

MIT 16
EXTRASEITEN
WIRTSCHAFT
IM LANDKREIS
NEU-ULM

Ein Mann will nach oben

Teamviewer gehört zu den Aufsteigern des Jahres. Laut Vorstandschef **Oliver Steil** steckt in dem Software-Spezialisten das Potenzial für Großes.

BENEFITS

Mit welchen Maßnahmen Unternehmen ihre Mitarbeiter glücklich machen können.

Seite 38

NACHFOLGE

Tipps von Experten: So lassen sich Stolperfallen und Ärger vermeiden.

Seite 46

UMFRAGE

Diese Themen treiben zehn Persönlichkeiten im Corona-Ausnahmehjahr um.

Seite 58

Spielerisch zu mehr Effizienz

Logistik Rollende Drohnen und Lkw-Fahren wie an der Playstation: Das ist schon bald Wirklichkeit – und soll die Branche nachhaltiger machen. Was für Unternehmen jetzt und später möglich ist.

Es ist nur eine kurze Nachricht auf dem Smartphone: „Ich stehe mit dem Paket vor der Tür.“ Versendet wurde sie von einem etwas anderen Postboten – einer rollenden Drohne. Mit dem erhaltenen Code öffnet sich an der Drohne, die eher aussieht wie ein Golf-Cart mit 16 Schließfächern, ein Fach mit der persönlichen Bestellung. Was nach der Szene in einem Science-Fiction-Film klingt, ist Realität. Noch nicht auf der Straße, aber bei der Bundes-

gartenschau in Heilbronn. Dort konnte man den ökostrombetriebenen Kollegen schon mit eigenen Augen sehen.

Andrea Marongiu, Geschäftsführer vom Verband Spedition und Logistik Baden-Württemberg (VSL), war live dabei. „Das ist Zukunftsmusik, aber es wird so kommen“, ist er sich sicher. „Auch bei den Lkw passiert gerade schon sehr viel“, sagt Marongiu, der alternative Antriebe für die nahe Zukunft hält. Daimler testet bereits seit mehr als ei-

„Jeder versucht seine Lkw so gut wie möglich auszulasten, sonst verliert er Geld.“

Andrea Marongiu
Geschäftsführer VSL

nem Jahr den voll batteriebetriebenen Lastwagen E-Actros. „Am wichtigsten ist Umweltschutz auf der Straße“, sagt Marongiu. Da gibt es allerdings noch viel Potenzial: Die CO₂-Emissionen im Straßengüterverkehr erhöhten sich laut Umweltbundesamt zwischen 1995 und 2018 trotz technischer Verbesserungen um 22 Prozent – von 39,2 auf 47,9 Millionen Tonnen. Grund dafür ist die steigende Zahl an Lkw. Insgesamt ist der Verkehrssektor für 30 Prozent des gesamten CO₂-Ausstoßes verantwortlich.

Kunden wollen nicht warten

Das liegt auch an Leerfahrten. „Die sind eine Katastrophe“, sagt Marongiu – aber nicht zu vermeiden. „Ein Lkw, der die Ware liefert, fährt leer wieder zurück“, sagt der Logistikexperte, fügt jedoch mit Nachdruck hinzu: „Jeder versucht seine Lkw so gut wie möglich auszulasten, sonst verliert er Geld“, sagt er. Schon sind wir wieder beim Kunden: Kaum einer sei bereit,

Den meisten Schadstoffausstoß verursacht der Transport, also die Logistik auf der Straße.



auf die Ware zu warten, um Leerfahrten zu vermeiden. „Wenn etwas auf morgen, 10 Uhr, bestellt und eine bestimmte Summe für den Expressversand bezahlt wird, fährt der Fahrer auch mal mit einem halbleeren Lkw los“, erklärt Marongiu.

Auch in den Fahrzeugen arbeitet man an technischen Lösungen. Ein großer Bereich ist die Telematik. Andrea Lochmahr, Professorin für umweltorientierte Logistik an der Hochschule für Technik in Stuttgart, beschreibt das System so: „Einfach gesagt ist es ein erweitertes, klügeres Navi.“ Das System zeigt

„Logistik darf nichts kosten, der Preis entscheidet und nicht die Leistung.“

Prof. Dr. Andrea Lochmahr
HFT Stuttgart

optimale Routen, übermittelt Standortdaten und kann an die Fahrer sogar Punkte für besonders effiziente Fahrweisen vergeben. „Gamification“, nennt Marongiu das spielerische Tool um den Verbrauch zu reduzieren. Die Techniken seien schon weitestgehend angekommen. Neue Lkw seien meist schon gut ausgerüstet, Nachrüsten aber sei umso teurer.

Wenn es um die Logistikbranche im Allgemeinen ginge, fange „Veränderung unabhängig von der Größe des Unternehmens immer im Kleinen an und muss nicht das Budget sprengen“, sagt Professorin Lochmahr. Fliegende Drohnen hätten Potential – könnten abgelegene

Orte beliefern, Pharmaprodukte in Katastrophengebiete bringen und auch im Logistiklager vieles vereinfachen: die Inventur, Zählungen und Messungen vornehmen, Waren von A nach B transportieren. Pilotprojekte gebe es bereits. Allerdings sei der Bereich eher eine Nische und nicht flächendeckend für die gesamte Branche. Man müsse ganzheitlich denken und schauen, was für Mittelständler umsetzbar sei.

Eine Unterscheidung zwischen Logistik im Lager und Logistik auf der Straße ist wichtig. Im Lager könnten Unternehmen

herkömmliche Glühbirnen durch LED ersetzen, von Diesel zum Elektrostapler wechseln oder Verpackungen reduzieren.

„Die Branche ist extrem of-

fen für Innovationen und getriggert durch neue Lösungen“, sagt Lochmahr. Es gebe kaum Lager, die keine Photovoltaik auf dem Dach hätten. Das Problem: „Logistik darf nichts kosten, der Preis ist entscheidend und nicht die Logistikleistung“, erklärt sie. Das bestätigt auch Andrea Marongiu vom Logistikverband. Kunden und Kundinnen seien nicht bereit, mehr zu zahlen, wenn der Fahrer mit einem ökostrombetriebenen Fahrzeug kommt.



Drohnen können zum Beispiel Medikamente in Krisengebiete oder an abgelegene Orte liefern.

FOTO: MOPIC/SHUTTERSTOCK.COM



ingenics

Lieferengpässe? blockierte Transportwege?
Betriebsschließungen?

Wie können Sie Versorgungssicherheit in der
Produktion auch in Krisenzeiten gewährleisten?

Erfahren Sie es im Whitepaper unter:
ingenics.com/de/versorgung/

Im Lager lässt sich in Sachen Digitalisierung und Nachhaltigkeit manches gleich umsetzen. In die Transportkette aber sind bis zum Kunden viele Menschen involviert. „Die Logistik ist die zerklüftetste, kleinteiligste Industrie und relativ schwer im Ganzen adressierbar“, sagt Christoph Bornschein. Der CEO des Consulting-Start-ups TLGG aus Berlin sieht die Lösung für nachhaltige Logistik in der Digitalisierung. Für ihn ist klar: „Die Lösung ist Software.“ Eine Plattform, die alle Akteure zusammenbringt und miteinander vernetzt, wodurch sich Lieferketten und Auslastung optimieren lassen. „Große Unternehmen machen die Software und müssen sich fragen: Wo schließe ich mich an?“, sagt er.

Angst vor Fehlinvestitionen

Andrea Marongiu vom VSL ist überzeugt, dass sich kleine Unternehmen zusammentun müssen. Außerdem dürften die Akteure keine Angst davor haben, sich gegenseitig in die Karten schauen zu lassen. Dann sei es keine Frage: „Wenn es so eine gesammelte Plattform gäbe, würden wir sie nutzen“, sagt er. „Die gibt es aber noch nicht.“ Sowieso sei der Begriff Digitalisierung mit Vorsicht zu genießen. Viele Logistikunternehmen hätten beispielsweise schon versucht, Papier abzuschießen. Kunden hätten dann aber eine gedruckte Rechnung oder einen Beleg vom Fahrer gefordert. Genau das führe in der Branche zu der Angst davor, dass das Geschäft komplexer wird, der Aufwand zu groß wird – und es vom Kunden am Ende trotzdem nicht akzeptiert wird. Die Sorge, Fehlinvestitionen zu tätigen, ist groß.

Mit der Entwicklung der Logistik als drittgrößter Branche Deutschlands ist Marongiu trotzdem zufrieden – auch im Corona-Jahr 2020. Die Logistik sei mit einem blauen Auge davongekommen, aber für das kommende Jahr Sorge er sich um die Speditionskunden. Die Lehre aus der Pandemie: Unternehmen müssen sich breit aufstellen, um nicht von einer Branche abhängig zu sein. „Es gibt viele Stellschrauben, an denen angesetzt werden kann und muss“, sagt er abschließend. „Aber eben mit der richtigen Herangehensweise.“ Dinge wie Umlade-Spots für Hermes, DHL und Amazon, wo die

Wo die Logistiker von morgen lernen



FOTO: PANUWAT PHIMPHA/SHUTTERSTOCK.COM

Digitale Anwendungen erleichtern die Koordination im Lager.

Die Hochschule für Technik in Stuttgart hat 2019 den Bundespreis für Verkehr und digitale Infrastruktur erhalten. Besonders gelobt wurde der Studiengang Umweltorientierte Logistik um Prof. Dr. Andrea Loch-

mahr. Der Fokus ist die Umwelt, deshalb umfasst der Master nicht alle Nachhaltigkeitsaspekte. Das Ziel ist es, zu lernen, Ökologie und Ökonomie in Einklang zu bringen. Umweltorientierte Logistik ist der einzige

Studiengang, der speziell in diese Richtung zielt, sonst stellen Umweltthemen nur einen kleinen Teil dar.

Einen Bachelor in Logistik kann man zum Beispiel hier machen: Ulm (vollzeit

oder dual), Stuttgart (dual), München (vollzeit oder dual) Ravensburg (dual), Heidenheim (vollzeit), Heidelberg (vollzeit oder dual), Mannheim (dual), Pforzheim (vollzeit), Karlsruhe (vollzeit).



Zur Person

Andrea Lochmahr ist Professorin an der Technischen Hochschule in Stuttgart. Seit Jahren forscht sie zur Logistik. Lochmahr ist an der HFT Studiendekanin des Fachbereichs.

Ware nur bis zum Stadtrand gebracht und dann mit Drohnen oder dem städtischen Verteilnetz zum Kunden kommen, seien zwar zukunftsweisend, aber: „Im gesamten Güterverkehr machen Paketdienstleister nur 20 Prozent aus“, erklärt er. Ausschlaggebend seien 40-Tonner mit Lieferungen für Supermärkte. Das weiß auch Andrea Lochmahr von der Hochschule für Technik in Stuttgart: „Nur, weil man zu Fuß zum Einkaufen geht, ist das nicht CO₂-neutral. Immer dran denken: die Ware muss erst einmal dort hinkommen. Jeder hat Möbel, Lebensmittel, Medikamente. Ohne Logistik geht es nicht.“ [!] *Laura Liboschik*

