



FOTO: DIERK KRUSE

„Nicht ohne die Wirtschaft“

Bundeswehr und Logistik müssen für eine glaubhafte Abschreckung kooperieren

Die Zeiten, in denen die Bundeswehr ihre Logistik weitgehend autark organisierte, sind vorbei. Angesichts geopolitischer Spannungen und wachsender Anforderungen an Landes- und Bündnisverteidigung rückt die zivile Logistikwirtschaft zunehmend ins Zentrum der militärischen Planungen. Die Streitkräfte und die zivile Wirtschaft müssen künftig enger, strukturierter und schneller zusammenarbeiten.

Generalmajor Jochen Deuer, Kommandeur des Logistikkommandos der Bundeswehr, brachte die neue Realität auf den Punkt: „Wir

werden die Landes- und Bündnisverteidigung nur mit zivilen Partnern gewährleisten können.“ Die Bundeswehr verfüge zwar über eigene logistische Fähigkeiten, sei aber in Umfang und Reichweite auf die Infrastruktur, das Personal und das Know-how der Privatwirtschaft angewiesen. Wichtig sei, die Kräfte zu bündeln, statt in Konkurrenz zu treten. „Wir müssen die vorhandenen Ressourcen klug einsetzen. Es geht nicht um Wettbewerb, sondern um gemeinsame Wirkung.“

Aus der Praxis kamen klare Erwartungen an die Strukturen dieser

Zusammenarbeit. Michael Quaden, Program Director Defense Solutions beim Logistikdienstleister Fiege, machte deutlich, dass viele Unternehmen noch vor hohen Einstiegschürden stehen. „Wir müssen wissen, was auf uns zukommt - welche Sicherheitsauflagen, welche Qualifikationen, welche Prozesse. Nur dann können wir entscheiden, ob sich ein Engagement wirtschaftlich lohnt.“ Er plädierte für mehr Transparenz und Unterstützung, um auch mittelständischen Unternehmen den Zugang zur Verteidigungslogistik zu erleichtern. (rok)

ANZEIGE

Wetten, dass...

E-Lkw schlägt Diesel

Lassen Sie uns reden. Stand C / 108

k2mobility.de

k2.mobility

DVZ-Talks

Spannende Live-Interviews

Die Größen der Branche zu relevanten Themen auf dem Roten Sofa der DVZ

Expo Area, Stand C61

Seien Sie dabei!



ANZEIGE

75 JAHRE KRAVAG

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

„Wir müssen schneller werden“

VW reduziert bis 2030 Produktionskapazitäten

AUTOMOTIVE Der internationale Wettbewerbsdruck auf die Automobilindustrie steigt. Volkswagen reagiert darauf mit tiefgreifenden Veränderungen in Produktion und Logistik. „Die chinesischen Anbieter drängen mit Macht auf den europäischen Markt. Gleichzeitig verändern Zölle und geopolitische Entscheidungen unsere Rahmenbedingungen fast täglich“, sagt Christian Vollmer, Vorstand für Produktion und Logistik bei Volkswagen Pkw. Hohe Kosten, langsame Entscheidungsprozesse und Überkapazitäten erschweren die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Werke.

Dennoch bekannte sich der Manager klar zum Standort Deutschland: „Wir halten an Deutschland fest – aber nur, wenn wir die Kapazitäten anpassen und die Produktivität erhöhen.“ Die Auslastung der europäischen VW-Pkw-Werke liege derzeit bei 68 Prozent, bis 2030 sollen es 95 Prozent sein. Dafür reduziere Volkswagen die Produktionskapazitäten an deutschen Standorten um rund 735.000 Fahrzeuge. „Das ist schmerzhaft, aber notwendig. Nur so bleibt der Standort wettbewerbsfähig“, betont Vollmer.

Die Marke VW will sich zugleich organisatorisch und technologisch neu aufstellen. Mit der Initiative „Future Production Governance“ bündelt der Konzern die Werke der Marken VW Pkw, VW Nutzfahrzeuge, Skoda und Seat/Cupra stärker regional. Künftig solle jedes Werk sich auf das konzentrieren, was es am besten kann: Autos bauen und Prozesse optimieren. (rok)



FOTOS: DIERK KRUSE

Vom Abfall zum Wertstoff

Die Kreislaufwirtschaft erfordert von der Logistik eine Transformation hin zu zirkulären Materialflüssen und internationaler Zusammenarbeit

Circular Economy zielt nicht nur auf die CO₂-Reduktion ab, sondern darauf, Materialien wie seltene Erden wiederzuverwenden, statt fortlaufend abzubauen. So leitete Moderator Matthias Ballweg, Mitgründer der Münchner Innovationsplattform Circular Republic, die Diskussion über die Potenziale und Hürden zirkulärer Geschäftsmodelle in der Logistik ein. Eindringlich wies er darauf hin, dass sich die Menge des Plastiks in den Meeren bis 2050 voraussichtlich verdreifachen wird, wenn keine konsequenten Veränderungen eingeleitet werden.

Philipp Brunotte, Gründer von Libcycle, beschrieb auf dem Podium die Herausforderung, „asset-light“ beziehungsweise „asset-free“ in diesem Sektor agieren zu können, also ohne den Besitz eigener Logistik-Assets. Dank eines starken Kapitalhintergrunds und mit klarer Profitmaximierung sei es seinem Start-up gelungen, Logistiksysteme auf die Abfallwirtschaft zu übertragen, ohne auf Margen zu verzichten. Er hob hervor, dass die Batterieentsorgung ein internationales Thema ist: Während die regionalen Entsorgungssysteme hierzulande sehr effizient funktionieren, fehlt oft die überregionale Skalierung.

Libcycle transportiert deshalb Batterien länderübergreifend und gibt damit eine flexible Antwort auf den globalisierten Markt.

Thomas Tappertzhofen, Geschäftsführer International Operational Functions bei PreZero, beschrieb die Herausforderungen in der Entsorgungs- und Recyclingbranche. Die niedrigen Preise für Primärrohstoffe – insbesondere für ölbasierte Kunststoffe – machen Recycling derzeit wenig lukrativ. „Stärkere Regularien sind unerlässlich, damit Kreislaufwirtschaft wirtschaftlich attraktiv wird“, meint er.

Peter Müller-Kronberg, Geschäftsführer von Zufall, vertritt die Perspektive eines mittelständischen Logistikdienstleisters. Er betonte, dass echte Transformation nur durch die konsequente Anpassung interner Prozesse und durch enge Partnerschaften entlang der Wertschöpfungskette möglich sei.

Die Diskussion endete mit einem klaren Konsens: Eine funktionierende Circular Economy in der Logistik erfordert ordnungspolitische Impulse sowie die Zusammenarbeit aller Akteure, um den Materialkreislauf zu schließen und nachhaltige Effekte zu erzielen. (fw/lpz)



Stärkere Regularien sind unerlässlich.

Thomas Tappertzhofen,
Geschäftsführer International
Operational Functions, PreZero

Von oben: Thomas Tappertzhofen, Philipp Brunotte, Matthias Ballweg und Peter Müller-Kronberg diskutierten auf der CX über Potenziale und Hürden zirkulärer Geschäftsmodelle.

Der Veränderungsdruck steigt

Digitalisierung: Trotz Kostendrucks wird weiter investiert, aber das Umsetzungstempo ist zu gering

TRANSFORMATION Digitalisierung, Nachhaltigkeit, Resilienz: Logistik und Supply Chain Management befinden sich in einem tiefgreifenden Anpassungsprozess. Die Dynamik des Wandels sei größer denn je. Wer versuche, dagegen zu arbeiten, werde scheitern. Stattdessen gelte es, die Chancen zu nutzen, lautete die Botschaft des BVL-Chefs Kai Althoff auf der Supply Chain CX in Berlin. Gefragt seien jetzt Weitsicht, Kreativität und Innovationskraft – und das neben einem Tagesgeschäft, das fordernder sei denn je.

Nach zwei Kongressstagen wird deutlich: Trotz des hohen Kostendrucks investieren viele Unternehmen weiter

in die Digitalisierung. Doch mit der rasanten technologischen Entwicklung Schritt zu halten, gelingt kaum. Der digitale Reifegrad stagniert trotz großer Anstrengungen – auch, weil es am Umsetzungstempo mangelt.

Ein zentrales Hindernis bleibt die unzureichende Datenqualität und -verfügbarkeit. Laut der neuen Ausgabe der BVL-Studie „Trends und Strategien“ sehen 54 Prozent der Befragten darin die aktuell größte Herausforderung.

Hinzu kommt offenbar: „Viele Unternehmen verstehen ihre Supply-Chain-Prozesse noch gar nicht so richtig“, sagte Marco Rebohm, Geschäftsführer Supply Chain und Logistik beim Buch-

händler Thalia. Allzu oft würden bei Digitalisierungsprojekten außerdem zu schnell zu hohe Erwartungen aufgebaut – und Projekte dann ebenso rasch wieder aufgegeben, ergänzte Christian Krebs, der Logistikleiter von Unile-

ver in Deutschland. Grundsätzlich sei Durchhaltevermögen gefragt.

Statt zu brainstormen, solle man lieber trystormen, empfahl Supply-Chain-Experte Arthur Valdez, der einst bei Amazon den Wandel vom Online-Buchhändler zum E-Commerce-Giganten mitgestaltet hatte. So lasse sich wesentlich schneller lernen. Die Schwierigkeit liege jedoch darin, ein Problem überhaupt erst klar zu definieren. Zum Thema Roll-out bei Projekten sagte er: „Er ist Teil des Lernprozesses – jeder Roll-out läuft zunächst schlecht.“ Wer denke, davor bereits perfekt sein zu müssen, brauche schlicht zu lange, um anzufangen. (cs)



Bei Digitalisierungsprojekten ist Durchhaltevermögen gefragt.

Christian Krebs, Unilever



FOTO: DIERK KRUSE

DVZ-Chefredakteur Sebastian Reimann (2.v.r.) diskutierte mit Praktikern über den Welthandel.

Auf alles vorbereitet sein

Handelsbarrieren und lokale Konflikte machen den Welthandel immer volatiler

In einem Punkt waren sich die Diskutanten einig: Sicher ist, dass alles unsicher ist. Im globalen Handel haben sich punktuelle Schocks in anhaltende Umschwünge gewandelt. Ständig bringen lokale Konfliktherde globale Frachtwege durcheinander. Zölle bremsen den Handel. Burkhard Sommer, Leiter des maritimen Kompetenzzentrums bei PwC, sagt: „Wir müssen mit rapidem Wandel leben.“

Dabei ist die Lage des Welthandels solide, so Sommer. Nach Schocks wie der Corona-Pandemie habe sich das System erholt. Die Prognosen seien jedoch düster. Worauf müssen Unternehmen vorbereitet sein? Genau das war Thema der Diskussion „Storm Proof Strategies: Succeeding in Global Trade's Toughest Times“.

Laut Sommer wird die Mittelschicht in Asien und Südamerika wichtiger. Um deren wachsende Nachfrage zu bedienen, müsse Han-

del regionaler laufen. Die EU und die USA könnten an Bedeutung einbüßen. Große Frachter für Linien aus Fernost rückten in den Hintergrund.

Deshalb verfolgt Wallenius Wilhelmsen die Strategie: „Digital rein, Kohlenstoff raus“, wie deren Supply Chain Manager Faheem Hoosen sagte. Die Reederei wandle sich von einem assetlastigen Unternehmen zu einem Digitaldienstleister - auch, um ihr Ziel zu erreichen, bis 2040 emissionsfrei zu arbeiten.



**Digital rein,
Kohlenstoff raus.**

Faheem Hoosen,
Wallenius Wilhelmsen

Denn Nachhaltigkeit mag in der Wahrnehmung abgerutscht sein. Für die Diskutanten bleibt es zentral. So weist Kai Olschner, Supply Chain Manager bei DP World, darauf hin, dass der Rhein austrocknet, Hurrikane häufiger auftreten und Wetterphänomene wie La Niña extremer werden. Die Nachhaltigkeitsziele müsse man daher einhalten.

Für Kühne + Nagel schlagen sich klimatische Verwerfungen in gewandelter Nachfrage nieder, wie Deutschland-Chef Tobias Jerschke sagte. Es sei schwierig, Kundenwünsche zu bedienen und gleichzeitig Klimaziele zu erreichen. Gerade, weil nicht alle Kunden bereit seien, für grüne Technologien draufzuzahlen. Zentrale Erkenntnis der Diskussion, war, dass am Markt nur besteht, wer in der Reaktion auf Unvorhergesehenes nicht die Strategie für die Zukunft aus den Augen verliert. Auch wenn diese düster scheint. (fw/lpz)

DVZ-Talks im Videoformat

ROTES SOFA Gut ein Dutzend Gäste in drei Tagen - das Talk-Sofa der DVZ ist auf der BVL Supply Chain CX Schauplatz interessanter Gespräche. Die Interviews der ersten beiden Tage finden Sie auf dem Youtube-Kanal der DVZ sowie auf unserer CX-Sonderseite. (cs)

www.dvz.de/sccx



DVZ-Talks

Das Rote Sofa steht am
Stand der DVV Media Group
(C61, Convention Hall II) im Expo-Bereich

Die Sofagäste

Mittwoch, 22. Oktober 2025

- 10.30 **Kai Althoff,**
Vorsitzender des Vorstands
der BVL und CEO von 4flow
- 11.00 **Volker Klassen,**
Geschäftsführer, Hafen Trier
- 11.30 **Erik Lassen,**
Geschäftsführer
Kontraktlogistik, Geis

Wer holt den Start-up Award?

GESCHÄFTSIDEEN Heute wird auf der Supply Chain CX erstmals der Start-up Award verliehen. Jeder Pitch der fünf Start-ups dauert maximal drei Minuten, danach stellt eine Jury Fragen. Das Publikum wird in das Voting eingebunden. (cs)

Logtech Stage, 10.15 bis 11.15 Uhr

ANZEIGE

KI-DAY 2025

Jetzt anmelden
15% Rabatt mit KI15

04.11.2025

**House of Logistics & Mobility
Frankfurt**

www.dvz.de/kiday25

Arbeit von Carolin Brenner ausgezeichnet

INTRALOGISTIK In der Logistik sind fahrerlose Transportsysteme (FTS) inzwischen zum Standard geworden. Bisher existieren allerdings verschiedenste Systeme parallel und unabhängig voneinander. Carolin Brenner hat mit ihrer Doktorarbeit die Vernetzung von FTS auf der Ebene der Hardware vorangetrieben. Durch eine innovative Ansteuerung interagieren nicht nur die alleinstehenden Fahrzeuge besser, sondern es sind auch in einem Verbund von beliebig vielen Fahrzeugen gemeinsam Transportaufgaben möglich. Dort können die Grenzen der einzelnen Fahrzeuge – zum Beispiel bei einer Kurvenfahrt – und des Fahrzeugverbundes einfach berechnet und dargestellt werden, was die Preisträgerin in der Praxis zeigen konnte.

Für ihre Leistung wurde Brenner auf der BVL Supply Chain CX ausgezeichnet. Der Wissenschaftspreis Logistik ist mit 5.000 Euro dotiert. Die Arbeit wurde von Brenners Doktorvater Prof. Robert Schulz, Institut für Fördertechnik und Logistik der Uni Stuttgart, vorgeschlagen. (cs)

Impressum

DVZ Logistik Daily erscheint während der 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 (sr)

Redaktion: Amelie Bauer (ab), Robert Kümmerlen (rok), Claudius Semmann (cs), Frederic Witt (fw)

Layout: Andreas Voltmer (Ltj.)

Anzeigenleiter: Florian Böhm

Vertrieb: Markus Kukuk

Geschäftsführer: Martin Weber

Verlagsleiter: Oliver Detje

Druck: Westkreuz-Druckerei Ahrens KG, Berlin

Copyright: DVV Media Group GmbH, Hamburg



Es dauerte nicht lange, bis die Stimmung auf der Ausstellungsfläche den Siedepunkt erreichte.

FOTOS: DIERK KRUSE

Disco statt Digitalisierung

Nach dem zweiten Kongresstag lautete das Motto: Embracing the dancefloor



Ob Live-Musik, Feierabend-Drink, Karaoke-Party oder ein Gruppenbild mit Freunden: Bei der After-Work-Party hatten Stimmungsmuffel keine Chance.



Tagsüber Fachgespräche, Panels, Networking. Abends: Karaoke, DJ, laute Beats. Kaum war der letzte Vortrag verklungen, verwandelte sich die Ausstellungsfläche in eine pulsierende Tanzfläche. Wo eben noch über Lieferketten und KI-Strategien diskutiert wurde, flogen jetzt die Tanzbeine in die Luft.

Gedämpftes Licht und ein Bass, der den Boden zwischen den Messeständen vibrieren ließ. Ein Saxofonist brachte das Publikum zum Kochen, während eine Sängerin mit ihrer Stimme dafür sorgte, dass selbst die müdesten Besucher wieder auf die Beine kamen. Später übernahm das Karaoke-Mikrofon. Wer tagsüber noch über Automatisierung und künstliche Intelligenz diskutierte, stellte sich nun dieser analogen Herausforderung. Und erntete tosenden Beifall der feierwütigen Menge.

Ein Schlager folgte auf den nächsten. Backbeat statt Backstage, Disco statt Digitalisierung. Die Teilnehmerinnen der Supply Chain CX hatten ihren Rhythmus gefunden. Es dauerte lange, bis sie den letzten Song anstimmten. (rok)

ANZEIGE

Die **TOP100** der Logistik 2025/2026
Der aktuelle Überblick über den deutschen Logistikmarkt

JETZT BESTELLEN:
www.dvz.de/top100-de



Neuaufgabe
2025/2026



Die „**TOP100** der Logistik“ liefern Ihnen die neuesten **Kennzahlen, Analysen und Bewertungen zu Branchen und Teilmärkten sowie den Top-Playern** der Logistikwirtschaft – der aktuellste Überblick über den deutschen Logistikmarkt.

DVZ
Deutsche Verkehrs-Zeitung

DV
DVV Media Group