

Die Projekte der Kandidaten: Der „Smart Assistant“ von Krone ist ein Betriebssystem für Trailer, der Rail Hub der Spedition Denkinger verlagert Güter auf die Schiene, Audi setzt mit Duvenbeck und Helrom auf kombinierte Verkehre, und der Automobilzulieferer Brose hält den Produktionsstandort Deutschland mit Logistikoftware fit (von oben).



# Vier Konzepte, ein Ziel

*Ein smarter Assistent für das Flottenmanagement, zwei Projekte zur verstärkten Nutzung der Schiene und das neue Logistikkonzept eines Automobilzulieferers: Auch 2024 haben es wieder vier Bewerbungen ins finale Rennen um den Deutschen Logistik-Preis, kurz DLP, geschafft. Doch es wird wie immer nur einen Gewinner geben – und der wird am 23. Oktober im Rahmen der BVL Supply Chain CX gekürt.*

## Effizientes Flottenmanagement für den Fuhrpark

„Lkw-Fahrer und Flottenmanager müssen effizient und reibungslos arbeiten, um den hohen Anforderungen gerecht zu werden: Zeitdruck, Fahrermangel und auch Kommunikationsbarrieren sind allgegenwärtig“, sagt Maximilian Birle. Er ist Leiter Telematik und digitale Dienstleistungen bei der Krone Commercial Vehicle Group, einem der weltweit führenden Nutzfahrzeughersteller. Zu dessen Produktportfolio gehören unter anderem Auflieger, Containerfahrgerüste, Wechselsysteme, Anhänger und Motorwagenaufbauten. „Diese Herausforderungen können besonders im Kontext mit Subunternehmern und vielen Informationslücken zu einer unüberwindbaren Hürde werden.“

Hier setzt Krone mit seinem „Smart Assistant“ an: Die Lösung, mit der sich der Fahrzeughersteller um den DLP bewirbt, ist ein Betriebssystem für Trailer, das umfassende Möglichkeiten bieten soll, Logistikprozesse digital zu verwalten, durchzuführen und zu optimieren. „Zentrales Element ist der QR-Code“, erläutert Birle: „Trailer – übrigens auch Fremdfabrikate – werden mit einem individuellen Sticker versehen, der als digitaler Einstiegspunkt in die Welt des Smart Assistant dient.“ Mit dem Code lässt sich der Trailer schnell und einfach identifizieren, die Stammdaten sind dazu über den QR-Code mit dem Smart Assistant verknüpft. Fahrer und andere Beteiligte können so jederzeit auf relevante Informationen

und Funktionen zugreifen, ohne zusätzliche Geräte oder Software installieren zu müssen.

„Um den Zugang so niederschwellig wie möglich zu gestalten und da viele Fahrer bereits mit Messengern wie Whatsapp, Viber und Telegram vertraut sind, haben wir entschieden, diese bestehenden Messenger zu integrieren, statt eine eigene App zu entwickeln“, so Dr. Florian Knobbe, Produktmanager Telematik und digitale Dienstleistungen. Deshalb würden kaum Vorkenntnisse benötigt, was die Bereitschaft zur Nutzung erhöhe sowie Benutzerfreundlichkeit und Akzeptanz steigern. Zudem erfordere der Einsatz von Messenger-Diensten keine zusätzlichen Downloads oder Registrierungsmaßnahmen: „Das vereinfacht den Zugang sowie den Prozess für Fahrer und Verwaltung.“

Zu den Anwendungsmöglichkeiten gehören etwa standardisierte Schadensmeldungen, Fahrzeug-Checks und Abfahrtskontrollen. Bei Bedarf können Fahrer und Flottenmanager zudem Dokumente wie Ladungszertifikate, Zulassungspapiere und Transportdokumente digital abrufen. Ganz wichtig ist dem Unternehmen der Multi-Marken- und Multi-Asset-Ansatz: „Der Smart Assistant ist nicht allein auf unsere Produkte beschränkt“, so Maximilian Birle. „Mit seiner globalen Anwendungsfähigkeit sind wir offen für alle Marken und Fahrzeuge in einer Flotte.“

## Stauzahlen

**700 Euro pro Trailer und Jahr** kann der Smart Assistant allein bei der verursachergerechten Schadensberechnung einsparen.

**1 Minute statt 7 bis 10 Tagen** dauert mithilfe des Smart Assistant die Schadensmeldung von Trailern samt Dokumentation aufgrund der Echtzeit-Datenverfügbarkeit.

**90 Prozent** beträgt die Zeiteinsparung bei der Dokumentation rund um die Trailer-Abfertigung in Kombination mit dem digitalen Frachtbrief (E-CMR).

(alle Angaben laut Krone)

Fotos: Krone, Denkinger, Duvenbeck/Helrom/Audi, Brose







**Eine Kooperation für die Dekarbonisierung der Automotive Supply Chain**

„Gemeinsam neue Wege gehen“: So heißt die Bewerbung, die der Fahrzeughersteller Audi, der Logistikdienstleister Duvenbeck sowie das Technologie- und Eisenbahntransportunternehmen Helrom gemeinsam eingereicht haben. Im Mittelpunkt steht die Umsetzung einer neuen Supply Chain für den Autobauer, die wesentlich zur Dekarbonisierung beitragen soll.

„Automotive Supply Chain ist keine Logistik wie jede andere“, ist Peter Haselwanger, bis Juli 2024 Leiter Transportplanung bei Audi, überzeugt. „Effizienz und Versorgungssicherheit stehen für uns Automobilisten an oberster Stelle. Geringe Lagerbestände machen eine optimierte Produktionsplanung sowie zuverlässig planbare Lieferzeiten, unter anderem just in time oder just in sequence, zu Schlüsselfaktoren einer funktionierenden Supply Chain.“

Ein kombinierter Gütertransport zwischen Straße und Schiene, der die Anforderungen der OEM-Supply-Chain erfüllt (OEM steht „Original Equipment Manufacturer“, also Erstausrüster oder Originalteilhersteller), bietet die Chance, die Flexibilität der Straße mit den Vorteilen der Schiene zu kombinieren, so der Transportplaner. „Bei unserem Audi-Ganzzug-Konzept wird der innovative und schnelle Schienentransport von Lkw-Trailern durch Helrom zu einem integrierten Bestandteil eines ganzheitlichen Logistiksystems vom Lieferanten bis ins Werk, zentral gesteuert im Vor- und Nachlauf zur Schiene von Duvenbeck.“ Konkret werden die vier Audi-Werke an den drei Standorten in Neckarsulm, Ingolstadt und Győr in Ungarn durch eine zentrale Synchronisierung von Lkw-Transporten im Vor- und Nachlauf mit einem intermodalen Hauptlauf auf der Schiene vernetzt. Über 50 Direkt- und weitere



Hinter allen Bewerbungen um den Deutschen Logistik-Preis stehen viele schlaue Köpfe – die Projekte ließen sich nur in ausgeprägter Teamarbeit umsetzen und dokumentieren.



Sammelgutlieferanten aus sieben Ländern versorgen dabei die Standorte mit rund 6.500 verschiedenen Produktionsteilen.

Am Duvenbeck-Standort Niederaichbach laufen alle Fäden in einem Control Tower zusammen. Der Zugriff auf genaue Lkw-Fahrzeiten sowie Fahrer-Ressourcen macht auch den Einsatz nachhaltiger Lkw-Antriebstechnologien wesentlich einfacher. „Durch die nun nur noch kurzen Straßenstrecken werden unsere Lkw-Fahrer entlastet, die Umwelt profitiert von einer signifikanten CO<sub>2</sub>-Äquivalente-Minderung“, erläutert Jörg Witt, Geschäftsführer Vertrieb bei Duvenbeck. Dank digitaler Vernetzung der gesamten Transportkette lasse sich jede einzelne Lieferung transparent verfolgen. „Jeder Trailer hat einen digitalen Zwilling und ist jederzeit nachverfolgbar. Anlieferungen werden transparenter und steuerbarer.“

Wie flexibel dieses neue Konzept ist, hat sich Anfang Juni 2024 beim Hochwasser der Donau in Regensburg gezeigt: Innerhalb von nur 48 Stunden konnte der Verlade-Hub auf eine hochwassersichere Fläche verlegt werden, alle Transporte liefen ungestört weiter. Roman Noack, CEO bei Helrom, erklärt stolz: „Nicht ein einziger Zugbetrieb musste aufgrund des Hochwassers entfallen.“

**Stauzahlen**

360 Lkw-Trailer werden pro Woche auf Spezialwaggons auf die Schiene gesetzt. Um bis zu 11.500 Tonnen reduziert sich der CO<sub>2</sub>-Ausstoß pro Jahr. Bis zu 40 Prozent weniger Lkw-Fahrer werden benötigt.

(alle Angaben laut Audi)

Fotos: Krone, Denkinger, Duvenbeck/Helrom/Audi, Brose

**Alter Anschluss sorgt für neues Leben**

Auch die Denkinger Internationale Spedition aus Ehingen/Donau setzt mit ihrem Rail Hub auf die Schiene. „Als Partner von stahlverarbeitenden Unternehmen, etwa des Kranherstellers Liebherr, sowie Transporteur von Schwerlastgütern und Stahl ist es uns wichtig, größere Mengen von der Straße auf die Schiene zu verlagern“, berichtet Geschäftsführer Simon Brunner. Daraus entstand das Rail-Hub-Projekt, für das Denkinger einen stillgelegten Gleisanschluss reaktiviert sowie ein neues Logistikzentrum errichtet hat. Die Kombination mit digitalen und nachhaltigen Prozessen motivierte das Unternehmen, sich um den DLP zu bewerben, denn „unsere IT-Spezialisten haben parallel zum Bau die digitalen Prozesse erarbeitet, mit denen wir entsprechend unserem IT-Leitgedanken Wettbewerbsvorteile für unsere Kunden und gleichzeitig unser Unternehmen schaffen wollen“, so Brunner.

„Durch Eigenrecherche fanden wir den stillgelegten Gleisanschluss mit Industrieflächen in Rottenacker im Alb-Donau-Kreis und haben dann innerhalb kürzester Zeit unser Konzept erarbeitet. Neben dem Bau einer modernen Holzhalle, der Integration von lichtdurchlässigen Photovoltaik-Modulen sowie E-Lkw entstand ein nachhaltiges Gesamtkonzept, das durch digitale Projekte ergänzt wird“, erklärt Brunner. Nebenbei habe Denkinger dadurch attraktive regionale Arbeitsplätze geschaffen, deutliche Optimierungen für den Kunden realisiert sowie auch Verkehrsentlastungen und CO<sub>2</sub>-Einsparungen erzielt.

Der Rail Hub besteht aus zwei Umschlaghallen entlang einer zwei Kilometer langen Gleisanlage, in die Güterzüge direkt einfahren und mit Spezial-Equipment wie Schwerlastkränen mit Vakuum- und Magnet-Traversen, Reachstackern sowie Umschlagbaggern und Rangierrobotern bearbeitet werden können. Der eigene E-Lkw-Fuhrpark steht für den Weitertransport bereit und wird durch die ein Megawatt starke Photovoltaik-Anlage versorgt.

**Stauzahlen**

2 Kilometer ist die Gleisanlage am Rail Hub lang. 100.000 Tonnen Ladung wechselten von der Straße auf die Schiene. 1.200 Tonnen CO<sub>2</sub>-Einsparung konnten mit dem Projekt bisher realisiert werden.

(alle Angaben laut Denkinger)

**Logistik für den Sitz der Zukunft**

Brose ist einer fünf größten Automobilzulieferer in Familienbesitz weltweit. Jeder dritte Neuwagen ist nach Unternehmensangaben mit mindestens einem Brose-Produkt ausgestattet. „1919 war Coburg unser erster Produktionsstandort, heute ist dieser Standort das weltweite Leitwerk für Sitzsysteme. Im Jahr 2024 werden die 1.000 Beschäftigten hier einen geplanten Umsatz von

460 Millionen Euro generieren“, gibt Standortleiter Bernd Kauffer einen ersten Einblick in die Dimensionen des Werks. Logistikleiterin Doris Reitz ergänzt: „Für das Werk Coburg bietet die tiefe Wertschöpfungskette einen Wettbewerbsvorteil: 17 Prozent der benötigten Einzelteile werden direkt hier am Standort hergestellt, was Transportkosten spart.“

Und jetzt kommt das „Aber“: In dem seit 100 Jahren nach und nach gewachsenen Werk konnten nach Reitz' Angaben zuletzt keine Mehrwerte mehr effizient geschaffen werden. „Die Produktion ist auf mehrere Gebäude verteilt, die zudem zweistöckig aufgebaut sind. Ein wirtschaftlicher Betrieb ließ sich zwar aufgrund der hohen Anzahl von Produktionsanlagen realisieren. Unter diesen Voraussetzungen war ein gerichteter Materialfluss jedoch nicht möglich – hier lag die große Herausforderung bei der Neuausrichtung des Werks.“ Und so entstand das äußerst komplexe Projekt „Logistik für den Sitz der Zukunft“, in dem die Logistikleiterin mit ihrem Team die große Aufgabe anpackte und gleichzeitig eine Bewerbung um den DLP draus machte. Hintergrund zum Projektnamen: Für Vorder- und Rücksitzstrukturen ist Brose Coburg der einzig verbliebene Produktionsstandort in Deutschland – und der soll entsprechend zukunftsicher aufgestellt werden.

„Ausgangspunkt war unsere Infrastruktur- und Prozesslandschaft im Jahr 2018“, berichtet Reitz. „Die vorhandene Logistikinfrastruktur war da schon nicht mehr zeitgemäß, zudem hing der Automatisierungsgrad dem der Produktionsanlagen hinterher.“ So integriert das Projekt „Logistik für den Sitz der Zukunft“ nicht nur eine völlig neue Logistikinfrastruktur, sondern definiert effiziente Abläufe über den gesamten Prozess – Inbound, Produktion und Outbound.

„Unser Ziel war es, eine wirtschaftliche und zukunftsichernde Fertigung zu garantieren“, so Reitz. „Dazu haben wir bei der Gestaltung neuer Prozesse drei Kernfelder definiert: wirtschaftliche Automatisierung entlang des Wertstroms, Transparenz durch Digitalisierung sowie flexible und resiliente Werksstrukturen.“ Stolz hebt sie dabei die Rolle und die Mitarbeit ihrer Kolleginnen und Kollegen hervor: „Von 2018 bis 2023 haben wir 926 Mitarbeitervorschläge zur Optimierung der logistischen Abläufe in Coburg umgesetzt, was allein zu jährlichen Einsparungen von rund 750.000 Euro führte.“ (bo) ■

**Stauzahlen**

Um 180 Prozent legte die Lagerkapazität bei den Euro-Maß-Stellplätzen von 2018 bis 2024 im Logistikzentrum zu. Auf 1,5 Stunden von ursprünglich 4 Stunden sank die Reaktionszeit zur Auslieferung von Material in der Fertigung. 75 Prozent seines Strombedarfs deckt das Logistikzentrum mit der eigenen Photovoltaik-Anlage auf dem Dach selbst.

(alle Angaben laut Brose)