



## Neues Konzept geht auf

Interaktive Formate und Präsentationen in der Expo Area kamen beim Publikum gut an

Interkulturelles Management im Mittelstand war Thema auf der Let's Talk Stage.

FOTO: DIERK KRUSE

In der neuen Expo Area mit etwa 140 Ausstellern konnten die Teilnehmenden nicht nur Netzwerken sowie Produkte und Dienstleistungen von Unternehmen kennenlernen, sondern auch zahlreichen Fachvorträgen und Gesprächsrunden lauschen und Fragen stellen. So wurde gestern auf der Let's Talk Stage über die Herausforderungen für den logistischen Mittelstand diskutiert.

Dabei wurde deutlich, dass Diversity nicht nur ein aktueller Hype ist, sondern den Unternehmen Vorteile bringt. „Wir brauchen alle und müssen auch mal die jungen Leute ans

Ruder lassen“, betonte Antje Lochmann, Managing Director bei Geodis Deutschland, im Gespräch mit Jona Endelmann, Projektleiter bei Loxess, und Prof. Niels Finger von der CBS International Business School. Wichtig sei, dass in den Betrieben eine offene Kommunikation gelebt werde, war sich die Runde einig. Trotz unterschiedlicher Herkunft, Generation und Arbeitsweise teilen alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Wesentlichen die gleichen Werte. Vertrauen in die junge Generation sei dabei entscheidend. „Schafft einen Raum, in dem wir uns einbringen können, in dem wir Fehler machen

dürfen und in dem wir uns austauschen können“, so Endelmann.

Die Bildung gemischter Teams über Hierarchieebenen hinweg sei auch in mittelständischen Logistikunternehmen entscheidend, um Flexibilität und Agilität in den Prozessen zu realisieren. Das Bühnenprogramm in der Expo Area war abwechslungsreich und dicht gepackt. Zwischendurch konnten sich die Besucherinnen und Besucher in vereinzelt Lounge-Ecken entspannen. Und am Abend verwandelte sich die Ausstellungsfläche in eine Partymeile. (rok)

**CX-PARTY** SEITE 4

ANZEIGE



### Speditionelle Leistungsrechnung für die Tenderkalkulation in der Kontraktlogistik

Integration, Individualität, Heterogenität, Langfristigkeit und Geschwindigkeit sind die täglichen Herausforderungen in der Kontraktlogistik. Dieses gilt besonders für die Angebotskalkulation.

**iSL-SLR** löst alle Anforderungen einer anspruchsvollen Kundenkalkulation durch vollständige, realitätsgerechte und transparente Abbildung aller beteiligten Prozesse sowie durch unbegrenzte Kalkulationsmöglichkeiten.



#### Rufen Sie uns an!

Wir überzeugen Sie gern.  
Tel.: +49.(0)6081.58 77 0  
[www.isl-software.de/slr](http://www.isl-software.de/slr)

## DVZ-Talk

**Live-Interview mit dem BVL-Chef**  
Heute stellt sich Kai Althoff den Fragen der DVZ auf dem Roten Sofa.

**Foyer 4, Expo, 10 Uhr**

Seien Sie dabei!



ANZEIGE



Gesa Krause ist  
**#HafenFan**

Werden auch Sie #HafenFan:  
[www.hafen-fan.de](http://www.hafen-fan.de)

### NEUBAU EINER LOGISTIKHALLE – WERDEN SIE MIETER!

Besuchen Sie uns heute an Stand

**E/14.8**  
(HALLE EUROPA)

- + **Standortvorteil:** Ideale Lage im Südwesten – grenznah zu Luxemburg, Frankreich, Belgien
- + **Trimodale Logistik:** Direkter Anschluss zum Multimodal Terminal (Bahn, Binnenschiff, Straße)
- + **Flexibilität:** Hallenfläche bis zu 15.000 qm / Teilbar ab 2.500 qm
- + **Schnelligkeit:** Anbindung an das Autobahndreieck A1 / in alle Richtungen
- + **Ausstattung:** Anpassung auf Ihre Bedürfnisse

Erfahren Sie mehr:  
[hafen-trier.de/logistikhalle](http://hafen-trier.de/logistikhalle)



## Strategien für verschiedene Handelswelten

Logistik für Schrauben, Food und Musikbedarf

**OMNICHANNEL** In einer Runde mit Logistikmanagern des Handels zum Thema Omnichannel wurde gestern deutlich, wie stark die Strategien vom Warenssegment abhängen. So ist das Lebensmittelgeschäft noch sehr filiallastig. Der Umsatzanteil des online ausgelagerten Handels sei hier immer noch kleiner 5 Prozent. „Dennoch erwartet der Kunde, dass wir die ganze Klaviatur bespielen“, sagte Lars Siebel, Geschäftsleitung Logistik & SCM bei Rewe. Der Konzern betreibt in Deutschland inzwischen 17 Fulfillment-Zentren.

Für das B2B-Geschäft von Würth sind Filialen ebenfalls wichtig. Der Schraubenhändler hat das Netz in 20 Jahren von 50 auf bundesweit 600 Filialen ausgebaut. So sei man nah am Kunden und könne bei Bedarf noch am selben Tag liefern, sagte Thomas Scherner, Bereichsleiter Logistik.

Das Musikhaus Thomann agiert dagegen zentralisiert und hat genau eine Filiale, dafür aber eine sehr große am Stammsitz in Treppendorf bei Bamberg. Ein Filialnetz in der Branche würde nicht funktionieren, sagte Chief Logistics Officer Maximilian Molkenhain. Das hänge mit der Tiefe und Breite des Sortiments zusammen. Molkenhain: „Wir haben zum Beispiel die größte Marimba-Auswahl der Welt.“ Zudem ist das Geschäft global ausgerichtet. Thomann bedient 15 Millionen Kunden weltweit. Der Musikalienhändler hält mehr als 100.000 Artikel vor und hatte seine Lagerkapazität aufgrund der vergangenen Engpässe bei der Beschaffung in Asien auf 90.000 Palettenplätze verdoppelt. (cs)



*Im Moment erleben wir einen Kampf der Titanen USA und China um die Weltmacht.*

Matthias Magnor, Chief Operating Officer (COO) der BLG-Gruppe

DVZ-Chefredakteur Sebastian Reimann (r.) diskutierte mit (v.l.) Benoit Robinot-Bertrand, Matthias Magnor und Susanne Lehmann.

FOTO: DIERK KRUSE

## China-Dilemma belastet

Geopolitische Blockbildung fordert Autobranche derzeit besonders heraus

Parallel zum Treffen der Logistiker und Lieferkettenmanager auf der Supply Chain CX in Berlin kamen im russischen Kasan bis zum Donnerstag die Staats- und Regierungschef der BRICS-Staaten zusammen. Das ist auch Matthias Magnor nicht entgangen. Deshalb fragte der COO und künftige CEO der BLG Logistics Group in einer Diskussionsrunde mit DVZ-Chefredakteur Sebastian Reimann: „Wer entkoppelt sich eigentlich von wem?“ Denn in Kasan werde nichts anderes als die Entkopplung vom Westen diskutiert. BRICS steht für die Anfangsbuchstaben der Länder Brasilien, Russland, Indien, China und Südafrika. „Im Moment erleben wir einen Kampf der Titanen um die Weltmacht“, sagte Magnor. Damit meinte er China und die USA. Das habe einen erheblichen Effekt auf die Logistik insgesamt. Und

welche Rolle spielt Europa dabei? „Nun, um diese Frage diplomatisch zu beantworten: Wir sind ein Zuschauer“, sagte Magnor.

Den COO beschäftigen derzeit vor allem die Entwicklungen in der Autoindustrie, schließlich ist die BLG stark abhängig von dem Segment. China drängt mit deutlich günstigeren E-Autos auf immer mehr Märkte, auch nach Europa. Ab November könnten deshalb Zusatzzölle in Kraft treten. Das liegt aktuell in der Hand der EU-Kommission. „Damit schießen wir uns in Europa selbst ins Knie“, sagte Magnor. Denn dann werde China Vergeltung üben. Die BLG selbst ist dabei, ihre Bemühungen in China zu intensivieren. Derzeit seien nur 5 Prozent des Kundenstamms chinesische OEMs. „Wir gehen aber davon aus, dass dieser Anteil in den nächsten Jahren deutlich steigen wird.“

Für Susanne Lehmann, Geschäftsführerin von Volkswagen in Malaysia, ist die geopolitische Blockbildung ebenfalls eine Herausforderung. Letztlich sei es auch ein Frage, welche Standards sich durchsetzen: chinesische oder westliche. Zudem drängen Chinas Autobauer auch auf den ASEAN-Markt. Sollten die Zusatzzölle der EU wirklich kommen, dürfte sich dieser Trend noch verstärken.

Und wie reagiert der Onlinehändler Amazon auf Plattformen wie Temu und Shein? Hier wick Benoit Robinot-Bertrand, Director EU Surface Transportation, aus: „Es ist nicht so, dass wir die Konkurrenz nicht im Blick hätten, aber wir richten unsere Strategie wirklich auf den Kunden aus.“ Er verwies zudem auf den Vorsprung beim Aufbau des Logistiknetzes in Europa, das bestimmte Services überhaupt erst ermögliche. (cs)

ANZEIGE

7. DVZ-Konferenz:  
**TMS&Co.**  
Chancen nutzen durch Plattformen, KI und End-to-End-Lösungen

**JETZT ANMELDEN**

**5. November 2024**  
in Frankfurt

Mit freundlicher Unterstützung von:

[www.dvz.de/ki-day](http://www.dvz.de/ki-day)

**KI-DAY 2024**

**04.11.2024**  
**House of Logistics & Mobility Frankfurt**

**Jetzt anmelden**

Mit freundlicher Unterstützung von:

**DVZ**  
Deutsche Verkehrs-Zeitung

# KI steht noch am Anfang

Forscher Prof. Antonio Krüger ordnet Stand der Technologie ein

Die Diskussion um den vielfältigen Einsatz von künstlicher Intelligenz (KI) sowie die Potenziale und Grenzen der Technologie finden sich in vielen Vorträgen und Gesprächsrunden auf der Supply Chain CX. Gestern lieferte Prof. Antonio Krüger, wissenschaftlicher Direktor des Deutschen Forschungszentrums für Künstliche Intelligenz (DFKI), einen Einblick in den aktuellen Stand und darüber hinaus. Dabei betonte er, dass die Technologie zwar beeindruckende Fortschritte gemacht habe, sich jedoch noch in einem frühen Stadium befinde. „KI kann bereits viele Aufgaben automatisieren, doch wir stehen noch am Anfang. Komplexe Probleme wie das autonome Fahren werden wir erst in etwa zehn Jahren vollständig lösen können“, sagte Krüger in Berlin.

So komme KI zunehmend besser in unstrukturierten und flexiblen Umgebungen zurecht, wie sie häufig in der Logistik vorkommen. Dies ermögliche es, Prozesse auch unter weniger kontrollierten Rahmenbedingungen zu automatisieren. Das ist ein Aspekt, der für den Einsatz von Robotik in der Logistik entscheidend ist.

Krüger hob hervor, dass KI besonders in hybriden Systemen ihren vollen Nutzen entfalten kann. Diese kombinieren maschinelles Lernen mit traditionellen mathematischen Modellen, um die jeweiligen Stärken beider Ansätze zu nutzen. „Wir sehen derzeit einen klaren Trend hin zu hybriden Systemen, die es uns ermöglichen, KI in der Industrie noch besser einzusetzen“, sagte Krüger. Dies sei eine Schlüsseltechnologie.

In dem Zusammenhang appellierte er an die Wirtschaft, den „industriellen KI-Zug“ nicht zu verpassen. Krüger warnte, dass Deutschland



Prof. Antonio Krüger, Direktor des Forschungszentrums für Künstliche Intelligenz, appellierte an die Industrie, jetzt zu investieren, um nicht den Anschluss zu verlieren.

und Europa Gefahr laufen, von globalen Akteuren wie den USA und China abgehängt zu werden, wenn sie nicht schnell genug handeln. „Während wir in Europa starke industrielle Strukturen haben, mangelt es oft an der nötigen Dynamik, um diese auch mit KI-Technologien zu verknüpfen“, fügte Krüger hinzu.

Für die Logistik von zentraler Bedeutung ist auch die Fähigkeit von KI, in Krisenzeiten robuste

Lieferketten zu unterstützen. Krüger verwies auf neue KI-gestützte Lösungen, die es ermöglichen, Lieferketten zu überwachen und bei Unterbrechungen automatisch alternative Routen oder Lieferanten vorzuschlagen. Dies sei ein entscheidender Beitrag, um die Widerstandsfähigkeit von Lieferketten in Zeiten globaler Krisen zu stärken.

Krüger betonte ferner, dass die Technologie derzeit viele Jobs und Prozesse verändere, jedoch immer noch von menschlicher Kontrolle und Intervention abhängig sei. „Wir befinden uns in einer Phase, in der KI als Werkzeug dient, aber es erfordert immer noch viel menschliches Know-how, um die Prozesse zu steuern.“ Er sei überzeugt, dass die Weiterentwicklung der KI in den nächsten Jahren den Wandel in der Logistik und anderen Industrien maßgeblich prägen wird. (rok)



**Wir befinden uns noch in einem frühen Stadium, in der KI als Werkzeug dient.**

Prof. Antonio Krüger, CEO, DFKI

## Humanoide Roboter ziehen in Logistik ein

BMW und Otto Group sind Pioniere

**TREND** Humanoide Roboter haben in der Logistik in den vergangenen Jahren stark an Bedeutung gewonnen. Darauf verwies Prof. Alice Kirchheim, Leiterin des Fraunhofer-Instituts für Materialfluss und Logistik, auf der Supply Chain CX. Große Investitionen in diesem Bereich seien ein Zeichen, dass humanoide Roboter die Zukunft der Logistik maßgeblich beeinflussen werden. „Kein Investor investiert in einen Bereich, in dem er kein wachsendes Geschäft erwartet“, sagte die Wissenschaftlerin. Pioniere auf dem Gebiet seien Firmen wie BMW und die Otto Group. Beide Unternehmen setzen humanoide Roboter bereits in ihren Logistikprozessen ein.

Eng verknüpft mit Robotik ist das Themenfeld künstliche Intelligenz (KI). Vor allem generative KI, wie sie in Sprachmodellen verwendet wird, habe Kirchheim zufolge das Potenzial, die Effizienz in der Logistik zu erhöhen. „Generative KI ermöglicht es, auf der Grundlage riesiger Datenmengen Vorhersagen zu treffen, die unsere Produktivität erheblich steigern.“ Sie verweist in dem Zusammenhang auf eine Studie von Deloitte, nach der 53 Prozent der deutschen Unternehmen generative KI als produktivitätssteigernd ansehen. Allerdings sieht sie auch Herausforderungen in Deutschland, wie eine gewisse Zurückhaltung gegenüber neuen Technologien. Im globalen Vergleich seien deutsche Unternehmen zurückhaltender. „Vorsicht ist gut, aber wir dürfen nicht zu vorsichtig sein. Lasst uns daran teilhaben!“ (rok)

ANZEIGE



KRAVAG-Logistic-Police

## Einfach rundum versichert

Die Komplettlösung für Spediteure und Frachtführer. EINE Police mit individuell gestaltbaren Bausteinen. **So bleibt Ihr Kopf frei für Ihr Kerngeschäft.**

Ein Unternehmen der R+V Versicherungsgruppe

Jetzt mit einschließen **Cyber-Versicherung**

SVG

Lassen Sie sich von Ihrer SVG beraten. **Persönlich. Nah. Aus einer Hand.**

## „KI-Projekte in die Anwendung bringen“

**DIGITALISIERUNG** Laut Prof. Julia Arlinghaus ist es jetzt dringend notwendig, die KI-Projekte auch in die Anwendung zu bringen. „Wenn wir das schaffen, können wir den Wertschöpfungsstandort Deutschland auch retten“, sagte die Leiterin des Fraunhofer IFF gestern in Berlin. Die Wissenschaftlerin ergänzte: „Und es gibt in der Logistik noch so viele Dinge, die als unautomatisierbar gelten, die wir mit KI in den Griff bekommen können. Wir können heute mit bezahlbarer Sensorik und KI so viel tun, an das wir uns bisher noch gar nicht herangewagt haben.“

Auch die Probleme mit dem „vermaledeiten Lieferkettengesetz“ (LkSG) ließen sich in den Griff bekommen. Sie zeigten letztlich nur, „dass wir es mit der Digitalisierung in Deutschland in den vergangenen Jahren nicht gut genug hinbekommen haben“. Diese Versäumnisse würden nun offensichtlich. „Denn wenn wir versuchen, Lieferkettensorgfaltspflichten mit manuellen Prozessen zu dokumentieren, dann wird das natürlich ein riesiges Desaster.“ (cs)

### Impressum

DVZ Logistik Daily erscheint während des BVL Supply Chain CX in Berlin täglich in der DVV Media Group GmbH, Heidenkampsweg 73-79, 20097 Hamburg, Tel.: +49 40 23714-0

**Chefredakteur:** Sebastian Reimann (gr)  
**Redaktion:** Amelie Bauer (ab), Robert Kümmerlen (rok), 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

# Nachts, wenn die Karaoke-Party startet

Tagsüber Ausstellungsbereich und Vortragsbühne, abends Feierfläche: Die Expo Area bot ein Maximum an Vielfalt



Links: Tische wurden zur Performance-Bühne. Bild oben: Beim Powerpoint-Karaoke präsentierten sich einige Vortragstalente. Gespannte Konzentration herrschte am Sechser-Kickertisch.

**A**m Ende des zweiten Tages der BVL Supply Chain CX verwandelte sich die Expo Area in eine Partyzone, in der ausgelassen gefeiert wurde. Die Hallen waren in stimmungsvolles blaues und rotes Licht getaucht, was die perfekte Atmosphäre für eine lockere Feier schuf. Mehrere Esstände boten für jeden Geschmack etwas: von klassischer Currywurst über knackigen Salat bis hin zu veganen Gerichten und saftigem Rindfleisch.

Für die Musik sorgte zunächst eine DJane. Später machten ein Sa-

xophonist und ein Trommler die Tische zu ihrer Bühne und heizten dem Publikum ordentlich ein. Zu leichter sportlicher Aktivität lud ein Sechser-Kickertisch ein. Wer noch nicht genug von Vorträgen hatte, konnte sich im Powerpoint-Karaoke beweisen. Einer, der das wagte, war Prozessberater Dennis H. Proksch. Er entpuppte sich als erfahrener Redner und referierte mühelos über Logistik im Escape Room. Und für alle Gesangstalente gab es dann auch noch eine richtige Karaoke-Party. (rok)



Eine große Tanzfläche und stimmungsvolle Lichter tauchten die Expo Area in eine Party-Arena.

FOTOS: DIERK KRUSE

ANZEIGE

# Logistics meets Industry Day

05.12.2024 FRANKFURT

## JETZT ANMELDEN!

Veranstalter: **INDUSTRY.FORWARD** **DVZ** Deutsche Verkehrszeitung

Host: **KPMG**