

## Raillog: Stückgut auf der Bahn

**SCHIENE** Allen Widrigkeiten wie fehlender Pünktlichkeit zum Trotz gibt es viel Potenzial für die Bahn.

SEITE 3

## A real Herculean task for logistics

**CHANCES** The logistics industry plays an important role in the energy transition and ramp-up of alternative fuels.

PAGE 6

## Roboter gegen Rampenchaos

**HANDEL** Experten erläutern, wie mehr Automatisierung zu steigenden Umsätzen im Supermarkt führt.

SEITE 14

ANZEIGE

Halle B4 – Stand 301/402

# Mittendrin und voll dabei

Die **transport logistic 2023** zog die zahlreichen Besucher in ihren Bann

**FAZIT** Zahllose Innovationen, eindrucksvolle Stände, Scharen von Besuchern: Der Neustart der transport logistic im ersten Post-Pandemie-Jahr ist mehr als gelungen. Und: Trotz der alles andere als einfachen Rahmenbedingungen für die Branche war das Geschehen in den Gängen der Ausstellungshallen von einer optimistischen Stimmung geprägt.

Dazu kam der Wunsch, sich nach der vierjährigen Pause ausführlich persönlich auszutauschen sowie die eigene Wissensbasis beim Besuch der Fachkonferenzen und Podiumsveranstaltungen des Konferenzprogramms wieder auf den neuesten Stand zu bringen. ■ *ben*

SEITE 2



FOTO: MESSE MÜNCHEN/BENEDIKT ROTH

Die Messe ermöglichte auch kurze Besuche in der virtuellen Realität.

## Lösungen für den Nachwuchsmangel

**KARRIERE** Der Fachkräftemangel gilt nicht erst seit gestern als riesige Herausforderung für die Logistikbranche, vor allem wenn man hinter die Steuer von Lkw oder in Logistikzentren blickt. Am letzten Messetag wird unter anderem diskutiert, wie Spediteure und Recruiter den potenziellen Nachwuchs erreichen können. Eine Übersicht über die Veranstaltungen gibt es auf Seite 2. ■ *fw*

## Branchenexperten live auf dem Roten Sofa

**VIP** Heute spricht DVZ-Chefredakteur Sebastian Reimann am Stand der DVZ mit:

**9.30 Martin Sieg**,  
Managing Director WCL

**10.30 Volker Albrecht**, CEO  
Siemens Digital Logistics

Halle B3, Stand 302

DVZ-Talk



News, Hintergründe und Videos zur transport logistic finden Sie auf der Seite:

[dvz.de/tl23](https://dvz.de/tl23)

# SHAPE THE FUTURE OF LOGISTICS

## SEIEN SIE DABEI!

DR. JOANA BAETZ, CHRO DER RHENUS GRUPPE,  
ZU GAST BEI DER DISKUSSIONSVERANSTALTUNG:  
„LIEBE LOGISTIKER\*INNEN, WIR MÜSSEN REDEN!“

09:45 – 13:30 UHR  
HALLE B2 WEST / STAND 264

Besuchen Sie uns:  
Halle B1, Stand 108

www.runair.net

**RUNAIR**  
Ihr Partner für Luftfrachtlogistik

Save the Date

## wichtige Termine und Veranstaltungen



### 10.00 Ist die Logistik attraktiv für die nächste Generation?

BVL  
Halle B2 / Stand 329

### 10.00 GenZ + Logistics - Make the Match

Die Wirtschaftsmacher  
Halle A3 / Stand 236

### 10.30 Liebe Logistiker\*innen: Wir müssen reden!

Logistik ist weiblich  
Halle B2 / Stand 264

### 11.30 Nachwuchs- und Fachkräf- temangel in Deutschland

Verkehrsrundschau  
Halle B2 / Stand 329



Audio

## Logistik lauschen auf Spotify & Co.

**TALK** Welche Themen und Diskussionen bestimmen das Geschehen in der Transport- und Logistikbranche? Wie ticken die Entscheider und was bewegt sie? Die Podcasts der DVZ-Redaktion greifen aktuelle Entwicklungen auf - analytisch, authentisch und unterhaltsam. ■ **ben**



Einfach reinhören unter:  
[www.dvz.de/derpodcast](http://www.dvz.de/derpodcast)

# „Messeherz schlägt höher“

Messe-Macher Caroline Thiemt und Robert Schönberger ziehen Bilanz

Die transport logistic 2023 ist eine Rekordmesse. Bereits Donnerstagmittag war die Besucherzahl aus dem Jahr 2019 überboten. Volle Gänge, sehr gut besuchte Stände und beste Stimmung bei Ausstellern sowie Besuchern prägten den Eindruck in den Messehallen. Auch auf dem Freigelände war trotz des zeitweise regnerischen Wetters einiges los. Die beeindruckenden Exponate dort verfehlten ihre anziehende Wirkung nicht. Wo man auch hinschaute, herrschte lebendiges Netzwerken vor.

Für die Macher der transport logistic ist das Grund zu großer Freude. „In meinen kühnsten

Träumen hätte ich nicht geglaubt, dass wir wieder so eine transport logistic hinlegen können nach dieser schwierigen Zeit“, sagt Caroline Thiemt, Exhibition Director. „Mein Messeherz schlägt höher.“ Mit dem Erfolg habe man nicht rechnen können, denn als die Vorbereitungen für die Messe vor zwei Jahren begonnen haben, gab es noch viel Unsicherheit. Die Ausstellung hätte auch kleiner ausfallen können - doch das ist nicht passiert. „Es ist toll, dass tatsächlich wieder zehn Hallen voll sind und sogar noch voller als beim letzten Mal“, sagt Robert Schönberger, Head of transport logistic exhibitions.

Besonders erfreulich: Viele neue Aussteller aus dem Ausland sind nach München gekommen. „Wir haben eine starke Beteiligung aus Italien und der Türkei“, sagt Thiemt. „Und kurz vor Schluss kam auch noch Saudi-Arabien dazu. Neue Aussteller bringen auch immer neue Besucher mit.“ Mehr als 50 Prozent der Besucher sind international und kommen aus über 130 Ländern. „Unsere KPIs sind alle übererfüllt“, freut sich Schönberger. Die außerordentlich gute Beteiligung führt er unter anderem auf einen Nachholbedarf bei den Teilnehmenden zurück, der nach vier Jahren Messepause bestanden hat.

Sehr gute Resonanz erzielt auch das Konferenzprogramm, viele Interessierte besuchten die verschiedenen Formate. Das Thema Nachhaltigkeit bestimmte viele Vorträge und Diskussionen. Ebenso war es bei den Ausstellern sehr präsent - und hat zu einem weiteren Rekord geführt: „In dieser Messe steckt ein halber botanischer Garten“, sagt Thiemt schmunzelnd. „So viel Grün wurde noch nie auf den Messeständen verwendet.“

Thiemt und Schönberger sind vom Erfolg der diesjährigen Messe beflügelt. Es wird nicht lange dauern, dann beginnen wieder die Vorbereitungen. Die nächste transport logistic findet statt vom 2. bis 5. Juni 2025. ■ **rok**



FOTO: JAN SCHEUTZOW

Die Erwartungen von Caroline Thiemt und Robert Schönberger an die transport logistic wurden weit übertroffen.

## Expectations far exceeded

Conclusion by fair organisers Caroline Thiemt and Robert Schönberger

**SUMMARY** The number of visitors to transport logistic 2019 had already been exceeded by midday on Thursday. „It's a record trade fair,“ says a delighted Robert Schönberger, Head of transport logistic exhibitions. Full aisles, very well-attended stands and the best mood among exhibitors and visitors alike characterised the impression in the exhibition halls. There was also a lot going on in the outdoor area, despite

the occasionally rainy weather. The impressive exhibits there did not fail to attract visitors. Wherever you looked, lively networking prevailed.

For the organisers of transport logistic, this is cause for great joy. „In my wildest dreams I would never have believed that we would be able to put on another transport logistic like this after this difficult time,“ says Caroline Thiemt, Exhibition Director. „My heart

beats faster at the fair.“ The success could not have been expected, she says, because when the preparations for the fair began two years ago, there was still a lot of uncertainty. The exhibition could have been smaller - but that didn't happen. „It's great that actually ten halls are full again, and even fuller than last time,“ says Schönberger. Particularly pleasing: many new exhibitors from abroad came to Munich. ■ **rok**

# Stückgut auf der Bahn

**Schiene** Trotz vieler Probleme: Die Bahn hat noch Potenzial.



FOTO: JAN SCHEUTZOW

Das Panel auf der Raillog (von links): Moderatorin Dagmar Rees (Rail Business), Aleksandra Röhrich (Forwardis Group), Chen Si Hellmann (Hellmann Worldwide Logistics) und Viktoria Präg-Jähn (KombiConsult)

Die Bahn hat es in diesen Tagen nicht leicht: die konjunkturelle Delle und die fehlende Pünktlichkeit machen der Branche zu schaffen. Jetzt kommt noch der 50-stündige Streik der Gewerkschaft EVG dazu.

Doch die Experten auf der Veranstaltung „Raillog: Alle Güter auf die Schiene!“, organisiert von der „Rail Business“ und moderiert von Chefredakteurin Dagmar Rees, waren sich einig: Trotz der Widrigkeiten gibt es viel Potenzial für die Bahn. Chen Si Hellmann, Head of Rail Europe bei Hellmann Worldwide Logistics, wies auf der Veranstaltung im Rahmen der transport logistic am Mittwoch

darauf hin, dass entgegen vielfacher Behauptungen sich auch Stückgut auf der Schiene transportieren lässt. „Wir fahren über Nacht Stückgut von Hamburg nach Nürnberg: jeden Tag von Montag bis Freitag“, zählte sie ein Beispiel auf. Wenn es ein gutes Produktkonzept gäbe, sei die Schiene auch wettbewerbsfähig.

„Die Akzeptanz der Kunden muss da sein“, nannte Viktoria Präg-Jähn, Geschäftsführerin der KombiConsult, ein entscheidendes Kriterium, um auch eilige Güter auf die Bahn zu bekommen. Sie zitierte eine Faustregel, nach der es umso leichter sei, Transporte von der Straße auf die Schiene zu locken, je länger die

Entfernung sei. Doch davon gäbe es auch Ausnahmen: „Es gibt auch Hinterlandverkehre zwischen Hamburg und Osnabrück auf der Schiene“, sagte Präg-Jähn.

Als einen gravierenden Vorteil der Bahn nannte Aleksandra Röhrich, stellvertretende CEO der Bahnspedition Forwardis Group, den Umweltvorteil gegenüber der Straße. Doch natürlich ist die Wahl des Verkehrsmittels immer auch eine Frage des Preises. Wobei Röhrich derzeit beobachtet, dass bei den Bestandskunden der Preis nicht mehr eine ganz so große Rolle spielt: „Aktuell ist für die Kunden am wichtigsten die Planbarkeit und dass die Ware pünktlich ankommt.“ ■ cd

## Growth potential for the railways

Rail can also handle general cargo

**RAIL** The experts at the event “Raillog: All goods on the rails!”, organised by “Rail Business” and moderated by Editor-in-Chief Dagmar Rees, agreed: Despite the adversities, there is a lot of potential for the railways. Chen Si Hellmann, Head of Rail Europe at Hellmann Worldwide Logistics, pointed out at the transport logistic event on Wednesday that, contrary to many claims, general cargo can also be transported by rail. “We run general cargo overnight from Hamburg to Nuremberg: every day from Monday to Friday,” she cited an example. If there was a good product concept, she said, rail would also be competitive compared to trucks.

“Customer acceptance must be there,” said Viktoria Präg-Jähn, Managing Director of KombiConsult, citing a decisive criterion for getting urgent goods onto the railways. She quoted a rule of thumb according to which the longer the distance, the easier it is to lure transports from road to rail. But there are exceptions to this rule: “There are also hinterland transports between Hamburg and Osnabrück by rail,” said Präg-Jähn. This route covers only 150 kilometres. ■ cd

ANZEIGE

Logistische Software  
soloplan.de

ZUR ONLINE-ANMELDUNG

WIR FREUEN UNS AUF SIE!

DIGITALES AUFTRAGSMANAGEMENT

INTELLIGENTES TRANSPORTMANAGEMENT

ABRECHNUNG UND FAKTURIERUNG

STATISTIK UND REPORTS

RELAXED DIGITALISIEREN MIT CarLo® – LIVE HALLE A3 | STAND 505/606

## Totally flashed: “We’ll be back next time!”

**SOFA** “Managing the leadership” - that is the most important task on Ashwin Bhat’s agenda at the moment. The new CEO of Lufthansa Cargo is confronted with highly diverse market developments. Speaking to DVZ editor-in-chief Sebastian Reimann on the Red Sofa yesterday, he wished he had “a microscope for one hand and a telescope for the other” so that he and his airline could adapt in the best possible way to the different types of cargo, from electronics to pharmaceuticals and perishables.

An other very interesting guest on the sofa was Frank Schmidt: In 1990, he started with a single truck. Now he runs the TST contract logistics group with several dozen companies and about 3,500 employees. “It just happened that way,” he said modestly yesterday in the interview with DVZ deputy editor-in-chief Lutz Lauenroth. This is Schmidt’s first time at transport logistic for his company as an exhibitor: “We are totally flashed,” he concludes. “We’ll be back next time!” ■ **bo**

# „Mikroskop und Teleskop“

**Rotes Sofa** Luftracht, Schwergut und Kontraktlogistik sorgen für Branchenmix



„Good luck to everybody“ wünschte Ashwin Bhat (LH Cargo, links). Branchen-Schwergewichte Martin Gruber und Holger Dechant (oben), Frank Schmidt von TST



FOTOS: BEHREND OLDENBURG; DVZ; JAN SCHEUTZOW

**M**anaging the leadership“ - das ist für Ashwin Bhat die derzeit wichtigste Aufgabe auf seiner Agenda. Der neue CEO von Lufthansa Cargo sieht sich mit höchst unterschiedlichen Marktentwicklungen konfrontiert.

Auf dem Roten Sofa gestern wünschte er sich im Gespräch mit DVZ-Chefredakteur Sebastian Reimann „für die eine Hand ein Mikroskop und für die andere ein Teleskop“, um sich bestmöglich mit seiner Airline auf die jeweiligen Ladungsarten, von Electronics über Pharmaceuticals bis hin zu Perishables, einzustellen. Hinzu komme der steigende Wettbewerbsdruck durch Spediteure, die eigene Chartermaschinen einsetzen. Dem will sich Bhat mit sei-

nem Netzwerk sowie mit „stability, reliability, quality and speed“ erfolgreich entgegenstellen. Seinen Marktbegleitern wünschte er zum Abschluss ein gut gelauntes „good luck to everybody!“

Mit Martin Gruber (CEO Gruber Logistics) und Holger Dechant (Member of the Board Gruber Logistics/Managing Director Universal Transport Group) trafen sich zwei Branchen-Schwergewichte, die „von Marktbegleitern zu Kollegen“ wurden, so Gruber. „Mit dem bislang größten Deal in unserer Geschichte haben wir unser Ziel erreicht, einen neuen Schwergut-Champion zu kreieren.“ Gruber und Dechant freuten sich sichtbar darüber, dass die zwei Unternehmen „ganz schnell operativ zusammengewachsen sind“.

1990 startete Frank Schmidt mit einem einzigen Lkw. Inzwischen führt er die Kontraktlogistik-Unternehmensgruppe TST Logistics mit mehreren Dutzend Firmen und rund 3500 Mitarbeitern. „Das ist einfach so passiert“, sagte der Rheinhesse gestern bescheiden im Interview mit dem stellvertretenden DVZ-Chefredakteur Lutz Lauenroth. Die Fähigkeiten, „in Prozesse zu gehen und zu erkennen, wo etwas zu verbessern ist“, so Lauenroth, hätten Schmidt in der Branche die Spitznamen „Daniel Düsentrieb“ und „Wickie“ eingebracht.

Auf der tl ist Schmidt als Aussteller zum ersten Mal: „Wir sind total geflasht“, so sein vorzeitiges Fazit. „Wenn wir dürfen, kommen wir nächstes Mal wieder.“ ■ **bo**



## Leise Logistik: „Es gibt viel zu tun“

**Diskussion** Weniger Emissionen führen zu positiverem Image

**CHANCEN** Die Ver- und Entsorgung von Supermärkten, Hotels oder Krankenhäusern findet bevorzugt in der Nacht statt. Um Beschwerden von Anwohnern zu minimieren, arbeiten Logistiker und Hersteller an Lösungen, die die Lärmemissionen reduzieren. Dazu zählen Fahrzeuge mit alternativen Antrieben und elektrischen Kühlaggregaten sowie der Einsatz von Lastenfahrrädern. Weniger Emissionen führten au-

tomatisch zu einem positiveren Image der Logistikbranche, konstatierte Markus Olligschläger vom BWVL auf dem Forum Flüsterlogistik am Donnerstag. Was fehle, seien klare Regeln und Vorteile für leise Prozesse in der Nacht. Unternehmen investierten bereits in die vorhandene Technik und sehen deren Potenziale, doch wünschen sie sich gleichzeitig mehr Planungssicherheit. Ein erster Schritt zu

klaren Regeln auf kommunaler Ebene könnte das Handbuch des Fraunhofer-Instituts für Materialfluss und Logistik sein, das in der zweiten Jahreshälfte 2023 erwartet wird. Leise Verladeprozesse könnten dann zum Beispiel von Einfahrtsbeschränkungen befreit sein. Als vorbildlich gelten die Niederlande mit dem seit 2004 geltenden Piek-Zertifikat. Olligschläger: „In Deutschland gibt es noch viel zu tun.“ ■ **alb**

# Die Branche muss sich selbst helfen

**Recruiting** Logistikunternehmen fehlt es auf dem Arbeitsmarkt an Dominanz

Der Fachkräftemangel setzt Speditionen und Logistikunternehmen zunehmend unter Druck - und verursacht schon jetzt gewaltige Kosten. Gerade beim Fahrpersonal „brennt der Kittel am stärksten“, betonte Professor Christian Kille im Rahmen einer Podiumsdiskussion des DSLV. Allein im Jahr 2022 habe der Mangel an qualifiziertem Fahrpersonal die Branche um die 10 Milliarden Euro gekostet.

Kille appellierte dabei an die Eigenverantwortung und den Willen der Branche. Möglichkeiten wie Weiterbildungsmaßnahmen oder die Schaffung einer positiven Unternehmenskultur gebe es reichlich: „Es liegt an uns als Logistikwirtschaft, dieses Problem zu lösen.“ Eine Einschätzung, die auch Steffen Küpper, Chief People & Cul-

ture Officer bei Leschaco, teilte. Die Logistik müsse ihre Hausaufgaben machen und trete am Arbeitsmarkt und in der Außendarstellung noch sehr zurückhaltend auf.

Entscheidende Stellschrauben seien sowohl die Mitarbeiterbin-



Hellmann-Manager Sven Eisfeld plädierte für eine offene Fehlerkultur.

FOTO: SCHEUTZOW

derung als auch das Thema Recruiting, erklärte Fabienne Theis, Strategische HR-Business-Partnerin bei Zufall Logistics, und verwies dabei auf „neue Wege“ wie Social Media, Weiterbildung von Quereinsteigern oder Recruiting von Fachkräften aus Drittstaaten. Letzteres müsse auf bürokratischer Ebene, beispielsweise mit Blick auf Anerkennungsverfahren, dringend von der Politik beschleunigt werden.

Für die jungen Nachwuchskräfte seien vor allem die Persönlichkeit und ein hohes Maß an Kreativität entscheidend - und nicht allein der Bildungsgrad, betonte Sven Eisfeld, Geschäftsführer von Hellmann Worldwide Logistics. Die Grundlagen hierfür: Freiraum und eine offene Fehlerkultur.

Auf der anderen Seite könne aber durch ein Mehr an Automa-

ANZEIGE

**transport logistic  
Messe München:  
Halle B5,  
Stand 111/210**

**PANATTONI**

tisierung und Digitalisierung eine höhere Effizienz erreicht werden, argumentierte Kille. Zu guter Letzt appellierte er an die Verantwortung der Führungskräfte von heute. Diese sollten als eine Art „Boje für die Orientierung“ von jungen Nachwuchskräften fungieren. ■ ab

ANZEIGE

KRONE



**WEIL KRONE SICH**

**MIT DEN THEMEN**

**DER ZUKUNFT**

**BESCHÄFTIGT.**

**transport  
logistic**

Besuchen Sie uns!  
9. - 12. Mai 2023  
Messe München  
Halle A6 | Stand 201/302

**JETZT**  
QR-CODE SCANNEN UND  
MEHR ERFAHREN!



KRONE COMMERCIAL VEHICLE SE  
Bernard-Krone-Straße 1, 49757 Werlte, DEUTSCHLAND,  
Tel.: +49 5951 209-0, info.nfz@krone.de, www.krone-trailer.com

**KRONE**  
Wir transportieren Zukunft

ANZEIGE

**TIME FOR A TMS**  
Meet us at booth A3/603



**alpegaTMS**  
Driving Smarter Logistics for a Greener Tomorrow

## A real Herculean task for logistics

**CHANCES** The energy transition is the topic of the decade - this entails new tasks for logistics. With this, Prof. Raimund Klinkner, Chairman of the German Transport Forum (DVF), opened the panel on "Hydrogen and Co: Logistics for the Energy Turnaround". According to him, logistics will play an important role in the market ramp-up of alternative fuels. But new transport chains would also have to be defined for building production capacity and distributing the fuels. "All of this has to happen in seven years - it's a Herculean task," he said. On the other hand it's also about helping companies transform to sustainable transportation. In addition to long-term planning security, logistics needs a transparent regulatory and financing framework that takes account of the transformation. Klinkner sees a need for improvement in the EU's restrictive taxonomy rules. ■ *ben*

## More data isn't the solution

In the future, telematics will not have to deliver as much data as possible, but only data that really helps the user. This is the conclusion of an expert discussion to which the media group Telematik-Markt.de invited at transport logistic. "Today, the fleet manager expects to be proactively informed about the three most important events," said Michael Schmidmeier, Business Development Manager at telematics provider Geotab. ■ *cg*

# Die neue Herkulesaufgabe

**DVF** So fordert der Umstieg auf alternative Kraftstoffe die Logistik

Die Energiewende ist das Thema des Jahrzehnts - und damit sind auch neue Aufgaben für die Logistik verbunden. Mit dieser Feststellung eröffnete Prof. Raimund Klinkner, Vorsitzender des Präsidiums des Deutschen Verkehrsforums (DVF), die Podiumsveranstaltung zum Thema „Wasserstoff und Co: Logistik für die Energiewende“. Laut Klinkner wird die Logistik auch beim Markthochlauf alternativer Kraftstoffe



**Die Taxonomie-Regeln müssen nachgebessert werden.**

Prof. Raimund Klinkner, DVF

eine wichtige Rolle spielen. Doch es müssten auch neue Transportketten für den Aufbau der Produktionskapazitäten und die Verteilung der Treibstoffe definiert werden. „All das muss in sieben Jahren geschehen - eine Herkulesaufgabe für die Transportbranche“, sagte er.

Auf der anderen Seite gehe es auch darum, die Unternehmen bei der Transformation hin zu nachhaltigen Transporten zu unterstützen. Die Logistik brauche neben einer langfristigen Planungssicherheit transparente Regulierungen



Prof. Raimund Klinkner, Vorsitzender des DVF-Präsidiums, stimmte die Besucher des Forums auf das Thema ein.

FOTO: SVEN BENNÜHR

und einen Finanzierungsrahmen, der dem Transformationsprozess Rechnung trage. Hier sieht Klinkner vor allem bei den restriktiven Taxonomie-Regeln der EU Nachbesserungsbedarf.

Dass der Hochlauf der Energiewende kapitalintensiv ist und klare Perspektiven braucht, bestätigten die Experten der anschließenden Diskussionsrunde. „Deutschland wird teilweise Exporteur erneuerbarer Energien, gerade auch im europäischen Verbund sein, aber auch Energie bei europäischen und internationalen Partnern einkaufen, um die Energieversorgung von Bevölkerung und Wirtschaft sicherzustellen“, prognostizierte Burkhard Sommer, der stellvertretende Leiter des Maritimen Kompetenzzentrums von PwC Germany. Deutschland werde so resilienter und unabhängiger in seiner Energieversorgung als in der jüngeren Vergangenheit - aber es würden auch erhebliche Investitionen notwendig.

Eine gute Botschaft hatte Kerstin Deller, Unterabteilungsleiterin Grundsatzfragen Effizienz, Wärme und Wasserstoff im BMDV, mitgebracht. Sie ist zuversichtlich, dass noch vor der Sommerpause die Wasserstoffstrategie 2.0 der Bundesregierung verabschiedet wird. Allerdings sei man hier noch im Diskussionsprozess etwa über die Frage, in welchen Bereichen zu nächst Wasserstoff eingesetzt werden soll. ■ *ben*

## Viel hilft nicht immer viel

**Telematik** Die Datenflut im Flottenmanagement schwillt weiter an

Telematik muss nicht möglichst viele Daten liefern, sondern nur solche, die den Anwender wirklich weiterbringen. So lautet das Fazit einer Expertendiskussion, zu der die Mediengruppe Telematik-Markt.de auf der transport logistic eingeladen hatte. „Heute erwartet der Fuhrparkmanager, proaktiv über die drei wichtigsten Events informiert zu werden“, so Michael Schmidmeier vom Telematikanbieter Geotab.

Bislang allerdings bedeutet Transportmanagement - trotz wachsender Datenmengen - immer noch viel Handarbeit. Meldet ein Fahrer zum Beispiel „Stehe im Stau“, beschäftigt das den Disponenten im Schnitt 30 Minuten. „Wir müssen zu mehr automatischer Entscheidungsfindung kommen“, forderte Florian Modrich von Transics Deutschland. Das sei auch vor dem Hintergrund des Fachkräftemangels wichtig.

Größte Herausforderung der kommenden Jahre ist die Elektrifizierung, denn beim E-Lkw fallen deutlich mehr Daten an. Wie viel Reichweite bleibt? Genügt die Standzeit, um das Fahrzeug aufzuladen? Dazu kommen Faktoren wie der technische Zustand der Batterie oder die Außentemperatur, die das Ladetempo beeinflusst. „All das stellt die Disponenten vor Herausforderungen“, sagte Modrich. ■ *cg*

# Zero by DVZ: Neue Plattform gelauncht

**Digital** News und Hintergründe rund um nachhaltige Logistik

Nachhaltigkeit ist auf der diesjährigen transport logistic überall präsent. In den Diskussionsrunden im Konferenzprogramm, an den Messeständen und in den persönlichen Gesprächen. Um dem gestiegenen Informationsbedarf der Branche rund um das Thema gerecht zu werden, hat die Deutsche Verkehrs-Zeitung mit Zero by DVZ ein neues Produkt entwickelt. Im Rahmen der transport logistic erfolgte am Donnerstagmorgen der Launch der neuen digitalen Informationsplattform.

Verlagsleiter Oliver Detje und Chefredakteur Sebastian Reimann erklärten im Rahmen der Vorstellung, dass das Thema so sehr an Bedeutung gewonnen habe, dass eine eigene Plattform ohne Paywall die logische Konsequenz sei. Die DVZ wird aber auch weiterhin



Das DVZ-Team bei der Präsentation der neuen Plattform (v. l.): Sebastian Reimann, Anna Schöнал, Frederic Witt, Lennart Albrecht und Oliver Detje

in gewohntem Maße über Nachhaltigkeit berichten. „Zero by DVZ ist eine deutliche Erweiterung zum bisherigen Angebot und keine Reduzierung der bestehenden Produkte“, stellte Reimann beim Business Breakfast am Stand der

DVZ gegenüber den Gästen und Besuchern klar.

Auf [www.dvzzero.de](http://www.dvzzero.de) erhalten Interessierte künftig Hintergrundartikel rund um das Thema nachhaltige Logistik. Neben Artikeln von Nachhaltigkeitsexperten aus

der DVZ-Welt bietet Zero auch Unternehmen Raum, um eigene Meldungen zum Thema zu veröffentlichen. Mit dem Mix aus redaktionellen Inhalten und Beiträgen von Unternehmen soll Zero künftig für Logistiker als Grundlage für gute Entscheidungen rund um das Thema Nachhaltigkeit dienen und Neulingen einen Einstieg in die Thematik bieten. Ergänzend sollen Social-Media-Aktivitäten und ein Newsletter hinzukommen.

Redaktionell wird Zero by DVZ von den DVZ-Redakteuren Lennart Albrecht und Frederic Witt betreut. Anna Schöнал unterstützt sie als verantwortliche Projektmanagerin. ■ *fw*



Mehr Informationen:  
<https://www.dvzzero.de>

ANZEIGE

## So sind sie auf zukünftige Störungen ihrer Lieferketten besser vorbereitet

Auch in Zeiten des Wandels ist es möglich, Effizienzpotenziale zu nutzen und Innovationen voranzutreiben, um Störungen in der Lieferkette effektiver zu managen und bessere Geschäftsergebnisse zu erzielen. IT- und Supply-Chain-Führungskräfte können durch die Verwendung von intelligenten Workflows, künstlicher Intelligenz und intelligentem Auftragsmanagement ihre Lieferketten optimieren, auf zukünftige Herausforderungen besser vorbereiten und damit in Zeiten von Krisen stabiler bleiben. So funktioniert es:

**1) Intelligente Workflows und Technologie** werden eingesetzt, um die Erwartungen der Verbraucher zu erfüllen und gleichzeitig die Effizienz und Resilienz ihrer Lieferkette zu erhöhen. Durch das Aufbrechen traditioneller Silos werden alle Stufen der Wertschöpfungskette transformiert. Intelligente Workflows können zukünftige Muster vorhersagen und eine agile Lieferkette schaffen, die proaktiv auf Störungen reagiert. Unternehmen, die ihre Lieferkettenprozesse umgestalten möchten, sollten Technologien wie KI integrieren und ihre Teams neu ausrichten.



**2) Durch bessere Visualisierung und KI-basierte Datenanalyse wird die Lieferkette optimiert.** Voraussetzung dafür sind gut visualisierte und hochwertige Daten. Denn entlang einer Lieferkette gibt es unzählige Punkte, an denen sie erfasst werden. Bisher liegt dieser Schatz jedoch häufig noch ungenutzt auf den Servern der Logistikunternehmen. Künstliche Intelligenz kann diese Daten verstehen, in Handlungsempfehlungen zu übersetzen und aus ihnen lernen. Mit KI können Unternehmen mehr aus ihren Daten herausholen und in Echtzeit bessere Entscheidungen treffen.

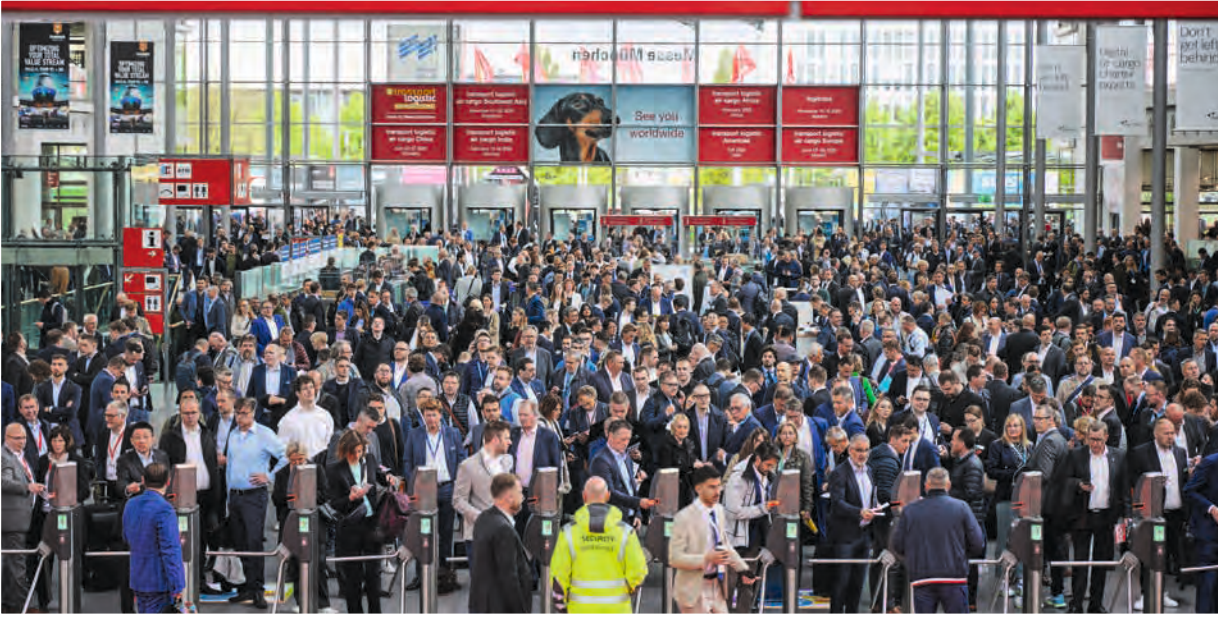
**3) Erfolgreicher E-Commerce dank digitalem Auftragsmanagement:** Besonders im E-Commerce-Bereich machen schnelles Wachstum und dynamische Produktzyklen langfristiges Planen schwer. Um jedoch Bestellungen, Lagerbestände und Verkaufskanäle in Echtzeit überwachen zu können, benötigen Unternehmen ein leistungsstarkes digitales Auftragsmanagementsystem. Es sorgt für mehr Kundenzufriedenheit, eine reibungslosere Auftragserfassung sowie transparentere Lagerverwaltung und ermöglicht eine effizientere Kommunikation und Zusammenarbeit zwischen allen Beteiligten innerhalb der Lieferkette.

**Sie wollen mehr darüber erfahren welche Möglichkeiten ihnen, die cloud-basierte Flexport-Plattform bietet?**

Besuchen Sie  
uns auf  
der transport logistic

Halle B2, Stand 411

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



Die Logistikbranche wird künftig von Robotern dominiert? Ganz so weit ist es noch nicht. Wer weiß, wie diese Frage bei der nächsten transport logistic in zwei Jahren beantwortet wird...

# Rückblick in Bildern: Endlich wieder hier

**Messe** Nach vier Jahren fand die transport logistic wieder in Präsenz statt. Die Besucher kamen in Scharen. Das Motto lautete dieses Jahr für viele von ihnen: tagsüber volle Gänge und abends volle Gläser!



Hier spielt die Musik: Neben dem fachlichen Austausch gab es für die meisten Besucher hoffentlich auch genug Gelegenheiten, dem musikalischen Angebot an den Ständen zu lauschen. Passende Getränke gibt es bald per Drohne geliefert.



ANZEIGE

# HEY/HAMBURG

## Das Mobility Festival



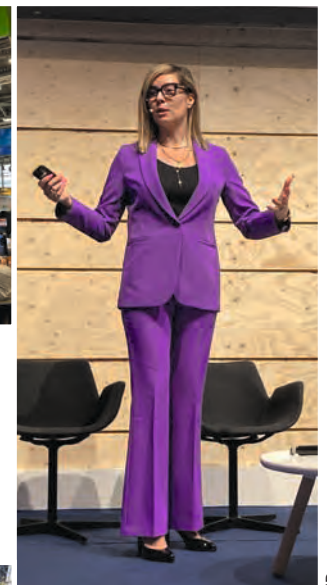
Jetzt kostenlos anmelden unter  
[www.hey-hamburg.com/tickets](http://www.hey-hamburg.com/tickets)

# 22.+23. JUNI 2023





Gutes Wetter, gute Laune! Auch wenn das Wetter nach dem ersten Tag zu wünschen übrig ließ, blieb die Stimmung auch an den folgenden Tagen an Messeständen aus den verschiedensten Ländern bestens.



Hochkarätig und bunt: Auf den Bühnen standen Entscheider und Branchen-Expertinnen wie Kirsten de Buijn von WestJet Cargo..



Alles im Griff und alles im Blick? Technische Innovationen konnte man auf dem Messegelände an vielen Orten testen.



Der Minister machte den Anfang: Als erster von rund 30 Gästen nahm Volker Wissing auf dem Roten Sofa der DVZ Platz. Sein Wunsch an die Logistikwirtschaft: „Bleiben Sie so innovativ und investitionsfreudig!“



FOTOS: MESSE MÜNCHEN/MARKUS BRÖNNER (5); MESSE MÜNCHEN/BENEDIKT ROTH (9); CLAUDIA BEHREND

ANZEIGE

**CTL**

CARGO  
TRANS  
LOGISTIK

STÜCKGUT • NETZWERK • MITTELSTAND

**Stand 315, Halle A5**

**Wir freuen uns auf Ihren Besuch!**

ANZEIGE

**Gratis!**  
Edscha  
Trailer Systems  
Freifläche 4-8, FM.703/4

## Frauen rücken stärker in den Fokus

**BAHN** Nachwuchsprobleme haben alle Branchen. Doch wenn die Schiene ihren Anteil am Modal Split bis 2030 auf 25 Prozent in die Höhe schrauben soll, bedarf es neben einer besseren Infrastruktur auch mehr Personal.

Auf vom Privatbahn Magazin ausgerichteten Forum „Zukunftsbranche Bahn - Wie die Schiene ihr Potenzial entfalten kann“ ging es am Mittwoch auf der transport logistic um die Gewinnung neuer Mitarbeiter. Die Panelteilnehmer waren sich einig, dass zu wenig Frauen in der Branche tätig seien.

Allerdings sei die Erhöhung des Frauenanteils sehr schwer, sagte Sven Flore von SBB Cargo International. Der Anteil in seinem Unternehmen sei sehr gering. Als Grund dafür nannte er, dass für eine Frau der Job als Lokführerin nicht attraktiv sei, wenn man beispielsweise in der Nacht um 3.00 Uhr die Lok verlassen müsse. ■ cd



FOTO: CLAUDIA BEHREND

Bei der Session wurden der Bedarf für White-Label-Paketboxen und etwaige Anreize diskutiert.

# Nutzeroffene Paketstationen?

**Paketlogistik** Neue Ansätze für die Kooperation bei Box-Zustellung

**N**ach wie vor buhlen die Paketdienstleister um Exklusivität bei der B2C-Zustellung. Das führt unter anderem zu - teils direkt nebeneinander stehenden - verschiedenfarbigen Paketboxen. In der Vergangenheit hatten Hermes, DPD und GLS daher mit Parcellock bereits versucht, anbieteroffene Boxen auf dem Markt zu etablieren. Das Vorhaben wurde jedoch sukzessive wieder beendet.

Das Interesse an sogenannten White-Label-Paketboxen besteht allerdings nach wie vor. Ein Beispiel ist die GWG Städtische Wohnungsgesellschaft München, der es etwa um ein Serviceangebot für die Mieter und Nachhaltigkeit geht: „Wir wollen bei uns im Gebiet den Anliefer- aber auch Abholverkehr reduzieren“, unterstrich Susanne Kraus,

Abteilungsleiterin Projektentwicklung, anlässlich einer einstündigen Dialog- und Diskussionsrunde am Mittwoch auf der transport logistic.

### Nutzer offen für White Label

Rund ein Fünftel aller deutschen Haushalte wird derzeit täglich mit Paketen beliefert, und viele Menschen wissen schon bei der Bestellung, dass sie zum Zeitpunkt der Zustellung nicht zu Hause sein werden. Das berichtete Michael Knaupe, Chief Customer Experience und Business Development Officer bei DPD Deutschland. Vielen sei es auch nicht wichtig, welcher Dienstleister die Paketstation anbiete. Man stehe daher White-Label-Boxen nach wie vor offen gegenüber.

Mit der „München Box“ plant Christiane Behrisch, Wirtschafts-

verkehrskordinatorin im Mobilitätsreferat der Stadt München, genau dies. Im Rahmen des Pilotprojekts soll unter anderem herausgefunden werden, ob es sich für die Stadt lohnt, hierfür Platz zu schaffen.

In Braunschweig hat man sich bereits in diese Richtung entschieden. Jonathan Grothaus, Co-CEO von Myflexbox Germany, konnte am ersten Messtag vermelden, dass das Smart-City-Start-up in Kooperation mit der dortigen Wohnungsbaugesellschaft Nibelungen ein flächendeckendes Netz aus Paketstationen als Teil des Klimaschutzkonzepts aufbauen wird. Gegenüber einer Zustellung an der Haustür soll dadurch der CO<sub>2</sub>-Ausstoß auf der letzten Meile um bis zu 350 Gramm pro Paket sinken. ■ cb

ANZEIGE

where global transport logistic meet in Southeast Asia  
**See You Next in Singapore!**  
Book your space now!

connecting the **Transport & Logistics** Experience

**transport logistic** **air cargo**  
SOUTHEAST ASIA SOUTHEAST ASIA

NOV 1-3, 2023  
Sands Expo & Convention Centre  
Singapore

» www.transportlogisticsea.com | www.aircargosea.com

exhibition and conference exhibition and conference

Logistiker können heutzutage jederzeit mit unerwarteten Ereignissen konfrontiert werden. Sie müssen also agil sein, um schnell reagieren zu können und wollen zugleich auch ihre Prozesse schlank gestalten. Doch die Rahmenbedingungen können sich schnell ändern, das ist das Charakteristische an der Vuca-Welt, wie die Mischung Volatilität, Unsicherheit, Komplexität und Ambiguität (Mehrdeutigkeit) genannt wird. Corona-Pandemie, Schiffsstaus vor Häfen, Streiks, knappe Kapazitäten - in den vergangenen Jahren hat es zahlreiche Beispiele gegeben, welchen Verwerfungen die weltweiten Wertschöpfungsnetze mehr oder weniger plötzlich ausgesetzt sein können.

Auf diese Vuca Welt kann man nicht nur mit IT-Systemen reagieren. Das sagte Uwe Veres-Homm vom Fraunhofer IIS, das zu dieser Thematik ein Sequenz organisiert hatte. „Digitalisierung und die Nutzung von Daten hilft natürlich, Transparenz zu schaffen, um Prozesse schnell anpassen zu können. Aber letztendlich kommt es auf den Menschen an“, betonte Veres-Homm.

Wenn Prozesse geändert werden sollen, geht man bei dem Modehändler Breuninger in vier Schritten vor. Am Anfang steht eine Idee - die sich aus Kundenfeedback oder Datenanalysen ergeben kann -, die als Hypothese formuliert wird. Dann folgt die Validierung der These, zu der auch AB-Tests der Logistikprozesse gehören. Nach der Umsetzung als drittem Schritt wird abschließend



FOTO: KUEMMERLEN

Erörterten Strategien, Prozesse agil zu gestalten (v.l.): Carolin Fiechter (Colonet), René Weinert (Breuninger), Christopher Wilhelm (Hermes Fulfillment), Julia Bopert (trilogIQa), Uwe Veres-Homm und Christina Waibel (beide Fraunhofer IIS).

## Mit Plan richtig zum Ziel

Unternehmen sollten auf plötzliche Änderungen reagieren können

gemessen, was mit der Maßnahme tatsächlich erreicht wurde.

Kundenzufriedenheit zu verbessern, nehmen sich viele Unternehmen vor. Wichtig bei der Umsetzung eines Vorhabens ist, „sich zu fragen, ob der Plan überhaupt umsetzbar ist“, gab Carolin Fiechter, Agile Coach, Colonet, zu bedenken. Sie empfiehlt, den Weg zum Ziel in mehrere Schritte zu unterteilen. Denn die Welt könne sich plötzlich verändern. Daher müsse man sich an das Ziel iterativ rantasten. „Die Lösung hat dann am Ende eine höhere Qualität.“ Das bedeute, die Kundenbedürfnisse werden besser getroffen. ■rok

## Rhenus fährt neue Schiffe mit Wasserstoff

**ANTRIEBE** Ab 2024 will die Rhenus-Gruppe auf dem Rhein Binnenschiffe mit Wasserstoffantrieb einsetzen. Auf der transport logistic stellte das Unternehmen sein Konzept für eine emissionsarme Binnenschifffahrt vor. Gegenwärtig werden drei Schiffe inklusive Schubleichter für Containertransporte geplant beziehungsweise gebaut, die mit einer Kombination aus Wasserstoff-Brennstoffzelle, Lithium-Ionen-Batterien und klassischen Stage-VI-Motoren angetrieben werden.

Von dieser Kombination verspricht sich Dirk Gemmer, Geschäftsführer von Rhenus Transport, viel. „Mit dieselektrischem Antrieb benötigen unsere neuen Schiffe 30 Prozent weniger Kraftstoff, mit Brennstoffzelle sparen wir sogar 84 Prozent“, sagt der Logistiker. Pro Fahrt werden bis zu 72 Prozent weniger CO<sub>2</sub> emittiert.

Mit rund einem Dutzend Partnern aus Wirtschaft und Wissenschaft habe Rhenus laut Gemmer das „gesammelte Know-how innovativer Schiffstechnologie“ zusammengetragen und könne die Schiffe, die gegenwärtig in den Niederlanden gebaut werden, danach sofort einsetzen. Als besonderen Vorteil wertet Rhenus den geringen Tiefgang der neuen Schiffe von nur 1,20 Metern als Folge der veränderten Gewichtsverteilung. ■bot

ANZEIGE

**Peter Klaus**  
**PROFIT-MONITOR**  
Erste umfassende Studie zur Profitabilität der Logistik-Dienstleistungswirtschaft in Deutschland

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](http://www.dvz.de/profit-monitor22)

**NEU!**

ANZEIGE



## Intermodal booking platform

## Belgische Häfen als Vorreiter der Energiewende

**HAFEN** „Wir wollen eine führende Rolle bei der Energiewende in Europa spielen“, sagte Tom Hautekiet, CCO des Hafens Antwerpen-Zeebrügge, selbstbewusst während der transport logistic. Er kündigte an, dass bis 2028 vier Terminals für den Ammoniak-Import entstünden. Der daraus gewonnene Wasserstoff werde sowohl vor Ort genutzt, aber auch über eine Pipeline bis an die deutsche Grenze transportiert, um die dortige Industrie zu versorgen. Damit ändere sich die DNA des Hafens grundlegend. Statt nur Schiffe abzufertigen, werde man zu einem Energie-Hub für Europa. Antwerpen erweitert zudem seine Container-Kapazitäten. Voraussichtlich 2025 beginnt der Ausbau für einen neuen Terminal. ■ **alb**

Halle B3, Stand 325/426

## IMPRESSUM

**Herausgeber/Editor**  
Messe München GmbH, Messegelände,  
81823 München  
DVV Media Group GmbH, Postfach 101609  
20010 Hamburg

**Geschäftsführer/Managing Director**  
Martin Weber

**Verlagsleitung/Publishing Director**  
Oliver Detje

**Verantwortlich/responsible for editorial content**  
Sebastian Reimann (sr)

**Leitende Redakteure/Managing Editors**  
Robert Kümmerlen (rok), Sven Bennühr (ben)

**Redaktion/Editorial Staff**  
Lennart Albrecht (alb), Amelie Bauer (ab),  
Claudia Behrend (cb), Stefan Bottler (bot),  
Michael Cordes (cd), Constantine Gillies (cg),  
Lutz Lauenroth (la), Tobias Loew (loe),  
Behrend Oldenburg (bo), Frederic Witt (fw)

**Grafik/Art Director**  
Björn Jagdmann, Carsten Lüdemann,  
Jan Scheutzow (Foto)

**Anzeigenleiter/Advertising Director**  
Florian Böhm

**Vertriebsleitung/Head of Distribution**  
Markus Kukuk

**Druck**  
Dierichs Druck + Media GmbH & Co. KG, Kassel



FOTO: ISTOCK

**D**ie urbane Logistik der Zukunft wird durch Elektromobilität geprägt sein. 2030 sollen 15 Millionen E-Fahrzeuge auf den Straßen unterwegs sein. Schon jetzt steigt die Nachfrage nach Logistikimmobilien, die für die Lagerung von Lithium-Ionen-Batterien geeignet sind. „Das ist ein starker Trend“, sagte Philipp Feige von Prologis gestern bei der Podiumsdiskussion „What Cities Want“.

Die Herausforderung dabei: „Es gibt eine Vielzahl verschiedener Batteriesysteme, die verschiedene Anforderungen an die Immobilie mit sich bringen“, sagte Feige. Als weiteres Problem komme hinzu, „dass die Behörden das Thema Batterie noch nicht wirklich in der Tiefe begriffen

und erfasst haben“. In den Bundesländern gelten verschiedene Bauordnungen, was den Immobilienentwicklern das Bauen erschwert, zumal dann auch noch benachbarte Landkreise mitunter unterschiedliche Anforderungen haben.

Zugleich kommen auf Feige Kunden zu, die spekulativ für die Lagerung von Batterien bauen wollen. Doch wie eine solche Halle ausgestattet sein muss, das ist laut Feige noch „unglaublich schwierig“ festzulegen. „Ich hoffe, dass die Politik und Verwaltung vorangeht und mehr Standards definiert, an denen wir uns orientieren können“, sagte Feige. Darüber hinaus appelliert er an die Kunden, möglichst frühzeitig die Bedarfe zu analysieren und

mit den Projektentwicklern ins Gespräch zu gehen, solange es eben noch keine einheitlichen Vorgaben für die Spezialanforderungen der Batterielagerung gibt.

Die zunehmende Verbreitung der Elektromobilität beschäftigt auch den Projektentwickler Goodman. In Duisburg baut das Unternehmen im Auftrag eines Partners eine mehrgeschossige Van-Charging-Station. Hier sollen E-Fahrzeuge aufgeladen werden können, die aus dem Umland zur Versorgung in die Stadt fahren. Geschäftsführer Christof Prange sucht für solche Projekte den Kontakt zur Verwaltung. „Wir sind motiviert, Ideengeber zu sein und mit den Kommunen gemeinsam solche Lösungen zu implementieren.“ ■ **rok**

## Deutsch-italienische Verbindungen

**Lieferketten** Gemeinsam für mehr Nachhaltigkeit und Sicherheit

**SUPPLY CHAIN** Italien und Deutschland teilen einige Gemeinsamkeiten. Beide Länder sind exportorientiert und auch aufgrund der geografischen Nähe wichtige Wirtschaftspartner. Für die Belieferung der jeweiligen Märkte und in andere Länder sind sie auf eine enge Verzahnung der Lieferketten angewiesen.

Wie diese angesichts der multiplen Störungen im Kontext der Coronapandemie und der verän-

derten geopolitischen Weltlage von beiden Ländern gemeinsam resilienter gemacht werden können, diskutierten am Mittwoch nach einer Begrüßungsrede des italienischen Botschafters in Deutschland, Armando Varrichio, die Chefs der Häfen von Genua (Paolo Emilio Signorini), Triest (Zeno D'Agostino) und Venedig (Fulvio Lino Di Blasio) sowie Ralf Többe, Executive Vice President Land Transport Deutschland

und Schweiz bei DB Schenker, Francesco Calvi-Pariseti, Partner bei Roland Berger in Mailand, und Philipp Kipper, Global Head of Logistics bei BSH Hausgeräte.

„Die Logistikkette muss das Risikomanagement wesentlich besser bewältigen“, unterstrich Signorini, und sagte auch, wie das nach seiner Ansicht am besten funktioniert: „Wir müssen wettbewerbsfähig, aber auch integrativ sein.“ ■ **cb**



www.wirsindlogistik.org



# Jetzt Aktionspartner werden!

In Kooperation mit:



## Campus Plaza: Frischer Wind für die Branche

**START-UPS** Gleich zwölf Jungunternehmerinnen und Jungunternehmer präsentierten am dritten Messetag ihre innovativen Ideen und Geschäftsmodelle auf der Campus Plaza in Halle B2. Deutlich geworden ist dabei vor allem eines: Die Digitalisierung und Automatisierung logistischer Prozesse steht erst am Anfang - doch das Potenzial ist riesig.

Wie viel Aufwand und Zeit sich beispielsweise mit digitalen, standardisierten Dokumenten zu Be- und Entladeanforderungen von Transporten einsparen lassen, zeigte Elzbieta Wiankowska, Co-Founderin und COO des Mannheimer Start-ups Loady. Gerade in diesem Bereich gebe es in der Branche noch „gallische Dörfer“ und Innovationsverweigerer, kritisierte Wiankowska. „Zwei von 100 Lkw scheitern an unklaren oder nicht befolgten Anforderungen“, so die Gründerin. Weitere fünf Lkw sorgen in der Regel für Probleme. Ähnliche Beobachtungen haben auch die Gründer von Frachtigall gemacht, mit deren Lösung Frachtdokumente digital erstellt, verwaltet und signiert werden können.

Am letzten Messetag dreht sich auf der Campus Plaza dann alles um das Thema Karriere. Sieben Unternehmen sprechen über neue Trends der Arbeitswelt. ■ ab

Halle B2, Stand 215/314

# Roboter gegen Rampenchaos

**Handel** Im Supermarkt wird automatisiert, damit das Personal mehr Zeit hat



Jürgen Lischka (Knapp), Michael Krings (Retail Capital Partners), Michael Sternbeck und Mira Helena Honemann (beide dm).

Jedes Jahr kommen 15 Prozent neue Artikel ins Regal, doch niemand ist da, um sie einzuräumen - wie kann die Konsumgüterlogistik diese Herausforderung meistern? Darüber diskutierten Experten auf einem Forum der „Lebensmittelzeitung“ im Rahmen der transport logistic. Ihre Antwort klang zunächst paradox: mehr Automatisierung - aber auch mehr Menschen.

Einen Supermarkt komplett ohne Personal präsentierte Jürgen Lischka vom Intralogistikunternehmen Knapp: Der Kunde wählt auf einem Touchscreen einen Artikel aus, Roboter holen ihn aus dem Lager, die Ware fällt aus einem Ausgabeschlitz.

Verschwindet damit der Mensch endgültig aus dem Handel? Das wäre nach Ansicht der Experten kein kluger Schachzug. „Je mehr Zeit die Mitarbeiter für den Kunden haben, desto besser ist die Conversion“, betonte Michael Krings von der Beratungsgesellschaft Retail Capital Partners. Heißt: Gibt es mehr Ansprechpartner, steigt der Umsatz. Krings plädierte dafür, mehr Ware „shelf-ready“ anzuliefern, sodass das Verräumen entfällt und die Mitarbeiter mehr Zeit zum Beraten haben.

Im Konsumgüterbereich ist der Ruf nach mehr Nachhaltigkeit besonders laut. „Es ist an der Zeit, jetzt zu starten“, betonte Michael

Sternbeck, Bereichsverantwortlicher Logistikmanagement Filiale bei dm. Der Drogeriemarkt beliefert seine Filialen in Nürnberg seit März mit vier Wasserstoff-Trucks. „Das ist leider die größte zusammenhängende Flotte in Deutschland“, so Sternbeck. Eine Maßnahme, die auf kurze Sicht mehr Umweltwirkung entfalten dürfte, stellte seine dm-Kollegin Mira Helena Honemann vor: den digitalen Lieferschein. „Das ist wie Dropbox für die Logistik.“ Der Lieferschein existiert nur noch in der Cloud, der Fahrer zeigt bei Anlieferung einen QR-Code auf seinem Handy vor. 50 Unternehmen haben sich schon an das System angeschlossen. ■ cg

FOTO: CONSTANTIN GILLIES

ANZEIGE

**LOGISTICS  
ALLIANCE  
GERMANY**

**Logistics made  
in Germany for you!**

**tl transport  
logistic**

Besuchen Sie uns!  
9. - 12. Mai 2023  
Messe München  
Halle B5  
Stand 301

**Die von der EU-Kommission angedachte CO2-Regelung für Lkw wird keine negativen Auswirkungen auf den Schienengüterverkehr haben.**

**Richtig.** Die hohen Anforderungen an die Flottenemissionen ab 2030, 2035 und 2040 werden dazu führen, dass noch mehr schienenaffine Güter von der Straße auf die Schiene verlagert werden. So gesehen ist die von der Europäischen Kommission festgelegten Flottenemissionen eine Chance für den Schienengüterverkehr.

**Der Ausbau des Schienennetzes ist nicht notwendig, um mehr Güter auf die Bahn zu bringen. Es geht einzig und allein darum, die vorhandenen Kapazitäten wesentlich besser einzusetzen - was Dank zunehmender Digitalisierung keine große Herausforderung ist.**

**Falsch.** Bei optimierter Nutzung des Streckennetzes unter anderem durch Digitalisierung, 740-m-Nutzlänge und Vollelektrifizierung auf allen Durchgangsstrecken könnte zwar erheblich mehr Güterverkehr auf dem vorhandenen Netz abgewickelt werden. Das reicht aber nicht, um den von der Bundesregierung angestrebten 25-prozentigen Marktanteil der Schiene bei zunehmenden Transportaufkommen zu erreichen. Dafür benötigen wir einen umfassenden Netzausbau, insbesondere ein Vorrangnetz für den Schienengüterverkehr, das auch einzelne Neubauten beinhalten müsste.

**Mittelfristig werden sowohl Österreich als auch die Schweiz für sämtliche Lkw-Transitverkehre die Nutzung des KV und der Rollenden Landstraße vorschreiben.**

**Teilweise richtig.** Schon heute sind Länder wie Österreich und der Schweiz Vorreiter im Ausbau des Schienengüterverkehrs. Beide Länder werden aufgrund Ihrer topographischen Lage in Zukunft ein weiter ansteigendes Interesse haben, noch mehr Lkw-Transitverkehre auf den KV und die rollenden Landstraße zu verlagern.

**Im Zuge der Ökologisierung des Güterverkehrs wird sich eine Renaissance des Einzelwagenverkehrs einstellen.**

**Richtig.** Schon jetzt - vor Beginn der angekündigten Förderung des Einzelwagenverkehrs - ist festzustellen, dass gerade bei der mittelständischen und dezentral gelegenen Industrie und Logistik verstärkt Bedarf an Transporten auf der Schiene angemeldet wird, der unterhalb der Mengen liegt, die einen

Ganzzug rechtfertigen. Nur ein Teil dieser Transporte - die im Übrigen ein hohes Wachstumspotenzial haben - eignen sich für den KV. Der Einzelwagenverkehr wird in Zukunft zwar keinem Boom erleben, aber zumindest wieder wachsen können, wenn jetzt die Weichen richtig gestellt werden. Digitalisierung und Rationalisierung, insbesondere auch die Digitale Automatische Kupplung und die stärkere Automatisierung des Rangierens, werden mittelfristig den Personalaufwand und die Kosten dieser Verkehrsart senken und sie damit wettbewerbsfähiger machen.

**Große Schieneninfrastrukturprojekte werden sich aufgrund der Planungsbeschleunigung künftig in weniger als der Hälfte der bisherigen Zeit umsetzen lassen.**

**Richtig.** Wenn alle Register der Planungsbeschleunigung gezogen werden, ist das möglich. Also Verzicht auf Planungsverfahren bei der Elektrifizierung und Kleinmaßnahmen, Verzicht auf gesonderte Raumordnungsverfahren, Konzentration der Abstimmung aller Betroffenen in einem vordigitalisierten straffen Planfeststellungsverfahren, Zurückweisung verspäteten Vorbringens und kurzer Instanzenzug vor Gericht.

**Die Revitalisierung stillgelegter Schienenanschlüsse wird bis zum Ende des Jahrzehnts zur ökologischen Notwendigkeit.**

**Richtig.** Schon jetzt gibt es erste Projekte bei Kunden, ihre Gleisanschlüsse zu reaktivieren. Die Tendenz ist insoweit klar positiv. Unternehmen auf dem Land setzen sich zum Teil auch vehement für die Erhaltung und Reaktivierung von Eisenbahnstrecken ein, um ihren Anschluss an das Eisenbahnnetz zu erhalten. Das ist nicht nur ökologisch richtig, sondern häufig auch ökonomische Notwendigkeit, da die Transportmengen sich auf der Straße kaum noch bewältigen lassen und der Fahrerманг sich immer stärker auswirkt.

**Allen Abstimmungsproblemen zum Trotz: Die Digitale Automatische Kupplung wird bis 2030 in Europa flächendeckend umgesetzt sein.**

**Teilweise richtig.** Wichtig ist, dass die Digitale Automatische Kupplung als Sprunginnovation bald kommt und dass die Umrüstung in kurzer Zeit konsequent und umfassend erfolgt. Ob dies 2030 bereits der Fall sein wird, ist schwierig zu prognostizieren, da die dazu erforderlichen Finanzierungszusagen noch fehlen. Idealerweise sollte die Umrüstung bis 2030 allerdings erfolgt sein. ■ *ben*

## „Wir benötigen einen umfassenden Netzausbau“

Die gleitende Langfristprognose des Bundesverkehrsministeriums sieht den Schienenverkehr auf einem absteigenden Ast. Im **Thesencheck** ordnet Joachim Berends, Vizepräsident des VDV, die wichtigsten Themen der Schienenbranche ein.

**Joachim Berends** ist Vorstand der Bentheimer Eisenbahnen und engagiert sich als Vizepräsident des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV).



*FLY BETTER*



# *THE WORLD WORKS BETTER WITH EMIRATES SKYCARGO*

Transporting critical pharma and medical devices  
across 6 continents.

[SKYCARGO.COM](https://www.skycargo.com)

