

Ein  
Zwei  
*Drei*  
Vier





# »Digitalisierung ermöglicht neue Wege in der urbanen Logistik«

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

mit der urbanen Logistik besetzt die BVL ein wichtiges Handlungsfeld, das sich durch viele Schnittstellen in Wirtschaft, Gesellschaft, Verwaltung und Politik auszeichnet. Nach dem Roundtable Urbane Logistik im Dezember 2016 hat sie im März 2017 den Themenkreis Urbane Logistik ins Leben gerufen, in dem jetzt zahlreiche Stakeholder zusammenarbeiten. In diesem Heft finden Sie konkrete Beispiele für vielversprechende Ansätze der Logistikorganisation in den Stadtzentren – aber auch Gründe dafür, dass Projekte scheitern. Und daraus kann man viel lernen!

Urbane Logistik ist aus meiner Sicht ein Paradebeispiel dafür, was modernes Supply Chain-Management ausmacht: Die Logistik agiert auf Augenhöhe mit den anderen Beteiligten, sie wird als Gesprächspartner und als Treiber von Prozessen geschätzt. Ihr Image als Schnittstellenmanager und kompetenter Partner ist gesetzt. Gleichzeitig ermöglicht Digitalisierung neue Wege in der urbanen Logistik, die vor einigen Jahren noch gar nicht existierten. Da fließt vieles zusammen, was die BVL und auch mich persönlich beschäftigt. Das Heft bietet vielfältige Hintergründe und Analysen dazu.

Veränderungen durch die Digitalisierung nehmen derzeit in der öffentlichen Diskussion einen breiten Raum ein. Thomas Holzner, der bei der Siemens AG das Corporate Project „Digitalisierung der Supply Chain“ leitet, ermöglichte dem BVL Magazin einen Rundgang durch die digitale Fabrik. Die BVL selbst legte zwei Positionspapiere zur Digitalisierung vor, eines aus der wissenschaftlichen Perspektive und eines mit Blick auf konkrete Fragen aus der Praxis. Start-ups, die im Forum der BVL auf der Messe transport logistic dabei waren, nutzen digitale Möglichkeiten für ihre kreativen Geschäftsideen.

Weiterbildung ist in diesen Zeiten des Wandels ein wichtiges Thema. Da ist es eine hervorragende Nachricht, dass die Deutsche Außenhandels- und Verkehrs-Akademie gemeinsam mit der Liverpool John Moores University für praxisorientierte Studierende des Fachs Internationales Logistikmanagement ab sofort einen neuen und höchst effizienten Weiterbildungsweg zum Doppelabschluss als staatlich geprüfter Betriebswirt und Bachelor of Science ebnet. Viel Input für die praktische logistische Arbeit gab es beim Forum Ersatzteillistik, beim Forum Chemielogistik und nicht zuletzt beim zehnten Tag der Logistik, der Ende April mit höchst interessanten Angeboten über die Bühne ging. Und schließlich: Abschied aus dem Amt nimmt Prof. Werner Delfmann, der langjährige Vorsitzende des Wissenschaftlichen Beirats. In einem Interview mit dem BVL Magazin sagt er jedoch zu, der BVL die Treue zu halten.

Allen Leserinnen und Lesern wünsche ich viel Freude bei der Lektüre und einen schönen Sommer mit gelingender Reiselogistik. Gemeinsam mit allen, die dabei sein werden, freue ich mich auf den 34. Deutschen Logistik-Kongress im Oktober in Berlin.

Frauke Heistermann  
Mitglied des Vorstands der BVL

Foto: Nexusplexus/Dreamstime.com, Moritz Reich

← Frauke Heistermann, Chief Digital Officer bei der Siemens Postal, Parcel & Airport Logistics GmbH, sieht in der urbanen Logistik ein Paradebeispiel für modernes Supply Chain-Management.





**16** DAS PROJEKT »SMILE« IN HAMBURG FÜHRT ZU INTERESSANTEN BEGEGNUNGEN.

**08** ERFORDERT DER ONLINEHANDEL MIT LEBENSMITTELN NEUE WEGE DER URBANEN VERSORGUNG?

## EINWURF

- 02 Editorial**  
Vorwort von Frauke Heistermann, Chief Digital Officer bei der Siemens Postal, Parcel & Airport Logistics GmbH
- 17 Kommentar**  
Echtzeitinformation und -kommunikation sind für Prof. Raimund Klinkner Voraussetzung für eine funktionierende Citylogistik
- 50 Guter Gedanke**  
Die Köchin Sarah Wiener setzt sich für mehr Natürlichkeit in der Ernährung und für regionale Landwirtschaft ein

## STARTBLOCK

- 06 Stadtplanung der Zukunft**  
Stadtforscher Charles Landry hält eine Modernisierung der städtischen Verwaltungen für notwendig
- 08 Von Riesen und Zwergen**  
Player und Erfolgsstrategien im Onlinehandel mit Lebensmitteln
- 12 Blick über den Tellerrand**  
Smarte Logistikkonzepte in europäischen Metropolen
- 14 Ausgezeichnete Logistik bei der Memo AG**  
Der Versandhändler erhielt den Nachhaltigkeitspreis
- 16 Smart Last Mile Logistics**  
Public-Private-Partnership in Hamburg treibt innovative Logistikprojekte voran
- 17 Lust auf mehr Lastenfahrräder**  
Der Neubeginn einer Erfolgsgeschichte
- 18 Ideenrevolution in der Mobilität**  
Der DVF-Präsidiums vorsitzende Dr. Ulrich Nußbaum erwartet neue Mobilitätskonzepte von Wirtschaft und Politik
- 20 Zukunft der Logistikimmobilien und Standorte**  
Ein Gastbeitrag von Prof. Christian Kille und Dr. Alexander Nehm
- 21 Herausforderungen indischer Citylogistik**  
Soumitra Bhattacharya zu Herausforderungen und Lösungen der Logistik in indischen Mega-Metropolen
- 22 Ein neuer Mix der Verkehre bietet neue Perspektiven**  
Zahlen und Fakten, Trends und Tendenzen

WIR DANKEN DEN SPONSOREN DIESER AUSGABE:

**GABKA&IPS**  
better pallets

**DEMATIC**

**SEGRO**



# 14

MEMO-LOGISTIKCHEF FRANK SCHMÄHLING ERKLÄRT, WARUM SEIN UNTERNEHMEN MIT DEM NACHHALTIGKEITSPREIS 2017 DER BVL AUSGEZEICHNET WURDE.

## KRAFTRAUM

- 24 Lieber in Euro als in Newton**  
Thomas Holzner von Siemens und Prof. Thomas Wimmer unterwegs in der digitalen Fabrik
- 30 Eine Erfolgsgeschichte**  
Am zehnten Tag der Logistik lud der Wirtschaftsbereich zu spannenden Führungen und Vorträgen ein
- 32 Fachforen mal anders**  
Die BVL lud auf der transport logistic zum Mitmachen und zu Diskussionen ein
- 34 »Logistik fasziniert mich schon seit meinem Studium«**  
Ein Gespräch mit Prof. Werner Delfmann
- 36 Was tun die Parteien für die Logistik?**  
Im Wahlmaten stellen sich die Parteien unseren Fragen zur Logistik
- 38 Chemielogistik 4.0**  
Beim Forum Chemielogistik wurde intensiv über transparente Lieferketten und offene Schnittstellen diskutiert
- 39 Chapter Seoul**  
Die BVL gründet eine Präsenz in Südkorea
- 41 »Volatilität ist Normalität«**  
Durch die Digitalisierung können Ersatzteillogistiker den wachsenden Artikelvolumina gerecht werden
- 42 Transparenz für Produktionslogistik**  
Das Forschungsprojekt »Evidentia« liefert Best-Practice-Lösungen

## KREISLAUF

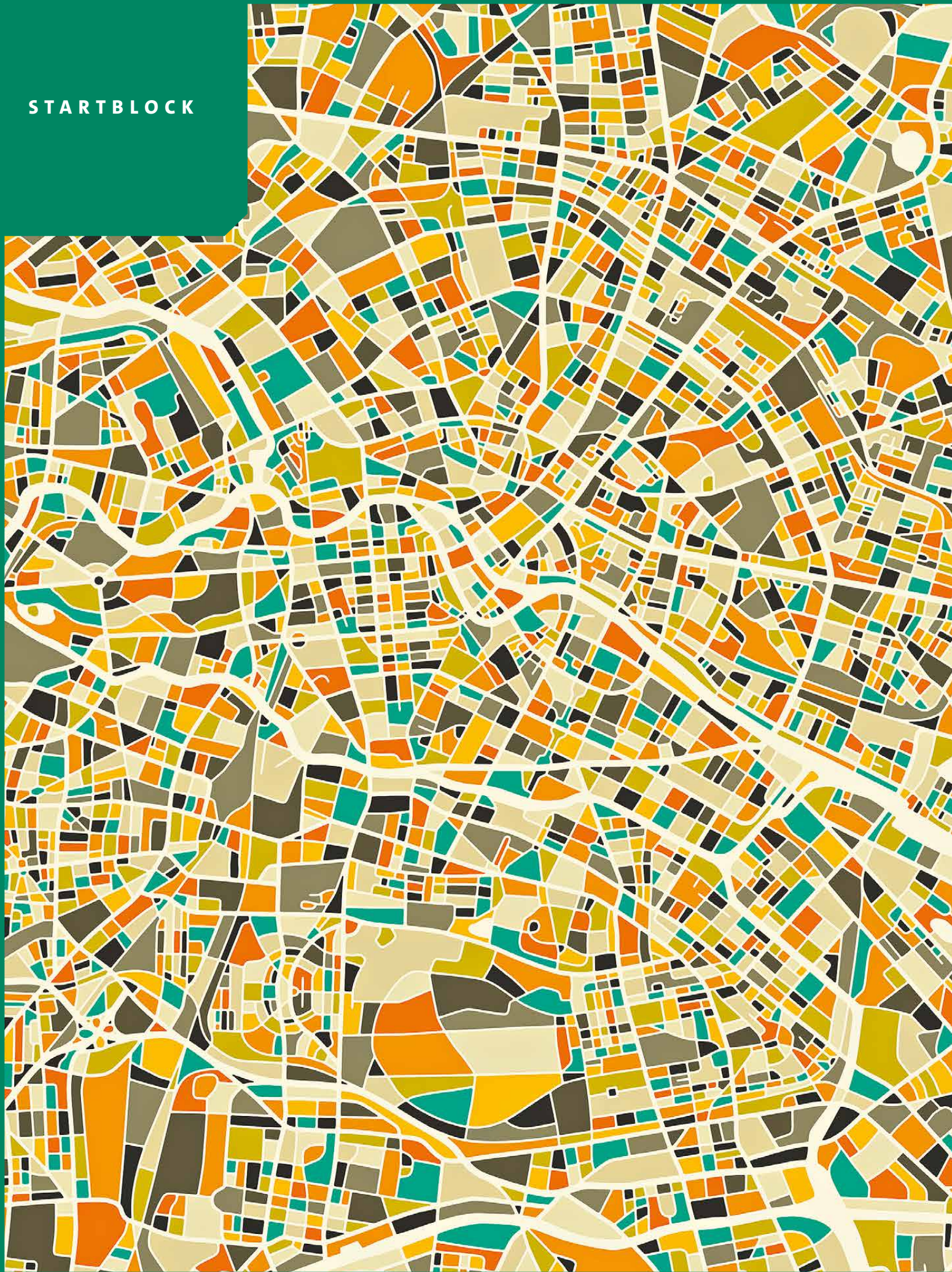
- 44 Betriebswirt und Bachelor auf einen Streich**  
Die Kooperation zwischen DAV und Liverpool John Moores University ermöglicht einen Doppelabschluss im Fach Internationales Logistikmanagement
- 46 BVL-Mitgliederversammlung**  
Die Mitglieder bestätigen die Arbeit des Vorstands

## SCHLAGLICHTER

- 33 Positionspapiere zur Digitalisierung**
- 40 Lösungsansätze von Praktikern:  
neuer Themenkreis Urbane Logistik**
- 48 Leitfaden für erfolgreiche Personalarbeit,  
Neuformation des Wissenschaftlichen Beirats,  
Deutscher Logistik-Kongress**



STARTBLOCK





# Das Dilemma der Stadtlogistik

Steigendes Waren- und Transportvolumen auf der einen, die Notwendigkeit der Verkehrsvermeidung auf der anderen Seite – wenn es darum geht, markt- und gesellschaftsfähige Lösungen umzusetzen, sind Citylogistiker gefordert.

**S**tädte verändern sich, Citylagen werden immer attraktiver – zum Wohnen, Einkaufen und Ausgehen. Dieser Trend ist nicht nur in Deutschland zu beobachten, sondern in zahlreichen Städten in Europa und weltweit. „Wie Menschen mit all ihren kulturellen und persönlichen Unterschiedlichkeiten in Zukunft zusammenleben, ist eine der zentralen Fragen in Städten beziehungsweise Ballungsräumen“, sagt der britische Städteforscher Charles Landry. „Wir beeinflussen die Städte – und die Städte beeinflussen uns und unser Leben.“ Transformationen haben einen psychologischen Effekt auf Menschen, sagt Landry: So finde öffentliches Leben zum Beispiel zunehmend im Freien statt – nicht nur in Metropolen in Südeuropa, sondern auch in Deutschland oder Großbritannien. Das Dilemma: Das Interesse an städtischen Ballungsräumen steigt gesamtgesellschaftlich. Wohn-, Lebens- und Geschäftsraum müssen nebeneinander existieren und sich den zur Verfügung stehenden öffentlichen Raum teilen.

Damit sind natürlich Anforderungen verbunden – nicht nur an die Neugestaltung von Lebensraum, sondern auch an die logistische Ver- und Entsorgung von urbanen Räumen. „Das Einkaufsangebot und die Struktur der Ladengeschäfte unterliegen durch den zunehmenden Onlinehandel schon heute einem dramatischen Wandel“, erklärt Landry. „Bestellungen werden online getätigt, in ein Geschäft in der Innenstadt geliefert, dort bei Bedarf anprobiert, getestet – und entweder gekauft oder wieder zurückgeschickt.“

Vor diesem Hintergrund bestehe eine der ganz zentralen Aufgaben für die Zukunft darin, die Anzahl an Lieferfahrzeugen beziehungsweise Transportbewegungen in der Innenstadt nachhaltig zu reduzieren. „Gut geeignet zur Auslieferung von Paketen könnten zum Beispiel kleine, sehr agile Logistik-Hubs sein, die nicht zu weit außerhalb der City liegen“, so Landry. „Denn die Reduzierung von Warenbewegungen in die Innenstädte hinein trägt entscheidend dazu bei, Staus zu vermeiden und Emissionen wie Lärm oder Abgase auf einem erträglichen Level zu halten.“ Jedes Stückchen Platz müsse genutzt werden. Außerdem sei es notwendig, dass gerade auch Wettbewerber aus dem Einzelhandel und auch der KEP-Branche sehr viel intensiver zusammenarbeiten, als dies bisher der Fall ist. Bei der Bündelung von Transporten gebe es noch sehr viel Optimierungspotenzial. „Ich gehe davon aus, dass insbesondere der öffentliche Sektor in Zukunft verstärkt Druck auf Logistiker ausüben wird, solche kolla-

borativen Modelle umzusetzen“, sagt Landry. „Denn die Menge der zu transportierenden Güter wird allen Prognosen zufolge in den kommenden Jahren weiter ansteigen. Gleichzeitig muss die Menge an Warentransporten insgesamt reduziert werden.“ Dieses Dilemma gelte es zu lösen.

„Die Share Economy kann für das soziale Zusammenleben und die effiziente Nutzung von Ressourcen an vielen Stellen Mehrwert generieren – sie wird durch die Digitalisierung jetzt erst so richtig interessant“, so Charles Landry. Auch Logistiklösungen unter der Erde, Drohnen oder Lastenfahrräder böten hier unter Umständen sinnvolle Ansätze. Notwendig sei es darüber hinaus, dass sich die Administration der Städte selbst modernisiere und flexibler, kreativer werde – um alle beteiligten Parteien bestmöglich zu unterstützen auf ihrem gemeinsamen Weg in die Stadt der Zukunft. (twö) ■

Fotos: jazzberryblue, Charles Landry



## Zur Person

Charles Landry ist britischer Städteforscher und Publizist. Er hat die Idee der „Creative City“ in den späten 1980er-Jahren entwickelt. Kürzlich sind zwei Bücher von ihm erschienen: „The Digitized City“ und „Psychology and the City“. Als Fellow der Robert Bosch Academy arbeitet der Experte derzeit in Berlin.



# Neue Wege der urbanen Versorgung

Der Onlinehandel mit Lebensmitteln steckt in Deutschland nach wie vor in den Kinderschuhen. Woran liegt das, welche Rolle spielt dabei die urbane Logistik – und welche Erfolg versprechenden Strategien gibt es?

Lebensmittel sind eine der wenigen Bastionen des Handels, die sich dem Trend zum E-Commerce bisher weitestgehend entzogen haben. Und das trotz eines enormen Disruptionspotenzials: Laut der Beratungsgesellschaft Roland Berger beträgt das Marktvolumen des Handels mit Lebensmitteln allein in Deutschland über 150 Milliarden Euro. Gerade einmal ein Prozent davon wird online abgewickelt. Im internationalen Vergleich steht Deutschland damit noch ganz am Anfang: Die Franzosen tätigen bereits fünf Prozent ihrer Lebensmitteleinkäufe im Internet, bei den Briten sind es sogar sieben Prozent.

Warum wagen sich die Deutschen nur zögerlich an den digitalen Lebensmitteleinkauf? „Gründe für den geringen Umsatz liegen sowohl in der Marktstruktur als auch in den Kundenanforderungen“, erklärt Tobias Schönberg, der als Partner bei Roland Berger in Berlin für den Bereich Transport zuständig ist. „Einerseits hat Deutschland einen hohen Anteil an Lebensmittel-Discountern, die etwa 40 Prozent der Umsätze im Markt erwirtschaften.“ Dies führe zusammen mit einer hohen Dichte an Points of Sale (POS) zu intensivem Wettbewerb und niedrigen Margen. „Andererseits wünschen sich die online bestellenden Kunden günstige Preise bei gleichzeitig erheblicher Sortimentsbreite, guter Produktqualität und schneller Lieferung“, so Schönberg. „Daraus resultieren wiederum hohe Investitions- und Logistik-



»Online bestellende Kunden wünschen sich günstige Preise bei gleichzeitig erheblicher Sortimentsbreite, guter Produktqualität und schneller Lieferung.«  
Tobias Schönberg

kosten für Online-Angebote.“ Aufgrund dieser Konstellation mangelt es bislang schlichtweg an adäquaten Lösungen für die potenziellen Kunden.

Derzeit gebe es vier Arten von Akteuren, die neue Lösungen entwickeln: „Neben traditionellen Lebensmittelhändlern drängen reine Onlinehändler und branchenfremde Unternehmen mit Logistikkompetenz in den Markt“, so Schönberg. „Dazu gibt es eine Vielzahl an ‚Ready to (h)eat‘-Anbietern wie Foodora oder Deliveroo.“ Gerade das starke Wachstum dieser Letztgenannten zeige, dass der Onlinehandel mit Lebensmitteln zumindest nicht grundsätzlich an geringer Nachfrage scheitert.

## Einhaltung der Kühlkette als große Herausforderung

„Eine große Herausforderung bei der Logistik für online bestellte Lebensmittel und deren Auslieferung an den Kunden besteht darin, die Kühlkette nicht zu unterbrechen – das funktioniert bei vielen Online-Lebensmittelhändlern derzeit über erhöhten Verpackungsaufwand mit Kühlelementen oder Isoliermaterial“, sagt Christiane Auffermann, Teamleiterin Handelslogistik am Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik IML in Dortmund. „Das sorgt wiederum dafür, dass eine große Menge an Material über den Wertstoffkreislauf in das Recycling geht. Spannend wäre es, zu untersuchen, inwiefern der Aufbau eines Mehrwegsystems hier ökologische Vorteile bringt.“





Ein solches Konzept muss dann jedoch auch auf Wirtschaftlichkeit geprüft werden. Ist diese nicht gegeben oder nicht erreichbar, stellt der Onlinehandel mit Lebensmitteln bei dem in Deutschland ausgeprägten Preiskampf im Lebensmitteleinzelhandel ein zusätzliches Risiko dar. „In bestimmten Teilsortimenten des Lebensmittelhandels gibt es dagegen schon durchaus beachtenswerte Ansätze“, so Auffermann. „Start-ups wie Hello Fresh oder Foodist decken allerdings nicht den alltäglichen Lebensmittelbedarf ab, sondern bieten innovative Services, etwa die rezeptgenaue Lieferung der Zutaten für einzelne Mahlzeiten, oder spezialisieren sich auf Teilbereiche wie hochwertige Lebensmittel aus dem Trockensortiment.“ Diese Lieferungen werden via KEP-Dienstleister verschickt und erhöhen das Sendungsaufkommen auf der letzten Meile.

#### Emissionen in Innenstädten in den Griff bekommen

Interessant für die Lebensmittellogistik sind auch die Erkenntnisse aus dem wissenschaftlichen Forschungsprojekt „Geräuscharme Nachtlogistik – GeNaLog“, das in Kürze offiziell abgeschlossen wird. In diesem Projekt werden neue Konzepte und Geschäftsmodelle für eine geräusch- und emissionsarme Belieferung der Innenstädte – zum Beispiel mit Elektro-Lkw – getestet, indem bestehende Distributionslogistikkonzepte verändert und erweitert werden. Zahlreiche Vorteile könnten sich insbesondere



»Eine große Herausforderung bei der Logistik für online bestellte Lebensmittel und deren Auslieferung an den Kunden besteht darin, die Kühlkette nicht zu unterbrechen.«

Christiane Auffermann

ergeben, wenn Transporte in den Nachtstunden stattfinden. Denn die Warenanlieferung kann für Anwohner in Innenstädten, zum Beispiel in Fußgängerzonen, zur Belastung werden: Vor allem Supermärkte oder Bäckereifilialen werden bereits sehr früh am Morgen beliefert. Die Lautstärke der an- und abfahrenden Lieferwagen sowie die Geruchsbelästigung durch Benzin- und Dieselabgase verursachen massive Störungen für die dort lebenden Menschen. Eine Verlagerung von Transporten in die Nachtstunden, in denen die Infrastruktur ansonsten brachliegt, verlangt auf der einen Seite die strikte Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften, bringt auf der anderen Seite aber in der Regel eine sehr viel bessere Tourenauslastung mit sich. Dadurch können E-Lkw wirtschaftlicher betrieben werden. Der Einsatz von Elektrofahrzeugen ermöglicht auch nächtliche Anlieferungen, sodass sich das Zeitfenster für den Transport und die Anlieferung von Waren vergrößert.

Um alle Beteiligten ansprechen zu können, bezogen die Forscher bei GeNaLog Anwendungspartner aus dem Discountbereich, dem Lebensmitteleinzelhandel sowie dem Großhandel mit Obst und Gemüse ein. Die am Projekt beteiligten Unternehmen Rewe, Doego und Tedi wollen das Konzept perspektivisch innerbetrieblich anwenden und nutzen. „Derzeit laufen die letzten Auswertungen und Messungen, die dann auch in einen Leitfaden mit konkreten Handlungsempfehlungen einfließen“, sagt Birgit Heitzer, Leiterin Konzern-





AMAZON FRESH

logistik bei der Rewe-Zentralfinanz eG in Köln. „Was wir jetzt schon – auch nach der Belieferung dreier Rewe-Testfilialen in Köln – sagen können, ist, dass die Messungen der Lärm- und Abgasemissionen sehr erfreuliche Ergebnisse gebracht haben.“ Nach Abschluss des Projekts werde es jetzt vor allem darauf ankommen, mit den Kommunen in einen konstruktiven Dialog zu treten, damit dieses Konzept den Weg in die Praxis findet. „Beispielsweise haben wir festgestellt, dass der Prozess für die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen in der Regel sehr langwierig ist“, so Heitzer. „Auch an dieser Stelle sehen wir dringenden Handlungsbedarf.“

#### Amazon Fresh kooperiert mit Deutsche Post DHL

Derzeit gibt es eine Vielzahl interessanter Angebote, bei denen sich ein genaueres Hinsehen lohnt. So gab die Deutsche Post DHL Ende April auf ihrer Hauptversammlung bekannt, sie wolle die Lebensmittelauslieferung für Amazon Fresh übernehmen – bereits wenige Tage später lief die exklusive Kooperation in Berlin und Potsdam an. Rund 85.000 Artikel bietet der Handelsriese in seinem Sortiment an. Zunächst steht die-

ses Angebot nur Kunden des Bezahl-Abo-Dienstes Amazon Prime zur Verfügung, die nach einem kostenlosen Probemonat zusätzlich 9,99 Euro monatlich für Fresh zahlen sollen. Amazon bietet eine Belieferung am selben Tag bei Bestellungen bis 12 Uhr mittags an; wer später bestellt, bekommt die Ware am folgenden Tag in einem ausgewählten Zwei-Stunden-Fenster. Gekühlt wird mit Trockeneis, das die Ware bis zu 48 Stunden frisch hält.

In der Lebensmittelbelieferung hat DHL bereits Erfahrung gesammelt: Das ehemalige Start-up Allyouneed Fresh gehört seit Ende 2012 zu dem Bonner Konzern. Mit Amazon Fresh ist nun ein Player am Start, der nicht nur erhebliche Bewegung in den E-Commerce mit Lebensmitteln bringen könnte, sondern der wegen seiner Marktmacht auch vom stationären Handel gefürchtet wird.

#### Edeka eröffnet erste Abholstation am Bahnhof

Im Stuttgarter Hauptbahnhof können Pendler und Reisende sich seit Kurzem in einer „Bahnhofsbox“ Lebensmittel bereitlegen lassen, die sie zuvor online bestellt haben. Ende



EDEKA



FOODORA





HELLO FRESH



»Bei GeNaLog laufen derzeit die letzten Auswertungen und Messungen, die dann in einen Leitfaden mit konkreten Handlungsempfehlungen einfließen.«

Birgit Heitzer

Fotos: Amazon Fresh, Hello Fresh, Edeka, Deutsche Bahn AG/Stefanie Elsner, Foodora, Domino's, Rewe

März haben DB Regio Baden-Württemberg, Edeka Südwest und Emmasbox das Projekt offiziell vorgestellt.

Die Box verfügt über 52 Fächer und besteht aus fünf Modulen mit unterschiedlichen Temperaturzonen. Ein Stuttgarter Edeka-Markt beliefert die Bahnhofsbox gegen eine Servicegebühr von 2,95 Euro pro Bestellung zweimal am Tag. Die Kunden wählen – mindestens vier Stunden vor der gewünschten Abholzeit – auf [www.bahnhofsbox.de](http://www.bahnhofsbox.de) die Produkte und den Abholzeitraum aus (10 bis 14 Uhr oder 15 bis 22 Uhr). Per E-Mail erhalten sie dann einen QR-Code zum Öffnen sowie eine Identifikationsnummer. Bezahlen können sie entweder sofort online oder mit EC-Karte direkt an der Bahnhofsbox. Demnächst wird eine zweite Box am Berliner Ostbahnhof eröffnet. Wenn das Prinzip ankommt, soll es weitere Bahnhofsboxen in ganz Deutschland geben.

### Kochen leicht gemacht – Rezept und Zutaten kommen nach Hause

Einen ebenso innovativen wie erfolgreichen Ansatz verfolgt Hello Fresh: Das Berliner Unternehmen bietet Kochboxen an. Alle Zutaten für ein Rezept gelangen versandkostenfrei zu den über 800.000 Kunden weltweit. Mit dieser Idee hat es Hello Fresh auf Platz 1 der am schnellsten wachsenden Unternehmen in Europa geschafft. Die Rezepte stellt das Start-up wochenweise im Abonnement zur Verfügung, eine Auswahl ist ebenso möglich wie die Berücksichtigung diverser Vorlieben wie vegane, vegetarische oder schnelle Küche. Die Auslieferung der mindestens zwei Bestellungen pro Woche erfolgt in der Regel zwischen 8 und 12 Uhr und wird in Deutschland von DPD durchgeführt. In etlichen deutschen Großstädten können die Kunden auch eine Auslieferung am Abend wählen. Das Sortiment ist pfiffig, Obst-

boxen, Grillboxen, Weihnachts- und Neujahrsboxen sind ebenfalls im Angebot.

### Pizza-Auslieferung wird autonom

Domino's, führender Pizza-Lieferdienst in Deutschland, liefert Bestellungen demnächst auch per Roboter aus. Der autonom fahrende Pizzaroboter in Bodenstaubsaugergröße, der mit seinen sechs Rädern 16 Stundenkilometer schafft, soll schon bald in Hamburg unterwegs sein. Zunächst sollen fünf dieser Geräte einen Radius von jeweils zwei Kilometern um die Filialen abdecken. Vor der Haustür angekommen, erhält der Kunde eine Nachricht auf sein Smartphone und öffnet dann den Deckel des Gefährts per App.

Die Entwicklung des Unternehmens Starship Technologies hat sich bereits im KEP-Bereich bewährt: Hermes setzt das Gerät für die Paketzustellung in Hamburg ein, allerdings unter der Auflage, dass es auf öffentlichen Wegen von einem Menschen begleitet wird. Zwar orientiert und bewegt sich der Roboter mittels Kameras und Sensoren eigenständig, er wird dabei aber immer von menschlichen Mitarbeitern in der Zentrale überwacht. (twö) ■





# Lösungen für die urbane Logistik

Not macht erfinderisch: Die großen Metropolen müssen sich steigenden innerstädtischen Verkehrsaufkommen sowie wachsenden Liefermengen stellen. Europa bietet viele spannende Lösungen für die urbane Logistik.



## Vom Stadtrand gebündelt in die City

Niederländischer Betreiber setzt Lieferkonzept international um

Mit einer innovativen, IT-basierten Citylogistik-Lösung erzielt der niederländische Betreiber Binnenstadsservice deutliche Bündelungseffekte für Einzelhändler und Lieferdienste. Im Rahmen der europäischen Initiative Eco2city ist nun ein internationaler Roll-out geplant. Gestartet ist das Stadtlogistik-Konzept in den holländischen Städten Nijmegen und Maastricht, zurzeit wird Lissabon umgesetzt, und in Kürze sollen Rom und Göteborg folgen.

Die Belieferung des Einzelhandels in der Innenstadt erfolgt bei diesem Konzept von einem Zentrallager am Rand des Zentrums aus. Für die Lieferanten ist damit dieser Knotenpunkt die alleinige Lieferadresse, sodass sich die Zahl der Lkw-Fahrten auf der letzten Meile in die Innenstadt deutlich verringert. Denn heute fährt jeder Paketdienst seine Teilmengen noch einzeln in die Stadt, was erhebliche Ineffizienzen und Kosten mit sich bringt.

Entscheidender Hebel des neuen Konzepts ist die Software as a Service (SaaS) Mixmovematch des norwegischen IT-Dienstleisters Marlo, die sowohl die verschiedenen Teilsysteme zur Steuerung des Verteilzentrums sowie der Auslieferungen vernetzt als auch die Prozesse von Dienstleistern und Verladern verknüpft. Im Ergebnis profitieren alle Beteiligten von einer optimierten Fahrzeugauslastung in der Warenverteilung aufgrund gebündelter Transporte, einer gestiegenen Flexibilität und Skalierbarkeit auf Paketebene sowie der deutlich höheren Transparenz über das gesamte, zunehmend kleinteiligere Verteilnetz. (twö)



Das Unternehmen Binnenstadsservice ermöglicht Einzelhändlern und Lieferdiensten mehr Effizienz.



Hier werden Waren angeliefert, die dann auf Vorzugsspuren in das Zentrum von Padua gebracht werden.

## Cityporto Padua

Hub-Auslieferung mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln



Mit Cityporto wird im norditalienischen Padua bereits seit 2004 ein etabliertes Citylogistik-Konzept angewendet. Die Logistikplattform wird in enger Kooperation mit den Behörden, der Handelskammer und dem öffentlichen Verkehrsbetrieb von Interporto Padova betrieben. Herzstück von Cityporto ist ein IT-System für intermodale Logistik, über das die Versorgung des Stadtzentrums organisiert wird. Für die City bestimmte Waren werden von mittlerweile mehr als 50 Speditionen zunächst an den Hub vor den Toren der Stadt geliefert und dort dann in umweltfreundliche Hybrid-, CNG- und Elektrofahrzeuge zum koordinierten Weitertransport verteilt. Im Straßenverkehr darf Cityporto Vorzugsspuren nutzen, die Fahrzeuge haben freie Zufahrt in den Innenstadtbereich und dürfen auch in Halte- und Parkverbotszonen stoppen. Als Lösung für nachhaltige urbane Logistik wird Cityporto stetig weiterentwickelt und dient bis heute als Vorbild für ähnliche Citylogistik-Vorhaben in ganz Italien. Auch ausländische Delegationen besuchen das Referenzprojekt immer wieder. Damit das erfolgreiche Konzept auch anderswo Schule macht, stellt Interporto Padova interessierten Unternehmen seine Management-Software zur Verfügung. (men)

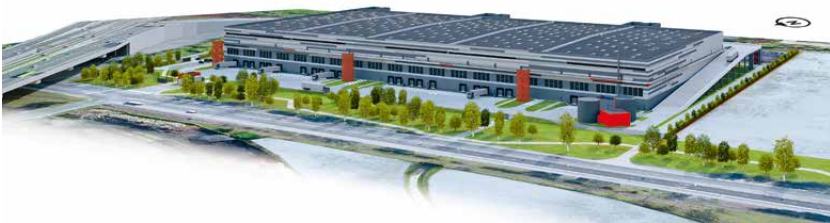




## Paris hoch zwei

Zweistöckiges Lager ganz nah am Stadtzentrum

Mit Paris Air<sup>2</sup> Logistics entwickelt die Fondsgesellschaft Vailog, die zur Segro Group gehört, eine neue Generation von Multi-Level-Lägern, die rare innerstädtische Flächen optimal ausnutzen soll: 64.000 Quadratmeter sind auf zwei Stockwerke verteilt und voll mit Lkw befahrbar. Im Erdgeschoss sind die Wände zehn Meter hoch, im ersten Stock 7,5 Meter. Das Objekt ist ideal gelegen – nur sieben Kilometer vom Triumphbogen entfernt und direkt am Pariser Hafen, sodass auch eine Belieferung über die Seine möglich ist. „Diese Nähe zum Zentrum ist europaweit einmalig für solch ein Neubauprojekt“, erklärt Eric Véron, General Manager Vailog. Zudem ist Paris Air<sup>2</sup> direkt an Frankreichs wichtigste Autobahnen A86 und A15 angeschlossen, an den Fernverkehr der Bahn sowie an öffentliche Nahverkehrsmittel. 60 Millionen Euro wurden investiert, die Bauarbeiten sollen im Sommer 2018 abgeschlossen sein – und die Nachfrage nach den Mietflächen ist groß. (jg)



Lager auf zwei Stockwerken: Dieses Projekt am Pariser Hafen nutzt die raren Cityflächen besonders effizient.



Lastenräder kann man jetzt auch mieten: Die Initiative Carvelo ist mit ihrem Angebot in Bern gestartet.

## »Mir sattlä um!«

Lastenräder mieten in der Schweiz



In der Schweizer Stadt Bern bringt die Lastenrad-Initiative Carvelo einiges ins Rollen. Sie ist ein Gemeinschaftsprojekt der Mobilitätsakademie – einer 2008 vom Touring Club Schweiz gegründeten Einrichtung – und des Förderfonds Engagement Migros. Es gibt unter anderem eine Informationsplattform für all jene, „die ihre privaten oder betrieblichen Personen- und Gütertransporte anstatt hinter dem Lenkrad lieber mit dem Fahrrad abwickeln wollen“, heißt es.

Mehrere Pilotprojekte verpassen dabei dem Drahtesel ein Cargo-Image. Mit Carvelo2go etwa ist eine Sharing-Plattform für E-Cargo-Bikes entstanden. Weitere Wege zeigt das jüngst ausgewertete Projekt mit dem programmatischen Namen „Mir sattlä um!“ auf. Es fand in Zusammenarbeit mit der Mobilitätsberatung der Stadt Bern statt: Neun kleine und mittelgroße Unternehmen konnten vergangenes Jahr sechs Monate lang kostenlos E-Cargo-Bikes testen. Das Fazit sei mehrheitlich positiv, heißt es vonseiten der Initiatoren. Lastenvelos haben der Auswertung zufolge das Potenzial, Firmenwagen zu ersetzen. (rh)

Fotos: ALF photo/fotolia, binnensadservice.nl, Interporto Padova, Segro, Carvelo2go, Ralf Klingsieck



Bei diesem Lkw fährt ein elektrisch betriebenes Lieferfahrzeug mit.



## Elektro-Lieferwagen huckepack

Mobiles Citylogistik-Konzept mit Lkw als Basisstation

Ein mehrmonatiger Test für ein innovatives Citylogistik-Konzept findet gegenwärtig in Paris statt. Mit Unterstützung der Stadtverwaltung, die an nachhaltigen Lösungen für die Belieferung im Innenstadtbereich interessiert ist, arbeiten dabei Dachser France und die Karosseriebaufirma Libner aus dem süd-

westfranzösischen Saint-Maixent zusammen. Die hat ein Elektrolieferfahrzeug entwickelt, das auf einem am Heck mit einem Lift versehenen 19-Tonnen-Lkw zum Einsatzort gefahren wird. Dort übernimmt es von einem Parkplatz aus die Auslieferung in den umliegenden Geschäftsstraßen.

Das von Libner entwickelte Konzept BIL – Base intelligente de logistique – wurde in den letzten zwei Jahren mit Nutzern weiterentwickelt und kürzlich von den Behörden für den öffentlichen Verkehr zugelassen. Den ersten Test unter Praxisbedingungen hat sich die Transport- und Logistikgruppe Dachser France gesichert, die von Pantin aus Paris und Teile der umliegenden Region beliefert. Der Lkw kommt auf seinem Lieferparkplatz an, der Fahrer klappt die zum Lift führenden Rampen aus – und schon kann der Lieferwagen heruntergefahren werden und Paletten bis zu 600 Kilogramm transportieren. Die Kapazität der Lithium-Batterie des Lieferwagens reicht für zehn Stunden, bei Bedarf kann sie von einer großen Batterie des Lkw aus nachgeladen werden. (rk)





# Grüne Welle für die Memo-Box

Die Memo AG zeigt, dass auch ein Versandhändler klimaneutral wirtschaften kann: Ihr Nachhaltigkeitskonzept umfasst alle unternehmerischen Bereiche. Dafür wurde das Unternehmen mit dem Nachhaltigkeitspreis 2017 der BVL ausgezeichnet.

**G**roßraumbüro, der Schreibtisch hinten rechts in der Ecke: Dort, wo man ein Vorstandsmitglied wohl am wenigsten vermuten würde, arbeitet Frank Schmähling, Logistikvorstand der Memo AG. Aber bei dem Versandhändler aus dem unterfränkischen Greußenheim nahe Würzburg, der nachhaltige Büro- und Alltagsartikel vertreibt und damit im vergangenen Jahr gut 20 Millionen Euro umgesetzt hat, ist ohnehin vieles ungewöhnlich: „Kein anderer Versandhandel bietet ein derart umfangreiches Sortiment und Prozesse in dieser geprüften, nachhaltigen Qualität an“, betont Schmähling. „Unsere Kunden können ihren gesamten Alltag nachhaltig, bewusst und vollständig klimaneutral gestalten.“

Versandhändler sind normalerweise alles andere als Umweltengel. Sie lassen Waren aus aller Herren Länder einfliegen, sie heizen riesige Lagerhallen, sie schicken Lastwagen quer durchs Land – und nicht zuletzt produzieren sie mit ihren Verpackungen auch noch eine Menge Müll. Die Memo AG mit ihren 127 Mitarbeitern zeigt, dass es auch anders geht: In den mehr als 10.000 Artikel umfassenden Katalog schaffen es nur nachhaltige Produkte, das Firmengebäude ist auf Energieeffizienz getrimmt, der Versand erfolgt zum Teil über ein

Mehrwegsystem, die Memo-Box. Und innerhalb des Berliner S-Bahn-Rings werden die Bestellungen seit Oktober 2016 mit Elektro-Lastenrädern der Firma Velogista zugestellt, die mit Ökostrom betrieben werden und damit komplett emissionsfrei unterwegs sind.

Für dieses Konzept wurde die Memo AG von den Bundesvereinigungen Logistik Österreich und Deutschland mit dem Nachhaltigkeitspreis 2017 geehrt. „Was Memo auszeichnet, ist die Konsequenz, mit der Ökologie, Ökonomie und soziale Kriterien als Basis der Unternehmensstrategie in der Praxis umgesetzt werden“, so Dr. Christian Plas, Jury-Vorsitzender und Beiratsmitglied der BVL Österreich. Von den Produkten über Wachstumsszenarien und den Umgang mit Mitarbeitern, Kunden und Lieferanten bis hin zur Logistik sei die ökologische Überzeugung der Unternehmensgründer im Sinne umfassender Nachhaltigkeit auf alle unternehmerischen Bereiche übertragen worden. „Die Auszeichnung zeigt uns, dass wir mit unserer Idee auf einem zukunftsfähigen Weg sind und auch als vergleichsweise kleines Unternehmen ein Vorbild in Sachen nachhaltige Logistik sein können“, freut sich Schmähling.





**»Die Kunden, die  
die Memo-Box nutzen, tun  
dies aus Überzeugung.«**

*Frank Schmähling*

**Viele Vorteile** Dieser zukunftsfähige Weg mag in Teilbereichen noch ein wenig teurer sein als die konventionelle Wirtschaftsweise. So kostet beispielsweise die Zustellung mit den Velogista-Lastenrädern etwas mehr als mit herkömmlichen Paketdiensten. „Ansonsten hat sie hinsichtlich Qualität, Mensch, Umwelt und Klima ausschließlich Vorteile“, erklärt Schmähling: Abgase und Lärmbelastung würden drastisch reduziert, außerdem dürften die Fahrer in Berlin die Busspur sowie Radwege benutzen und auch Einbahnstraßen entgegen der Fahrtrichtung befahren. „Dadurch ist die Zustellung häufig schneller als mit dem Paketzustellfahrzeug.“ Zudem benötigten die Lastenräder auch weniger öffentlichen Raum zum Parken. „Die Akzeptanz in der Bevölkerung ist wesentlich höher als die für Autos.“ Ein Grund für Memo, das Konzept auch auf andere Städte auszuweiten: Derzeit führt man Gespräche, um eine Zustellung mit Elektro-Lastenrädern auch in Nürnberg, Stuttgart und Hamburg zu realisieren.

Mit der Memo-Box wiederum können sich bereits alle Kunden beliefern lassen. Die in drei Größen erhältliche grüne Kunststoffkiste aus Recyclingmaterial können die Kunden nach Gebrauch kostenfrei an Memo zurückschicken. Etwa 20 Prozent der Kunden würden die Box bereits einem herkömmlichen Pappkarton vorziehen, so Schmähling. „Die Kunden, die die Memo-Box nutzen, tun dies aus Überzeugung.“ Einerseits hilft sie, Müll zu vermeiden – Versandkartons landen häufig nach einmaligem Gebrauch in der Papiertonne –, andererseits werden auch weniger Kartons gebraucht und damit Ressourcen geschont. „Das ist letztlich auch wirtschaftlicher“, betont Schmähling.

Über dem Schreibtisch des Memo-Logistikvorstands hängt ein Bild, das einen Leuchtturm zeigt. Ob es damit eine besondere Bewandnis hat? Nein, nein, wehrt Schmähling ab, den hätten „die Mädels“ da aufgehängt – ein schönes Ambiente im Büro sei schließlich wichtig. Doch passend ist die Symbolik durchaus: Ein Leuchtturm steht schließlich für Orientierung, er ist ein Fixpunkt, der den richtigen Weg zeigt. So wie ein kleiner fränkischer Versandhändler, der die Richtung in eine nachhaltige Zukunft weist. (hch) ■

Fotos: Jonas Hahn, Memo AG



Die Memo-Box ist eine grüne Kiste aus Recycling-Material. Ausgeliefert wird sie per Lastenrad, die Kunden können sie kostenfrei zurückschicken.



Ziel des Projekts „Smart Last Mile Logistics“ – kurz: „SMILE“ – ist es, die letzte Meile nachhaltiger und effizienter zu gestalten.

# Hamburg macht die letzte Meile smarter

Um die Menge der Lieferverkehre nachhaltig zu reduzieren, koordiniert die Logistik-Initiative Hamburg eine Reihe von Einzelprojekten.

Die Logistik-Initiative Hamburg hat in Abstimmung mit den zuständigen Behörden ein Projekt initiiert, das die Hansestadt zur Modellregion für E-Commerce-Belieferungen machen soll. Ziel des Projekts „Smart Last Mile Logistics“ – kurz: „SMILE“ – ist es, die letzte Meile nachhaltiger und effizienter zu gestalten. „Hamburg ist wie alle Metropolen in der Europäischen Union gezwungen, bestimmte Luftwerte einzuhalten“, sagt Werner Gliem, Clustermanager und Sprecher der Geschäftsführung der Logistik-Initiative Hamburg. „Aus diesem Grund gilt es, zusätzliche Verkehre zu vermeiden oder das Verkehrsaufkommen sogar insgesamt zu reduzieren.“ Auch die Logistik müsse hier einen Beitrag leisten. Neben einer optimierten digitalen Verkehrssteuerung durch die Kommune soll das Projekt zahlreiche weitere Aspekte berücksichtigen.

**Alternative Zustellprozesse und -punkte** Eine Möglichkeit liegt darin, alternative Zustellprozesse sowie -punkte zu etablieren. UPS transportiert schon heute täglich vorsortierte Container an vier zentrale Punkte in der Hamburger City. Zusteller bringen die Pakete zu Fuß, mit dem Lastenfahrrad oder dem E-Bike zum Empfänger. „Auch andere Paketdienstleister experimentieren mit solchen Ansätzen“, sagt Gliem. „Hermes beispielsweise wird erste Paketshops zu sogenannten Mikro-Depots ausbauen.“ Hinter all diesen Projekten steht das Ziel, dieselbetriebene Zustellfahrzeuge aus Innenstädten herauszuhalten.

Die Zahl der Lieferstopps reduzieren will das Start-up Pakadoo: Das Unternehmen hat ein System entwickelt, mit dem Pakete in Räumen des Arbeitgebers der Besteller zugestellt werden, ohne dass zusätzliches Personal oder zusätzliche Fläche benötigt wird. „Auch die simple Idee einer Paketbox oder einer

Tasche für Mehrfamilienhäuser, also eines Zustellkastens für Pakete, bewerten wir positiv“, so Gliem. „Denn hier gelingt es offensichtlich, unternehmensübergreifende Lösungen zu kreieren.“ An „ParcelLock“ beispielsweise beteiligen sich mit Hermes, DPD und GLS gleich drei KEP-Dienstleister. Auch der „PaketButler“ ist zustellerübergreifend nutzbar. Und das Hamburger Start-up CiDo hat ein digitales System entwickelt, das dem Zusteller mithilfe eines Codes den Zugang in das Haus ermöglicht.

**Alternative Antriebe und Transportkonzepte** „Für den KEP-Markt können Elektrofahrzeuge eine sinnvolle Alternative sein, weil Leistung und Reichweite den Anforderungen einer üblichen Tour genügen“, sagt Werner Gliem. „DHL hat mit dem Streetscooter den Weg vorgezeichnet.“ Die Zeiten, in denen Elektroantriebe auch für den Schwerlastverkehr tauglich werden, seien allerdings noch nicht angebrochen. Da aber gerade Lebensmitteleinzelhandelsketten und die Gastronomie mehrheitlich von größeren Fahrzeugen beliefert werden, könnten erdgasbetriebene Lkw zum Einsatz kommen. Diese seien leise und reduzierten den CO<sub>2</sub>-Ausstoß um etwa 25 Prozent, den Stickoxid-Ausstoß um bis zu 70 Prozent und Feinstaubemissionen nahezu vollständig, so Gliem.

Seit September rollt darüber hinaus der Testbetrieb von Hermes-Paketrobotern an Paketshops in drei Stadtteilen Hamburgs, der reguläre Paketsendungen an ausgewählte Testkunden zustellt. Die Logistik-Initiative Hamburg arbeitet derzeit auch an einem Pilotprojekt für den Einsatz von Drohnen für Sondertransporte. Außerdem ist geplant, ein neues, gerade auf dem Reißbrett entstehendes Quartier, die „Neue Mitte Altona“, idealtypisch für die Logistik der Zukunft zu planen und umzusetzen. (twö) ■



# Lust auf mehr Lastenfahrräder

Nürnberg macht positive Erfahrungen mit einem Pilotprojekt für Lastenfahrräder – doch die Hersteller kommen mit der Produktion neuer Räder nicht hinterher.

Eines der Vorzeigeprojekte für Lastenfahrräder in Deutschland wird derzeit in Nürnberg auf Herz und Nieren geprüft: Die KEP-Unternehmen DPD und GLS setzen unter wissenschaftlicher Leitung der Technischen Hochschule Nürnberg in der Innenstadt und in einem Wohngebiet Lastenfahrräder ein. Nun haben beide Unternehmen in mehrere Lastenfahrräder investiert sowie dezentrale Umschlagpunkte, sogenannte Mikrodepots, im Zustellgebiet eingerichtet. „Unser Ziel ist es, in den derzeitigen Zustellgebieten bis zu sieben konventionelle Zustellfahrzeuge zu ersetzen“, erklärt Prof. Ralf Bogdanski, Inhaber des Lehrstuhls für Nachhaltige Unternehmensführung und Logistik an der TH Nürnberg. „Das spart unseren Berechnungen zufolge bis zu 65 Kilogramm Stickoxide, 8 Kilogramm Feinstaub und 56 Tonnen Treibhausgase jährlich ein.“ Weitere Vorteile des Konzepts seien der geringere Verkehrsflächenbedarf der Lastenfahrräder, der Wegfall von Lärmemissionen und eine positive Resonanz seitens der Bevölkerung.

Einen Haken hat die Sache allerdings noch: „Ein eingeschränktes Angebot von passenden Lastenfahrrädern sowie bei geeigneten Kleinst-Immobilien für die Mikrodepots erschweren derzeit ein weiteres Ausrollen“, so Bogdanski. „Die Hersteller von Lastenfahrrädern müssten sehr viel professionellere Angebote beziehungsweise Serviceleistungen entwickeln – und vor allem die Lieferzeiten deutlich reduzieren.“ Auch könnten sich noch weitere KEP-Dienste und Kommunen an dem Projekt beteiligen, um die Akzeptanz der Lastenfahrräder weiter zu erhöhen. Denn die Vorteile liegen auf der Hand: Die Anschaffungs- und Fixkosten sind sehr gering, wenn der Gebietszuschnitt unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten erfolgt. Und weil sich die Zustellzeiten verkürzen – etwa durch den Wegfall der Parkplatzsuche –, lässt sich das Personal wesentlich effektiver einsetzen.

Fotos: ParcelLock, DPD



Lastenfahrräder eignen sich insbesondere für die Zustellung kleiner und leichter Pakete an Privatkunden in Innenstädten.

KOMMENTAR

## Anders handeln



Prof. Dr.-Ing. Raimund Klinkner  
Vorsitzender des Vorstands der BVL

Die BVL hat das Jahr 2017 und den 34. Deutschen Logistik-Kongress unter das Motto „Neues denken – Digitales leben“ gestellt. Neues zu denken und andere Wege zu beschreiten, hat in unseren Tagen häufig mit Digitalisierung zu tun – aber nicht ausschließlich. Ein Feld, dem die BVL viel Aufmerksamkeit schenkt, ist die Logistik in urbanen Räumen. Die Herausforderungen der Ver- und Entsorgung der Innenstädte sind von wissenschaftlicher Seite bestens analysiert worden. Die Akteure sind klar definiert; Werkzeuge zur Verbesserung der Abläufe, zur Bündelung von Verkehren oder zur geräuscharmen Nutzung verkehrsarmer Zeiten liegen bereit.

Für deren Erfolg spielt die Digitalisierung mit ihren Möglichkeiten eine große Rolle: Dank Echtzeitinformation und -kommunikation lassen sich Engpässe vermeiden. Liefer- oder Entsorgungsverkehre, öffentlicher Personennahverkehr, Taxis, Individualverkehr oder die Einsätze von Feuerwehren und Rettungswagen können harmonisiert werden – wenn sich alle Beteiligten auf Standards verständigen. Big-Data-Anwendungen helfen, Strukturen und Entwicklungen im Zeitablauf zu analysieren – wenn alle Beteiligten ihre Daten zur Verfügung stellen. Die künftigen logistischen Abläufe können von Anfang an in städtebauliche Planungen integriert werden, sofern Logistik nicht als später zu lösendes Restproblem angesehen wird.

Sind das zu viele Randbedingungen? Nein, damit können Logistiker umgehen. Aber wenn neues Denken nur postuliert und in der Umsetzung anders gehandelt wird, kommt die urbane Gesellschaft nicht voran. Digitalisierung macht vieles möglich, stellt aber nicht per se die Lösung dar. Anders handeln heißt: alle Akteure an einen Tisch bringen, gemeinsame Zielsetzungen formulieren, partikuläre Interessen harmonisieren. Im Themenkreis Urbane Logistik der BVL haben sich Stakeholder aus Unternehmen, Verwaltung, Verbänden und Wissenschaft zusammengefunden. Sie denken gemeinsam Neues und werden Anstöße geben, damit künftig anders gehandelt wird. Danke an alle, die ihr Fachwissen und ihre Erfahrung zur Verfügung stellen!

RICHTIG ODER FALSCH?

# Ideenrevolution in der Mobilität

Dr. Ulrich Nußbaum über mögliche Lösungen  
zum Schutz vor dem Verkehrskollaps.



**Unsere Innenstädte ächzen unter dem zunehmenden Lieferverkehr – über kurz oder lang müssen auch hierzulande in allen Großstädten gesetzliche Zufahrtsbegrenzungen in Kraft gesetzt werden.**

**FALSCH.** Die Ware muss zum Kunden kommen – wir können den Menschen auch nicht verbieten, weniger (im Internet) einzukaufen. Stattdessen muss sich der Wirtschaftsbereich gemeinsam mit den Städten neue Konzepte überlegen, wie Lieferverkehr effizienter erfolgen kann. Es gibt schon gute Beispiele, wie so etwas funktioniert, etwa über Bündelung, sogenannte Vorhersagung über Big Data oder mithilfe dezentraler Zwischenlager.

**Um die Versorgung immer dichter besiedelter Städte zu gewährleisten, müssen Politik und Verwaltung in der Städteplanung mit der Wirtschaft kooperieren.**

**RICHTIG.** Das ist meine Aussage in der ersten Antwort, denn zweifelsohne müssen Kommunen und Wirtschaft versuchen, für den Lieferverkehr die jeweils optimale Lösung zu finden, und für deren Akzeptanz sorgen. Die Bevölkerung und auch

die Wirtschaft brauchen und erwarten den schnellen Transport ihrer Waren. Wie so oft ist dies auch hier ein Widerspruch, denn niemand will den Lieferverkehr, der die rechte Spur blockiert oder auf dem Gehweg steht. Schon bei der Städteplanung gilt es daher, Räume für den Lieferverkehr zu schaffen, etwa Haltezonen oder, wie in Hamburg, Wechselbrücken als Ausgangsbasis für die Auslieferung per Rad oder zu Fuß.

**Um innerstädtische Klimaziele zu erreichen, müssen völlig neue Mobilitätskonzepte entwickelt werden.**

**TEILWEISE RICHTIG.** Wir stehen am Anfang einer großen Veränderung unserer Mobilität. Das gilt für den Personen- ebenso wie für den Güterverkehr. Mit der Digitalisierung und zunehmenden Vernetzung unserer Verkehrsmittel und -träger ergeben sich völlig neue Möglichkeiten. Die U-Bahn wird zum Partner der KEP-Branche. Auch bei den alternativen Antrieben ergeben sich Quantensprünge, vor allem für den städtischen Lieferverkehr. Es entstehen Sharing-Konzepte für Berufspendler oder für die Paketauslieferung. Meines Erachtens stehen wir vor einer Art Ideenrevolution in der Mobilität.

Illustration: Manuela Heins



### IT-Lösungen sind der Schlüssel, wenn es darum geht, den Verkehrskollaps zu verhindern.

**RICHTIG.** Die Vernetzung von Verkehrsteilnehmern, Verkehrsmitteln und Infrastruktur sollte genutzt werden, um Mobilität effizienter und sicherer zu gestalten. Und das passiert zurzeit. Ein Beispiel aus unserem Mitgliedsunternehmen Dakosy zeigt, wie viel Zeit und Kosten sich für alle Beteiligten im Hamburger Hafen durch den Einsatz von IT-Lösungen sparen lassen. Ganz wichtig ist dabei, dass in unsere Infrastruktur investiert wird – sonst funktioniert es mit der Digitalisierung nicht. Es gilt, Datennetze aufzubauen und die Verkehrswege so weit zu ertüchtigen oder zu erneuern, dass sie mit den Verkehrsmitteln kommunizieren oder dass selbstfahrende Autos sie eindeutig identifizieren können.

### Die Zustellung über Lastenfahrräder, aber auch Drohnen und Paketroboter wird langfristig ein Nischenangebot bleiben.

**TEILWEISE RICHTIG.** Lastenfahrräder und Paketroboter sind gerade im städtischen Lieferverkehr eine wichtige Entlastung,

werden aber sicher nicht den Großteil der gängigen Lieferfahrzeuge ersetzen können. Drohnen könnten zunächst vornehmlich im ländlichen Raum eingesetzt werden. Das ist aber noch Zukunftsmusik, und es ist schwer zu beurteilen, ob sie sich auch im Wettbewerb mit anderen neuen Zustellkonzepten durchsetzen können. Es bleibt daher spannend, was sich die Unternehmen einfallen lassen, um den Kunden ihre Waren schnell und kostengünstig zu liefern. (men) ■

#### Zur Person

Dr. Ulrich Nußbaum ist seit März 2015 Präsidiumsvorsitzender des DVF. Von 2003 bis Juni 2007 war er Bremer Senator für Finanzen und von Mai 2009 bis Dezember 2014 Berliner Finanzsenator. Seit 2010 ist Nußbaum Professor für internationales und europäisches Recht und Finanzbeziehungen an der Jacobs University Bremen. Er schloss sein Studium 1984 als Dr. jur. ab und erhielt 1989 seine Zulassung als Rechtsanwalt. Zwischen 1985 und 1998 hatte er Führungspositionen bei der SLH Sea Life Harvesting Gruppe Bremerhaven inne und ist seit 1998 Gesellschafter.

## cadis – das operative TMS

### Transportplanung und elektronische Lieferabwicklung



**kratzer**  
AUTOMATION

cadis oTMS – IT drives logistics

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





# Zukunft der Logistikimmobilien und Standorte

Im Rahmen der Logix-Initiative ist eine Studie den künftigen Anforderungen an Logistikimmobilien und Standorten auf den Grund gegangen – speziell vor dem Hintergrund der sich verdichtenden urbanen Logistik.

*Ein Gastbeitrag von Prof. Christian Kille und Dr. Alexander Nehm*

Die urbane Logistik sieht sich mit zahlreichen Umwälzungen konfrontiert. Diese zu sortieren und zu bewerten, ist nicht einfach. Wir haben dazu eine Studie verfasst, die sich nicht nur allgemein mit der Zukunft der Logistikimmobilien und Standorte befasst, sondern unter anderem auch speziell mit dem Logistiktyp zur Versorgung von Ballungsräumen. Dabei haben wir gezielt die Perspektive der Nutzer eingenommen. Das Ergebnis sind nicht nur 17 relevante Themen, sondern auch konkrete Thesen über die Zukunft. Die zusammenfassenden Kernthesen sind zum Teil allgemein gültig, betreffen aber auch konkret die urbane Logistik.

So ist das Thema Nachhaltigkeit allgemein ein ökologischer Hygienefaktor, eine ökonomische Grundvoraussetzung und ein soziales Argument im Ansiedlungsprozess – nicht mehr, aber auch nicht weniger. Das ist nicht überraschend. Auch zeigte sich, dass man bei den Versprechungen der Digitalisierung auf dem Teppich bleiben sollte: Drohne, 3-D-Druck und selbst Industrie 4.0 werden zwar die Logistikwirtschaft in Summe nachhaltig prägen, dennoch werden sie weder Immobilien noch Standorte maßgeblich verändern.

Die Entwicklung bei der Automatisierung wiederum zeigt wichtige Auswirkungen auf die urbane Logistik, da sie auch im zweiten und dritten Stock funktioniert. So werden die Gebäudehöhen von Logistikimmobilien mittel- bis langfristig steigen. Die Relevanz der Standortfaktoren Lohnkosten und Arbeitskräfteverfügbarkeit nimmt ab, während die Menge der Automatisierungslösungen zunimmt.

Auch wird der Platzmangel insbesondere in Stadtnähe zu Alternativen bei der Entwicklung von Logistikimmobilien führen. Dazu zählen die Brownfield-Nutzung oder die Revitalisierung von Bestandsgebäuden. Auch die Gebäudekonzepte werden gerade in attraktiven Ballungsräumen zum Beispiel durch Mischnutzungen und architektonisch anspruchsvolles Design innovativer.

Dies zeigt, dass ein Imagewandel in der Logistikwirtschaft im Gang ist, was auch die Akzeptanz steigern wird. Die Logistik hat sich vom Schmuttelkind zu einer Arbeitsbiene entwickelt – jetzt ist sie auf dem Weg zum Möglichmacher. Der tägliche Umgang mit dem Thema E-Commerce verändert die Wahrnehmung und damit die Akzeptanz in Politik und Gesellschaft.

Alles in allem: Der stadtnahe Flächenbedarf der Logistik nimmt vor allem durch das E-Commerce-Wachstum und die damit verbundenen Lieferversprechen stark zu. Auch die Zahl an neuen logistischen Gebäudeformen wie Mikro-Depots, Hybridobjekte und Multi-Level-Anlagen wird deutlich steigen. ■

## Zur Person

Dr. Christian Kille, Professor für Handelslogistik an der Hochschule Würzburg, und Dr. Alexander Nehm, Geschäftsführer der Logivest Concept GmbH, verfassten die Studie zur Zukunft der Logistikimmobilien und Standorte im Rahmen der Logix-Initiative. Unterstützt wurden sie von der Bayern LB, Flex, Group 7, Patrizia und Segro. Die Studie kann über <https://www.logix-award.de/neue-logix-studie-in-kernthesen/> kostenlos angefordert werden.



### About

Soumitra Bhattacharya is the Managing Director of Bosch Ltd., and Regional President for the Bosch Group in India. His career spans 33 years of professional experience in the Corporate World. He is a CA by profession from The Institute of Chartered Accountants of India and completed his Articleship from Price Waterhouse.



## »Addressing its environmental and transportation impact is necessary to solve mobility issues in smart cities«

Mr. Soumitra Bhattacharya, President of Bosch Group India, about opportunities and challenges of a developing logistics market.

**With more than 1.3 billion people, India is one of the most populous countries in the world with the rising tendency of settlement in urban agglomerations. What are the greatest challenges to ensure urban mobility?**

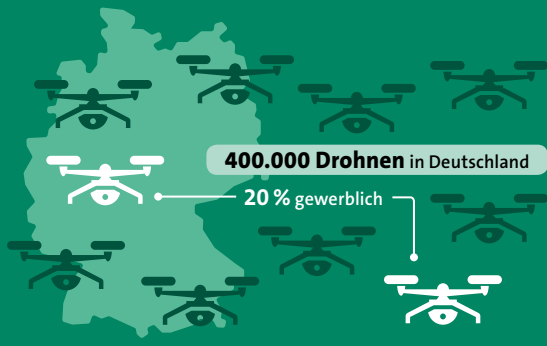
Urban mobility is a challenging topic already today with increased traffic densities in the metros and Tier 1 cities. According to the 2011 census, India's urban population, which forms 30 percent of the country's populace, contributes 60 percent of India's GDP. This rising figure will necessitate changes to physical, institutional, social and economic infrastructure. The Government is overhauling existing frameworks and improving connectivity and quality by building new corridors. Economic liberalisation in the 1990s led to a boom in the number of road vehicles. Addressing its environmental and transportation impact is necessary to solve mobility issues in smart cities. Linking nascent shared mobility to the transport system will further ensure seamless citizen travel.

**The Indian automotive industry is currently experiencing rapid growth; passenger car sales are rising constantly by a double-digit percentage. How do technological innovations already contribute to avoiding traffic collapse?**

The exponential growth in India's automotive industry has been the catalyst for wide-ranging innovation including affordable compact UVs, Super Compacts (sub 4m sedans) and Nano in the mini segment. Critical Government initiatives and investments such as public transportation, metros, Bus Rapid Transit System (BRTS) and infrastructure projects such as national highways are also preventing failures in the traffic system.

**How do innovative technologies, new mobility concepts and offers as well as digital networking contribute to smart mobility in the urban areas of India?**

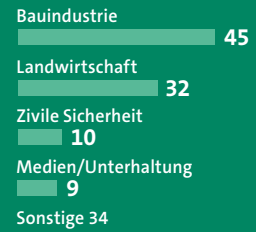
- Integrated Traffic Management (ITM) – To monitor traffic using cameras installed at traffic junctions, detect violations using number plate recognition and generate e-ticket.
- Intelligent Parking Management (IPM) – To help citizens navigate parking slots with cameras, electromagnetic sensors and number plate recognition.
- Intelligent Transport System (ITS) – To transform the transport infrastructure into an efficient, profitable, safe and friendly system via location data, vehicle health, road conditions and security alerts through an in-vehicle computer and Bosch's Know Your Road (KYR) app. (men) ■



### Drohnen im Anflug

Bis 2020 soll das Marktvolumen für kommerzielle Drohnen in Deutschland auf 115 Millionen Euro wachsen. Derzeit sind rund 400.000 der unbemannten Luftfahrzeuge im Einsatz, schätzungsweise 20 Prozent davon werden kommerziell genutzt.

### Weltweites Marktpotenzial für drohnenbasierte Geschäftsanwendungen



# Ein neuer Mix der Verkehre bietet neue Perspektiven

Vom Pedelec über Drohnen bis zum regionalen Webkaufhaus – neue Konzepte, Transportmittel und Impulse beeinflussen die Versorgung auf der letzten Meile.

Vergleich Luftschadstoffemissionen nach Fahrzeugtyp, Bezugsjahr 2010

	NO <sub>x</sub> -Ausstoß pro 100 km in g			PM <sub>10</sub> -Ausstoß pro 100 km in g		
	Vorkette (indirekte Emissionen)	Direkte Emissionen	Gesamtemissionen	Vorkette (indirekte Emissionen)	Direkte Emissionen	Gesamtemissionen
<b>Pkw (Ottomotor)</b>	8,60	22,04	30,64	0,0	0,36	0,36
<b>Pkw (Dieselmotor)</b>	6,68	62,72	69,40	0,0	2,69	2,69
<b>Pedelec</b>	0,52	0,0	0,52	0,02	0,0	0,02

### Pedelec deutlich überlegen

Aufgrund ihrer größeren Reichweite, Flexibilität und Wendigkeit können Pedelecs im innerstädtischen Verkehr durchaus mit dem Auto konkurrieren. In puncto Energieverbrauch und Schadstoffemissionen sind sie ohnehin haushoch überlegen: Zwar entstehen auch bei der Nutzung von Elektrofahrrädern Emissionen, und das Laden des Akkus verbraucht Energie – insgesamt überwiegen aber die positiven Effekte, wenn mehr Menschen das Rad statt des Autos nutzen.

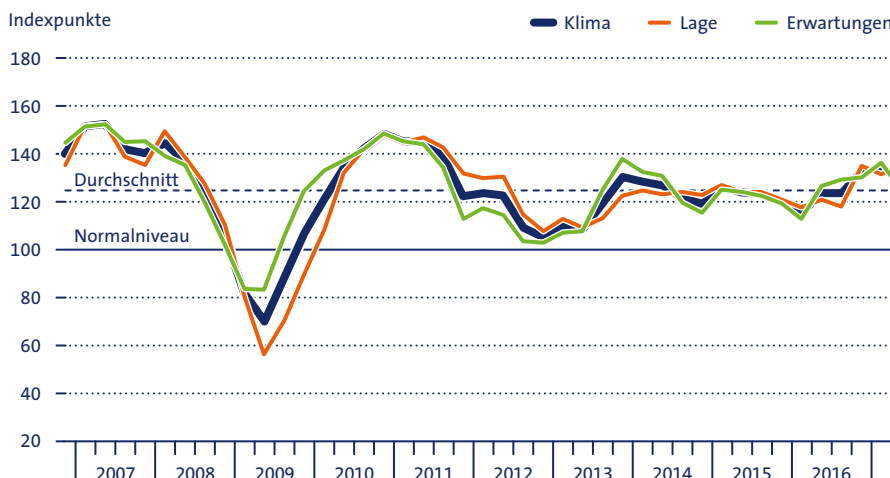
Vergleich mittlerer Energieverbrauch und CO<sub>2</sub>-Ausstoß nach Fahrzeugtyp, Bezugsjahr 2011

	Energieverbrauch je 100 km			CO <sub>2</sub> -Ausstoß pro 100 km in g			Energiekosten pro 100 km
	Energie-träger	Energie-quelle	Energie-verbrauch je 100 km	Vorkette (indirekte Emissionen)	Direkte Emissionen	Gesamtemissionen	
<b>Pkw (Ottomotor)</b>	Benzin	Rohöl	7,9 Liter	3,24	18,84	22,08	12,008 €
<b>Pkw (Dieselmotor)</b>	Diesel	Rohöl	6,7 Liter	1,72	17,43	19,14	9,447 €
<b>Pedelec</b>	Elektroenergie	deutscher Strommix 2011	1,0 kWh	0,564	0,00	0,564	0,253 €

\* NO<sub>x</sub> = Stickstoffoxid, \*\* PM<sub>10</sub> = Feinstaub

Illustration: Manuela Heins

## www.bvl.de/logistik-indikator



### Kommentar

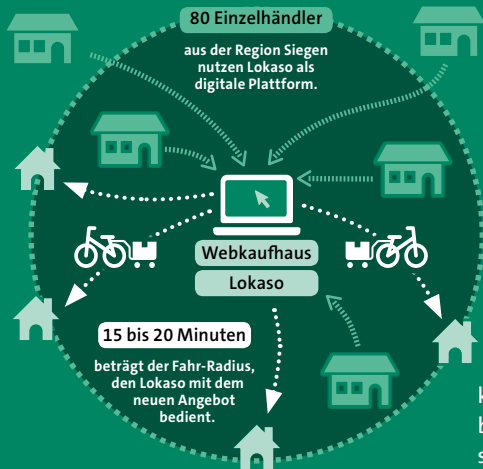
„Dämpfend wirkt die gefühlte Unsicherheit, die aus eigener Kraft nicht überwunden werden kann.“

Prof. Raimund Klinkner, BVL

Logistik-Indikator 2017-Q2, IfW Kiel



Quellen: PwC, Drone Industry Insights, Umweltbundesamt, Bundesverband E-Commerce und Versandhandel Deutschland e. V. (BEVH), Lokaso, A.T. Kearney, GfK-Consumerscan

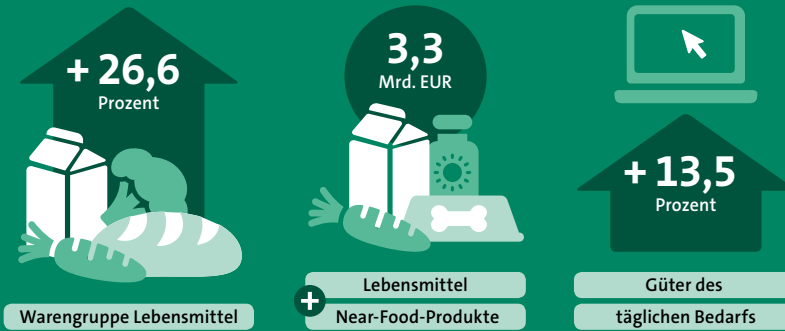


### Regional online einkaufen

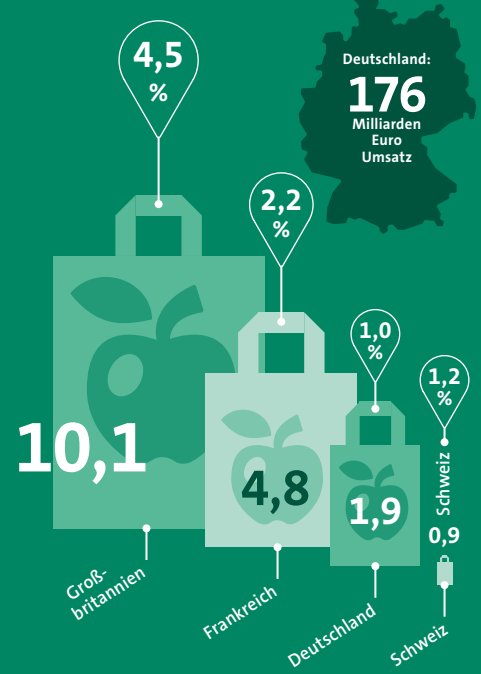
Um der Konkurrenz von Amazon & Co. die Stirn zu bieten, geht der Einzelhandel in Siegen neue Wege: Seit Herbst 2016 ist dort mit Lokaso ein regionales Webkaufhaus online, in dem rund 80 Einzelhändler aus Siegen und Umgebung ihre Waren anbieten. Versand und Retouren sind kostenlos, bei Bestellungen bis 15 Uhr wird noch am selben Tag geliefert.

### E-Commerce-Anteil noch gering

2016 wurde mit Nahrungsmitteln und Getränken online nur knapp eine Milliarde Euro umgesetzt. Diese Warengruppe verzeichnete aber das stärkste Wachstum: satte 26,6 Prozent. Zusammen mit nahestehenden Kategorien wie Drogeriewaren ergibt sich schon eine Summe von etwa 3,3 Milliarden Euro inklusive Umsatzsteuer – der online erwirtschaftete Bruttoumsatz mit Gütern des täglichen Bedarfs stieg damit um 13,5 Prozent.



### Online-Umsatz mit Lebensmitteln in Mrd. € und Anteil am Gesamtumsatz im Lebensmitteleinzelhandel

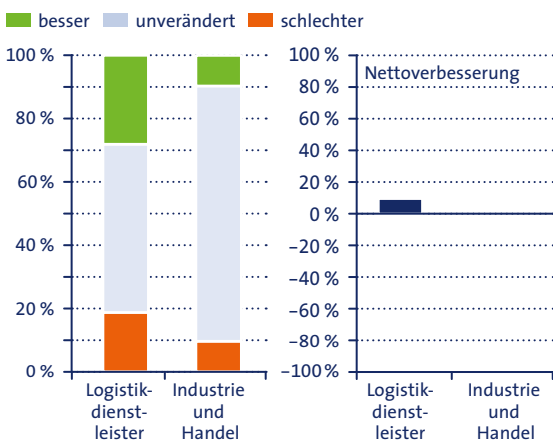


### Potenzial im deutschen Markt

176 Milliarden Euro Umsatz macht der Lebensmitteleinzelhandel in Deutschland pro Jahr. Doch nur knapp ein Prozent davon sind Online-Käufe. Im europäischen Vergleich liegen wir damit hinter der Schweiz, Frankreich und Großbritannien. Spitzenreiter ist Großbritannien: Dort werden bereits 4,5 Prozent des Gesamtumsatzes von rund 10,1 Milliarden Euro im Online-Geschäft erwirtschaftet.

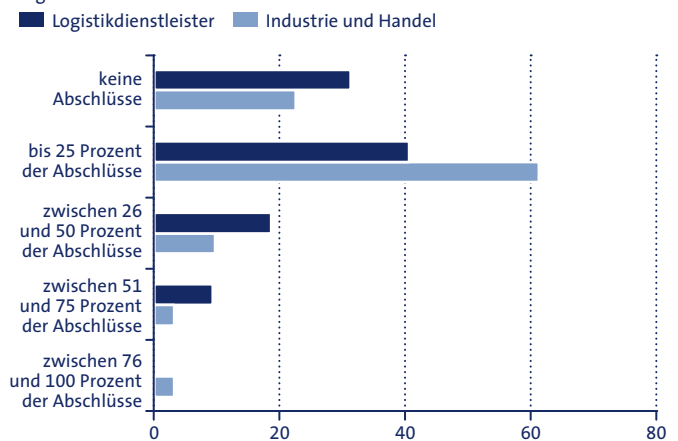
### Geschäftstendenz

Erwartete Entwicklung der Geschäftslage in den nächsten 3 Monaten



### Teilindikator „Logistikdienstleister“

Wie hoch ist der Anteil Ihrer Geschäftsabschlüsse, der ausschließlich über digitale Plattformen erfolgt?



# Lieber in Euro als in Newton

Siemens integriert weltweit rund 100.000 Lieferanten in die eigene Supply Chain. Bei einem Firmenrundgang stellte sich Projektleiter Thomas Holzner den Fragen von BVL-Geschäftsführer Prof. Thomas Wimmer.





**Prof. Thomas Wimmer:** *Hallo, Herr Holzner! Ich freue mich, ein Mitglied unseres Förderbeirats mal in seiner natürlichen beruflichen Umgebung anzutreffen ... und dann gleich an einem so spannenden Ort wie der digitalen Fabrik von Siemens.*

**Thomas Holzner:** Herzlich willkommen, Herr Professor Wimmer. Den Ort haben wir bewusst gewählt: Hier in Erlangen stehen wir quasi mitten im Thema.

**Wimmer:** *Vor allem sehe ich hier, wie bei Siemens Menschen und Roboter ganz einträchtig zusammenarbeiten. Was hat das mit Ihrem Projekt zur Digitalisierung der Lieferkette zu tun?*

**Holzner:** Eine ganze Menge. Die Kommunikation beziehungsweise der reibungslose Datenfluss zwischen Kundenanforderungen, Entwicklung, Beschaffung und Produktion spielt beim Einsatz von Robotern eine noch größere Rolle als bei einer rein manuellen Arbeitsweise. Mit „Source to Contract“ und „Purchase to Pay“ nutzen wir hier eine sehr effiziente Methode.

**Wimmer:** *Können Sie diese Schlagworte bitte erklären?*

**Holzner:** „Purchase to Pay“ ist die Digitalisierung des operativen Einkaufs, also die Kaufabwicklung bis hin zur Bezahlung auf digitaler Basis. „Source to Contract“ betrifft den strategischen Einkauf und die einfachere Kommunikation zwischen Kunden und Lieferanten über den gesamten Prozess. Wir nutzen dafür die Plattform Supply-on. Wenn wir zum Beispiel für ein neues Projekt fünf unterschiedliche Blechteile benötigen, stelle ich

über die Plattform eine entsprechende Anfrage. Das hat den Vorteil, dass jeder potenzielle Lieferant exakt dieselben Informationen und damit auch gleiche Chancen erhält. Wir haben bei Source to Contract also eine sehr homogene Informationsverteilung. Zudem werden die Daten, die ein Lieferant zurückmeldet, im digitalen Prozess weiterverwendet. Es funktioniert alles in einem einzigen geschlossenen Workflow. Das ist die Grundidee bei Source to Contract.

**Wimmer:** *Und wie geht es dann weiter?*

**Holzner:** Danach erhalten wir die Angebote. Ohne den regulierenden Charakter einer Plattform wie Supply-on bietet der eine Lieferant vielleicht sechs Blechteile an statt fünf, aber dafür mit Rabatt. Der nächste bietet in Pfund oder Dollar statt in Euro an. Dahinter steckt, dass Lieferanten eigentlich nicht vergleichbar sein wollen. Für den Einkäufer führt das jedoch zu einem hohen manuellen Abstimmungsaufwand. Mit Source to Contract erreichen wir diese Vergleichbarkeit zunächst durch die Elektronifizierung und danach durch die Digitalisierung.

**Wimmer:** *Was ist der Unterschied zwischen elektronisch und digital?*

**Holzner:** Eine elektronifizierte Lösung funktioniert nur in eine Richtung. Eine digitalisierte Lösung arbeitet bidirektional und verfügt in der Regel über Prozessintelligenz. Wenn wir die Datenautobahn zu unseren Lieferanten aufbauen, beginnen wir mit der elektronischen Anbindung und lassen die digitale folgen.

**»Unser Ziel ist, dass selbst der kleine Blumenhändler digital mit uns kommunizieren kann.«**

*Thomas Holzner*

**Wimmer:** *Warum in zwei Schritten?*

**Holzner:** Das System ist sehr komplex. Allein im Siemens-Konzern haben wir 42 ERP-Systeme, und bei unseren Lieferanten finden wir die gesamte Bandbreite von der kleinen Excel-Lösung bis hin zu großen SAP-Systemen. Unser Ziel ist, dass selbst der kleine Blumenhändler digital mit uns kommunizieren kann, ohne dass ihm zusätzliche Kosten entstehen.

**Wimmer:** *Wie weit sind Sie von diesem Ziel noch entfernt?*

**Holzner:** Hinsichtlich der digitalen Anbindung unserer Lieferanten sind wir schon in der ersten erfolgreichen Roll-out-Phase.

**Wimmer:** *Sie überspringen den Schritt der Elektronifizierung?*

**Holzner:** Das ist zwar ungewöhnlich, aber in diesem Fall fangen wir mit der größten Herausforderung an. Wir konzentrieren uns zunächst auf die Lieferanten mit hohen Transaktionsvolumina, bei denen wir auch technische Zeichnungen verarbeiten müssen. Und jetzt denken wir drüber nach, wie wir in der nächsten Evolutionsstufe fast alle übrigen Lieferanten anbinden können. Dann kann auch ein Blumenhändler oder ein Einmal-Lieferant, der keine großen Spezifikationen hat, digital mit Siemens kommunizieren. In der ersten Phase haben wir bereits rund 5.000 Lieferanten digital angebunden; weitere 5.000 bis 7.000 sollen folgen, womit wir bereits einen Großteil des Transaktionsvolumens abdecken werden.

**Wimmer:** *Und die Lieferanten spielen alle mit?*

**Holzner:** Die Digitalisierung funktioniert nur, wenn man sie wirklich konsequent betreibt. Deshalb bieten wir unseren Lieferanten auch eine kostenlose Anbindung und überzeugen sie durch Einsparungen bei Porto und Bearbeitungszeiten, indem sie die Daten ohne Medienbruch übernehmen können. Bei Bedarf werden die Daten in Excel oder andere Formate konvertiert. Dann wird die Bestellung über die Plattform bestätigt und geht direkt in unser jeweiliges ERP-System. Dadurch entfällt der manuelle Aufwand für das Übertragen der Daten aus einer E-Mail oder das fehleranfällige Abschreiben von einem Fax. Zudem profitieren unsere Lieferanten von der digitalen Rechnungsverarbeitung, deren Bearbeitungszustand sie dadurch online abrufen



können. Im nächsten Schritt werden wir auch das gesamte Vertragsmanagement in die Plattform integrieren.

**Wimmer:** *Wo sehen Sie die größten Herausforderungen bei der Digitalisierung?*

**Holzner:** Für uns als Industrieunternehmen besteht eine der größten Herausforderungen im Umgang mit Konstruktionszeichnungen und dem damit verbundenen Dokumentenmanagement. Vor allem müssen wir sicherstellen, dass der Lieferant immer den aktuellen Entwicklungsstand kennt.

**Wimmer:** *Wie häufig ändern sich denn bei Ihnen die Spezifikationen?*

**Holzner:** Nehmen wir zum Beispiel die Produktion von Windturbinen. Bei den sogenannten Null-Serien werden die bei der Montage gewonnenen Erkenntnisse dynamisch in den Produktionsprozess integriert. Bei einer Serie von 25 Stück gibt es dann am Ende große Unterschiede zwischen der ersten und der letzten Turbine.

Fotos: Tilmann Weishart





**Wimmer:** *Das ist aber ein sehr spezieller Bereich. Gibt es weitere Herausforderungen?*

**Holzner:** Die Digitalisierung umzusetzen, erfordert große Disziplin. Wer digitalisiert, darf keine Bestellung telefonisch oder per Fax übermitteln. Jede Bestellung muss in das System eingetippt und via Plattform an den Lieferanten übertragen werden.

**Wimmer:** *Wo sehen Sie künftig die Hauptaufgabe der Mitarbeiter im Einkauf?*

**Holzner:** Der Fokus liegt jetzt auf den sich wandelnden Prozessen. Ändert sich zum Beispiel der Fertigungsplan, müssen die Reaktionen der Lieferanten hinsichtlich Terminen und Mengen überwacht werden. Der Mensch wird weiterhin gebraucht.

**Wimmer:** *Damit kommen wir wieder auf das Thema, das wir in der Logistik so häufig haben: das Thema Mensch. Sie haben wahrscheinlich eine ebenso heterogene Personalstruktur wie die meisten anderen Unternehmen – also hoffentlich eine vernünftige Mischung aus Männern und Frauen, Jüngeren und Älteren. Wie bauen Sie hier die Brücken, und wie überzeugen Sie diejenigen, die eher traditionell denken?*

**Holzner:** Wir haben im Rahmen des Projekts gelernt, dass wir uns jeden Beteiligten genau ansehen müssen. Zuerst braucht man natürlich die Zustimmung vom CFO und von der IT-Abteilung. Danach muss man die Leute in den Fabriken abholen und ihnen den Mehrwert der Digitalisierung erklären. Bei einer Fabrik mit täglichen oder wöchentlichen Planänderungen, von denen 2.000 Artikelnummern betroffen sind, fällt dies nicht schwer. Dennoch haben wir das Change Management anfangs unterschätzt.

**Wimmer:** *... wie so viele ...*

**Holzner:** Wir haben sämtlichen Divisions-Einkaufsleitern und Logistikleitern unser Vorhaben präsentiert und konkrete Vereinbarungen getroffen. Außerdem haben wir während des Projekts im Zwei-Monats-Rhythmus die Umsetzungsverantwortlichen aller Divisionen eingeladen und monatlich ein Treffen mit den einzelnen Beteiligten arrangiert. Diese Art der Einbindung hat dem Projekt einen großen Schub verliehen. Schließlich haben wir die Kollegen vor Ort personell unterstützt, um bei der Umstellung aktiv zu helfen. Und nicht zuletzt haben wir die Projektfortschritte regelmäßig kommuniziert.

**Wimmer:** *Über welche Kanäle?*

**Holzner:** Neben Newslettern, Webcasts, Besprechungen und dem Intranet nutzen wir hierfür das Siemens Social Network, in dem ich regelmäßig Neuigkeiten poste. Der große Vorteil an den neuen Kommunikationskanälen ist, dass ich damit jeden Mitarbeiter erreichen kann. Das ist eine Art der Kommunikation, die früher nicht möglich war. Insgesamt geht es darum, den Mehrwert für den einzelnen Mitarbeiter zu vermitteln und nicht den Mehrwert für die Firma. Der wird ohnehin da sein.

**Wimmer:** *Also sollte man bereits fünf bis sechs Monate vor dem Projektstart mit der Kommunikation beginnen?*

**Holzner:** Genau. Wir fangen zum Beispiel gerade an, aus den einzelnen operativen Einheiten die sogenannten Change Agents zu identifizieren, mit denen wir ein Change-Management-Programm und einen Kommunikationsplan aufstellen. Für die Botschaften gilt: Sie müssen einfach sein. Und man muss sie wiederholen, wiederholen, wiederholen.



### Zur Person

Thomas Holzner leitet bei der Siemens AG das Corporate Project „Digitalisierung der Supply Chain“. Der gebürtige Oberpfälzer hat in Erlangen Fertigungstechnik studiert und war danach in verschiedenen Funktionen in den Bereichen Logistik, Planung, Beratung und Einkauf für Daimler, Siemens und Herlitz tätig, bevor er im Jahr 1998 zu Siemens zurückkehrte.

**Wimmer:** *Wie geht es weiter, wenn Siemens alle Lieferanten angebunden hat?*

**Holzner:** Wir wollen unsere Produkte künftig digital aufbauen – Stichwort „digitaler Zwilling“. Unsere Schaltschränke enthalten zum Beispiel viele Komponenten von Zulieferern. Mit einem digitalen Zwilling könnten wir bereits in der Konstruktionsphase einen System-Kompatibilitäts-Check machen. Wenn genügend Daten hinterlegt sind, können wir sogar eine Wärmesimulation starten. Dann wissen wir, ob wir einen oder zwei Lüfter oder eine Klimaanlage brauchen – oder gar keinen Lüfter. Und wie wäre es, wenn wir den Monteur bei der Verkabelung des Schaltschranks über eine Google-Brille steuern? Wir haben das schon mal getestet, für eine 3-D-Realtime-Verarbeitung sind die Datenmengen allerdings noch zu groß. Aber auch daran werden wir weiterarbeiten.

**Wimmer:** *Eine interessante Vision, aber welche Vorteile bringt der digitale Zwilling dem Kunden?*

**Holzner:** Ein Schaltschrank wird im Laufe seiner Nutzung stark verändert. Mithilfe des digitalen Zwillings lässt sich jede Veränderung abbilden, was Wartung und Reparaturen wesentlich vereinfacht. Via Fernwartung können wir dann feststellen, welche Komponenten sich tatsächlich im Schrank befinden. Heute müssen diese Informationen mühsam aus Aktenordnern herausgesucht werden.

**Wimmer:** *Ein weiteres Beispiel für die Vorteile der Digitalisierung habe ich eben beim Firmenrundgang gesehen. Das Gehäuse einer Steuereinheit wurde hier mit 28 filigranen Schrauben versehen – durch einen Roboter. Wenn sich aufgrund einer Kundenanforderung die Position einzelner Gewinde verändert, muss diese Information durchgängig vom Entwickler bis zum Roboter kommuniziert werden. Und Roboter werden uns künftig in der Produktion wohl immer häufiger begegnen.*

**Holzner:** Ich sehe hier einen großen Mehrwert für den Standort Deutschland. Durch die Evolution der Informatik und der Lichtschranken können Roboter heute viel flexibler eingesetzt werden als früher. Das von Ihnen genannte Beispiel zeigt, wie uns Roboter monotone Arbeiten abnehmen können. Wir setzen sie aber auch ein, um Paletten zu bewegen – wobei sie den Mensch nicht ersetzen, sondern vor allem unterstützen. Im Team Mensch-Roboter sehe ich den Mehrwert und die Zukunft.

**Wimmer:** *Das ist genau der Punkt. Wir müssen die Arbeitsplätze sensibel weiterentwickeln im Sinne einer menschlichen Reform der Arbeit – ausgerichtet an den Fähigkeiten der Menschen. Apropos: Sprechen wir mal über den Menschen Thomas Holzner. Wie wird man das, was Sie geworden sind?*

**Holzner:** Meine Hauptmotivation ist die Begeisterung für Menschen.



**Wimmer:** Und außerdem? Sie mussten ja doch auch etwas lernen dafür?

**Holzner:** Ich habe in Erlangen Fertigungstechnik studiert. Und um das Studium zu finanzieren, habe ich Industrieroboter programmiert. Danach folgten einige berufliche Stationen bei Daimler, Siemens und Herlitz, wo ich in den Bereichen Logistik, Planung, Beratung und Einkauf tätig war. Bevor ich Projektleiter für die Digitalisierung der Supply Chain wurde, war ich Einkaufsleiter bei Siemens Windpower. Da gibt es einen ganz engen Schulterschluss zwischen Entwicklung und Einkauf, weil sich dort die Produkte sehr schnell verändern. Bei Windpower haben wir mit der Lieferantenintegration begonnen, und der Effekt war deutlich: Die elektronisch angebundenen Lieferanten überzeugten durch eine wesentlich höhere Liefergenauigkeit als die nicht angebundenen Lieferanten. Für mich ist das ein weiterer Antrieb, mittelfristig alle Lieferanten an unsere Supply Chain anzubinden. Das sind mehr als 100.000 Firmen. Weltweit gibt es derzeit kein Digitalisierungsprojekt vergleichbarer Größe. Dafür schlägt mein Herz.

**»Wir müssen die Arbeitsplätze sensibel weiterentwickeln im Sinne einer menschlichen Reform der Arbeit.«**

*Prof. Thomas Wimmer*

**Wimmer:** Das spürt man. Und wenn ich so höre, was Sie alles tun und was Sie an Visionen haben und umsetzen wollen, dann frage ich mich immer: Wo nimmt der Mann die Zeit her? Sie engagieren sich ja auch noch ehrenamtlich bei der BVL als Förderbeirat. Warum machen Sie das?

**Holzner:** Die BVL ist gemeinnützig. Und die Logistik ist der drittgrößte Wirtschaftsbereich in Deutschland. Wir haben genügend Menschen, die jammern, dass etwas falsch läuft. Ich finde es besser, wenn man aktiv etwas verändert. Und da bietet die

BVL viele Möglichkeiten. Der Förderbeirat verbessert die Zusammenarbeit zwischen großen Konzernen und mittelständischen Unternehmen. Das ist gut für den Standort Deutschland.

**Wimmer:** Neben der BVL und der Liebe zur Logistik verbindet uns noch vieles andere: Vor allem rechnen wir beide lieber in Euro als in Newton, und den gleichen Vornamen haben wir auch noch. Ich bin der Ältere: Ich heiße Thomas. (reicht Holzner die Hand)

**Holzner (lacht und schlägt ein):** Ich heiße auch Thomas. (mw) ■



fashion solutions

**Ohne  
Tasche  
keine  
Competition.**

# making complexity simple

KNAPP schickt neueste Technologien und Komplettlösungen für die Mode- und Textilbranche auf den Catwalk. Die smarten Lösungen für Hänge- und Liegware passen sich flexibel Ihren Anforderungen an und sorgen jede Saison für Ihren souveränen Auftritt. Trends kommen und gehen – KNAPP bleibt en vogue.

Dürkopp Fördertechnik ist der Spezialist für Hängefördertechnik in der KNAPP-Gruppe. Mit den Lösungen rund um die Sortertasche setzt Dürkopp Fördertechnik neue Maßstäbe: Multichannel-Business effizient abwickeln, Liegware sicher hängend transportieren, Waren platzsparend lagern, sortieren und kommissionieren. Die Sortertasche macht's möglich.

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

**KNAPP**



Mehr als 60 Schülerinnen und Schüler kamen auf Einladung des Zentrums der Wirtschaftsförderung Hamm zu Besichtigungen bei Salzgitter Mannesmann Line Pipe sowie der Voestalpine Böhler Welding. Im Anschluss ging es zum Logistikplanspiel in der SRH Hochschule für Logistik und Wirtschaft.

## Beeindruckend und inspirierend

Der zehnte Tag der Logistik hat am 27. April bei rund 400 Veranstaltungen knapp 40.000 Besucher mobilisiert. Auszüge aus Berichten einiger Veranstalter dokumentieren die Vielfalt an Themen und Formaten.

Die Unternehmensgruppe Fischer stellte die Internationalisierung in den Mittelpunkt: *Wie funktioniert die Zusammenarbeit über unterschiedliche Zeitzonen und Kulturkreise hinweg?* Den 25 Teilnehmern am diesjährigen Tag der Logistik bei Fischer bot sich ein abwechslungsreiches Rahmenprogramm: Vorträge und Workshops zur Lager-Integration Fischer Frankreich, Live-Konferenzen mit den Logistikverantwortlichen in China, Indien und Brasilien sowie Informationen aus dem Personalbereich. Abgerundet wurde der Aktionstag durch eine Besichtigung des Fischer Global Distribution Centers.

Wie wird autonomes Fahren die Logistik verändern? Wie wird künstliche Intelligenz das Supply Chain-Management beeinflussen? Über diese Themen diskutierten Studierende bei 4flow in Berlin. Bei den Teilnehmern bestand Konsens darüber, dass die Branche beide Technologien verstärkt nutzen wird, da sie ein geringeres Fehlerpotenzial als der Mensch aufweisen. Neben den Vorteilen der Digitalisierung skizzierten die Beteiligten auch mögliche Risiken, wie beispielsweise das fehlende Vertrauen des Menschen in Zukunftstechnologien.

Großen Zuspruch fand die Agentur für Arbeit in Frankfurt mit ihrem Angebot. Rund 330 Personen informierten sich am Tag der Logistik 2017 bei 24 namhaften Logistikunternehmen über Arbeits- oder Ausbildungsmöglichkeiten. Das Feedback der Unternehmen war durchweg positiv. Zur Ausbildungsbörse erschienen über 170 junge Menschen, darunter auch Interessierte aus dem Umland: eine Gruppe junger Flüchtlinge aus Hanau und sogar ein Bewerber aus Heidelberg.

Der Verein „Das Plus der Oberpfalz“, in dem Gebietskörperschaften und Unternehmen organisiert sind, beteiligte sich bereits zum dritten Mal in Folge am Tag der Logistik. Diesmal wurde das neue Logistikzentrum von Conrad Electronic in Wernberg-Köblitz besichtigt. Neben den Vereinsmitgliedern folgten zahlreiche Unternehmensvertreter und Logistikverantwortliche der Einladung. Beeindruckt zeigten sie sich von dem gigantischen Ausmaß der Anlage. Auf einer 100.000 Quadratmeter großen Fläche werden in Spitzenzeiten mehr als 70.000 Sendungen täglich kommissioniert. Würde man diese Kartons stapeln, ergäbe sich ein Turm, der gut viermal so hoch wie die Zugspitze wäre.

120 Schüler aus vier regionalen Schulen nahmen bei der Hassmann KG in Hof am Tag der Logistik teil. Die Nachwuchsfachkräfte durchliefen einen inspirierenden Stationen-Parcours, bei dem in neun verschiedenen Sequenzen – von Mitmachaktionen wie dem Bedienen einer Hubameise oder dem Rangieren eines ferngesteuerten Lkw bis zum Einblick in die innovativen Abläufe des Unternehmens – sicher keine Langeweile aufkam.

Beim Ravensburger Spieleverlag organisierten Auszubildende den Aktionstag mit 92 Schülern und Schülerinnen. Unsere Gäste hatten Gelegenheit, die Arbeitswelt der Supply Chain eines Spieleverlages kennenzulernen. Nachdem ein paar wenige theoretische Grundlagen über die Prozesse gelegt waren, ging es in die Praxis. Die Teilnehmer und Teilnehmerinnen durften einzelne Arbeitsschritte spielerisch nachempfinden. Natürlich wurden an jeder Station Punkte vergeben und im Anschluss ein Sieger gekürt. (ug) ■

Fotos: BVL, Audi, Dachser, Contargo, DB Schenker, Hassmann Hof, Seifert





Audi in Neckarsulm zeigte Studierenden vor Ort im Werk, wie logistische Prozesse in der Automobilproduktion gesteuert werden.



Beim Bremen Research Cluster for Dynamics in Logistics an der Universität Bremen präsentierten Unternehmen und Institute digitale Dienste in der Logistik.



Das Berufsbild und das tägliche Arbeitsumfeld einer Fachkraft für Hafenlogistik konnten die Teilnehmer bei der Behala in Berlin kennenlernen.



Die Seifert Logistics Group in Ulm feierte mit ihren Besuchern 70-jähriges Bestehen und bot Einblicke in ihr Logistikzentrum Nord.



Dachser zeigte das neue Logistikzentrum in Bremen und informierte ausführlich über Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten.



„Logistik-Tetris“ war eines der Spiele, mit denen DB Schenker in Nürnberg Schülern die Logistik näherbrachte.



Terminalführungen für Fachleute und für Einsteiger gab es bei Contargo in Basel.



Engagiert für den Aktionstag: Dorothee Bär, Parlamentarische Staatssekretärin im Bundesverkehrsministerium, besuchte die Veranstaltung für Schüler bei Hassmann in Hof. Am Vortrag sprach sie bei der BVL-Presskonferenz im Berliner Haus der Bundespressekonferenz.



Die Macher des Studententags LogistikRuhr, der bereits seit dem ersten Tag der Logistik im Dortmunder Signal-Iduna-Park stattfindet.



# Fachforen mal anders

Auf der transport logistic Anfang Mai setzte die BVL mit vier Foren Schwerpunkte und probierte dabei erfolgreich Neues aus. Im Fokus stand der Innovationsgedanke.

## Bühne frei für Start-ups!

In diesem Jahr ging die BVL auf der transport logistic erstmals mit einem Show-Format an den Start: Im Rahmen des Forums „Newcomer in der Logistik – Logistics Startup Early Noon Show“ erhielten Start-ups eine Bühne, um ihre logistischen Ideen einem breiten Fachpublikum vorzustellen. Da innovative Prozesse und Geschäftsmodelle für Unternehmen im Zeitalter der Digitalisierung immer wichtiger werden, können Start-ups auch für etablierte Player durchaus interessant sein. Unter Umständen ergeben sich konkrete Einstiegs- oder Beteiligungsmöglichkeiten, um dem bestehenden Portfolio eine ganz neue Komponente hinzuzufügen.

Untermalt von passender Live-Musik präsentierten in München die Nachwuchsunternehmen Instafreight, Swoplo, Aquaplot, Byrd Technologies und Freighthub jeweils innerhalb weniger Minuten ihre innovativen Lösungen. Kurz beurteilt wurden diese Konzepte von den Experten Joris D'Inca, Partner bei Oliver Wyman, und Hans-Ludger Körner, Mitglied der Geschäftsführung bei Röhlig Logistics. Im Anschluss konnte das Publikum die Idee mit dem größten Potenzial auswählen: Jeder Zuschauer bekam einen „Eine-Million-Euro-Schein“, um ihn in das Unternehmen seiner Wahl zu investieren.

In einem innovativen Format stellten logistische Newcomer ihre Geschäftsideen vor und ließen sie vor Ort bewerten.



Nach wie vor viel Gesprächsbedarf besteht bei der Frage, wie die Logistik im Wettbewerb um Arbeitskräfte attraktiver werden kann.

## Image muss besser werden

Der BVL Themenkreis Image der Logistik hat sein Thema in München auf die Bühne gebracht. Um im Wettbewerb um Arbeitskräfte gegen andere Branchen bestehen zu können, müssen kleine wie große Unternehmen aus Transport und Logistik auf diesem Gebiet sehr viel aktiver werden. Einen konkreten Ansatz schlug Prof. Rembert Horstmann vor. Der Marketing-Chef beim Duisburger Logistikdienstleister Imperial sagte: „Ähnlich wie es uns die Stahlbranche vor einigen Jahren erfolgreich vorgemacht hat, braucht die Logistik aus meiner Sicht eine Art Imagekampagne. Ein erster Schritt in diese Richtung ist der Tag der Logistik, doch der allein reicht noch nicht aus.“ Es gehe darum, vermeintliche Fakten in der Öffentlichkeit zu berichtigen, Vorurteile zu beseitigen und die Kommunikation zu professionalisieren. „Es nützt nichts, unsere Unternehmen nur zu kennen – man muss auch wissen, was sie tagtäglich tun.“ Jeder könne ein wenig daran arbeiten, das Ansehen der Marke Logistik zu verbessern, indem er innere Werte auch nach außen trage.

Das gilt im Übrigen auch für kleinere Unternehmen, etwa die inhabergeführte Spedition Wolf aus Sinsheim. „Kreativität ist nicht unbedingt eine Frage großer Budgets“, sagte deren Vertriebsleiter Thomas Kersten auf der transport logistic. „Die ganze Branche profitiert, wenn sich einzelne Unternehmen mit einer Vielzahl von Einzelmaßnahmen positiv darstellen – und das ist weniger Aufwand, als die meisten denken.“ (twö) ■





Prof. Werner Delfmann und Prof. Michael ten Hompel übergaben das Positionspapier an Bundesforschungsministerin Johanna Wanka.

## Ganzheitliche Orientierung für die digitale Welt

Drei aktuelle Publikationen der BVL befassen sich mit der Digitalisierung: Positionspapiere des Wissenschaftlichen Beirats und des Vorstands sowie die Studie zu den Trends und Strategien.

Der Wissenschaftliche Beirat der BVL unter Leitung von Prof. Werner Delfmann überreichte sein Positionspapier am ersten Tag der Leitmesse für digitales Business CeBIT an Prof. Johanna Wanka, Bundesministerin für Bildung und Forschung. In diesem Papier, das sich mit zentralen Forschungsfragen in Zeiten der vierten industriellen Revolution auseinandersetzt, fordern die Autoren, die Forschung zum Thema Logistik 4.0 zu intensivieren. Denn: Industrie 4.0 ist ohne Logistik nicht denkbar. Logistik ist bewegende Instanz und als solche sowohl Treiber als auch Basis der vierten industriellen Revolution. Logistik erfordert eine gemeinsame theoretische und methodische Fundierung von Technologie und Ökonomie ebenso wie von Strategie im operativen Bereich.

Das Positionspapier, an dem neben Prof. Werner Delfmann seine Kollegen Prof. Michael ten Hompel, Prof. Wolfgang Kersten, Prof. Thorsten Schmidt und Prof. Wolfgang Stölzle mitgewirkt haben, konzentriert sich auf zwei übergeordnete Forschungsthemen: den strukturellen und methodischen Wandel durch Logistik 4.0 und Logistik 4.0 als soziotechnisches System. Schwerpunkte des ersten Teils sind also Ziele, Regeln, Funktionsweisen, Effekte und Prinzipien der Ressourcennutzung. Im zweiten Teil geht es um die Schnittstelle von Mensch und Maschine, um die Verteilung von Risiko und Verantwortung sowie um neue Anforderungen an die Qualifikation der Mitarbeiter.

Die enge Verbindung von Logistikwissenschaft und Logistikpraxis ist evident. So war es konsequent, das Positionspapier des Wissenschaftlichen Beirats durch ein praxisorientiertes Positionspapier des BVL-Vorstands zu flankieren. Unter dem Titel „Digitalisierung in der Logistik“ gibt es ausführli-

che Antworten auf 14 konkrete Fragen aus den Unternehmen, zum Beispiel „Welche wesentlichen Vorteile hat die Digitalisierung für den Wirtschaftsbereich Logistik?“, „Welche Rolle spielen Daten in Zukunft, und welche Geschäftsmodelle lassen sich daraus ableiten?“ oder „Wird durch Digitalisierung alles unsicher?“. Autoren sind die Vorstandsmitglieder Frauke Heistermann, Prof. Michael ten Hompel und Dr.-Ing. Torsten Mallée. Sie formulieren zum Abschluss sechs Empfehlungen für unternehmerisches Vorgehen in Zeiten der Digitalisierung:

- Start-up-Mentalität im eigenen Unternehmen fördern!
- Ein bisschen mehr Mut schadet nicht!
- Prototypen statt theoretischer Pflichtenhefte, also kleine Schritte statt des großen Wurfs!
- Try often, fail early!
- IT nicht besitzen, sondern nutzen!
- Potenzial der Digitalisierung für das eigene Unternehmen erkennen!

„Mit den beiden Positionspapieren und der Studie zu den Trends und Strategien in Logistik und Supply Chain-Management gibt die BVL ihren Mitgliedern und der Öffentlichkeit eine ganzheitliche Orientierung zum Thema Digitalisierung an die Hand“, so Prof. Raimund Klinkner, der Vorstandsvorsitzende der BVL. (ug) ■

### Info

Die Publikationen können Sie kostenfrei als PDF herunterladen:  
 → [www.bvl.de/positionspapier-logistik40](http://www.bvl.de/positionspapier-logistik40)  
 → [www.bvl.de/positionspapier-digitalisierung](http://www.bvl.de/positionspapier-digitalisierung)  
 → <https://logistiktrends.bvl.de>

# »Logistik fasziniert mich schon seit meinem Studium«

Prof. Werner Delfmann legt in diesem Sommer seine Ämter nieder: sowohl das als Direktor des Seminars für Unternehmensführung und Logistik an der Universität zu Köln als auch seine Funktion als Vorsitzender des Wissenschaftlichen Beirats der BVL. Die Faszination für Logistik lässt ihn jedoch nicht los.



#### Zur Person

Prof. Werner Delfmann ist Direktor des Seminars für Unternehmensführung und Logistik in der Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlichen Fakultät der Universität zu Köln. Seine Hauptforschungsgebiete sind Logistik und Global Supply Chain Management, Management von Logistikdienstleistern, strategisches und internationales Management, Aviation Management sowie Messemanagement.





**Herr Prof. Delfmann, was fällt Ihnen zuallererst ein, wenn Sie an die BVL denken?**

Zunächst begeistert mich an der Logistik die ungeheure Themenvielfalt, die sich auch in der großen thematischen Breite der BVL zeigt. Im Wissenschaftlichen Beirat hat mich sehr beeindruckt, dass es uns trotz des weiten fachlichen Spektrums der Mitglieder und intensiver Diskussionen stets gelungen ist, eine gemeinsame fachliche Position zu finden. Und das in absolut bester kollegialer Atmosphäre!

**Was macht für Sie den Wissenschaftlichen Beirat aus?**

Er ist das einzige Gremium seiner Art, das wirklich interdisziplinär besetzt ist. Oft ist die Logistik in den einzelnen wissenschaftlichen Fachbereichen organisiert. Im Wissenschaftlichen Beirat versuchen wir aber gerade diese Fachgrenzen zu überwinden. Wir wollen Impulse setzen, Denkanstöße liefern – und orientieren uns dabei immer an den Herausforderungen der Praxis.

**Wie haben Sie Ihren Weg als Logistikwissenschaftler in die BVL gefunden?**

Logistik fasziniert mich schon seit meinem Studium. Als ich 1985 eine Professur mit logistischer Ausrichtung in Frankfurt am Main übernahm, bin ich bald darauf Mitglied der BVL geworden und habe mich in Gremien und Arbeitskreisen engagiert. 2008 haben mich Prof. Klinkner und Prof. Pfohl dann überzeugt, den Vorsitz des Wissenschaftlichen Beirats zu übernehmen.

**Welche Rolle spielt für Sie die BVL als Schnittstelle von Theorie und Praxis?**

Eine sehr wichtige, verbindende Rolle. Denn die Logistik ist eine anwendungsorientierte Wissenschaft. Das unterstreichen auch die beiden Positionspapiere des Wissenschaftlichen Beirats, zuletzt das im März 2017 erschienene Papier „Logistik als Wissenschaft – zentrale Forschungsfragen in Zeiten der vierten industriellen Revolution“. Es zeigt drängende Forschungsfragen der digitalen Logistik auf, verdeutlicht, dass die Logis-

tik die bewegende Instanz der vierten industriellen Revolution ist, und lädt zur aktiven Diskussion, Gestaltung und Weiterentwicklung der Thematik ein.

**Ist die Logistik als wissenschaftliche Disziplin mittlerweile auch über die Grenzen hinaus anerkannt?**

Die große Relevanz logistischer Themen für Wirtschaft und Gesellschaft ist weithin anerkannt. Aber es gibt nach wie vor Vorbehalte, wenn es um die Frage geht, ob die Logistik eine eigenständige wissenschaftliche Disziplin darstellt. Aus meiner Sicht ist das eindeutig der Fall, auch wenn es noch keine eigene Theorie der Logistik gibt. Logistik verbindet als Disziplin zum Beispiel betriebswirtschaftliche, volkswirtschaftliche, ingenieurwissenschaftlich-technische, rechtliche sowie IT-Themen-

felder und führt diese zusammen. Dabei ist das Supply Chain-Management ein zentrales Thema – das ich aber eher als Teilbereich innerhalb der Logistik als Wissenschaft betrachte, auch wenn dies in der Logistik-Community manche anders sehen.

**Welche Pläne haben Sie für die Zukunft – wissenschaftlich und als Privatier?**

Selbstverständlich bleibe ich meiner Universität, der Logistik und natürlich auch der BVL weiterhin eng verbunden. Und es ergeben sich jetzt neue Freiheitsgrade für Aktivitäten. Schon bisher habe ich häufiger Zeiten als Gastwissenschaftler an Universitäten in der ganzen Welt verbracht und davon fachlich wie persönlich sehr profitiert. Da bieten sich auch in Zukunft vielfältige Optionen, zumal ich dabei auch meinem eher privaten Interesse an der Geschichte des Welthandels und des Weltverkehrs nachgehen kann – der Geschichte der globalen Logistik sozusagen. Ich habe während meiner Auslandsaufenthalte immer versucht, die wichtigsten Knotenpunkte weltweiter Handelsströme zu besuchen. Hier wäre die Seidenstraße noch ein spannendes Ziel. Im Laufe der Jahre habe ich zu dieser Thematik eine kleine antiquarische Bibliothek angesammelt und werde gern auch weiterhin „auf die Jagd“ gehen. Die Faszination der Logistik lässt mich eben auch privat nicht los. (twö) ■

**»Selbstverständlich bleibe ich der Logistik und der BVL verbunden.«**

*Prof. Werner Delfmann*

Fotos: Jennifer Zumbusch

# Was haben die Parteien für die Logistik im Programm?

Am 24. September 2017 findet die Bundestagswahl statt. Wir haben nachgefragt, wie die voraussichtlich im Parlament vertretenen Parteien in Zukunft mit Themen umgehen wollen, die für die Logistik wichtig sind – etwa dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur oder alternativen Kraftstoffen.



## Was tut Ihre Partei für die Logistik?

**CDU/CSU:** Wir brauchen gute und schnelle Verkehrswege, damit Waren kostengünstig und just in time bei den Kunden ankommen. Wir wollen Investitionen in Verkehrs- und Kommunikationsnetze, und wir wollen einen Spitzenplatz beim Infrastruktur-Angebot sichern.

**SPD:** Wir werden die Logistik durch moderne Verkehrskonzepte, Investitionen in Forschung und Entwicklung, investitionsfreundliche Politik unterstützen – und uns dafür einsetzen, dass Deutschland sich in der EU für eine moderne, den deutschen Exportmarkt stützende Handelspolitik engagiert.

**Grüne:** Logistik und Güterverkehr stehen vor einem tiefgreifenden Wandel: Stichwort Klimaschutz. Starke Unternehmen brauchen effiziente Technologien und moderne Infrastruktur. Das werden wir massiv fördern.

**FDP:** Wir setzen uns für höhere Investitionen in den Ausbau und die Instandhaltung der Verkehrswege ein und wollen mit einer Digitalisierungsoffensive künftig neue intelligente Logistiklösungen ermöglichen.

**Linke:** Wir wollen massiv in die Straßen- und Schieneninfrastruktur investieren. Bei Straßen geht für uns Sanierung vor Neubau, das Schienennetz wollen wir umfassend ausbauen. Ziel ist eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene. Außerdem sind wir konsequent gegen jedwede Privatisierung von Straßen und Autobahnen.

**AfD:** Trotz mehrfacher Nachfrage hat die AfD keine Antworten geliefert.

## Was tun Sie für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und den Erhalt von Straßen, Schienen und Wasserwegen?

**CDU/CSU:** Nur wenn Schienen, Straßen und Wasserwege modernen Ansprüchen genügen, werden Unternehmen investieren. Mit dem neuen Bundesverkehrswegeplan haben wir ein Zeichen für die Modernisierung und Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur gesetzt.

**SPD:** Dank der SPD steigt die Investitionslinie von ca. 10 Milliarden Euro zu Beginn der Legislaturperiode auf rund 14 Milliarden Euro im Jahr 2018. Mehr als 140 Milliarden Euro gehen in den Erhalt. Wir wollen öffentliche Verkehrswege schneller planen und bauen. Vorfahrt für Investitionen!

**Grüne:** Abbau Engpässe Straße, Ausbau Bahnknoten, 740-Meter-Netz, KV-Terminals. Erhalt vor Neubau braucht gute Strukturen und verlässliche Mittel. Deswegen Grüne pro Autobahngesellschaft.

**FDP:** Wir wollen öffentliche Investitionen deutlich erhöhen (z. B. 20 Jahre lang zusätzlich je zwei Milliarden Euro durch den Bund für Sanierungsfonds), mehr private Investitionen ermöglichen und Planungsprozesse optimieren.

**Linke:** Investieren. Die Kürzungs- und Sparpolitik der letzten Jahre muss ein Ende haben, sie hat die Verkehrsinfrastruktur verschlissen. Als Teil eines umfassenden Investitions- und Zukunftsprogramms in Höhe von 100 Milliarden Euro wollen wir insbesondere zusätzliches Geld in den Ausbau von Schienen und Wasserstraßen stecken.

**AfD:** Trotz mehrfacher Nachfrage hat die AfD keine Antworten geliefert.



Es soll mehr Güterverkehr auf die Schiene verlagert werden – wie kann das gelingen?

**CDU/CSU:** Wir wollen den Schienenverkehr modernisieren. Neu oder ausgebaut wird vorrangig dort, wo zu wenige und verspätete Züge das Reisen und den Gütertransport behindern. Die weitere Elektrifizierung ist vorrangiges Ziel beim Ausbau des Schienennetzes.

**SPD:** Wir haben mit dem neuen Bundesverkehrswegeplan eine zukunftsfähige Strategie zur Lösung von Engpässen vorgelegt. Das Prinzip „Erhalt vor Neubau“ und die Engpassbeseitigung in hoch belasteten Korridoren stehen dabei im Vordergrund. Wir setzen uns dafür ein, dass die im BVWP 2030 und den Ausbaugesetzen enthaltenen Projekte verlässlich finanziert werden und im Bundeshaushalt die dafür notwendigen Mittel zur Verfügung gestellt werden.

**Grüne:** Der Ausbau der Infrastruktur, das 740-Meter-Netz, Überholgleise etc. haben für uns oberste Priorität. Güterverkehr auf der Schiene braucht zuverlässige Netzqualität. Und Transportpreise müssen die ökologische Wahrheit sagen.

**FDP:** Wir halten es hier für wichtig, den Wettbewerb im Schienenverkehr zu stärken und den Aufbau von Transportketten zu erleichtern, beispielsweise durch bessere Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern.

**Linke:** Die notwendige Kapazitätssteigerung für eine Verdopplung des Schienengüterverkehrs ist laut einer Studie des Umweltbundesamtes mit – im Vergleich zum Gesamtvolumen des Bundesverkehrswegeplans – günstigen ca. elf Milliarden Euro zu leisten.

**AfD:** Trotz mehrfacher Nachfrage hat die AfD keine Antworten geliefert.

Digitalisierung ist zurzeit eines der wichtigsten Themen der Branche. Wie unterstützen Sie diese Entwicklung? Welche Hilfen bieten Sie den Logistikern?

**CDU/CSU:** Die Digitalisierung der Verkehrssysteme wird die Mobilität revolutionieren. Für effizienteren Gütertransport und mehr Verkehrssicherheit brauchen wir eine flächendeckende Breitbandversorgung und den Ausbau der 5G-Mobilfunktechnologie.

**SPD:** 2025 wollen wir in Deutschland eine der modernsten digitalen Infrastrukturen haben. Wir wollen in der Stadt und auf dem Land über alle Verkehrsträger hinweg eine digitale Mobilitätsplattform einführen. Wir werden schnelles mobiles Internet an den Hauptverkehrsachsen ausbauen. Datenschutz und Datensicherheit müssen dabei ebenso gewährleistet bleiben wie ein Höchstmaß an Sicherheit.

**Grüne:** Wir fördern den Einsatz neuer Informationstechnologie, um Verkehr effizienter zu steuern, Fahrzeugeinsatz und Auslastung zu optimieren und Frachtenbörsen zu schaffen. Deutschland muss Vorreiter sein.

**FDP:** Wir wollen zum Beispiel die Breitbandübertragung ausbauen, digitale Teststrecken und einen sicheren Rechtsrahmen für automatisierte Systeme schaffen und digitale Mobilitätsplattformen ermöglichen.

**Linke:** Im Rahmen einer aktiven staatlichen Industriepolitik wollen wir die Entwicklung und den Einsatz neuer Technologien vorantreiben, wenn und sofern sie den Menschen als Bürgerinnen und Bürgern, Verbraucherinnen und Verbrauchern und als Beschäftigte nutzen.

**AfD:** Trotz mehrfacher Nachfrage hat die AfD keine Antworten geliefert.

Die Logistik leidet besonders unter Fachkräftemangel. Was tun Sie für die Förderung von Nachwuchs?

**CDU/CSU:** Wichtig ist, logistische Ausbildungen attraktiver zu machen und das Image zu verbessern. Wir werden auch in Zukunft Aktionen unterstützen, um Jugendliche für logistische Berufe zu interessieren sowie Nachwuchskräfte und Arbeitgeber zusammenzubringen.

**SPD:** Die Sicherung des Fachkräftebedarfs ist eine zentrale Zukunftsaufgabe, indem wir unter anderem die Ausbildungs- und Berufsorientierung verbessern, in die Ausstattung der Berufsschulen investieren, ein Recht auf Weiterbildung einführen, eine Initiative zum Ausbau der Teilzeitausbildung auf den Weg bringen. Lkw-Fahrer brauchen mehr Wertschätzung und faire Arbeitsbedingungen. Wir müssen beispielsweise dafür sorgen, dass die Haftung entlang der Logistikkette besser geregelt wird.

**Grüne:** Damit Unternehmen Fachkräfte finden: jedes Talent fördern. Assistierte Ausbildung und ausbildungsbegleitende Hilfen ausweiten. Auch ein gutes Einwanderungsgesetz zieht leistungsfähige Fachkräfte an.

**FDP:** Wir wollen, dass in der Schule bereits grundlegende IT-Kenntnisse und das Verständnis künstlicher Intelligenz vermittelt werden, und ein Einwanderungsgesetz mit Punktesystem für die Fachkräfteeinwanderung.

**Linke:** Wir setzen uns für einen fairen Wettbewerb bei strikterer Kontrolle von Sozial-, Gewichts- und Umweltvorschriften und für gute Arbeitsbedingungen ein. Dies wäre ein wichtiges Signal, dass die Logistikbranche zukunftsträchtige und gute Arbeitsplätze anbietet.

**AfD:** Trotz mehrfacher Nachfrage hat die AfD keine Antworten geliefert.

Wie werden Sie in Zukunft alternative Kraftstoffe fördern?

**CDU/CSU:** Elektromobilität und andere umweltfreundliche Antriebe prägen die Zukunft. Wir wollen ihre Entwicklung und Verbreitung unterstützen. Ein Verbot von Verbrennungsmotoren lehnen wir ab und setzen auf die Innovationskraft der Automobilindustrie.

**SPD:** Wir werden die Elektromobilität voranbringen, Ausbau der Ladeinfrastruktur in Stadt und Land fördern. Brennstoffzellenantriebe und andere emissionsarme Antriebstechnologien stärken wir am Wirtschaftsstandort Deutschland weiter durch Forschung und Entwicklung. Die Steuerbegünstigung für LNG haben wir verlängert.

**Grüne:** Effizienz ist entscheidend: Grüne sind grundsätzlich technologieoffen. Besteuerung nach CO<sub>2</sub>-Gehalt einführen. Pkw: ab 2030 keine neuen fossilen Verbrennungsmotoren. Lkw: Erdgas, Oberleitungsoption prüfen.

**FDP:** Wir wollen Innovationen technologieneutral fördern und daher zum Beispiel eine unbürokratische steuerliche Forschungsförderung einführen.

**Linke:** Eine Kaufprämie für Elektroautos lehnen wir ab. Das Potenzial von Biokraftstoffen ist begrenzt. Wir wollen E-Mobilität wie Biokraftstoffe im öffentlichen Nahverkehr und geschlossenen Flottenverbänden fördern. An erster Stelle aber setzen wir auf Strategien zur Vermeidung beziehungsweise Reduzierung von (Güter-)Verkehr.

**AfD:** Trotz mehrfacher Nachfrage hat die AfD keine Antworten geliefert.

# Digitalisierung verändert Chemielogistik

Rund 200 Teilnehmer informierten sich Mitte Mai beim Forum Chemielogistik in Ludwigshafen über aktuelle Trends.

In den kommenden fünf bis sieben Jahren wird sich die Chemielogistik durch die Digitalisierung rasant verändern.“ Das erklärte Dr. Christoph Wegner, President Information Services und Supply Chain Operations bei BASF, im Rahmen des diesjährigen Forums Chemielogistik in Ludwigshafen. „Wo genau die Reise hingehet, kann man schwer vorhersagen, aber jedes Unternehmen muss sich auf große Veränderungen einstellen.“ Dabei werden aus seiner Sicht einige Themen weiter an Bedeutung gewinnen: „Wie bekommen wir die nötige Datenqualität, um auch wirklich Tracking & Tracing von Tür zu Tür herzustellen? Wie entwickeln wir die Fähigkeiten unserer Mitarbeiter, damit diese große Datenmengen auswerten und aus Daten Informationen generieren können? Und wie kann es die Chemiebranche schaffen, gemeinsame Standards im Bereich digitaler Supply Chains zu etablieren?“

BASF beschäftigt sich dazu derzeit mit drei großen Digitalisierungsthemen, so Wegner. „Erstens damit, die Transparenz der Lieferkette weiter zu verbessern, vor allem, indem wir die zahlreichen Dienstleister anbinden.“ Zweitens wolle man weg

von der Erstellung eines Forecasts und hin zu einer gemeinsamen Planung mit allen beteiligten Partnern. Und drittens sei das Thema Analytics für das Unternehmen eine große Herausforderung – und gleichzeitig eine große Chance.

Dabei ist die Informationstransparenz in der Chemielogistik längst noch nicht so groß wie in der Chemieproduktion. „Das muss sich ändern – in Richtung einer zeitnahen Steuerung der Logistik“, sagte Dr. Klaus-Peter Jung, Mitglied der Geschäftsleitung bei der Frankfurter Logistikberatung Miebach. „Gerade vor dem Hintergrund des demografischen Wandels, der Chemieindustrie und -logistik bereits in absehbarer Zeit massiv bedrohen wird, brauchen wir die Unterstützung digitaler Lösungen.“ Neben einer stärkeren Tendenz zum Outsourcing logistischer Tätigkeiten an spezialisierte Dienstleister führte er als konkretes Beispiel den Einsatz von Exoskeletten im Lager an, mit denen sich die Ergonomie an den Arbeitsplätzen verbessern lässt.

Für Dr. Frank Jenner, Geschäftsführer und Experte für Chemielogistik bei der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Ernst & Young in Mannheim, steht die Integration im Zentrum der Digitalisierung. „Eine höhere Integration der Chemieindustrie mit ihren Kunden ist aus meiner Sicht absolut notwendig, um die Organisationsstrukturen der Unternehmen auf die Herausforderungen der Digitalisierung anzupassen“, so Jenner in Ludwigshafen. „Das Ausschalten von Zwischenhändlern und die Bildung leistungsfähiger Supply-Netzwerke wäre ein erster Schritt dahin.“ Die Mitarbeiter müssten in diese Veränderungsprozesse von Anfang an einbezogen werden. Denn für Chemieunternehmen liege großes Potenzial darin, monotone durch hochwertigen Tätigkeiten zu ersetzen. „Alles, was sich im Zuge der Digitalisierung technisch abdecken lässt, wird auch gemacht“, sagte Jenner. „Ich denke aber, dass in Summe keine Arbeitsplätze wegfallen – vielmehr werden sich diese in ihren Aufgaben zum Teil radikal verändern.“ (twö) ■

Dr. Christoph Wegner erläuterte den Teilnehmern die Digitalisierungsstrategie von BASF in der Logistik.



Fotos: BVL





Die bisherigen Repräsentanten der BVL in Korea, Young-il Han und Won-Gyung Kook, mit BVL-International-Mitarbeiter Curtis Domberg und Prof. Thomas Wimmer bei der Chapter-Gründung.

## Chapter Seoul

Unter dem Namen BVL International bietet die BVL auch international vielen Logistikern eine Plattform. Jetzt auch in Korea.

In der südkoreanischen Hauptstadt wurde Anfang Juni am Rande der 2. Koreanisch-Deutschen Logistikkonferenz das Chapter Seoul der BVL gegründet. Bereits seit Oktober 2015 engagierten sich dort zwei Repräsentanten für die Sache der Logistik: Won-Gyung Kook, CEO, und Young-il Han, Vice Chairperson des Unternehmens Media KN. Sie waren 2015 während des 32. Deutschen Logistik-Kongresses in Berlin offiziell berufen worden. BVL-Ehrenmitglied Detthold Aden hatte die Zusammenarbeit angebahnt und begleitet. „Korea ist ein faszinierendes Land und eine Wirtschaftsmacht mit höchst ehrgeizigen Logistikaktivitäten“, sagte er damals. Die Repräsentanten waren von Anfang an sehr aktiv. Durch ihr Engagement gab es sowohl 2016 als auch 2017 in Korea Veranstaltungen zum Tag der Logistik sowie 2016 die erste Koreanisch-Deutsche Logistikkonferenz. Die Zahl der Logistiker in Korea, die sich auf der Plattform der BVL vernetzen, ist vor allem durch diese Angebote stetig gewachsen. Won-Gyung Kook und Young-il Han werden auch im Rahmen des Chapters weiterhin aktiv sein. Unter anderem geben sie regelmäßig das BVL Korea Magazine heraus. Mit dem Chapter Seoul ist die BVL nun an elf internationalen Standorten mit eigenen Gruppen aktiv. Hinzu kommt die Arbeit von derzeit 15 Repräsentanten. (ug) ■



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.



# Nachhaltige Stadt- und Verkehrsentwicklung

Wie beim Roundtable der BVL im Dezember 2016 angekündigt, wurde im Frühjahr 2017 der Themenkreis Urbane Logistik ins Leben gerufen. Die konstituierende Sitzung fand Ende März in Hamburg statt.

Ziel des Themenkreises Urbane Logistik ist es, die fachlichen Kontakte zwischen Industrie- und Handelsunternehmen, Logistikdienstleistern, Wissenschaft, öffentlicher Hand und Politik zu fördern. Der Themenkreis dient als Plattform, um fachspezifische Themen, Herausforderungen und Lösungen der urbanen Logistik in ihrer praktischen Umsetzung zu erörtern. Er wird die Öffentlichkeit auf nachhaltige und innovative Konzepte hinweisen und alle Beteiligten für ein offenes, kooperatives und zielorientiertes Handeln im Interesse einer nachhaltigen Stadt- und Verkehrsentwicklung sensibilisieren. Darüber hinaus versteht sich der Themenkreis Urbane Logistik als Initiator von Projekten in diesem Bereich. Sprecher des Themenkreises ist Dr. Christian Jacobi, Geschäftsführer der Agiplan GmbH und Vorsitzender des BVL-Förderbeirats. Stellvertretender Sprecher ist der Leiter Inhalte/Wissen/Forschung der BVL, Dr. Christian Grotemeier.

Bei der ersten Sitzung des Themenkreises gaben Tobias Schönberg von Roland Berger und Christiane Auffermann vom Fraunhofer IML in Dortmund erste Impulse für die gemeinsame Arbeit. Auffermann zeigte auf, dass viele Projekte der urbanen Logistik in der Vergangenheit gescheitert sind. „Aus diesem Scheitern gilt es zu lernen“, betonte sie. Die Warenkonsolidierung verschiedener Anbieter sei offenbar eine wesentliche Hürde. Aber: Oft liege die Schwachstelle von Projekten schlicht und einfach darin, dass nicht alle Stakeholder eingebunden würden. „Die urbane Logistik braucht integrierte Systemlösungen und sollte Interessenkonflikte berücksichtigen“,

so Auffermanns Fazit. Tobias Schönberg stellte als Vision für die Lösung vieler Abstimmungsprobleme die Nutzung integrierter, internetbasierter Mobilitätsplattformen vor. Auch er kam zu dem Schluss, dass es ohne die Kollaboration zwischen Wettbewerbern nicht gehen wird.

**Die Sitzung brachte drei erste Lösungsansätze hervor, die die rund 30 Mitglieder des Themenkreises in kleineren Arbeitsgruppen im Detail verfolgen wollen:**

- 1. das Projekt GeNALog**, bei dem es um geräuscharme Nachtlogistik geht: Dabei kommen in der Nacht auf den wenig befahrenen innerstädtischen Straßen leise E-Lkw zum Einsatz, und an den Rampen werden geräuscharme Lade- und Förderhilfsmittel verwendet.
- 2. das Projekt „SMILE“** – „Smart Last Mile Logistics“ –, bei dem in Hamburg die Logistik- und Verkehrsplanung integraler Bestandteil der Stadtplanung ist: Hamburg und insbesondere die „Neue Mitte Hamburg-Altona“ sind als Modellregion Vorreiter dieses Ansatzes.
- 3. das Mikro-Depot-Konzept** samt Einsatz von Lastenfahrrädern, bei dem in Nürnberg die Stadt, der Freistaat Bayern, die IHK und die Paketdienstleister DPD und GLS engagiert sind.

Das nächste Treffen des Themenkreises ist für Juli 2017 in Frankfurt geplant. (ug) ■

## Konsolidierung von Waren

- Konsolidierung/Kooperation
- Güterverkehrszentrum
- Urban Hub
- Mikro-Depot

## Nutzung alternativer Flächen

- Parkhausnutzung

## Nutzung alternativer Zeiten

- Distribution in der Nacht



## IuK-Technologie

- Touren- und Routenplanung
- Fahrzeugkonzepte
- Verkehrstelematik

## Alternative Mobilitätskonzepte

- Drohne
- Roboter
- Lastenfahrräder
- Vision Van
- Elektromobilität
- Wasserstraßen
- Cargo-Tube
- Crowd-Shipping

## Warenübergabesysteme

- stationär
- mobil



# »Volatilität ist Normalität«

Mit der Digitalisierung können Ersatzteillogistiker den wachsenden Artikelvolumina und Kundenanforderungen gerecht werden. Das wurde auf dem Forum Ersatzteillogistik Ende März in Nürnberg deutlich. Auf Nachfrageschwankungen müssen sie jedoch weiterhin vorbereitet sein.

Prognosen sind normalerweise falsch“, eröffnete Christian Damm, Leiter Ersatzteile der Deutz AG, seinen Vortrag auf dem diesjährigen Forum Ersatzteillogistik (FEL) der BVL. „Die Frage ist jedoch, wie falsch sie tatsächlich sind.“ Genau dies will der Kölner Motorenhersteller, der wie viele Industrieunternehmen plant, seine Lagerbestände zu optimieren, mit einem neuen Software-Tool herausfinden. Für häufig nachgefragte Ersatzteile entwickelt dieses Tool auf SAP-Basis 16 Vorhersagen über den voraussichtlichen Bedarf. Hierbei unterscheidet es zwischen saisonalen, sporadischen, trendabhängigen und anderen Verläufen und ermittelt anhand von Parametern das wahrscheinlichste Szenario. Die Disposition entscheidet dann, ob sie mit diesem Szenario plant oder Korrekturen vornimmt.

Auch Prognosen auf sehr fundierter Datenbasis könnten jedoch nicht jedes Ereignis vorhersagen, betonte Damm. „Volatilität bleibt unsere Normalität“, sagte der Logistiker. Trotzdem seien – neben neuen Technologien wie automatischen Lager-

systemen – detaillierte und gut recherchierte Daten entscheidend für den Erfolg einer Digitalisierungsstrategie. Ohne diese ließen sich viele Optimierungspotenziale nicht ausschöpfen.

Flugzeug- und Automotive-Logistiker machten auf dem FEL 2017 deutlich, dass sie „Informationen über möglichst jede Fahrzeugbewegung“ wünschen, wie Tim Bothe, Vice President Supply Chain der Airbus-Tochter Satair, formulierte. Auch Daten aus Entwicklung und Herstellung können nach einhelliger Meinung Prognosen präzisieren und längere Zeiträume besser planbar machen. Manche Maschinen und Anlagen haben Laufzeiten von mehreren Jahrzehnten. Von Lieferverpflichtungen bis zu 45 Jahren berichtete MTU: Gegenwärtig realisiert der Motoren- und Energieanlagenhersteller eine globale Logistikstrategie mit standardisierten Prozessen für drei Hubs in Amerika, Asien und Europa. „Wir entwickeln mit einheitlichen Stammdaten, optimierten Beständen, automatisierten Stock Transfer Orders und Direktlieferungen von allen Standorten ein weltweites Netzwerk“, sagte Berthold Steber, Director Global Parts Logistics. In diese vernetzte Intralogistik sollen auch Händler und andere Points of Sale mit Kundenkontakt integriert werden.

Mancher Konzern konnte mit digitalisierten Prozessen bereits beträchtliche Einsparungen erzielen. VW meldet für den Seefrachtzugang des Ersatzteildepots Kassel Bestandsreduzierungen im Wert von zehn Millionen Euro und Produktivitätssteigerungen von 40 Prozent. Der Autokonzern hat die Arbeitsabläufe mit einem neuen Staplerleitsystem automatisiert und arbeitet an Big-Data-Allzeitprognosen auf Basis von mehr als 37 Millionen Datensätzen, die seit 1996 gesammelt wurden.

Auch für innovative Services ist der Spielraum noch lange nicht ausgeschöpft. Die Siemens Postal, Parcel & Airport Logistics GmbH in Konstanz bietet Komponenten für ihre Brief-, Paket- und Fluggepäckumschlagsanlagen zum jährlichen Festpreis an. „Jeder Kunde kann einen Rahmenvertrag mit klar definierten Lieferzeiten abschließen“, sagte Joachim Schwarz, Leiter Ersatzteillogistik. Ohne optimierte Lagerbestände auf Basis von Verbrauchsprognosen wäre ein solches Angebot kaum möglich. (sb) ■



Viele Ersatzteillogistiker setzen auf hohe Automatisierung.

# Transparenz für Produktionslogistik

Das Forschungsprojekt „Bewertung und systematische Erhöhung von Transparenz in logistischen Systemen (Evidentia)“ hilft vor allem kleinen und mittelständischen Unternehmen, wettbewerbsfähig zu bleiben.



In einem zunehmend dynamischen und herausfordernden Umfeld ist es für Unternehmen zur absoluten Notwendigkeit geworden, sich stetig weiterzuentwickeln und zu verbessern, um dauerhaft wettbewerbsfähig zu sein. Der Trend einer zunehmenden Digitalisierung und die aktuellen Entwicklungen hin zu Industrie 4.0 zeigen, dass Unternehmen auch in naher Zukunft eine enorme Flexibilität und Anpassungsfähigkeit beweisen müssen – aber auch, dass sich dabei Chancen ergeben. So lässt sich durch den Einsatz von IT-Systemen, dezentralen intelligenten Objekten und durch eine echtzeitnahe Vernetzung der Objekte ein hohes Maß an Transparenz über Fortschritt, Ort und Status von Objekten wie Werkzeugen, Maschinen oder Aufträgen erreichen.

Wie kann man diese Transparenz effizient messen und bewerten? Und welche Möglichkeiten gibt es, sie systematisch zu verbessern? Diese Fragen standen im Mittelpunkt des kürzlich abgeschlossenen Forschungspro-



jekts „Bewertung und systematische Erhöhung von Transparenz in logistischen Systemen (Evidentia)“. Unter Federführung des Stuttgarter Instituts für Industrielle Fertigung und Fabrikbetrieb (IFF) unter der Leitung von Prof. Thomas Bauernhansl entwickelten die Forscher ein systematisches Vorgehen, um die aktuelle Transparenz im Unternehmen zu messen und zu bewerten sowie deren nutzenorientierte, gezielte Verbesserung zu ermöglichen. All diese Schritte fokussieren auf den Bereich der Produktionslogistik und umfassen Entscheidungen von der operativen über die taktische bis hin zur strategischen Ebene.

#### Wissenschaftliche Methoden einfach umgesetzt

„Derzeitige Ansätze zur Gestaltung einer transparenten Produktionslogistik beschreiben eher Best-Practice-Lösungen: Sie betrachten Teilaspekte von Transparenz, entweder bezogen auf einzelne Prozesse oder Prozessbereiche oder im Hinblick auf einzelne Faktoren von Transparenz – beispielsweise Kennzahlen, die lediglich der Überwachung dienen“, erklärt Andreas Kluth, Projektleiter am Fraunhofer-Institut für Produktionstechnik und Automatisierung IPA/Institut für Industrielle Fertigung und Fabrikbetrieb (IFF). „Wir haben eine Methode entwickelt, die insbesondere für kleine und mittelständische

Foto: iStock/Devrimb

Unternehmen eine angemessene, systematische und gezielte Messung und Verbesserung der Transparenz in der Produktionslogistik bereitstellt.“ Kernanforderung sowie Hauptinnovationspunkt des Vorgehensmodells war der Anspruch, wissenschaftlich fundierte Methoden zu entwickeln, die in der betrieblichen Praxis von KMU einfach und pragmatisch einsetzbar sind. Sie sollten die vorherrschende Transparenzgüte in der Produktionslogistik in einem umfassenden Ansatz analysieren und nachhaltig optimieren. Durch Evidentia erhalten KMU ein durch eine Software-Applikation unterstütztes Vorgehen, das die Transparenz für Mitarbeiter von der operativen bis zur strategischen Ebene an den richtigen Stellen auf ein optimales Maß verbessert. (twö) ■

#### Info

Das IGF-Vorhaben 18369 N der Forschungsvereinigung Bundesvereinigung Logistik (BVL) e. V. wurde über die AIF im Rahmen des Programms zur Förderung der Industriellen Gemeinschaftsförderung (IGF) vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages gefördert.

## Von Anfang an vor Ort. Dematic Services.



Ihre Anlage von morgen muss sich vielen Herausforderungen stellen wie den sich stets verändernden Marktanforderungen, steigender Produktivität und den ständig ausgelasteten Kapazitäten. **Mit unseren Service-Leistungen sorgen wir dafür, dass Sie sich auf Ihr System immer verlassen können und die bekannt hohe Lebensdauer der Dematic Anlagen langfristig ausnutzen.**

[www.dematic.com](http://www.dematic.com)

Wir **optimieren** Ihre Supply Chain

**DEMATIC**



## Bremen und Liverpool bilden ein starkes Team

Gemeinsam mit der Liverpool John Moores University (LJMU) ebnet die Deutsche Außenhandels- und Verkehrs-Akademie (DAV) für Studierende des Fachs Internationales Logistikmanagement einen neuen Weg zum Doppelabschluss als staatlich geprüfter Betriebswirt und Bachelor.

**R**ealschulabschluss oder Abitur sowie Berufsausbildung und ein Jahr Berufserfahrung vorausgesetzt, lässt sich der Abschluss im Vollzeitstudium in nur zwei Jahren erreichen. „Mit der Liverpool John Moores University haben wir einen Partner gefunden, der die Praxisorientierung unserer Studierenden in hohem Maße schätzt“, so DAV-Studienleiter Thomas Zink. „Eine so umfangreiche und sinnvolle Anerkennung von Praxiszeiten vor dem Studium ist in Deutschland derzeit nicht möglich.“

Das britische System der modularen Lehre erlaubt die Integration von verschiedenen Qualifikationen auf unterschiedlichen Lernstufen zu einem akademischen Grad. Entsprechend können die DAV-Studierenden ihre bisherigen Leistungen durch die abgeschlossene Berufsausbildung und erste Berufserfahrung zusammen mit den Qualifikationen, die sie an der DAV erlangt haben, in den neu akkreditierten LJMU-Studiengang „International Logistics and Supply Chain Management“ einbringen. „Die DAV ist damit die erste und einzige Institution ihrer Art in Deutschland, die mit ihrer Partneruniversität einen solchen Doppelabschluss anbietet“, so Zink.

Die LJMU verleiht den akademischen Grad Bachelor of Science (B. Sc.), da der Studiengang „International Logistics, Transport and Management“ organisatorisch dort in die ingenieurwissenschaftliche Fakultät integriert ist. Die Inhalte und das Studium selbst sind managementorientiert. An der DAV

wird der „staatlich geprüfte Betriebswirt“ der Fachrichtung Wirtschaft mit Schwerpunkt Internationales Logistikmanagement verliehen, ein deutscher, praxisorientierter Abschluss. Beide Abschlüsse sind bei den jeweiligen Behörden und Organisationen in Deutschland und Großbritannien voll akkreditiert.

Bei den Praxispartnern der DAV stößt das Kooperationsmodell auf große Zustimmung. Dr. Jörg Mosolf, CEO der Internationalen Spedition Horst Mosolf GmbH & Co.KG und Vorsitzender des zwölfköpfigen Förderbeirats der DAV, sieht die Vorteile vor allem im internationalen Ansatz des Doppelstudiengangs: „Britische Universitätsabschlüsse sind weltweit hochgeachtet. Der Bachelor of Science der Liverpool John Moores University in Kombination mit dem praxisorientierten Abschluss als staatlich geprüfter Betriebswirt der DAV ist ein doppeltes Qualitätssiegel. Als Arbeitgeber weiß ich: Ein Mitarbeiter, der dieses Studium durchlaufen hat, bringt Begeisterung für die Praxis und theoretisch-analytisches Rüstzeug mit.“ (ug) ■

Die Liverpool John Moores University wurde 1823 als Liverpool Mechanics' School of Arts gegründet. 1992 erfolgte die heutige Namensgebung Liverpool John Moores University. Namensgeber ist der britische Kaufmann John Moores. Heute ist die Liverpool John Moores University mit 25.000 Studierenden aus mehr als 100 Ländern und 2.500 Mitarbeitern eine der größten und dynamischsten Universitäten im Vereinigten Königreich.

Foto: iStock/ChrisHeppburn



# DIE LETZTE MEILE GEHEN **WIR** ZUSAMMEN.

**Innovative Immobilien.  
Effizienter Verbrauch.  
Bester Mietpreis.**

SEGRO ist an den wichtigsten Standorten Europas vertreten. Wir haben uns, als derzeit einziger Marktteilnehmer, sowohl auf kleinteilige Gewerbeparks als auch auf großflächige Logistikimmobilien-Lösungen spezialisiert.

Ob für Logistik, Produktion oder Handel - wir haben den wachsenden Bedarf unserer Kunden und den steten Wandel der Prozesse immer im Blick, und das seit fast 100 Jahren.

## SEGRO

 **34. DEUTSCHER  
LOGISTIK-KONGRESS**  
BESUCHEN SIE UNS:  
WINTERGARTEN, STAND W13

## Rückblick und Ausblick

■ Bei der 39. Ordentlichen Mitgliederversammlung der BVL, die am 9. Mai im Rahmen der Leitmesse transport logistic in München stattfand, erstatteten Prof. Raimund Klinkner, Vorstandsvorsitzender der BVL, Prof. Thomas Wimmer, Vorsitzender der Geschäftsführung, und der kaufmännische Geschäftsführer Uwe Peters den gut 80 teilnehmenden Mitgliedern Bericht über die Arbeit des Vereins im Jahr 2016 und die Planungen für 2017. Die Jahresrechnung 2016 und das Budget für 2017 wurden einstimmig genehmigt. Vorstand und Kassenprüfer wurden bei jeweils eigener Enthaltung einstimmig entlastet.

Nach Ende ihrer dreijährigen Wahlperiode stellten sich vier Vorstandsmitglieder zur Wiederwahl: Prof. Robert Blackburn, Vorstandsvorsitzender und CEO der Hoffmann SE, München, Joachim Limberg, Vorsitzender des Bereichsvorstands der Business Area Materials Services der Thyssenkrupp AG, Essen, Frank Wiemer, Mitglied des Vorstands, Rewe-Zentral AG und Rewe-Zentralfinanz eG, Köln, und Prof. Katja Windt, Präsidentin der Jacobs University Bremen. Die Mitgliederversammlung bestätigte sie im Amt. Der insgesamt 18-köpfige Vorstand bleibt damit für das Jahr 2017/18 in seiner Zusammensetzung unverändert.

Bei der Mitgliederversammlung verlieh die BVL Erich Staake, dem Vorstandsvorsitzenden der Duisport – Duisburger Hafen AG, und Dr. Jörg Mosolf, Geschäftsführer der Horst Mosolf GmbH & Co. KG, mit Dank für ihren großen Einsatz für die Sache der Logistik die Goldene Ehrennadel der BVL. Johannes Doll, geschäftsführender Gesellschafter der Landauer Transportgesellschaft Doll KG und langjähriger Sprecher der Regionalgruppe Ostbayern, bekam die Ehrennadel der BVL. Prof. Werner Delfmann, der scheidende Vorsitzende des Wissenschaftlichen Beirats, erhielt die Ehrenmitgliedschaft auf Lebenszeit. (ug)

Die Mitgliederversammlung der BVL stimmt ab.



Foto: BVL Illustration: Manuela Heins

## MELDUNGEN

**Imagefilm** Impressionen von 16 Veranstaltungen am diesjährigen Tag der Logistik hat die BVL mit Unterstützung der Veranstalter in einem fünfminütigen Video zusammengestellt. Der Film, der im Internet zur Verfügung steht, zeigt die große Vielfalt des Aktionstages und damit auch des Wirtschaftsbereichs Logistik. Er kann genutzt werden, um auf den Tag der Logistik aufmerksam zu machen – sei es per Verlinkung, per Einbettung auf der eigenen Website oder durch das Teilen in den sozialen Netzwerken. Auf Anfrage stellt die BVL das Video auch gern als Datei zur Verfügung. [www.youtube.com/bvltv](http://www.youtube.com/bvltv)



**ELA-Vorstand** Paolo Bisogni, früherer Präsident und Member of the Board der AILOG Associazione Italiana di Logistica e di Supply Chain Management mit Sitz in Mailand, wurde im Annual General Meeting der European Logistics Association (ELA) einstimmig zum Präsidenten gewählt. Als Vizepräsidenten wurden Prof. Thomas Wimmer, Vorsitzender der Geschäftsführung der BVL, und Jos Marinus, Mitglied des Vorstands der belgischen Vereniging voor Inkoop en Bedrijfslogistiek, Berchem, einstimmig gewählt. [www.elalog.org](http://www.elalog.org)

**Save the Date** Am 21. und 22. November 2017 veranstaltet die BVL gemeinsam mit Logistik-Schwesterorganisationen und in Kooperation mit dem Beratungsunternehmen Roland Berger die Urban Logistics Convention in Amsterdam. Die Convention gibt einen umfassenden Überblick über Modelle der urbanen Versorgung und stärkt die Vernetzung aller Stakeholder innerstädtischer Transportstrategien. Das Programm erscheint in Kürze.

**Publikation** Praxisnah und pragmatisch ist das Handbuch „Professionelle Softwareauswahl und -einführung in der Logistik – Leitfaden von der Prozessanalyse bis zur Einsatzoptimierung“ von Christoph Groß und Roland Pfennig. Es ist mit einem Geleitwort aus der Unternehmenspraxis von Harald Seifert im Verlag Springer Gabler erschienen. Auf 400 Seiten führt das Buch von Grundlagen über die Bedarfsermittlung und das Projektmanagement bis zur Implementierung von Software-Lösungen.



# Können wir Sie überzeugen? Wir glauben schon.

Panattoni Europe ist ein Full-Service-Entwickler für Industrie- und Logistikimmobilien. Das Portfolio umfasst Build-to-Suit-Lösungen, Fee-Development, Logistik Parks und Property Management. Seit dem europäischen Markteintritt 2005 hat Panattoni Europe 4,7 Millionen Quadratmeter neuer Flächen erschlossen. In 2016 haben wir allein in Deutschland 13 neue Projekte umgesetzt.

**Sprechen Sie uns an!**



[www.panattoni-europe.com](http://www.panattoni-europe.com)

**PANATTONI EUROPE**

**INTERNATIONAL VISION. LOCAL FOCUS.**

**In Deutschland mit 4 Standorten.**

**HAMBURG**

Am Sandtorkai 54  
20457 Hamburg  
Tel: +49 40 525 723 100

**MÜNCHEN**

Sonnenstraße 23  
80331 München  
Tel: +49 89 2429 4016

**MANNHEIM**

N2, 9  
68161 Mannheim  
Tel: +49 621 4017 6960

**DÜSSELDORF**

Kaistraße 15  
40221 Düsseldorf  
Tel: +49 211 303 299 00



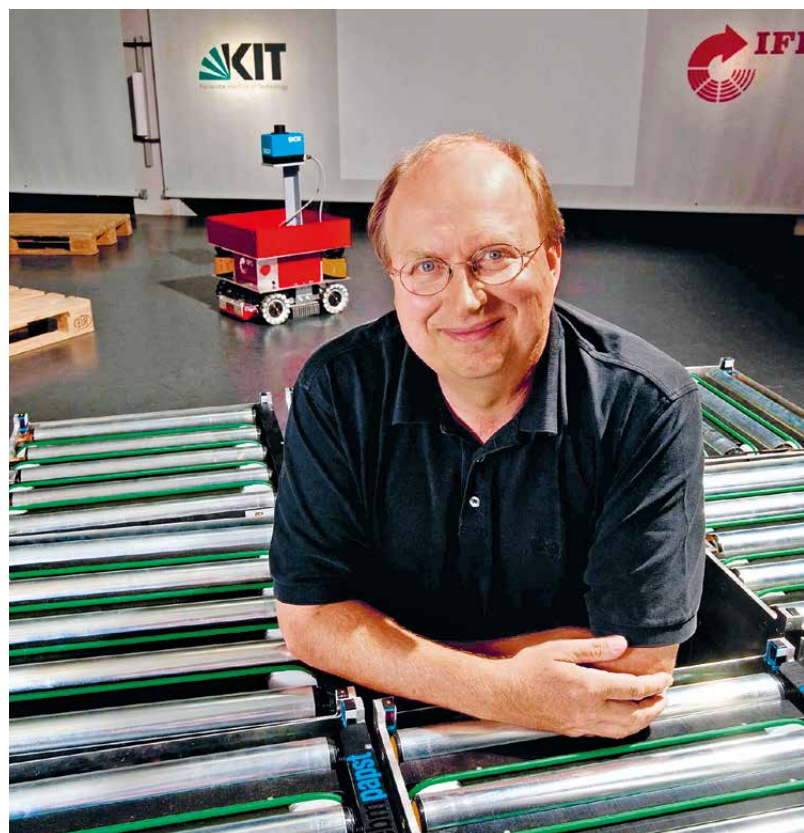
Die Logistik bietet Jobs mit Abwechslung und Dynamik – das spiegelt auch das Titelbild des neuen Leitfadens.

## Leitfaden für erfolgreiche Personalarbeit

■ Der BVL Themenkreis Image der Logistik hat einen Fokus seiner Arbeit auf das Thema Fachkräfte gelegt. Im Vorwort zum jüngst veröffentlichten Leitfaden für erfolgreiche Personalarbeit heißt es: Der Kampf um Talente ist längst entbrannt. Personalarbeit in der Logistik entwickelt sich zunehmend zu einer Herausforderung. Berufsbilder haben sich verändert, gute Fach- und Führungskräfte sind immer schwerer zu finden. Das spüren die Verantwortlichen vor allem beim Recruiting: Stellenbesetzungen dauern länger, der Prozess ist deutlich teurer geworden. Ein Grund dafür ist das Image der Logistik. Da ist es wichtig, die Logistik von ihrer interessanten Seite zu zeigen und Menschen für eine Karriere in Transport, Logistik und Supply Chain-Management zu begeistern. Darum hat eine Arbeitsgruppe des Themenkreises einen Leitfaden entwickelt und umgesetzt. Er richtet sich an Personalverantwortliche und ist für jeden Interessenten zum Download verfügbar. Der Leser erfährt, wie ihm strategische Personalarbeit konkret das Leben erleichtern kann. Der Inhalt soll Orientierung geben, inspirieren, zum Nachdenken anregen und anhand konkreter Beispiele Mut machen, das Thema „Image“ kreativ und konstruktiv anzugehen. Dazu hat die Arbeitsgruppe verschiedene Expertenmeinungen und Praxisbeispiele zusammengetragen. Kurz geschilderte Themen- und Bilderwelten regen an, eigene Ideen zu entwickeln und umzusetzen. Der Leitfaden steht unter [www.bvl.de/hr-leitfaden](http://www.bvl.de/hr-leitfaden) kostenfrei zur Verfügung und kann gern verbreitet werden. (as)

## Wissenschaftlicher Beirat neu formiert

■ Prof. Kai Furmans, Leiter des Instituts für Fördertechnik und Logistiksysteme am Karlsruher Institut für Technologie, ist neuer Vorsitzender des Wissenschaftlichen Beirats der BVL. Er folgt auf Prof. Werner Delfmann, der das Amt seit Mitte 2006 innehatte. Stellvertretende Vorsitzende des 24-köpfigen Gremiums sind Prof. Ludger Overmeyer, Leiter des Instituts für Transport- und Automatisierungstechnik der Leibniz-Universität Hannover, und Prof. Stefan Minner, Lehrstuhl für Logistik und Supply Chain-Management an der Technischen Universität München. Der Vorstand der BVL hatte bereits im März elf Professoren neu in das Gremium berufen: Prof. Thomas Bauernhansl (Fraunhofer IFF/Universität Stuttgart), Prof. Michael Freitag (Biba, Bremen), Prof. Carl Marcus Wallenburg (WHU, Koblenz), Prof. Johannes Fottner (Fraunhofer FML/TU München), Prof. Alexander Eisenkopf (Zeppelin-Universität Friedrichshafen), Prof. Kai Hoberg (KLU – Kühne Logistics University, Hamburg), Prof. Hartmut Zadek (Otto-von-Guericke-Universität, Magdeburg), Prof. Ralf Elbert (TU Darmstadt), Prof. Ulrich Thonemann (Universität zu Köln), Prof. Bernd Hellingrath (Universität Münster) und Jun.-Prof. Anne Lange (TU Darmstadt). Ausgeschieden sind die Professoren Evi Hartmann und Klaus Turowski. Alle weiteren Mitglieder wurden wiederberufen. (ug)





## 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](mailto:bvl@bvl.de)  
[www.bvl.de](http://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](mailto:gruenrock-kern@bvl.de)

### Mitarbeit BVL

Sonka Breß  
Susanne Großkopf-Nehls  
Christine Körner  
Anne Suhling  
Aigul Zhalgassova

### Realisierung

DVV Kundenmagazine GmbH  
Heidenkampsweg 73–79, 20097 Hamburg  
[www.dvv-kundenmagazine.de](http://www.dvv-kundenmagazine.de)

### Projektleitung DVV

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

### Redaktion DVV

Thomas Wöhrle (twö)

### Mitarbeit an dieser Ausgabe

Stefan Bottler (sb), Harald Czycholl-Hoch (hch),  
Juliane Gringer (jg), Rainer Hennig (rh),  
Ralf Klingsieck (rk), Marcus Walter (mw)

### Anzeigen und Sponsoring

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

### Gestaltung

[www.g2ww.de](http://www.g2ww.de)

### Fotos und Illustrationen

Siehe Quellennachweise auf den Seiten

### Druck

ASCO STURM DRUCK, Bremen

### 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](http://www.bvl.de/kiosk)

© Juli 2017



## 25. bis 27. Oktober: Treffpunkt Berlin

„Neues denken, Digitales leben: Das bedeutet, Digitalisierung nicht als technologisches Konzept zu verstehen, sondern in ihr den intelligenten Treiber für Veränderungen zu sehen – und sie tatsächlich in der betrieblichen Praxis umzusetzen“, sagt Prof. Raimund Klinkner, der Vorstandsvorsitzende der BVL. Genau dafür soll der diesjährige Deutsche Logistik-Kongress neue Perspektiven eröffnen, Impulse setzen, Denkanstöße und Orientierung geben und nicht zuletzt Diskussionsforen bieten, in denen Chancen und Risiken abgewogen, Praxisbeispiele diskutiert werden und die eigene Position in der neuen, digitalisierten Welt bestimmt werden kann. Klinkner spricht zum Auftakt des Kongresses, ebenso wie Dr. Frank Appel, Vorstandsvorsitzender der Deutsche Post DHL Group, Prof. Reimund Neugebauer, Präsident der Fraunhofer-Gesellschaft, und Christoph Keese, Executive Vice President der Axel Springer SE. Insgesamt werden beim Kongress mehr als 3.000 Fachbesucher in 65 Stunden Kongressprogramm rund 120 Redner erleben. Die Inhalte werden abwechslungsreich und im direkten Dialog mit Experten vermittelt. Neben Plenumsvorträgen und Podiumsdiskussionen gibt es 16 Fachsequenzen, die sich in die Themenbereiche „Neues denken“, „Digitales leben“, „Macher der Logistik“ sowie „Science & Research“ gliedern. In den interaktiven LOG.Camps erfahren die Teilnehmer, was sich konkret hinter Begriffen wie „Blockchain“, „Hackathon“ und „Scrum“ verbirgt. Logistik live gibt es bei den Outdoorsequenzen – Exkursionen in und bei Berlin. Highlights sind auch der Galaabend mit Verleihung des Deutschen Logistik-Preises sowie die Verleihung des Wissenschaftspreises Logistik. (as)

[www.bvl.de/dlk](http://www.bvl.de/dlk)

## TERMINE

25. bis 27. Oktober 2017

### 34. Deutscher Logistik-Kongress

Berlin  
[www.bvl.de/dlk](http://www.bvl.de/dlk)

31. Jan. und 1. Feb. 2018

### Forum Automobillogistik

Frankfurt  
[www.bvl.de/fal](http://www.bvl.de/fal)

21. und 22. November 2017

### Urban Logistics Convention

Amsterdam  
[www.urbanlogistics-convention.com](http://www.urbanlogistics-convention.com)

19. April 2018


### Tag der Logistik

deutschlandweit und international  
[www.tag-der-logistik.de](http://www.tag-der-logistik.de)

Die nächste Ausgabe des BVL Magazins erscheint am 26. Oktober 2017 mit vielen Informationen zum Deutschen Logistik-Kongress und dem Schwerpunktthema „Neues denken – Digitales leben“.

# »In welcher Welt wollen wir leben?«

Die Köchin Sarah Wiener übt scharfe Kritik an der industriellen Nahrungsmittelproduktion und ist überzeugt, dass eine regionale, dezentrale Landwirtschaft auch große Städte versorgen kann.



Jeder redet heute übers Essen, aber die wenigsten haben Ahnung von Qualität und Vielfalt. Die Lebensmittelindustrie gaukelt uns eine Vielfalt vor, die es einfach nicht gibt. Es ist normal geworden, dass wir uns von schwerst verarbeiteten Ersatzlebensmitteln ernähren – den Kopien von etwas Echtem und Schönem. Wir kennen zum Beispiel nur noch Brühwürfel und keine frische Brühe mehr. Und wir geben uns damit zufrieden, weil wir die Kopien inzwischen für Originale halten. Dabei ist Nahrung so wichtig – wir brauchen Genuss, Sinnlichkeit, Vielfalt.

Der Lebensmittelmarkt wird von Großkonzernen bestimmt, die industriell arbeiten. Diese Konzentration geht nicht nur auf Kosten des Geschmacks, sondern auch auf Kosten des Klimas, der Gesundheit des Bodens, der Reinheit des Wassers und nicht zuletzt des Handwerks: Jeden Tag stirbt in Deutschland eine Bäckerei, und Kleinbauern geben auf. Die Landwirte müssen sich verschulden und hängen am Tropf von Subventionen. Dieses System beutet sich selbst aus, und es ist zutiefst ungerecht und zukunftsvernichtend.

Wir sollten uns überlegen, in welcher Welt wir leben wollen. Wir sind dabei, das Natürliche in uns abzuschaffen. Und die Menschen schauen nicht hin, weil sie alle so beschäftigt sind. Wir stehen heute vor einem entscheidenden Schritt in der Menschheitsgeschichte, und wir müssen ihn jetzt gehen, bevor es zu spät ist. Wir brauchen eine dezentrale, regionale Landwirtschaft – und ja, mit der kann man auch große Städte versorgen, das hat doch sogar schon im Mittelalter funktioniert.

---

#### Zur Person

Sarah Wiener, Jahrgang 1962, wuchs in Wien auf und wurde als Fernsehköchin bekannt. Sie betreibt einen großen Event-Catering-Service, mehrere Restaurants sowie das Gut Kerkow, einen biologischen Landwirtschaftsbetrieb am Rande der Uckermark. Wiener engagiert sich stark für bodenständige und nachhaltige Nahrungsproduktion sowie Achtsamkeit und Genuss beim Essen – unter anderem mit ihrer eigenen Stiftung. Deren Claim lautet „Für gesunde Kinder und was Vernünftiges zu essen“.









BVL

LIME STREET  
1001