

Eins

Vierzig

Drei

Vier



»Ambitioniert und gleichzeitig locker«

**Liebe Mitglieder,
liebe Leserinnen und Leser,**

die BVL wird 40 Jahre alt – und der Vorstand, aus dessen Reihen sonst in der Regel das Vorwort kommt, bittet ein junges Gremienmitglied, in die Jubiläumsausgabe des BVL Magazins einzuführen. Irgendwie ist das typisch BVL, so wie ich sie in den knapp drei Jahren meiner Mitgliedschaft kennengelernt habe: seriös und doch unkonventionell, ambitioniert und gleichzeitig locker, ihren Traditionen verpflichtet und dabei offen für neu hinzukommende Mitglieder und deren Ideen. Mir macht es jedenfalls großen Spaß, in diesem Verein mitzuarbeiten – derzeit als Sprecherin im Netzwerk Young Professionals.

Das BVL Magazin blickt aus Anlass des Jubiläums mehr nach vorn als zurück. Der Volkswirt Prof. Michael Hüther, Direktor des Instituts der deutschen Wirtschaft, ordnet die Logistik im gesamtwirtschaftlichen Zusammenhang ein. Der Vorstandsvorsitzende der BVL, Prof. Robert Blackburn, und der Fachjournalist Robert Kümmerlen haben sich über ihre Vorstellungen von der Zukunft der Logistik ausgetauscht; das Protokoll ihres Treffens unterstreicht, wie wichtig Qualifizierung ist. Dazu passen die 40 „Zukunftsmacher“, deren Namen und Profile auf Initiative der vier Vorstandsvorsitzenden der BVL zusammengetragen worden sind. Prof. Kai Furmans, der Vorsitzende des Wissenschaftlichen Beirats, geht auf künftige Schwerpunkte der Logistikforschung ein.

Auf die Gegenwart konzentriert sich Oliver Jung, Vorstandsmitglied der Schaeffler AG, bei einem Rundgang am Firmensitz in Herzogenaurach, und berichtet über das Planen von innen nach außen. Ein Forschungsprojekt zum Einsatz von Bildsprache in logistischen Arbeitsanweisungen ist von hohem praktischen Nutzen. Berichte vom Forum Automobillogistik, vom Forum Ersatzteillogistik und von der neuen Karriereveranstaltung „Vitamin BVL“ zeigen einen Ausschnitt von dem, was in den letzten Monaten alles los war. Und es gibt eine Menge Infos zu den BVL-Angeboten im weiteren Verlauf des Jahres bis hin zum 35. Deutschen Logistik-Kongress.

Ich finde aber auch den historischen Rückblick interessant, in dem die Entwicklung der Logistik und einige Meilensteine aus der BVL-Geschichte dargestellt sind. Details dazu sind übrigens ab dem 18. April 2018 auf www.bvl.de/chronik zu finden. Kurioses aus der Logistikhistorie gibt es auch: Projekte, die einmal stark gehypt wurden und über die heute kaum noch jemand spricht. Den Schlusspunkt des Hefts bildet ein „Guter Gedanke“ von Dr. Hanspeter Stabenau, einem der Gründer und langjährigen Vorstandsvorsitzenden der BVL. Er bringt die Ideen der Logistiker aus Industrie, Handel, Logistikdienstleistung und Wissenschaft auf den Punkt, die 1978 die Bundesvereinigung Logistik gründeten – spannende Überlegungen mit großer Wirkung.

Ich wünsche Ihnen und Euch viel Spaß beim Lesen!

Nina Rehschuh
Sprecherin im Netzwerk Young Professionals der BVL
Region Baden-Württemberg

← **Kraftvoll und schwungvoll voran: Nina Rehschuh, mit 23 Jahren derzeit jüngstes Gremienmitglied der BVL, ist im Hauptberuf als Key Account Managerin bei der LGI Logistics Group International GmbH tätig. In ihrer Freizeit liebt sie sportliche Herausforderungen.**

Foto: Nico Pudimat



1988

Der erste 3-D-Drucker

1978

Die Gründung der BVL

2002



Internet of Things

2016



Der Paketroboter

2018



40 Jahre BVL

EINWURF

08 NACH VIER JAHRZEHNEN STETIGEN WANDELS WIRD DIE LOGISTIK ZUM GAME CHANGER

02 Editorial

Vorwort von Nina Rehschuh, Young-Professionals-Sprecherin der BVL, Region Baden-Württemberg

50 Guter Gedanke

Dr. Hanspeter Stabenau reflektiert, wie es im Jahr 1978 zur Gründung der BVL kam

STARTBLOCK

06 »Logistik ist ein verlässlicher Vernetzer«

Prof. Michael Hüther sieht die deutsche Wirtschaft für die Herausforderungen des Marktes gut gerüstet

08 Vom Denkansatz zur digitalen Disruption

Eine kurze Geschichte der Logistik

14 Bildung macht fit für die Zukunft

Redakteur Robert Kümmerlen entlockt Robert Blackburn seine Prognosen für die Zukunft der Logistik

17 »Unser Ziel ist es, echte Zusammenarbeit auch interdisziplinär zu fördern«

Drei Fragen an Prof. Kai Furmans, Vorsitzender des Wissenschaftlichen Beirats der BVL

18 »Logistik wird eine starke Bereinigung erfahren«

Zukunftsforscher Lars Thomsen ermuntert zur intensiven Auseinandersetzung mit neuen Technologien

19 Ihrer Zeit voraus

Nicht alle Ideen, die Furore machen, können am Ende auch wie geplant verwirklicht werden

20 Wer sind die Zukunftsmacher?

Persönlichkeiten der Logistik, die die Zukunft prägen und gestalten

WIR DANKEN DEN SPONSOREN DIESER AUSGABE:





14 WIE GELINGT DIE DIGITALE TRANSFORMATION? IM GESPRÄCH ÄUSSERT ROBERT BLACKBURN, VORSTANDSVORSITZENDER DER BVL, SEINE VORSTELLUNGEN ZUR ZUKUNFT DER LOGISTIK

KRAFTRAUM

- 28 Planen von innen nach außen**
Ein Rundgang am Schaeffler-Firmensitz in Herzogenaurach mit Vorstandsmitglied Oliver Jung
- 34 An mehr Transparenz führt kein Weg vorbei**
Ein Rückblick auf das Forum Automobillogistik in Frankfurt
- 36 Lademittel per Mausclick**
Über den Swoplo-Marktplatz können Paletten und Co. digital gehandelt werden
- 38 Vorhersehbare Entwicklungen steuern**
Ein Rückblick auf das Forum Ersatzteillogistik 2018 in Nürnberg
- 39 Ein gutes Gefühl und elf Jobangebote**
Erfolgreicher Start für das neue Veranstaltungsformat „Vitamin BVL“
- 40 Hilfe im Systemdschungel**
Eine Software des IPH Hannover unterstützt bei der Errichtung und Steuerung von Lägern
- 42 Eine Bildsprache für die Logistik**
Ein Visualisierungssystem für Routinetätigkeiten im Lager hilft bei der Einarbeitung neuer Mitarbeiter
- 43 Vorausdenken und gemeinsam Zukunft gestalten**
35 Jahre Deutscher Logistik-Kongress
- 44 Zehn Jahre BVL Seminare**
Das Weiterbildungsangebot der BVL hat schon viele Karrieren befeuert
- 45 Strategische Personalarbeit: ein lohnender Marathon**
Beim Personalforum in Wiesloch wurden erfolgversprechende Employer-Branding-Maßnahmen diskutiert



28 UNTERWEGS: OLIVER JUNG, VORSTAND FÜR PRODUKTION, LOGISTIK UND EINKAUF BEI DER SCHAEFFLER AG, TRAF PROF. THOMAS WIMMER AM FIRMENSITZ IN HERZOGENAURACH

KREISLAUF

- 46 Forum Chemielogistik 2018 in Antwerpen**
Die Chemielogistiker treffen sich Ende Juni in Belgien
- 47 Die Geschichte der BVL erkunden**
Zum 40. Geburtstag präsentiert die BVL ihre Online-Chronik

SCHLAGLICHTER

- 48 Kurzmeldungen**
- 48 CeMAT, 9th International Scientific Symposium on Logistics, Nachruf auf Thomas Wöhrle, Termine, Impressum**



»Logistik ist ein verlässlicher Vernetzer«

Welchen Platz hat die Logistik in der deutschen Wirtschaft? Prof. Michael Hüther, Direktor des Instituts der deutschen Wirtschaft Köln e. V., über den aktuellen Status und Perspektiven des hochflexiblen Wirtschaftsbereichs.

Der deutsche Arbeitsmarkt vermeldet Rekorde, die Arbeitslosenzahl ist so niedrig wie seit 27 Jahren nicht. „Es ist erstaunlich, wo wir heute in Deutschland wirtschaftlich stehen“, sagt Prof. Michael Hüther, Direktor des Instituts der deutschen Wirtschaft (IW). „Das aktuelle Niveau kannten wir lange nur aus Skandinavien oder der Schweiz. Im Jahr 2000 lag die Erwerbsintegration hierzulande ganze 10 Prozentpunkte niedriger. Wir haben wirklich Gewaltiges erreicht.“ Die Gründe sieht Hüther in dem praktikablen Geschäftsmodell der deutschen Wirtschaft, das „derzeit gut in die Welt passt“: einem starken Verbund aus Industrie und Dienstleistung. „Hier sind wir deutlich stärker als viele andere Länder und beheimaten zwei Drittel der Weltmarktführer.“

Weiter führt er aus: „Die Wirtschaft ist in hohem Maße arbeitsteilig. Das bestimmende Merkmal unserer Globalisierung seit 1980 sind globale Wertschöpfungsketten.“ Wo unternehmerische Aktivitäten zunehmend internationale Grenzen überschreiten, wächst die Abhängigkeit von einem passenden Logistiksystem. Die deutsche Logistik präsentiert sich hier als ein Akteur, der „in time“ verlässlich die Dinge bringt, mit denen die Produktion in globaler Aufstellung gestaltet wird. „In einer Ökonomie mit 82 Millionen Menschen kann man nicht viel verändern, aber immer mehr verbessern“, so Hüther. Die Logistik hat für ihn in der deutschen Wirtschaft die Position des verlässlichen Vernetzers: „Niemandem hilft es, wenn wir nur Daten hin- und herbewegen. Logistik findet nicht in der abstrakten Welt statt, sie ist real – gerade mit Blick auf Fertigungstiefen von teilweise nur noch 20 Prozent, wie beispielsweise in der Automobilbranche.“

Logistik muss höchste Flexibilität beweisen: Die Zahl ihrer Aufgaben nimmt immer mehr zu, häufig sollen die Spediteure nicht mehr nur punktgenau liefern, sondern es werden Dienstleistungen ausgelagert – beispielsweise in der Kontraktlogistik, wo die gewünschten Aufgaben bis hin zum Aufstellen der Maschinen reichen, also von der Anlieferung bis hin zur Nutzungsreife. Solche Dienstleistungen beim Kunden werden in Zukunft noch stärker gefragt sein, glaubt Hüther. Genau wie eine immer individuellere Produktion: „Schon heute kann man ja teilweise eine Losgröße 1 auf akzeptabler Kostenbasis zur Verfügung stellen. In diese Richtung wird es weitergehen.“

Wenn nicht der Fahrermangel oder die Personalknappheit insgesamt den Fortschritt ausbremsen. „Dass auf allen Ebenen Personal fehlt, ist eine große Beschränkung“, so Hüther.

Technisch erwartet der Wirtschaftsexperte für die Zukunft eine noch bessere Steuerung von Lieferzeitfenstern. Hier sei jedoch die Frage, wer sich anpasst: Lieferant oder Empfänger? „Die exakten Lieferzeiten können zu großen Ineffizienzen in der Logistik führen“, so Hüther. „Wenn eine Stunde Stau eingeplant ist und der sich nach 30 Minuten schon auflöst, dann kann die Lieferung ja nicht einfach früher gebracht werden.“ Oder das aufnehmende Unternehmen organisiert sich so, dass es sich nach der Meldung der Anlieferungen richten kann. „Damit wird die Anpassung an die Supply Chain in das Unternehmen verlagert. Solche Verschiebungen könnte es geben; der Markt passt sich an.“ (jg) ■

Fotos: Shutterstock, Institut der deutschen Wirtschaft Köln



Zur Person

Prof. Michael Hüther ist seit 2004 Direktor des Instituts der deutschen Wirtschaft Köln e. V. und Mitglied des Präsidiums. Zuvor war er Chefvolkswirt der Deka-Bank in Frankfurt am Main. Die private Forschungseinrichtung IW setzt sich für eine freiheitliche Wirtschafts- und Gesellschaftsordnung ein.

Vom Denkansatz zur digitalen Disruption

Auf dem Status quo hat sich die Logistik in den vergangenen vier Jahrzehnten niemals ausgeruht. Jetzt macht die Digitalisierung sie zum Game Changer.



Die Gründung der BVL
1978

Die Bundesvereinigung Logistik (BVL) e. V. wird in Bremen gegründet.

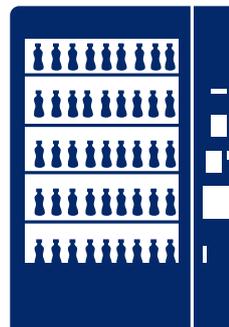
Messe transport logistic
1978



Premiere für die Messe transport logistic in München. Über die Jahre entwickelt sie sich zur weltweiten Leitmesse für den Wirtschaftsbereich.

Eine internationale Unternehmensberatung erfindet den Begriff „Supply Chain-Management“.

Supply Chain-Management
1982



Der smarte Automat
1982

Tüftler konstruieren in den USA den ersten „smarten“ Getränkeautomaten, der seinen Bestand und die Temperatur der Getränkeflaschen automatisch an einen externen Computer meldet.

Third Party Logistics Provider
1985

Der US-amerikanische Berufsverband Council of Logistics Management führt den Begriff „Third Party Logistics Provider“ ein.

Digitales trifft Reales“ heißt das Motto der BVL im Jubiläumsjahr 2018. Nach 2017 („Neues denken – Digitales leben“) taucht das Wort „digital“ damit erst zum zweiten Mal im Leitgedanken auf, der seit 35 Jahren jeweils neu ausgerufen wird. Das ist fast ein wenig erstaunlich – hatte sich doch die Informationstechnologie zum Zeitpunkt der BVL-Gründung vor 40 Jahren auch in der Logistik zumindest in Grundzügen bereits etabliert. Aber warum gewinnen die radikalen Veränderungen, die durch die Digitalisierung entstehen, erst jetzt so rasant an Fahrt?

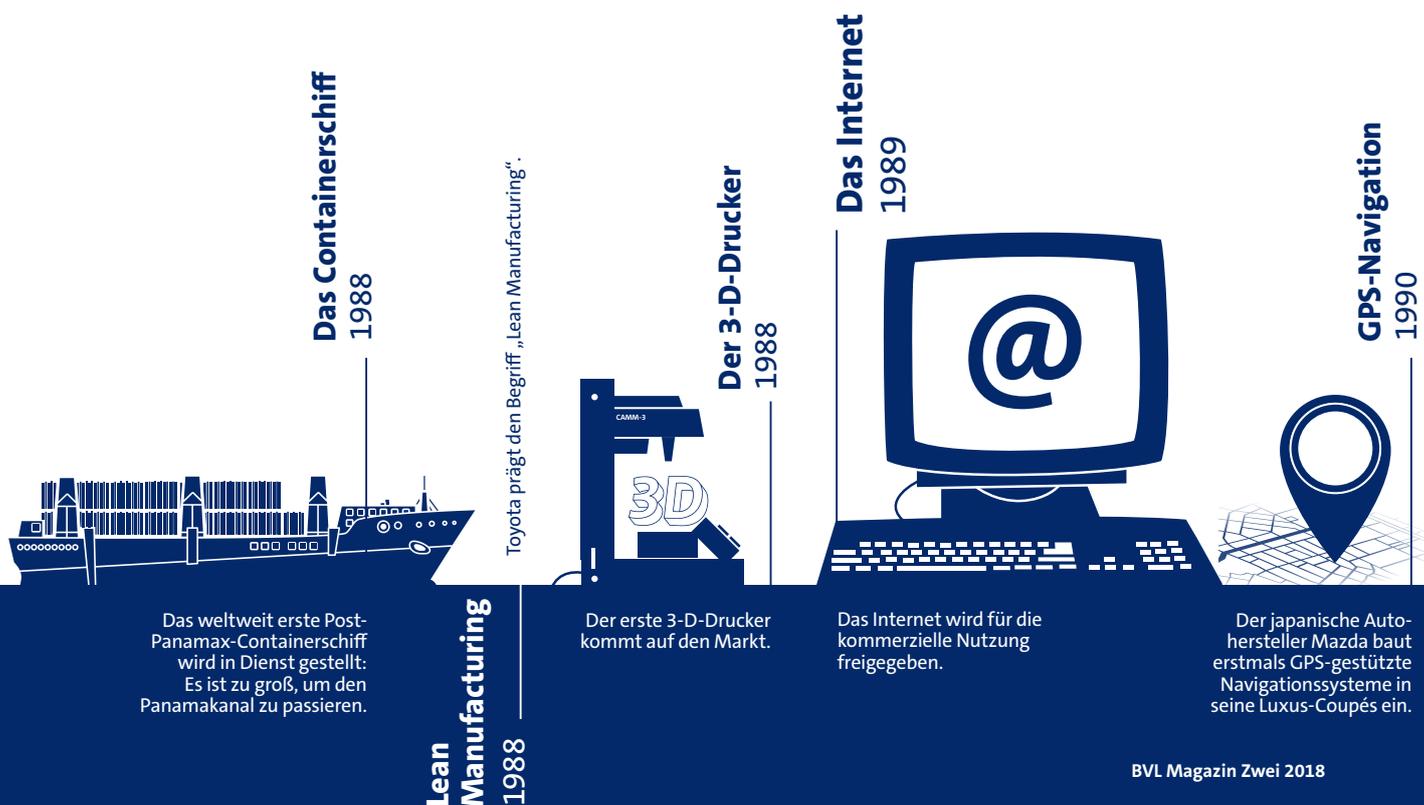
Kaum jemand nimmt das Wort Logistik heute noch in den Mund, ohne es in einem Atemzug mit Schlagworten wie Internet der Dinge, Industrie 4.0, Autonomie oder auch 3-D-Druck zu verbinden. Gleich danach kommen nicht selten Begriffe wie Big Data, Cloud und Robotik – oder eine Kombination aus allen. Größte Flexibilität in der Produktion, die schnellste Erfüllung auch ausgefallenster Kundenwünsche, die Beherrschung höchster Komplexitäten in weltweiten Lieferketten, eine minimale Fehlerquote, die perfekte Interaktion zwischen Mensch und Maschine und dazu noch vollständig automatisierte Prozesse: Das verspricht die schöne neue Welt der Logistik, möglich gemacht nur durch die Digitalisierung.

Logistik auf „Inseln“

Dabei war Logistik zumindest nach der Definition in den ersten Jahren der BVL, also in den späten 1970er- und den frühen 1980er-Jahren, so herrlich einfach: transportieren, umschlagen, lagern – kurz: TUL. Nicht mehr, aber auch nicht weniger. Logistik spielte sich lediglich auf „Inseln“ ab: in ersten Hochregallägern, in größeren Warenverteilzentren, in der Versorgung der Produktion oder in der Distribution. Die Schnittstellen zwischen diesen Funktionen wurden noch sträflich vernachlässigt, hohe Zwischenbestände in der Lieferkette sowie lange Durchlauf- und Lieferzeiten waren die Folge.

Eine Handvoll Wissenschaftler und Manager aus dem Kreis der BVL wollte das ändern und machte sich daran, den Begriff der Logistik als neuen unternehmerischen Denkansatz zu etablieren. Die Hauptmotivation für ihr Handeln war der einsetzende Kostendruck, hervorgerufen durch immer stärkeren internationalen Wettbewerb und eine zunehmende Sätt- →

Illustrationen: Fotolia



tigung vieler Märkte. Selbst die Optimisten unter diesen Vordenkern rechneten aber vermutlich kaum damit, dass sich die Logistik zu einem der entscheidenden Wettbewerbsfaktoren im globalen Wettbewerb weiterentwickeln sollte. So wandelte sie sich in den 1980er-Jahren langsam zur Querschnittsfunktion zwischen Beschaffung, Produktion und Vertrieb, erstmals rückte dabei sogar der Endkunde in den Fokus.

Fast schon Kult-Charakter hat die Definition der Logistik aus dieser Zeit, die auch heute noch grundsätzlich richtig ist. Demnach bestehen die sechs Aufgaben der Logistik in den „sechs R“, nämlich darin,

- die richtige Menge
- der richtigen Objekte
- am richtigen Ort
- zum richtigen Zeitpunkt
- in der richtigen Qualität und
- zu den richtigen Kosten

bereitzustellen und in einer Gesamtfunktion zu vereinigen. Gelegentlich kam noch ein siebtes R hinzu, nämlich für den richtigen Verbraucher. Die damit bereits verbundene Fülle an unterschiedlichen Herausforderungen führte dazu, dass der Begriff in die unterschiedlichsten Disziplinen aufgesplittet wurde, etwa in Beschaffungslogistik, Produktionslogistik, Distributionslogistik, Entsorgungslogistik, Lagerlogistik und Informationslogistik. Größere Optimierungspotenziale erkannten die Fachleute dann folgerichtig in der Gestaltung der funktionsübergreifenden Abläufe und der Auftragsabwicklung – und so beschäftigten sie sich immer stärker auch mit Management- und Organisationsthemen.

Die Transformation von reinen Funktions- hin zu kundenorientierten Prozessunternehmen rief natürlich auch die Wissenschaftler auf den Plan. Erste Universitäten nahmen sich in den 1970er-Jahren der neuen technologischen und organisationstheoretischen Fragen an. Die Logistik kam in Fahrt.

Seitdem hat sich viel getan: Die Logistiker haben den engen Blickwinkel auf den reinen Produktionsprozess im Laufe der 1990er-Jahre immer stärker um den Aufbau und die Optimierung von Prozessketten erweitert. Heute integriert Logistik Wertschöpfungsketten zu globalen Netzwerken und bezieht dabei auch sozioökonomische Faktoren ein. Die Organisation der Supply Chain hat zudem Informationsströme und Kosten in den Fokus der Logistik gerückt – bei konsequenter Kundenorientierung. Logistik ist damit endgültig zum Managementkonzept geworden.

Game Changer

Die Digitalisierungswelle, die wir seit einigen Jahren erleben, bedeutet aber weit mehr als die Fortführung des Status quo auf einer höheren Technologiestufe. Sie wird zum Game Changer in fast allen Wirtschaftsbereichen des täglichen Lebens – und erst recht in der Logistik und im Supply Chain-Management in einer Zeit, in der sich Unternehmen in einem zunehmend unbeständigen Umfeld wiederfinden. Trends wie Individualisierung, Komplexität und Volatilität müssen nicht nur von Firmen und Institutionen gemanagt werden, sondern auch von der Gesellschaft. Dabei kann die Logistik zur treibenden und gestaltenden Kraft werden.

Die Digitalisierung sorgt dafür, dass völlig neue, bislang kaum denkbare Geschäftsmodelle entstehen können.

Das Bundesverkehrsministerium legt das Programm für die „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ (VDE) vor.



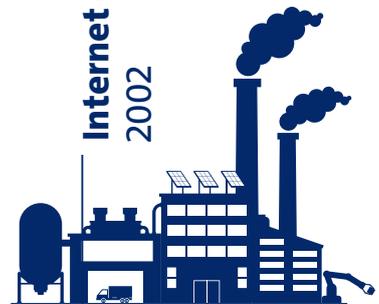
Die japanische Firma Denso Wave erfindet den QR-Code.

Onlinehandel
1995



Der Versandhändler Amazon verkauft in den USA das erste Buch über seinen Internet-Marktplatz.

Internet of Things
2002



Die Zeitschrift „Forbes“ schreibt erstmals vom „Internet of Things“.

VDE
1991

Im Umkehrschluss stellt sie bestehende Prozesse, Produkte, Geschäftsmodelle und Strukturen auf die Probe – Stichwort „Disruption“. Noch aber haben Technologien mit ausgesprochen disruptivem Charakter wie autonome Fahrzeuge, Drohnen, Augmented Reality oder auch die Blockchain nicht die nötige technische Reife, um die über viele Jahre bewährten Konzepte der Logistik oder des Supply Chain-Managements nachhaltig zu verändern. Das dürfte jedoch spätestens zum 50-jährigen Bestehen der BVL, also in zehn Jahren, schon ganz anders aussehen.

Doch zurück zur Ausgangsfrage. Einer der Gründe für die immer steiler ansteigende Digitalisierungskurve ist „Moore’s Law“: Der US-amerikanische Chemiker und Physiker Gordon Moore erkannte schon 1965 die Gesetzmäßigkeit, nach der sich die Anzahl der möglichen Schaltkreise auf einem Computerchip – und damit auch dessen Leistungsfähigkeit – im Zuge der technischen Weiterentwicklung jedes Jahr verdoppelt. Da sich die stürmische Entwicklung der ersten Jahre in der noch jungen Digitaltechnik mit der Zeit etwas beruhigte, verlängerte der Mitbegründer des heute weltgrößten Chip-Herstellers Intel 1975 das Verdopplungsintervall in seinem Modell auf anderthalb bis zwei Jahre. Gleichzeitig sanken die Preise immer weiter.

Der Intel-Konzern selbst geht heute davon aus, dass das Gesetz seines Gründers wohl noch viele weitere Jahre Bestand haben wird. Die Auswirkungen auf den Digitalisierungstrend sind enorm: Mit immer leistungsfähigeren Rechnern und Speicherkapazitäten auf immer kleinerem Raum lassen sich immer mehr Daten in immer kürzerer Zeit verarbeiten. Diese Rechner wiederum bilden – dank immer mächtigerer Datenverbindungen – große, weltumspannende Netzwerke, um

noch größere Datenmengen auszutauschen, zu verknüpfen und zu verarbeiten.

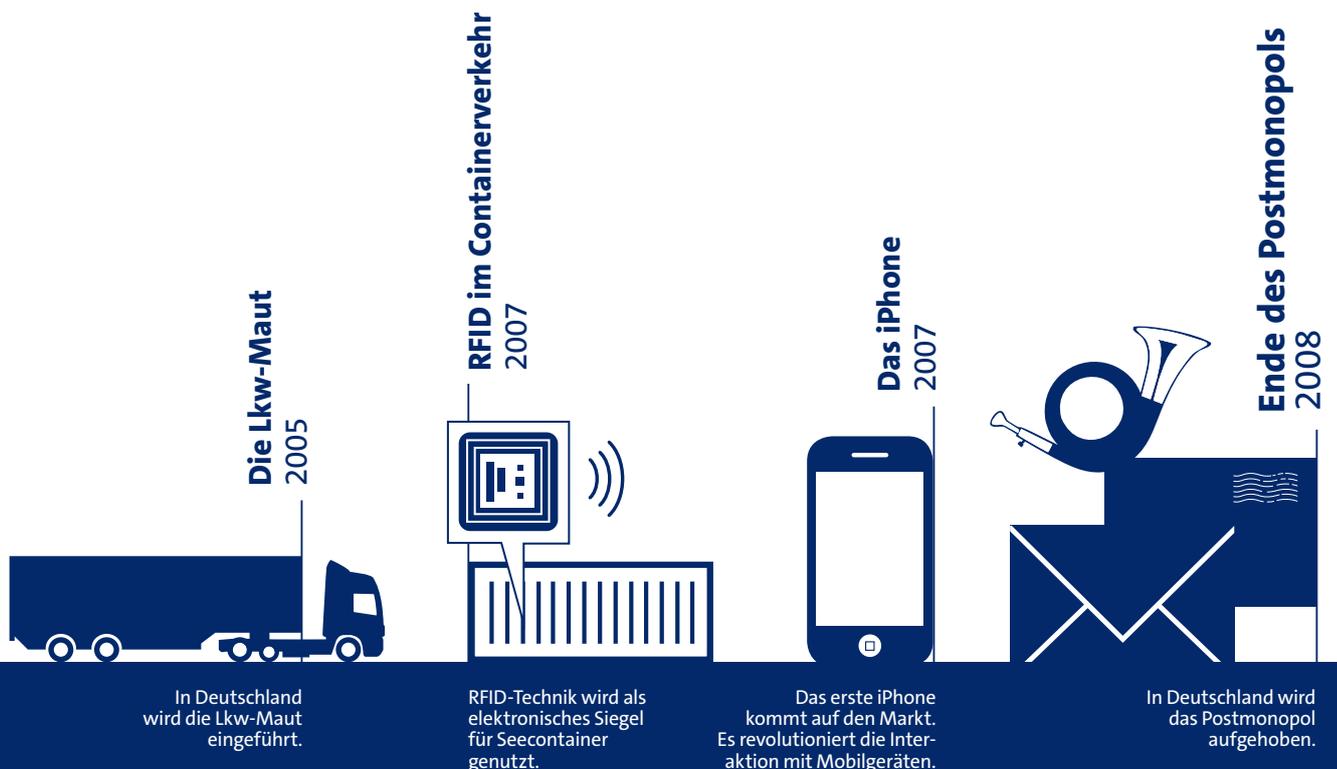
Die Geschichte vom Schachbrett und den Reiskörnern veranschaulicht diese Entwicklung wohl am eindrucksvollsten: Wenn auf das erste Feld lediglich ein Korn gelegt wird und auf jedes weitere die jeweils doppelte Anzahl, dann häuft sich auf dem 64. Feld schließlich ein Vielfaches der weltweiten jährlichen Getreideproduktion an. Genauso verhält es sich mit den entstehenden Rechnerkapazitäten und den damit einhergehenden Möglichkeiten der Digitalisierung – sie sind offensichtlich grenzenlos, werden aber auch dringend benötigt.

Daten für die Collaboration

Dazu zwei Beispiele: Unternehmen agieren heute in einer vernetzten Weltwirtschaft, was die Wertschöpfungsketten länger und Wirtschaftsbeziehungen komplexer macht. Logistik macht Komplexität zwar in einem immer größeren Umfang beherrschbar, aber dieses Mehr an Komplexität verursacht auch Unmengen an Daten, die ausgewertet und verarbeitet werden wollen. Collaboration, also die Zusammenarbeit mit gleichartigen Unternehmen sowie mit Kunden, Lieferanten und Dienstleistern unter Berücksichtigung aller Prozesse auch außerhalb des eigenen Unternehmens, kann nur mit einem umfangreichen Datenaustausch erfolgreich sein.

Ein zweites Beispiel ist die Autonomie, die ebenfalls höchste Anforderungen an den Datenaustausch und die Rechnerleistungen stellt. Während heute längst etablierte Assistenzsysteme Logistikpersonal bei der täglichen Arbeit beispielsweise mit Optimierungsvorschlägen unterstützen können, übernehmen autonome Systeme diese Arbeiten künftig gleich →

Illustrationen: Fotolia, iStock



selbst. Damit geht ein erhebliches Veränderungspotenzial für die Logistik und das Supply Chain-Management einher, auch wenn sich der größte Teil der autonomen Konzepte und Ideen noch in der Entwicklung befindet.

So genießen Drohnen zwar eine hohe mediale Aufmerksamkeit; in der schnellen und flexiblen Zustellung haben sie bislang jedoch kaum eine Praxisrelevanz erlangt. Vor dem Hintergrund der umfangreichen Genehmigungsverfahren, ihrer geringen Nutzlast und der überschaubaren Reichweite wird ihr Einsatz auch in naher Zukunft auf einige wenige Sonderfälle beschränkt bleiben. Gleiches gilt für selbstfahrende Lkw oder Schiffe.

Wie die 2017 veröffentlichte BVL-Studie „Trends und Strategien in Logistik und Supply Chain Management – Chancen der digitalen Transformation“ ergeben hat, rechnen vor allem die Logistikdienstleister erst langfristig mit der Einführung des fahrerlosen Lkw, auch wenn erste autonome Trucks ihre Praxistauglichkeit bereits unter Beweis gestellt haben. Die Veränderungen für das Transportgewerbe werden allerdings erheblich sein, da der Einsatz von Lkw dann nicht mehr vom verfügbaren Personal abhängt. Wie bei den Drohnen sind auch bei autonomen Fahrzeugen jedoch noch viele international unterschiedliche rechtliche Rahmenbedingungen abzuklopfen. Die Autoren der Studie gehen daher davon aus, dass der Zeithorizont für den produktiven Einsatz erster vollständig autonom fahrender Lkw wahrscheinlich fünf Jahre überschreitet.

Damit verbunden ist die Hoffnung, dass in nicht allzu ferner Zukunft Stau, Lärm, Emissionen und Engpässe in den Innenstädten der Vergangenheit angehören. Für die urbane Logistik aus vielen guten Einzelideen eine gemeinsame Roadmap zu entwickeln, die ganzheitliche Lösungen anstrebt und

die Anliegen aller Stakeholder berücksichtigt, gehört heute ebenfalls zu den wichtigen Zielen der BVL, beispielsweise mit einem eigenen Themenkreis und Sequenzen beim Deutschen Logistik-Kongress in Berlin.

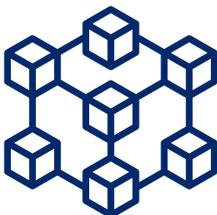
Mit dem Wirtschaftsbereich hat sich das Berufsfeld der Logistiker in den letzten Jahren rasant weiterentwickelt und stark verändert. Rund drei Millionen Menschen arbeiten mittlerweile in Deutschland in logistischen Berufen, der gesamte Wirtschaftsbereich erzielt einen jährlichen Umsatz von rund 270 Milliarden Euro – Tendenz: steigend. Diese Zahlen machen die Logistik auch künftig zu einem betriebs- und volkswirtschaftlichen Schwergewicht mit großem Einfluss auf Wohlstand und Beschäftigung. Entsprechend hoch ist die Nachfrage nach gut qualifizierten Fachkräften mit akademischer Ausbildung. Deutschlandweit gibt es mittlerweile rund 160 Logistik- und logistikorientierte Studiengänge, doch der akademische Nachwuchs allein wird den zunehmenden Bedarf an Fachkräften in der Logistik nicht decken können. Die Dynamik und die kontinuierlichen Veränderungen im Tätigkeitsfeld machen lebenslanges Lernen und berufsbegleitende Weiterbildungen notwendig, Akademiker und Nichtakademiker müssen sich gleichermaßen ständig weiterqualifizieren.

Darauf hat sich die BVL frühzeitig eingestellt: 1987 bot sie das erste Kompakt Studium Logistik in Zusammenarbeit mit der Deutschen Außenhandels- und Verkehrs-Akademie (DAV) in Bremen an. Für berufsbegleitende Seminare, Kurse und Foren gründete sie 1994 die Deutsche Logistik Akademie (DLA).

Neue Arbeitswelt

Heute betreibt die BVL mit dem 2008 eröffneten BVL Campus in Bremen eine Bildungseinrichtung, die lebensbeglei-

Die Blockchain
2009



Datenbank-Managementsysteme nutzen erstmals das Konzept der Blockchain-Technologie.

Auf der Hannover-Messe fällt der neue Begriff „Industrie 4.0“.

Industrie 4.0
2011



Augmented Reality
2014

Datenbrillen und Augmented Reality halten Einzug in Logistikzentren.

Die erste Drohnenlieferung
2014



DHL setzt eine Drohne im Lieferverkehr für die Halligen ein.

tendes Lernen in den Bereichen Logistik und internationale Wirtschaft anbietet. Im BVL Campus sind mit DAV und dem Bereich Seminare die Fort- und Weiterbildungsaktivitäten der BVL gebündelt.

Dass die Digitalisierung von Prozessen ein Weg ist, um dem auch in der Logistik herrschenden Mangel an Fachkräften durch höhere Effizienz zu begegnen, hat die BVL im Oktober 2017 in einem viel beachteten offenen Brief an den Deutschen Bundestag zusammen mit vier weiteren politischen Handlungsfeldern formuliert: „Für eine neue, digitalisierte Arbeitswelt müssen Mitarbeiter und Nachwuchskräfte fit gemacht werden. Das kann nur durch eine Anpassung der Lehrpläne und Lehrmethoden in allen Schulzweigen funktionieren. Entrümpeln Sie gemeinsam mit den Verantwortlichen in den Ländern die Curricula von überholten Inhalten – und machen Sie in der Schul- und Bildungspolitik den Weg frei für eine international wettbewerbsfähige Bildung.“

In einer kurz zuvor durchgeführten branchenübergreifenden BVL-Umfrage hatten 82 Prozent der Teilnehmer angegeben, dass der Fachkräftemangel in der Logistik sich in den nächsten zehn Jahren negativ auf den Erfolg der Unternehmen auswirken werde. Schon heute könnten nicht alle ausgeschriebenen Stellen besetzt werden, was zum größten Teil an einem Mangel an qualifizierten Bewerbern liege. „Das ist womöglich eine Folge der wenig bekannten Berufs- und Karrieremöglichkeiten in der Logistik“, analysierte die BVL in der Auswertung der Studie.

„Was sich wirklich hinter Logistik verbirgt, das wissen doch eh nur die Insider“ – zu dieser Erkenntnis war die BVL schon im Jahr 2007 im Rahmen einer Tagung von Vorstand, Beiräten und Regionalgruppensprechern gekommen. Aus diesem Gedanken heraus entstand schließlich die Idee für

den Tag der Logistik: Um eine möglichst große Öffentlichkeitswirkung zu erzielen, sollten an einem einzigen Tag möglichst viele Unternehmen in ganz Deutschland der Öffentlichkeit kostenfrei einen Blick auf ihre logistischen Lösungen und Leistungen gewähren. Die Premiere fand im April 2008 statt – und war der Auftakt für eine neue Erfolgsgeschichte der BVL auch in der Öffentlichkeitsarbeit. 360 Unternehmen und Organisationen boten damals zusammen 212 Veranstaltungen für rund 20.000 Teilnehmer an, seitdem werden es jährlich mehr. Mittlerweile wird der Tag der Logistik in rund 25 Ländern veranstaltet.

An der Schwelle zur Autonomie

Zeit für ein Fazit und zurück zur Disziplin Logistik: Datengetriebene Geschäftsmodelle, verbunden mit dynamischen Netzwerkeffekten, drängen heute immer stärker vor und relativieren klassische Größenvorteile; gleichzeitig geraten sicher geglaubte Marktpositionen durch die zunehmende Disruption in Gefahr.

Im Jubiläumsjahr der BVL steht die Logistik an der faszinierenden Schwelle zur autonomen Steuerung ständig komplexer werdender Warenströme. Sie wird die Produktivität bei ebenfalls steigender Flexibilität erhöhen und dabei höchst unterschiedliche Kundenwünsche erfüllen. Positiver Nebeneffekt für das Image des Wirtschaftsbereichs: Immer mehr Menschen wissen heute auch dank vieler BVL-Initiativen, was Logistik leistet. „Ich bestelle etwas im Internet, und morgen wird es mir nach Hause geliefert“ oder „Logistik? Das sind doch die Lkw, die uns die ganzen Sachen bringen“ – dieses Bild war gestern. Heute ist die Logistik in den Köpfen vieler Menschen angekommen. (bo) ■

Illustrationen: Fotolia

The graphic is a vertical timeline with four entries, each featuring a blue icon and a text box below it. The entries are: 1. 2015: A blue truck icon with a signal tower on top, representing the Mercedes-Benz Future Truck. 2. 2016: A blue map of the Panama Canal, representing the opening of the canal. 3. 2016: A blue autonomous delivery robot icon, representing the test of parcel robots in Hamburg. 4. 2018: A blue birthday cake icon with candles, representing the 40th anniversary of BVL.

Der „Mercedes-Benz Future Truck“
2015

Der „Mercedes-Benz Future Truck“ rollt als erster autonom fahrender Lkw auf einer öffentlichen Straße in Deutschland.

Der Panamakanal
2016

Mit neuen Schleusen wird der Panamakanal für Schiffe mit bis zu 14.000 TEU passierbar.

Der Paketroboter
2016

In Hamburg übernehmen teilweise Paketroboter die Zustellung zum Endkunden.

40 Jahre BVL
2018

Die BVL feiert ihr 40-jähriges Bestehen.



Bildung macht fit für die Zukunft

Wie sieht die Zukunft der Logistik aus, wie gelingt die Transformation in die digitalisierte und autonom-automatisierte Welt? Ein Gespräch mit Robert Blackburn, Vorstandsvorsitzender der BVL, liefert Antworten.

Von Robert Kümmerlen

Ein Jubiläum wie das 40-jährige Bestehen der Bundesvereinigung Logistik lädt zur Rückschau ein: Wie hat alles angefangen, welche Meilensteine gab es, wer hat was in der Organisation bewegt? Spannende Fragen, um die sich zahlreiche noch viel spannendere Antworten und Geschichten ranken. Anspruch der BVL war es immer, zu gestalten – und zwar nicht nur das eigene Netzwerk, sondern die Branche als Ganzes und deren Zukunft.

Den Blick nach vorne zu richten, Trends aufzuzeigen und Menschen durch Weiterbildung auf künftige Herausforderungen vorzubereiten, dafür steht die BVL. Automatisierung und Digitalisierung werden gravierende Folgen für die Arbeits-

welt haben. Alte Berufsbilder fallen weg, neue entstehen. Die Logistik heute hat nur noch wenig mit der Logistik vor 40 Jahren, zur Zeit der Gründung der BVL, zu tun. Doch wie wird der Wirtschaftsbereich, wie werden Berufsbilder in Zukunft aussehen? Und welche Rolle spielt dann noch der Mensch in fünf bis zehn Jahren? Ich suche Antworten und weiß, von wem ich sie bekommen könnte: von Robert Blackburn, seit Beginn dieses Jahres Vorsitzender des Vorstands der BVL.

Also auf nach München, Treffen in einem Hotel. Für ein solches Gespräch wäre es das Schlimmste, mein Gegenüber würde auf meine erste Frage nach der Zukunft antworten: „Ich bin kein Prophet und habe auch keine Glaskugel.“ Klar,

hat keiner. Aber es geht ja darum, zumindest mal den Versuch zu wagen, eine Vorstellung von der Zukunft der Logistik zu entwickeln. Dafür ist Blackburn genau der Richtige. Er hat in der Vergangenheit einiges gestaltet und hat klare Vorstellungen, was der Wirtschaftsbereich braucht und tun muss. Das ist schon bei dem Interview, das ich wenige Wochen zuvor mit ihm geführt habe, deutlich zum Vorschein gekommen.

Meine eigene Vorstellung davon, wie sich die Wirtschaft im Allgemeinen und die Logistik im Besonderen in den kommenden Jahren entwickeln werden: Die Supply Chain der Zukunft wird in Echtzeit gesteuert, aber nicht von Menschen. Das übernehmen Programme, die weit mehr sind als ein unterstützendes System. Sie können menschliche Entscheidungen und damit ganze Tätigkeitsfelder überflüssig machen. Künftig wird kein Logistikmanager mehr festlegen müssen, wie hoch ein Sicherheitsbestand sein oder welcher Lieferant aktiviert werden muss, weil möglicherweise eine Störung droht.

Foto: Kay Blaschke

»Der Mensch bleibt aber unersetzlich, wenn Kreativität gefragt ist.«

Prof. Robert Blackburn

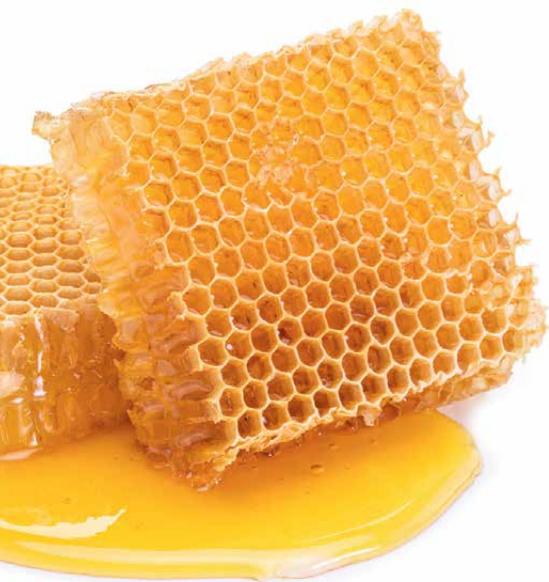
„Komplett autonome Prozessketten wird es ohne Zweifel geben“, sagt Blackburn. „Einige Firmen sowie etliche Universitäten und Forschungsorganisationen arbeiten schon daran.“ Entscheidungen treffen auf Basis von Massendaten, das können Algorithmen schon heute. „Der Mensch bleibt aber unersetzlich, wenn Kreativität gefragt ist“, ist er überzeugt.

„Das ist beispielsweise überall dort der Fall, wo Interaktion mit einem Kunden stattfindet. Nehmen Sie den Handel: Wir wollen nicht von Robotern beraten werden. Wir wollen von Mitmenschen hören, ob uns ein Kleidungsstück oder eine Brille steht.“

Im Zuge der Automatisierung und Digitalisierung ist immer häufiger von der Mensch-Maschine-Beziehung zu hören. Es entsteht eine Social Networked Industry, bei der Personen mit Programmen über soziale Netze kommunizieren. Mit der Entwicklung von Superintelligenz sagen Zukunftsforscher eine Parallelwelt der industriellen Produktion voraus. Alles steuert sich selbst, von der Beschaffung der Rohstoffe über die →

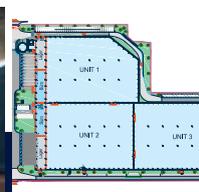
TOP PROJEKT
ENTWICKLER
2017

bulwiengesa



StrukturStrategien.

Panattoni Europe ist der TOP Full-Service-Entwickler für Industrie- und Logistikimmobilien. Das Portfolio umfasst Build-to-Suit-Lösungen, Fee-Development, Logistik Parks und Property Management. Egal, welche Prozesse und Aufgaben Sie erfüllen wollen – unsere Spezialisten entwickeln die optimale Struktur und Strategie für Ihre Logistikimmobilie – bis ins Detail. **Wann realisieren wir Ihre speziellen Anforderungen?**



Produktion bis hin zum Transport zum Konsumenten. Die vollständig autonomen Wertschöpfungsnetze sind mit der sozialen Gesellschaft von Menschen verbunden – ein realistisches Szenario?

Soweit es die industrielle Produktion betrifft, geht der BVL-Chef das Gedankenspiel mit. „Wenn es um Standardprozesse für Massenprodukte geht, sind die Menschen schon heute aus der Wertschöpfung herausgenommen.“ Dass sich aber die autonome Produktionswelt mit dem Sozialwesen Mensch über maschinelle Schnittstellen verbindet, sieht Blackburn noch in weiter Ferne. „Dafür reicht die Rechnerleistung einfach nicht aus, es sind Quantencomputer nötig, um alle menschlichen Faktoren wie Sprache, Stimmung, Gefühle richtig zu erkennen und auszuwerten und darauf zugeschnittene kundenindividuelle Produkte und Dienstleistungen zu entwickeln.“ Das werde nicht in den kommenden fünf Jahren geschehen.

Wie weitreichend die Folgen der vierten industriellen Revolution und der Vernetzung sämtlicher Wirtschaftsbereiche sein werden, lässt sich heute nur erahnen. Der Mensch in der Arbeitswelt fragt sich, welche Rolle er künftig spielen wird. Und der Unternehmer fragt sich, ob und wie sein Geschäftsmodell morgen noch funktioniert. Es gibt keine Patentrezepte für die Zukunft. Doch ein wichtiger Schlüssel, um gut aufgestellt zu sein, ist für Blackburn Weiterbildung. „Unternehmer müssen sich und ihre Mitarbeiter qualifizieren“, betont er. Das gelte gerade für die mittelständisch geprägte Transport- und Logistikwirtschaft.

Betroffen von den gewaltigen Veränderungen sind zwei Generationen: diejenigen, die noch in den alten Prozessen arbeiten und ausgebildet wurden – und der Nachwuchs, dessen Bildung entscheidend ist. Das Problem, das Blackburn sieht, liegt darin, „dass heutzutage eine Generation von den Universitäten oder aus Berufsausbildungen kommt, die nicht auf das vorbereitet ist, was auf sie zukommt.“ Die alten Prozesse werde es bald nicht mehr geben. Junge Leute, die scheinbar bestens in der Digitalisierung ausgebildet sind, müssten

»Unternehmer müssen sich und ihre Mitarbeiter qualifizieren.«

Prof. Robert Blackburn

jedoch in der Praxis einer Unternehmensorganisation erst einmal ein Jahr lang lernen, bevor sie ihr Wissen anwenden könnten. „Daher müssen Unternehmer vor allem erfahrene Mitarbeiter im Alter zwischen 35 und 55 Jahren schneller weiterbilden, weil diese die Firma kennen und ihr Wissen weitergeben können – anstatt zu versuchen, sie durch junge Leute zu ersetzen.“

Die Logistik als drittgrößter Wirtschaftsbereich in Deutschland wird in den kommenden Jahren von den Umbrüchen durch die Digitalisierung besonders betroffen sein. Blackburn sieht sie deswegen in der Verantwortung, diese Transformation mitzugestalten. Die Rolle der BVL werde dabei essenziell sein, weshalb der Verein sich die Weiterbildung und Qualifizierung ganz groß auf die Fahnen geschrieben habe. „Wir müssen den Menschen etwas anbieten“, unterstreicht er.

Kein Zweifel: Die Logistik wird in den kommenden Jahren ein spannendes Feld bleiben, weil sie als Lösungsanbieter mehr denn je gefragt sein wird. Dabei wird sie viele interessante Tätigkeiten bieten. Doch Moment mal: Ich frage mich, ob in Zukunft überhaupt noch jemand von Logistik reden wird. Immerhin ist der Begriff schon heute abstrakt; wenn man ihn verwendet, muss man immer konkretisieren, welcher Teil der Wertschöpfung eigentlich gemeint ist. Wird das Wort „Logistik“ ein ähnliches Schicksal erleiden wie „Depesche“ oder „Wählscheibe“?

Blackburn ist der Meinung, dass „Logistik“ künftig nur noch als Synonym für Transport verwendet wird. „Junge Menschen sprechen nicht von Logistik“, ist seine Beobachtung. Es geht eben immer um spezielle Aspekte des Supply Chain-Managements, die durch alte und neue Berufsbilder abgedeckt werden. Und was passiert mit der BVL, die die Logistik im Namen trägt? „Wir sind ein Netzwerk aus Dienstleistern, Supply Chain-Managern, Wissenschaftlern, Beratern und vielen anderen.“ Noch ist der Begriff „Logistik“ die Klammer. Robert Blackburn ist allerdings sicher, dass er das in ein paar Jahren nicht mehr sein wird. ■

Fotos: KayBlaschke, Roman Gemrich



Die Themen Ausbildung, Mittelstand und Digitalisierung liegen Prof. Robert Blackburn, dem Vorstandsvorsitzenden der BVL, besonders am Herzen.

A photograph of Prof. Kai Furmans, a middle-aged man with glasses, wearing a dark turtleneck and a dark blazer. He is sitting on a wooden bench in a workshop or laboratory setting. In the background, there is a yellow robotic arm or piece of equipment. He is gesturing with his right hand raised, palm facing forward.

Zur Person
Prof. Kai Furmans leitet das Institut für Förder-technik und Logistiksysteme (IFL) am Karlsruher Institut für Technologie (KIT). Seit Mai 2017 ist er Vorsitzender des Wissenschaftlichen Beirats der BVL.

»Unser Ziel ist es, echte Zusammenarbeit auch interdisziplinär zu fördern«

Drei Fragen an Prof. Kai Furmans,
Vorsitzender des Wissenschaftlichen Beirats der BVL

Welches sind aus Ihrer Sicht derzeit die Top-Zukunftstrends im wissenschaftlichen Bereich der Logistik?

In der Intralogistik stehen wir derzeit kurz davor, das automatisierte Picken kommerziell nutzbar zu machen. Getrieben durch die Fortschritte in den künstlichen neuronalen Netzen hat sich die Wiedererkennung von Objekten beziehungsweise die Greif-Steuerung für die Kommissionierung wesentlich verbessert. Beim autonomen Fahren werden die Grenzen zwischen Intralogistik und der Auslieferung in urbanen Bereichen zunehmend verschmelzen. Autonome Fahrzeuge bringen die Ware dann direkt aus dem Distributionszentrum zum Empfänger nach Hause.

Ein weiterer Trend ist für mich die Verbesserung der Qualifikation von Mitarbeitern im Zusammenhang mit Digitalisierung. Wir müssen die Menschen in der Logistik besser qualifizieren und Logistikarbeitsplätze komfortabler, ergonomischer ausgestalten, als wir das heute an vielen Stellen tun. Darüber hinaus wird die Vermietung automatisierter Fördertechnik in Zukunft sicher eine spannende Alternative für zahlreiche – insbesondere auch kleinere und mittelständische – Unternehmen sein.

Woran arbeiten Sie diesbezüglich im Wissenschaftlichen Beirat der BVL?

Gemeinsam mit den beiden stellvertretenden Vorsitzenden Prof. Stefan Minner aus München und Prof. Ludger Overmeyer

aus Hannover haben wir drei Kernthemen identifiziert, die wir jetzt ganz konkret voranbringen wollen: „Intralogistik und Produktionslogistik“, „Transport und Verkehr“ sowie „Koordination, Organisation und Management“. Unser Ziel ist es, echte Zusammenarbeit auch interdisziplinär zu fördern und die Logistik als eigenständige Disziplin noch deutlicher ausprägen. Der Ausbau der internationalen Vernetzung gehört ebenfalls dazu.

Was sind zurzeit die Schwerpunkte der Forschungsarbeit an Ihrem Institut in Karlsruhe?

Da will ich Ihnen einfach mal drei Beispiele nennen. Gerade im Bereich des automatisierten Pickens arbeiten wir an hybriden Systemen, bei denen der Bediener dem Roboter hilft, Greifpunkte zu identifizieren. Damit kann man einen Feedback-Loop installieren, mit dem der Roboter diese Vorgänge für die Zukunft lernt.

In enger Zusammenarbeit mit Bosch wollen wir zudem das Thema Lean noch stärker in der Transportlogistik verankern. So haben wir gemeinsam eine App und ein Backbone entwickelt, mit denen wir unter Zuhilfenahme des Smartphones den Digitalisierungsgrad in der Supply Chain weiter erhöhen können. Und schließlich arbeiten wir intensiv daran, eine höhere Intelligenz in das Batterie- und Lademanagement zu bringen. (twö) ■

RICHTIG ODER FALSCH?

»Logistik wird eine starke Bereinigung erfahren«

Zukunftsforscher Lars Thomsen ermuntert zur intensiven Auseinandersetzung mit neuen Technologien, um die globale Umwälzung zu überstehen.

Die Logistik boomt. Unternehmen müssen hier mit der Zeit gehen, aber sie sind nicht wirklich in Gefahr.

FALSCH. Die Branche wird sich meiner Meinung nach in den kommenden zehn Jahren stärker verändern als in den vergangenen 50, und sie wird eine starke Bereinigung erfahren. Es ist wie bei jedem Wandel: Es wird auf beiden Seiten Gewinner und Verlierer geben. Nur die Unternehmen, die frühzeitig auf die richtigen Technologien setzen, werden enorme Effizienzhebel freisetzen können, die ihre Zukunft sichern.

Es drängen neue Akteure auf den Markt, und deren Einfluss auf die Logistik wird stark wachsen.

RICHTIG. Sobald Giganten wie Alibaba oder Amazon eigene Logistiksysteme bauen, wird das die Branche erschüttern. Schon heute beherrschen sie ganze Logistikketten vom Hersteller bis zum Endkonsumenten, und sie werden in Zukunft in Bereiche jenseits von B2C vordringen, beispielsweise in die Verteilerlogistik. Amazon hat ein Budget für Forschung und Entwicklung von 22 Milliarden Dollar im Jahr – damit kann man arbeiten.

Trends sind Trends – sie kommen und gehen. Welche Entwicklungen sich wirklich durchsetzen, kann heute niemand sicher vorhersagen.

FALSCH. Man kann sehr wohl mit recht hoher Zuverlässigkeit berechnen, welche Dynamiken gute Chancen haben, sich durchzusetzen. Ich rate allen Unternehmern, neue Technologien, die für ihr Geschäft relevant sind, frühzeitig wirklich zu durchdringen. Wenn etwas heute noch unvollständig oder zu teuer erscheint, dann kann man Hersteller ansprechen und deren Fachwissen und Erfahrung nutzen. Wenn die beispielsweise sagen, dass ein Roboter, der die Produktivität eines Paketzustellers verdoppelt, in zehn Jahren nur noch rund 10.000 Euro kosten wird, ist klar, dass viele Dienstleister ihn nutzen werden. Wir bezeichnen das als den ökonomischen Tipping-Point – wo eine Technologie billiger und besser ist, wird sie sicher auch eingesetzt.

Innovation muss von der Unternehmensspitze her organisiert werden.

RICHTIG. Wichtig ist, dass wir aus Europa nicht nur staunend nach China oder Amerika schauen, sondern selbst aktiv die Logistik von morgen entwickeln. Wir haben noch viele konservative Elemente in der Logistik, die davon ausgehen, dass wir in 30 Jahren noch in dieselbetriebenen Lkw mit 80 Kilometern pro Stunde über die Autobahn fahren. Das ist Quatsch! Durch



Zur Person

Lars Thomsen ist Gründer und „Chief Futurist“ der Schweizer Future Matters AG, die Unternehmen europaweit bei der Entwicklung von Zukunftsstrategien und Geschäftsmodellen der Zukunft berät. Der 1968 in Hamburg geborene Trend- und Zukunftsforscher gilt als einer der einflussreichsten Experten für die Zukunft der Energie, Mobilität und Smart Networks.

neue Technologien werden jetzt die Zukunftsthemen aufgestellt. Wer also heute in so einem Unternehmen in verantwortlicher Position ist, sollte unbedingt Neugier für Entwicklungen mitbringen und über den Tellerrand schauen.

Das kann gemeinsam besser funktionieren: Vernetzung ist ein wichtiges Erfolgsrezept.

RICHTIG. Logistik ist und bleibt ein wachsender Markt, aber er ist so riesig, dass er neue Spieler anlockt, die ihren Anteil sichern wollen. Meiner Meinung nach ist hier wichtig, dass die Logistik in Deutschland die drängenden Themen gemeinsam angeht. Darin könnte eine enorme Dynamik liegen. Interesse und Offenheit sind das Wichtigste. Es gibt sehr progressive Firmen, wir sind da auch mit kleineren Logistikern in regem Kontakt. Wenn alle an einem Strang ziehen, ist sehr viel mehr möglich. (jg) ■

Illustration: Manuela Heins

Ihrer Zeit voraus

Wer Neues wagt, kann immer auch scheitern: Diese vier großen Ideen der Logistik machten viel Furore, doch sie konnten nicht wie geplant verwirklicht werden.



Cargolifter

Mehr als 100 Tonnen Nutzlast sollte das 260 Meter lange Luftschiff tragen können: Der „Cargolifter C160“ galt als Jahrhundert-Idee.

70.000 Aktionäre investierten 300 Millionen Euro, doch das Projekt scheiterte und die Cargolifter AG ging in die Insolvenz. „Die Industrie hat die Erwartungen damals ins Unermessliche gesteigert“, erklärt der damalige Gründer Carl-Heinrich von Gablenz das Aus. Gestorben ist das Konzept jedoch keineswegs. Gablenz hat ein neues Unternehmen gegründet und macht unbeirrt weiter: mit „Airkules“, einem Kran-Ballon, der ebenfalls auf der sogenannten Leichter-als-Luft-Technologie der Zeppeline basiert. Airkules kann große Lasten auch in entlegene Gebiete und unwegsames Gelände bringen – und lässt sich damit beispielsweise in der Katastrophenhilfe einsetzen.



Unterirdische Fahrrohrleitungen

Wenn der Platz auf städtischen Straßen knapp wird, verlegt man den Verkehr einfach unter

den Asphalt: Das ist die Idee von Cargocap. Wissenschaftler der Ruhr-Universität Bochum entwickelten um das Jahr 2000 dieses System, bei dem Paletten unterirdisch durch Fahrrohrleitungen mit einem Innendurchmesser von 2,80 Metern geschickt werden sollen. Die palettierten Güter sollen von Güterverteilzentren am Stadtrand in die City oder zu Großkunden transportiert werden. In Bergisch Gladbach soll nun eine mindestens acht Kilometer lange Strecke durch die Innenstadt entstehen – mit angeschlossenem City-Hub. Dr. Dietrich Stein, Geschäftsführer der Cargocap GmbH, erklärt: „Politik und Stadt stehen dahinter, potenzielle Investoren und Betreiber haben wir ebenfalls gefunden. Die Weichen sind gestellt.“



Transrapid

Nur zehn Minuten vom Münchener Hauptbahnhof zum Flughafen der Stadt – dieser von Edmund Stoiber auf legendäre Art beschriebene Traum basiert auf deutscher Technologie: Siemens und Thyssenkrupp entwickelten gemeinsam den Transrapid, eine Magnetschwebbahn für den Hochgeschwindigkeitsverkehr.

Wegen zu hoher Kosten scheiterte das politisch lange geförderte Projekt in Bayern. Die einzige Strecke im Regelbetrieb gibt es seit 14 Jahren in Schanghai: Die Bahn verbindet dort einen Außenbezirk mit dem Flughafen und legt eine Strecke von 30 Kilometern in nur sieben Minuten und 18 Sekunden zurück. In München braucht man für ein paar Kilometer mehr mit der S-Bahn bis heute mindestens sechsmal so lange.



Tower 24

Auch 2003 war es für Paketzusteller schon eine Herausforderung, Sendungen direkt zuzustellen. Deshalb wurde der Tower 24 erdacht: ein automatisiertes Abhollager, für Zusteller wie Empfänger rund um die Uhr erreichbar. Wer den Turm als Zieladresse angegeben hatte, konnte per Pin eine Box öffnen und sein Paket selbst entnehmen. Der Clou

war ein Frischebereich für gekühlte Waren. Eine Pilotanlage hatte das Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik IML in Kooperation mit Siemens in seinem Technologiepark in Dortmund errichtet. Doch die Idee setzte sich nie durch – unter anderem, weil die Deutsche Post ihre Packstationen auch für Privatkunden zugänglich machte. 2007 wurde das Konzept an 365 Vendors verkauft. Der irische Spezialist für Übergabeautomaten wollte Tower 24 weltweit vermarkten, das scheiterte aber durch Insolvenz seines Hauptgeschäftsbereichs. (jg) ■



**Dr. Hanspeter
Stabenau**

*Vorstandsvorsitzender
von 1978 bis 1999*

**Prof. Peer
Witten**

*Vorstandsvorsitzender
von 1999 bis 2007*

**Prof. Raimund
Klinkner**

*Vorstandsvorsitzender
von 2007 bis 2017*

**Prof. Robert
Blackburn**

*Vorstandsvorsitzender
seit Januar 2018*

Wer sind die Zukunftsmacher?

Wer sind die Zukunftsmacher der Logistik? Diese Frage stellten die vier BVL-Vorstandsvorsitzenden der Jahre 1978 bis 2018. Sie gaben sie weiter an die Mitglieder – und via Internet an alle, die sich für die Logistik interessieren. Das Ergebnis der Umfrage ist eine Vielfalt an begeisterten, engagierten, kreativen und innovativen Denkern und Machern in der Logistik. Im Jubiläumsheft präsentiert die BVL 40 der genannten Persönlichkeiten und Teams; viele von ihnen wurden mehrfach vorgeschlagen.

»Mikro-Depot-Konzepte und LEV beschränken sich nicht auf KEP; viele weitere Anwendungen sind möglich.«

*Ralf Bogdanski,
Technische Hochschule Nürnberg*

Mikro-Depots sind eines der spannendsten Konzepte für eine nachhaltige urbane Logistik. Deshalb erforscht Ralf Bogdanski (55), Professor an der Technischen Hochschule Nürnberg, sie besonders intensiv – und setzt sie auch in der Praxis um. Seine Zahlen zeigen: In Städten ab 100.000 Einwohnern lassen sich bis zu 30 Prozent des urbanen KEP-Markts mit Mikro-Depots sicher abdecken. Perfekte Partner sind Light Electric Vehicles (LEV) – Bogdanski leitet ein Projekt für die Entwicklung einer neuen Generation der elektrisch angetriebenen Lastenräder.



Was passiert morgen in der Supply Chain? Das kann Marc Schmitt (36), CEO und Co-Gründer von Evertracker, voraussagen. Sein Start-up hat eine der ersten künstlichen Intelligenzen für die Logistik entwickelt und ermöglicht damit vorausschauende Echtzeitanalysen: „Für unsere Kunden bedeutet das: mehr Berechenbarkeit, Zuverlässigkeit, Kostenreduzierung und Freisetzung von Betriebskapital.“ Damit liefert er, was viele Akteure des Marktes suchen: ein exzellentes Beispiel für die praktische Umsetzung von Industrie 4.0 in einem Unternehmen.

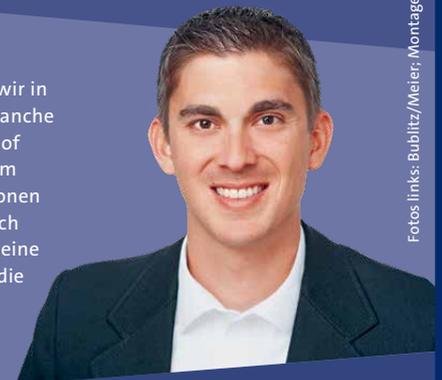
»Die Zukunft von Lieferketten und Logistik wird vollautomatisiert sein.«

*Marc Schmitt,
Evertracker*

»Mit Blogging kann man langfristige Kooperationen und Netzwerke aufbauen.«

*David Weaver,
Inform*

„Die Zukunft der Logistik wird davon abhängig sein, inwieweit wir in der Lage und auch bereit sind, zusammenzuarbeiten und die Branche gemeinsam voranzutreiben“, sagt David Weaver (33). Der Head of Online Marketing der Aachener Optimierungsspezialisten Inform setzt auf Blogging und Social Media, um langfristige Kooperationen und Netzwerke aufzubauen. In seinen Artikeln beschäftigt er sich mit Technologien, die Unternehmen zukunftsfähig machen: „Meine Vision für die Logistik von morgen beginnt damit, schon heute die richtigen Weichen zu stellen.“



Fotos links: Bublitz/Meier, Montage: Kai Bublitz



Chiara Freichel (23) betreibt praxisnahe Forschung in einem Mehrkampf aus verschiedenen aktuellen Disziplinen: Die studentische Sprecherin der BVL Regionalgruppe Mainfranken schreibt derzeit ihre Master-Arbeit und ist wissenschaftliche Mitarbeiterin am Lehrstuhl für BWL und Wirtschaftsinformatik der Universität Würzburg. Sie beschäftigt sich intensiv mit neuen IT-Konzepten, digitaler Vernetzung sowie innovativen und disruptiven Geschäftsmodellen, welche die Logistik von morgen maßgeblich prägen.

»Logistik und Digitalisierung sind überall.«

*Chiara Freichel,
Universität Würzburg*

»Unternehmen profitieren sehr stark von der Zusammenarbeit mit Studenten.«

*Giovanni Patruno,
Hochschule Ludwigshafen*

Studenten bringen neues Know-how in die Unternehmen – Giovanni Patruno (28) vermittelt es ihnen. Er studiert selbst an der Frankfurt University of Applied Sciences im Master-Studiengang Global Logistics und ist Lehrbeauftragter an der Hochschule Ludwigshafen. Giovanni Patruno beschäftigt sich damit, wie Unternehmen in Zukunft aufgestellt sein müssen, um wettbewerbsfähig zu bleiben. Priorität hat für ihn dabei immer die Verbindung zwischen Theorie und Praxis: „Sie spielt eine immer wichtigere Rolle.“



Fotos: privat, Evertracker, Melanie Frede, Universität Würzburg, privat



Wenn Händler künstliche Intelligenz in Supply-Chain- und Merchandising-Prozesse integrieren, können sie wesentlich dynamischer reagieren. Michael Feindt (59), Gründer und Chief Scientist von Blue Yonder, hat dafür während seiner langjährigen Forschungstätigkeit an den größten Elementarteilchenbeschleunigern der Welt den Neurobayes-Algorithmus geschaffen. Blue Yonder will die Supply Chain durchgängig – also vom Hersteller bis zum Händler – digitalisieren und optimieren.

»Die KI-Lösung ist in der Lage, die Geschäftsstrategie auf Millionen einzelner Entscheidungen herunterzubrechen.«

*Prof. Michael Feindt,
Blue Yonder*

»Erfolgreiche Konzepte in der urbanen sowie der Intralogistik sind in Zukunft wirtschaftlich, standardisiert und intelligent vernetzt.«

*Dr. Arne Kruse und Ingo Lübs,
Rytle*

„The Smart Move“ für die letzte Meile haben Dr. Arne Kruse (46) und Ingo Lübs (39) mit Rytle konzipiert: Das Bremer Unternehmen verbindet den „Movr“, ein innovatives Lastenrad, mit einer standardisierten Box und einem hydraulischen Hub zu einem vollständig vernetzten Konzept für emissionsfreien Transport in der City. In Kooperation mit dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) entwickeln die beiden Rytle-Geschäftsführer einen Brennstoffzellenantrieb und viele weitere clevere Features.



Julia Miosga vertritt als Bereichsleiterin Handel & Logistik beim Digitalverband Bitkom die politischen Interessen der Logistik und des Handels und beobachtet digitale Trends und disruptive Technologien. Miosga ist überzeugt: „Die Logistik ist bereits heute zweifellos einer der am stärksten digitalisierten Wirtschaftsbereiche. Mit Blockchain, Drohnen, autonomen Fahrzeugen oder Artificial Intelligence steht ihr in den kommenden Jahren nicht nur eine weitere Optimierung von Geschäftsprozessen bevor, sondern eine echte Revolution.“

»Die Logistik erlebt ihre digitale Revolution.«

*Julia Miosga,
Bitkom*

»Verstehen heißt handeln.«

*Taiichi Ohno,
Toyota Motors*

Pull-Prinzip, Just-in-time-Produktion und Kanban sind Basismethoden der Logistik. Erfunden hat sie der Japaner Taiichi Ohno (1912–1990) als Betriebsingenieur bei Toyota Motors. Ohno hat damit die Automobilproduktion revolutioniert und den Weg dafür bereitet, die Effizienz der Produktion in Industrieunternehmen vieler Branchen deutlich zu steigern. Seine Prinzipien gelten heute noch, Kanban ist beispielsweise in vielen Fertigungslinien Standard. Ohno war ein Visionär, der die richtigen Wege fand, um immer einen Schritt voraus zu sein.



Fotos: Blue Yonder, Stefan Schöning Fotodesign, Bitkom, Toyota, Magazin



Bereits mit 16 gründete Frederik Brantner (34) sein erstes Unternehmen, mit 27 startete er Magazin: Aus dem Start-up ist eines der größten Teams für perceptionsgesteuerte Robotik in Europa gewachsen, das intelligente Kommissionierroboter für die Intralogistik entwickelt. „Flexible Automatisierung wird dank 3-D-Kameratechnik und neuer Software auch in komplexeren Anwendungen möglich“, erklärt er. „Der Einsatz von mobilen Handling-Robotern, die parallel zum Menschen im Lager arbeiten, wird bereits in wenigen Jahren Standard sein.“ Der Magazin-CEO Brantner ist LEO-Preisträger 2017 als „Zukunftsmacher Innovationen“.

»In wenigen Jahren werden mobile Handling-Roboter standardmäßig parallel zum Menschen im Lager arbeiten.«

*Frederik Brantner,
Magazino*

»Zukunft ist bei Müller – Die lila Logistik AG gleichbedeutend mit Vordenken.«

*Michael Müller,
Müller – Die lila Logistik AG*

Seit der Gründung der Müller – Die lila Logistik AG treibt Michael Müller (51) eins um: Er will Logistik optimieren. Der Vorstandsvorsitzende des Unternehmens, das 2014 mit dem Deutschen Logistik-Preis der BVL ausgezeichnet wurde, durchbricht die klassische Trennung von Beratung und Umsetzung. „Wir entwickeln in der Beratung gemeinsam mit dem Kunden neue zukunftsfähige Geschäftsmodelle für die optimale Supply Chain und setzen diese dann auch gemeinsam um.“



»Das Wachstum in der Logistik erfordert kreative Lösungen.«

Ari Kestin,
Nimber

Das britische Start-up Nimber versteht sich als „kollaborativer Peer-to-Peer-Dienst, der Menschen verbindet, die etwas von einem Ort zum anderen senden müssen“. Laut Ari Kestin (43), CEO und Gründer, ist Gemeinschaft einer der elementarsten Bausteine seines Unternehmens. Er glaubt, dass der Transport auf der letzten Meile in Zukunft ein Mix aus den gewohnten und Crowd-basierten Liefermethoden sein wird: „Das Wachstum in der Logistik und bei der Zustellung im Haus erfordert neue und kreative Lösungen.“



Ubimax ist der führende Anbieter industrieller Wearable-Computing- und Augmented-Reality-Lösungen – wie x-Pick, der weltweit führenden Kommissionierlösung für Smart Glasses. Mitbegründer und Geschäftsführer Dr. Hendrik Witt (39) ist unter anderem für die Forschung und Entwicklung der Ubimax-Technologien verantwortlich: „Durch den Einsatz unserer Software-Lösungen verbessern wir die Arbeitsbedingungen für Logistiker durch optimale digitale Informationsaufbereitung, Werkerführung oder automatische Fehlererkennung.“ Das entlastet die Mitarbeiter und kann die Produktivität eines Unternehmens deutlich steigern.

»Vision Picking wird der neue Standard in der Kommissionierung.«

Dr. Hendrik Witt,
Ubimax

Bei der Robert Bosch GmbH hat die Logistik wesentlich zur Transformation des Unternehmens beigetragen – dank Dr. Karl Nowak (58), seit 2007 Vorsitzender der Geschäftsleitung des Zentralbereichs Einkauf und Logistik. Er verantwortet die strategische Ausrichtung der Supply Chain im Unternehmen. Unter der Führung von Andreas Reutter (50), Geschäftsleiter Logistik seit 2013, hat die Bosch-Logistik sich in kurzer Zeit grundlegend verändert und die Kosten deutlich gesenkt. Offiziell gewürdigt wurde das mit dem Deutschen Logistik-Preis 2017.

Dr. Karl Nowak und Andreas Reutter, Bosch



„Unsere Vision ist eine leise, saubere und unauffällige Logistik, die ganz ohne Diesel-Lkw auskommt“, erklärt Matthias Strehl (51). Als Teil der Geschäftsführung der Ludwig Meyer GmbH & Co. KG verantwortet er die Bereiche Fuhrpark und Operations und setzt sich intensiv mit Zukunftsthemen auseinander, etwa mit alternativen Antriebstechnologien. Wie eine Logistik ohne Diesel funktionieren kann, das testet Meyer bereits seit Jahren durch den Einsatz von Erdgas-, Hybrid- und Elektro-Lkw im Verteilerverkehr.

»Unsere Vision ist eine leise, saubere und unauffällige Logistik ganz ohne Diesel-Lkw.«

Matthias Strehl,
Ludwig Meyer

»Unsere smarten Handschuhe verbinden die Arbeitskraft des Werkers mit dem industriellen Internet der Dinge.«

Thomas Kirchner,
Proglove

Wie kann man den Menschen im automatisierten Industrieumfeld bestmöglich in die Prozesse einbinden? Diese Frage beantwortet Thomas Kirchner (32) mit Proglove, einem smarten Handschuh für den industriellen Einsatz, der die Arbeit am Fließband optimieren soll. Kirchner ist einer der vier Gründer und CEO des Start-ups Proglove. Er sagt: „Wir denken, dass der Arbeiter auch in Zukunft das Zentrum bleiben wird, egal wie viele automatisierte Prozesse vorhanden sind.“



»Der Erfolg von Unternehmen definiert sich heute durch schnelle Anpassung der Geschäftsmodelle bei stärkerer Einbindung der Kunden.«

Martina Koederitz,
IBM

Martina Koederitz (54) schreibt bei IBM immer wieder Firmengeschichte. Mit 23 stieg die Betriebswirtin in das Unternehmen ein – und schnell auf. 2010 wurde sie die erste Deutschland-Chefin, als erste Frau überhaupt in der Geschäftsführung. Vor Kurzem hat sie die weltweite Führung des Auto- und Industriesektors übernommen. Sie will Industrieunternehmen, insbesondere aus der Automobilbranche, mit innovativen IT-Lösungen ins digitale und kognitive Zeitalter führen.





1995 saß der Englischlehrer Jack Ma (54) zum ersten Mal an einem Computer und surfte im Internet. Schon 1999 gründete er während der kommunistischen Kulturrevolution aufgewachsene Chinese gemeinsam mit 16 Partnern und seiner Ehefrau die B2B-Handelsplattform Alibaba.com – heute die größte IT-Firmengruppe Chinas und seit 2014 börsennotiert. Nächster Coup: Ma will die Grenzen zwischen Offline- und Onlinehandel auflösen und immer mehr Läden mit einem Alibaba-System verbinden, über das man vor Ort online einkaufen kann.

»Ich weiß nichts über Technik.«

*Jack Ma,
Alibaba*

»Wenn etwas wichtig genug ist, dann mach es, auch wenn alle Chancen gegen dich stehen.«

*Elon Musk,
Space X*

Elon Musk (46) will alles – und ist auch davon überzeugt, dass er alles kann. Der Südafrikaner ist getrieben von visionären Ideen: Er war unter anderem Mitgründer des Online-Bezahlsystems Paypal, brachte mit Tesla Elektroautos zur Serienreife, will nun sogar auf den Mars und dabei noch die Menschheit retten: Sein Raumfahrtunternehmen Space X soll die Besiedlung des roten Planeten möglich machen. Sein Kampfgeist beschert ihm nicht nur ein Vermögen von rund 20,7 Milliarden Dollar, sondern auch eine 100-Stunden-Woche.



Als Angela Titzrath (51) am 1. Januar 2017 ihren Posten als Vorstandsvorsitzende der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) antrat, war die Verwunderung groß: Noch nie zuvor hatte eine Frau einen so wichtigen Posten in der traditionell konservativen Branche besetzt. Umso innovativer sind die Ideen der Managerin, mit denen sie den 1885 gegründeten Konzern zum Erfolg führen will: „Ich sehe vor allem in der Digitalisierung von Umschlags- und Transportlösungen sowie in ihren Vernetzungen große Potenziale.“

»Nachhaltige Innovationen liegen in unserer DNA.«

*Angela Titzrath,
HHLA*

Francisco J. Bähr (56) hat sich unter den Entwicklern von Logistikimmobilien als Visionär einen Namen gemacht. Seit über 20 Jahren ist der geschäftsführende Gesellschafter der Four-Parx-Gruppe in der Branche tätig. Heute beschäftigt er sich vor allem mit innovativen Lösungen für Citylogistik-Immobilien. Außerdem engagiert er sich als Gründer und Vorstand der Logix-Initiative für eine Imageaufwertung der Branche und setzt mit seinem vielfältigen sozialen Engagement für Joblinge AG sowie die Deutsche Sporthilfe Impulse.

Francisco J. Bähr, Four-Parx-Gruppe



»Work hard. Have fun. Make history.«

*Jeff Bezos,
Amazon*

Garantierte Same-Day-Lieferung mit Amazon Prime, Roboter fürs Kommissionieren oder Drohnen für die Paketzustellung: Solche Innovationen sind für Jeff Bezos (54) „Dienst am Kunden“. Sie wurden von Amazon fast immer zuerst eingeführt oder getestet. Seine Mitarbeiter hat Bezos zu „langfristigem Denken, operativer Exzellenz und Leidenschaft fürs Erfinden“ verpflichtet. Wetten, dass dieser Pionier, der 2017 in die Logistics Hall of Fame aufgenommen wurde, noch für manche Überraschung sorgen wird?



»Unser Streetscooter kann bei der Gestaltung der Straßenlogistik von morgen eine wichtige Rolle spielen.«

*Jürgen Gerdes,
Deutsche Post DHL Group*

Jürgen Gerdes (53), Vorstand Deutsche Post DHL Group, und sein Engagement für den E-Transporter Streetscooter sind untrennbar miteinander verbunden. Gerdes gilt als Vorreiter bei der Entwicklung von innovativen, umweltfreundlichen Zustellfahrzeugen. Und er schaut weiter nach vorne: „Unser Streetscooter kann auch bei der Digitalisierung eine wichtige Rolle spielen, wenn die Straßenlogistik von morgen gestaltet wird – durch die intelligente Erfassung, Aufbereitung und Vernetzung von Daten.“



»Technologische Innovationen haben das Potenzial, die KEP-Branche zu verändern.«

*Roger Hillen-Pasedag,
Hermes Germany*

Roger Hillen-Pasedag (46) spürt die Chancen auf, die der technologische Wandel mit sich bringt. Der Strategie- und Innovationsmanager bei Hermes ist überzeugt: „E-Mobilität, neue digitale Zustellsysteme und insbesondere IoT-basierte Konzepte, etwa autonome Fahrzeugsysteme, haben das Potenzial, die KEP-Branche zu verändern.“ Hermes ist innovativen Wegen aufgeschlossen und ein gefragter Testpartner. Es bleibt spannend, welchen Piloten das Unternehmen nach dem Starship-Zustellroboter präsentiert.



Won-Gyung Kook, Inhaberin und CEO der Mediengruppe Media K& in Korea, bringt das logistische Netzwerk und logistisches Denken von Seoul aus grenzüberschreitend voran. Die visionäre Unternehmerin baut als Chapter-Chairperson BVL International in Korea auf, publiziert in koreanischer und englischer Sprache logistische Themen in Journalen und im Internet, veranstaltet die Koreanisch-Deutsche Logistikkonferenz und trägt publizistisch sowie durch eigene Veranstaltungen zum Supply Chain Day (Tag der Logistik) bei.

Won-Gyung Kook, Media K&

»Wir wollen eine Kultur schaffen, in der wir Digitalisierung nutzen, um Menschen zu motivieren, Höchstleistungen zu erbringen.«

*Michael Lütjann,
Imperial Logistics International*

Mit seiner Digitalisierungsüberzeugung bricht für die von Michael Lütjann (48) durchleuchteten Prozesse, Arbeitsformen und Geschäftsmodelle ein neues Zeitalter an. Bei der Entwicklung setzt der Chief Information Officer (CIO) bei Imperial Logistics auf Kreativität, Schnelligkeit und sein Innovationslab in Berlin. Seine Vision ist es, „eine Unternehmenskultur zu erschaffen, in der Digitalisierung Menschen dazu befähigt, Innovationen herbeizuführen und bestmögliche Leistung zu bringen“.



Für Jörg Mosolf (61), Vorsitzender des Vorstands der Mosolf Group, ist die Förderung von Mitarbeitern, vor allem des Nachwuchses, wichtigste Voraussetzung für den langfristigen Erfolg des Familienunternehmens. Mit regionalen Sportprojekten für Schulen positioniert sich die Mosolf-Gruppe seit Jahren als attraktiver Arbeitgeber. „Für uns zählt jeder einzelne Kollege“, betont Mosolf. Jetzt will er dem Fahrermangel mit einem besseren Image des Berufsbilds entgegentreten. Seit Februar entwickeln Fachkräfte mehrerer Standorte geeignete Maßnahmen.

»Für uns zählt jeder einzelne Kollege.«

*Jörg Mosolf,
Mosolf-Gruppe*

»Handeln, statt darüber zu reden.«

*Frank Schnabel,
Schramm Group*

Als andere noch das Henne-Ei-Problem von LNG diskutierten, stellte Frank Schnabel (52) die Weichen für ein Flüssigerdgas-Terminal in Brunsbüttel. Das war 2011. Dank seiner Philosophie „Handeln, statt darüber zu reden“ sind die Planungen für ein LNG-Importterminal am Industrie- und Hafenstandort Brunsbüttel heute weit vorangeschritten. Mit seinem Konzept leistet der Geschäftsführer der Schramm Group einen wichtigen Beitrag zur Diversifizierung der Gasversorgungsquellen in Deutschland.



Weitblick, Leidenschaft und Unternehmertum zeichnen Harald (62) und Tim Seifert (25) aus. „Harry“ formte das Team der Seifert Logistics Group von fünf auf 2.000 Mitarbeiter und zu einem renommierten Kontraktlogistiker, der Sohn etablierte sich in der Start-up-Szene. In der Firma übernimmt der Senior die strategische Lenkung, der Junior unterstützt die digitale Positionierung. Ihre Überzeugung: „Logistiker werden, angetrieben durch intelligente Software, zu Datenmanagern. Der Trend geht hin zu virtuellen Fourth Party Logistics.“

Harald und Tim Seifert, Seifert Logistics Group



Generalmajor Michael Vetter (55) personifiziert die Chancen und Risiken der globalen Vernetzung. Als erster Chef des Stabes, Kommando Cyber- und Informationsraum, lautet sein Auftrag, die Bundeswehr mit dem neuen Organisationsbereich zukunftsfähig aufzustellen und die Cyber-Sicherheit zu gewährleisten. Hinzu kommen seine Referenzen als Netzwerker und Logistikmanager. Als Kommandeur des Logistikzentrums verantwortete er unter anderem die erfolgreiche Rückführung des Materials und der Fahrzeuge von Afghanistan nach Deutschland.

Generalmajor Michael Vetter, Deutsche Bundeswehr

»Breitband-Internet, Automatisierung und Digitalisierung – dafür setzen wir uns ein.«

*Heike van Hoorn,
Deutsches Verkehrsforum (DVF)*

Heike van Hoorn (47), seit Januar 2018 Geschäftsführerin des Deutschen Verkehrsforums (DVF), steht in der Branche für die Verbindung von Wirtschaft und Politik. Ihre Stärken sind das Hineindenken in neue Themen und der branchenübergreifende Blick: „Wir setzen uns für die flächendeckende Versorgung mit Breitband-Internet sowie die Automatisierung und die Digitalisierung ein. Dafür ist ein zuverlässiger politischer Rahmen nötig. Wichtige Themen sind zudem die gesellschaftlichen und demografischen Veränderungen.“



„Innovative Logistik seit 1873“: Das ist der Ansporn für Felix Fiege (39) und Jens Fiege (43), die das Familienunternehmen in fünfter Generation lenken. Für die Cousins stehen die Menschen im Mittelpunkt: „Wir verbinden Tradition mit Pioniergeist und Unternehmertum – das vermitteln wir unserer Belegschaft. Unsere Mitarbeiter sollen mutig sein, Neues zu wagen, und dürfen dabei auch Fehler machen. Wir gestalten die Zukunft der Logistik, indem wir Innovationen früh erkennen oder selbst entwickeln. Dafür arbeiten wir eng mit Start-ups zusammen und fördern sie.“

»Wir gestalten die Zukunft der Logistik, indem wir Innovationen früh erkennen oder selbst entwickeln.«

*Jens und Felix Fiege,
Fiege-Gruppe*

»Wir wollen das digitale Rückgrat der Logistik aufbauen.«

*Ferry Heilemann,
Freighthub*

Als Branchenfremder hat der Gründer und CEO des Start-ups Freighthub, Ferry Heilemann (31), die digitale DNA in das Speditionsgeschäft gebracht. Er liebt die Herausforderung, neue Geschäftsideen und -modelle (Dailydeal, Pepperbill) zu etablieren. Mit Erfolg: Für seine Digitalspedition hat er bei der jüngsten Finanzierungsrunde 20 Millionen US-Dollar eingeworben. Heilemanns Ziel ist es, „das digitale Rückgrat der Logistik mit aufzubauen und neue Angebotskriterien wie CO₂-optimierte Routen einzuführen“.



Fotos: PIZ, CIR, Deutsches Verkehrsforum / Photothek, Fiege, Die Hoffotografen, Matt Stark, privat



»Sharing ist ein kluger Umgang mit Knappheit.«

*Prof. Tobias Bernecker,
Hochschule Heilbronn*

Ob Speditionskooperationen oder Frachtenbörsen: Die organisatorische Idee des Teilens von Ressourcen gibt es in der Logistik schon lange. „Die Digitalisierung hebt das Sharing jetzt auf eine neue Ebene“, sagt Prof. Tobias Bernecker, Studiendekan Verkehrsbetriebswirtschaft und Logistik an der Hochschule Heilbronn. Dabei sind gemeinsame Datenformate und Schnittstellen eine große Herausforderung – ebenso wie die Offenlegung von Daten. Für Bernecker ist das jedoch kein Problem: „Jeder gibt beim Sharing nur das frei, was er auch tatsächlich preisgeben will.“

»Digital wird zum ultimativen Faktor von Wettbewerbsfähigkeit, Wohlstand und globalem Frieden.«

*Wolfgang Lehmacher,
Weltwirtschaftsforum*

Wolfgang Lehmacher (57), Leiter der Industriegruppe Supply Chain und Transport beim Weltwirtschaftsforum und Mitglied der Logistikweisen, gilt als Vordenker der Logistik. Seine Prognose zeigt die Strahlkraft der Branche: „Die Transformation der Supply Chain bringt die nächste Strategierevolution. ‚Digital‘ wird zum ultimativen Faktor von Wettbewerbsfähigkeit, Wohlstand und globalem Frieden. Die Technologien sind dabei stets in den Dienst von Mensch und Umwelt zu stellen.“



Seit 2014 liefert Rewe frische Lebensmittel an die Wohnungstür, mittlerweile in 75 Städten sowie deren Umland. Christoph Eltze war bei dieser Entwicklung als COO und Vorsitzender der Geschäftsführung von Rewe digital von Anfang an dabei. Er will nun vor allem das Einkaufserlebnis weiter verbessern und unter anderem Kundenwünsche exakter vorhersagen, mithilfe von künstlicher Intelligenz sowie mehr Automatisierung. „In Verbindung mit modernen Food-Fulfillment-Centern – eines davon startet in wenigen Monaten in Köln – eröffnen diese Technologien ganz neue Vorteile.“

Christoph Eltze, Rewe digital



Thomas Duvenbeck steht für (Unternehmens-)Kultur und vorbildliches unternehmerisches Denken und Handeln. Er sagt: „Ein wesentlicher Garant für kultivierte Leistungen sind qualifizierte Mitarbeiter.“ Sein Unternehmen setzt deshalb auf erfahrenes Personal mit Branchenkompetenz und bildet junge Menschen zu verantwortungsvollen Fachkräften aus. Mit seiner eigenen Akademie sorgt Duvenbeck für die Fortbildung der eigenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und auch der Arbeitskräfte von Partnerbetrieben.

»Ein wesentlicher Garant für kultivierte Leistungen sind qualifizierte Mitarbeiter.«

Thomas Duvenbeck,
Duvenbeck Unternehmensgruppe

»Das 20. Jahrhundert mobilisierte den Menschen per Auto, Zug und Flugzeug, das 21. Jahrhundert wird die Dinge mobilisieren.«

Prof. Michael ten Hompel,
Fraunhofer-Institut für Materialfluss
und Logistik IML

Prof. Michael ten Hompel, geschäftsführender Institutsleiter des Fraunhofer IML, gehört zu den Logistikwissenschaftlern von Welt-ruf. Der Fraunhofer-Forscher gilt als Erfinder der Shuttle-technologie in der Intralogistik, er hat Europas bedeutendsten Logistik-forschungscluster, den EffizienzCluster LogistikRuhr, inhaltlich definiert und in die Praxis umgesetzt und ist der Wegbereiter des Internet der Dinge in Deutschland.



Für Katja Windt (48) ist der Wechsel von der Wissenschaft zur Wirtschaft folgerichtig. „Auch eine private Universität muss wirtschaftlich arbeiten“, blickt die frühere Rektorin auf die erfolgreiche Sanierung der Jacobs University zurück. Jetzt wird sie als Geschäftsführerin der SMS Group deren Digitalisierung vorantreiben. Mit sensorengestützten Analysen will der Maschinen- und Anlagenbauer prädikative Daten gewinnen und kundenspezifische Produktionen und Supply-Chain-Prozesse generieren.

»Auch eine private Universität muss wirtschaftlich arbeiten.«

Katja Windt,
SMS Group

»Digitalisierung heißt, dass Unternehmen ihre Schnittstellen im Griff haben.«

Bernd Salfeld,
Relaxdays

„Digitalisierung heißt, dass Unternehmen ihre Schnittstellen im Griff haben. Wenn ich als Insel denke, habe ich verloren“, sagt Bernd Salfeld (30). Der Wirtschaftsingenieur ist COO von Relaxdays, einem Hersteller von Wohn- und Freizeitartikeln mit Sitz in Halle/Saale. Er hat die Abwicklung der Bestellungen komplett digitalisiert – bis hin zur digitalen Ladeliste für den Spediteur. „In vielen Firmen werden Ressourcen verschwendet, weil vorhandene Technologien nicht ausgeschöpft werden.“



Marco Rebohm,
Gebr. Heinemann

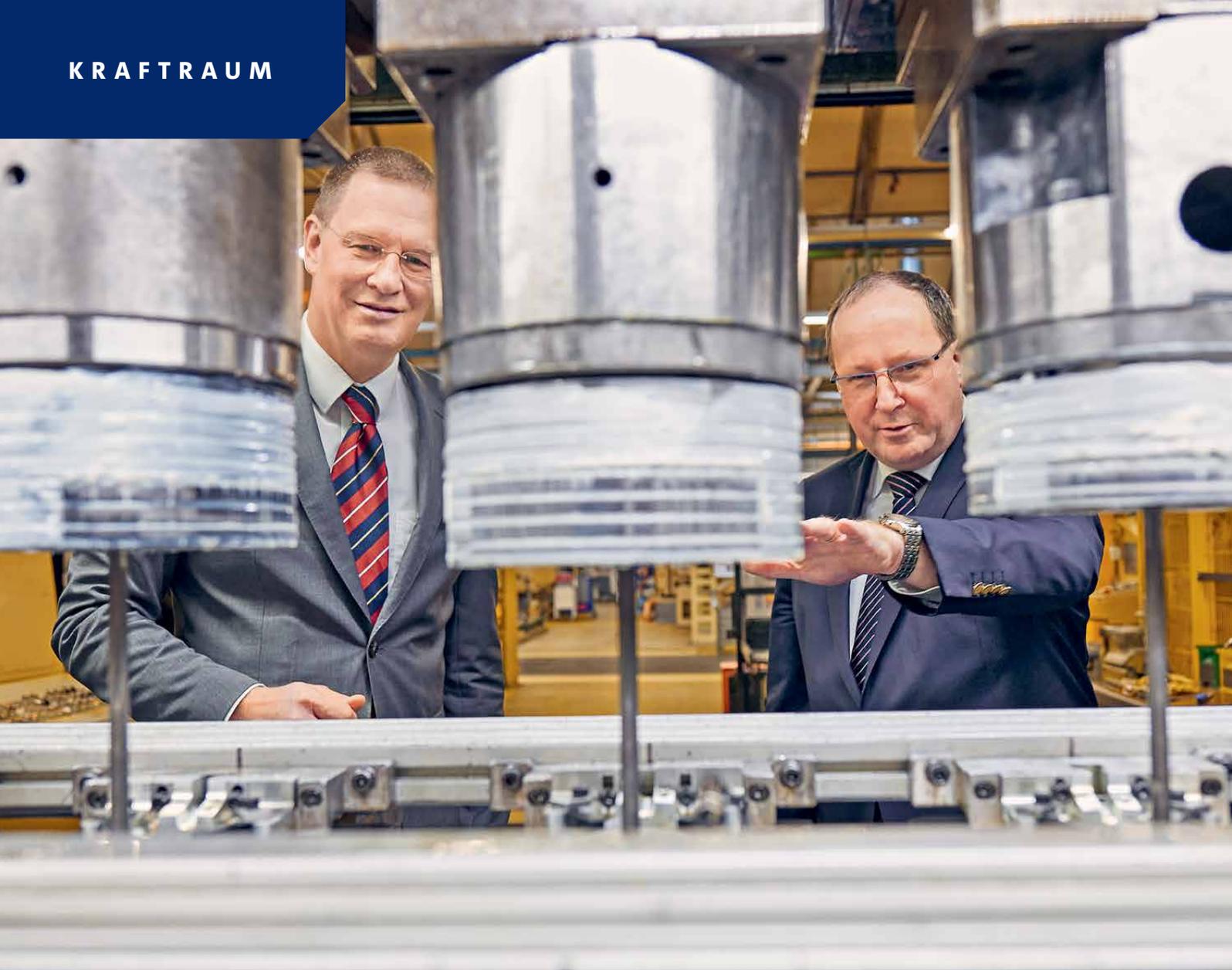


Boris Otto,
Fraunhofer-Institut

Noch mehr Zukunftsmacher online

In dieser Jubiläumsausgabe des BVL Magazins präsentieren wir 40 Persönlichkeiten oder Teams, die die Zukunft der Logistik prägen und verändern. Weitere Zukunftsmacher und ihre Leistungen stellen wir sukzessive im Internet vor.

www.bvl.de/zukunftsmacher



Planen von innen nach außen

Bei einem Rundgang am Firmensitz der Schaeffler AG in Herzogenaurach stellte sich der für Produktion, Logistik und Einkauf verantwortliche Vorstand Oliver Jung den Fragen von BVL-Geschäftsführer Prof. Thomas Wimmer.



Zur Person

Oliver Jung (geb. 1962) studierte in Karlsruhe Maschinenbau und startete 1989 als Fertigungsplaner bei der Robert Bosch GmbH. Nach verschiedenen Stationen im Unternehmen wechselte er 1999 zur Schmitz Cargobull AG, wo er 2004 in den Vorstand berufen wurde. Dort war er verantwortlich für das Ressort Produktion und Qualitätsmanagement. 2008 wechselte Jung zur Schaeffler-Gruppe und wurde 2009 in die Geschäftsleitung der Sparte Industrie berufen. 2010 wurde er Geschäftsführer der Schaeffler GmbH. Mit Umfirmierung in die Schaeffler AG führte er das Ressort als Bereichsvorstand und Mitglied des Executive Boards. Im September 2013 wurde Oliver Jung als Vorstand Produktion, Logistik und Einkauf in den Vorstand der Schaeffler AG berufen.

Prof. Thomas Wimmer: *Hallo, Herr Jung, vielen Dank für die Einladung nach Herzogenaurach! Sie haben an diesem Standort einen prima Fernblick ...*

Oliver Jung: Herzlich willkommen, Herr Professor Wimmer. Den guten Ausblick verdanken wir der ausgeprägten Hanglage unseres Betriebsgeländes, die unsere innerbetriebliche Logistik und die Produktion allerdings vor echte Herausforderungen stellt.

Wimmer: *Womit wir gleich beim Thema wären. Sie verantworten seit 2013 im Vorstand der Schaeffler AG neben dem Einkauf die Bereiche Produktion und Logistik. Mal ganz unter uns: Für welches Ressort schlägt denn Ihr Herz am stärksten?*

Jung: Produktion, Logistik und Einkauf sind drei große Bereiche, die meine Aufmerksamkeit gleichermaßen fordern. In der Regel muss man sich mit allen drei Bereichen parallel auseinandersetzen, um ein prozessuales Zielbild zu entwickeln – das ist zumindest der strategische Teil. Im operativen Geschäft überwiegt der Bereich Produktion, aber das ist angesichts von 75 Werken rund um die Welt auch nicht verwunderlich. Da ist immer was zu tun, wobei die Logistik eine wichtige Rolle spielt. Ich gebe jedoch zu, dass mein Herz vor allem für die Produktion schlägt. Als Maschinenbau-Ingenieur liegen hier meine beruflichen Wurzeln. Mein Herz schlägt aus den Werken heraus und für die Werke.

Wimmer: *Da ich ebenfalls Maschinenbau-Ingenieur bin, kann ich das nachvollziehen, wobei mein Herz natürlich trotzdem nur für die Logistik schlägt (lacht). Wo sehen Sie denn die Hauptberührungspunkte zwischen Produktion und Logistik?*

Jung: Mein vorrangiges Ziel ist es, Produktionssysteme in den Werken zu gestalten und zu implementieren, was untrennbar mit der Logistik verknüpft ist. Ein Werk zu planen, heißt gleichzeitig, die Produktion und deren Versorgung zu planen ...

Wimmer: ... das nennen wir *Produktionslogistik*.

Jung: Produktion und Logistik gehören dabei so eng zusammen, dass sie wie zwei Seiten derselben Medaille sind. Insofern ist die Frage nach der Wertigkeit der beiden Bereiche nicht leicht zu beantworten.

Wimmer: *Gibt es denn Produktionsfortschritte der letzten Zeit, die Ihnen besonders am Herzen liegen?*

Jung: Ja, wir beschäftigen uns schon seit einigen Jahren mit Produktionssystemen. Es ist uns gut gelungen, Wertschöpfungsketten zu synchronisieren. Außerdem haben wir Fließfertigungen mit einer hohen Dichte von Maschinen pro Quadratmeter geschaffen. Das hat viel mit Produktionslogistik und Platzgestaltung zu tun – und natürlich auch mit der Frage, wie man die verdichteten Produktionsbereiche angesichts der knappen Raum-Ressourcen effizient mit Material versorgt.

Wimmer: *Was genau verstehen Sie unter Platzgestaltung?*

Jung: Das ist ein sperriger Begriff. Es geht um nichts anderes als Effizienz: Um diese zu optimieren, müssen die Greifwege der Mitarbeiter und die Versorgungswege des Materials untersucht werden. Auf dieser Basis kann man den Arbeitsplatz dann möglichst günstig gestalten – und das ist natürlich wieder ein Thema der Produktionslogistik. Bei viel Produktionsleistung pro Quadratmeter und vielen Maschinen in einer Halle →



benötigt man ein anspruchsvolles Logistiksystem, um eine getaktete, fließende Versorgung sicherzustellen. Solche Lösungen zu erarbeiten und zu implementieren, kann mich nach wie vor begeistern.

Wimmer: *Das kann man bei Ihnen förmlich spüren ... woher kommt diese Leidenschaft?*

Jung: Die Planung solcher Systeme ist alles andere als trivial und besteht aus mehreren Einzelteillösungen, die am Ende die Summe ergeben. Hier geht es um die konkrete Umsetzung und nicht um das abstrakte Argumentieren auf 10.000 Meter Höhe. An die Stelle von „man müsste, man könnte, man sollte“ treten die reale Implementierung von Lösungen und die darauf folgende Zusammenschaltung einer gesamten Wertschöpfungskette.

Wimmer: *Betrachten Sie dabei nur die einzelnen Werke?*

Jung: Wir arbeiten uns wie beim Wachstum einer Zwiebel Schale um Schale von innen nach außen vor. Sobald die Produktion in einer Halle hochfrequent getaktet ist und synchron versorgt wird, betrachten wir das gesamte Werk und legen dort dieselben Maßstäbe an – bis hin zu Werk-Werk-Verbindungen im globalen Produktionsnetzwerk. Das sind schon große Herausforderungen. Wenn man noch die Digitalisierung einbezieht, eröffnen sich viele weitere Möglichkeiten. Somit ist die Logistik ein ganz hervorragendes Spielfeld für Ingenieure.

Wimmer: *Das Beispiel mit den Zwiebelschalen gefällt mir gut, zumal es einen pragmatischen Weg für die operative Umsetzung aufzeigt. Mich fasziniert an der Logistik, dass wir uns im Spannungsfeld zwischen Visionen und operativer Exzellenz befinden. Ohne operative Exzellenz nutzen alle Visionen und Strategien nichts ...*

Jung: ... wobei es unabdingbar ist, eine Strategie zu formulieren. Aber wenn die nicht implementiert werden kann, dann bleibt sie ein Blatt Papier. Vor diesem Hintergrund gefällt mir auch der Zuschnitt meiner Ressorts: Als Vorstand für Produktion, Logistik und Einkauf kann ich ganzheitliche Strategien

»Wir arbeiten uns wie beim Wachstum einer Zwiebel Schale um Schale von innen nach außen vor.«

Oliver Jung

formulieren und umsetzen, was eine sehr schöne Aufgabe ist.

Wimmer: *Sie haben eben das Stichwort Digitalisierung genannt. Es stellt sich immer wieder die Frage, wie sich Digitalisierung im Unternehmen umsetzen lässt. Welchen Weg geht Schaeffler?*

Jung: Wir haben eine sehr konkrete Agenda für die Digitalisierung erarbeitet. Sie beinhaltet, dass wir eine eigene Cloud entwickeln, was wir gerade tun. Außerdem werden wir uns mit allen Aspekten unserer Wertschöpfungskette auseinandersetzen. Ziel ist, unsere gesamte Wertschöpfungskette viel transparenter zu machen und sie mit kleineren Regelkreisen zu steuern und zu beeinflussen. In diesem Zuge haben wir das Projekt „iChain“ ins Leben gerufen.

Wimmer: *Was bringt Ihnen das im Endeffekt?*

Jung: Im Sinne von Quality, Cost, Delivery (QCD) werden wir damit Qualität, Kosten und Liefertreue optimieren. Das ist kein abgehobenes Ziel, sondern sehr realistisch. Wir werden dafür die Wertschöpfungskette in ähnlicher Weise durchsensieren, wie wir das bei unseren Werkzeugmaschinen in der Produktion bereits begonnen haben. Die Signale der Sensoren werden in die Cloud abstrahlen. Geeignete Apps werden die Daten analysieren und bei Handlungsbedarf Trigger-Signale an die richtigen Stellen senden, die dann den Prozess positiv beeinflussen.

Wimmer: *Und bei Ihren Werkzeugmaschinen funktioniert das schon?*

Jung: Wir haben unter dem Namen „Werkzeugmaschine 4.0“ eine hochsensierte Maschine entwickelt. Das ist eine erfolgreiche Kooperation mit DMG Mori und könnte der Beginn einer langen Erfolgsgeschichte werden.

Wimmer: *Inwiefern?*

Jung: Schaeffler hat mehrere Tausend Werkzeugmaschinen im Einsatz. Am Beispiel der Werkzeugmaschine 4.0 zeigen wir das mögliche Potenzial der Digitalisierung in der Produk-



»Letztlich muss man sich mit der Cloud und all ihren Möglichkeiten anfreunden.«

Oliver Jung

tion. Wir haben zehn sehr konkrete Aufgaben formuliert, die nicht nur die Technik der Maschine verändern, sondern auch die Prozesse. Wenn wir es schaffen, aus solchen Entwicklungen einen Produktivitätsgewinn von zehn Prozent herauszuholen, dann wäre das ein gewaltiger Kapazitätssprung.

Wimmer: *Gibt es in der Logistik ähnliche Potenziale und Projekte?*

Jung: Wir haben uns erst vor wenigen Jahren als Bereich Corporate Logistics aufgestellt und verfolgen seither eine durchgängige Strategie. Insgesamt wendet Schaeffler für die Logistik jedes Jahr eine hohe dreistellige Millionensumme auf. Durch ein verbessertes System wollen wir über die Jahre einen niedrigen dreistelligen Millionenbetrag einsparen. Da muss ich mich gerade etwas unscharf ausdrücken, weil wir uns noch in einer frühen Phase befinden. Aber ich sehe hier große Chancen, insbesondere mit der erwähnten „iChain“.

Wimmer: *Da freue ich mich schon heute auf Ihre baldige Bewerbung um den Deutschen Logistik-Preis! Verraten Sie uns schon heute ein paar konkrete Lösungsansätze?*

Jung: Mittlerweile gibt es interessante Möglichkeiten. Ich denke zum Beispiel an Datenwürfel, die man Transporten mitgeben kann, um unterwegs verschiedene Arten von Signalen aufzufangen und in die Cloud abzustrahlen.

Wimmer: *Viele Logistiker stehen Cloud-Lösungen skeptisch gegenüber. Teilen Sie diese Bedenken?*

Jung: Die Befürchtungen sind berechtigt, und man muss ihnen Rechnung tragen, indem man die Daten wirkungsvoll abschirmt. Aber letztlich muss man sich mit der Cloud und all ihren Möglichkeiten anfreunden. Wir nutzen heute ja auch unsere Mobiltelefone, wobei da im Grunde die gleichen Gefahren lauern. Trotzdem legt niemand sein Smartphone zur Seite. Meine persönliche Sicht ist, dass wir in Zukunft verriegelte Bereiche in der Cloud haben werden, in denen sich vertrauliche Daten befinden. Zugleich muss man sich überlegen, wo die Daten physisch abgelegt werden und welche Regeln in den

entsprechenden Ländern gelten. Das ist nicht alles leicht zu bewerten.

Wimmer: *Ich möchte noch mal auf das Projekt „iChain“ zurückkommen. In eine solche digitalisierte Wertschöpfungs-*

ungskette müssen doch auch Lieferanten und Kunden integriert werden, die über eigene Cloud-Lösungen verfügen ...

Jung: Das ist uns natürlich bewusst. Möglicherweise müssen wir an unsere Lieferanten ein abweichendes Signal an eine andere Cloud schicken. Wir werden es mit verschiedenen Arten von Clouds zu tun haben, die miteinander verbunden werden müssen – ganz egal, ob es sich um eine Microsoft-, eine Amazon- oder eine IBM-Cloud handelt. Wenn man die heute noch bestehenden Datenhürden betrachtet, liegt hier noch ein gewaltiges Einsparpotenzial.

Wimmer: *Ich kann mir gut vorstellen, dass Sie im Rahmen Ihrer Tätigkeit bei Schaeffler oder Bosch schon häufig mit diesen Datenhürden konfrontiert wurden. Haben Sie während Ihrer Zeit bei Schmitz Cargobull ähnliche Erfahrungen gemacht?*

Jung: Meine Arbeit für die Trailerbranche hat mich regelrecht begeistert. Ich kam damals von Bosch zu einem Familienunternehmen, das mit seinen Produkten direkt für den Endkunden produziert. Zudem war das Gestalten der Produktion für rund 14 Meter lange Auflieger nicht zuletzt aus Platzgründen eine Herausforderung.

Wimmer: *Was hat Sie an der Transportbranche besonders beeindruckt?*

Jung: Ich habe gelernt, dass die Transportbranche sehr volatil auf Marktschwankungen reagiert. Diese Volatilität ist für mich bis heute ein Frühindikator für die Gesamtwirtschaft. Es gibt natürlich viele weitere Indikatoren, aber die Transportbranche zeigt recht zuverlässig die Entwicklung der folgenden sechs Monate auf.

Wimmer: *Aber sie kann Ihnen wohl leider nicht aufzeigen, wie die Elektromobilität das Geschäft von Schaeffler beeinflussen wird ... wie schätzen Sie das ein?* →

Jung: Elektromobilität ist ein Thema, das uns sehr umtreibt. Schaeffler ist auf den Wandel gut vorbereitet. Wir haben seit einigen Jahren Produkte in der Entwicklung – von der Lösung für Hybridfahrzeuge bis hin zu kompletten Antriebsachsen für reine Elektrofahrzeuge. Das sind Produkte, die kurz vor dem Serienstart stehen, und daran sieht man, dass das Thema eine große Bedeutung hat.

Wimmer: Inwieweit wird das Ihre Produktionslogistik verändern?

Jung: Fest steht, dass wir in Zukunft deutlich mehr Kaufteile und eine entsprechend höhere Komplexität in der Produktion haben werden. Die Anzahl unserer Zulieferer wird stark steigen.

Wimmer: Der First-Tier-Supplier in der Automotive-Branche wird also künftig wesentlich mehr Lieferanten haben, während beim OEM die Zahl der Komponenten rückläufig sein wird.

Jung: Ja, aus Sicht der OEMs geht die Komplexität zurück, während die einzelnen Komponenten wesentlich komplexer werden und sich zu Systemen weiterentwickeln, die aus einer Vielzahl elektronischer und mechanischer Teile bestehen. Das ist für uns eine neue Herausforderung, die große Auswirkungen auf die Logistik und die künftige Gestaltung unserer Werke hat. Unsere diesbezügliche Zukunftsvision sehen Sie hier an der Wand.

(Beide wenden sich einer etwa vier Quadratmeter großen Durchsichtzeichnung zu, die den Aufbau einer modernen Fabrik zeigt.)

Wimmer: Was ist das?

Jung: Das ist unsere „Factory for tomorrow“. Damit reagiert Schaeffler auf die Megatrends Digitalisierung, demografischer Wandel und Industrie 4.0 und macht unsere Fabriken fit für die

Zukunft. Wir bauen zwei Fabriken pro Jahr. Deshalb lag es sehr nahe, sich mit zukunftsweisenden Konzepten zu beschäftigen.

Wimmer: Welche Überlegungen stecken dahinter?

Jung: Wir wollen die Attraktivität von Fabriken erhöhen, insbesondere durch eine verbesserte Kommunikation. Alle sollen sich als Teil des Standorts fühlen und miteinander kommunizieren können. Alle Mitarbeiter gehen durch einen Eingang, egal ob Blue oder White Collar. Bei der Raumgestaltung haben wir mit einem Feng-Shui-Berater zusammengearbeitet. Von jedem Punkt der Fabrik kann man nach außen sehen, es strömt viel Tageslicht herein. Große zusammenhängende Flächen ermöglichen eine flexible Nutzung der Hallen, die modular gebaut werden können.

Wimmer: Und wann werden Sie die erste Fabrik nach diesem Muster bauen?

Jung: Die erste wird gerade in Xiangtan realisiert.

Wimmer: Das ist sehr beeindruckend! Aber zurück zur investigativen Journalistenarbeit (lacht). Bei den Vorbereitungen auf den heutigen Termin haben wir festgestellt, dass ihr LinkedIn-Profilbild einen Motorradfahrer zeigt, der schnell über eine kurvenreiche Landstraße fährt. Ist das eine Metapher oder sind das tatsächlich Sie?

Jung (lacht): Das ist in der Tat meine Leidenschaft und ein Hobby, das ich seit meiner Jugend betreibe. Ich treffe mich zum Beispiel seit rund 30 Jahren über Ostern mit meinen Brüdern und Jugendfreunden in Südfrankreich zum Motorradfahren.

Wimmer: Verraten Sie uns auch, welche Marke Sie bevorzugen?

Jung: Ich hatte einige BMW-Motorräder und fahre im Moment eine KTM Super Duke. Außerdem pflege ich nach wie vor mein

Fotos: Tilman Weishart

Das Engagement für den Motorsport ist in der Firmenzentrale der Schaeffler AG unübersehbar.



allererstes Motorrad, eine mittlerweile 44 Jahre alte 750er-BMW, die ich mir als 18-Jähriger gekauft habe. Die Maschine steht jederzeit fahrbereit in meiner Garage.

Wimmer: Die Leidenschaft für historische Fahrzeuge teile ich mit Ihnen. Ich selbst besitze zum Beispiel einen alten Volvo Amazon, Baujahr 1965. Das ist ursprüngliche Technologie, die großen Spaß macht. Bleibt Ihnen noch Zeit für weitere Hobbys?

Jung: Ich interessiere mich sehr für Motorsport, wobei sich hier einige Parallelen zu Schaeffler ergeben.

Wimmer: Zum Beispiel?

Jung: Als Technologiepartner des Teams „Audi-Sport ABT Schaeffler“ in der Formel E entwickelt Schaeffler Elektromotoren. Bekannter ist unser DTM-Engagement: Seit 2011 ist der grün-gelbe Schaeffler-Audi siegreich unterwegs. Schließlich gibt es noch die WEC-Langstrecken-Weltmeisterschaft, die wir an der Seite von Porsche hautnah und siegreich erleben. Das hat alles viel mit Präzision, Synchronisation und Innovation zu tun – genau wie unser Alltag in der Produktionslogistik.

Wimmer: Wenn das kein gutes Schlusswort ist! Herr Jung, vielen Dank für das Gespräch! (mw) ■



Zwei Maschinenbau-Ingenieure unter sich: gemeinsame Leidenschaft für ursprüngliche Technologie.



The new simplicity.

Evolution passiert nicht über Nacht. Aufbauend auf mehr als 15 Jahren Innovation, Marktkenntnis und Erfahrung bei Shuttle-Systemen gelingt KNAPP der Evolutionssprung in die Zukunft der Lagerlogistik. Mit einer völlig neuen Flexibilität, Effizienz und Vernetzung vereint das OSR Shuttle™ Evo das Beste aus allen bisherigen Shuttle-Welten zu einem innovativen, evolutionären System.



Ready for the new simplicity?

CeMAT 2018
23.-27. April
Hannover
Halle 21
Stand C34

KNAPP AG
8075 Hart bei Graz | Austria
sales@knapp.com
knapp.com

KNAPP



Ruft dringend zum Ausbau der Infrastruktur für E-Mobilität und Digitalisierung auf: Matthias Wissmann, Präsident des Verbands der Automobilindustrie (VDA)



Betrachtet die Logistik als Herzstück des Produktionssystems: Jürgen Maidl, Leiter Produktionsnetzwerk und Logistik der BMW Group



Wünscht sich mehr Transparenz und Kommunikation im Netzwerk: Andrea Sümer, Fachreferentin für Konzepte im Transport- und Behälternetzwerk bei VW



Sieht in der punktgenauen Verortung eines Objekts in Echtzeit eine komplexe Aufgabe: Erminio di Paola, Head of Tracking bei Here Deutschland

FORUM AUTOMOBILLOGISTIK

An mehr Transparenz führt kein Weg vorbei

Unternehmen werden künftig viel intensiver Daten austauschen müssen. Die Markt- und Wettbewerbsbedingungen – vor allem in Form von Kundenerwartungen – zwingen sie dazu. Das gilt besonders für die Automobilindustrie mit ihrer großen Vielzahl an Modellvarianten. Viele Unternehmen tun sich momentan aber noch schwer damit, Transparenz zu schaffen und offen mit Informationen umzugehen. Das war eine der zentralen Erkenntnisse beim Forum Automobillogistik in Frankfurt am Main, veranstaltet von der BVL und dem Verband der Automobilindustrie (VDA).

Kommunikation ist gefragt Bei der Volkswagen-Konzernlogistik stehen derzeit Transportbeauftragung und Sendungsverfolgung im konzernweiten Behälternetzwerk im Fokus. Eine Schlüsselrolle spielt dabei das Unternehmensportal „Discovery“, das Lieferanten und Transportdienstleister gleichermaßen einbindet. Das klare Ziel: mehr Transparenz im Behälterzulauf und eine effizientere Kommunikation zwischen Lieferant, Spediteur und Werk. „Damit die Verständigung zwischen den Partnern reibungslos funktioniert, müssen wir unseren Speditoren die nötigen Daten an die Hand geben“, sagte Andrea Sümer, Fachreferentin für Konzepte im Transport- und Behälternetzwerk bei VW.

Der Lkw als Netzwerkpartner Der Nutzfahrzeughersteller MAN bietet Netzwerkpartnern Unterstützung bei der Digitalisierung. „Wir entwickeln uns vom Hersteller zum Systempartner für Logistik“, beschrieb Frederik Zohm, Mitglied des

Vorstands Forschung und Entwicklung bei der MAN Truck & Bus AG, die Marschrichtung. In seinem Modell stellt der Lkw Daten für das Logistiknetzwerk bereit. Der Input reicht von Standort- über Fahrdaten, Beladungs- und Verbrauchsdaten bis hin zu Informationen über die Topologie, die Route und den technischen Status. Mit der richtigen Analyse lasse sich daraus ein effizientes Transport- und Risikomanagement entwickeln.

Und es gibt weitere digitale Innovationen, die Produktion und Logistik effizienter machen. Der Automobilhersteller Skoda hat ein Pilotprojekt aufgelegt, bei dem autonome Flugdrohnen auf dem Betriebsgelände abgestellte Behälter identifizieren und inventarisieren. Die BMW Group will Mitarbeiter auch in der virtuellen Realität beschäftigen und lässt dazu in einer Doktorarbeit klären, wie lange man eine VR-Brille am Arbeitsplatz überhaupt tragen kann.

Auch Start-ups geben kreativen Input: Thomas Kirchner, Geschäftsführer der Workaround GmbH in Berlin, präsentierte einen Arbeitshandschuh, der mit Sensoren in den Spitzen von Daumen und Zeigefinger sowie mit einem per Clip am Handrücken fixierten Barcode-Scanner mit integriertem Funkmodul zur Datenübertragung ausgerüstet ist. Damit lassen sich gegenüber einem herkömmlichen Gerät bis zu vier Sekunden Arbeitszeit pro Scan einsparen.

Blockchain ist vielversprechend „Datenabschottung ist im Zeitalter der Digitalisierung keine Option“, sagte Frauke Heistermann, Digitalisierungscoach und Vorstandsmitglied der BVL. Zugleich gelte es, Datenmissbrauch zu vermeiden und



Hält die Leistungsfähigkeit der Akkus im Elektro-Truck für das neue TCO: Frederik Zohm, Mitglied des Vorstands Forschung und Entwicklung bei MAN Truck & Bus



Will die Trennung von Produktion und Logistik aufbrechen: Julian Gramling, Leiter Logistik bei Brose Schließsysteme



Setzt auf die Effizienz in der Logistik und macht dazu den Arbeitshandschuh intelligent: Thomas Kirchner, Geschäftsführer bei Workaround



Will mit autonomen Systemen eine Systemintegration beim Kunden möglich machen: Hans-Georg Frey, Vorsitzender des Vorstands bei Jungheinrich

klare, kontextbezogene Nutzungsregeln zu schaffen. Hierfür biete die Blockchain-Technologie vielversprechende Ansätze. So lasse sich beispielsweise die Historie von Transaktionen innerhalb einer Lieferkette genau nachvollziehen. Außerdem gebe es keine privilegierten Teilnehmer innerhalb einer Blockchain. „Groß schlägt nicht klein, sondern die relevanten Informationen werden an alle Stakeholder gleichermaßen verteilt“, sagte Heistermann.

Mehrwert muss im Vordergrund stehen Die Blockchain-Technologie werde derzeit enthusiastisch gefeiert, so Heistermann. Offenheit gegenüber neuen Entwicklungen sei gut. „Aber etwas nutzen zu wollen, nur weil es neu ist, ist auch nicht der richtige Weg“, gab sie zu bedenken. Vielmehr müsse der Mehrwert klar im Vordergrund stehen.

Den Vorteilen der Blockchain stünden aber momentan noch Nachteile gegenüber. So sei die Blockchain nicht auf eine hohe Datenlast ausgelegt und nicht beliebig skalierbar. Die Transaktionen seien durch den hohen kryptografischen Aufwand vergleichsweise teuer. Ebenso dauere eine Transaktion länger als mit herkömmlichen IT-Systemen. Doch gerade in der Logistik komme es häufig auf Schnelligkeit an. Für die Abwicklung von Konnossementen hingegen spielten diese Nachteile keine Rolle.

Fotos: Kai Bublitz/BVL



BVL-Vorstandsmitglied Frauke Heistermann moderierte eine Sequenz zur Blockchain-Technologie.

Beim Einsatz der Blockchain geht es nicht darum, Prozesse effizienter zu gestalten, sondern darum, Informationen gleichmäßig und gleichberechtigt innerhalb der Wertschöpfungsnetze zu verteilen und an jedem Knoten abrufen zu können. „Dafür ist kein Vertrauen zwischen den Beteiligten im Netz notwendig“, nannte Prof. Boris Döder von der Abteilung Computerwissenschaft an der Universität Kopenhagen einen weiteren Vorteil.

Anstoß für weitere Digitalisierung Die Notwendigkeit einer weiteren Digitalisierung in der Logistikwirtschaft betonte auch Robert Blackburn, Vorstandsvorsitzender der BVL. Dabei sprach er besonders den Mittelstand an. Insgesamt sei die deutsche Wirtschaft hochmotiviert, stellte Blackburn fest. „Aber bei den notwendigen Investitionen in die Digitalisierung liegen viele deutsche Mittelständler im Rückstand.“ Dies müsse sich ändern, um künftig knappe Ressourcen effizienter einsetzen zu können. (rok, ag) ■



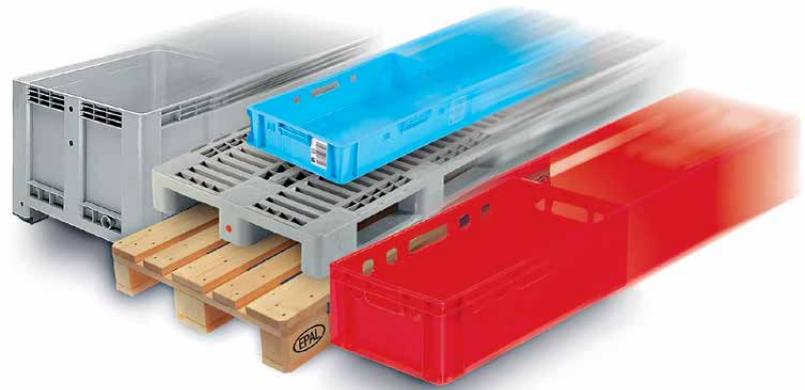
Rund 450 Teilnehmer trafen sich Anfang Februar im Kongresshaus Kap Europa nahe der Messe Frankfurt zum fachlichen Austausch und zum Netzwerken.

Forum Automobillogistik 2018

Unter dem Motto „Chancen durch Transparenz – sehen, verstehen, handeln“ fand das Forum Automobillogistik am 31. Januar und 1. Februar im Kongresshaus Kap Europa in Frankfurt/Main statt. Die jährliche Branchenveranstaltung wird gemeinsam vom Verband der Automobilindustrie und der BVL ausgerichtet.

Lademittel per Mausklick

Die Swoplo AG digitalisiert mit einer B2B-Plattform Paletten und andere Lademittel: Über den Marktplatz können sie standortunabhängig gehandelt werden.



Alle gängigen Lademittel können bei Swoplo gekauft und verkauft werden. Der Schwerpunkt liegt auf Paletten.



Swoplo-Gründer und -CEO Andreas Günkel hilft Logistikern dabei, Lademittel günstig zu organisieren. Das spart Kosten und Zeit.

Lademittel wie Paletten, Gitterboxen, Kisten und Container sind für Logistiker eine echte Last: Sie zu organisieren und zu transportieren, kostet viel Zeit und Geld. „Zu viel“, erklärt Andreas Günkel, Gründer und CEO der Swoplo AG in Eschborn. „Unternehmen haben zum Teil Lademittel im Wert von zweistelligen Millionenbeträgen in der Bilanz und setzen nicht revisionsfähige Systeme zu deren Steuerung ein.“ Swoplo will dieses Problem auf smarte Art lösen: Über die B2B-Plattform können Lademittel standortunabhängig gekauft und verkauft werden.

Selbst entwickeltes Zahlungssystem Was bisher weitgehend per Telefon oder E-Mail abgewickelt wurde, digitalisiert Swoplo mit einem neutralen Peer-to-Peer-Netzwerk: Die unterneh-

mensübergreifende Plattform verbindet alle Akteure, die entlang der Wertschöpfungskette Paletten und andere Lademittel nutzen. „Auf unserem Marktplatz bieten wir neben dem Kauf und Verkauf auch die Fakturierung aller Transaktionen an“, so Günkel. „Ein von uns selbst entwickeltes Zahlungssystem stellt sicher, dass die Verkäufer immer an ihr Geld kommen.“ In dieser innovativen Kombination werden Anleihen aus der Sharing Economy deutlich: Die Lademittel kommen durch zielgerichtetes Tauschen dorthin, wo sie gebraucht werden.

„Die wirtschaftlichen und ökologischen Vorteile liegen für uns auf der Hand“, erklärt Christian Hammacher, Leiter Business Unit Road der Nosta Logistics Group, eines familiengeführten, international agierenden Full-Service-Logistikdienstleister mit Hauptsitz in Osnabrück. Nosta nutzt den Service von Swoplo seit Gründung des Anbieters Anfang 2016, um Palettenguthaben an Entladestellen zu verkaufen. Im Jahr 2017 hat das Unternehmen 360.000 Teil- und Komplettladungen innerhalb seines europäischen Netzwerks bewegt: „Ein Großteil davon ist Palettenware; entsprechend groß ist unser Bedarf an einer guten Lösung“, sagt Christian Hammacher. „Wir sind hochzufrieden mit Swoplo, es funktioniert reibungslos. Durch die Plattform sparen wir Geld, und sie ist eine echte Arbeitserleichterung für unsere Packmittelabteilung.“

Bis zu 90 Prozent Kostensenkung Rund 420 Unternehmen sind derzeit registriert, etwa 300.000 Lademittel finden sich auf dem digitalen Marktplatz. Zukünftig sollen weltweit Ströme und Bestände unterschiedlicher Lademittel mit einem Mausklick gesteuert und transparent verwaltet werden. Die Nutzer zahlen für den Service nur über die getätigten Transaktionen, die Vergütung liegt zwischen 5 und 25 Euro. Die Software prüft Transaktionen zudem kontinuierlich auf die Chance, Lademittelsalden durch reine Umbuchungen auszugleichen, was Transportkilometer auf null senkt. Alle genormten Lademittel können gehandelt werden. „Im Vergleich zu anderen Verfahren senken Unternehmen über Swoplo die Kosten um bis zu 90 Prozent“, sagt Andreas Günkel. „Mit jeder neuen Registrierung wird unser Netzwerk dichter, und wir entwickeln die Plattform stetig weiter. Ihre vielfältigen Funktionen bieten den Nutzern Optimierungsmöglichkeiten, die in der analogen Welt nicht verfügbar sind.“ (jg) ■

Fotos: Swoplo

cadis – das operative TMS

Halle, Hof und Straße **100% digital!**



Ihre Transportkette:

TH



Cross Dock

YM



Yard

PUD



Last Mile

FTL



Direct Load

GTP



Network

BI



Analytics

Digitalisierung weiter gedacht!

cadis – IT drives logistics

cadis@kratzer-automation.com
www.transportmanagement24.com

kratzer
AUTOMATION



Dr.-Ing. Stefan Recknagel, Dr. Johannes Söllner, Ulrich Schaller und Prof. Thomas Wimmer bei der Eröffnung des Forums Ersatzteillogistik in Nürnberg



Fotos: Lars Eggers

Vorhersehbare Entwicklungen steuern

Mit besserer Datenanalyse können Ersatzteillogistiker ihre Services weiter ausbauen und neue Geschäftsfelder erschließen.

Für Mirko Appel muss Data Mining auch das Fachwissen und die Erfahrung von Servicetechnikern berücksichtigen. „Wir mussten für prognosebasierte Dienstleistungen die Gefahr von Fehlalarmen über angeblich bevorstehende Geräte- und Komponentenausfälle deutlich reduzieren“, sagte der Leiter Analytical Services von Siemens Healthineers (vormals Siemens Medizintechnik) Anfang März auf dem Forum Ersatzteillogistik 2018 der BVL in Nürnberg. Mit den Erfahrungen der Servicetechniker sei es möglich gewesen, den „Ersatzteiltourismus“ abzubauen. Weil viele Kunden Geräteausfälle nur sehr unpräzise schilderten, würden bislang häufig mehr Ersatzteile ausgeliefert als notwendig.

„Jede nicht verbaute Komponente muss sofort retour gehen“, forderte auch Daniel Nees, Leiter Supply Chain des Servicetechnik-Unternehmens Profectis (Media-Markt, Saturn). Der Dienstleister baut derzeit seine Prozesse so um, dass die Beschaffung von Neuware mit dem Retourenaufkommen abgestimmt und der Wareneingang durch geringere Volumina und kürzere Durchlaufzeiten entlastet wird. Aber auch um neue Geschäftsfelder zu erschließen, muss das Data Mining verbessert werden. Dietmar Düsing, Logistikchef von Claas, stellte ein neues Bestands- und Lieferkonzept für den Handel vor. „Die Händler benötigen Hilfe bei der Bedarfsermittlung“, unterstrich der Marktkenner. Viele Retailer orientierten sich an der Nachfrage der Vorjahre und hätten ihr Bestellverhalten trotz der ständig

wachsenden Teilevielfalt nicht geändert. Jetzt will der Landmaschinenhersteller, Träger des Deutschen Logistik-Preises 2007, unter anderem mit telematikgestützten Services den Ersatzteilbedarf der bei BayWa & Co. eingekauften Maschinen ermitteln.

Vergleichbare Konzepte mahnten Referenten auch für den Independent Aftermarket (IAM) anderer Branchen an. Vor allem die Automotive-Branche hat offenbar Nachholbedarf. Mit Kooperationen könnten die OEMs einen vielversprechenden Markt erschließen, betonte IBM-Manager Uwe Winkelhake. „Für freie Werkstätten wäre eine Plattform nach dem Vorbild von HRS wünschenswert“, empfahl der Automotive-Experte. Auch der Schweizer Unternehmensberater Hugues Chatelain (HCexecutive) riet zu einem koordinierten Ersatzteilevertrieb über ausgesuchte Partner. „Der IAM-Markt zeichnet sich über Multi-Brand- und Fixpreisangebote hinaus durch eine hohe Netzabdeckung aus“, betonte der langjährige Audi-Manager. „Das sichert den OEMs einfachere Geschäfte und größere Kundennähe.“ Allerdings räumte auch Chatelain ein, dass das „fragmentierte Kaufverhalten“ der Verbraucher mit besseren Kundendaten erfasst werden müsse. An weiteren Tools für Datenanalysen herrscht großer Bedarf. „Der Ersatzteillogistiker muss kommende Entwicklungen nicht nur diagnostizieren und prognostizieren, sondern auch steuern“, beschrieb Philipp Gölzer, IT-Experte der Fraunhofer-Arbeitsgruppe für Supply Chain Services SCS, die Herausforderung. (sb) ■

Ein gutes Gefühl und elf Jobangebote

Ein neues Veranstaltungsformat der BVL trifft den Nerv der Zeit: „Vitamin BVL“ bringt junge Menschen und Unternehmen in lockerer Atmosphäre zusammen.

Die Location, der große rote Backsteinbau des ehemaligen Hauptzollamts in der Hamburger Speicherstadt, mutet mit ihrem industriellen Charakter und hohen, geschwungenen Fenstern für eine Karrieremesse eher ungewöhnlich an. Als „Vitamin BVL – dein Einstieg in Logistik und IT“ für junge Logistiker und solche, die es werden wollen, am 21. Februar seine Tore öffnet, zeigt sich sofort: Mit dem Ort und dem Angebot hat die BVL ins Schwarze getroffen. Insgesamt rund 200 junge Menschen finden an diesem Tag den Weg in das alte Zollamt und informieren sich bei den 14 Ausstellern über Jobchancen und Perspektiven in der modernen Logistik. „Es ist toll, dass die Halle hier nicht so groß ist, man muss nicht erst viele Stände passieren, die einen nicht interessieren. Ich habe hier bei fast jedem Aussteller ein spannendes Angebot gefunden“, erklärt Sandra (24), Studentin aus Hamburg.

Die Atmosphäre ist rundherum locker. An der Jobwall werden Fotos mit dem Smartphone gemacht, man duzt sich. Die Gespräche zwischen Unternehmensvertretern und Gästen finden auf Augenhöhe statt, sowohl bei großen Playern wie Luftansa, Edeka oder Hermes als auch bei den vertretenen Start-ups wie Cargonexx, Instafreight oder Birdiematch. Dabei freuen

sich auch die Aussteller über die hohe Qualität der Gespräche, Streuverluste gibt es kaum. Moderator Daniel Turner, Mitglied der Geschäftsleitung der AEB GmbH, lädt die Unternehmen in die Speakers' Corner mitten in der Ausstellungsfläche ein: „Wir wissen, die Arbeitswelt hat sich verändert – heute müsst nicht ihr euch um einen Job bewerben, hier bewerben sich die Unternehmen um euch“, so Turner. Beim Aussteller-Pitch haben Vertreter der Unternehmen drei Minuten Zeit, die Zuhörer für ihre Firma und deren Jobangebote zu begeistern – mit Erfolg. Die Stände der Pitcher sind im Anschluss gut besucht. Die persönlichen Karrieretipps der Sprecher machen deutlich, dass es den Unternehmen darum geht, motivierte Fachkräfte zu finden – nicht nur Räder im System: „Seid authentisch, seid informiert und brennt für das, was ihr machen wollt!“, so die einhellige Botschaft.

Es ist die Konzentration, die besonders ankommt: eine relativ kleine, zentral gelegene Location mit angenehmer Atmosphäre, der Fokus auf die Karriere junger Menschen und der Durchgangskarakter der Veranstaltung begeistern die jungen Besucher. Statt eines klassischen Caterings gibt es eine Brainfood-Ecke mit Äpfeln, Müsliriegeln und Studentenfutter. Die angebotenen Vorträge sind kurz und prägnant, der Inhalt dreht sich, wie alles an diesem Tag, um eines: Wie bekomme ich durch Vitamin BVL eine Stelle, die zu mir passt? Julian (27), der gerade sein Studium als Wirtschaftsinformatiker abgeschlossen hat, bringt es auf den Punkt: „Ich gehe hier mit einem guten Gefühl und elf Jobangeboten weg.“ (le) ■



Vincent Miller aus dem Team des BVL-Mitgliederservice kam mit vielen Teilnehmern ins Gespräch.



Die inspirierende Atmosphäre des alten Hauptzollamts in Hamburg trug viel zum Erfolg der Veranstaltung bei.

Hilfe im Systemdschungel

Wer ein Lager neu eröffnet, muss viele Entscheidungen über Prozesse und Technologien treffen. Ab Mitte 2019 wird dabei eine Software des Instituts für Integrierte Produktion Hannover (IPH) helfen.

Sollen Gabelstapler, Förderbänder oder fahrerlose Transportsysteme (FTS) die innerbetrieblichen Verkehre steuern? Ist eine serielle oder eine parallele Kommissionierung mit maschinellen oder manuellen Picks sinnvoll? Und welche Technologie ersetzt den klassischen Pickzettel am besten: Pick-by-Vision, Pick-by-Light, Pick-by-Voice oder konventionelle MDE-Geräte mit Barcode- bzw. RFID-Scanner?

Solche Fragen müssen Unternehmen für jedes neue Lager beantworten. „Das Portfolio der Technologien ist groß, und deren Vor- und Nachteile scheinen kaum überschaubar“, räumt Maren Müller, Projektingenieurin am Institut für Integrierte Produktion Hannover (IPH), ein. Auch die Preise unterscheiden sich stark. Wer modernste Lagertechnologie auf Industrie-4.0-Level wünscht, muss einiges investieren.

Für Hilfe im Systemdschungel wird eine neue Software sorgen, die das IPH seit August 2017 mit Unterstützung der BVL entwickelt. Voraussichtlich 2019 wird dieses System, das Gegenstand des mit öffentlichen Geldern geförderten Forschungsprojekts „Wandlungsfähigkeit und Automatisierungsgrad für Lager-, Kommissionier- und Transportsysteme“ (WALaTra) ist, marktreif sein. Mithilfe von Daten, die der Anwender in Excel eingibt, ermittelt die Software, wie wandlungsfähig die Produkte und Prozesse sind und wie viel Automatisierung das Lager benötigt. „Die Zielgrößen Automatisierungsgrad und Wandlungsfähig-

keit müssen genau aufeinander abgestimmt werden“, erläutert Müller. Vollständig automatisierte Läger sind in der Regel auf vorhandene Produktportfolios zugeschnitten und deshalb nur eingeschränkt wandlungsfähig. „Wenn neue Produkte entwickelt werden, ist der Änderungsaufwand besonders hoch“, betont die Expertin. Umgekehrt vergibt derjenige Anwender, der die Wandlungsfähigkeit überschätzt, möglicherweise Chancen, die Technologien der neuesten Generation eröffnen.

„Jeder Anwender muss bei der Entscheidung wissen, wie

sein Unternehmen in fünf Jahren vermutlich aussehen wird – und ob er dann mit den Lösungen von heute weiterhin arbeiten kann“, erläutert Müller. Anhand von Daten, die die Branchenzugehörigkeit des Anwenders, seine bisherigen Produktlinien und seine Pläne für die kommenden Jahre abbilden, analysiert die Software die Wandlungsfähigkeit. Kriterien für diesen Parameter



Gitterboxen mit Reifen: Auch für Läger, in denen eine Automatisierung nur bedingt infrage kommt, wird die IPH-Software eine Empfehlung parat halten.

zu entwickeln, war Gegenstand des ersten Arbeitspakets im Projekt. Im zweiten Arbeitspaket ermittelte das IPH gleichzeitig, welche Lager-, Transport- und Kommissioniersysteme im Markt vorhanden sind und wie stark sich diese automatisieren lassen. Im dritten Arbeitspaket wird Müller eine Methode ausarbeiten, um den Gesamtgrad an Wandlungsfähigkeit und Automatisierung zu ermitteln. Das vierte Arbeitspaket beschäftigt sich damit, die vorhandenen Logistiksysteme zu planen und zu bewerten. Ein Software-Demonstrator führt



Maren Müller

Projektingenieurin am Institut für Integrierte
Produktion Hannover (IPH)



Innerbetrieblicher Transport auf Förderbändern: Mit der IPH-Software weiß der Anwender, ob diese Lösung auch in fünf Jahren noch optimal ist.

vor, wie diese Systeme anwenderspezifischen Anforderungen an Wandlungsfähigkeit und Automatisierung Rechnung tragen. Im fünften Arbeitspaket werden die IPH-Tools an drei Fallbeispielen mit Praxisdaten von MTU Maintenance, Ebeling Logistik und Kardex Remstar erprobt. Alle Unternehmen sind Mitglieder des projektbegleitenden BVL-Ausschusses.

Für Müller ist Flexibilität das A und O der IPH-Software. „Jedes neue Logistiksystem kann sofort integriert werden“, erklärt die studierte Wirtschaftsingenieurin. Auch nicht vorhersehbare Ereignisse wie die Übernahme eines Konkurrenten wird die Software in Szenarien berücksichtigen. „In einem solchen Fall werden neue Systeme unter dem Zusatzkriterium ‚Erweiterbarkeit‘ geprüft“, erläutert Müller.

Wenn über Wandlungsfähigkeit und Automatisierungsgrad Klarheit herrscht, schlägt die Software geeignete Lager-, Kommissionier- und Transportsysteme vor und berücksichtigt dabei auch Wechselwirkungen. „Viele Systeme können nur unter bestimmten Voraussetzungen harmonisieren“, betont Müller. Auf feste Lagerplätze zu verzichten, ist etwa in der Regel nur sinnvoll, wenn die Lagermitarbeiter digitale Technologien nutzen. Und fahrerlose Transportsysteme können ausschließlich dort effizient arbeiten, wo es Schnittstellen zu ebenfalls weitgehend automatisierten Kommissionier- und Lagersystemen gibt.

Vor allem kleinere und mittlere Unternehmen werden laut Müller von der Software profitieren, weil diese auch Kosten für automatische Systeme kalkuliert. „Unser Produkt wird immer mehrere Systeme vorschlagen und außerdem über den Investitions- und Installationsaufwand informieren“, versichert die IPH-Projektleiterin. (sb) ■

Fotos: IPH, Pixabay

WIR AGIEREN DIGITAL VERNETZT. FÜR IHREN MEHRWERT.

Unsere Stärke:

Wir setzen Intra- und Extragistiklösungen entlang der gesamten Wertschöpfungskette für Sie um. Ganzheitlich komplett oder mit den passenden Bausteinen an jeder Schnittstelle.

Unser Portfolio:

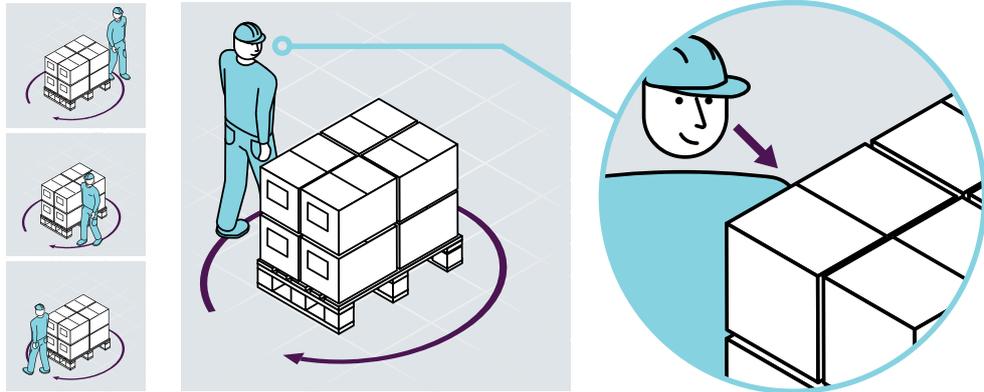
- Führende Produktlösungen für das Warehouse und für die Smart Factory.
- Hohe Kompetenz in der Systemintegration.
- Herausragende Software-Kompetenz.

Unser Plus:

Wir übernehmen mit passgenauen IT-Lösungen die digitale Steuerung und Vernetzung aller Prozesse in der Lieferkette. Als Bestandteil einer Systemintegration oder als herausgelöstes Software-Projekt für Ihre Anforderungen.

Nutzen Sie den Mehrwert einer starken Verbindung: Körber Logistics mit den drei Geschäftsbereichen Systemintegration, Produktlösungen und Software für die Digital Supply Chain.





Diese Bilder zeigen dem Mitarbeiter des Lagers, dass er die Ware auf Beschädigungen kontrollieren soll.

Eine Bildsprache für die Logistik

Das Projekt „LogiPICs“ der Hochschule Augsburg entwickelt in Kooperation mit dem Fraunhofer-Institut ein Visualisierungssystem für Tätigkeiten im Lager.

Im Lager gibt es viele Tätigkeiten, die von gering qualifizierten Mitarbeitern ausgeführt werden können. Doch deren Einarbeitung ist oftmals aufwendig – vor allem, wenn sie Probleme mit der Sprache haben, beispielsweise nicht gut lesen können. Aus dieser Problematik ist die Idee für „LogiPICs“, ein Forschungsprojekt an der Hochschule Augsburg, entstanden: „Wir entwickeln eine Bildsprache, die nicht deutschsprachigen oder leseschwachen Mitarbeitern logistische Prozesse verdeutlichen kann“, erklärt Prof. Michael Krupp aus der Forschungsgruppe für optimierte Wertschöpfung der Hochschule.

Selbsterklärende Zeichnungen So zeigt zum Beispiel eine einfache Sequenz von Grafiken, wie die Vereinnahmung von Ware passieren muss: Der Mitarbeiter nimmt einen Hubwagen, holt die Ladung aus dem Fahrzeug und stellt sie ab. Das klingt simpel – und gleichzeitig steht man vor vielen Herausforderungen, wenn man Prozesse wie diesen ohne gesprochene oder geschriebene Worte darstellen will und die Bilder selbsterklärend sein sollen. Michael Stoll, Professor für Informationsdesign an der Fakultät Gestaltung der Hochschule, erklärt: „Es geht um viel mehr als die Aneinanderreihung von Figuren. Wir müssen diese Figuren verknüpfen und Drehungen oder andere Bewegungen darstellen. Es muss klar erkennbar sein, wenn mehrere Personen an einer Tätigkeit beteiligt sind oder Wenn-dann-Entscheidungen getroffen werden sollen.“

Das Ziel sind Visualisierungssysteme, die ihre Zielgruppen zuverlässig erreichen. Vorbilder gibt



Prof. Michael Krupp

Forschungsgruppe für optimierte Wertschöpfung der Hochschule Augsburg



Prof. Michael Stoll

Professor für Informationsdesign an der Hochschule Augsburg

es in der hier fragten Komplexität kaum, die Bildsprache geht weit über das Konzept von Icons oder Warntafeln hinaus. Das Projekt „LogiPICs – Logistische Prozesse in Bildsprache“ entsteht in enger Zusammenarbeit mit dem Fraunhofer-Institut für Supply Chain Services SCS in Nürnberg. Es wird vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie über die BVL gefördert und läuft bis zum Herbst. Dann sollen die Ergebnisse publiziert und auch öffentlich zugänglich gemacht werden, damit interessierte Unternehmen darauf zurückgreifen können.

Instrument von Visual Management „Wir richten uns mit dieser Sprache an Geflohene, Migranten und Ausländer aus Ost- oder Südeuropa, aber auch an sogenannte funktionale Analphabeten: deutsche Muttersprachler, die nicht gut lesen und schreiben gelernt haben und komplexere Schriftinhalte nicht mehr erfassen können“, so Michael Krupp. „Dabei ersetzt die Bildsprache keine Deutschkurse oder andere Bildungsmaßnahmen. Aber es ist beispielsweise belegt, dass geflohene Menschen sich schneller integrieren und Deutsch lernen können, wenn sie den Einstieg in den Beruf schaffen. Das kann die Bildsprache möglich machen.“ Krupp sieht sie auch als Instrument von Visual Managements, einem Teilbereich des Lean Managements, an: „In Unternehmen gibt es viele hemdsärmelige Lösungen zur Visualisierung von Kennzahlen oder anderen Informationen. Text ist immer ineffizient – ich weiß mittlerweile, was man auf der gestalterischen Ebene erreichen kann, wenn man sich professionell damit auseinandersetzt.“ (jg) ■

Vorausdenken und gemeinsam Zukunft gestalten

Die BVL wird 40 – und ihre wichtigste Veranstaltung geht in ihren 35. Durchgang: Vom 17. bis zum 19. Oktober 2018 findet in Berlin der 35. Deutsche Logistik-Kongress statt, der jährliche Treffpunkt für Logistiker und Supply Chain-Manager aus aller Welt.

Das Motto in diesem Jahr: „Digitales trifft Reales“. Auf die Teilnehmer warten 70 Stunden Kongressprogramm mit rund 120 Rednerinnen und Rednern. Die Gala am Abend des ersten Kongresstages ist gleichzeitig ein großes Geburtstagsfest. „Wir feiern unseren 75sten“, so ist es bereits angekündigt – 40 Jahre Bestehen der BVL plus 35 Jahre Kongress.

Am 24. Oktober 1984 eröffnete der damalige Vorstandsvorsitzende Dr. Hanspeter Stabenau den ersten Deutschen Logistik-Kongress, damals unter dem Titel „Produktivität – Flexibilität durch Logistik“. 700 Teilnehmer reisten zu den drei Kongresstagen an. Als Bekenntnis zur damals noch geteilten Stadt hatte der Vorstand Berlin als Veranstaltungsort für das Treffen des jungen Wirtschaftsbereichs gewählt. Und der Ort ist seit damals unverändert: das Hotel InterContinental in der Budapester Straße, damals deutlich kleiner als heute. Es ist sozusagen mit dem Kongress und seinen zuletzt rund 3.400 Teilnehmern mitgewachsen.

Das Key Visual des 35. Deutschen Logistik-Kongresses mit dem Motto „Digitales trifft Reales“



Der Deutsche Logistik-Kongress setzt seit 35 Jahren Zeichen.

Die Logistik war gerade dabei, sich als Querschnittsfunktion von der Beschaffung über die Produktion und den Vertrieb bis hin zum Kunden zu etablieren. Logistikverständnis in Wirtschaft, Wissenschaft und Öffentlichkeit zu schaffen sowie die Logistik branchenübergreifend weiterzuentwickeln, das waren und sind die wesentlichen Ziele der BVL. Der Deutsche Logistik-Kongress wurde das zentrale Instrument zur Umsetzung. Er begleitet seit 35 Jahren die rasante Entwicklung der Logistik und bietet ein Forum für den interdisziplinären Austausch.

An den Kongresstagen wurde immer schon vorausgedacht und gemeinsam Zukunft gestaltet. Der Optimierung funktionsübergreifender Abläufe folgten in den 1990er-Jahren der Aufbau und die Optimierung von Prozess-, später von Wertschöpfungsketten. Mit dem neuen Jahrtausend setzte das Denken und Handeln im globalen Kontext ein – begleitet von den Megatrends Individualisierung der Kundenwünsche, Nachhaltigkeit des wirtschaftlichen Handelns und Digitalisierung der Abläufe in Wertschöpfungsnetzwerken.

Am 17. Oktober 2018 wird erstmals Prof. Robert Blackburn, der vierte Vorstandsvorsitzende der BVL, den Kongress eröffnen. „Flexibilität durch Logistik“, das Motto des Jahres 1984, gilt immer noch. Doch die Digitalisierung bringt eine neue Dynamik in die Entwicklung und Arbeitsweise des Wirtschaftsbereichs. Das Motto „Digitales trifft Reales“ reicht in seiner Bedeutung weit über dieses und die nächsten Jahre hinaus. Es geht vor allem um Variantenvielfalt und Geschwindigkeit – bis hin zur Belieferung am Tag der Bestellung. Die hohen Kundenerwartungen lassen sich nur erfüllen, wenn Logistikdienstleister und das Supply Chain-Management in den Industrie- und Handelsunternehmen perfekt aufeinander abgestimmt sind. Dazu gehören nicht zuletzt Transparenz und Vertrauen. Das Kongressprogramm liegt Anfang Juni vor. (ug) ■

Mehr Informationen unter: www.bvl.de/dlk

Zehn Jahre BVL Seminare

Während die Bundesvereinigung Logistik ihren 40. feiert, blickt die Tochter BVL Seminare im Jahr 2018 auch schon auf ein zehn erfolgreiche Jahre währendes Weiterbildungsangebot zurück – und schaut weiter voraus.

Man lernt nie aus“, sagt BVL-Campus-Geschäftsführer Uwe Peters. „Eine einmalige Ausbildung genügt heute nicht mehr.“ Ziel sei es vielmehr, das einmal erworbene Wissen immer wieder aufzufrischen und sich als Logistiker stetig weiterzuentwickeln.

Zu den wesentlichen Anliegen der BVL, so steht es auch in ihrer Satzung, zählen seit jeher der Austausch von Wissen und Erfahrung und das lebensbegleitende Lernen. Seit ihrer Gründung macht die BVL ihren Mitgliedern dazu ein Weiterbildungsangebot, das schon viele Karrieren befeuert hat. Von Beginn an kooperierte sie dabei eng mit der im Jahr 1960 von der Handels-



Uwe Peters
Geschäftsführer
BVL Campus

kammer Bremen mitgegründeten Deutschen Außenhandels- und Verkehrs-Akademie (DAV). Diese bot ab 1972 auch Zollseminare als Weiterbildung für Berufstätige an. Aus dieser engen Zusammenarbeit heraus entstand 15 Jahre später auch das berufsbegleitende Kompakt Studium Logistik (KSL), mit dem sich Fachkräfte bis heute auf ihre Aufgaben als Logistik-Führungskraft vorbereiten. Im Jahr 1994 intensivierten BVL und DAV ihre Zusammenarbeit durch die gemeinsame Gründung der Deutschen Logistik Akademie (DLA). Letztere wurde im Jahr 2008 in die BVL Campus gGmbH überführt, die in diesem Jahr nun ihren zehnten Geburtstag feiert.

Im zehnten Jahr ihres Bestehens bieten die BVL Seminare in elf Themenrubriken und an bundesweit 19 Standorten mehr als 100 Seminartermine an. Damit gelten sie landläufig als größter Spezialanbieter von Logistik- und Zollseminaren. Das Angebot richtet sich an sämtliche Zielgruppen – vom Einsteiger ohne Fachkenntnisse bis zum berufserfahrenen Logistikprofi – und umfasst das gesamte Spektrum logistischer Themen: vom Supply Chain-Management über das Warehouse Management, das Transport- und das Prozessmanagement, das Logistik-Controlling und das Logistikrecht bis zum Zoll und Außenhandel.

„Aus eigener Erfahrung schätze ich insbesondere den Bezug zur Praxis, der sich in der Auswahl der Referenten zeigt und durch die Verknüpfung von Theorie, Projekten und anwendungsbezogenen Ausarbeitungen gewährleistet wird“, unterstreicht Stephan Kurzhöfer, der sich als Bereichsleiter Supply Chain Operations Deutschland bei der Douglas Logistik GmbH in Hagen bei den BVL Seminaren weiterbildet. Das Seminarangebot ist stets auf der Höhe der Zeit und deckt die sich wandelnden Anforderungen der Industrie-, Handels- und Konsumgüterlogistik sowie der Logistikdienstleister ab – Beispiele mit aktueller Relevanz sind etwa die Seminare „Digitalisierung der Logistik“ oder „Neubewertung der Zollbewilligungen“.

Die Zertifikatskurse sind modular aufgebaut, sodass ein flexibler Einstieg zu verschiedenen Zeitpunkten und eine Vertiefung ausgewählter Fachthemen möglich sind. Mit den BVL Seminaren können sich Logistiker oder Menschen, die es werden wollen, für alle Aufgaben in der heute globalisierten Wirtschaft wappnen. (men) ■





Strategische Personalarbeit: ein lohnender Marathon

Fachkräftemangel ist eines der beherrschenden Themen des Wirtschaftsbereichs Logistik und Transport. Die BVL Regionalgruppe Rhein-Neckar hat dafür eine eigene Veranstaltung entwickelt: Am 15. Februar 2018 empfing sie ihre Gäste beim Personalforum in Wiesloch.

Nicht die Kandidaten bewerben sich bei Ihnen, sondern Sie bewerben sich bei den Kandidaten!“ Beatrice Maisch von der Agentur Mainblick aus Frankfurt ruft Arbeitgeber dazu auf, diese ungewohnte Perspektive einzunehmen. Sie erläutert, wie strategische Personalarbeit funktioniert, und stellt Praxisbeispiele aus dem „Leitfaden für erfolgreiche Personalarbeit in der Logistik“ der BVL vor. Dieser Leitfaden steht allen Interessierten zum Download unter www.bvl.de/tk-image zur Verfügung.

Zuvor haben Prof. Sebastian Herr, stellvertretender Sprecher der Regionalgruppe, und Prof. Rupert Felder, Head of HR bei der Heidelberger Druckmaschinen AG, die rund 60 Teilnehmer am Wieslocher Standort begrüßt. Auf den ersten Vortrag folgte eine lebhaft diskutierte Diskussion. Eine Besucherin beklagt, dass ihre Employer-Branding-Maßnahmen bisher nicht den gewünschten Erfolg hatten. Den Grund dafür sieht sie in der Verknappung der „Ressource Mensch“. Dafür erntet sie Zustimmung: „Es schwimmen einfach weniger Fische im Teich!“ Umso wichtiger wird es, die Zielgruppe genau zu verstehen und passende „Köder“ zu legen. Nicht zu vergessen: den langfristigen Aspekt von Employer Branding zu beachten sowie die vorhandenen Mitarbeiter zu entwickeln und zu binden.

Ein Beispiel dafür stellt Prof. Felder vor: Bei der Heidelberger Druckmaschinen AG sind mittlerweile mehr als die Hälfte der Mitarbeiter über 50 Jahre alt. Daher setzt das Unternehmen

auf ein umfassendes betriebliches Gesundheitsmanagement. Dazu gehört das neue Gesundheitszentrum „Wiefert“ am Standort Wiesloch, in dem Mitarbeiter trainieren und sich beraten lassen. Jürgen Kaltenbach, Leiter Arbeitsrecht, ergänzt die arbeitsrechtlichen Aspekte, die mit der Einführung von „Wiefert“ verbunden waren.

Auch wenn Recruiting allein nicht mehr ausreicht, lohnt es sich doch, auch hier neue Wege zu gehen. Einen solchen bietet die Online-Plattform Birdiematch, die sich speziell an Logistiker wendet. Gründer Berndt Vögele erläutert: „Ähnlich einem Dating-Portal geben Arbeitssuchende ihr Profil und Unternehmen ihre Vakanzen ein.“ Für das Matching sorgt eine Software, die über 500 logistikspezifische Kriterien abfragt.

Im Anschluss haben die Gäste Zeit für den persönlichen Austausch. Den Abschluss bildet die Besichtigung des „Wiefert“, der sich viele Besucher anschließen. (bm) ■

Information

HR und Qualifizierung sind Fokusthemen der BVL. Sie werden beim 35. Deutschen Logistik-Kongress eine Rolle spielen und stehen regelmäßig auf der Agenda des Themenkreises Image der Logistik.



Das „Havenhuis“ im Hafen Antwerpen verbindet auf besondere Weise das Alte mit dem Neuen.

Forum Chemielogistik 2018 in Antwerpen

■ Antwerpen ist das zweitgrößte petrochemische Cluster der Welt und beherbergt weltweit die größten Lagerkapazitäten für chemische Stoffe, die keine Gefahrstoffe sind. In diesem spannenden Umfeld findet am 20. und 21. Juni das Forum Chemielogistik statt, Treffpunkt für Logistikexperten aus der Chemiebranche, aus Software und IT, Dienstleistung und Beratung.

Das Forum startet mit einer Hafentour, der inhaltliche Schwerpunkt liegt auf den logistischen Prozessen in und zwischen den Unternehmen. Im Fokus der Fachvorträge am zweiten Forumstag stehen insbesondere Logistik und Supply Chain-Management rund um Polymere, eine der Kernkompetenzen in Antwerpen. Auch die Verknüpfungen zwischen Deutschland und Belgien innerhalb der globalen Verbundindustrie der Chemiebranche werden thematisiert.

In einer großen Podiumsdiskussion unter Moderation von Prof. Christian Kille, Leiter des Instituts für angewandte Logistik an der Hochschule Würzburg-Schweinfurt, wird erstmals die Studie „Fourth Party Logistics (4PL) in der chemischen Industrie“ vorgestellt. Sie liefert Handlungsempfehlungen für den Einsatz von 4PL-Providern, basierend auf Analysen der Voraussetzungen und des Umfangs, die gegeben sein müssen, damit sich das Outsourcing von Logistikmanagement-Aufgaben lohnt. Außerdem informiert die Studie darüber, was bei der Auswahl geeigneter Dienstleister zu beachten ist und welchen Einfluss digitale Plattformen und Geschäftsmodelle auf die Outsourcing-Aktivitäten in der Branche haben. (as)

MELDUNGEN

Online-Umfragen Seit Anfang des Jahres stellt die BVL online eine Frage der Woche an ihre Mitglieder und andere Logistik-Interessierte. Jeden Monat geht es um ein anderes Thema aus dem Bereich der Logistik, das anhand von vier Fragen aufgeschlüsselt wird. Die Aktion startete im Januar mit Fragen zum E-Commerce. Im Februar ging es um die Digitalisierung in der Logistik und im März um die Ökonomie des Teilens. Thema im April sind politische Projekte mit logistischer Relevanz. Eine Zusammenfassung der Ergebnisse wird jeden Monat im Internet veröffentlicht.

www.bvl.de/umfrage

BVL Chapter Russia Mitte Februar 2018 hat das Moscow International Logistics Forum alle bisherigen Rekorde gebrochen: Am Haupttag des Forums nahmen mehr als 500 Vertreter von Handels-, Produktions- und Logistikunternehmen aus 29 Regionen Russlands und zwölf weiteren Ländern teil, darunter Deutschland, Belgien, Frankreich, Italien, Schweiz, Lettland, Griechenland, Weißrussland, Kirgistan und Kasachstan. Das BVL Chapter Russia war mit zwei Fachvorträgen vertreten. Mirco Nowak präsentierte die BVL und informierte über Trends und Chancen in Logistik und Supply Chain-Management anhand von Praxisbeispielen aus der deutschen Logistikszene. Kirill Vlassov referierte über intelligente Lagersysteme, die sein Unternehmen STS Logistics für internationale Retailer anbietet, die auf dem russischen Markt aktiv sind. www.bvl.de/russland

Buchtipp „Digitalisierung im Einkauf“ ist der Titel eines Fachbuches, das Anfang des Jahres bei Springer Gabler erschienen ist. Die Herausgeber Florian Schupp und Heiko Wöhner arbeiten gemeinsam mit den weiteren Autoren zehn Erfolgsfaktoren für digitale Transformation heraus: den Menschen in den Mittelpunkt stellen, aber auch das Working-Capital-Management im Auge behalten. Die Innovationen, die durch traditionelle Lieferanten möglich werden, fördern, aber auch Start-ups in die Strategie integrieren. Der Bogen wird weit gespannt; von Wissensmanagement bis Krisenmanagement, von Supply Management bis Qualitätssteigerung in der autonomen Produktion. Gedanken zur Wettbewerbsfähigkeit sowie zu volkswirtschaftlichen Effekten runden die Betrachtungen ab – für tradierte und für neue Märkte. Guter Input zum Beispiel für die Bereiche Lieferantenfindung, Vertragsverhandlung und -abschluss, Lieferantenentwicklung, Supply Management.

Die Geschichte der BVL online erkunden

■ „Einszweidrei, im Sauseschritt – Läuft die Zeit; wir laufen mit.“, heißt es so schön bei Wilhelm Busch. Die Zeit der BVL läuft am 18. April 2018 seit 40 Jahren. Es waren ereignisreiche Jahre, in denen sich die Logistik gewandelt hat – von einer unterstützenden Funktion zu einer gestaltenden Kraft in Wirtschaft und Gesellschaft. Die BVL hat diesen gesamten Prozess begleitet. Sie war und ist für ihre Mitglieder und über diesen Kreis hinaus eine Plattform für den branchenübergreifenden Wissensaustausch, für Orientierung, für Information, Networking und Qualifizierung.

Sieben Meilensteine

- 1978 **18. April**
Gründung der BVL mit Geschäftsstelle in Bremen
- 1984 **Oktober**
Erster Deutscher Logistik-Kongress in Berlin
- 1993 **Oktober**
Erste Studie zu den Trends und Strategien
- 2002 **Dezember**
Die Zahl der Mitglieder steigt auf über 5.000
- 2008 **April**
Erster Tag der Logistik
- 2008 **Dezember**
Erstes internationales Chapter der BVL in Schanghai
- 2010 **Oktober**
Die Zahl der Mitglieder steigt auf über 10.000
- 2018 **18. April**
Die BVL feiert ihren 40. Geburtstag

Viele Mitglieder haben im Lauf der letzten 40 Jahre an den Projekten der BVL mitgearbeitet. Sie haben inhaltliche und strategische Impulse gegeben, Kontakte hergestellt, Tausende von Regionalgruppenveranstaltungen organisiert und einander kollegial unterstützt. Sie haben Kongresse und Foren besucht und Freundschaften geschlossen. Damit sind wichtige gemeinsame Erinnerungen verbunden. Bereits zu ihrem 30-jährigen Bestehen hat die BVL eine Chronik vorgelegt, damals noch in gedruckter Form. Zum 40-jährigen sind all diese Informationen und die Fortschreibung bis in die Gegenwart nun im Internet zu finden. Dort lässt sich die Geschichte der BVL in Text und Bild erkunden – und damit auch die Geschichte der Logistik in den letzten vier Jahrzehnten. (ug)

www.bvl.de/chronik



**Wir machen nicht jede
Kunststoffpalette.**

Aber jede, die Sie brauchen.

Von der leichten Exportpalette über die langlebige Logistikpalette bis zu jeder denkbaren Sonderanwendung: CABKA_IPS bietet eines der weltweit umfangreichsten Programme an Paletten.





Der Messestand der BVL bei der CeMAT ist Treffpunkt und Anlaufstelle auch für die Mitglieder.

BVL gestaltet Programm auf der CeMAT

■ Im Rahmen der Hannover-Messe findet vom 23. bis zum 27. April die Intralogistikmesse CeMAT statt. Die BVL bietet dort vier Fachforen sowie einen Ausstellungsstand und lädt ihre Mitglieder zur jährlichen Mitgliederversammlung. Die Teilnahme an den Foren ist für Messebesucher kostenfrei.

Am 23. April geht es von 13 bis 15 Uhr um „Logistikimmobilien in urbanen Räumen“. Moderiert wird das Forum von Uwe Veres-Homm von der Fraunhofer-Arbeitsgruppe für Supply Chain Services SCS. Es sprechen unter anderem Kuno Neumeier von Logivest, Christof Prange von Goodman und Martin Posset von Thinkport Vienna. Um 16 Uhr lädt die BVL alle Mitglieder zur 40. Ordentlichen Mitgliederversammlung.

Am 24. April moderiert Ralph Schneider-Maul von Capgemini Deutschland von 13 bis 15 Uhr das Forum „Digitalisierung

in der Lagerlogistik“. Dort stellt der gleichnamige BVL Themenkreis Ergebnisse seiner Arbeit vor. Dabei sind Robotik-Experte Julius Krahl von Saint-Gobain Sekurit und Jan Michael Fricke von Jungheinrich. Im Anschluss moderiert Daniel Terner von der AEB das Forum „Start-ups in der Logistik“. Nicht zuletzt veranstaltet der BVL Themenkreis Image der Logistik am 27. April von 12 bis 14 Uhr ein Forum, in dem es in interaktiven Formaten um Leuchtturmprojekte gelungener Image- und Personalarbeit geht.

Veranstaltungsort von drei der vier Foren ist das Logistics Solutions Forum in Halle 21 – das ist dieselbe Halle, in der sich auf Platz D54 auch der BVL-Stand findet. Nur das Forum „Start-ups in der Logistik“ findet im Logistics-4.0-Forum in Halle 19 statt. (as) www.bvl.de/cemat/programm

Treffpunkt der Logistikwissenschaft

■ Das 9th International Scientific Symposium on Logistics (ISSL) der BVL findet auf Einladung von Prof. Michael Schenk am 13. und 14. Juni 2018 am Wissenschaftsstandort Magdeburg statt. „Was werden – aus Sicht der Wissenschaft – die zukünftigen Treiber von Logistik und Supply Chain-Management sein?“ Diese Frage stellte die Konzeptgruppe im Call for Papers. Insgesamt 18 Beiträge wurden aus den Einreichungen ausgewählt und fließen in ein spannendes Programm ein. Das Symposium, das von den Professoren Kai Furmans, Michael Schenk, Bernd Hellingrath, René de Koster, Stefan Minner und Ludger Overmeyer vorbereitet wird, steht unter dem Titel „Understanding Future Logistics – Models, Applications, Insights“. Im Mittelpunkt steht die innovative Kombination von Informations- und Produktionstechnologie in dezentralen Wertschöpfungsnetzwerken. Die BVL setzt damit die Reihe der 2002 gestarteten und alle zwei Jahre durchgeführten Wissenschaftssymposien fort, die auch immer von wissenschaftlich interessierten Praktikern besucht werden. Am ersten Tag



Wohin geht die Reise für Logistik und Logistikwissenschaft? Antworten gibt es beim Symposium in Magdeburg.

bieten die Veranstalter für den wissenschaftlichen Nachwuchs einen Doktoranden-Workshop an. Die Tagungssprache ist Englisch, das Programm wird in Kürze veröffentlicht. Tagungsort ist das Fraunhofer IFF.

www.bvl.de/issl

IMPRESSUM

Herausgeber

Bundesvereinigung Logistik (BVL) e. V.
Schlachte 31, 28195 Bremen
Telefon +49 / 421 / 17 38 40
Telefax +49 / 421 / 16 78 00
E-Mail bvl@bvl.de
www.bvl.de

Projektleitung und Redaktion BVL

Ulrike Grünrock-Kern (ug) (V. i. S. d. P.)
Anja Stubbe (as)

Kontakt zur Redaktion

Telefon: +49 / 421 / 173 84 21
E-Mail: gruenrock-kern@bvl.de

Mitarbeit BVL

Curtis Domberg
Lars Eggers
Susanne Großkopf-Nehls
Anne Suhling
Astrid Welina

Realisierung

DVV Kundenmagazine GmbH
Heidenkampsweg 73–79, 20097 Hamburg
www.dvv-kundenmagazine.de

Projektleitung DVV

Sven Mentel (men)
Telefon +49 / 40 / 237 14-217
E-Mail: sven.mentel@dvvmedia.com

Redaktion DVV

Thomas Wöhrle (twö) †

Mitarbeit an dieser Ausgabe

Stefan Bottler (sb), Robert Kümmerlen (rok),
Achim Geiger (ag), Juliane Gringer (jg),
Stephanie Lützen (sl), Beatrice Maisch (bm),
Behrend Oldenburg (bo), Marcus Walter (mw)

Anzeigen und Sponsoring

Tilman Kummer
Telefon +49 / 40 / 237 14-175
E-Mail: tilman.kummer@dvvmedia.com

Gestaltung

www.g2ww.de

Fotos und Illustrationen

Siehe Quellennachweise auf den Seiten

Druck

müllerdtzen AG, Bremerhaven

Rechte

Das BVL Magazin erscheint viermal jährlich in einer Gesamtauflage von rund 10.000 Exemplaren. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Fotos wird keine Haftung übernommen. Alle Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Nachdruck, Aufnahme in Online-Dienste und Internet sowie Vervielfältigung auf Datenträgern nur nach schriftlicher Zustimmung.

Das BVL Magazin können Mitglieder digital lesen unter www.bvl.de/kiosk.

© April 2018

Fotos: Kai Bubblitz/BVL, Pixabay, Sonja Bell

Die BVL trauert um Thomas Wöhrle

■ Die Jubiläumsausgabe des BVL Magazins hat Thomas Wöhrle noch mit uns gemeinsam geplant und sich anschließend wie gewohnt engagiert in die Arbeit gestürzt. Das Gespräch mit Prof. Kai Furmans hat er noch geführt, und am Konzept für die „Zukunftsmacher“ war er maßgeblich beteiligt. Am Forum Automobillogistik Anfang Februar, viele Jahre ein Pflichttermin in seinem Kalender, konnte er aus gesundheitlichen Gründen nicht teilnehmen. Alles hörte sich harmlos an, ein hartnäckiges Unwohlsein, das bald überwunden sein würde. Auch er selbst war zu dem Zeitpunkt voller Zuversicht. Und dann ging alles erschreckend schnell. Am 6. März 2018 ist Thomas Wöhrle im Alter von nur 46 Jahren nach kurzer schwerer Krankheit verstorben.

Der erfahrene und geschätzte Fachjournalist war seit 2014 als Redaktionsleiter im gemischten Team von BVL und DVV Media dabei. Er hat inhaltlich viele Impulse gegeben, und seinen Kontakten und der kenntnisreichen „Schreibe“ des studierten Volkswirts und gelernten Journalisten ist mancher spannende Text zu verdanken. Es war fachlich wie persönlich eine wunderbare Zusammenarbeit.

Wir sind sehr traurig. Thomas Wöhrle wird fehlen, als Mensch und als beruflicher Wegbegleiter. Wir werden gern an ihn denken, an Gespräche, Projekte, kreative Ideen und sein fröhliches Lachen. Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Ulrike Grünrock-Kern



TERMINE

19. April 2018

Tag der Logistik

deutschlandweit und international
www.tag-der-logistik.de

23.–27. April 2018

Messe CeMAT (Fachforen der BVL)

Hannover
www.cemat.de

29.–31. Mai 2018

Breakbulk Europe 2018

(Fachforen der BVL)
Bremen
www.breakbulk.com

13. und 14. Juni 2018

9th International Scientific Symposium on Logistics

Magdeburg
www.bvl.de/issl

20. und 21. Juni 2018

Forum Chemielogistik

Antwerpen
www.bvl.de/fcl

17.–19. Oktober 2018

35. Deutscher Logistik-Kongress

Berlin
www.bvl.de/dlk

Die nächste Ausgabe des BVL Magazins erscheint im Juli 2018 mit dem Schwerpunktthema Blockchain.

GUTER GEDANKE

„Denn uns war klar, dass, wenn wir dieses **gesamtheitliche Systemdenken** konsequent in den Managementetagen aller Unternehmen durchsetzen könnten, würden **Produktivitätsreserven** geweckt, die ungeahnte Erfolgsdimensionen ermöglichen. (...)

Die Mission, der wir uns gestellt haben, ist noch längst nicht erfüllt, denn der Übergang vom Funktionsdenken zum **Prozessdenken** im Management setzt **Systemdenken** voraus, und dies wird *noch immer* nicht in allen Ausbildungs- und Studiengängen verbreitet. Aber die Sache ist auf einem **guten Weg!**“

Dr. Hanspeter Stabenau über die Gedanken, die 1978 zur Gründung der BVL führten. Der Text erschien erstmals 2005 in dem Buch „Logistik-Stories“, herausgegeben von Ingrid Göpfert und Andreas Froschmayer.

Stabenau ist Ehrenvorsitzender der BVL, gehört zu den Gründungsmitgliedern und war von 1978 bis 1999 Vorsitzender des Vorstands.





2018

1978

