

DAS ZUKUNFTSMAGAZIN



SCHWERPUNKTTHEMA LOGISTIK

Seite 5-15



FrankfurtRheinMain GmbH
International Marketing of the Region

Alcon A Novartis
Division



I	Inhalt	3
II	Editorial	4
III	Schwerpunktthema: Logistik	5
	VanAssist – Paketzustellung der Zukunft	5
	Industrie Center Obernburg - Über 70.000 Quadratmeter modernste Logistikflächen für die Region ...	6
	KI zur automatisierten Empfängererkennung	8
	Die neue Logistikhalle der REINHOLD KELLER Group – modern, digital, nachhaltig	10
	Web-basierte Logistik-Lösungen für Transportdienstleister	12
	Individual-Logistik im grenzüberschreitenden Verkehr	13
	Logistikherausforderung in der Nische Gefahrgut- und Spezialtransporte	14
	Charterflüge im Werkverkehr ermöglichen maximale Flexibilität	15
IV	Z! Das Zukunftsmagazin im Interview mit Gerd Seber	16
V	Special „Digitalisierung und Künstliche Intelligenz“	19
	Wägetechnik 4.0	19
	Die glitzernde Welt der Messen oder die Schaufenster zur Welt	20
	Künstliche Intelligenz in der Supply Chain – Transparenz ermöglicht Wettbewerbsvorteil	21
	Die Zukunft liegt in der Cloud	23
VI	Neuigkeiten aus der Region	25
	Die Hochschule Aschaffenburg ist jetzt Technische Hochschule	25
	Perspektiven durch Innovationen	26
	Megatrend Agilität	27
	Fachkräfte für den Bayerischen Untermain	30
	Gründerpotenzial an der Hochschule heben - Projekt EPISODE gestartet	31
VII	Statement aus der Politik	32
	Bayern schafft die Infrastruktur der Zukunft	32
VIII	Kolumne z!um Schluss	34

Impressum

ZENTEC

Zentrum für Technologie, Existenzgründung
und Cooperation GmbH
Industriering 7
63868 Großwallstadt

Telefon: 06022 26-0
Telefax: 06022 26-1111

Die nächste Ausgabe von Z!
Redaktionsschluss: 31. Mai 2019
Erscheinungstermin: Juli 2019

ISSN-Nr.: 1862-1104
Auflage: 3000
Bezug kostenlos

E-Mail: redaktion@zukunftsmagazin.de
Internet: www.zukunftsmagazin.de

Redaktion & Anzeigenbetreuung:
Dr. Gerald Heimann

Liebe Leserinnen und Leser,

Schwerpunkt der vorliegenden Ausgabe ist das Thema Logistik. Logistik in einer Definition zu beschreiben ist schwierig, da doch jeder irgendwie etwas anderes darunter versteht. Eine funktionsfähige Logistik – soweit sind wir uns wahrscheinlich einig – basiert stark auf einer auch auf Spitzenlast ausgelegten Infrastruktur. Im Güterverkehr denkt man dann schnell an Straßen und Schienen, aber auch Wasser- und Luftwege sind wichtige Verkehrsträger. Und vor allem die Umschlagplätze wie Hafen, Flughafen, Bahnhöfe sowie Anschlussstellen und Verkehrskreuzungen sind wichtige Stellschrauben für funktionierenden Güterverkehr. Und durch unsere Bestellungen im Internet tragen wir alle dazu bei, dass die Paketlieferungen in unseren Städten zunehmen und die Aufgabe, die „letzte Meile“ effizient und menschengerecht zu gestalten, immer wichtiger wird. Seien wir ehrlich – wären wir bereit, mehr für die Lieferung von Paketen zu zahlen, ließen sich viele Probleme leichter lösen.

Der Bayerische Untermain ist eine Logistikregion, so liest man es. Es gibt ein Kompetenznetz der Branche und reichlich Logistikflächen. Alleine zwei große

neue Logistikzentren entstehen derzeit im Landkreis Miltenberg. Doch reicht die Infrastruktur aus, dass diese Logistikareale ihren Umschlag wie geplant durchführen können? Laut Bundesverkehrsministerium wird der Güterverkehr bis zum Jahr 2030 gegenüber dem Jahr 2010 im Bereich LKW-Verkehr um 39 % und im Bahnverkehr sogar um 43 % steigen. Damit ist die Logistik einer der am Stärksten wachsenden Branchen. Entsprechend müssten Schienen und Straßen auch deutlich ausgebaut werden, hilfreich könnten auch zeitliche Entzerrungen sein, bspw. indem man dem Individualverkehr zur Rush Hour aus dem Weg geht. Und dann natürlich ist die Nutzung aller digitaler Möglichkeiten angezeigt, um die vorhandene Infrastruktur optimal auszunutzen.

Welche Lösungen Unternehmen der Region im Bereich der Logistik bieten, lesen Sie in dieser Ausgabe. Wir wünschen anregende Lektüre und Aha-Effekte.

Ihr Redaktionsteam Z! Das Zukunftsmagazin.

Wussten Sie schon...

Etwa 3,15 Mio. LKW sind in Deutschland zugelassen. Geht man von einer durchschnittlichen Länge von 12 Metern aus und würde man alle LKW aneinanderreihen, dann käme man auf eine Strecke von 37.800 km. Also einmal rund um die Erde. Da wundert es nicht, dass die Speditionsbranche über die Knappheit von LKW-Parkplätzen an deutschen Autobahnen klagt.



SCHWERPUNKTTHEMA:

Logistik

VanAssist – Paketzustellung der Zukunft

Um das immer höhere Aufkommen an Paketlieferungen bewältigen zu können, haben die KEP-Dienste (Kurier-, Express- und Paketdienste) besonders in der Paketsortierung einen hohen Automatisierungsgrad erreicht. Für die eigentliche Zustellung – die sogenannte letzte Meile – besteht aber noch großes Potenzial zur Effizienzsteigerung, das angesichts der sich gleichzeitig verschärfenden Rahmenbedingungen (immer größere Paketmenge, voranschreitende Urbanisierung etc.) unbedingt erschlossen werden muss.

Seit einem knappen halben Jahr arbeiten daher sieben Forschungspartner aus Wissenschaft und Industrie gemeinsam an der Zukunft der KEP-Branche. Ziel des Projekts „VanAssist – Interaktives, intelligentes System für autonome fernüberwachte Kleintransporter in der Paketlogistik“ ist es, ein integriertes System zu entwickeln, das eine weitgehend emissionsfreie und automatisierte Zustellung von Gütern in urbanen Zentren ermöglicht.

Hervorragende Ansätze dazu bietet das automatisierte Fahren (SAE-Level 4 und 5) in Kombination mit elektrisch angetriebenen Fahrzeugen. Diese sind geräuscharm, emissionsfrei und ideal geeignet für Fahrten mit vielen Starts und Stopps. Das Vorhaben VanAssist wird außerdem verschiedene Methoden und Ansätze aus den Bereichen Künstliche Intelli-

genz und Maschinelles Lernen integrieren. Konkret wird die Zustellung im „Rendezvous-Modus“ entwickelt: Dabei nimmt der Zusteller an vorab per Routenoptimierung ermittelten Haltepunkten eine bestimmte Menge an Paketen zur Zustellung auf und wird durch eine Indoor-Navigation geleitet. Das Fahrzeug bewegt sich währenddessen autonom zum nächsten Haltepunkt und wartet dort auf den Zusteller. Zusteller und Fahrzeug stehen permanent funkbasiert in Kontakt, sodass das Fahrzeug z.B. zu einem anderen als dem ursprünglich geplanten Haltepunkt beordert werden kann. Der Zusteller wird damit wirksam entlastet und gewinnt Zeit für seine eigentliche Aufgabe.

Darüber hinaus werden automatisierte Fahrfunktionen für Depotgelände entwickelt, sodass für Fahrten ▶

der Zustellfahrzeuge zum Beladen, zum Entladen nach der Rückkehr sowie zum Laden der Batterie kein menschlicher Fahrer mehr benötigt wird und die Prozesse damit effizienter gestaltet werden können. Alle automatisierten Fahrfunktionen während des Zustellungsprozesses sowie auf Depotgeländen werden durch einen „Leitstand“ überwacht. Dieser kann bei Bedarf aus der Entfernung eingreifen und bspw. bestimmte definierte Fahrmanöver starten bzw. freigeben.

Gefördert wird das mit insgesamt 4,3 Mio. Euro budgetierte Vorhaben vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Rahmen des Förderprogramms „Automatisiertes und Vernetztes Fahren“ mit einem Fördervolumen von 2,7 Mio. Euro. Das Konsortium umfasst sieben Akteure (A-Z): BridgingIT GmbH, DPD Deutschland GmbH, Hochschule Offenburg – Institut für verlässliche Embedded Systems und Kommunikationselektronik, IAV GmbH, Volkswagen Nutzfahrzeuge, TU Clausthal – Institut für Software und Systems Engineering sowie Universität Mannheim – Institut für Enterprise

Systems. Koordiniert wird das Projekt gemeinsam von DPD Deutschland GmbH und ZENTEC GmbH.



VanAssist

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Ansprechpartner

Sebastian Krug
ZENTEC GmbH
Industriering 7
63868 Großwallstadt
06022 26-1117
krug@zentec.de
www.vanassist.de

Industrie Center Obernburg: Über 70.000 Quadratmeter modernste Logistikflächen für die Region

Rund 71.000 m² Fläche umfasst das neue Logistikzentrum, das im Industrie Center Obernburg entsteht. Die Fläche verteilt sich auf sieben Hallen mit je rund 10.000 m². Die Investition von rund 50 Mio. Euro erfolgt durch die Mainsite GmbH & Co.KG als Betreibergesellschaft des ICO. Den logistischen Betrieb des Terminals übernimmt das standort-eigene Logistikunternehmen.

Dank milder Temperaturen konnten die Bauarbeiten an den Hallen über den Jahreswechsel hinaus und im Januar fortgesetzt werden, sodass aktuell fünf der sieben großen Hallen bereits stehen. Auf den Flächen der beiden letzten noch zu erstellenden Hallen laufen die Ebnungsarbeiten zur Aufstellung der Tragpfeiler bzw. deren Aufstellung mittels Autokran und das Einheben der Verbindungs- und Deckenelemente. Bei den bereits im Rohbau fertiggestellten Hallen erfolgen derzeit die Boden- und Innenausbauarbeiten sowie die Aufbringung des Schüttmaterials für das Gründach. Abschluss der Rohbauarbeiten und Richtfest sind für Anfang April geplant.

Fertiggestellt und bezugsfertig sind die Hallen ab dem dritten Quartal 2019. Neben der Nutzung für die im ICO ansässigen Unternehmen ist auch die Vermietung von Flächen an Interessenten aus der Region möglich.

Viel Platz für Lagerung, Be- und Entladung sowie Rangierarbeiten

Die Logistikhallen bieten Platz für über 200.000 regalierte Stellplatzeinheiten. 25.000 m² befestigte Außenanlagen dienen als Stau-, Rangier- und Parkflächen. Die Hallenhöhe beträgt (Unterkante Binder) 11,60 Meter, die Lagerhöhe 9,50 Meter. Die Hallen

werden mit jeweils zehn Rampen/Toren ausgestattet und verfügen über Klappkeilbrücken für die variable Fahrzeugbe- und -entladung. Weiter stehen pro Halle 6.500 m² auf einer Mezzaninebene als Büro-, Sozial- und Fachbodenlagerflächen zur Verfügung. Zusätzlich ermöglichen acht Sektionaltore ebenerdige Warenanlieferung und -abholung. Eine Warmwasserheizung für temperaturempfindliche Waren und Produkte, eine 200-Lux-LED-Beleuchtung, eine moderne Brandmeldeanlage, eine Sprinklerzentrale mit Löschwasserbevorratung und einem Deckensprinklernetz sowie Wandhydranten stehen ebenfalls zur Verfügung.

Die Bodenplatte ist ausgelegt auf eine Nutzlast von sieben Tonnen pro Quadratmeter. Der Verladehof ist als Betonsohle ausgeführt, die Lkw- und Pkw-Fahr- bzw. -Stellflächen in Asphalt. Die Zufahrt ist über die Verbindungsstraße zwischen den Kommunen Erlenbach und Elsenfeld geregelt. Der abfließende Verkehr läuft über die Glanzstoffstraße. Das Gelände wird eingezäunt und vom Werkschutz der Mainsite sowie von der ICO-Werkfeuerwehr sicherheitstechnisch betreut.



Ansicht des neuen ICO-Logistik-Terminals aus Richtung Erlenbach. Mit über 200.000 regalierten Stellplätzen bietet das neue ICO-Logistik-Terminal Platz zur Einlagerung verschiedenster Waren.

Eigener Biorhythmus auf dem Flachdach

Ein Highlight des gesamten Bauprojekts bildet das darauf entstehende Gründach. Es wird das größte in Bayern – und sorgt bereits jetzt bei Baufachleuten und Logistikexperten für Aufsehen. Der beim Gründach auf dem ICO-Logistikzentrum verfolgte nachhaltige Ansatz zielt darauf ab, die natürliche Artenvielfalt an Pflanzen und Bodenarten entsprechend den klimatischen Verhältnissen am Untermain abzubilden. So sind auch sandige oder steinige Bereiche vorgesehen. Altholzstapel schaffen die Möglichkeit zur Ansiedlung von Insekten aller Art.

Nach anfänglich erforderlicher Pflege entwickelt sich auf dem Dach ein eigener Biorhythmus, der in etwa dem auf dem Boden entspricht. Die Grünfläche, die dem Bau des Zentrums weichen musste, wird so auf dem Dach wieder ausgeglichen und es entsteht in luftiger Höhe ein neues Habitat für Fauna und Flora. Für das Gründach zeichnet die Firma Gründach Westerwald GmbH verantwortlich. Berater ist Dr. Stephan Brenneisen vom „Institut für Umwelt und Natürliche Ressourcen“ der Hochschule Zürich, wo er die Forschungsgruppe Stadtökologie leitet. Er ist seit Jahren ein international gefragter Fachmann auf dem Gebiet der Dachbegrünung. Das Gebäude selbst wird durch ein Gründach zwar teurer, weil die Tragkonstruktion stabiler sein muss. Allerdings liegt die Haltbarkeit auch um mindestens 30 % höher und es isoliert besser gegen Wärme und Kälte. Zudem dient es als Regenretentionsfläche, d.h. rund 60 % des Niederschlags speichert das Dach in seiner Substratschicht. Die restlichen 40 % versickern über eine zusätzlich gebaute Rigole im Untergrund. Damit das Dach besichtigt werden kann, ist auch ein etwa 600 Meter langer Rundweg vorgesehen.

Unternehmen aus der Region planen und führen aus

Soweit wie möglich greifen die Projektverantwortlichen bei allen anfallenden Arbeiten auf Unternehmen der Region zurück. Dies gilt für die gesamten Planungsarbeiten und die Konzepterstellung der Tiefbauarbeiten durch das Laudenberg Ingenieurbüro ISB sowie die Ausführung der Tiefbauarbeiten im Rahmen der Geländevorbereitung durch die in Niedernberg beheimatete Firma Stix. Mit den Bauarbeiten bei der Errichtung des Gebäudes ist die Firma Dressler Bau GmbH in Aschaffenburg beauftragt. ■

Ansprechpartner

Jürgen K. Häcker (Projektleiter)
Mainsite Logistik Services GmbH
Industrie Center Obernburg
63784 Obernburg
06022 812905
juergen.haecker@main-log.de
www.mainsite.de

KI zur automatisierten Empfängererkennung

Zustellungen von Sendungen an Privatkunden, das so genannte B2C-Geschäft, sind für Spediteure kostenintensiv. Zum einen wohnen die Endverbraucher häufiger abgelegen, zum anderen sind sie häufig nicht erreichbar. Dadurch entstehen Speditionen nicht unerhebliche Kosten, zum Beispiel für erfolglose Zustellversuche. Die Stückgutkooperation IDS Logistik aus Kleinostheim hat mithilfe Künstlicher Intelligenz ein Verfahren entwickelt, das automatisch erkennt, ob es sich um eine B2B- oder B2C-Zustellung handelt.

Seit 2011 liefert IDS Stückgutsendungen auch an Privatkundenempfänger. Stückgut ist alles, was größer als ein Paket ist, zum Beispiel palettierte Waren, Haushaltsgeräte oder Gartenequipment. Das sogenannte B2C-Geschäft macht heute bei der größten deutschen Stückgutkooperation 12,8 Prozent der täglich ca. 45.000 Sendungen aus.

Wichtige Voraussetzung ist jedoch, dass diese auch als solche gekennzeichnet sind. Interne Untersuchungen hatten aber ergeben, dass statt der tatsächlichen fast 13 Prozent nur 10,6 Prozent der Sendungen als B2C-Sendungen ausgewiesen waren. Häufig konnten die Versender anhand ihrer Kundendaten nicht erkennen, ob es sich um eine Privatadresse handelt, z. B. weil bei der Bestellung im Internet die Empfängerdaten nicht vollständig erfasst waren oder die entsprechenden Informationen nicht an den Spediteur übergeben wurden.

Algorithmus erkennt B2B- und B2C-Daten

Die Konsequenz war, dass die Zustellung der Sendungen an diese häufig abgelegenen und mit weiteren Anfahrten verbundenen Adressen – wie sonst im B2C-Bereich üblich – ohne Avisierung per E-Mail, SMS oder Telefon erfolgte. Und das dann oft vergeblich, da der Empfänger nicht zu Hause angetroffen wurde. Die Folge: Längere Laufzeiten und Unzufriedenheit der Kunden einerseits sowie unnötige Kosten für erfolglose Zustellversuche und eine falsche Tourenplanung andererseits beim Spediteur.

Die Lösung: IDS hat einen Algorithmus entwickelt, der anhand des Empfängernamens erkennt, ob es sich um eine B2B- oder eine B2C-Sendung handelt, den Datensatz entsprechend kennzeichnet und so die Avisierung beim Empfänger auslöst.

Zweistufiges Prüfverfahren

Für die automatische Unterscheidung von B2B- und B2C-Empfängern klassifiziert das System zunächst alle Sendungen, die nicht mit dem Kennzeichen „Privat“ versehen sind, als „wahrscheinliche Privatemp-

fänger“. Das sind 89,4 Prozent der Sendungen.



Wie erkenne ich einen Privatkundenempfänger? Hierfür hat IDS einen speziellen Algorithmus entwickelt.

Im ersten Prüfschritt wird dann der Empfängername im Hinblick auf ein eindeutiges B2B-Merkmal untersucht. Das ist im Wesentlichen die Rechtsform wie z. B. AG, GmbH oder auch der eingetragene Verein. Hier lassen sich bereits 80 Prozent der zunächst als „wahrscheinliche Privatempfänger“ eingestufte Sendungen als B2B kategorisieren.

Die verbleibenden Empfängerdaten, also 9,4 Prozent, die noch nicht eindeutig als B2B erkannt wurden, werden im zweiten Schritt anhand einer selbstlernenden Datenbank überprüft. Diese Datenbank enthält mittlerweile über 80.000 Begriffe, die eindeutig auf eine gewerbliche Empfängeradresse schließen lassen. Das sind zum Beispiel Rechtsanwalt oder Steuerberater, Immobilien, Consulting, Restaurant oder der Name einer Stadt. Und wenn der Fehlerteufel zugeschlagen hat? Kein Problem. Die Prüfung der Namen ist fehlertolerant und reagiert auch auf kleinere Abweichungen der Schreibweise, d. h. ein Facharzt wird als Facharzt erkannt.

Hat das System einen B2B-Empfänger nicht oder falsch kategorisiert, können die beteiligten Partner die Kennung korrigieren. Das sind in der Regel die IDS Partnerdepots, die die Sendung versenden oder sie empfangen und für die Verteilung im Nahverkehr zuständig sind. Als Ergebnis dieser Korrektur wird die selbstlernende Datenbank aus Schritt 2 automatisch um den Adressdatensatz erweitert und somit die Qualität der Empfängererkennung kontinuierlich verbessert.

Der wirtschaftliche Nutzen

Durch die automatische Empfängererkennung werden täglich rund 1.000 Sendungen an Privatkundenempfänger zusätzlich erkannt. So kann die einzelne Sendung direkt avisiert bzw. ein Zustelltermin vereinbart werden. Die Rücklaufquote reduziert sich von vorher mehr als 10 Prozent auf 2 Prozent. Und die Kunden bekommen ihre Sendung heute, nicht zuletzt dank Avisierung und Terminvereinbarung über das Online-Portal „Wunschlieferstag“ (siehe hierzu auch „Liefere, wenn es passt“) zu 90 Prozent 48 Stunden schneller.

Die Zustelldepots erhalten darüber hinaus aufwandsgerecht die höhere B2C-Zusatzvergütung. Und Unklarheiten, ob es sich um eine Privatadresse handelt oder nicht, gibt es nicht mehr. Vielmehr können die Versender so ihre eigenen Stammdaten korrigieren und aktualisieren.

IDS Logistik GmbH – Das Stückgut-Netzwerk in Deutschland

Die IDS Logistik GmbH ist mit 48 Standorten, 13,4 Millionen Sendungen (2017) und 6.213 Beschäftigten die größte Stückgutkooperation in Deutschland. Transporte ins europäische Ausland realisiert IDS mit Landesgesellschaften seiner Franchisenehmer sowie mit ausgewählten Europapartnern. Das Full-Service-Angebot reicht von der Beschaffung über Lagerung und Distribution bis zum Retouren-Management. Das Unternehmen bedient Auftraggeber aus dem B2B und B2C-Versand. ■

Ansprechpartner

Dr. Michael Bargl
IDS Logistik GmbH
Saaläckerstraße 8
63801 Kleinostheim
06027 40903-10
michael_bargl@ids-logistik.de
www.ids-logistik.de

Liefere, wenn es passt.

Längst macht nicht nur die Qualität eines Produktes zufriedene Kunden, sondern auch die zuverlässige Zustellung. Dazu gehört die Avisierung, die bei IDS mit dem neuen Online-Portal „Wunschlieferstag“ flächendeckend für alle B2C-Empfänger im Einsatz ist und viel Komfort bietet.

Empfänger, die eine Handynummer oder eine E-Mailadresse angegeben haben, erhalten eine automatisierte Benachrichtigung mit den Anlieferdetails zu ihrer Sendung. Sie können sich auf „Wunschlieferstag“ ihren Wunschliefertermin auswählen. Ist kein passender Termin dabei, stehen dem Empfänger im Avisierungs-Call-Center qualifizierte Mitarbeiter zur Verfügung, mit denen er direkt telefonisch einen Liefertermin ausmachen kann.

Das Avisierungs-Call-Center vereinbart auch überall dort Liefertermine, wo eine telefonische Avisierung bzw. Terminvereinbarung gewünscht ist. Zudem helfen hier die Mitarbeiter bei Fragen zu einer Sendung oder geben Auskunft zu deren Status. Darüber hinaus werden Reklamationen aufgenommen und erfasst. Können keine abschließenden Auskünfte gegeben werden, dann informieren die Mitarbeiter des Call-Centers das entsprechende Depot.

Die neue Logistikhalle der REINHOLD KELLER Group – modern, digital, nachhaltig

REINHOLD KELLER Group, dieser Name steht am Bayerischen Untermain wie kein anderer für Innenausbau­lösungen für die Systemgastronomie, Hotels, Fitnessketten oder auch Retail-Stores im One-Stop-Shop Prinzip. Namhafte Kunden wie McDonald`s, Accor-Hotels oder CleverFit sprechen für sich.



Während andere Unternehmen ganze Abteilungen outsourcen, also an Fremdanbieter vergeben, investiert die REINHOLD KELLER Group konsequent in eigene Ressourcen sowohl am Hauptstandort in Kleinheubach als auch in den Niederlassungen. Denn einer der Leitsprüche des Traditionsunternehmens ist: Aus der Region – für die Region. Das Unternehmen wächst beständig. Als logische Konsequenz daraus ergibt sich der Neubau einer Logistikhalle, der Mitte des Jahres abgeschlossen sein soll.

Von der Werkbank auf die Baustelle – modern und digital

Die derzeitige Lagerhalle S ist mit ihren 3.900 qm einfach zu klein geworden. Die neue Lagerhalle wird über eine Fläche von insgesamt 6.800 qm verfügen, mit insgesamt 14 Andockstationen und 5 seitlichen Verladetoren für die Bestückung von Sprintern. Die interne Logistik zwischen Wareneingang – Produktion – Warenausgang übernimmt in Zukunft neben Gabelstaplern auch ein Routenzug, der die Fahrten zwischen Logistikhalle und Produktion massiv effizienter gestalten wird. Die nicht adhoc benötigte Ware wird eingelagert.

Die Lagerplatzverwaltung läuft softwaregesteuert. Das Wareneingangsetikett wird gescannt, die Lieferung mit der Bestellung verglichen und die Ware auf Transportschäden überprüft. Ist alles in Ordnung, wird die Ware entsprechend eingelagert. Ein sogenanntes Warehouse Management System übernimmt die Ein- beziehungsweise Ausbuchung auf dem jeweiligen Lagerort. Dabei wird von der

Software auch entschieden, wo die Waren mit höherer Umschlagshäufigkeit leicht erreichbar gelagert werden.

Ein Shuttle Tower System sorgt außerdem für eine effektive Einlagerung beziehungsweise Bereitstellung von sogenannten „kleinvolumigen Artikeln“. In naher Zukunft sollen hier auch RFID-Systeme auf Anwendungsmöglichkeiten überprüft werden.

Werden für einen Auftrag anschließend diverse Artikel benötigt, wird dem Logistikmitarbeiter durch das Warehouse Management System angezeigt, an welchem Lagerplatz sich welches Teil befindet. Suchkosten werden so eliminiert.

Parallel dazu übernimmt das vorhandene ERP-System die „interne Kommunikation“ zwischen allen Projektbeteiligten und gewährleistet über eine intelligente Logik und darauf aufbauende Meldebestände, wann welche Artikel vom Einkauf nachbestellt werden müssen. So ist zu jeder Zeit gewährleistet, dass die Ware zu den jeweiligen Aufträgen vorrätig ist.

Mit der größeren und modernen Lagerhalle passt sich die REINHOLD KELLER Group auch an den veränderten Kundenanspruch an. Mit dem neuen System werden Lieferzeiten um bis zu zwei Wochen verkürzt.

Dank neuer Lagerhalle wird zudem Vieles effizienter, da fertig produzierte Ware von der Produktion dann in die neue Logistikhalle abgezogen werden kann, und dadurch wieder Platz auf der Produktionsfläche gewonnen wird. Gewisse Teile können durch die Erweiterung der Lagerkapazität außerdem nun vorproduziert werden.

Nachhaltigkeit kommt selbstverständlich nicht zu kurz

Nachhaltigkeit ist bei der REINHOLD KELLER Group auch immer ein Thema. Diese Einstellung floss auch in die Planung der Logistikhalle mit ein. Auf dem Dach befindet sich – wie auf allen anderen Dächern



am Standort – eine Photovoltaikanlage. Das Ziel: den kompletten Strombedarf in Zukunft selbst zu decken. Alleine die aktuell am Markt vorhandenen Speichermedien reichen dazu noch nicht aus. Auch die Gabelstapler-Flotte wird schrittweise auf E-Stapler umgestellt.

Die Zu- beziehungsweise Abfahrt der neuen Logistikhalle der REINHOLD KELLER Group erfolgt dann übrigens direkt über den neuen Verkehrskreis, der sich derzeit noch im Bau befindet. Dadurch wird zukünftig auch das Wohngebiet massiv entlastet.

Die REINHOLD KELLER Group – bodenständiger Global Player

Die „aktuelle Logistikhalle S“ bekommt nach Abschluss der Bauarbeiten und vollendetem Umzug neues Leben eingehaucht. Eine Teilfläche wird das neue Logistikzentrum des Tochterunternehmens MB DIGITALPRINT – qualitativer Weltmarktführer im Bereich des Grafikdrucks auf allen Materialien des Innenausbaus.

Ein anderer Teil wird weiter von REINHOLD KELLER genutzt. Zum einen können dort Kunden ihre Waren in Empfang nehmen, die diese direkt vor Ort in Kleinheubach abholen. Darüber hinaus werden hier weiterhin die Seecontainer für das Überseege­schäft geladen, bevor sie von Logistikpartnern abgeholt werden. Auch die Zertifizierung dieser Ware für bestimmte Empfängerländer durch Zollkontrolleure wird in der Halle S weiterhin ausgeführt. Alle anderen Transporte in die weite Welt werden aus der neuen Logistikhalle heraus organisiert.

Dieser Neubau am Standort Kleinheubach zeigt erneut, dass das Unternehmen, die REINHOLD KELLER Group, trotz aller Internationalität, mit der Region eng verbunden ist. Aus der Region für die Region – dafür steht das Unternehmen bis heute. ■

Ansprechpartner

Reinhold Keller GmbH
André Leibacher
Gutenbergstraße 4
63924 Kleinheubach
09371 97902530
Andre.Leibacher@reinhold-keller.de
www.reinhold-keller.de

GANZ KLAR SEHEN.
MEINE BERUFLICHE ZUKUNFT.

Alcon und CIBA VISION sind als Eye Care Division des internationalen Novartis-Konzerns ein führender Anbieter für Kontaktlinsen und Kontaktlinsspflegemittel. Die CIBA VISION GmbH in Großwallstadt produziert mit innovativen High-Tech-Produktionsanlagen jährlich mehrere hundert Millionen Ein-Tages-Kontaktlinsen. Kommen Sie zu uns und blicken Sie gemeinsam mit uns in Ihre berufliche Zukunft – bei einem der größten Arbeitgeber am Bayerischen Untermain mit rund 1.500 Mitarbeitern.



Alcon A Novartis Division

www.de.alcon.com/careers/career-search

Web-basierte Logistik-Lösungen für Transportdienstleister

Das Logistikgeschäft hat sich in den letzten Jahren stark verändert. Kunden stellen hohe Anforderungen bezüglich Verfügbarkeit von Produkten, zeitnahe Lieferung und günstiger Transportkosten. Das Geschäft findet heute zunehmend über das Internet statt. Smartphones und mobile Endgeräte wie Laptops und Tablets sind in der Logistik nicht mehr wegzudenken. So müssen aktuelle Liefer- und Produkt-Informationen zeitnah von jedem Standort und über unterschiedliche mobile Endgeräte verfügbar sein (z.B. tracking & tracing), d.h. der aktuelle Status der Lieferkette muss für alle Beteiligten transparent sein. Die Integration dieser unterschiedlichen Plattformen, Geräte, Formate und Daten stellt somit ein entscheidender Wettbewerbsfaktor in der Logistikbranche dar.

Die Firma COMLOG GmbH aus Johannesburg hat mit ihrer Systemlösung für die Logistikbranche eine innovative Systemplattform zur Abwicklung von Transportaufträgen (Landverkehr) geschaffen, die diesen neuen Anforderungen gerecht wird. Dabei sind folgende innovative Funktionen, System- und Architekturkomponenten von entscheidender Bedeutung:

- **Web-basiert Logistiklösung mit Verknüpfung mobiler Endgeräte**
Internetfähige Anwendung zur Auftragserfassung und Abwicklung, lauffähig auf Smartphone, Laptop, Tablet; somit kann standortunabhängig (z.B. im Lager) auf alle Daten zugegriffen werden.
- **Datenerfassung über Scanner bzw. Smartphone**
Erfassung aller gängigen Barcodes, Verpuckungscodes oder RFID-Daten über Scanner und Übertragung per Bluetooth an mobile Geräte bzw. mit integrierter Scan-Funktion über Smartphone. Weiterverarbeitung der Daten an Warenwirtschafts- oder ERP-System, z. B. per WLAN oder als Dateianhang per E-Mail.
- **Innovative Systemarchitektur**
Zukunftsweisende Anwendungsarchitektur durch eine Service Orientierte Architektur auf Linux Server, MySQL-DB, PHP, https-Verschlüsselung
- **Kundenindividuelle Konfiguration durch ereignisgesteuerte Prozesse**
Prozesse der Auftragserfassung- und Abwicklung sind modular konzipiert und kundenindividuell

konfigurierbar, d.h. Funktionsblöcken können durch Verknüpfung von Ereignissen (event driven) und Aktionen flexibel konfiguriert werden.

- **Sonderfunktionen zur Unterstützung neuer fachlicher Anforderungen**
Neue kundenspezifische bzw. gesetzliche Anforderungen werden unterstützt, wie z.B. die automatische Gefahrgutererkennung anhand bestimmter Produktmerkmale, Tracking & Tracing, NVE-NR-Verarbeitung, Langgutererkennung, Stellplatzermittlung- und optimierung, Stauraumplanung, Berechnung von Abmaßen, Routing, kunden-individuelles Labeling.
- **Integration Front- und Backoffice-Anwendungen durch innovative Konverter-Lösung**
Volle Integration kundenindividueller Frontoffice-Anwendungen, z.B. Warenwirtschaftssysteme des Kunden sowie der Backoffice-Lösungen des Spediteurs bzw. Transportdienstleisters, um eine automatische Disposition und Abwicklung der Transportaufträge zu unterstützen. Die automatische Datenübertragung erfolgt über innovative Konverter-Lösungen. D.h. neben der Vernetzung mit mobilen Endgeräten ist die Integration bestehender Applikationen wesentlicher Erfolgsfaktor.

Die Transportwirtschaft steht vor enormen Herausforderungen. Die fortschreitende Digitalisierung verändert die Mobilität, den Transport und die Warenlogistik. Um international wettbewerbsfähig zu bleiben, darf die IT nicht als Kostenfaktor verstanden werden, sondern als eine echte Chance zur Weiterentwicklung. Nur Unternehmen, die sich diesem Wandel aktiv stellen, werden auch zukünftig existieren. ■

Ansprechpartnerin

Karola Eizenhöfer
COMLOG GmbH
Schulstr. 21
63867 Johannesburg
06021 58003-22
karola.eizenhoefer@comlog.org
www.comlog.org

Individual-Logistik im grenzüberschreitenden Verkehr

Logistik ist sowohl eine interdisziplinäre Wissenschaft als auch ein Wirtschaftszweig oder eine betriebliche Funktion in Organisationen, die sich mit der Planung, Steuerung, Optimierung und Durchführung von Güter-, Informations- und Personenströmen befassen. So liest man es auf Wikipedia.



Logistik umgibt uns täglich in all ihren Facetten. Lebensmittel stehen uns in Hülle und Fülle zur Verfügung – von günstig bis Bio, verpackt oder aufgemacht für den Einpersonenhaushalt bis hin zur Großfamilie. Bleibt der PKW liegen – im Handumdrehen ist das passende Ersatzteil beschafft und man ist wieder mobil. Arzneimittel sind schnell besorgt und wir bekommen zumeist über Nacht Kleinstlieferungen mit Produkten, die wir am Tag zuvor im Internet bestellt haben.

Hinter diesen Annehmlichkeiten steckt jede Menge Logistik. Im Hinblick auf die rasant wachsende Digitalisierung, Industrie 4.0, KI und immer stärker werdende Vernetzung unserer Gesellschaft – sowohl auf dem rein geschäftlichen Sektor als auch im privaten Bereich – stehen wir vor vielen interessanten Herausforderungen im Logistikbereich. Wohin wenden wir uns aber, wenn Musterteile, verderbliche und/oder zeitkritische Waren grenzüberschreitend geliefert werden müssen – fernab von getakteten fest und eingefahrenen Strukturen, Mengen und Verteilwegen?

Wer kümmert sich um Umzugsgut, Kunsttransporte, Wertgüter, Gefahrgut, Projektverladungen, Messe- und Ausstellungsgüter, Pharmalogistik, temperatur-

kontrollierte Transporte, eCommerce-Waren im Import- und Exportbereich? Bestimmungen, Genehmigungen und Richtlinien für Aus- und Einfuhr sind rechtzeitig zu prüfen und einzuholen, um unliebsame Überraschungen zu vermeiden.

Zunehmende protektionistische Tendenzen und der Aufbau von Handelshemmnissen in verschiedenen Ländern, Zollschranken, Compliance, Anti-Terror-Prüfung, Präferenz- und Ursprungsrecht, korrekte Zollabwicklung und Eintarifierung der Waren sind logistische Herausforderungen. Sichere Verpackung, Versicherung, korrekte Dokumentation und professionelle Beratung bezüglich der Wahl der Nutzung der optimalen Verkehrsträger sind nötig. Verpackungsrichtlinien (z.B. IPPC-Standard – spezielle Holzbehandlung) sind zu beachten. Rechtzeitige elektronische Übermittlungen entsprechender Daten an Behörden und Zoll sind unabdingbar, um Güter verladen zu können und unnötige Wartezeiten mit damit verbundenen Mehrkosten zu vermeiden.

Für solche maßgeschneiderten logistischen Gesamtkonzepte stehen Spezialisten zur Verfügung - internationale Speditionen, die in aller Welt vernetzt mit verlässlichen Partnern und Agenturen für jedes Segment und jede Herausforderung schnell, effektiv und professionell beraten, Lösungen erarbeiten und diese dann in der Praxis umsetzen. ■

Ansprechpartner

Markus Hochrein
 VECTOR Speditions- und Handels GmbH
 Aschaffener Str. 82
 63801 Kleinostheim
 06021 449930
 info@vector-gmbh.de
 www.vector-gmbh.de

Logistikherausforderung in der Nische Gefahrgut- und Spezialtransporte

Die PMConsulting GmbH wurde im Jahr 2001 von Michael Müller gegründet und als mittelständiges Logistikunternehmen in der Nische Gefahrgut- und Spezialtransporte etabliert. Mit Sitz in Großwallstadt, über 18 Jahre Erfahrung und hervorragend ausgebildeten und motivierten Mitarbeitern werden unter anderem Großprojekte geplant und unter hohen Qualitäts- und Sicherheitsvoraussetzungen abgewickelt. Diese Großprojekte benötigen teilweise über ein Jahr Planungszeit. Neben der konventionellen Logistik ist dies das Nischengeschäft der PMConsulting GmbH.



Verladung auf Binnenschiff

Zusammen mit dem Partnerunternehmen TO.M.M.A.S GmbH wurde Ende März letzten Jahres ein Großprojekt im Bereich Rückbau Kernenergie erfolgreich abgewickelt. Es handelte sich hierbei um die Verladung, den Versand und die Entsorgung eines Generators (3 Teile) mit 500 Tonnen Gesamtgewicht aus einem Maschinenhaus in einem Kernkraftwerk. Der Versand bis zur Entsorgung wurde per Binnenschiff durchgeführt. Dieser Weg wurde gewählt, damit die Großkomponenten nicht im Kernkraftwerk zerlegt werden müssen und damit der Straßenverkehr nicht durch Großtransporte belastet wird. Die Teile wurden speziell zerlegt und zerkleinert und in den Wirtschaftskreislauf der Industrie zurückgeführt. Das Material hatte keine verbindlichen Berührungspunkte mit Radioaktivität.

Ganzheitliche Betrachtung nötig

Logistik bedeutet viel mehr als nur von A nach B

zu fahren. Es bedeutet eine genaue und sorgfältige Planung unter Berücksichtigung ökologischer und ökonomischer Komponenten. Um dieser Zielsetzung gerecht zu werden, braucht es Fachleute, Strategen und verlässliche Partner. Die Herausforderungen müssen ganzheitlich betrachtet und sorgfältig ausgeführt werden. Es gilt, die notwendigen Konzepte vom Genehmigungsvorgang bis zur Demontage und Transport in allen Einzelheiten und unter Berücksichtigung aller rechtlichen Auflagen zu koordinieren.

Eine jahrzehntelange Erfahrung, insbesondere im Bereich Gefahrgut-, Schwerlast- und Strahlenschutzlogistik und viel Leidenschaft für die Tätigkeit ist das was zählt. Michael Müller, Geschäftsführer und Gründer der PMConsulting GmbH und der TO.M.M.A.S GmbH, stellt sich den Herausforderungen am Markt, insbesondere auch dem Fachkräftemangel in der Logistik und zieht eine insgesamt positive Bilanz für die Logistikbranche. ■

Ansprechpartnerin

Silvia Hörst
PMConsulting GmbH
Industriering 7
63868, Großwallstadt
06022 262500
silvia.hoerst@pm-logistic-gruppe.de

Charterflüge im Werkverkehr ermöglichen maximale Flexibilität

Globalisierung ist ein Megatrend. So haben immer mehr Unternehmen Niederlassungen in ganz Europa, sei es aus Imagegründen, aus Kostengründen oder um ihren Kunden oder wichtigen Lieferanten nah zu sein. Unternehmen mit mehreren Standorten stehen häufig vor der Herausforderung, Projekte übergreifend zu organisieren. Für die gute Zusammenarbeit ist neben digitalen Möglichkeiten wie Meetings per Video- oder Telefonkonferenz auch wichtig, dass man sich regelmäßig in die Augen schaut. Das fördert das Teamgefühl.



Die Pilatus PC12-NG beim Start

Für Reisen zu anderen Unternehmensstandorten stehen verschiedene Verkehrsmittel zur Verfügung. Beliebter sind hierbei solche, die schnell von A nach B führen, und die es erlauben, während der Reisezeit zu arbeiten oder zu entspannen. Die Bedeutung der klassischen Autofahrt als Dienstreise nimmt daher für längere Strecken seit einigen Jahren ab. Bleiben vorrangig Bahnen und Flugzeuge. Doch gerade beim Flugzeug sind häufig lange Wartezeiten am Check-In und der umständliche Transfer vom Flughafen in die vielleicht etwas entlegene Region, in welcher der ausländische Standort liegt, Zeitfresser, die kurze Meetings ineffizient gestalten. Die Lösung liegt hier in der Nutzung eines Charterflugs im Werkverkehr, der nicht nur die internationalen Flughäfen anfliegt, sondern auch kleine Landeplätze und somit von den Metropolen abgelegene Regionen erreichbar macht. Zudem ist der Reisende nicht an feste Flugpläne gebunden, sondern kann flexibel seine Reisezeiten festlegen.

Ein Beispiel

Ein Unternehmen aus Aschaffenburg hat regelmäßige Kontakte zu einem Schwesterunternehmen in

Châtellerault, Frankreich. Anfahrt zum Flughafen Frankfurt am Main ca. 1 Stunde. Flugzeit nach Paris inkl. Check-In/Wartezeiten ca. 2,5 Stunden. TGV von Paris nach Châtellerault ca. 2 Stunden. Gesamt: ca. 5,5 Stunden zzgl. Umstiegszeiten.

Im gleichen Beispiel können die Mitarbeiter bei Nutzung eines Charterflugs im Werkverkehr nun in zwei Stunden vor Ort sein. Der Flugplatz Aschaffenburg ist in 20 Minuten erreicht. Der Charterflug direkt nach Châtellerault dauert 1,5 Stunden. Ein Shuttle bringt die Mitarbeiter innerhalb weniger Minuten zum Unternehmen. Reisedauer: ca. 2 Stunden.

Voraussetzung Werkverkehr

Lösungen wie diese ermöglichen Unternehmen, ihre dezentralen Lokationen mühelos zu erreichen. Ob dann eine Person mehr oder weniger reist, kann kurzfristig – je nach Bedarf und Projektfortschritt – entschieden werden und bedeutet keinen Aufpreis, da der Charter zum Festpreis unterwegs ist. Da diese Flüge dem Güterkraftverkehrsgesetz unterliegen, ist für Unternehmen, die diese Form der Geschäftsreisen nutzen möchten, eine Beteiligung an einem Charterunternehmen z. B. der FlexFly GmbH notwendig. ■

Ansprechpartner

Ralf Duesmann
FlexFly GmbH
Römerstraße 4
63785 Obernburg
06022 2054825
info@flex-fly.de
www.flex-fly.de

Z! DAS ZUKUNFTSMAGAZIN IM INTERVIEW MIT GERD SEBER



Die Fahrzeuge von DPD kennen wir aus dem Straßenbild. Worauf hat sich DPD spezialisiert und für wen arbeitet er im Wesentlichen?

Die DPD Deutschland GmbH ist Teil der DPDgroup und Marktführer im Bereich B2B, aber zunehmend auch im Bereich B2C tätig. Wir sind Dienstleister für ca. 60.000 Kunden aus unterschiedlichsten Branchen, vom Textilhändler über Baumärkte, von großen internationalen Online-Händlern bis hin zu Werkzeugen und Ersatzteilen. Wir bieten unseren Kunden speziell auf ihre Bedürfnisse zugeschnittene Lösungen für alle Versandsysteme inklusive der dafür notwendigen IT- und Tracking-Systeme.

Sie sind Group Manager City Logistics & Sustainability beim DPD. Was bedeutet diese Funktion?

Ich komme aus dem operativen Geschäft und habe mich mit Prozessoptimierung und Qualitätssicherung befasst. Dann kamen Themen wie Corporate Social Responsibility und Nachhaltigkeit auf, die gut zu meinen Tätigkeiten passten. Viele dieser Themen verlangen zwangsläufig Innovationen und so kam es, dass sich mein Tätigkeitsfeld allgemein auf Innovationen erweiterte. In den letzten Monaten fragten dann Städte sehr häufig an, um Fragen der City-

Gerd Seber

Group Manager

DPD Deutschland GmbH, Aschaffenburg

Logistik zu besprechen, so dass ich meinen Schwerpunkt hierhin verlagert habe. In meiner Position bin ich eine Art interner Berater und Stratege unterhalb der Geschäftsführungsebene. Sind neue Ideen konkret genug entwickelt, werden sie zur Realisierung an den Fachbereich abgegeben, in dessen Zuständigkeit sie fallen.

Herr Seber, was sind Sie von Hause aus und wie sind Sie zum DPD gekommen?

Von Hause aus habe ich Wirtschaftsingenieurwesen in Berlin studiert. Danach bin ich zu DHL gegangen und habe in der DHL Deutschlandzentrale IT- und Organisationsprojekte betreut. Im Verlauf der Übernahme von DHL durch die DPAG bin ich dann zu DPD gewechselt.

Deutschland mit Anteil des produzierenden Gewerbes am BIP von ca. 26 % hat stark arbeitsteilige Wertschöpfungsketten verteilt auf große und mittlere Produktionsstandorte. Wie positioniert sich der DPD hierbei?

DPD Deutschland als Marktführer im Bereich B2B ist fester Bestandteil der Wertschöpfungskette der Kunden, die auf unsere Zuverlässigkeit und Qua-

lität zählen. Ein großes Thema ist auch für uns der Brexit. Wir haben Vorbereitungen für ein Worst-Case-Szenario getroffen und dabei natürlich auch dafür gesorgt, dass wir im Bedarfsfall die notwendigen Zollformalitäten abwickeln können. Dadurch entstehen uns natürlich operative Hürden wie auch Mehrkosten, aber wir können auf Erfahrungen zurückgreifen, da wir ja für Lieferungen von der bzw. in die Schweiz eine ähnliche Situation kennen und beherrschen, wenn dort der Umfang auch deutlich geringer ist.

Bei Privatpersonen nimmt die Zahl der ausgelieferten Pakete konstant zu. Was erwachsen daraus für Herausforderungen?

Dieser Markt wächst sehr deutlich mit niedrigen 2-stelligen Wachstumsraten. Als Unternehmen, das aus dem B2B-Markt kommt, mussten wir für den B2C-Markt umlernen. Privatkunden sind einfach weniger zuverlässig zu erreichen als Gewerbekunden und die Anzahl an Paketen pro Lieferung ist geringer. Das führt im Schnitt zu weniger Sendungen pro Stopp und zu einer Steigerung der Zustellkosten. Wir arbeiten daher konsequent an einer Optimierung und Diversifizierung unserer Lieferkonzepte und erproben z. B. auch den Einsatz von Lastenrädern und e-Scootern. Auch Drohnen sind für uns ein Thema, allerdings mehr für Lieferungen, bei denen geringe Paketgewichte und weite Zustellwege oder extrem schnelle Zustellungen notwendig sind. Für Innenstadtlieferungen sehen wir Drohnen als eher ungeeignet, hier gilt es, andere Lösungen zu entwickeln.

Was sind die Haupttreiber für Innovationen?

Vor allem ist es die Notwendigkeit, auf neue Herausforderungen zu reagieren, Kosten zu reduzieren, Effizienz zu steigern und sich im Idealfall noch mit einem besseren Serviceangebot im Markt differenzieren zu können. Hinzu kommt, dass wir uns stärkeren Reglementierungen ausgesetzt sehen, bspw. durch die aktuelle CO₂- und Feinstaubdiskussion. Relevant sind aber auch Sicherheitsaspekte, da immer mehr Städte im Rahmen einer Abwehr terroristischer Angriffe Fahrbereiche in Innenstädten mit Pollern versehen, was die Erreichbarkeit durch Lieferfahrzeuge verschlechtert. Hinzu kommen zeitliche Zufahrtsbeschränkungen. Überraschend ist, wie groß die Unterschiede in den Anforderungen der Städte sind. Es gibt keine allgemeingültige optimale Konzeption, so dass wir für alle Städte individuelle Lösungen ausarbeiten. Dabei können sowohl kleinere als auch emissionsfreie Fahrzeuge genauso wie Ladezonen und Logistikflächen Teil der Lösung sein.

Die Zustellfahrzeuge im Innenstadtbereich haben viele Start- und Stoppvorgänge, was zu entsprechenden Emissionen von Gasen und Feinstaub führt. Wie denkt der DPD über eine Elektrifizierung der Zustellfahrzeuge?

Ja, Elektrifizierung ist ein wichtiges Thema bei uns. Wir prüfen sämtliche verfügbaren Modelle auf die Eignung für unsere Anforderungen, bspw. den Streetscooter, den eCrafter von VW oder den Nissan e-NV200. Die Fahrzeuge müssen sich in unsere Umschlagsprozesse sowie in die vor- und nachgelagerten Prozesse einfügen. Und hier steckt der Teufel häufig im Detail. So muss der Öffnungsradius der Heckklappen mit den Gegebenheiten der Beladebereiche in den Depots zusammenpassen, die Fahrzeuge brauchen mehrere Türen zum Be- und Entladen etc., die Zuladungskapazität muss ausreichend sein und die Akkus leistungsfähig genug. Wir hoffen, dass e-Mobilität, wenn noch mehr große Hersteller entsprechende Modelle anbieten, noch näher zu den konventionellen Fahrzeugen aufschließt. Auch die neu entstehenden Konzepte für eine Zweitverwertung von Akkus dürften hier den Markt beleben. Wir sind aber optimistisch und haben angekündigt, noch in diesem Jahr in der Innenstadt von Hamburg emissionsfrei auszuliefern.

Neben der Elektrifizierung ist ein Trend in der Mobilität die Automatisierung. Welche Potenziale sehen Sie für Ihr Unternehmen?

Die Automatisierung in der logistischen Kette ist schon lange einer unserer Schwerpunkte. Technik unterstützt uns bereits beim Umschlag und der Sortierung der Pakete, aber für andere Prozesse wie das automatische Beladen des Fahrzeugs gibt es noch keine Lösungen. Auch das automatische Be- und Entladen des Fernverkehrs ist noch eine Herausforderung, für die es nach wie vor keine technische Lösung gibt, die besser als der Mensch ist. Hinsichtlich der Auslieferung arbeiten wir an einer Erhöhung des Anteils der Produktivzeit an der Arbeitszeit der Zusteller. In dem Forschungs- und Entwicklungsprojekt VanAssist beispielsweise wollen wir die sog. „letzte Meile“ optimieren. Das Fahrzeug soll dabei den Zusteller bei seiner eigentlichen Tätigkeit, der Zustellung, durch die Automation von bestimmten Fahrfunktionen entlasten und unterstützen.

Was sind die Ziele dieses Forschungs- und Entwicklungsprojekts? Wer sind dabei Ihre Kooperationspartner?

Mit diesem vom BMVI geförderten Projekt, das wir zusammen mit BridgingIT GmbH, dem Institut für

verlässliche Embedded Systems der Hochschule Offenburg, der IAV GmbH, dem Institut für Informatik der TU Clausthal, dem Institut für Enterprise Systems der Universität Mannheim und Volkswagen Nutzfahrzeuge unter Koordination durch ZENTEC durchführen, adressieren wir die meisten der oben genannten Fragestellungen im Bereich der Zustellung. Wir erwarten uns Konzepte dafür, die Qualität der Zustellung zu steigern, mehr Zeit für die eigentliche Zustellung zu gewinnen und damit auch das Berufsbild des Zustellers wieder attraktiver zu machen. Es ist tatsächlich derzeit ein zentrales Problem der gesamten Branche, qualifizierte Zusteller zu finden. Der Wettbewerb untereinander ist hier ausgesprochen groß und kann nicht mehr allein mit Motivierung und Incentivierung gewonnen werden. Wir müssen die Tätigkeit der Zustellung an sich attraktiver und innovativer machen.

Alle Unternehmen wie DPD stehen ähnlichen Fragestellungen und Herausforderungen gegenüber. Gibt es strategische oder gemeinsame vorwettbewerblichen Kooperationen?

Wir haben dort grundsätzlich die Compliance- und Kartellvorschriften zu beachten, weswegen wir nur im vorwettbewerblichen Bereich tätig sein können. Wir arbeiten aber im Branchenverband BIEK, in großen Förderprojekten wie auch z.B. in Arbeitsgruppen des DIN zusammen und schaffen gemeinsame Standards, bspw. für Paketkästen oder Empfängerverfügungen. Ansonsten können Sie als Verbraucher aber oft schon Retouren an den Paketshop des Anbieters Ihrer Wahl zurückgeben, was eine Verarbeitbarkeit des Paketlabels bei verschiedenen Dienstleistern voraussetzt.

Weitere große Themen sind „Smart Cities“ oder „Smart Regions“. Welche Bezüge sehen Sie zu den Tätigkeitsfeldern Ihres Unternehmens?

Da gibt es eine Vielzahl von Bezügen. Für eine zuverlässige Routenplanung und die Einhaltung der im Rahmen unseres Predict Services avisierten Zustellzeit benötigen wir in Echtzeit verfügbare Verkehrsinformationen. Hilfreich gerade in Innenstädten wären auch garantierte Haltemöglichkeiten und Ladezonen inkl. der Möglichkeit, diese für ein Lieferfahrzeug vorab zu reservieren. Hierbei ergeben sich immer wieder Anknüpfungspunkte mit den Planungen der Städte, die sich ganz allgemein verstärkt mit den Möglichkeiten der Digitalisierung für die Steuerung von Verkehrsströmen beschäftigen.

Was sind aus Ihrer Sicht die größten Herausforderungen für Ihre Branche?

Der Personalmangel bei Zustellern ist eine unserer größten Herausforderungen, da die Arbeit als Zusteller anstrengend und meiner Ansicht nach auch nicht ausreichend wertgeschätzt ist. Eine weitere Herausforderung sind die am Markt durchsetzbaren Preise. Die Menschen erwarten suggeriert durch die Kommunikation im Online-Handel eine kostenfreie Zustellung, was einfach wirklichkeitsfremd ist. Wir sollten, um auch in Zukunft menschengerechte Arbeit anbieten zu können, ganz offen darüber reden, was Zustellung insbesondere an jeder Wohnungstür kostet und die Preise entsprechend nachziehen. Wichtig ist ebenfalls, dass bei der Stadtgestaltung künftig auch Anforderungen der Lieferdienste berücksichtigt werden. Es gibt bspw. in Frankreich bereits recht radikale Lösungen, Innenstädte für jeglichen Straßenverkehr zu sperren oder Ideen, in Innenstädten zentrale Lager einzurichten, von wo aus die letzte Meile bedient werden soll. Hierbei werden aber oft die Volumina massiv unterschätzt, die tagtäglich von den Lieferdiensten bewältigt werden. So sind es in Berlin geschätzt ca. 450.000 Pakete pro Tag, die von insgesamt ca. 3.500 Fahrzeugen ausgeliefert werden. Das würde bedeuten, dass in den Städten derzeit ca. 1 Paket pro 10 Einwohnern pro Tag zugestellt wird. Solche Mengen kann man allein schon aufgrund des Flächenbedarfs nicht zentral in einem Stadtgebiet umschlagen. Verlagert man den Umschlag aber vor die Stadttore, müssen weiterhin große Zustellflotten täglich in die Stadt hinein und heraus.

Wie zufrieden sind Sie mit dem Standort Bayerischer Untermain?

Offen gesagt bin ich in meiner Funktion nicht der Richtige, diese Frage zu beantworten. Klar ist aber, dass sich die Mitarbeiter hier in der Region sehr wohl fühlen. Entsprechend gering ist zum Beispiel die Fluktuation im Mitarbeiterstamm der Unternehmenszentrale. Beides sind für mich Indizien dafür, dass Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie die Geschäftsführung sehr zufrieden mit dem Standort sind.

Vielen Dank für das interessante Gespräch, Herr Seber.

Das Interview führte Dr. Gerald Heimann.



SPECIAL DIGITALISIERUNG UND KÜNSTLICHE INTELLIGENZ

Wägetechnik 4.0

Zur Unterstützung von Versand und Logistik werden Gewicht und Volumen statisch oder dynamisch in der Durchlaufverwiegung ermittelt. Darüber hinaus sorgt Stamm Waagen und Kassensysteme mit Fahrzeug- und Kontrollwaagen für eine zuverlässige Übergewichtskontrolle.

Die Entwicklung eichfähiger Messsysteme mit integriertem Neigungssensor sowie Schwerpunkterkennung gehören in diesem Bereich zu den bedeutendsten Innovationen.

Softwarelösungen

Die Daten der einzelnen Geräte werden zusammengeführt zum Auswerten, Verwalten und Drucken. Bei umfangreichen Systemlösungen sind das z. B. Daten von verschiedenen Informationslieferanten wie Waage, Volumenmesssysteme, Scanner oder RFID Komponenten.

Neben kompletten Waagen und Systemen bietet das Unternehmen auch Komponenten für den individuellen Einbau in Ihren Anlagen und Maschinen.

Rad- und Achslastverwiegung

Für die Verwiegung von Fahrzeugen, Maschinen, Containern und Aufbauten.

Fluggepäckwaagen

Für Abmessungen bis ca. 7.000 x 3.000mm Wägebereich bis ca. 20t oder Fahrzeugwaagen bis zu 60t.

Eich- und Waagen Prüfservice

Eichvorbereitung, Instandsetzung mit Instandsetzerkennzeichen, Prüfservice und Prüfgewichte-Verleih.

Ansprechpartner

Peter Stamm
Stamm Waagen und Kassensysteme
Ottostr. 14 - 16
63741 Aschaffenburg
06021 34990
p.stamm@waagen-stamm.de
www.waagen-stamm.de

Die glitzernde Welt der Messen oder die Schaufenster zur Welt

Roboter, selbstfahrende Autos, Organe aus dem 3D-Drucker. So langsam hat man das Wort Digitalisierung satt, aber gerade als erfolgreiches Messe- und Eventlogistik Unternehmen darf man nicht vergessen, dass sich die Zeiten ändern und die Zukunft digital ist.

In einer Branche, in der Share Point und Cloud oftmals noch Fremdwörter sind, fragt man sich oft, was ist an einer Messe eigentlich digital? Kann sie sogar aussterben? Vor ein paar Wochen wurde verkündet, dass Europas führendes Digital Event, die CEBIT, vorerst auf Eis gelegt wird. Immer mehr Messen und Events verkleinern sich, ändern ihre Konzepte oder finden gleich gar nicht mehr statt. Ein Umdenken findet hier schon länger statt. Stände werden bepflanz, Palettenmöbel aufgebaut, Sitzpolster ausgelegt. Die Messe wird zu einem Event, die vom Messestand über belebte Plätze der Innenstädte, bis hin zu den angesagten Kneipen ihre Botschaft transformieren soll. Alles ist digital, modern, ansprechend und cool. Vielleicht sogar auch ein bisschen nachhaltig, ökologisch, denn das liegt im Trend. Mit Standard wird man in der Messehalle nicht mehr wahrgenommen. Aber hinter den Kulissen sieht es ganz anders aus. Wie lange geht das Konzept noch auf? Wann hält die smarte grüne Welt, wie sie von Steffen Lange und Tilman Santorius im gleichnamigen Buch beschrieben wird, auch hier Einzug und wird konsequent umgesetzt? Digitale Nachhaltigkeit statt stumpfe digitale Wachstumsökonomie.

Jedes Mal, wenn man als Messe- und Logistikunternehmen Berichte über Digitalisierung liest und fantastische IT-Lösungen präsentiert bekommt, die das Leben so einfach machen sollen, fangen Unternehmen an, die aufregende IT-Welt mit ihrer eigenen IT-Situation zu vergleichen. Viele aus der Messe- und Eventbranche stellen sich dann die Frage, ob ihr Unternehmen überhaupt noch mit der stetigen Digitalisierung mithalten kann? Die Antwort lautet: „Ja, und zwar mit fairvents“

„fairvents“ - ein hochmodernes, webbasiertes IT-System

Speziell für die Messe- und Eventlogistik entwickelt, ist fairvents (www.fairvents.de) die einzige IT-Lösung, die den Spagat der klassischen Arbeitsweise und die der Digitalisierung und Arbeit 2.0 in der Messelogistik vereinigt und die Mitarbeiter bei der Bewältigung ihres hektischen Messealltags perfekt

unterstützt. Seit mehr als 40 Jahren gibt es bereits Software für diese Branche, fachmännisch und innovativ von einem Aschaffenburg Unternehmen entwickelt. Nun ist es an der Zeit für die Messe- und Eventlogistiker, den richtigen Schritt in die Zukunft zu gehen. Mit einer Software, die webbasiert und online von jedem Messeplatz der Welt erreichbar ist, die per App Kundendaten darstellt und Auswertungen aller Art möglich macht.

Ein Programm, das modernste Techniken, wie das „Webmining“ nutzt, um im Hintergrund automatisch Informationen im Internet und den sozialen Medien über Kunden und Ansprechpartner sammelt, dabei das Thema Datenschutz nicht vernachlässigt und diese geschickt mit Abwicklungsdaten des Systems kombiniert sowie eine ganz neue Sicht auf potenzielle Kunden erlaubt. Schnittstellen zu unterschiedlichsten Controllingsystemen und eigenen CRM-Lösungen sind ebenso möglich, um den All-In-One Software Gedanken zu optimieren und zu perfektionieren. Auch das integrierte CRM-Modul schafft maximale Kundennähe und die Bereitschaft, auch auf ausgefallene Wünsche der Aussteller einzugehen und zu reagieren. ■

Ansprechpartnerin

Katrin Gries
Softfair GmbH
Bamberger Str. 9B
63743 Aschaffenburg
06021 59491-0
katrin.gries@softfair.net
www.softfair.net - www.fairvents.de

Künstliche Intelligenz in der Supply Chain – Transparenz ermöglicht Wettbewerbsvorteil

Künstliche Intelligenz ist nicht nur als Mittel zur effizienteren Beschaffung zu sehen: Mit ihrem Potenzial, Transparenz in den Lieferketten zu schaffen, ist sie auch dafür prädestiniert, den Wettbewerb offener zu gestalten oder gar bestehende Recherche-, Beschaffungs- und Qualitätsprozesse fundamental zu verändern.

Die Dynamik im globalen Material- und Kapitalflüssen wird durch infrastrukturelle, politische und kulturelle Differenzen geprägt. Unternehmen setzen aufgrund von Kostendruck häufig Konzepte wie Lean Manufacturing, Outsourcing und Single Sourcing ein (Christopher, 2005). Diese erhöhen jedoch die Risiken des Lieferantenausfalls und schränken die Möglichkeiten zum Benchmarking der bestehenden Lieferanten ein. Denkt man über die klassischen Effizienzsteigerungspotenziale im Supply Chain Management (SCM) hinaus, lassen sich durch moderne Kunden-Kollaborations-Projekte neue Produktinnovationen mit Partner-Lieferanten entwickeln und umsatzwirksam absetzen. Gerade neue Innovationspartnerschaften sind heute notwendiger denn je. Hierfür ist es jedoch erforderlich, dass Einkäufer über profundes Wissen der potenziellen Lieferanten im eigenen Beschaffungsmarkt verfügen. Um eine wirkliche Innovation voranzutreiben sind traditionelle Informationsquellen unzureichend. Kenntnisse zu Lieferantenstrukturen und deren Produktportfolios aus angrenzenden „Nachbarindustrien“ und insbesondere aus neu entstehenden Industrien sind notwendig, um die relevanten Partner zu identifizieren. Beispielhaft sind hier die Innovationskollaborationen, die im Bereich Smart Home bei traditionellen Küchen- und Gebäudeausstattungen sowie Technologieunternehmen entstanden sind. Selbiges gilt für die Entwicklungen im Bereich Fahrzeugbau. Traditionelle Automobilunternehmen müssen sich bei Themen wie Batterieantrieb, technologischer Innenausstattung oder dem selbstfahrenden Auto mit den innovativsten und kreativsten Unternehmen in Kooperation begeben, um das attraktivste Angebot im Markt platzieren zu können.

Transparenz in der Supply Chain

Traditionell stehen Produktion, Einkauf, Logistik und Risikomanager vor zentralen Herausforderungen, um eine stabile, effiziente, aber dennoch innovative Wertschöpfung zu garantieren: Erstens der Identifikation innovativer Lieferanten, zweitens der Risikoreduktion auf Basis von Lieferketten-Transparenz und schließlich der Fähigkeit zur kurzfristigen

Reaktion bei Lieferantenausfall. Die grundsätzlich dadurch gestärkte Verhandlungsposition im Einkauf ist dabei ein willkommener „Mitnahme-Effekt“. Um die Aufgabenstellungen individuell, d. h. je Warengruppe oder Supply Chain zu lösen, bedarf es grundsätzlich einer ähnlichen Vorgehensweise. Die intelligente Kombination verschiedener Datenquellen bildet die Ausgangsbasis der Datenaufbereitung. Es wird also ein Datensatz 0 generiert.

KI im strategischen Einkauf

Künstliche Intelligenz im strategischen Einkauf bzw. Supply Chain Management hat das Potenzial, die ganze Branche nachhaltig zu verändern. Denn das Finden und Bewerten neuer Lieferanten ist für Einkäufer, Supply Chain Manager und Produktionsentscheider bisher ein aufwändiger Prozess: Die Internetrecherche ergibt meist keine zufriedenstellenden Ergebnisse, da die großen Suchmaschinen ihre Suchergebnisse regional eingrenzen. Potenziell in Frage kommende Lieferanten sitzen im Ausland und haben daher häufig keine Website in deutscher oder englischer Sprache. Kostenintensive Geschäftsreisen, um mögliche Lieferanten vor Ort zu evaluieren, erweisen sich nicht selten als erfolglos. Und natürlich bleibt immer die Frage bestehen, ob man für ein Bauteil tatsächlich den günstigsten bzw. innovativsten Lieferanten gefunden hat, wenn man manuell nur einen Teil aller möglichen Lieferanten miteinander vergleichen konnte. Wenn eine KI jedoch bereits auf mehrere Milliarden Datensätze zugreifen und damit Lieferanten auf der ganzen Welt finden kann, diese dann mithilfe eines Trust Score direkt evaluiert und dem Einkäufer innerhalb weniger Tage zur Verfügung stellt, ist diese Entwicklung mit dem häufig genutzten Buzzword „Disruption“ gleichzusetzen – sie wird den Markt revolutionieren. Dabei geht es um weit mehr als nur reine Kosteneinsparungen.

KI schafft Markttransparenz

Ein Beispiel aus der Praxis: Ein weltweit agierender Hersteller für CNC Maschinen, der für die Produktion hunderte von Metallteilen von verschiedenen Lieferanten bezieht, steht quasi täglich vor der

Herausforderung, sein Lieferantenportfolio neu zu evaluieren und damit Kosten zu senken. Ihm ist auch bewusst, dass das größte Einsparungspotenzial darin bestünde, asiatische Lieferanten zu beauftragen. Diese allerdings zu finden würde enorme Ressourcen kosten und riskant sein: Vom Suchen der geeigneten Lieferanten über teure Geschäftsreisen, langwierige Kommunikationsprozesse bis hin zur Ungewissheit, ob die Teile dann auch tatsächlich in der verlangten Stückzahl und Qualität geliefert werden können. Kurzum: Der Aufwand rechtfertigt ein so unvorhersehbares Resultat nicht.

Eine künstliche Intelligenz hingegen schafft die nötigen Rahmenbedingungen, um solche Prozesse massiv zu vereinfachen und damit überhaupt erst möglich zu machen. Innerhalb weniger Tage wurden für diesen Hersteller zunächst 487 chinesische Lieferanten ausfindig gemacht, die das angeforderte Material theoretisch produzieren und liefern können. Hiermit ist ein erster Überblick und damit eine grobe Markttransparenz geschaffen. Die KI geht aber noch einen Schritt weiter - sie qualifiziert und evaluiert die knapp 500 potenziellen Kandidaten durch Zugriff auf einen riesigen Datenpool und schlägt somit dem Kunden nur noch Lieferanten vor, die tatsächlich die Voraussetzungen (Zertifikate, Industrienormen, etc.) mitbringen, das nachgefragte Produktionsteil liefern zu können. In diesem Fall wurden dem strategischen Einkäufer folglich nur noch 198 passende, vorqualifizierte Lieferanten in einer sogenannten „Longlist“ zur Verfügung gestellt. Der strategische Einkauf profitiert von künstlicher Intelligenz also zunächst insofern, als er eine ansonsten nicht erreichbare Datentransparenz erhält, die einen Marktüberblick und damit die Abwägung, Lieferanten an neuen Standorten zu suchen, überhaupt erst möglich macht. Dabei ist erwähnenswert, dass die Entscheidung für einen neuen Lieferantensstandort immer noch der Mensch fällt – die KI ist Entscheidungshelfer, nicht selbstständiger Entscheider.

KI zur Effizienzsteigerung

Die Möglichkeiten einer KI in der Beschaffung und dem strategischen Einkauf gehen allerdings noch weiter. Zurück zum Beispiel: Nach eingehender Prüfung der Longlist hat der Hersteller nun 31 aus 198 qualifizierten Lieferanten ausgewählt, mit denen er Gespräche und letztendlich Verhandlungen aufnehmen möchte. 7 der Wunschlieferanten machten innerhalb weniger Wochen ein Angebot. In kürzester

Zeit schafft eine künstliche Intelligenz damit Prozesse zu finalisieren, die ohne sie ein Jahr oder mehr dauern würden und daher kaum rentabel wären. Rentabel ist hingegen der Einsatz der KI für den Hersteller der CNC-Maschinen. Bis zu 77,4 Prozent Einsparungen im Bereich Materialkosten waren ihm alleine durch diesen Einzelfall möglich.

Das Ende der Monopole?

Die Nutzung von künstlicher Intelligenz ist aber nicht nur als Mittel zur effizienteren Beschaffung zu sehen: Mit ihrem Potenzial, Transparenz in den Lieferketten zu schaffen, ist sie auch einsetzbar, um Monopolstellungen in der Beschaffung aufzulösen. So hat beispielsweise ein OEM aus dem Bereich Automotive über längere Zeit für ein gewisses Bauteil nur einen einzigen Lieferanten ausfindig machen können und war somit an dessen Preise gebunden. Ohne Preisvergleich wollte sich der Hersteller allerdings langfristig nicht zufriedengeben und setzte hierbei auf eine KI-Lösung. Wiederum fanden sich innerhalb weniger Wochen mehrere Lieferanten, die das gewünschte Bauteil liefern konnten. Der darauffolgende Wettbewerb sowie die Preisverhandlungen führten zu erheblichen Einsparungen und zu einem faireren Wettbewerb unter den Lieferanten.

Die Reise beginnt

Die Vorteile des Einsatzes von KI in der Wertschöpfungskette konnten dargelegt werden. Dies ist jedoch erst der Beginn. Durch das gezielte Sammeln und Aggregieren der Daten verbessern sich zum einen die Ergebnisse für die Anwender, die die KI bereits einsetzen, und es ergeben sich zum anderen ganz neue Anwendungsfelder, die Nutzenvorteile bringen.

Ansprechpartner

Prof. Dr. Christian Heinrich
scoutbee GmbH
Max-Planck-Straße 7/9
97082 Würzburg
0931 46621960
christian@scoutbee.com
www.scoutbee.com

Die Zukunft liegt in der Cloud

ASC Studie gibt spannende Einblicke zum Status quo der Cloud-Entwicklung

Für die Studie „Communication 4.0 – Communication & Collaboration in der Cloud“ des Softwareunternehmens ASC Technologies AG geben Experten aus Deutschland, Österreich, Schweiz und Luxemburg Auskunft, wie sie zum Einsatz von Cloud-Diensten stehen – insbesondere vor dem Hintergrund steigender Anforderungen und rasanter Entwicklungen im IT-Business. Befragt wurden IT-Experten und Führungskräfte der Branchen Banken und Versicherungen, Contact Center und Öffentlicher Sektor. Das Ergebnis: Der Trend geht eindeutig in Richtung Cloud-Nutzung und die große Mehrheit der Entscheider erkennt das Potenzial.

Cloud-Nutzung

Insgesamt ist eine zunehmende Nachfrage nach Cloud-Diensten seit 2016 zu verzeichnen, ebenso wie ein starker Zuwachs an Planern und Beratern. Dabei geht bereits eine Vielzahl der befragten Unternehmen einer Cloud-Strategie mit konkreten Zielen nach. Vereinzelt bilden sich Arbeitsgruppen, die sich intensiv mit der Digitalisierung und den Möglichkeiten von Cloud-Services für das jeweilige Unternehmen auseinandersetzen. Mathias Himmel, Leiter Telekommunikationstechnik bei der Deutschen Bundesbank, äußert sich in der Studie folgendermaßen: „Es wurde eine Arbeitsgruppe gebildet, die

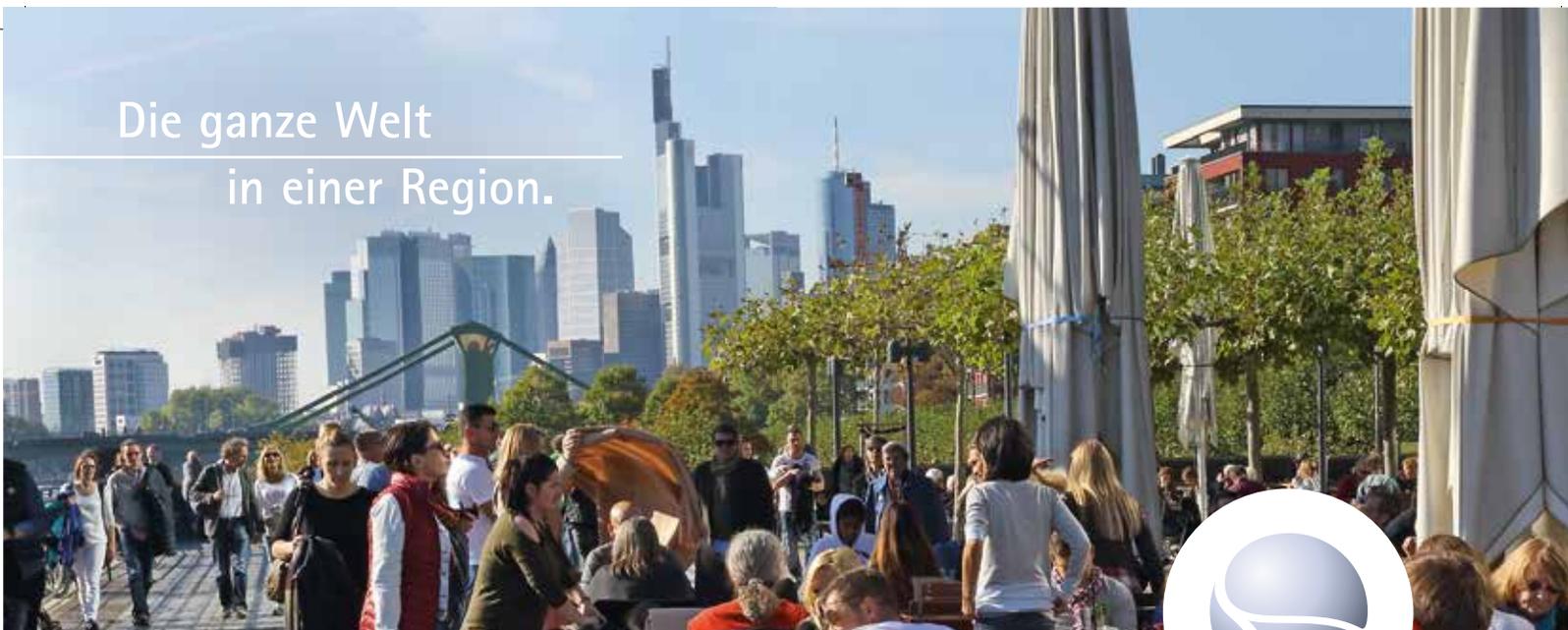
das Thema Cloud intensiv erörtert. Dort wird eruiert, welche Cloud-Lösungen brauchen wir, welche Lösungen sind umsetzbar, welche Lösung bietet größtmögliche Datensicherheit?“ Viele der befragten Unternehmen nutzen Cloud-Dienste zunehmend auch für ihre Kommunikation inklusive Recording und Analytics.

Treiber und Erfolgsfaktoren

Generell nennen die Studienteilnehmer vor allem Kostensenkung, Entlastung interner Ressourcen und Effizienzsteigerung als wesentliche Gründe, Cloud-Dienste zu nutzen. Martin Moeller, Digital



Die ganze Welt
in einer Region.



FrankfurtRheinMain GmbH | International Marketing of the Region

FrankfurtRheinMain

Become a part of it.

In FrankfurtRheinMain begegnen sich Menschen aus aller Welt, die hier gerne leben und arbeiten. Die zentrale Lage, eine ausgezeichnete Infrastruktur, Internationalität und eine exzellente Lebensqualität machen die Region zu einem idealen Standort für Unternehmen.

Die **FrankfurtRheinMain GmbH International Marketing of the Region** ist der zentrale Ansprechpartner für alle Anfragen bei Ansiedlungen von Unternehmen aus dem Ausland.

Mehr Informationen unter www.frm-united.de

Transformation Principal für Banking & Finance in Westeuropa bei Microsoft, kommentiert die Cloud-Entwicklungen vor allem im Hinblick auf die Finanzbranche folgendermaßen: „Nie waren die Voraussetzungen für Transformation durch die Cloud besser als heute, nie war der Schritt in das digitale Zeitalter notwendiger als jetzt. Alle Branchen profitieren vom Weg in die Cloud und besonders der Finanzsektor beginnt aktuell die Vorteile von Cloudtechnologien zu nutzen.“

Vorbehalte und Hindernisse

Abgesehen von den vielen Vorteilen wurden in dieser Studie auch Sicherheitsbedenken geäußert: Für die Nicht-Nutzer ist die Sorge um die Datensicherheit ein wichtiger Grund, der gegen den Einsatz von Cloud-Lösungen spricht. Auch Unklarheiten bezüglich der Rechtslage sind Gründe, die vor allem öffentliche Organisationen sowie Leisten der öffentlichen Sicherheit umtreiben. Dabei spezialisieren sich immer mehr Cloud-Anbieter auf Datenschutz und garantieren, dass Daten sicher und jederzeit verfügbar sind. Dies wird zudem durch eine Fülle an Standards mit Vorgaben hinsichtlich Sicherheit, Datenschutz, gesetzlicher Vorschriften, Betrieb, Risikomanagement oder Steuerung genauestens geregelt.

Dr. Gerald Kromer, Chief Executive Officer von ASC Technologies AG, kommentiert die Ergebnisse der Studie wie folgt: „Die Cloud bietet Unternehmen die Möglichkeit, ihr Geschäft agiler zu betreiben und gleichzeitig innovativ und zukunftsfähig zu bleiben. Der nächste logische Schritt in der technischen Entwicklung geht also ganz klar in Richtung Cloud. Unternehmen müssen sich aktiv mit dem Thema Cloud auseinandersetzen – wer jetzt nicht handelt, riskiert nicht weniger als die Zukunftsfähigkeit seines Unternehmens.“

Die Studie ist kostenfrei erhältlich unter:
<http://bit.ly/ascstudie>

Ansprechpartnerin

Katrin Henkel
ASC Technologies AG
Seibelstraße 2-4
63768 Hösbach
06021 5001 264
k.henkel@asc.de
www.asc.de

ASC Kurzprofil

ASC ist ein weltweit führender Softwareanbieter im Bereich Omni-Channel Recording, Qualitätsmanagement und Analytics. Zu den Zielgruppen gehören alle Unternehmen, die ihre Kommunikation aufzeichnen, insbesondere Contact Center, Finanzdienstleister und Organisationen der öffentlichen Sicherheit. ASC bietet Lösungen zur Aufzeichnung, Analyse und Auswertung multimedialer Interaktionen - sowohl als Service aus der Cloud als auch als lokale Lösung. Mit Hauptsitz in Deutschland und Tochtergesellschaften in Großbritannien, Frankreich, der Schweiz, Rumänien, Dubai, den USA, Brasilien, Mexiko, Hongkong, Japan und Singapur sowie einem weltumspannenden Service-Netzwerk zählt ASC zu den Global Playern der Branche.



NEUIGKEITEN AUS DER REGION

Die Hochschule Aschaffenburg ist jetzt Technische Hochschule

Von der FH über die Hochschule zur TH: Die neue Bezeichnung „TH-AB“ ist nicht nur eine reine Namensänderung, sondern vielmehr Ausdruck von Qualitätssteigerung und Profilanpassung.

Als die FH Aschaffenburg 1995, damals noch eine Dependence der Fachhochschule Würzburg-Schweinfurt, den Lehrbetrieb aufnahm, galten die Fachhochschulen überwiegend als „Lehrhochschulen“. Den Einstieg in die angewandte Forschung förderte vor allem der Bologna-Prozess mit der Möglichkeit auch Masterstudiengänge anzubieten. Gleichzeitig wurde dadurch das Qualitätsniveau in der Lehre gehoben. Folgerichtig passte die Aschaffener Fachhochschule, die seit 2000 selbstständig ist, im Jahr 2007 ihren Namen an und benannte sich in Hochschule für angewandte Wissenschaften, kurz Hochschule, um. In den Folgejahren nahmen Bedeutung und Umfang der angewandten Forschung und des Wissenstransfers deutlich zu. Das spiegelt sich nicht nur in den gestiegenen Drittmittelzahlen, sondern auch in der Qualität und Anzahl der Veröffentlichungen, vor allem aber in der wachsenden Zahl der kooperativen Promotionen in den Ingenieurwissenschaften wider.

Stärkere Einbindung in die Entwicklung der Digitalisierung mit Umbenennung

Am 15. März 2019, mit Beginn des Sommersemesters, hat die Hochschule Aschaffenburg nun ein zweites Mal ihren Namen geändert. Mit ihren beiden Fakultäten Wirtschaft und Recht sowie Ingenieur-

wissenschaften ist sie zur Technischen Hochschule geworden. Mehr als die Hälfte der Studierenden und Lehrenden sind inzwischen in der Fakultät Ingenieurwissenschaften beheimatet. Mit dem Start zweier neuer Studiengänge mit Informatikinhalten wird sich der Anteil der MINT*-Studiengänge weiter erhöhen. „Medical Engineering and Data Science“ wird zum kommenden Wintersemester 2019/20 starten, „Software Design“ voraussichtlich im nächsten Jahr.

Weiterentwicklung und Schärfung des Hochschulprofils

Die Brücke zur TH – auch für die nicht-technischen Studiengänge – ist die Digitalisierung. Letztere hat längst ihren rein technischen Ursprung überwunden. Sie ist dabei alle Bereiche der Gesellschaft zu verändern, so auch Disziplinen wie Wirtschaft und Recht.

Nur einer ausgewählten Zahl der Hochschulen für angewandte Wissenschaften in Bayern ist die Bezeichnung „Technische Hochschule“ vorbehalten. Sie stellt gewissermaßen ein Qualitätsmerkmal dar. Gleichzeitig ist die Ernennung zur TH eine Chance, das Profil weiterzuentwickeln. Dieser Herausforderung will sich die TH Aschaffenburg nun stellen. ►

Neue Präsidentin für die TH-AB

Zum Start des Sommersemesters gab es nicht nur einen Namenswechsel an der Hochschule, sondern auch einige personelle Veränderungen in der Hochschulleitung. Hochschulpräsident Prof. Dr. Wilfried Diwischek übergab nach 18 Jahren erfolgreichen Wirkens den Staffelstab an Prof. Dr. Eva-Maria Beck-Meuth. Für die ehemalige Vizepräsidentin für Studium und Lehre sowie Internationales an der Hochschule Aschaffenburg, deren Amt nun Prof. Dr. Holger Paschedag übernimmt, begann am 15. März 2019 die sechsjährige Amtszeit als neue Präsidentin der TH-AB. Am 14. November 2018 hatten die Mitglieder des Hochschulrats sie gewählt. Offiziell ernannt wurde sie vom Bayerischen Staatsminister

für Wissenschaft und Kunst, Bernd Sibler, am 15. Februar. ■

Ansprechpartnerin

Heike Spielberger
Hochschule Aschaffenburg
Würzburger Str. 45
63743 Aschaffenburg
06021 4206-613
heike.spielberger@th-ab.de
www.th-ab.de

Perspektiven durch Innovationen

Als „TOP Arbeitgeber 2019“ und „Innovator 2019“ fördert die PSI Logistics mit ihrem Büro- und Entwicklungszentrum in Aschaffenburg den Wissenstransfer zwischen Wirtschaft, Forschung und Wissenschaft bei der Entwicklung innovativer Software sowie die Wirtschaftskraft des Standortes und bietet Hochschulabsolventen weitreichende Zukunftsperspektiven in einem attraktiven Arbeitsumfeld.



Industrie 4.0, Automatisiertes Fahren, Künstliche Intelligenz – drei aktuelle Handlungsfelder, die maßgeblich von der Leistungsfähigkeit der Informationstechnologie, insbesondere der Software geprägt werden. Mit der PSI Logistics ist eines der führenden Unternehmen in diesen Segmenten seit 1969 in Aschaffenburg ansässig. Unterstützt von bewährten

Netzwerken, die das Unternehmen seither in Wirtschaft und Wissenschaft aufgebaut hat, sowie ihrer mehrfach ausgezeichneten Entwicklungsarbeit zählt die PSI Logistics zu den Trägern des Zukunftsfeldes Informations- und Kommunikationstechnik in Unterfranken. So sorgt etwa die enge Zusammenarbeit mit der Hochschule Aschaffenburg nicht nur für einen intensiven Informationsaustausch mit Forschung und Wissenschaft. Mit ihr bietet die PSI Logistics den Studenten und Absolventen der Hochschule überdies weitreichende Zukunftsperspektiven in einem attraktiven, inspirierenden Arbeitsumfeld. Das unterstreichen nicht zuletzt die aktuellen Auszeichnungen als „TOP Arbeitgeber 2019“ und „Innovator 2019“, mit denen die PSI Logistics innerhalb von 22 Monaten zum sechsten Mal für ihre Entwicklungsleistungen und Innovationskraft ausgezeichnet wurde.

Als weiteres Kennzeichen der dynamischen Unternehmensentwicklung wie auch als Bekenntnis zum Standort gilt das neue Büro- und Entwicklungszentrum in Aschaffenburg, das die PSI Logistics Anfang Juli 2018 bezogen hat. Die neuen Räumlichkeiten

bilden ein zentrales Standbein des Unternehmens für die Entwicklung innovativer Software-Lösungen, weiteres Wachstum und den Ausbau marktgerechter Leistungsangebote. Es arbeiten derzeit 74 Mitarbeiter am Standort Aschaffenburg. Im Fokus der Entwicklungsarbeit in Aschaffenburg steht dabei die Intralogistik, die intelligente Steuerung und Optimierung der Prozesse in großen Logistikzentren und der Verkehre auf ihrem Betriebsgelände. Das Warehouse Management System (WMS) der PSI Logistics zählt mit seinen wettbewerbsdifferenzierenden Funktionsumfängen, etwa einem adaptiven Auftragsstart, zu den innovativsten Softwaresystemen in diesem Anwendungsbereich. Die weitere Entwicklungsarbeit zielt gegenwärtig auf die Einbindung von Methoden und Verfahren der Künstlichen Intelligenz (KI) – und deckt damit eines der wichtigsten Zukunftsfelder in der Programmentwicklung für industrielle Anwendungen. Zukunftsperspektiven und Innovationskraft werden zudem getragen von einem Know-how-Transfer innerhalb des PSI Konzerns. An 13 deutschen und 23 internationalen Standorten in Europa, Asien und Nordamerika entwickeln und integrieren mehr als 1.900 Mitarbeiter komplette IT-Lösungen für Versorger (Energienetze, Energiehandel, Öffentlicher Personenverkehr) und Industrie (Rohstoffgewinnung, Metallerzeugung, Automotive, Maschinenbau, Logistik). Auf Basis einer konzernübergreifenden, gemeinsamen Entwicklungsplattform entstehen dabei Software-Lösungen für intelligente Prozesssteuerung, -optimierung und Mobilität. Das reicht im Geschäftsbereich Produktion vom Lager- und Transportmanagement über die

Flughafenlogistik bis hin zu Softwareentwicklungen für das autonome Fahren. So hat die PSI Logistics im Oktober 2018 vom Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur den Zuwendungsbescheid im Rahmen eines Forschungsprojektes zur autonomen, personenbezogenen Organisation des Straßenverkehrs und digitaler Logistik erhalten. Darin werden unter anderem Verfahren und Methoden der KI in den Leistungsumfang des Transport Management Systems PSItms integriert.

Vor diesem Hintergrund beheimatet Aschaffenburg nicht nur ein Schwergewicht der IT-Entwicklung. Das Tor zum Spessart öffnet mit dem innovativen TOP-Arbeitgeber zugleich ein Tor in die Zukunft – für die Attraktivität und dynamische Wirtschaftsentwicklung des Standortes wie auch für die Wettbewerbsfähigkeit der Software-Anwender in Handel und Industrie. ■

Ansprechpartner

Markus Conrad
 PSI Logistics GmbH
 Weichertstraße 5
 63741 Aschaffenburg
 06021 366-497
 M.Conrad@psilogistics.com
 www.psilogistics.com

Megatrend Agilität

Agile Methoden wie Scrum und Design Thinking sind in aller Munde. Doch was steckt dahinter? Wer kann davon profitieren? Welches Mindset ist notwendig und welche Methoden gibt es?

Fakt ist, die Welt verändert sich – rasant und schwer prognostizierbar!

Dafür wurde ein neuer Begriff geprägt, die sogenannte VUCA-Welt. In der heutigen VUCA-Welt – so nimmt man an – sind die Schwankungen in den Märkten, die Unvorhersehbarkeit von Ereignissen, die Komplexität von Zusammenhängen und die Mehrdeutigkeit von Aussagen größer als in früheren Zeiten.

Nehmen wir das Beispiel der disruptiven Geschäftsmodelle: Vorhersehbarkeit und Berechenbarkeit von Ereignissen nehmen rapide ab, Prognosen und Erfahrungen aus der Vergangenheit als Grundlage für die Gestaltung von Zukunft verlieren ihre Gültigkeit und Relevanz. Planung von Investitionen, Entwicklungen und Wachstum wird fast unmöglich. So erging es zum Beispiel der aussterbenden SMS, die die WhatsApp nicht kommen sah, und so kann es ►

auch der Automobilindustrie gehen, deren Position von Anbietern wie Google und Tesla attackiert wird oder den Taxifahrern, die mit UBER einem Wettbewerber mit völlig neuartigem Geschäftsmodell gegenüberstehen.

Dazu kommen komplexe Zusammenhänge mit vielen Variablen, deren vielfältigen Wirkungen schwer prognostizierbar machen. Die Faktenlage wird immer mehrdeutiger und es wird immer schwieriger, zutreffende und präzise Beurteilungen zu treffen. So können beispielsweise Ziel- oder Interessenkonflikte zu sehr unterschiedlichen Beurteilungen des gleichen Sachverhalts führen. Als Beispiel wäre der Streit um Stuttgart 21 zu nennen, bei welchem Umweltschützer und Mobilitätsvisionäre mit großem Engagement durchaus nachvollziehbare Argumente austauschen, deren Wahrheitsgehalt aber nicht immer ohne größeren Aufwand recherchierbar ist. Auseinandersetzungen dieser Art, die unter Umständen viele Jahre Rechtsstreit nach sich ziehen, bedingen dann wieder unsichere Rahmenbedingungen für Unternehmen und Endverbraucher.

Wie kann man dieser VUCA-Welt nun strategisch begegnen?

Auch hier liefert das Akronym VUCA einen passenden Ansatz: Mit V=Vision, U=Understanding (Verständnis), C=Clarity (Klarheit) und A=Agility (Agilität) soll den dynamischen Märkten begegnet werden.

Die Vision dient als Kompass zur Orientierung und zur Identifikation nach innen und außen. Klarheit und Einfachheit sind Voraussetzung, um den Fokus auf das Wesentliche zu setzen. Beim Verstehen geht es um die großen Zusammenhänge, um strategisch denken und planen zu können. Und bei Agilität darum, schnell und frei von Angst vor Fehlern, neue Wege auszuprobieren, um sich den neuen Gegebenheiten und Herausforderungen mit einem Trial & Error-Prozess in mehreren iterativen Schritten zu nähern.

Informationstechniker haben als Erste die Agilität im nennenswerten Stil angewandt, Erfahrungen gesammelt und die Methoden publik gemacht. Nun ziehen viele andere Branchen nach.

Einstellung zu Agilität entscheidet

In einer Agilen Organisation sind nicht nur die (Software-) Entwicklungsabteilungen agil aufgestellt, betroffen von der Transformation sind viele Unternehmensbereiche oder sogar ganze Unternehmen. Häufig wird dabei nur der Bereich der Methoden,

Techniken und Tools betrachtet. Aber für den Erfolg einer agilen Organisation ist die allgemeine Haltung der Unternehmensspitze und aller Mitarbeitenden ausschlaggebend. Werte und Prinzipien sind die Basis und müssen erarbeitet und vorgelebt werden.

VUCA – RASANTER WANDEL DER RAHMENBEDINGUNGEN



Erster Schritt: Werte festlegen

In agilen Organisationen sind die gelebten Werte wichtiger als Organisationsanweisungen. Die Zusammenarbeit basiert auf Vertrauen und Verantwortung und die (interne) offene, lebendige Kommunikation legt die Grundlage für den Erfolg. So heißt es zum Beispiel: Augenkontakt ist wichtiger als „Mailkontakt“.

Diese Werte bedeuten für viele patriarchalisch geleitete Unternehmen einen grundlegenden Richtungswechsel der Unternehmens- und Führungskultur. Von der Einstellung „Vertrauen ist gut, Kontrolle ist besser“ müssen sich Eigentümer und Führungskräfte ein Stück weit verabschieden.

Für den Erfolg agiler Organisationen ist auch die Einhaltung agiler Prinzipien wichtig. Dazu gehört, dass der Kunde im Fokus steht und die Mitarbeitenden offen für Veränderungen sind. Ebenso die Einsicht, dass selbstorganisierte Teams effektiver arbeiten und Vertrauen und gegenseitige Unterstützung zu besseren Ergebnissen führen.

Wichtig ist, wenn Organisationen agil(er) werden, in kleinen Schritten zu beginnen. Viele Mitarbeitende haben Angst vor Veränderungen und häufige, kleine Änderungen führen dazu, dass die Belegschaft mit der Zeit lernt, dass die Veränderungen meist Verbesserungen mit sich bringen. Ablehnende Haltungen schwinden, die Identifikation mit dem Change Prozess steigt und führt zu höherer Motivation.

Klassisch oder agil – was ist besser?

Vorbehalte gegen klassisches als auch agiles Vorgehen im Projektmanagement gibt es von beiden Seiten. Während die „Agilen“ betonen, dass sie viel schneller und pragmatischer zu Ergebnissen kommen, legen die „Klassiker“ Wert auf Planbarkeit von Ressourcen und Ergebnissen. Klassisches Projektmanagement arbeitet in der Regel mit dem linearen Wasserfallmodell. Klare und durch Meilensteine abgegrenzte Projektphasen folgen aufeinander. Kosten, Termine und Ressourcen, ebenso wie die gewünschten Ergebnisse werden vor Projektbeginn festgelegt. Änderungen in der Projektabwicklung werden möglichst vermieden, da sie aufwändige und kostspielige Anpassungen nach sich ziehen.

Im Gegenzug dazu lebt das agile Projektmanagement von der iterativ-inkrementellen Vorgehensweise. Nach jedem Schritt (Iteration) wird ein potenziell lieferfähiges Produktinkrement fertiggestellt. Der Erfolg basiert unter anderem auf vertrauensvoller Teamarbeit, kurzen Feedbackschleifen, hoher Reaktionsfähigkeit bei Änderungswünschen und kontinuierlicher Prozessverbesserung.

Agiles Projektmanagement hat gerade in dynamischen Märkten viele Vorteile, doch bleibt nach wie vor abzuwägen, wann welche Herangehensweise angezeigt ist. Fehlen die Voraussetzungen wie agile Werte und Prinzipien in der Organisation, ist das Vorhaben möglicherweise besser in einem klassischen Projektmanagement zu bewältigen.

SCRUM – die beliebte agile Methode auf einen Blick

Bei SCRUM werden verschiedene Rollen definiert und in regelmäßigen Meetings, die als optimale Austauschplattform dienen, gemeinsam innerhalb kurzer Intervalle (Sprints) Projektfortschritte erzielt. Beim letzten SCRUM Lego City Workshop bei mainproject digital im Oktober bauten die Teilnehmer aus unübersichtlichen Haufen Legosteine nach Einfüh-

rung in die Methode innerhalb von wenigen Sprints eine ganze Stadt – nach den Vorgaben des Product Owners. Trainer waren Volker Braun und Manuel Schmidt von BlueTomato Technologies. ■



Workshop "SCRUM Lego City"

Ansprechpartner

Prof. Dr. Wolfgang Alm
mainproject digital
c/o Industrie Center Obernburg
Glanzstoffstraße 1
63874 Obernburg
06022 81-3666
katja.leimeister@th-ab.de
www.mainproject.eu

Mehr erfahren?

Im Mai und Juni 2019 bietet das ESF-Projekt mainproject digital eine Veranstaltungsreihe zum Thema Agilität. Start ist der 07. Mai 2019. Ab 16:00 Uhr berichtet Christian Hauck von Heraeus Infosystems, wie Agiles Arbeiten bei Heraeus in der Praxis aussieht. Am 23. Mai findet ein ganztägiger Einführungsworkshop zu Scrum statt und am 06. Juni 2019 der Folgeworkshop mit der Vorbereitung auf das Scrum-Master-Zertifikat. Partner ist die BlueTomato Technologies GmbH in Hösbach. Anmeldungen auf www.mainproject.eu/veranstaltungen



Fachkräfte für den Bayerischen Untermain begeistern

Die Wirtschaft boomt und sucht nach Fachkräften. Dies gilt auch für den Bayerischen Untermain, der mit starken Produktions- und Dienstleistungssektoren eine wichtige Rolle in der internationalen Drehscheibe Frankfurt-Rhein-Main einnimmt. Manchen Unternehmen der Region gelingt es gut, Fachkräfte zu rekrutieren, andere klagen, weil sie qualifizierte Stellen nicht besetzen können. Zunehmend wird auch überregional gesucht. Nun soll die Attraktivität der Region mit einer starken Kampagne sichtbarer gemacht werden. Der Slogan lautet „Wo, wenn nicht hier!“

Sich als attraktiver Arbeitgeber zu positionieren, ist vor allem die Aufgabe der Unternehmensführung. Sie bestimmt, welche Werte im Unternehmen gelebt, welche Löhne gezahlt und welche Sozialleistungen angeboten werden. Gemeinsam mit Personal- und Marketingverantwortlichen erzeugen sie eine „Employer Brand“, also eine Arbeitgebermarke, die nach außen sichtbar für Bewerber/innen wird.

Heutzutage können sich Fachkräfte vielfach aus einem bunten Reigen an Angeboten eine Stelle aussuchen und da spielt neben der Attraktivität des Arbeitgebers auch eine wichtige Rolle, wo sich das Unternehmen befindet. Dem Bewerber fällt es leichter, sich für einen Job zu entscheiden, wenn auch die Rahmenbedingungen im Umfeld stimmen. Sprich: Wie ist die Wohnsituation, welche Freizeitangebote gibt es, was wird für Familien geboten und wie ist die Anbindung „an der Rest der Welt“ etc.

Die von der Regionalmanagement-INITIATIVE BAYERISCHER UNTERMAIN vorbereitete Imagekampagne setzt genau hier an: Aufzeigen, dass die Voraussetzungen am Bayerischen Untermain ideal sind für Fachkräfte: Viele zukunftsweisende Arbeitsplätze, ein ausgezeichnetes Bildungssystem vom Kindergarten bis zur Hochschule, tolle Freizeitangebote in Kultur, Sport und Natur, sehr gute Anbindung an die Metropolregion und bezahlbarer Wohnraum zeugen von der Attraktivität der Region. Ein idealer Raum, um eine ausgewogene Work-Life-Balance zu erreichen.

Wo, wenn nicht hier!

„Um diese Vorzüge den Menschen in der Region, aber auch darüber hinaus – insbesondere in der Metropolregion FrankfurtRheinMain – bewusst zu machen, starten wir im Auftrag der Region eine breitangelegte Standortmarketingkampagne mit dem Ziel, Fachkräfte neugierig auf den Bayerischen

Untermain zu machen und berufliche Perspektiven aufzuzeigen“, erklärt Regionalmanager Markus Seibel. Diese gute Ausgangsposition war Grundlage für den starken Claim „Wo, wenn nicht hier!“, der sich durch die gesamte Standortmarketingkampagne ziehen wird.

Beteiligung von Unternehmen möglich

Der Start des Projekts in der Öffentlichkeit ist im Frühjahr mit dezentralen Auftakt- und Informationsveranstaltungen, Freischaltung des Fachkräfteportals und Vorstellung der Beteiligungsmöglichkeiten für Arbeitgeber geplant. Unternehmen der Region erhalten die Möglichkeit, sich an der breit angelegten Kampagne mit attraktiven Sponsorenpaketen zu beteiligen. Wie, erfährt man an den drei Auftaktveranstaltungen. ■

Donnerstag, 11. April um 10.30 Uhr im Quartierszentrum am Bürgerpark
Hasselstraße 8, Großostheim-Ringheim

Donnerstag, 09. Mai um 10.30 Uhr im Cranach-Saal der Stadthalle Aschaffenburg
Schloßplatz 1, Aschaffenburg

Donnerstag, 16. Mai um 15.00 Uhr in der Genussstube des Alten Gewürzamtes
Frühlingstraße 37, Klingenberg

Ansprechpartner

Markus Seibel
INITIATIVE BAYERISCHER UNTERMAIN
Industriering 7
63868 Großwallstadt
06022 26-1116
seibel@bayerischer-untermain.de
www.bayerischer-untermain.de

Gründerpotenzial an der Hochschule heben – Projekt EPISODE gestartet

Startups als technologie- und wachstumsorientierte Existenzgründer können in Zukunft auf ein noch besseres Angebot der Region Bayerischer Untermain zugreifen. Im Rahmen des Projekts „EPISODE – EXIST-Potentiale identifizieren, strukturieren, organisieren, differenzieren und entwickeln“ erstellen Technische Hochschule Aschaffenburg, ZENTEC Zentrum für Technologie, Existenzgründung Co-operation GmbH und das Digitale Gründerzentrum Alte Schlosserei ein Konzept für ein Ökosystem, das Gründungswillige gezielt an der Hochschule identifiziert und sensibilisiert, regionale Unterstützungsangebote zusammenführt und die Wirtschaft dafür mobilisiert, mit Startups zusammenzuarbeiten. Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie hat für die Ausarbeitung eines solchen Konzeptes eine Förderung in Höhe von 100.000 € bewilligt. Aus ca. 200 Bewerbungen wurde die Konzeption der Region ausgewählt. Basis war die 10-jährige Zusammenarbeit mit dem BMWi im Förderprogramm „EXIST“:

„Die Technische Hochschule Aschaffenburg bietet bereits ein mannigfaltiges Angebot über z. B. das Career Center und das Transferzentrum ZeWiS an, aber der Fachkräftebedarf der Wirtschaft ist seit langem so hoch, dass die Studierenden den Schritt in die Selbständigkeit nur in Ausnahmefällen gehen. Mit einem erweiterten Angebot und einer noch besseren Vernetzung möchten wir als Hochschule unseren Beitrag für eine stetige Erneuerung der Wirtschaft über Startups leisten“, so Tilo Gockel, stellvertretender Leiter des Transferzentrums ZeWiS.

„Mit EXIST Potentiale haben wir die Möglichkeit innovative Ausgründungen an Hochschulen optimal zu begleiten“, so Marianne Hock, Leiterin des Digitalen Gründerzentrums Alte Schlosserei. „Das Förderprogramm hat zum Ziel, wissenschaftliche Forschungsergebnisse praxistauglich zu machen. Damit dies allerdings gelingt, müssen wir unternehmerisches Denken vermittelt und ein breites Angebot an Unterstützungen etablieren,“ erläutert Hock.

Thorsten Stürmer, Projektmanager bei der ZENTEC und zuständig für EXIST-Projekte, ergänzt: „Seit 10 Jahren ist die ZENTEC vom BMWi als Netzwerkpartner der Hochschule benannt und hat seitdem für 10 Gründerteams aus der Hochschule ca. 700.000 € Fördergelder eingeworben – auf die Erfahrungen aus diesen Projekten können wir aufbauen“ Gerald Heimann, Geschäftsführer der ZENTEC: „Seit vielen Jahren geht die Zahl an Gründungen zurück, wobei die Notwendigkeit für potenzialträchtige Startups stark gestiegen ist, um auf die Anforderungen des Strukturwandels als Region reagieren zu können. Hier brauchen wir neue Kooperationsmodelle auf breiter Front. Wir können gemeinsam stolz darauf sein, uns in der aktuellen Phase in einem Wettbewerbsverfahren beim Bund durchgesetzt zu haben“, fasst Heimann zusammen.

Die gründerbezogene Kooperation am Bayerischen Untermain wird ergänzt durch zahlreiche Kooperationen mit der Metropolregion FrankfurtRheinMain. Hierzu gehört die Mitwirkung in der Fachgruppe „Gründung“ des länderübergreifenden Strategieforums der Metropolregion ebenso wie die Zusammenarbeit mit der „Initiative Wissensregion FrankfurtRheinMain“ und der Initiative „Startup meets Corporates“, bei der sich Startups etablierten Unternehmen vorstellen können.

Ansprechpartner

Dr. Gerald Heimann
ZENTEC GmbH
Industriering 7
63868 Großwallstadt
06022 26-0
heimann@zentec.de
www.zentec.de

Bayern schafft die Infrastruktur der Zukunft

Deutschland ist aufgrund seiner zentralen geografischen Lage in Europa und seiner hoch qualifizierten Logistikdienstleistungen „Logistikweltmeister“. Das belegt eine Studie der Weltbank ("Connecting to Compete 2016"), die den deutschen Logistikstandort im Vergleich von 160 Staaten im Ranking auf Platz 1 setzte.



2017 betrug der Umsatz der deutschen Güterverkehrslogistik 263 Milliarden Euro. Nach Handel und Automobilindustrie liegt sie damit auf Platz 3 aller Wirtschaftsbereiche in Deutschland. Als sehr dynamischer und überproportional wachsender Zukunftsmarkt beschäftigt sie rund 3 Millionen Menschen.

Neues Logistikterminal am ICO Obernburg wird eine Erfolgsgeschichte

Deshalb war auch der Spatenstich für das neue Logistikterminal am ICO Obernburg am 8. Juli 2018

für Obernburg und unsere ganze Region ein echter Tag zum Feiern: Denn mit einer Gesamtfläche von 70.000 Quadratmetern entspricht es modernstem Stand. Und durch seine hervorragende Lage liegt es nicht nur im Herzen Deutschlands, sondern im Herzen Europas. Deshalb bin ich davon überzeugt, dass dieses neue Logistikterminal eine große Erfolgsgeschichte wird.

Koalitionsvertrag: Bayern will eine Infrastruktur, die mit dem Wachstum Schritt hält

Die neue Bayerische Staatsregierung hat sich im Koalitionsvertrag dazu bekannt, für eine Infrastruktur zu sorgen, „die mit dem Wachstum unseres Landes Schritt hält. Dabei richten wir unser Augenmerk auch auf die intelligente Vernetzung bestehender Verkehrswege und den bestandsnahen Ausbau vorhandener Infrastruktur. Wir werden für eine nachhaltige und bezahlbare Mobilität für unsere Bürgerinnen und Bürger in allen Landesteilen sorgen.“

Bessere Vernetzung der Verkehrsträger und Verkehrsmittel

Um das zu erreichen, sollen Verkehrsträger und Verkehrsmittel besser vernetzt werden – digital, baulich und organisatorisch. Im Personen- und im Güterverkehr soll der Übergang zwischen den Verkehrsmitteln so einfach wie möglich gemacht werden. Dazu gehört insbesondere der Ausbau der Straßen- und Schieneninfrastruktur und weiterer Haltepunkte, der Ausbau von Park-and-ride- und Bike-and-ride-Anlagen und des Radwegenetzes.

Im Güterverkehr setzen wir auf den Ausbau der Umschlaganlagen für den kombinierten Verkehr: Unser Ziel ist es, mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene zu bringen. Darüber hinaus bergen Innovationen im Bereich der Logistik ein beträchtliches Einsparpotenzial bei Produktion, betrieblichen Abläufen und Transport.

Die Straße bleibt Mobilitätsträger Nummer 1

Ob wir das begrüßen oder nicht: Alle Prognosen sehen die Straße auch in den kommenden Jahren als Mobilitätsträger Nummer 1. Wie groß die Herausforderung ist, zeigen folgende Zahlen: Der Personenverkehr soll bis 2030 um 26 Prozent zunehmen, der Güterverkehr sogar um 41 Prozent.

Der Großteil dieser enormen Zunahme wird auf der Straße erfolgen: Wir erleben aber alle, dass wir schon jetzt viel zu viel Zeit in Staus verbringen, unsere Nahverkehrsmittel überlastet oder wichtige Verbindungen nicht optimal ausgebaut sind.

Wir in Bayern lassen uns deshalb nicht von ideologischen Motiven leiten, sondern von den realen Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger sowie selbstverständlich auch der Wirtschaft. Deshalb werden wir jetzt und in den kommenden Jahren auf Rekordniveau in unsere Staatsstraßen investieren. Ziel ist eine bestandsnahe Fortentwicklung des Staatsstraßennetzes, um mit den vorhandenen Mitteln mehr Straßen sanieren zu können. Darüber hinaus verfolgen wir das Ziel, das Baustellenmanagement zu verbessern und Dauerbaustellen zu vermeiden.

Ausbau des ÖPNV

Parallel dazu werden wir selbstverständlich auch den öffentlichen Personennahverkehr deutlich stärken und Zugangshemmnisse zum öffentlichen

Verkehr abbauen. Dazu gehört neben dem weiteren Ausbau der Barrierefreiheit auch die Vereinfachung des Tarif- und Ticketsystems: Wir wollen einheitliche Tarif- und Verbundstrukturen in den regionalen Verkehrsräumen voranbringen. Ziel ist die Einführung eines einheitlichen bayernweiten elektronischen Tickets nach dem Prinzip „Ein Klick – ein Ticket“.

Um diesen Prozess zu beschleunigen, hat die Bayerische Staatsregierung auch beschlossen, die kommunalen Aufgabenträger beim notwendigen Ausbau der Infrastruktur und der Ausweitung des Verkehrsangebotes finanziell zu unterstützen. Um gleichzeitig den öffentlichen Personennahverkehr im ländlichen Raum zu stärken, wird der Freistaat die ÖPNV-Zuweisungen von 75 Mio. Euro auf nahezu 100 Mio. Euro aufstocken. ■

Ansprechpartner

Berthold Rüth, MdL
Bayerischer Landtag
089 41263650
berthold.rueth@csu-landtag.de

KOLUMNE ZUM SCHLUSS



Unsere Region Bayerischer Untermain ist Standort zahlreicher Logistik-Dienstleister. Die Konzernzentrale des DPD, ein Hub von trans-o-flex sowie Logistik-Parks, zahlreiche Speditionsunternehmen als auch ein trimodales Containerterminal im bayernhafen zeugen von der breiten Kompetenz. Die Lage mitten in Deutschland und annähernd genau im geographischen Mittelpunkt der Europäischen Union bieten schnelle und zentrale Verbindungen in alle Himmelsrichtungen. Dank der Zugehörigkeit zur Metropolregion FrankfurtRheinMain ist die Nähe zum Flughafen Frankfurt ebenso ein wichtiger Standortvorteil wie das House of Logistics and Mobility (HOLM) in den Gateway Gardens am Flughafen, das als interdisziplinäres Forschungs- und Entwicklungs- sowie Bildungs- und Wissenstransferzentrum für eine nachhaltige Logistik und Mobilität wirkt.

Unternehmen sind auf sichere und zuverlässige Lieferungen angewiesen. Bürgerinnen und Bürger haben sich längst an genaue Zusagen zum Zustellungszeitpunkt gewöhnt. Das alles baut auf einer professionellen Logistik auf, die wiederum immer mehr Lieferfahrzeuge im Straßenverkehr sowie sehr harte Arbeitsbedingungen bei den Fahrern der Lieferfahrzeuge zur Folge hat. Auch sind große Gewerbeflächen notwendig, um Depots einzurichten. Allerdings sind gerade diese in der Region Bayerischer Untermain kaum mehr verfügbar und bei der Überlegung, zusätzliche Flächen zu schaffen, geraten Kommunen zunehmend in kaum lösbare Zielkonflikte zwischen Entwicklungschancen, Verkehrsbelastung und Umweltschutz.

Als Logistikregion braucht der Bayerische Untermain aber Antworten auf die Frage, wie die Logistik der Zukunft aussieht. Den Umfang der Paketlieferungen kann jeder von uns selbst beeinflussen, zum Beispiel indem wir in den regionalen Geschäften einkaufen, anstatt online zu bestellen.

Ich bin gespannt, was uns der technische Fortschritt in Zukunft bringen wird. Diskutiert werden Drohnen, welche die ländlichen Regionen mit Lieferungen versorgen, automatisierte oder teilautomatisierte Zustellsysteme und LKW, die autonom alleine oder im Konvoi Langstrecken überwinden. Was auch kommt – unsere Region ist gut aufgestellt.

Ansprechpartner

Landratsamt Aschaffenburg
Büro des Landrats / Pressestelle
Bayernstraße 18
63739 Aschaffenburg
06021 394280
meike.wienand@lra-ab.bayern.de



FrankfurtRheinMain GmbH
International Marketing of the Region

Alcon A Novartis
Division