

BOCK AUF SCHIENE? modality

Dann sollten wir uns mal treffen.

+49 152 362 704 87



FOTO: DIERK KRUSE

BVL prämiiert Boxbay

Mit dem Konzept will der Anlagenbauer SMS Group den Containerumschlag in Häfen revolutionieren. **SEITE 4**



Turn your data into value!

With the Hybrid Digital Integration Hub for your Supply Chain

Besuchen Sie uns am Stand W/27!



NACHHALTIGKEIT

Transparenz

Nur durch das Teilen von Transportdaten mit allen relevanten Partnern können die Lieferketten wirklich nachhaltig werden.

Seite 2

DIGITALISIERUNG

Kein Selbstläufer

Neue IT-Systeme auf Knopfdruck gibt es nicht. Bei der Umsetzung von Projekten können auch die eigenen Mitarbeiter eine Hürde sein.

Seite 3

URBANE LOGISTIK

Partnerschaft

Logistische Konzepte für die Innenstädte lassen sich nur im Schulterschluss umsetzen. Städte brauchen Logistikbeauftragte.

Seite 5

SUPPLY CHAIN

Mehr Resilienz

Unternehmensvertreter diskutierten über Firefighting, Pufferflächen, Agilität und die zunehmende Bedeutung geopolitischer Risiken.

Seite 7



SMARTLANE

- Realistische Touren auch bei komplexen Restriktionen
- Automatisierung und selbstlernende Optimierung
- Schnittstellen zu den gängigsten TMS-Systemen für einfache Integration
- All-inclusive Preismodell

KI-BASIERTE TOURENOPTIMIERUNG

bis zu **20%**
Kostensparnis

bis zu **90%**
Zeitersparnis in der Dispo

bis zu **100%**
Transporttransparenz

Optimierungs-Offensive: -50% auf Listenpreise bis Jahresende

www.smartlane.ai



FOTO: DIERK KRUSE

BVL-Chef Prof. Thomas Wimmer bei seiner Eröffnungsrede in Berlin.

Lieferketten und Europa im Wandel

SUPPLY CHAINS In seiner Eröffnungsrede sprach Prof. Thomas Wimmer von einer Zeit der Zukunftssängste, der Irrationalitäten sowie der zunehmend nationalen Egoismen. Chinas Rolle als Fabrik der Welt sieht er „nachhaltig gefährdet“, gerade auch wegen der strikten No-Covid-Politik des Landes. „Immer mehr Firmen wandern nach Südostasien in die ASEAN-Staaten aus“, konstatierte der BVL-Vorstandsvorsitzende. Warenströme und Wertschöpfungsketten seien im dramatischen Wandel. „Und auch in Europa befinden wir uns in einem Wandel“, ergänzte er mit Blick auf Russlands Angriffskrieg. Dieser bedeute Schreckliches für die direkt Betroffenen, aber sei auch eine Zeitenwende für alle europäischen Staaten.

Mit Bezug auf das Kongressmotto „Supply Chains matter!“ sagte Wimmer: „Verfügbarkeit ist die neue Währung, Flexibilität geht vor Kosten, Dual und Multiple Sourcing sind die Gebote der Stunde.“ Und weiter: „Ernsthafte Nachhaltigkeit spielt eine immer größere Rolle - in unserem täglichen Tun, in den Strategien, aber auch in der Wahrnehmung von Politik und Gesellschaft.“ (cs)

Vom Messen zum Reduzieren

Verlader und Transportdienstleister sind sich einig: Ohne Transparenz ist keine Dekarbonisierung möglich.

Welche Nachhaltigkeitsziele können und müssen sich Akteure in der Logistik setzen? Und wie können diese erreicht werden? Diese großen Fragen diskutierten am ersten Tag des Deutschen Logistik-Kongresses Führungskräfte von Transportdienstleistern wie BLG Logistics und Transporeon und der Verladerschaft, vertreten durch Ikea und Volkswagen.

Transporeon-CEO Stephan Sieber sagte: „Wir müssen Nachhaltigkeit als Opportunität betrachten und nicht als Obligation.“ Eine Positionierung als grünes Transportunternehmen könne gerade für europäische Dienstleister künftig einen wichtigen Wettbewerbsvorteil im globalen Wettbewerb ausmachen. Laut Sieber verschaffen sich bereits einige Unternehmen damit Vorteile auch im Kampf um die jungen Talente auf dem Arbeitsmarkt.

Ikea will bis 2030 nicht nur klimaneutral, sondern sogar klimapositiv sein. Um dieses Ziel zu erreichen setzt der schwedische Konzern auf den Dreiklang „reduce, replace, rethink“. „Wir hinterfragen alles“, stellt Sara Udvari, Global Category Manager Logistics bei Ikea, auf der DLK-Bühne klar. Nur ein ganzheitliches Konzept führe zum Erfolg. Udvari stellte in ihrer Präsentation die Wichtigkeit von Daten in den Fokus. Verlader müssen mit den gleichen Daten und gleichen Standards wie die Frachtführer arbeiten, um die CO2-Reduktionsziele zu erreichen.

Datentransparenz als entscheidenden Faktor für eine Dekarboni-

sierung des Logistiksektors machten auch die anderen Diskussionsteilnehmer aus. Nur durch das Teilen von Transportdaten mit allen relevanten Partnern könnten demnach die Lieferketten wirklich nachhaltig werden.

Die Volkswagen-Gruppe hat für ihre Nachhaltigkeitsagenda sechs Fokus-Bereiche definiert: Dekarbonisierung, Kreislaufwirtschaft, Verantwortung in der Lieferkette und in den Unternehmen, Menschen und Wandel, Vielfalt und Integrität. Vol-

ker Rügheimer, Head of Supply Chain Development bei der Volkswagen Group After Sales, betonte, wie alle anderen, dass Nachhaltigkeit nicht nur Ökologie bedeute. Auch die soziale und ökonomische Nachhaltigkeit muss gleichrangig behandelt werden.

Die BLG will bis 2030 klimaneutral werden. Dieses Ziel kann aber nur durch die Investition in Klimaschutzprojekte erreicht werden. Innerhalb des Unternehmens sollen die Emissionen bis 2030 um 30 Prozent reduziert werden. Wie bei vielen anderen Logistikunternehmen macht auch bei den Bremern der Straßentransport einen Großteil der eigenen Emissionen aus. Um hier möglichst schnell reduzieren zu können, setzt die BLG auf Transparenz bei sich und den Subunternehmen. Yvonne Bonventre, Teamleitung Nachhaltigkeit bei der BLG: „Erst wenn ich messe, kann ich analysieren. Und wenn ich analysiere, kann ich reduzieren.“ (fw)



Yvonne Bonventre treibt bei der BLG Logistics Group bereits seit zehn Jahren das Thema Nachhaltigkeit voran.

FOTO: DIERK KRUSE

ANZEIGE

Peter Klaus
PROFIT-MONITOR

Erste umfassende Studie zur Profitabilität der Logistik-Dienstleistungswirtschaft in Deutschland

NEU!

ISBN:	978-3-96892-157-0 (Print) 978-3-96892-156-3 (E-Book)
Veröffentlichung:	19.10.2022
Seiten:	200
Autor:	Prof. (i.R.) Peter Klaus
Herausgeber:	DVV Media Group GmbH, Hamburg

Jetzt bestellen: www.dvz.de/profit-monitor22

Projekte mit Hürden

Digitalisierung braucht eine klare Roadmap



Christian von der Schulenburg (links, Siemens) und Steffen Riedel (Eckes-Granini) beim Deutschen Logistik-Kongress in Berlin.

Die Digitalisierung gilt als Wunderwaffe: Sie soll für mehr Transparenz sorgen, die Kommunikation in der Logistikkette vereinfachen, die Prozesse der Akteure schlanker gestalten und Fehler ausmerzen.

Soweit die Theorie. Und die Praxis? Die sieht häufig anders aus. „Wer glaubt, wenn man ein IT-System kauft, muss man nur noch auf den Knopf drücken und schon läuft alles, der täuscht sich gewaltig“, sagte Ludger Vennewald, Head of Sales Logistic Solutions bei T-Systems International, in einer Sequenz auf dem Kongress. Vennewald ist Teilnehmer des Projektes „Digitaler Lieferschein“, das die BVL, GSI Germany und T-Systems vorangetrieben haben.

Vennewald warb für eine breite Teilnahme aller Akteure an diesem Projekt. Je mehr mitmachen würden, desto besser sei die Verbreitung im Markt. An einer digitalen Version des Lieferscheines führt aus seiner Sicht kein Weg vorbei: zur Verbesserung der Prozesse und aus ökologischen

Gründen, weil mit den Lieferscheinen eine Papierflut verbunden sei.

Dass IT-Projekte alles andere als ein Selbstläufer sind, machte Steffen Riedel, Leiter Logistik bei der Eckes-Granini Deutschland deutlich. Mittels der Shippeo-Plattform wollte Eckes-Granini alle transportrelevanten Daten für die an der Lieferkette beteiligten Partner in Echtzeit zur Verfügung stellen. Das Ziel war es, mittels ETA-Zeiten das Zeitfenstermanagement an den jeweiligen Standorten zu dynamisieren, „um den Lkw am Rollen zu halten“, wie

es Riedel ausdrückte - auch, um dem Fahrermangel entgegenzuwirken.

Bei der Umsetzung stieß Eckes-Granini jedoch auf einige Hürden. So fehlte bei den Systemanbietern die Bereitschaft zur Kooperation, was zu einem hohen Aufwand für die Nutzung aller Beteiligten führte. Zudem gab es einen hohen Anteil an Subunternehmen bei den Speditionspartnern. Diese sind nicht an dem System angebunden, so dass deren Tracking nicht möglich war. Dennoch will Eckes-Granini an dem Tool Shippeo festhalten. „Wir glauben noch immer an die großen Chancen, die damit möglich sind“, sagte Riedel.

Eine weitere Hürde - da waren sich alle Teilnehmer einig - können bei der Umsetzung von IT-Projekten auch die eigenen Mitarbeiter sein. „Digitalisierung ist kein Projekt, sondern eine Reise. Dazu muss es eine Roadmap geben, wie ich die eigenen Mitarbeiter mit auf die Reise nehme“, empfahl Christian von der Schulenburg aus dem Bereich Smart Infrastructure der Siemens AG. (cd)



Digitalisierung ist kein Projekt, sondern eine Reise.

Christian von der Schulenburg,
Smart Infrastructure, Siemens AG



Oliver Luksic, Koordinator der Bundesregierung für Güterverkehr und Logistik

Infrastruktur als Staatsziel ins Grundgesetz

POLITIK Die verlässliche Infrastruktur sollte ins Grundgesetz aufgenommen werden. So sei es einfacher, bedeutende Verkehrsprojekte nicht durch die öffentliche Verwaltung, sondern durch Gesetz zu beschließen. Das sagte Verkehrsstaatssekretär Oliver Luksic (FDP) in Berlin. „Wir haben einen Formulierungsvorschlag dem Kabinett zugeleitet und die Fraktionen verständigt.“ Im Herbst plane das Ministerium ein Gesetzespaket, um die Planung und Genehmigungen von großen Infrastrukturprojekten schneller voranzubringen. Dort sollten auch Vorhaben des Deutschlandtakts und der Schiene aufgenommen werden.

Zur Dekarbonisierung sagte er, dass möglichst viel Verkehr auf die Schiene verlagert werden soll. Doch Engpässe im Netz seien problematisch. „Wir müssen dringend investieren.“ Das Ministerium wolle dabei mehr in Korridoren denken und das Netz so leistungsfähig machen. Ein großes Projekt soll die Schienenverbindung zwischen Frankfurt und Mannheim sein. 2024 steht laut Luksic eine große Sanierung an. Zuvor müssten aber alle Ausweich- und Nebenstrecken fit gemacht werden. (sl)

ANZEIGE

**WAS WIR TUN, NENNT MAN LOGISTIK.
WIE WIR ES TUN, LEIDENSCHAFT.**

Seit über 145 Jahren sind wir Ihr verlässlicher Partner für Seehafen- und Logistikdienstleistungen!

www.blg-logistics.com

Besuchen Sie uns!
BVL 7 DEUTSCHER LOGISTIK-KONGRESS
 19. - 21. Oktober 2022
 Raum: Potsdam
 Stand: P/25
 #dlk22

SMS Group erhält Logistik-Preis

System Boxbay soll Containerterminals helfen, deutlich mehr Lagerkapazität zu schaffen

Die Bundesvereinigung Logistik (BVL) hat am Mittwochabend den Mittelständler SMS Group mit dem Deutschen Logistik-Preis ausgezeichnet. Mit seinem Boxbay genannten Konzept will der Anlagenbauer aus Düsseldorf die Lagerkapazität eines Containerterminals auf gleicher Fläche verdreifachen und damit den Boxenumschlag von Grund auf verändern. Seit der Einführung des Containers 1956 habe sich in den Häfen der Welt nichts Wesentliches geändert, sagt Carsten Heide, Leiter Projektmanagement bei der SMS-Tochter Amova. „Die Boxen werden zur Lagerung immer noch einfach übereinandergestapelt. Mit einem kleinen Fortschritt allerdings: Vor 60 Jahren haben wir zwei Boxen aufeinandergestellt, heute immerhin bis zu sechs.“

Umstapelungen entfallen

Die Häfen stehen vor der Herausforderung, dass sie pro Flächeneinheit deutlich mehr Container lagern und umschlagen müssen - und das möglichst ohne die ineffizienten Umstapelungen. Die fallen schließlich immer dann an, wenn ein weiter unten stehender Container für den Weitertransport benötigt wird. „Hier kommen wir ins Spiel“, erklärt Projektmanager Heide: „Wie in einem Hochregallager haben wir bei Boxbay direkten Zugriff auf jeden Container.“

Das habe zwei wesentliche Effekte, die die Produktivität maßgeblich steigern. Erstens: Umstapelungen können komplett entfallen, es gibt nur produktive Containerbewegungen. Zweitens: Der Durchsatz von Boxbay ist unabhängig vom Belegungsgrad des Lagers. Zudem ließe sich mit der Lagerung auf bis zu elf Ebenen das Problem der Raumknappheit auf einen Schlag lösen: „Mit der Möglichkeit, Container an mehreren

Seiten von Boxbay ein- und auszulagern, und in Verbindung mit einem umlaufenden Transportsystem, das die Gassen untereinander verbindet, schaffen wir Flexibilität und gewinnen Geschwindigkeit im Umschlag. Und zwar sowohl auf der Wasserseite als auch auf der Landseite zu Lkw und Bahn“, sagt Heide.

Testanlage in Dubai

Das funktioniert auch schon in der Realität: 2018 wurde das Joint Venture Boxbay zwischen der SMS Group und DP World gegründet, einem der größten Terminalbetreiber weltweit. Im Januar 2021 ging als Proof of Concept eine erste Anlage in Dubai in Betrieb. „Damit haben wir nicht nur Skeptiker aus der Branche überzeugt, sondern auch die Basis zur Weiterentwicklung der Technologie geschaffen. Durchsatz und Lagerkapazität sind nämlich problemlos skalierbar“, ergänzt Volker Brück, der die Geschäftsentwicklung bei Amova leitet. Die Firma hat sich auf den automatisierten Transport und die Lagerung schwerer Lasten spezialisiert.

Schnell wird auch deutlich, dass Boxbay weit mehr ist als „nur“ ein elfstöckiges Hochregallagersystem für 20-, 40- und 45-Fuß-Container: Vor allem die vielseitigen Schnittstellen zur Land- und Wasser-

230

Meter lang, 26 Meter breit und 50 Meter hoch (11 Etagen) ist die Testanlage im Hafen von Jebel Ali (Dubai), Terminal 4.

792

Containerstellplätze gibt es dort (alle High-Cube).

92.000

TEU pro Jahr beträgt die theoretische Kapazität.

800

Ein- und Auslagerungen pro Stunde bei Vollobau (500 wasserseitig, 300 landseitig)

Quelle: SMS Group

seite sowie das umlaufende Paletten-Transportsystem sind innovativ. An der kaiseitigen Umschlagtechnologie ändert sich dabei nichts: Die Schiffe werden wie bisher mit den Containerbrücken gelöscht. Die Boxen werden bis zur Aufnahmeposition des Boxbay-Lagers transportiert. Dort übernehmen Regalbediengeräte (Stacker Cranes) die Container und transportieren sie über die jeweiligen Gassen zu den Lagerplätzen im Boxbay-System. Die Stacker Cranes können ihre Teleskop-Arme nach links oder rechts ausfahren. So kann ein Regalbediengerät die Container auf beiden Seiten einer Gasse ein- und auslagern.

Drei entkoppelte Transportsysteme

Unter dem Lager befindet sich das schienengebundene Paletten-Transportsystem. Es bringt die Container zur landseitigen Lkw- oder Bahn-Übergabestation - oder holt sie von dort zur Einlagerung ab. In Unterflurbauweise verbindet das Transportsystem alle Gassen miteinander. Die Stacker Cranes können die aus dem Gerüst entnommenen Boxen zum Transportsystem durchreichen oder von dort aufnehmen.

Die Übergabestation besteht aus vollautomatischen Containerkränen, die stationär neben dem Lager positioniert sind. Sie nehmen die Boxen von der Palette des Umlaufsystems ab und übergeben sie an einen Zug oder Lkw - oder auch genau umgekehrt. „In einem Boxbay-System arbeiten also drei entkoppelte Transportsysteme parallel: das Paletten-Umlaufsystem, die Stacker Cranes in den Gassen des Hochregallagers und die Be- und Entladekrane für Züge oder Lkw“, fasst Projektmanager Heide das Konzept zusammen. „Dabei synchronisieren digitale Technologien die Bewegungen aller Krane und Transportpaletten.“ (bo/cs)





DVZ-Talks

Die Gäste auf dem Roten Sofa

Das Rote Sofa steht im Hotel Intercontinental neben dem L.A. Café.

Donnerstag, 20. Oktober 2022

- 08.50 **Preisträger Deutscher Logistik-Preis,** SMS Group
- 10.45 **Prof. Ralph Blum und Uwe Veres-Homm,** Arbeitsgruppe für Supply Chain Services des Fraunhofer IIS
- 11.00 **Luisa Emmelmann und Vanessa Eller,** Kulturwandel@Logistik, Otto Group
- 11.15 **Prof. Thomas Strothotte,** Präsident, Kühne Logistics University
- 13.45 **Julia Jocher,** Leiterin Projekt- und Innovationsmanagement, Group7
- 14.30 **Prof. (i.R.) Peter Klaus,** Logistikexperte
- 15.00 **Michael Westhagemann,** Wirtschaftssenator, Hamburg



FOTO: DIERK KRUSE

Mit sechs Thesen umriss Sebastian Stiehm von Agiplan die Herausforderungen des Themenfeldes „Urbane Logistik“.

Urbane Logistik braucht Treiber und Entscheider

Kommunen müssen Citylogistik-Konzepte aktiv begleiten

Die nachhaltige Gestaltung innerstädtischer Lieferketten ist auf ein konstruktives Miteinander aller Beteiligten angewiesen. So lautete eine wichtige Kernaussage der Diskussionsrunde „Urbane Logistik: Nachhaltig in die Zukunft“, die gestern das Programm der Fachsequenzen auf dem Deutschen Logistik-Kongress beschloss. Doch die interessenübergreifende Zusammenarbeit allein reicht nicht aus: Die jeweiligen Konzepte müssen auf die spezifischen Voraussetzungen in den einzelnen Städten angepasst werden.

Warum gerade dieser Gedanke von entscheidender Bedeutung ist, erklärte André Kranke, seines Zeichens Head of Corporate Research & Development bei dem Logistikkonzern Dachser: „Keine Stadt gleicht der anderen. Sie unterscheiden sich zum Beispiel hinsichtlich der Topografie, der Straßenbreiten oder der geltenden politischen Rahmenbedingungen. Aus diesem Grund kann es keine einheitliche, von einer Zentrale vorgegebene Lösung geben“, erklärte Kranke, der seit 2016 die Forschung in Sachen Stadtlogistik bei seinem Unternehmen vorantreibt. Vor dem Hintergrund dieser einfachen Erkenntnis habe sich Dachser entschlossen, eine „Toolbox“ zu entwerfen, aus der sich die einzelnen regionalen Organisationen passende Lösungen zusammenstellen können.

Doch nicht nur die Eigenheiten der Städte gelten in Fachkreisen als kritische Faktoren. In seinem Impulsvortrag umriss Sebastian Stiehm, stellvertretender Leiter des Bereichs Public Management bei

der Unternehmensberatung Agiplan, die Problemlage auf der letzten Meile mit sechs Thesen. Eine davon lautete, dass die urbane Logistik häufig in erster Linie mit KEP-Fahrzeugen in Verbindung gebracht werde. Die allerdings würden lediglich rund zehn Prozent des innerstädtischen Warenverkehrs bewältigen. Ein maßgeblicher Anteil der innerstädtischen Warenbewegungen gehe auf den Transport von Handelswaren, Stückgut oder Handwerksbedarf zurück.

Stiehms zweite These bezog sich auf das Thema „Kostenvorteile durch Kooperation“. Hier stellte der



Es kann keine einheitliche von einer Zentrale vorgegebene Lösung geben.

André Kranke, Head of Research & Development bei Dachser



Die Einrichtung von Mikrodepots kann kein Allheilmittel sein.

Sebastian Stiehm, stellvertretender Leiter Public Management, bei Agiplan

Berater fest, dass sich White-Label-Depots nur schwer durchsetzen könnten, da bei den potenziellen Partnern sehr viele, und zum Teil sehr unterschiedliche Fahrzeugaufbauten und -konzepte zum Einsatz kämen. Eine funktionierende White-Label-Lösung sei auf eine Standardisierung der Transportfahrzeuge angewiesen.

Doch selbst wenn es hier zu einer Einigung käme und die Einrichtung von Mikrodepots käme, wäre das „noch kein Allheilmittel“, so der Berater. Es müsse im Einzelfall immer geprüft werden, welches logistische Konzept sich für den jeweiligen Übergabepunkt anbiete. Dies könnten neben Depots auch Packstationen, Haltebuchten für den Lieferverkehr oder sonstige Übergabepunkte sein.

Als kritischen Faktor definierte Stiehm auch die Flächenverfügbarkeit in den Städten. Hier müsse vor allem identifiziert werden welche Flächen für die urbane Logistik aktiviert werden könnten. Während zum Beispiel private Parkhausbetreiber hier durchaus offen für Lösungen seien und diese sogar anbieten, sei das bei kommunalen Betreibern noch nicht der Fall. Hier müsse dringend etwas passieren, mahnte Stiehm, genauso, wie auf der regulatorischen Ebene. „Es fehlen immer noch wirklich gute Anreize, um die urbane Logistik zu verbessern“, sagte der Berater und verwies zum Schluss noch darauf, dass es dringend nötig sei, bei der Konzeption von urbanen Logistik-Konzepten über den Tellerrand hinauszublicken und zu lernen. (ben)

ANZEIGE

Willkommen in der
KNAPP-Lounge
Tiergarten

knapp.com

Zooplus setzt auf Outsourcing

E-COMMERCE Der Heimtierbedarfshändler Zooplus dürfte laut Gründer und Ex-CEO Cornelius Platt dieses Jahr einen Umsatz von ungefähr 2,4 Milliarden Euro erwirtschaften. Dabei kommt das Unternehmen mit Sitz in München noch nicht einmal auf 1.000 Beschäftigte, im vergangenen Jahr waren es etwas mehr als 800 Mitarbeiter. Das sei nur möglich, weil der Onlinehändler die Logistik nahezu komplett ausgelagert hat, sagte Platt am Mittwoch beim Deutschen Logistik-Kongress.

Das Unternehmen kommt europaweit derzeit auf neun Fulfilment-Standorte in acht Ländern, die vor allem von den Logistikdienstleistern Dirks und Rhenus sowie von Fiege, Katoen Natie und GXO betrieben werden. Platt: „Wir packen dort jedes Jahr rund 550.000 Tonnen Ware und schicken sie zum Kunden.“ (cs)

So plant Porsche die Transformation

CHANGE Kaum eine andere Branche steht derzeit so unter Druck, sich neu aufzustellen, wie die Automobilindustrie - und die Aufgabe ist gewaltig. „Der Wandel, dem sich die Unternehmen in den kommenden Jahren stellen müssen, ist stärker als alle Veränderungen in den vergangenen 50 Jahren“, so brachte Barbara Frenkel, Beschaffungsvorständin bei der Porsche AG, gestern ihr Credo auf den Punkt. Frenkel geht davon aus, dass bis 2030 die Nachfrage nach E-Pkw vor allem auf den Märkten Nordamerika, Europa und auch Asien stark steigen wird. Für Porsche selbst prognostiziert sie dabei eine weitgehende Umstellung der Produkte auf Elektro-Sportwagen. „Mehr als 80 Prozent der von uns gebauten Fahrzeuge werden dann rein elektrisch angetrieben sein“, präzisierte Frenkel.

Parallel dazu treibt Porsche den Klimaschutz voran. Bis 2030 soll die komplette Wertschöpfungskette CO₂-neutral sein. Das heißt wiederum, dass der Sportwagenhersteller auch seine 7.000 Lieferanten weltweit in die Pflicht nimmt, klimaneutrale Prozesse zu etablieren. (ben)

Impressum

DVZ Logistik Daily erscheint während des Deutschen Logistik-Kongresses in Berlin täglich in der DVV Media Group GmbH, Heidenkampsweg 73-79, 20097 Hamburg, Tel.: +49 40 23714-100

Chefredakteur: Sebastian Reimann (sr)

Redaktion: Sven Bennühr (ben), Michael Cordes (cd), Susanne Landwehr (sl), Claudius Semmann (cs), Frederic Witt (fw)

Layout: Andreas Voltmer (Ltg.)

Anzeigenleiter: Florian Böhm

Vertrieb: Markus Kukuk

Geschäftsführer: Martin Weber

Verlagsleiter: Oliver Detje

Druck: Westkreuz-Druckerei Ahrens KG, Berlin

Copyright: DVV Media Group GmbH, Hamburg

Logistikjobs: Hier klaffen die größten Lücken

Die Jobplattform Indeed hat den Arbeitsmarkt Logistik durchleuchtet

Arbeitskräfte in der Logistik- und Transportbranche sind immens wichtig, in Deutschland jedoch rar. Je nach Position suchen Unternehmen bei neun von zehn offenen Stellen länger als 60 Tage nach neuen Mitarbeitenden. Zu diesem Ergebnis kommt eine aktuelle Analyse der Jobplattform Indeed.

Deren Experten haben die in den vergangenen zweieinhalb Jahren auf der Plattform veröffentlichten Logistik-Stellenangebote unter die Lupe genommen - und wenig Erfreuliches festgestellt. So hat sich die Zahl der Stellenanzeigen in der Branche in diesem Zeitraum nicht nur beinahe verdoppelt, viele bleiben überproportional lange aktiv. Daraus lässt sich ableiten, dass auch die Zahl der Stellen, die von den Unternehmen nicht besetzt werden konnten, in diesem Zeitraum erheblich gestiegen ist.

Zum Vergleich: Die Gesamtzahl der offenen Stellen, die über die Plattform ausgespielt wurden, ist in 2022 langsamer gestiegen als in den Jahren zuvor - und es zeichnet sich zum Jahresende sogar eine leichte Trendumkehr ab. In der Logistik- und Transportbranche hingegen ist der Mangel an qualifizierten Arbeitskräften nach wie vor groß.

Vor allem im kaufmännischen Logistikbereich werden immer mehr Menschen gesucht. So ist die Zahl der Stellenanzeigen laut der Analyse im Betrachtungszeitraum um 82 Prozent gestiegen. Ähnlich sieht die Lage beim Fahrpersonal aus:



Hier wurden 81 Prozent mehr Stellen ausgeschrieben als vor zweieinhalb Jahren. Besonders gefragt sind auch Fachkräfte für die Lagerhaltung: Hier hat sich die Anzahl der Stellenanzeigen mit einem Plus von 89 Prozent nahezu verdoppelt.

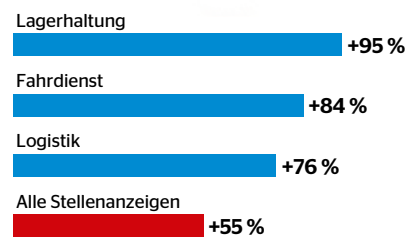
Den Indeed-Daten zufolge bleiben insbesondere Fahrerjobs länger als 60 Tage unbesetzt. Hier sind rund 58 Prozent der ausgeschriebenen Stellen offen - das ist der Spitzenwert bei den Vollzeitstellen. Dabei ist besonders dieser Job abhängig von neuen Arbeitskräften: Laut dem Statistischen Bundesamt waren 2021 rund 35 Prozent der Lkw-Fahrer mindestens 55 Jahre alt. Nur 3 Prozent waren hingegen jünger als 25 Jahre.

Anlass zur Sorge gibt auch die Situation auf dem Arbeitsmarkt für Auszubildende - und hier ist die Logistik besonders betroffen. Ein markantes Beispiel: Wenn es um die Ausbildung zur Fachkraft für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen geht, haben die Unternehmen große Mühe, den Nachwuchs zu begeistern. Rund 92 Prozent der ausgeschriebenen Stellen sind unbesetzt. Weniger dramatisch, aber ebenfalls alarmierend ist die Zahl der unbesetzten Ausbildungsplätze in der Lagerwirtschaft. Nur für 40 Prozent der Ausbildungsplätze zum Fachlageristen konnten Interessenten gewonnen werden.

Wie sich die Arbeitswelt in der Logistik verändert, ist heute Thema der Fachsequenz „Berufe in der Logistik - fit für die Zukunft?“ (ben) Schweizerhof, Raum Tessin, 14.00 Uhr

Logistikfachleute sind schwer zu finden

Veränderung der Nachfrage nach Arbeitskräften in Deutschland im Zeitraum 1.2.2020 bis 9.9.2022*



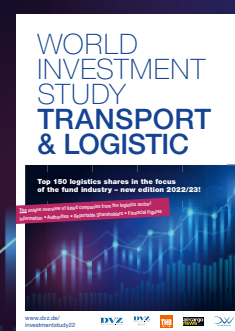
* saisonbereinigt; Quelle: Indeed / Grafik: DVZ

ANZEIGE

WORLD INVESTMENT STUDY TRANSPORT & LOGISTIC 22/23

Top 150 logistics shares in the focus of the fund industry

Order now and get 20% discount!



www.dvz.de/investment22



ANZEIGE



Von links: Journalistin Ursula Weidenfeld diskutierte am Mittwoch mit Armin Köller (Metro Logistics), Christine McKechnie (Coupa Software), Marie Niehaus-Langer (EOS) und Klaus Buchwald (Infineon).

In der Podiumsdiskussion am Mittwoch ging es unter anderem um das Thema Resilienz, also wie Lieferketten widerstandsfähiger gegen Störungen gemacht werden können. Armin Köller, CEO von Metro Logistics Germany, hält es für wichtig, nicht nur Firefighting zu betreiben, sondern auch zu versuchen, nachhaltige Lösungen zu entwickeln. So sieht es auch Klaus Buchwald, Vice President Operations beim Halbleiterhersteller Infineon. Zum einen gehe es zum Beispiel um alternative Lieferanten oder eben gewisse Überkapazitäten an Stellen, wo keine zweite Lieferquelle vorhanden ist. Zum anderen gelte es aber natürlich auch, die Fähigkeit zu entwickeln, auf Störungen reagieren zu können. „Denn man kann einfach nicht alles

vorhersehen oder sich auf jedes Szenario vorbereiten“, sagte Buchwald.

Einen Trend zur Deglobalisierung beobachtet Buchwald in seiner Branche bisher nicht. Er sehe aber ein Bedrohungspotenzial in einem möglichen Konflikt zwischen China und Taiwan, und zwar für die gesamte Wirtschaft. Daher sei es richtig und wichtig, Halbleiterprodukte wieder verstärkt in Europa und den USA zu produzieren. Auch Köller sieht im Geschäft des Großhandelskonzerns Metro derzeit keine dramatischen, sondern lediglich punktuelle Veränderungen in den Lieferketten. Der eine oder andere Standort fällt als Herstellerland weg, aus wirtschaftlichen oder auch aus ethischen Gründen, wie er sagte. „Aber schau ich in unser Produktportfolio von mehr als 100.000 Artikeln, ist vielleicht eine

Zahl im einstelligen Prozentbereich betroffen.“

Für Kontraktlogistiker unattraktiv

Metro Logistics bietet seine Dienstleistungen inzwischen auch außerhalb des Konzerns an. Gefragt gewesen seien zuletzt allerdings vor allem Überlaufflächen, also Pufferflächen für eine Laufzeit von sechs bis neun Monaten. Das sei aber kein attraktives Geschäft für einen Kontraktlogistiker, merkte Köller an.

„goldenen Schraube“ hinterhergelaufen. Wenn von 100 Teilen nur 99 auf Lager liegen, kann das Endprodukt trotzdem nicht produziert werden.“

An der Runde nahm auch Marie Niehaus-Langer, CEO des Unternehmens EOS teil. Electro Optical Systems ist ein Anbieter für industriellen 3D-Druck. „Kunden von uns investieren zunehmend in digitale Ersatzteillager“, sagte sie. Dieser Trend habe während der Pandemie noch

einmal an Fahrt gewonnen. In Sachen Resilienz betonte sie: „Wir brauchen alle eine gewisse Agilität im Unternehmen und in den Köpfen.“ Ob Unternehmensführung oder Mitarbeiter:

Veränderungen müssten für alle okay sein.

„Idealerweise folgt alles einem Plan. Aber das ist nicht die Realität“, fügte sie hinzu.

Voraussetzung: Demokratie

Der Angriff Russlands auf die Ukraine habe bei EOS bewirkt, dass das Unternehmen nun geopolitische Dynamiken sehr ernst nehme, betonte Niehaus-Langer zudem. 3D-Druck ist eine Dual-Use-Technik. Es ist also nicht ausgeschlossen, dass sie auch für militärische Zwecke genutzt wird. Das Unternehmen wolle daher konsequent nur Aufträge von Kunden aus Ländern annehmen, in denen es ein demokratisches Grundverständnis gibt. Das setze allerdings voraus, dass Vertriebsmitarbeiter intensiv geschult werden, weshalb EOS eine Initiative „Know your customer“ auf den Weg gebracht habe. (cs)

Nur Firefighting reicht nicht

Lieferketten sollen resilienter werden. Während einige noch auf Puffer setzen, gehen es andere bereits strategischer an.

Der Cloud-Softwareanbieter Coupa arbeitet viel mit Kunden aus den Branchen Elektronik und Bekleidung zusammen. Die Firmen dort hätten aktuell noch immer mit der Verfügbarkeit von Lagerflächen zu kämpfen, sagte Coupa-Managerin Christine McKechnie. Andere Branchen wie die Pharmaindustrie zum Beispiel redeten bereits mehr darüber, wie man künftig besser vorbereitet sein kann auf Störungen. Dies betreffe dann die gesamte Lieferkette inklusive des Transports. Es gehe sehr viel um zusätzliche Optionen. Als Beispiel nannte McKechnie eine vermehrte China-plus-eins-Strategie in der Beschaffung.

Infineon-Manager Buchwald beschreibt die Situation bei seinen Kunden so: „Der Bedarf an Lagerkapazitäten ist zwar gestiegen, aber gleichzeitig wird immer noch der



Es wird immer noch der ‚goldenen Schraube‘ hinterhergelaufen.

Klaus Buchwald, Vice President Operations, Infineon Technologies



Idealerweise folgt alles einem Plan. Aber das ist nicht die Realität.

Marie Niehaus-Langer, CEO, EOS GmbH (Electro Optical Systems)



Ich sehe bisher lediglich punktuelle Veränderungen in den Lieferketten.

Armin Köller, CEO, Metro Logistics Germany



Es geht unseren Kunden sehr viel um zusätzliche Optionen.

Christine McKechnie, Director Value Solutions Consulting Supply Chain, Coupa Software

FOTO: BVL/KAI BUBLITZ

Ein Unternehmen der
R+V Versicherungsgruppe

Bringt die Dinge wieder ins Rollen!

Attraktiver Versicherungsschutz für
Ihre Lkw-Flotte – sicher bis ins Detail.

Persönlich. Nah. Aus einer Hand.
24/7 Schaden- und Bergungshotline

KRAVAG



Persönliche Beratung
bei Ihrer SVG!

