nachhaltiger machen können. Unser Ziel ist es, gemeinsam ins Gespräch darüber zu kommen, wie der Transport grüner werden kann – und diese Idee verbindet uns doch alle!“

Daneben unterstützen vor allem auch Softwareunternehmen die Umsetzung von iLEAP stark: „Viele Hersteller werden die Berechnung von Emissionen und Erstellung von Emissionsberichten an Softwareanbieter auslagern. Für diese ist Interoperabilität der Schlüssel zu einem neuen Geschäftsmodell“, beobachtet Violetta Matzoros.

Vielversprechende Use-Cases

Zur Verbreitung der iLEAP-Schnittstelle gehen nun die Logistikdienstleister voran, um Mitstreiter zu gewinnen – mit und in der Open Logistics Foundation. Im Rahmen der neuen Working Group „Enabling Logistics Decarbonisation“ der Stiftung haben sie das Projekt „Emissions

Data Exchange“ (s. Infobox, S. 13) ins Leben gerufen. Ziel ist es, noch in diesem Jahr mehrere gleiche Use-Cases bei unterschiedlichen Partnern durchzuführen, um zu sehen, wie sich die Komponente in die IT-Landschaften unterschiedlicher Unternehmen integrieren lässt und welche Spezifikationen sinnvoll sind. Mit der Prüfung des Datenmodells können die Unternehmen auch Businessmodelle validieren: Schafft die Schnittstelle mehr Transparenz als in der Vergangenheit – und wie wird mein Unternehmen bei der Dekarbonisierung unterstützt? Die entsprechenden Referenzimplementierungen werden im Repository der Open Logistics Foundation zur Verfügung stehen.

„Viele Unternehmen lassen sich erst von greifbaren Ergebnissen überzeugen. Deshalb unterstützen wir die Working Group als assoziiertes Partner“, so Rik Arends vom Smart Freight Centre. Violetta Matzoros ergänzt: „In den vergangenen Wochen konnten wir schon einige Verlader überzeugen, die iLEAP-Schnittstelle zu testen. Das liegt sicherlich daran, dass sich die Ergebnisse unseres Projekts verbreiten. Aber auch, weil die Zusammenarbeit mit der Open Logistics Foundation unsere Reichweite vergrößert.“ Oder, wie es Justin Lemmens von LKW WALTER formuliert: „Die Open Logistics Foundation bietet ein wirklich tolles Umfeld, die iLEAP-Schnittstelle zum Standard zu machen. Das ist genau der Raketentreibstoff, den wir jetzt brauchen!“ </>



DIE WORKING GROUP ZEIGT, WAS ES HEISST, MIT GUTEM BEISPIEL VORANZUGEHEN. ES IST AN DER ZEIT, DASS SICH DER COMMUNITY WEITERE MITGLIEDER ANSCHLIESSEN UND IHRE ANSTRENGUNGEN FÜR EINEN NAHTLOSEN AUSTAUSCH VON EMISSIONSDATEN VERSTÄRKEN.

Violetta Matzoros, Smart Freight Centre



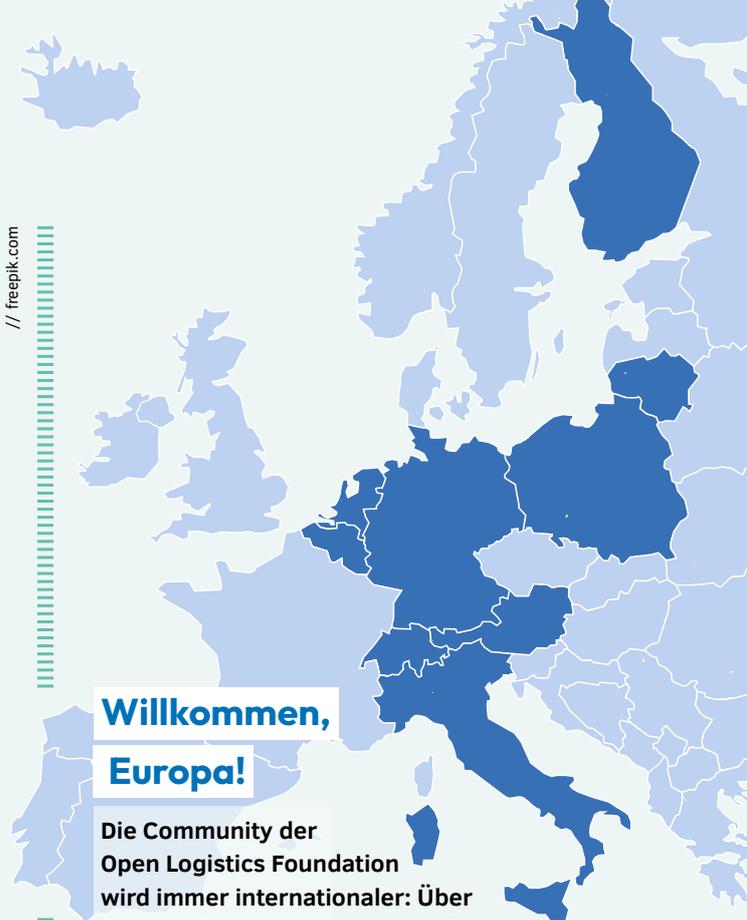
Open Logistics Foundation baut ihr Netzwerk aus

Mit dem Finnish Centre for Open Systems and Solutions (COSS) sowie dem Smart Freight Centre hat die Open Logistics Foundation ihr Netzwerk um zwei namhafte Organisationen erweitert.

Smart Freight Centre (SFC), eine weltweit tätige Non-Profit-Organisation für den Klimaschutz im Güterverkehr, hat sich zum Ziel gesetzt, das globale Logistik-Ökosystem bei der Messung und Berechnung von Treibhausgasemissionen (THG) zu unterstützen. Gemeinsam wollen die beiden Organisationen nun die emissionsfreie Logistik der Zukunft voranbringen. Rik Arends, Director Sustainable Freight Buyers Alliance am Smart Freight Centre: „Smart Freight Centre unterstützt das Logistik-Ökosystem weltweit bei der Überwachung und Reduzierung von Emissionen im Hinblick auf das 1,5-Grad-Klimaziel. Nachhaltigkeit kann jedoch nur gelingen, wenn die Unternehmen zusammenarbeiten. Dafür braucht es Transparenz und Vertrauen – und dafür steht die Open Logistics Foundation mit besten Kontakten in der Logistikbranche und namhaften Mitgliedern, die Veränderungen wollen. Wir freuen uns darauf, ihre Perspektiven kennenzulernen und sie in unserer Arbeit zu berücksichtigen.“

Das finnische Centre for Open Systems and Solutions (COSS) ist ein gemeinnütziger Verein, der Open Source, offene Daten, offene Standards und APIs fördert. International bekannt als eines der ältesten und aktivsten Zentren für Open Source, arbeitet COSS auf der Grundlage umfassender Kooperation, Kommunikation und Vernetzung. „COSS und die Open Logistics Foundation teilen die Überzeugung, dass Open-Source-Software und offene Standards für verschiedene Sektoren, einschließlich der Logistikbranche und des öffentlichen Sektors, von entscheidender Bedeutung sind. Diese Zusammenarbeit ist ein wichtiger Schritt zur Förderung von Innovation und Transparenz auf internationaler Ebene“, sagt Timo Väliharju, Executive Director bei COSS.

// freepik.com



**Willkommen,
Europa!**

Die Community der Open Logistics Foundation wird immer internationaler: Über ihre Mitgliedsunternehmen und Netzwerkpartner ist die Stiftung inzwischen in neun europäischen Ländern vertreten.

Wo Sie uns treffen

Wir bieten Ihnen zweimonatlich eine **Open Consultation Hour** als Online-Meeting von ca. einer Stunde an, in denen wir die Stiftung vorstellen und einen Überblick über die aktuellen Projekte geben. In loser Reihenfolge veranstalten wir zudem **OS Meetups** bei Unternehmen und Organisationen in ganz Europa und diskutieren dort darüber, welche aktuellen Herausforderungen in Logistik und Supply Chain Management sich durch eine unternehmensübergreifende Zusammenarbeit lösen lassen. Regelmäßig finden Sie uns sowie Partner unseres Netzwerks auch auf branchenrelevanten **Messen und Kongressen**. Wir freuen uns darauf, mit Ihnen ins Gespräch zu kommen und Sie über unsere Aktivitäten zu informieren.



/* Für aktuelle Termine scannen */



Eine für alle(s)

Lizenzrechtliche Fragen sind in Unternehmen oft ein Hemmschuh für die Nutzung von Open-Source-Software. Deshalb macht die **Lizenz der Open Logistics Foundation** Sachverhalte transparent, die in anderen Lizenzen nur indirekt angesprochen werden. Denn: Je präziser eine Lizenz ist, umso **weniger Interpretationsspielraum** gibt es – und umso **mehr Sicherheit**.

Die Open Logistics Foundation License (OLFL-1.3) ist eine sogenannte **permissive Lizenz**, die auch als freizügige oder freigiebige Lizenz bezeichnet wird, und nur minimale Einschränkungen zur Nutzung der Software macht, denn: „Unser Interesse ist es ja gerade, dass sich unsere Software weit verbreitet und im Ergebnis logistische Prozesse vereinheitlicht werden“, erklärt Andreas Nettsträter, CEO der Open Logistics Foundation. „Die Open Logistics Foundation License erlaubt – nach dem Vorbild der US-amerikanischen Apache 2.0-Lizenz – daher ausdrücklich jegliche Nutzung des Quellcodes im kommerziellen Umfeld.“ So darf die Software verwendet, vervielfältigt, verteilt und verändert werden, unabhängig vom jeweiligen Einsatzzweck.

Möglich machen das nicht zuletzt auch die Mitglieder der Innovation Community der Stiftung, die in den Projekten der Open Logistics Foundation gemeinschaftlich Software entwickeln und implementieren. Jedes einzelne Unternehmen überträgt die Nutzungsrechte an seinen jeweiligen Codezeilen im Rahmen eines Contributor License Agreements an die Open Logistics Foundation. Die Urheberrechte an den einzelnen Beiträgen liegen auch weiterhin bei den jeweiligen Entwicklerinnen und Entwicklern bzw. – je nach Konstellation – auch bei den Unternehmen, in denen sie arbeiten.

Unternehmen können den Quellcode in Hard- und Softwareumgebungen sowie in Datenbanken, Datennetzen und Online-Diensten nutzen, ihn verändern, interpretieren, bearbeiten oder umgestalten. Dabei können sie die Software-Bausteine aus dem Open Logistics Repository sowohl für eigene, interne Zwecke als auch zur Erbringung von Dienstleistungen für Dritte einsetzen. Ein Beispiel dafür wäre die Integration der eCMR-Komponenten in eine kommerzielle Transportmanagement-Software. Die Unternehmen müssen weder die Nutzung melden noch Modifikationen in das Open Logistics Repository zurückspeichern.

Abhängigkeiten zu anderen Open-Source-Software-Komponenten werden auf die Kompatibilität mit der Open Logistics Foundation License geprüft. Die Open Logistics Foundation führt eine

White Liste kompatibler Lizenzen. Die Einhaltung der Compliance wird künftig durch spezielle Tools unterstützt.

In den Rechtsabteilungen von Unternehmen gelten neue oder angepasste Lizenzen oft als mögliches Risiko. „Als Open-Source-Community mit europäischen Wurzeln war es uns jedoch wichtig, dass unsere Lizenz dem europäischen Rechtsverständnis auch durch konkrete Formulierungen zu Gewährleistung und Haftung folgt“, erläutert Marius Brehler, Open Source Advisor bei der Open Logistics Foundation, den Hintergrund für die Erstellung einer eigenen Lizenz. Damit besteht die Haftung ausdrücklich bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit. Im Übrigen hat die Open Source Initiative (OSI) im Rahmen eines Lizenzprüfungsverfahrens bestätigt, dass die Open Logistics Foundation License der Definition einer Open Source Lizenz entspricht. </>

Die OLFL-1.3 auf einen Blick

Jegliche Open-Source-Software unter der Open Logistics Foundation License kann ...

... frei verwendet, reproduziert, verändert, vertrieben oder verkauft werden. Einschränkungen zur Art und Nutzung im Hinblick auf bestimmte Personen oder Nutzergruppen bestehen nicht. Hält ein Beitragender zur Software auch eigene Patente, die seine Beiträge zur Software betreffen, so erteilt er eine Patentlizenz.

... mit anderen Produkten kombiniert und als Paket an Dritte vertrieben oder verkauft werden, auch unter anderen Lizenzbedingungen. Der Hinweis darauf, welche Software in dem Produkt unter der Open Logistics Foundation License steht, ist jedoch Pflicht.



/* Zum Text der Lizenz QR-Code scannen */

Cybersicherheit: Verantwortung von Unternehmen steigt



Mit dem **Cyber Resilience Act (CRA)** will die Europäische Union die Qualität und Sicherheitsstandards von IT-Produkten verbessern. **Miriam Seyffarth, Leiterin Politische Kommunikation der Open Source Business Alliance**, erläutert im Interview, was die Verordnung für Unternehmen bedeutet und welche Rolle Open Source dabei spielt.

Mit der Digitalisierung ist die Gefahr von Cyberangriffen in allen Bereichen der Wirtschaft und des täglichen Lebens gestiegen. Wie will die EU denn nun konkret dazu beitragen, dass die Produktsicherheit steigt?

Mit dem Cyber Resilience Act (CRA) werden EU-weite Cybersicherheitsanforderungen für das Design, die Entwicklung, die Produktion und die Bereitstellung auf dem Markt von Hardware- und Softwareprodukten eingeführt. Die Verordnung zielt darauf ab, die Anfälligkeit digitaler Produkte zu verringern und den Schutz vor unberechtigtem Zugriff zu gewährleisten – und zwar über den gesamten Lebenszyklus eines Produkts hinweg. Konkret heißt das beispielsweise, dass Verbraucherinnen und Verbraucher beim Kauf eines Smartphones oder einer Waschmaschine mit WLAN-Anschluss die Information erhalten müssen, wie lange der Hersteller Sicherheitsupdates für das Produkt zur Verfügung stellt. Der Mindestzeitraum sind hier fünf Jahre. Produkte, die dem CRA entsprechen, erhalten dann auch das bereits etablierte CE-Zeichen.

Der CRA gilt nicht nur für Produkte mit digitalen Komponenten wie eben Smartphones oder Waschmaschinen, sondern erfasst Software auch als eigenständiges Produkt. Welche Anforderungen stellt die Verordnung an die Softwareentwicklung?

Der CRA setzt auf das Prinzip „Security by Design“, also die Integration von Sicherheitsaspekten in alle Phasen der Softwareentwicklung. Dieser Ansatz erhöht die Widerstandsfähigkeit der Hard- und Software gegen Angriffe. Unternehmen müssen zudem umfassende Risikoanalysen und -prozesse durchführen, um die Cybersicherheitsrisiken ihrer Produkte zu identifizieren und zu bewerten. Außerdem müssen sie Maßnahmen zur Problembekämpfung treffen und Informationen über die Cybersicherheitsrisiken ihrer Produkte veröffentlichen.

Welche Unternehmen sind denn davon betroffen?

Alle Unternehmen, die digitale Produkte, also Hardware oder Software, auf den Markt bringen und verkaufen – unabhängig davon, ob

sie die digitalen Komponenten zu 100 Prozent selbst entwickelt haben oder ob sie diese zum Teil zukaufen. Deshalb sind Unternehmen dazu aufgefordert, nicht nur ihr finales Produkt bzw. ihre fertige Software zu betrachten, sondern die gesamte Lieferkette. Denn: Der Verkäufer einer Software übernimmt die Verantwortung für sämtliche Komponenten, die er in seine Software einbettet, sobald er das Produkt auf den Markt bringt und verkauft.



In seiner finalen Version, die bereits das EU-Parlament passiert hat, trägt der CRA auch den Besonderheiten des Open-Source-Ökosystems Rechnung. Daran hat die Open Source Business Alliance maßgeblichen Anteil. Warum haben Sie sich dafür eingesetzt, einen Unterschied zwischen proprietärer und Open-Source-Software zu machen?

Die Entwicklungs- und Vertriebsmodelle von Open-Source-Software unterscheiden sich durch den offenen und kooperativen Ansatz sowie durch die Freiheiten, die Softwarelizenzen gewähren, zum Teil erheblich von den Entwicklungs- und Vertriebsmodellen proprietärer Software. Insbesondere ist es im Open-Source-Bereich nicht so einfach, kommerzielle und nicht-kommerzielle Akteure voneinander abzugrenzen. Hier ist eine differenziertere Einordnung vonnöten. Der Entschluss der Europäischen Kommission, dem komplexen Geflecht des Open-Source-Ökosystems durch die Unterscheidung von Herstellern von Open-Source-Software – den Manufacturern – und den

DER CYBER RESILIENCE ACT FORDERT UNTERNEHMEN DAZU AUF, PROZESSE DER SOFTWAREENTWICKLUNG SICHERER ZU MACHEN UND DIE LIEFERKETTE IM BLICK ZU HABEN.

Miriam Seyffarth, Open Source Business Alliance



Entwicklern und Verwaltern von Open-Source-Software-Basiskomponenten – den Stewards – Rechnung zu tragen, haben wir deshalb ausdrücklich begrüßt.

Was bedeutet das für die Open Logistics Foundation und die Mitgliedsunternehmen?

Organisationen wie die Open Logistics Foundation werden in den Bereich der Stewards fallen. Die Anforderungen an die Stewards sind weniger streng und auch die Mitgliedsunternehmen stehen in der Zeit der Software-Entwicklung in den Projekten der Stiftung noch nicht in der Verantwortung, denn solange es nur um Standards und Basiskomponenten geht, wird diese von der Stiftung übernommen. Da die Mitgliedsunternehmen die von ihnen entwickelte Software aber auch selbst im geschäftlichen Umfeld einsetzen wollen und dann im Sinne des CRA als Manufacturer die volle Verantwortung für das kommerzielle Produkt tragen, das sie verkaufen, wird ihr Interesse hoch sein, die Software von vorneherein CRA-compliant zu entwickeln. Deshalb profitiert dann die gesamte Logistikbranche – also alle Unternehmen, die die Software hinterher nutzen – von der Zusammenarbeit unter dem Dach der Stiftung.

Als die Datenschutz-Grundverordnung DSGVO im Mai 2018 in Kraft trat, taten sich viele Unternehmen schwer mit den Änderungen, nahmen sie oft in letzter Minute vor. Was können sie beim CRA besser machen?

Lasst uns diesmal besser vorbereitet sein! Unternehmen sollten schon jetzt herausfinden, was sie tun müssen und wie sie den Anforderungen des CRA gerecht werden können. Dazu könnte ein Blick auf bestehende Sicherheitsprozesse im Unternehmen und auf die Geschäftspartner in der Lieferkette gehören, sowie eine detaillierte Auflistung aller Bestandteile ihrer Software-Lösungen, die sogenannte Software Bills of Material. Der Text der Verordnung ist zugegebenermaßen lang, sperrig und abstrakt. Die EU entwickelt aber derzeit konkrete Standards, einen klaren Kriterienkatalog, und plant, auch noch einen Leitfaden gerade für kleine und mittlere Unternehmen herauszugeben. </>

Über die OSBA

Die Open Source Business Alliance (OSBA) – Bundesverband für digitale Souveränität e.V. vertritt in Deutschland mehr als 220 Mitgliedsunternehmen der Open-Source-Wirtschaft. Die Organisation mit Sitz in Berlin tritt dafür ein, Open Source als Standard in der öffentlichen Beschaffung und bei der Forschungs- und Wirtschaftsförderung zu etablieren. Die Open Logistics Foundation arbeitet mit der OSBA im Rahmen einer Netzwerkpartnerschaft zusammen. Die beiden Organisationen haben dazu ein Memorandum of Understanding unterzeichnet. Gemeinsames Ziel ist es, den Austausch zu digitaler Souveränität und Open Source zu fördern – auch im intensiven Kontakt mit anderen Wirtschafts- und Industrieverbänden.



/* Für weitere Informationen zur Kooperation QR-Code scannen */

Über den CRA

Die Verordnung wurde im März 2024 vom Europäischen Parlament beschlossen, der Rat der Europäischen Union muss ebenfalls noch zustimmen, damit der CRA in Kraft tritt. 36 Monate nach Inkrafttreten müssen Unternehmen die Vorschriften dann anwenden. Das wird voraussichtlich 2027 der Fall sein.

Appell an die Unternehmen:
Miriam Seyffarth
auf den Open Source Innovation Days 2024 der Open Logistics Foundation.

// Open Logistics Foundation