

Eins

Zwei

CX

*BVL⁷ Supply Chain CX
Congress & Expo*

Vier



Immer in Bewegung bleiben

Liebe BVL-Mitglieder,
liebe Teilnehmerinnen und Teilnehmer der BVL Supply Chain CX im Estrel Berlin,

es ist Zeit, dass sich was dreht. Und es dreht sich bereits eine ganze Menge: Auf den Straßen und Schienen, in der Luft und auf hoher See, in Büros und Homeoffices sind unsere Mitglieder sowie der gesamte Wirtschaftsbereich Logistik in ständiger Bewegung. Quer durch Handel, Industrie, Wirtschaft und Wissenschaft und nicht zuletzt in der Gesellschaft an sich ist erkennbar, dass sich durch den transformativen Status quo etliche Herausforderungen ergeben. Parallel zeichnen sich neue Trends ab, die völlig neue Chancen bieten. Wenn also alles in Bewegung, in Entwicklung ist, wie stellen wir dann sicher, dass die Richtung stimmt?

Für mich ist die Antwort einfach: in erster Linie durch konsequentes Hinterfragen. Der Vorstand der BVL hat gemeinsam mit der BVL-Geschäftsführung – seit dem 1. Juli verstärkt mit meiner tollen Kollegin Silke Fischer – einen solchen Purpose-Prozess initiiert. An dessen Ende war klar, dass wir noch mehr Verantwortung für bestehende und künftige Netzwerke übernehmen werden. Wir wollen mit dem Anspruch, die wesentliche Supply Chain-Community zu sein, noch viel mehr Menschen über Branchen- und Hierarchiegrenzen hinweg verbinden und mit ihnen zusammenarbeiten.

So viel zu den Ambitionen. In der Praxis bedeutet das: Wir werden auch unsere Arbeit als BVL reflektieren und weiterentwickeln. In diesem Jahr wird die BVL Supply Chain CX stattfinden – ein besonders sichtbares Zeichen der Transformation und ein Signal für eine starke BVL-Zukunft. Viele Rückmeldungen und strukturiertes Feedback haben uns die Chance eröffnet, ganzheitlich und im Sinne unserer Mitglieder, Besucherinnen und Besucher sowie unserer Veranstaltungspartner ein grundsätzlich neues Event zu erarbeiten. Dabei bleibt der Wesenskern – Inhalte und Netzwerke – erhalten.

Der neue Name deutet es an: Die BVL Supply Chain CX richtet sich an alle, die in gelingenden Lieferketten „in charge“ sind: von der Teamleiterin bis zum C-Level, vom Logistik-Urgestein über Personalfachleute, Versicherer und Finanziererinnen bis zum Marketeer, von Young Professionals bis zu Senior Vice Presidents. Die CX, wie wir sie intern nennen, ist das Nachfolge-Event des Deutschen Logistik-Kongresses und zugleich DAS neue Leit-Event der gesamten Supply Chain. Formell stehen dabei das C und das X zwar für „Congress“ und „Expo“. Für uns als BVL verkörpert das C darüber hinaus „Community“, „Care“ und „Content“ sowie das X „Experience“ und „Exploration“. Genau dieses Erleben und Erlebarmachen des Austauschs über alle Ebenen und Wirtschaftsbereiche hinweg ist unser Auftrag als starke BVL – weit über eine tolle Veranstaltung im Jahr hinaus. Die sieben CX-Schwerpunktthemen nehmen wir daher bereits in dieser Magazin-Ausgabe als Leitmotiv auf. Die einzelnen Themenbereiche werden auch auf der CX unter strategischen wie operativen Gesichtspunkten beleuchtet, analysiert und vielseitig interpretiert. Stets in Ihrem Interesse und für unseren gemeinsamen Anspruch, langfristig resiliente Lieferketten als Rückgrat von Wirtschaft und Gesellschaft zu gewährleisten.

Liebe Leserinnen und Leser, in diesem Sinne wünsche ich Ihnen eine anregende und gewinnbringende Lektüre dieser Ausgabe Drei des BVL Magazins, die sich aus vielen Blickwinkeln dem Weg vom Deutschen Logistik-Kongress hin zur BVL Supply Chain CX widmet.

Wir sehen uns in Berlin – ich freue mich auf Sie!

Christoph Meyer
Geschäftsführer der BVL

Foto: Nikolai Wolff/Fotoetage

← Christoph Meyer ist seit 2021 Mitglied der Geschäftsführung der BVL. In dieser Funktion kümmert er sich nicht nur darum, Netzwerke aufzubauen und zu pflegen, sondern auch um die Konzeption von Veranstaltungen und Inhalten.

06

C UND X: NACH 40 JAHREN „DEUTSCHER LOGISTIK-KONGRESS“ LÄUTEN DIESE BUCHSTABEN EINE NEUE EPOCHE EIN. DIE BVL-GESCHÄFTSFÜHRER SILKE FISCHER UND CHRISTOPH MEYER ERKLÄREN, WAS ES DAMIT AUF SICH HAT UND WAS DIE BESUCHERINNEN UND BESUCHER DER NEUEN BVL SUPPLY CHAIN CX ERWARTET



Programm- vorschau

zur BVL Supply Chain CX
ab Seite 33

EINWURF

- 02 Vorwort**
BVL-Geschäftsführer Christoph Meyer hat den Anspruch, die Arbeit der BVL kontinuierlich zu reflektieren und weiterzuentwickeln
- 43 Guter Gedanke**
Je schneller sich Technologien entwickeln, desto schneller muss man reagieren und regulieren, sagt die Juristin Dr. Abir Haddad, die verschiedene Regierungen und das UN-Klimasekretariat berät

STARTBLOCK

- 06 Neu gedacht**
Die BVL-Geschäftsführer Silke Fischer und Christoph Meyer sprechen über die Hintergründe für den Launch der neuen BVL Supply Chain CX
- 12 Der Technologie vertrauen lernen**
Beschäftigte müssen lernen, KI zu verstehen und richtig zu nutzen, um deren Potenzial auszuschöpfen – einige Unternehmen liefern Beispiele
- 14 »Handelsbeschränkungen schaden dem weltweiten Wohlstand«**
Drei Fragen über wirtschaftliche Instabilität an Dr. Tobias Meyer, Vorstandsvorsitzender der DHL Group
- 16 Schon ESG-ready?**
Wie sich Unternehmen auf die Anforderungen der neuen Nachhaltigkeitsberichterstattung vorbereiten können
- 18 Im Visier**
Die vollständige Digitalisierung der Lieferketten ist der beste Schutz gegen Cyber-Kriminelle – unter bestimmten Bedingungen
- 20 Mit KI die Marktführerschaft sichern**
KI treibt Wirtschaft und Gesellschaft voran. Für die Logistik gilt es, neue Produkte und Dienstleistungen zu entwickeln, um Geschäftsmodelle zukunftsfähig zu gestalten
- 22 Der lange Atem zahlt sich aus**
Mit einer durchdachten Innovationsstrategie lassen sich alle Phasen der Gründung besser bewältigen

WIR DANKEN DEN SPONSOREN DIESER AUSGABE:





22

INNOVATIVE LOGISTIKLÖSUNGEN MÜSSEN OFT AN MARKT- UND KUNDENANFORDERUNGEN ANGEPASST WERDEN. START-UPS PROFITIEREN VON EINER FLEXIBLEN INNOVATIONSSTRATEGIE, DIE AUF SOLCHE VERÄNDERUNGEN REAGIERT

KRAFTRAUM

- 24 »Das wirklich Geniale entsteht im Menschen und nicht in der künstlichen Intelligenz«**
Lucas Noerpel-Schneider, Geschäftsführer der Noerpel-Gruppe, begrüßte Prof. Thomas Wimmer, Vorstandsvorsitzender der BVL, zum Spaziergang am Standort in Odelzhausen
- 30 Logistik mit »magnetischem Fingerabdruck«**
Das Fraunhofer-Institut für Integrierte Schaltungen IIS hat mit der induktiven Nahfeld-Ortung eine Alternative zu herkömmlichen Tracking-Technologien entwickelt
- 32 Neue Wege in Berlin**
Informationen zur anstehenden BVL Supply Chain CX
- 40 Sponsoren**
Partner der BVL Supply Chain CX



24

PROF. THOMAS WIMMER, VORSTANDSVORSITZENDER DER BVL, BESUCHTE DEN VORSTAND DER NOERPELGRUPPE, LUCAS NOERPEL-SCHNEIDER, DER IHM DEN NEUEN STANDORT IN ODELZHAUSEN ZEIGTE UND ÜBER DIE BEDEUTUNG NATÜRLICHER INTELLIGENZ SPRACH

KREISLAUF

- 41 Meldungen**
Klassentreffen in Chemnitz, Mitgliederversammlung

SCHLAGLICHTER

- 42 Kurzmeldungen, Impressum, Termine**



Neu gedacht

Der 40. Deutsche Logistik-Kongress im vergangenen Oktober markierte das Ende einer Ära. Im Interview stellen die beiden BVL-Geschäftsführer Silke Fischer und Christoph Meyer den Nachfolger vor: die BVL Supply Chain CX.



Gedankenaustausch an historischer Stätte, auf dem Bremer Marktplatz, über die Zukunft des BVL-Kongresses: die beiden BVL-Geschäftsführer Silke Fischer und Christoph Meyer



»Wir wollen viel stärker als bislang in den Community-Gedanken gehen.«

Silke Fischer, BVL-Geschäftsführerin

Neuer Name, neuer Ort, neues Format: Warum verabschiedet sich die BVL vom Deutschen Logistik-Kongress, wie wir ihn seit Jahrzehnten kennen?

Christoph Meyer: Der Deutsche Logistik-Kongress ist zweifelsohne eine Marke geworden. Und wir werden viel Gutes in das neue Format übertragen, beispielsweise den Deutschen Logistik-Preis, der sich ebenfalls zu einer eigenständigen Marke entwickelt hat. Gleichzeitig ist es Zeit für Veränderung, zum Beispiel in Zielgruppen und Formaten. Die neue „CX“ dokumentiert diesen Aufbruch auch nach außen.

Mit einem harten Bruch.

Silke Fischer: Es gibt in der Tat einen Bruch, der ist aber so gewollt. Wir haben nicht nur einen neuen Namen und eine neue Location. Das fällt auf den ersten Blick auf. Wir waren über 40 Jahre an derselben Adresse, haben immer von „dem Kongress“ gesprochen. Das haben wir geändert, die Veranstaltung neu gedacht. Wir wollen viel stärker als bislang in den Community-Gedanken gehen. Lassen Sie mich noch betonen, dass dieser Wandel nichts mit meiner neuen Funktion in der BVL zu tun hat, die Weichen wurden viel früher gestellt. Aber ich begleite diese Transformation aus voller Überzeugung!

Wie soll diese Community aussehen? Ist die Logistik nicht groß genug?

Fischer: Bislang sind wir sehr stark beispielsweise in den Bereichen Automotive oder Handel unterwegs. Das neue Format wird eine Veranstaltung, zu der wir auch alle, die vielleicht nicht unmittelbar mit Logistik zu tun haben und die noch nie auf dem früheren Kongress waren, herzlichst einladen. Wir denken da beispielsweise verstärkt an Versicherer oder Banken, aber auch an Anbieter von Hardware, die in der Logistik zum Einsatz kommt. Auch in der maritimen Logistik, die bislang auf dem Kongress noch nicht so stark vertreten war, sehen wir großes Potenzial. Wir wollen alle wesentlichen Bestandteile der Supply Chain abbilden, das macht auch der neue Name deutlich. Hier bringe ich mich mit meinem Netzwerk gerne ein. Uns alle verbindet die Logistik – das war in der Vergangenheit so und wird sich auch auf keinen Fall ändern. Wir denken jetzt nur in größeren Kreisen.

Meyer: Und dabei ergänzen Silke und ich uns hervorragend. Der BVL wurde in der Vergangenheit gelegentlich vorgeworfen, sie würde sich mit dem Kongress exklusiv an eine Elite richten, also nur die obersten Führungsriege ansprechen. Ich bin seit 2018 dabei und habe unseren Anspruch in dieser Zeit anders →



»Wir sind nicht nur ein Logistiknetzwerk, sondern vor allem ein Supply Chain Network, diesem Begriff wollen wir gerecht werden.«

Christoph Meyer, BVL-Geschäftsführer



erlebt. Gleichwohl nehmen wir dieses Feedback sehr ernst und haben es in der Konzeption der CX explizit berücksichtigt. Wir wollen hierarchie-, bereichs- und branchenübergreifend diskutieren, so wie es in den Unternehmen ebenfalls Realität ist. Wir wollen als BVL Menschen verbinden – und dies eben auch mit unserem wichtigsten Event.

Fischer: Für die verschiedenen Gruppen schaffen wir dabei spezifische Inhalte: stärker strategisch in der Congress-Area, die Stages in der Expo fokussieren auf eher operative Aspekte. Die Community wird in jedem Fall größer, vielfältiger und noch breiter aufgestellt sein.

Wie können wir uns das vorstellen?

Meyer: Der bisherige Kongress hatte für viele Teilnehmende immer ein wenig das Image eines Klassentreffens. Man kannte sich eben seit vielen Jahren, freute sich immer auf dieselben bekannten Gesichter. Doch jetzt stellen Sie sich mal vor, Sie kommen zum ersten Mal in diese etablierte Gemeinschaft. Größere Gruppen kennen sich, stellen und setzen sich zusammen. Als Neuzugang stehen Sie erst einmal etwas verloren daneben. Diese Erfahrung hat auf dem Kongress der eine oder die andere in der Vergangenheit auch machen müssen. Das wollen wir ändern, indem wir konkrete und auch moderierte Netzwerk-

formate anbieten. Mit den „Connect Lunch Tables“ haben wir bereits 2023 gute Erfahrungen gemacht: Menschen, die sich für ein ganz bestimmtes Thema interessieren, bringen wir an diesen Tischen zusammen. So reduzieren wir eventuelle Berührungsgängste. Dieses Format wollen wir jetzt weiter ausbauen.

Fischer: Gleichzeitig werden wir die immer größer werdende Gruppe der Young Professionals noch stärker ansprechen. Die Senior Experts haben ja oft seit Jahrzehnten ihre Netzwerke, jetzt helfen wir den Jüngeren, Bestandteil dieser Netzwerke zu werden oder eigene aufzubauen. Auch dazu entwickeln wir konkrete Formate. Wir denken hier stark in Richtung Peers, also an Gruppen von ungefähr gleichaltrigen und gleichgesinnten Personen, die sich bei uns austauschen können. Noch arbeiten wir daran, werden die neuen Formate aber rechtzeitig ankündigen – und denken dabei auch schon an 2025.

Sie haben also viel vor in Berlin – geht damit auch ein Strategie-wandel in der Ausrichtung der BVL selbst einher?

Fischer: Ja, in der Tat. Die BVL insgesamt wandelt sich, wird vielfältiger. Die Vereinsarbeit rückt wieder mehr in den Fokus. Um der Idee einer ganzheitlichen Lieferkette Rechnung zu tragen, werden wir auch die Bereiche Straßengüterverkehr, Luft- und Seeverkehr sowie Binnen- und Seeterminals vermehrt



Analoge und digitale Technik im Dialog: „Ein stark sichtbares Bild für den Wandel, der längst im Gange ist. Wir möchten als BVL wieder stärker eine Vorreiterrolle in der Logistik einnehmen“, sagt Christoph Meyer.

ansprechen. Denken Sie an die Blockade des Suezkanals – dort waren viele „Stakeholder“ der Supply Chain miteinander verknüpft und mussten in den Erfahrungsaustausch gehen, um die Auswirkungen auf die Lieferkette zu minimieren. Bei solchen Ereignissen sind unser Netz und der Austausch mit den Vorkolleginnen und -kollegen sehr hilfreich.

Die neue BVL Supply Chain CX wird also zu einem Leuchtturm für die Neuausrichtung der gesamten BVL?

Meyer: Die neue Veranstaltung folgt einer klaren Idee, unserem BVL-Purpose und der BVL-Vision. Darauf fußt ja auch der Wandel, den Silke angesprochen hat. Diese Richtung gibt insbesondere auch der Vorstand der BVL vor und trägt sie mit. Dafür sind Silke und ich sehr dankbar, wir tun alles für eine erfolgreiche Umsetzung. Wir erweitern den Mitgliederkreis in Anzahl und Struktur, das gesamte Portfolio unseres Angebots. Wir sind nicht nur ein Logistiknetzwerk, sondern vor allem ein Supply Chain Network, diesem Begriff wollen wir gerecht werden. Wir wollen dafür alle abholen. Nicht nur mit unserer Veranstaltung in Berlin – aber sie ist ein stark sichtbares Bild für den Wandel, der meines Erachtens längst im Gange ist. Wir wollen als BVL wieder stärker eine Vorreiterrolle in der Logistik einnehmen.

Fotos: Nikolai Wolff/Fotoetage

Können Sie diese Vorreiterrolle schon an einem Thema festmachen?

Fischer: Es gibt eine Vielzahl von Feldern, die wir noch stärker als zuvor besetzen können und die unsere Mitglieder bewegen: Automatisierung, Digitalisierung, Nachhaltigkeit und vor →

Vom 23. bis zum 25. Oktober 2024: BVL Supply Chain CX in Berlin

In diesem Jahr wechselt der Logistik-Kongress nicht nur die Location: Aus der traditionsreichen Veranstaltung wird die BVL Supply Chain CX. Damit verbunden ist der Umzug vom Berliner Hotel Interconti und der Marlene Bar ins Estrel Berlin. Dank der neuen räumlichen Möglichkeiten im Estrel soll der Ausstellungsteil der Veranstaltung erheblich ausgeweitet werden, um mehr Platz für die Partner und Exponate zu schaffen. Außerdem sind Side-Events bestimmter Branchen sowie für Start-ups geplant. Hinzu kommen weitere digitale Vernetzungsangebote für die Teilnehmenden. Der Deutsche Logistik-Preis, mit dem Innovationen im Bereich Supply Chain-Management und Logistik prämiert werden, bleibt auch im neuen Format BVL Supply Chain CX ein zentraler Bestandteil der Veranstaltung. Für die Gäste gibt es vielfältige Ticket-Optionen.



Mit der Community auf Augenhöhe: „Wir wollen hierarchie-, bereichs- und branchenübergreifend diskutieren, so wie es in den Unternehmen ebenfalls Realität ist.“



alles auch die KI fallen mir hier zuallererst ein. Ein Erfolgsmodell ist beispielsweise unser Kooperationsprojekt des digitalen Lieferscheins mit GS1: Cloud4Log. Viel zu oft sind Lieferscheine immer noch aus Papier, allein im Lebensmitteleinzelhandel in Deutschland sind das mindestens 180 Millionen Blätter im Jahr. Mehr als 100 Unternehmen haben sich Cloud4Log bereits angeschlossen. Ein wunderbares Vorbild für ähnliche, neue Vorhaben! Mit einem sehr guten Netzwerk werden wir immer Lösungen schaffen können, von denen unsere Mitglieder unmittelbar profitieren können. Auch hierfür haben wir die Rückendeckung des Vorstands.

Im Überblick: Die Ticket-Optionen

Congress:

- All-Access-Ticket 3 Tage: 1.690,00 Euro, für BVL-Mitglieder 1.490,00 Euro
- All-Access-Tagesticket: 850,00 Euro (Mittwoch inkl. Preisverleihung Deutscher Logistik-Preis, Donnerstag inkl. CX-Party)
- „Thank God It's Friday“-Ticket: 190,00 Euro

Expo:

- Expo-Ticket 3 Tage: 390,00 Euro inkl. CX-Party
- Expo-Tagesticket inkl. Catering: Mittwoch 149,00 Euro / Donnerstag inkl. CX-Party 249,00 Euro / Freitag 60,00 Euro

Alle Tickets: www.bvl.de/cx/tickets

Wann kam denn erstmals der Gedanke in der BVL auf, diesen neuen Kurs, nicht nur bezogen auf das Kongressformat, einzuschlagen?

Meyer: In der Corona-Zeit haben Vorstand und Geschäftsführung einen „Purpose-Prozess“ gestartet: Was ist heute und vor allem morgen der Sinn und Zweck der BVL? Was ist unsere Motivation für die Zukunft, welche dauerhafte Gültigkeit haben wir? Unter anderem darauf aufbauend haben wir die Zukunftsidee des Kongresses formuliert, die ich auf einer Vorstandssitzung Ende 2022 präsentiert habe. Danach war klar: Wir wollen ein Forum werden für alle, die in Logistik und Supply Chain Verantwortung übernehmen – und das sind wesentlich mehr Menschen, als wir bislang angesprochen haben. Ihnen wollen wir eine Heimat bieten.

Fischer: Und für die BVL insgesamt bedeutete dies ebenfalls eine Veränderung: Wenn wir unser Flagship-Event derart positionieren, gilt das auch für die gesamte BVL. Beides denken wir parallel. Insofern fiel im November 2022 auf der von Christoph erwähnten Vorstandssitzung eine Grundsatzentscheidung. Daran anschließend haben wir einen Prozess angestoßen, in dem wir unseren USP herausarbeiten und unser Netzwerk erweitern. Glaubhaft, belastbar und ehrlich. Auf die ständige Weiterentwicklung, die das für die BVL bedeutet, freue ich mich ganz besonders. Wir haben es ja bereits mehrfach angesprochen: In unserer neuen Ausrichtung wollen wir noch stärker auf jüngere Menschen eingehen, hier hatten wir eindeutig Nachholbedarf. Wir werden moderner. Das Thema „Verein“ hat ja nicht nur in der Freizeit spürbar an Bedeutung und Attraktivität verloren, sondern auch in der Wirtschaft. Heute geht es vielmehr um Projekte und Projektarbeit.

Meyer: Ich nehme es ähnlich wahr. Aus guten Gründen haben wir als BVL lange den Blick nach innen gerichtet, haben uns untergehakt wie ein Rugby-Team vor dem Spiel. Jetzt drehen wir uns bewusst um und suchen den Kontakt zu anderen Playern: Menschen in Logistik und Supply Chain-Management sind Spielmacher, Netzwerkerinnen, Enabler, Schnittstellen-Dolmetscherinnen.

Bleibt zum Schluss nur noch eine Frage: Wofür steht denn das CX im neuen Namen der Veranstaltung?

Meyer: Das Logo lässt es explizit offen. Gemeint ist zunächst Congress und Expo. Und zugleich steht es auch für Community und Experience. Beides trifft den Kern unserer neuen Ausrichtung. (bo) ■



LOXXESS

Blitzschneller E-Commerce auch bei Bestellspitzen

Dank KI-gestützter IT – Operations Excellence, auf die Sie zählen können

Mehr Infos zum Thema Logistik im E-Commerce?

Hier geht's zu unserem Whitepaper:



www.loxxess.com



Marcel Breusch
Mitglied der Geschäftsleitung Operations Excellence

Der Technologie vertrauen lernen

*Damit Unternehmen künstliche Intelligenz erfolgreich einsetzen,
müssen die Mitarbeitenden sie verstehen und damit umgehen lernen.
Nur dann kann KI die Zukunft von Organisationen aktiv mitgestalten.*

Um mit künstlicher Intelligenz (KI) zu arbeiten, muss man sie verstehen – und lernen, mit ihr umzugehen sowie ihr Potenzial auszuschöpfen. Laut der TÜV-Weiterbildungsstudie 2024“ ist die Weiterbildung ihrer Mitarbeitenden für 93 Prozent der befragten deutschen Unternehmen sehr wichtig. Doch bisher haben von diesen nur zwölf Prozent an Formaten zum Thema KI teilgenommen. Und ganze 71 Prozent der Arbeitgeber bieten auch gar keine passenden Schulungen an. Das ist riskant, glaubt Sascha Sambale, bei Bosch Digital mitverantwortlich für die Einführung und Nutzung von generativer KI für die Robert Bosch GmbH: „2024 steht nicht mehr die Frage im Raum, ob wir KI im Unternehmen nutzen oder nicht. Die Frage ist: Wie gehen wir damit um? Denn wer diese Entwicklung verpasst, wird langfristig wirtschaftlich nicht bestehen können.“



Sascha Sambale
Global GenAI Lead,
Bosch Digital

Rahmen der hauseigenen „KI-Lernreise“, einem konzernweiten digitalen Training, abrufbar sind. „Dort können die Beschäftigten generative KI grundsätzlich verstehen lernen, sich den Umgang damit aneignen, die damit einhergehenden Risiken kennenlernen oder sogar direkt von unseren KI-Experten vermittelt bekommen, wie man ein eigenes KI-Modell baut“, so Sambale.

Dass dieses Konzept möglich wurde, ist dem starken Commitment des Unternehmens zu verdanken.

Bosch nutzt KI seit Langem, hat beispielsweise bereits 2017 das „Bosch Center of Artificial Intelligence“ gegründet. „Kurz nach der Veröffentlichung von ChatGPT haben wir einen Fokus auf generative KI beschlossen und dafür ein Team mit Anwältinnen und Anwälten, Datensicherheitsfachleuten, Data Engineers, Data Scientists, Entwicklern und Product Ownern zusammengestellt“, so Sambale. Die Geschäftsbereiche wurden gefragt, welche Ansätze für mehr Effizienz durch KI sie für ihre Arbeit sehen. „Innerhalb von wenigen Tagen bekamen wir mehr als 100 mögliche Anwendungsfälle zurückgespielt. Die haben wir in vier Cluster eingeteilt – Software-Entwicklung, Web Content Generation, Search & Summarization sowie Chat-Bots –, in denen wir nun konkrete Lösungen entwickeln.“ Auch der Betriebsrat des Konzerns wurde zum Thema KI geschult, und es wurden Regeltermine eingeführt, um dort die potenziellen Auswirkungen auf Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen zu besprechen, zu klären und angepasste Prozesse zu etablieren.

Bosch arbeitet mit digitaler KI-Lernreise Bei Bosch setzt man auf umfangreiche Trainings, um Wissen und Fertigkeiten zu künstlicher Intelligenz in der gesamten Organisation zu verankern. Das Unternehmen hält regelmäßig Vorträge, publiziert Wissens-Nuggets im Intranet und bietet Workshops an, die die Technologien praktisch vermitteln, aber auch auf die Risiken hinweisen. Zusätzlich gibt es webbasierte Lernformate. Sascha Sambale erklärt, wie diese praxisnah entwickelt wurden: „Wir hatten zum Beispiel in einer internen Befragung herausgefunden, dass viele unserer Mitarbeitenden nur die offensichtlichen Standard-Funktionen von Github Copilot nutzten, weil ihnen das Wissen darüber fehlte. Also haben wir Testgruppen geschult – und dabei gesehen, worauf es genau ankommt, damit die Anwenderinnen und Anwender das Potenzial ausschöpfen können.“ Die Ergebnisse wurden in Trainings gegossen, die im

Thyssenkrupp fördert Vertrauen in Technologie Wenn KI erfolgreich in Unternehmen implementiert werden soll, sieht Sambale eine starke Mitverantwortung bei der Führungsriege: „KI fängt beim höheren Management an, das die Belegschaft dazu ermutigen sollte, die Technologie zu nutzen, aber auch



selbst damit zu arbeiten.“ Das bestätigt auch Ilse Henne, CEO von Thyssenkrupp Materials Services. Sie ergänzt: „Du musst die Leute an der Basis, die Early Adopter sind und Neues spannend finden, unterstützen – aber gleichzeitig auch die Führungskräfte oben, damit sie die Lösungen in der Organisation gangbar machen können. Als wir in den 1980er-Jahren den IBM-Computer eingeführt haben, waren auch nicht alle begeistert und haben sich die Technik sofort angeeignet.“

Henne ist überzeugt, dass Maschinen das bleiben, „was sie heute sind: Technologien mit einer Intelligenz, die sich aus Daten speist – und der Mensch muss mithilfe seines Gehirns damit umgehen. Darauf müssen wir die Köpfe in unseren Unternehmen vorbereiten.“ Dabei hält sie es für sehr wichtig, einerseits die konkrete Funktionsweise von Tools von Grund auf zu vermitteln, gleichzeitig aber auch eine Offenheit für die Technologie zu fördern: „Wir müssen unsere Teams mit den Systemen vertraut machen, und sie müssen ihnen vertrauen lernen. Für jemanden, der seit Jahrzehnten Preise für Rohstoffe kalkuliert, ist es anfangs natürlich nicht einfach, sich auf ein Tool einzulassen, das jetzt diese Preise berechnet. Er braucht vielleicht etwas Zeit, bevor er sich weniger in seiner Kompetenz bedroht fühlt und stattdessen erkennt, welche Vorteile die KI bietet.“

KI erhöht Komplexität noch Nur eine lernende Organisation könne schließlich die Komplexität bewältigen, mit der wir alle in einer globalisierten Welt konfrontiert sind. „Ich denke, wir müssen uns sehr davor hüten zu glauben, dass KI diese Komplexität auflösen kann“, so Henne. „Vielmehr erhöht sie



Ilse Henne
CEO, Thyssenkrupp
Materials Services



Philipp Meyer
Kantor, Abtei Maria Laach

sie.“ Komplexität könne man nicht reduzieren, aber man müsse versuchen, sie zu beherrschen – und zu akzeptieren. „Eine lernende Organisation, die immer wieder neue Impulse entgegennimmt, kann das schaffen. Mit sehr menschlichen Stärken wie dialogbasierter Kommunikation, einer guten Feedback- und Fehlerkultur. Das sind Tools, die bei jeder Transformation helfen. Dass das funktioniert, haben wir bei Thyssenkrupp in mehr als 100 Jahren Firmengeschichte auch immer wieder bewiesen.“

Dass man den bewussten, gut dosierten und zielgerichteten Einsatz von KI in Organisationen im Sinne der Mitarbeitenden braucht, meint Pater Philipp Meyer des Ordens des Heiligen Benedikts. Der Kantor der Abtei Maria Laach hat auf einer BVL-Regionalgruppenveranstaltung zum Thema „Ethik und Wirtschaft“ über die ethischen Herausforderungen in der Wirtschaftswelt gesprochen. Er sagt: „Technologie sollte immer dem Menschen dienlich sein. Sie sollte das Leben leichter machen und Dinge verbessern – oder solche ermöglichen, die der Mensch ohne sie nicht realisieren kann.“ Dann nehme dieser sie auch leichter an und arbeite gern damit. Noch mehr „Hyperaktivität“ des Menschen dagegen sei nicht erstrebenswert: „Der Einsatz von KI soll nicht vor allem den Zweck haben, immer höher, schneller, weiter zu kommen, noch mehr zu können, noch mehr zu machen – um, biblisch gesprochen, so sein zu wollen wie Gott. Da wäre für mich aus einer ethischen Perspektive eine Grenze überschritten.“ Er wünscht sich entsprechende Rahmenbedingungen, die das verhindern, vor allem auch in der Wirtschaft. Und Vernunft sei gefragt: „Ich hoffe, dass sich die Welt auch hier wieder stärker auf ihren gesunden Menschenverstand verlässt.“ (jg) ■

Zur Person

Dr. Tobias Meyer ist Vorstandsvorsitzender der DHL Group. Er kam im Jahr 2013 als Zentralbereichsleiter Konzernentwicklung zum Unternehmen. 2019 wurde er in den Vorstand bestellt und übernahm die Leitung des Unternehmensbereichs Post & Paket Deutschland. Bevor Tobias Meyer in den Konzern eintrat, war er Partner bei McKinsey & Co. Er hat Wirtschaftsingenieurwesen studiert und in Maschinenbau promoviert.



»Handelsbeschränkungen schaden dem weltweiten Wohlstand«

*Drei Fragen an Dr. Tobias Meyer,
Vorstandsvorsitzender der DHL Group*

Jahrzehntlang haben Lieferketten in einem stabilen Umfeld nahtlos funktioniert. Wie kann sich die Wirtschaft auf die neue Situation mit anhaltenden geopolitischen, ökologischen, sozialen und politischen Schocks einstellen?

Es stimmt, die Welt ist für viele Unternehmen in den vergangenen Jahren wieder komplizierter geworden. Nach einer etwa 30-jährigen Phase der relativen Stabilität hat die Volatilität zugenommen. Auslöser sind vor allem geopolitische Spannungen, aber auch technologische und weltwirtschaftliche Veränderungen sowie der Klimawandel. Der Umgang mit diesen Herausforderungen ist für jeden Wirtschaftssektor anders. Diversifizierung und Lokalisierung der Produktion funktionieren nur für einige Bereiche; für andere ist diese Strategie mit zu hohen Kosten verbunden. Unsere Erfahrung im Umgang mit herausfordernden Situationen kommt unseren Kunden gerade in der aktuellen Zeit zugute. Wir unterstützen beispielsweise dabei, Lieferketten resilienter zu machen. Und wer die Dekarbonisierung seiner Lieferkette vorantreiben möchte, findet in uns einen Partner.

Wie gelingt es Ihnen bei DHL, im Hinblick auf eine allgemein schwache Weltwirtschaft und zurückhaltende Konsumlaune die wirtschaftlichen Unsicherheiten zu minimieren?

Ja, wir befinden uns in einer ungewöhnlich langen Phase mit einer geringen Dynamik im Welthandel. Nach

den Rekordergebnissen im Zuge der Corona-Pandemie haben wir uns sehr frühzeitig auf eine nachlassende Weltkonjunktur eingestellt. Das Kapazitätsmanagement im Luftverkehr haben die Kollegen strategisch wie operativ sehr gut hinbekommen. Auch bei Kostensenkungen in anderen Bereichen haben wir früh und stetig reagiert und damit zur Ergebnis- und Cashflow-Sicherung beigetragen. Unser EBIT liegt deutlich über dem Vor-Pandemie-Niveau, und mit unserem Logistikportfolio sind wir gut aufgestellt, um von einer Belebung des Welthandels zu profitieren. 2024 sehen wir auch als ein Jahr der Chancen – auch weil einige unserer Wettbewerber mit internen Restrukturierungen beschäftigt sind.

Viele Regierungen greifen immer häufiger mit Zöllen, Handelsbeschränkungen, finanziellen Anreizen und ähnlichen Maßnahmen in Märkte ein, um übergeordnete politische Ziele zu erreichen. Wie beurteilen Sie die Auswirkungen auf die internationale Wirtschaft?

Der Trend zu Protektionismus und Abschottung ist leider unverkennbar. Spätestens seit 2017 nimmt die Zahl der schädlichen Handelseingriffe weltweit zu. Teilweise mag es aus nationaler Sicht nachvollziehbare Begründungen dafür geben. Langfristig schaden Handelsbeschränkungen jedoch dem weltweiten Wohlstand und treiben Inflation. Die Vorteile des Handels werden von vielen nicht gesehen oder unterschätzt – obwohl der Brexit reichlich Anschauungsmaterial geboten hat. Es ist verständlich, dass sich Länder und Blöcke wie die EU in bestimmten Bereichen nicht abhängig machen wollen – das versteht man auch in China. Gleichzeitig ist Deutschland ein großer Profiteur des freien Handels. Auch haben Globalisierung und Welthandel entscheidend zum Rückgang der weltweiten Armut beigetragen. Trotz dieser weit überwiegenden Vorteile werden oft nur die kritischen Punkte der Globalisierung thematisiert. (men) ■

HÖHER

SCHNELLER

WEITER

DAS GVZ JADEWESERPORT

MEHRWERT DURCH LEISTUNG, SERVICE UND FLÄCHE

Beste Bedingungen für Ihr Business. Bauen Sie bei uns größer, höher und weiträumiger! Ob Multi-User-Halle, Hochregal oder Kommissionier- und Verteilzentrum, alles ist möglich. Nutzen Sie die Nähe zu Deutschlands einzigem Container-Tiefwasserhafen – mit regelmäßigen Liniendiensten und Containerzügen ins Hinterland.



Bezugsfertig – Der P3 Park geht ans Netz.

140.000 m² hochmoderne Logistikflächen in drei großzügig dimensionierten Multi-User-Hallen – das ist der neue P3 Park. Er bietet ab sofort Platz für vielfältige Logistikdienstleistungen.



Mehr Infos unter:
www.p3parks.com



Schon ESG-ready?



Vorbereitung auf die ESG-Compliance: So können deutsche Logistikunternehmen die Anforderungen der neuen Nachhaltigkeitsberichterstattung nach CSRD und EU-Taxonomie bewältigen.

Mehr Klimaschutz wollen inzwischen die meisten Logistikunternehmen. Was aber nun ansteht, dürfte einige von ihnen vor Herausforderungen stellen. Erstmals gibt es detaillierte Vorschriften für standardisierte Nachhaltigkeitsreportings zu nichtfinanziellen Kennzahlen: die Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) und die EU-Taxonomie-Verordnung. Sie sollen zu mehr Transparenz und nachhaltigeren Investitionen führen. Konkret muss die ESG-Berichterstattung – ESG steht für „Environmental, Social, Governance“, also Umwelt, Soziales und Unternehmensführung – ein umfassendes Nachhaltigkeitsreporting enthalten und unter anderem darlegen, wie das Unternehmen seine wirtschaftlichen Aktivitäten mit definierten Umweltzielen abstimmt.

„Inhaltlich ist das eine Revolution“, betont Ursula Binder, Professorin für Betriebswirtschaftslehre an der Technischen Hochschule Köln. Schließlich gilt die EU-Taxonomie als das detaillierteste und größte Klassifizierungssystem für Nachhaltigkeitsaktivitäten weltweit. Für viele Unternehmen ist die ESG-Berichterstattung aber vor allem eins: absolutes Neuland. Laut einer im April veröffentlichten Studie der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Grant Thornton und der Online-Marktforschung Yougov Deutschland haben sich über ein Drittel (38 Prozent) der Unternehmen in Deutschland noch nicht eingehend damit auseinandergesetzt, welche Anforderungen die beiden großen Regulierungen an sie stellen.

„Direkt berichtspflichtig werden nach Schätzung des Bundesjustizministeriums zunächst rund 13.000 deutsche Unterneh-

men“, berichtet Simon Brück, Experte für Umwelt-, Klima- und Energiepolitik beim Deutschen Speditions- und Logistikverband (DSLVL). Dazu zählen Unternehmen, die mindestens zwei der drei folgenden Kriterien erfüllen: mehr als 250 Beschäftigte, Bilanzsumme über 25 Millionen Euro, Umsatz über 50 Millionen Euro. Indirekt betroffen durch die Zulieferung von Daten und Informationen an direkt betroffene Unternehmen, die vollständig über ihre Lieferketten berichten müssen, seien laut einer Schätzung von Lufthansa Industry Solutions sogar 130.000 bis 150.000 Unternehmen, darunter einige mittelständische Logistikunternehmen, so Brück.

Zentraler Bestandteil der Berichterstattung nach CSRD ist eine sogenannte Wesentlichkeitsanalyse. Dafür muss das Unternehmen bestimmen, welche Nachhaltigkeitsthemen relevant für die eigene Berichterstattung sind. „Dabei muss die Wertschöpfungskette in beide Richtungen berücksichtigt werden“, betont Dr. Stefan Hannen, Senior Manager im ESG-Advisory bei Grant Thornton. Simon Brück erläutert: „Regelmäßig relevant ist die Berichterstattung über das eigene Personal und den Klimaschutz. Für die Berechnung der CO₂-Emissionen bietet der weltweite Standard ISO 14083 eine solide Grundlage – der DSLVL und das Umweltbundesamt haben dazu einen Leitfaden entwickelt.“

Im Rahmen der EU-Taxonomie müssen Unternehmen angeben, welche Anteile ihrer Umsätze, Investitionen und operativen Aufwendungen auf Wirtschaftstätigkeiten entfallen, die als ökologisch nachhaltig gelten (Taxonomiekonformität) beziehungsweise dafür infrage kommen (Taxonomiefähigkeit). Die Einstufung bemisst sich unter anderem nach den Auswirkungen auf die sechs Umweltziele Klimaschutz, Anpassung an den Klimawandel, nachhaltige Nutzung von Wasserressourcen, Wandel zu einer Kreislaufwirtschaft, Vermeidung von Verschmutzung sowie Schutz von Ökosystemen und Biodiversität. „Eine Vielzahl der taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten betrifft den Logistiksektor – etwa die Güterbeförderung im Straßen- und im Eisenbahnverkehr“, erläutert Dr. Stefan Hannen.

Wie viel Zeit ein Unternehmen braucht, um die Nachhaltigkeitsberichterstattung aufzusetzen, lässt sich schwer vorhersagen. „Gerade zu Anfang wird diese Aufgabe mit hohem Aufwand verbunden sein“, erwartet Brück. Man könne sie aber auch als Chance im Sinne eines Steuerungselements der



Prof. Ursula Binder
Professorin für Betriebswirtschaftslehre, TH Köln



Simon Brück
Experte für Umwelt-, Klima- und Energiepolitik, Deutscher Speditions- und Logistikverband (DSLVL)



Dr. Stefan Hannen
Senior Manager im ESG-Advisory, Grant Thornton

eigenen Transformation begreifen, um etwa Emissionstreiber und Personalrisiken zu identifizieren. Prof. Ursula Binder rät, ein paar Dinge unbedingt zu vermeiden: „Besonders oft hakt es bei der Wesentlichkeitsanalyse und bei der digitalen Umsetzung der European Sustainability Reporting Standards, der ESRS, die zu berichtende Inhalte definieren. Man muss sehr genau begründen, welche wesentlich sind – und welche nicht.“ Dazu gelte es auch, alle relevanten Interessengruppen zu berücksichtigen. „Empfehlenswert ist aus meiner Sicht, sehr früh mit einer Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zusammenzuarbeiten“, rät Binder. „So vermeidet man, dass später die Testierung verweigert wird.“

Angesichts von mehr als 1.100 Datenpunkten ist auch Software unerlässlich. Die richtige auszuwählen, ist aber anspruchsvoll. „Gerade werden viele IT-Unternehmen gegründet, es ist daher schwer zu beurteilen, welche davon gut sind“, erklärt Binder. Hilfreich sei es daher, sich Demos anzuschauen, vielleicht einen Testlauf durchzuführen – und zu schauen, wie lange die Firmen bereits auf dem Markt sind. Außerdem sollte ein Kernteam mit etwa drei bis fünf Fachleuten aus möglichst allen Unternehmensbereichen gebildet werden, das sich mit dem Aufbau der Nachhaltigkeitsberichterstattung beschäftigt. Sind erst einmal standardisierte Prozesse für die Berichterstattung aufgesetzt, sinkt der Aufwand deutlich.

Gerade zu Anfang ist jedoch mit erheblichen Kosten zu rechnen. Im Referentenentwurf zum deutschen CSRD-Umsetzungsgesetz finden sich Schätzungen: 748 Millionen Euro für die Einführung beziehungsweise 1,4 Milliarden Euro für die laufende Erfüllung der CSRD werden dort genannt – bezogen auf die Gesamtwirtschaft. Allerdings seien diese Summen deutlich zu niedrig, schätzt Dr. Stefan Hannen von Grant Thornton. Simon Brück resümiert: „Aus unserer Sicht sind die neuen Regelungen Fluch und Segen zugleich.“ Natürlich sei der Aufwand hoch, und für die Unternehmen werde es auch erst einmal teuer. Die Regeln würden aber durchaus dazu beitragen, Unternehmen auf eine andere Art und Weise zu verstehen und eine ehrliche Vergleichbarkeit etwa bei Ausschreibungen zu schaffen. „Perspektivisch lassen sich aus der Auseinandersetzung im zweiten oder dritten Schritt vielleicht Impulse für die Weiter- oder Neuentwicklung von Geschäftsmodellen ableiten“, so Hannen. (cb) ■



Im Visier

Hacker-Angriffe auf die Supply Chain können maximalen Schaden anrichten. Mit einer vollständigen Digitalisierung der Lieferketten – einhergehend mit gezielten Investitionen in mehr Cyber-Sicherheit – lässt sich dem entgegenwirken.

Im März 2023 waren die IT-Fachleute von Fiege Logistik mehrere Tage im Dauereinsatz. Cyber-Kriminelle waren in die Systeme der italienischen Tochter des Grevener Unternehmens eingedrungen, hatten 259 Gigabyte an internen Daten gestohlen und diese teilweise im Darknet veröffentlicht. In drei italienischen Fiege-Standorten stand der Betrieb tagelang still. Doch das Unternehmen kam vergleichsweise glimpflich davon – weil es vorbereitet war: Das Fiege-Cyber-Defense-Center habe den Angriff frühzeitig erkannt und schnell darauf reagiert, so die Unternehmensangaben. Deshalb habe man die Cyber-Attacke schnell eindämmen können – die betroffenen IT-Systeme seien umgehend isoliert worden, sodass außerhalb Italiens kein Fiege-System und kein Fiege-Standort betroffen gewesen sei. Innerhalb weniger Tage konnten auch die drei von dem Cyber-Angriff betroffenen Standorte den Betrieb wieder aufnehmen.

„Detektion statt Prävention“: Diese Strategie hatte man bei Fiege schon rund ein Jahr vor dem Angriff ausgegeben. Das Cyber-Defense-Center überwacht und analysiert die Situation rund um die Uhr und kann somit umgehend auf Cyber-Angriffe reagieren. Der Hintergedanke: Solche Attacken lassen sich nicht mit hundertprozentiger Sicherheit verhindern, dafür aber bei entsprechend schneller Reaktion

recht gut eindämmen. Und das hat im Fall des Angriffs vom März 2023 funktioniert.

Doch trotz der enormen Risiken sind viele Unternehmen immer noch unzureichend auf Cyber-Angriffe vorbereitet. So hat laut einer Studie, die das IT-Beratungsunternehmen Secida gemeinsam mit der BVL erstellt hat, mehr als ein Drittel der Unternehmen keine Planung dafür, wie der Geschäftsbetrieb bei einem Cyber-Angriff fortgeführt werden kann. Ein Einfallstor für Cyber-Kriminelle ist die digitalisierte Supply Chain. „Um die Effektivität zu steigern und Prozesse zu beschleunigen, bekommen Lieferanten weitgehenden Zugriff auf Lieferantenportale ihrer herstellenden Kunden; Kunden der Hersteller nutzen ihrerseits Kundenportale, die es ermöglichen, Bestellungen schneller und effizienter auszulösen“, erklärt Secida-CEO Alpha Barry. Diese Verknüpfungen würden von allen Seiten geschätzt. Aber sie bergen eben auch Gefahren. „Sie führen auch dazu, dass es plötzlich weitere Möglichkeiten gibt, die Cyber-Kriminelle nutzen können, in die IT ihrer Opfer einzudringen“, so der Experte. „Die Supply Chain bietet Hackern die Chance, große Zielunternehmen über leichter zugängliche – weil schlechter abgesicherte – Lieferanten oder Kunden anzugreifen.“

Der Schlüssel dazu, das zu verhindern, liegt aber nicht in weniger Digitalisierung – im Gegenteil: Der Gefahr lässt sich durch eine vollständige Digitalisierung der Lieferketten entgegenwirken. Es reicht eben nicht aus, sich gegenseitig Zugriff auf Lieferanten- und Kundenportale zu gewähren – man braucht eine einheitliche, perfekt abgeschirmte digitale Lösung, auf die alle über die Supply Chain verbundenen Unternehmen zugreifen können. Auf diese Weise lasse sich sicherstellen, dass die Unternehmen nicht nur in Eigenverantwortung ihre jeweilige Unternehmens-IT effektiv gegen Angriffe schützen, sondern die gesamte Supply Chain gegen Cyber-Bedrohungen abgesichert ist, betont Barry. „Für die Zukunft wünsche ich mir mehr Dialog zwischen allen Beteiligten. Unternehmensübergreifend müssen sich die Partner entlang der Lieferkette intensiv und regelmäßig zu den gemeinsamen Cyber-Risiken austauschen.“

Voraussetzung dafür ist aber auch, dass sich alle Unternehmen entlang der Lieferkette gleichermaßen gegen Cyber-Risiken schützen – und gezielt in mehr Cyber-Sicherheit



Alpha Barry
CEO, Secida AG



Victoria Abiola
Expertin
Cybersicherheit



Dr. Hanna Schmidt
Anwältin für IT-Recht
und Datenschutz,
Kanzlei Oppenhoff

investieren. Dazu gehört vor allem, die Beschäftigten intensiv zu schulen. Denn die meisten Cyber-Kriminellen gelangen immer noch ohne allzu großen technischen Aufwand in die Computersysteme ihrer Opfer – einfach, weil unbedarfte Mitarbeitende unsichere Passwörter wählen oder in Phishing-Mails infizierte Dateianhänge anklicken. Sensibilisierung und Weiterbildung seien daher von zentraler Bedeutung, um Supply Chains adäquat abzusichern, sagt Victoria Abiola, Expertin für Cybersicherheit. „Das aktuelle Personal mit mehr Sicherheitswissen auszustatten, stärkt die Verteidigung.“ Sie rät dazu, sich bei Schulungen nicht auf reine Anti-Phishing-Kampagnen zu beschränken, sondern ausgewählte Mitarbeitende gezielt zu „Security Champions“ zu machen. Diese sollten dann im täglichen Geschäftsbetrieb als Botschafter fungieren, um Sicherheitsthemen in den Arbeitsalltag zu integrieren.

Das wird auch deshalb immer wichtiger, weil die regulatorischen Vorgaben verschärft werden. Mit der NIS2-Richtlinie der Europäischen Union soll das Cyber-Sicherheitsniveau in der gesamten EU angehoben werden. Wenn voraussichtlich ab dem 18. Oktober 2024 das NIS2-Umsetzungs- und Cyber-Sicherheitsstärkungsgesetz in Deutschland gilt, müssen sich nicht nur Konzerne, sondern auch Mittelständler ab 50 Beschäftigten besser vor IT-Angriffen schützen. Vor allem Anbieter kritischer Infrastruktur, wozu auch die Logistik zählt, müssen

dann spezielle Schutzmaßnahmen ergreifen. „Benötigt werden insbesondere Konzepte, um Risiken zu analysieren und die Informationssysteme abzusichern“, erklärt Hanna Schmidt, Rechtsanwältin in der Kanzlei Oppenhoff in Köln. Wichtig sei es, Sicherheitsvorfälle zu bewältigen, den Betrieb im Störfall aufrechtzuerhalten und die Sicherheit der Lieferkette und des Personals zu gewährleisten. Das Thema IT-Compliance nehme daher an Bedeutung zu.

„Letztlich dient eine am neuesten Stand der Technik ausgerichtete IT-Sicherheitsarchitektur aber nicht nur dem Zweck, gesteigerten gesetzlichen Anforderungen gerecht zu werden“, sagt Schmidt. Schließlich sollte es im ureigenen Interesse eines jeden Unternehmens sein, sensible Unternehmensdaten und die Supply Chain zu schützen. Der erfolgreich eingedämmte Cyber-Angriff auf Fiege Logistik zeigt, wie Unternehmen diese Herausforderung bewältigen können. (czy) ■

Mit KI die Markt- führerschaft sichern

Mit immer neuen Entwicklungsschüben bahnt sich KI den Weg in Wirtschaft und Gesellschaft. Für die Logistik gilt es, auf dieser Basis neue Produkte und Dienstleistungen zu entwickeln und mit KI das eigene, etablierte Geschäftsmodell zukunftsfähig zu machen.

Anfang März 2024 veröffentlichte der US-Roboterhersteller Figure AI ein Demo-Video, in dem ein humanoider Roboter mit einem Menschen interagiert: Er unterscheidet verschiedene Gegenstände und deren Kategorien, reicht behutsam einen Apfel und sortiert Müll und Geschirr. Auf Nachfrage gibt er sich mit seiner Performance sehr zufrieden. Das Video ist eine kleine Sensation: Nach reinen Sprachmodellen wie ChatGPT sorgen nun kombinierte Vision-Sprachmodelle für einen neuen Entwicklungsschub. Im Zusammenspiel mit der Cloud-Technologie und leistungsfähigen Grafikkartenprozessoren kann sich künstliche Intelligenz (KI) noch besser entfalten.

Viele Start-ups wie Figure AI beflügeln derzeit die Anwendungsszenarien für KI in der Wirtschaft – doch sollte man ihnen



dieses Innovationsfeld nicht ganz überlassen. „Die mittelständisch geprägte deutsche Wirtschaft braucht KI-Methoden – um die betrieblichen Prozesse zu verbessern, aber auch, um Produkte weiterzuentwickeln und sich so eine künftige Marktführerschaft zu sichern“, sensibilisiert Antonio Krüger, Leiter des Deutschen Forschungszentrums für Künstliche Intelligenz (DFKI). Die Deep-Learning-Modelle eignen sich auch als Analysemethode, um neue Produkte oder Dienstleistungen zu entwickeln. Krüger ist optimistisch, dass deutsche Logistiker und Hersteller schon in fünf bis zehn Jahren zu einer gewinnbringenden Zusammenarbeit von Mensch und Maschine kommen.

Aber wie kombiniert man menschliche Intuition und Erfahrung mit den Rechenkapazitäten und der Präzision von KI? Zunächst gilt es, das menschliche Wissen in die KI-Modelle einzubeziehen. „Wir brauchen einen Paradigmenwechsel zur triangulären KI, die Daten, Wissen und Kontext verknüpft“, sagt Moritz Roidl, stellvertretender Geschäftsführer des Lamarr-Instituts für maschinelles Lernen und künstliche Intelligenz. Erreichen lasse sich dies durch Nutzereingaben oder digitale Werkzeuge. „KI entfaltet ihre komplette Innovationskraft erst, wenn man das Beste aus realer und virtueller Welt kombiniert“, bringt es Miriam Kröger, Partnerin für digitale Transformation bei PwC, auf den Punkt.



Hier geht es zum Demo-Video des Roboterherstellers Figure AI.

Es gilt, einen gemeinsamen Erfahrungsschatz aufzubauen. Das lasse sich durch „Reinforcement Learning“ beschleunigen, so Roidl: „Dabei baut man virtuelle Simulationsmodelle auf, etwa von einem Lager, in dem Roboter das gewünschte Verhalten lernen. Sie können das Erfahrungswissen aus der Simulation an den Menschen zurückspielen, um es zu validieren – oder sogar direkt an den realen Roboter.“ In die vernetzte Welt einbeziehen lassen sich auch die unzähligen mit Sensortechnik ausgestatteten Behälter, Container oder Geräte – das Internet der Dinge. Der Schlüssel dazu ist laut Roidl eine ferngesteuerte KI. Der Sensor, der die Daten liefert, und die Cloud, die die Entscheidungen trifft, sind in diesem Szenario kontinuierlich verbunden.

Ein weiteres Verfahren, das autonome industrielle, speditionelle Logistik- und Transportprozesse gleichermaßen beflügeln kann, sieht Miriam Kröger im Edge Computing, mit dem die Rechenprozesse näher an die Datenquellen gebracht werden. So entfällt der Datenaustausch mit der Cloud – oft der Flaschenhals für schnelle und effektive Kommunikation. „Edge Computing ebnet den Weg für Echtzeitentscheidungen. Die brauchen wir im gesamten Zukunftsbereich der autonomen Fahrzeuge und Drohnen, etwa um auf die aktuelle Wetter- oder Verkehrslage zu reagieren.“

Doch müssen Unternehmen noch nacharbeiten, um datengetriebene Geschäftsmodelle weiter optimieren zu können. Das liegt zum einen an der mangelnden Bereitschaft, Daten zu teilen. Laut einer aktuellen Umfrage des Bitkom treten nur 17 Prozent der Unternehmen als Datengeber auf. Zum anderen sind die Datensätze oft unzureichend strukturiert. In Bezug auf die Datenqualität könnte sich bald eine Alternative auftun, um das jahrelang versäumte Sammeln von Daten aufzuholen: Deep Learning, ein spezieller Teilbereich des maschinellen Lernens. Als spannenden Trend nennt Kröger Generative Adversarial Networks (GAN): Sie bestehen aus zwei konkurrierenden künstlichen neuronalen Netzwerken, die sich konstant gegenseitig verbessern. Genug Training vorausgesetzt, lassen sich so Daten generieren, die von echten nicht zu unterscheiden sind. So helfen GAN, realistische Simulationsdaten zu erzeugen und die Datenqualität zu erhöhen. Unter dem Strich bietet das Konzept eine datenschutzfreundliche Alternative zur Nutzung realer Daten. „GAN bieten eine



Dr. Antonio Krüger
Leiter des Deutschen
Forschungszentrums für
Künstliche Intelligenz
(DFKI)



Dr.-Ing. Moritz Roidl
stellvertretender
Geschäftsführer,
Lamarr-Institut

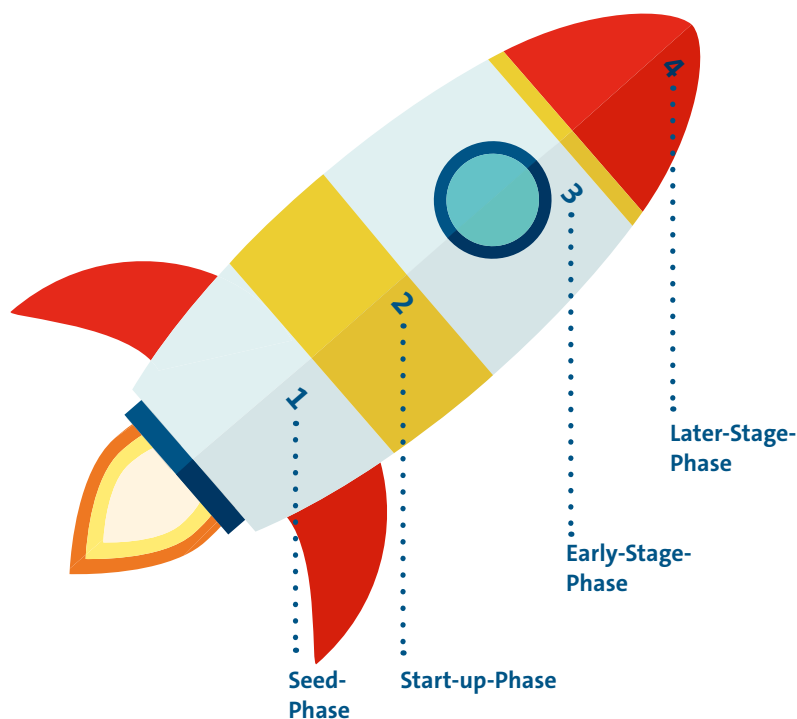


Miriam Kröger
Partnerin für digitale
Transformation, PwC

vielversprechende Lösung für Unternehmen, die nicht über umfangreiche Datenbestände verfügen, aber dennoch von den Vorteilen datengetriebener Geschäftsmodelle und Anwendungen profitieren möchten“, resümiert Kröger.

Forschung und Entwicklung in diesen Zukunftstechnologien sind aufwendig und teuer. Fraglich ist, ob die deutsche Logistikwirtschaft in der Lage ist, KI-Innovationen schnell genug einzuführen, um mit dem internationalen Wettbewerb Schritt zu halten. Rein monetär zeigen sich gewaltige Unterschiede. So liegt das Jahresbudget der Deutschen Forschungsgemeinschaft (DFG) bei etwa vier Milliarden Euro – das sind nicht einmal vier Prozent der F&E-Ausgaben von Amazon im Jahr 2023. Eine Chance, KI systematisch zu nutzen, besteht Moritz Roidl zufolge für die Logistik hierzulande nur im Verbund – über das Datenteilen und Open-Source-Anwendungen. An der Open Logistics Foundation etwa beteiligen sich einige große deutsche Logistikanbieter. Roidl verdeutlicht die Dimensionen, in denen Datenkollaborationen erforderlich werden: „Wir können keine allgemeingültigen KI-Modelle aus einem einzelnen Lager oder Werk antrainieren. Für diese Art von Deep Learning brauchen wir die Daten aller großen Läger oder Werke, mindestens aus Deutschland.“ Ein prominentes Beispiel für eine solche Zusammenarbeit ist das offene Daten-Ökosystem Catena-X für die Automobilindustrie, an dem unter anderem BMW, Mercedes, VW, Siemens und ZF partizipieren.

Ein Hemmnis bei der Kollaboration ist die Daten- und Rechtssicherheit. Es ist unklar, unter welchen Regeln und in welchem Umfang Daten ausgetauscht werden dürfen. Das könnte sich bald ändern: In Europa gelang kürzlich mit dem EU AI Act – der ersten umfassenden Verordnung über KI weltweit – ein wichtiger Schritt für die Regulierung. Nun gilt es, den EU AI Act einheitlich und im Einklang mit der Datenschutz-Grundverordnung umzusetzen, damit Standards, Normen und Prüfverfahren entstehen können. Bei der Informationssicherung sind verschiedene Aspekte zu berücksichtigen – etwa Ethik, Vermeidung von Informationsabfluss, Verhinderung von Kriminalität und ein einheitlicher Rechtsrahmen. Je globaler all dies geschieht, desto besser. Denn die KI lässt sich an nationalen Grenzen nicht stoppen. (lüt) ■



Der lange Atem zahlt sich aus

Wer innovative Lösungen für die Logistik entwickelt, darf mit Überraschungen rechnen: Viele Geschäftsideen müssen an Markt- und Kundenanforderungen angepasst werden. Start-ups fahren gut mit einer Innovationsstrategie, die auf solche Veränderungen flexibel reagiert.

Wenn Gründerinnen und Gründer ihre Innovationen mit einem Start-up realisieren, müssen sie sich darauf einstellen, ihre Innovationen ständig weiterzuentwickeln. Für Prof. Alice Kirchheim sind deshalb langfristige Strategien wichtig. „Eine gute Innovationsstrategie ist eng verzahnt mit der Unternehmensstrategie“, sagt die neue Leiterin des Fraunhofer-Instituts für Materialfluss und Logistik IML. „Sie muss Kunden, Wettbewerb, Technologie und Kooperationsmöglichkeiten im Blick haben.“

Außerdem sind die Gründungsphasen zu berücksichtigen, die jedes Start-up durchläuft. Vier Phasen haben Fachleute ausgemacht. In der Seed-Phase arbeiten die Jungunternehmerinnen und Jungunternehmer den Businessplan aus und bereiten

die eigentliche Gründung vor, in der Start-up-Phase bauen sie Entwicklung, Produktion und Vertrieb auf und bringen ihre Innovation auf den Markt. In der dritten Phase („Early Stage“) haben die jungen Unternehmen Fuß gefasst und planen weiteres Wachstum mit aktualisierten Produkten und Dienstleistungen. In der vierten und letzten Phase („Later Stage“) fallen grundsätzliche Entscheidungen über den künftigen Kurs: Soll das Unternehmen weiteres Wachstum mit neuen Innovationen generieren oder den bisherigen Erfolg konsolidieren? Ersteres erfordert häufig, den Betrieb umzustrukturieren, weiteres Kapital zu akquirieren und neues Führungspersonal einzustellen. Auch für erfolgreiche Gründerinnen und Gründer sind dies enorme Herausforderungen – manche entscheiden sich, ihr junges Unternehmen bereits jetzt zu verkaufen.

Ein Beispiel ist der Robotik-Hersteller Magazino: Im August 2023 übernahm die Jungheinrich AG alle Anteile des Münchener Unternehmens. Vor diesem Merger hatte das Magazino-Management externe Mitgesellschafter wie Fiege Logistik akquiriert, die ihre Anteile ebenfalls an Jungheinrich verkauften. Für Magazino-Mitgründer und -Geschäftsführer Frederik Brantner bedeutet die Übernahme, dass sich die bisherige Innovationsstrategie mit nur noch einem einzigen Partner fortsetzt. Er verspricht sich Synergieeffekte: „Wir werden unsere Technologieführerschaft ausbauen und auch international expandieren.“ Gegenwärtig optimieren Jungheinrich und Magazino gemeinsam autonome Fahrtechnologien für Neufahrzeuge.

Vom Start weg hatte Magazino die Erfahrung gemacht, dass Innovationsphasen immer auch Lernphasen sind. „Als wir die ersten mobilen Roboter planten, hatten wir kein Produktmanagement“, blickt Brantner zurück. Als Folge entwickelten die Mitarbeitenden nach Gutdünken – was in Arbeiten „ohne klaren Fokus und richtige Ergebnisse“ mündete. Das Start-up baute deshalb seine Strukturen um: Ein Produktteam entschied, welche Lösungen entwickelt und wie diese umgesetzt wurden. Außerdem nahm Magazino Kontakt zu potenziellen Kunden auf. Die Münchener besuchten über 100 Produktionsstätten und sammelten Daten über deren Anforderungen an mobile Roboter. Zusätzlich starteten sie zehn Entwicklungspartnerschaften. Das Ergebnis war der autonome Roboter „Soto“, der Materialversorgungen vollständig automatisiert und auf der LogiMAT 2022 vorgestellt wurde. Vom Lager bis zur Montageline transportiert „Soto“ Kleinladungsträger, ohne dass Lagermitarbeitende eingreifen müssen. „Wir konnten mit dem Umbau sicherstellen, dass wir nicht nur auf einen Kunden hin optimieren, sondern die Bedürfnisse des Markts breit abbilden“, resümiert Brantner.

Wiederholt erlebten die Münchener Schlüsselmomente, die die weitere Innovationsstrategie nachhaltig beeinflussten. Als sie beispielsweise einen Kommissionierautomaten für Apotheken entwickelten, mussten sie feststellen, dass der Schaltschrank mit ihren herkömmlichen Lösungen größer ausfallen würde als der Automat. Die Magazino-Macher wechselten deshalb von einer deterministischen zur „perzeptionsgesteuerten“ (Brantner) Automatisierung, die



Prof. Alice Kirchheim
Leiterin des Fraunhofer-Instituts für Materialfluss und Logistik IML



Frederik Brantner
Geschäftsführer, Magazino



Johannes Tress
Vorstandschef, Everstox



Dr.-Ing. Henrik Thamer
Geschäftsführer, Cellumation GmbH

auf das jeweilige Gerät zugeschnitten wurde. Dazu investierten sie unter anderem in Bildverarbeitungen und Open-Source-Anwendungen.

Viele Start-ups haben vergleichbare Erfahrungen gesammelt. „Unser Werdegang hat gezeigt, dass Flexibilität und Veränderungsbereitschaft Schlüsselkomponenten einer erfolgreichen Innovationsstrategie sind“, bestätigt Johannes Tress, Vorstandschef von Everstox. Der Weg dieses IT-Unternehmens, dessen Cloud-basierte Lösung sämtliche Logistikprozesse im E-Commerce abbildet, verlief einigermaßen geradlinig. Auf Basis von Marktforschung und Kundentests baute Everstox seine Lösung auf, anschließend folgte eine Skalierungsphase mit ständigen Weiterentwicklungen in neue Märkte. Andere Start-ups erlebten hingegen harte Einschnitte. „Wir hatten für unser Konzept einer intelligenten Fördertechnik bereits Kundenfeedback, als es noch gar keinen Plan für deren Realisierung gab“, blickt Henrik Thamer, Geschäftsführer der 2019 gegründeten Cellumation GmbH in Bremen, zurück. Mit standardisierten Grundelementen, sogenannten Zellen, hat Cellumation die Fördertechnik revolutioniert: In der Anwendung kombiniert man die sechseckigen Zellen, die Produkte und Sendungen in alle gewünschten Richtungen bewegen können, zu maßgeschneiderten Förderstrecken und kann seine internen Prozesse so flexibel wie möglich gestalten. Cellumation stützte seine Markteintrittsstrategie auf eine technische Roadmap und holte den Intralogistik-Riesen SSI Schäfer als Integrationspartner an Bord. Mit den ersten Anwendern der patentierten „Celluveyor“-Technologie wie DHL kam freilich die nächste Herausforderung: Jeder von ihnen benötigte eine individuelle Software-Lösung. Die Hardware-Spezialisten mussten modulare und skalierbare IT-Produkte entwickeln, die sich mit wenig Aufwand an Kundenanforderungen anpassen lassen. Die Entwicklung einer entsprechenden modularen Plattform konnte Cellumation 2022 abschließen.

Für das gerade begonnene KI-Zeitalter rechnet Thamer mit weiteren Neuentwicklungen. „Wir wollen Innovationen, die außerhalb der Logistik entwickelt wurden, für die Logistik nutzen und weiter wachsen“, sagt der CEO. Für den künftigen Weg von Cellumation dürfte die kleine Forschungs- und Entwicklungsabteilung im Haus eine Schlüsselrolle spielen. Einen Verkauf des Unternehmens schließt Thamer derzeit aus. (sb) ■



»Das wirklich Geniale entsteht im Menschen und nicht in der künstlichen Intelligenz«

Lucas Noerpel-Schneider, Vorstand der Noerpel-Gruppe, lud Prof. Thomas Wimmer, den Vorstandsvorsitzenden der Bundesvereinigung Logistik, zu einem Spaziergang am neuen Standort in Odelzhausen bei München ein. Dabei sprachen sie über die Arbeit in einem Familienunternehmen, Innovation und KI.



Zur Person

Lucas Noerpel-Schneider hat in London Musik und dann in Maastricht und München Business Administration studiert sowie in St. Gallen und an der Pepperdine University einen Master-Abschluss in Accounting & Finance erworben. Berufserfahrung sammelte er bei Beratungsunternehmen und als Projektmitarbeiter der Universität St. Gallen. 2019 stieg er in die Noerpel-Gruppe ein, seit 2023 ist er dort Geschäftsführer.

Prof. Thomas Wimmer: *Danke für die Einladung hierher nach Odelzhausen! Was bedeutet dieser Standort für Sie und die Noerpel-Gruppe?*

Lucas Noerpel-Schneider: Wenn man unsere Entwicklung betrachtet, ist Odelzhausen ein gutes Beispiel dafür, wie wir als Unternehmen gewachsen und groß geworden sind. 2020 sind wir hier mit einem Speditionsterminal mit mehr als 10.000 Quadratmetern gestartet und haben 2022 noch ein Logistik-Terminal eröffnet. Zudem haben wir im Januar dieses Jahres E-Fulfillment in unser Portfolio aufgenommen und bilden damit hier unsere Idee eines Logistikdienstleisters ab, der alles aus einer Hand anbietet. Durch die Nähe zwischen Logistik und Spedition können wir für unsere Kunden mit kurzen Cut-off-Zeiten einen hohen Mehrwert schaffen. Und nicht zuletzt ist hier ein sehr schönes modernes Gebäude entstanden, das wir natürlich auch gern zeigen.

Wimmer: *Wenn das Logistik-Terminal 2022 in Betrieb genommen wurde, haben Sie sich offenbar durch die Corona-Zeit nicht ausbremsen lassen, sondern weiter gebaut und entwickelt?*

Noerpel-Schneider: Absolut. Klar, in solchen Ausnahmesituationen muss man immer abwägen. Offen gesprochen hatten wir hier vor Ort auch nicht direkt von Anfang an einen Kunden – und haben trotzdem gebaut, weil wir darauf vertraut haben, dass wir aus der Logistik heraus auch immer Speditionskunden generieren können. Es war ein Wagnis, aber wir haben uns zum Glück dafür entschieden.

Wimmer: *Noerpel ist seit fast 145 Jahren in Familienhand, Ihre Schwester Judith und Sie stehen für die fünfte Generation. Wie fühlt sich das für Sie an? Und wie gestalten Sie den Übergang von Ihrem Vater auf Sie?*

Noerpel-Schneider: Das lief bei uns total entspannt. Mein Vater ist ein sehr reflektierter Mensch. Er hat die Firma groß gemacht

und kennt einfach ganz viele Details, während ich eher die Managementsicht einnehme. Er ist eine starke Persönlichkeit, aber wir kommen extrem gut zurecht, weil wir viel miteinander sprechen. Wir pflegen eine sehr offene Kultur, in der wir auch streiten, aber immer wieder schnell zusammenkommen – und gemeinsam die beste Lösung finden. Wir haben eigentlich auch bei den meisten Themen den gleichen Blick auf eine Idee, sehen nur manchmal vielleicht unterschiedliche Wege, die zum Ziel führen. Aber er lässt da unheimlich viel Raum, mischt sich nicht wirklich ein und akzeptiert vollkommen, wenn ich einen anderen Weg gehe oder einen anderen Ansatz habe als er. Wir sind unterschiedlich, und das ist auch wichtig: Wir merken immer wieder, wie gut das dem Unternehmen tut.

Wimmer: *Beim Thema Digitalisierung nehme ich mal an, dass eher Sie das besetzen als Ihr Vater?*

Noerpel-Schneider: Genau, ich beschäftige mich stärker mit Innovation und Digitalisierung und meine Schwester mit den Themen Nachhaltigkeit und Personalentwicklung. Wenn man als Unternehmen so schnell wächst, wie wir es die letzten Jahre getan haben, bleiben manche Themen auch ein bisschen auf der Strecke, weil man sehr stark auf das operative Geschäft fokussiert. Da ist es dann wichtig, dass man ein Organisations-Korrektiv hat. Und das hat mein Vater mit meiner Schwester und mir, weil wir eher in Strukturen denken und über die Themen der Zeit wie eben Nachhaltigkeit. Veränderungen in diesen Bereichen stoßen wir an.

Wimmer: *Setzen Sie bereits KI ein?*

Noerpel-Schneider: Wir haben einige Proofs of Concept laufen. Im Büroalltag ist die Technologie schon Routine, wenn wir beispielsweise alle Meetings mitschneiden und automatisch Zusammenfassungen daraus generieren lassen. So müssen keine Protokolle geschrieben werden, und →

es gehen keine Informationen verloren. Das ist eine große Erleichterung.

Wimmer: Ich habe gestern einen Vortrag der BWL-Professorin Yasmin Weiß gehört, die sich auf Zukunftsfähigkeiten und künstliche Intelligenz spezialisiert hat. Sie hat erzählt, dass sie ihre Kinder als Digital Natives auch schon sehr früh mit KI in Berührung bringt. Sie hat Bilder gezeigt, die ihre siebenjährige Tochter mit KI generiert hat – die waren absolut erstaunlich.

Noerpel-Schneider: Ich habe einen Sohn, der ist erst eineinhalb. Ganz offen gesprochen: Ich glaube, ich werde es anders handhaben und ihm bewusst zeigen, zu was er ohne Technologie fähig ist. Ich habe gelesen, dass es Theorien gibt, nach denen bis 2035 quasi das Ende der generativen KI erreicht sein könnte, weil bis dahin kein neues menschliches Wissen mehr generiert wird. Denn KI greift ja auf menschliche Gedanken zurück: Wenn es da keinen Nachschub geben würde, wäre auch die Technologie nicht mehr in der Lage, Neues zu entwickeln. Ich glaube, es ist umso wichtiger, dass die Generationen, die in dieser Welt heranwachsen, selbst kreativ sind, Ideen entwickeln und Texte schreiben, ohne dass sie dafür Tools wie ChatGPT nutzen. Das wirklich Geniale entsteht im Menschen und nicht in der künstlichen Intelligenz.

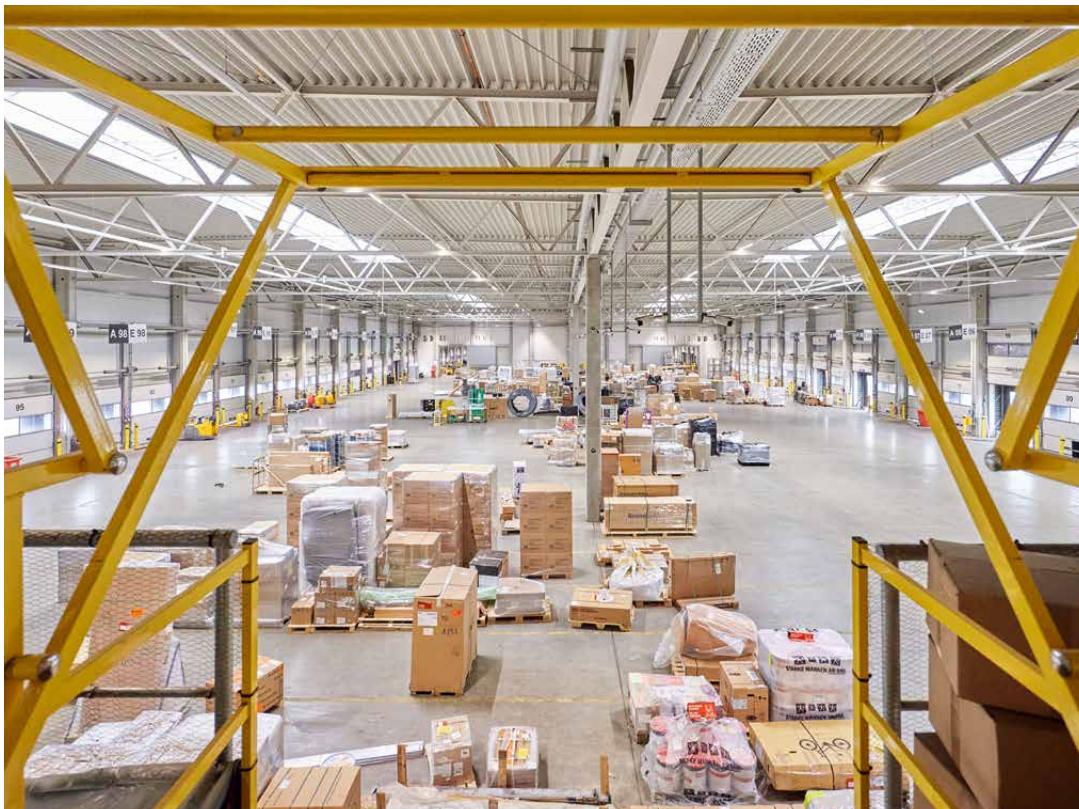
Wimmer: Das hat die Expertin auch bestätigt. Wir müssen KI als Werkzeug betrachten, mit dem man besonders schnell und gut sys-

tematisch arbeiten kann. Aber menschlich denken und vor allem empathisch sein – das kann sie nicht. Gerade für Führungskräfte ist das aber entscheidend. Und im Umkehrschluss: Je empathischer man als Führungskraft ist, desto weniger ist man wahrscheinlich durch KI ersetzbar. Empathie und KI-Kenntnisse – wenn man beides hat, bildet das die Stufen für eine stabile Karriereleiter.

Noerpel-Schneider: Das sehe ich ganz genauso: Diese Kombination ist eine Erfolgsformel.

Wimmer: Eine ganz realistische Herausforderung von heute ist die Konjunktur: Alle stöhnen aus guten Gründen darüber, dass die Mengen fehlen, die Kunden und gute Perspektiven. Wie geht es der Noerpel-Gruppe damit?

Noerpel-Schneider: Wir stehen als Unternehmen sehr gut da. Und ich glaube, in jeder Zeit, ob sie schwierig oder leicht ist, liegen Chancen. Es ist am Ende eine Frage der inneren Haltung und des Mindsets, wie man mit Herausforderungen umgeht. Auch in einer herausfordernden Phase wie jetzt kann man wachsen. Dann halt nicht mehr mit dem Markt, sondern über Marktanteile, und entweder organisch oder anorganisch. Auf dem organischen Weg kann man sich durch mehr Ruhe und mehr Kapazitäten stärker auf sich selbst konzentrieren. Man schaut stärker auf Prozesse sowie das Thema Qualität, und tolle Konzepte rücken in den Vordergrund – mit denen man Kunden überzeugen und damit Marktanteile gewinnen kann. Deshalb sehe ich in der jetzigen Situation auch viele Chancen für Inno-



Noerpel disponiert Waren vom Kanu über Spielwaren bis zu Gartengeräten.



Logistikchef Andreas Beck führte durch das Hochregallager.

vation: weil die Raum braucht, um zu entstehen. Wenn ich 2021, als wir gigantische Mengen im Netzwerk hatten, meinem Team mit der Idee gekommen wäre, im operativen Geschäft KI auszuprobieren, hätten mir zu Recht viele von ihnen einen Vogel gezeigt. Deshalb ist es immer eine Chance, sich mit anderen neuen Themen zu entwickeln und daraus Neues zu generieren.

Wimmer: Im E-Commerce-Bereich haben Sie zugekauft: Seit 2023 gehört Wehner Fulfillment Logistics zu Ihrer Unternehmensgruppe mit einem Standort in Langenfeld bei Düsseldorf. Wie gehen Sie bei solchen Entscheidungen vor?

Noerpel-Schneider: Damit bespielen wir die dritte Möglichkeit für Wachstum: Wir bedienen neue Geschäftsfelder. Bis vor dieser Akquisition hatten wir das Thema Fulfillment oder E-Commerce noch nicht groß bei uns im Unternehmen implementiert. Wir haben es zwar stark beobachtet und waren immer interessiert, aber noch nicht selbst aktiv. Trotz der Abschwächung nach dem starken Boom in der Corona-Zeit sehen wir es trotzdem als einen strategischen Markt, der für die Zukunft enorm an Bedeutung gewinnen wird. Vor allem, weil sich das



»Es ist am Ende eine Frage der inneren Haltung und des Mindsets, wie man mit Herausforderungen umgeht.«

Lucas Noerpel-Schneider

Kundenverhalten nachhaltig verändert und der Konsum stärker online stattfindet. Das Bedürfnis nach Geschwindigkeit sowie schneller und bequemer Verfügbarkeit wird immer weiter wachsen. Und da kommen dann wir natürlich als Logistiker ins Spiel.

Wimmer: Es schreckt Sie auch nicht, dass etablierte deutsche Versandhändler Umsatzeinbußen melden und globale Player viele Bereiche besetzen?

Noerpel-Schneider: Nein, das schreckt mich nicht. Das gibt es immer. Es gibt immer welche, denen es gut geht, und andere tun sich schwer. Ich glaube, wenn man überzeugt ist von einer guten Idee, wird das belohnt. Sicher braucht man manchmal einen langen Atem, aber das zeichnet uns als Familienunternehmen aus: Wir denken nicht in Quartalen, sondern über Generationen hinweg.

Wimmer: Sie haben sich auch für ein Geschäftsmodell entschieden, an das man sich erst mal rantrauen muss: Personalüberlassung.

Noerpel-Schneider: Ja, das ist für uns ein superspannendes Feld. Ich finde, dass diese Branche völlig zu Unrecht bei vielen einen schlechten Ruf hat. Denn ich glaube, dass wir darüber ganz vielen Leuten die Chance geben können, einen Job zu finden, die in der klassischen Wirtschaft wenig Chancen haben. Wir ermöglichen Weiterbildung, zum Beispiel zum Stapler- oder Lkw-Fahrer. Und eines unterscheidet uns von den klassischen Personaldienstleistungen am Markt: Wir sind nicht die Firma, die sich morgen wieder von den Leuten trennt, wenn sie sie nicht braucht, sondern wir setzen sie dann im eigenen Unternehmen ein, bis ein Folgeauftrag kommt. Wir schaffen also eine →



Für Matches in den Pausen steht ein Tischkicker bereit. Team BVL schlug sich tapfer, gönnte dem Gastgeber aber natürlich den Sieg.

stabile, eine sichere Umgebung, in der sie sich entwickeln können, während es für uns einfach eine tolle Ergänzung zum Portfolio um Logistik und Spedition ist. Für unsere Kunden gibt es immer die Möglichkeit, Mitarbeitende voll bei sich zu integrieren. Gerade in Zeiten des Fachkräftemangels ist Personalüberlastung ein Angebot, das quasi alle unsere Kunden brauchen.

Wimmer: Sie zählen zu den „Top 100 der Logistik“. Was sagen Sie: Was sind Ihre Stärken? Warum sollten Firmen sich an Sie wenden?

Noerpel-Schneider: Wir sind ein Familienunternehmen. Wir sind flexibel und schnell, verstehen uns wirklich als Dienstleister und gehen auf individuelle Bedürfnisse ein. Und wir haben ein breites Angebot – von E-Fullfilment über Spedition und Logistik bis zu Personaldienstleistungen. Das ist ein sehr großes Feld, in dem man sich wie in einem One-Stop-Shop bedienen kann. Was die Noerpel-Gruppe aber vor allem auszeichnet, sind die Menschen bei uns im Unternehmen: Wir haben tolle Leute, die richtig gute Konzepte entwickeln.

Wimmer: Wo gibt es dafür abseits vom Tagesgeschäft Raum?

Noerpel-Schneider: Das ist eigentlich mein Tagesgeschäft. Ich habe viel Kontakt mit dem Vertrieb und mit unseren Solution Engineers, zum Beispiel in der Logistik, wo wir einfach wirklich jeden Kunden neu denken. Wir machen nicht eine Schublade auf und sagen, dieses Konzept passt jetzt für dich, sondern wir schneiden ein eigenes direkt auf ihn zu. Wir überlegen uns: Was passt zu dem Produkt? Und setzen vielleicht einen ganz neuen logistischen Prozess auf, was unheimlich viel Spaß macht.

»Wir geben Freiheit, damit Kreativität entsteht – das braucht man, um innovativ zu sein. Die besten Ideen entstehen bei uns im Kollektiv.«

Lucas Noerpel-Schneider

Genau diese Arbeit lebt natürlich von den guten Leuten. Wir haben Menschen mit Erfahrung aus unterschiedlichen Bereichen an Bord, die schon ganz viel gesehen haben. Wenn dann alle ihre Ideen einbringen, entsteht Neues – und das kann teilweise richtig genial sein.

Wimmer: Das wird sicher nur möglich, wenn es eine Firmenkultur gibt, in der man zuhört und jede Idee offen betrachtet?

Noerpel-Schneider: Ja, genau. Und das zeichnet uns auch aus: Wir sind ein sehr nahbares Unternehmen, es geht bei uns sehr menschlich zu. Mit flachen Hierarchien und einer Open-Doors-Politik. Bei uns sind alle im Unternehmen per du. Wir geben Freiheit, damit Kreativität entsteht – das braucht man, um innovativ zu sein. Die besten Ideen entstehen bei uns im Kollektiv. Wir fördern gute Mitarbeitende und haben dafür ein Personalentwicklungsprogramm aufgesetzt. Das Programm hat mit der gemeinsamen Definition von Führungsleitlinien begonnen und umfasst zurzeit verschiedene Angebote, mit denen wir unsere Führungskräfte im kaufmännischen und gewerblichen Bereich weiterentwickeln und ihnen Werkzeuge für die täglichen Führungsherausforderungen an die Hand geben. Jetzt im Herbst beginnen wir mit einem Talente-Programm für junge Leute bei Noerpel. Logistik ist ein People's Business und wird es immer bleiben.

Wimmer: Da stimme ich voll zu. Was macht Sie als Mensch aus, welche Dinge begeistern Sie neben der Firma – haben Sie Hobbys?

Noerpel-Schneider: Ich mache Musik. Ich habe ja im Erststudium Klavier gelernt, das ist bei uns Familientradition: Mein Vater ist

auch studierter Schlagzeuger, und meine Schwester und ich haben beide Klavier studiert. Musik war bei uns zu Hause schon immer ein Riesenthema und ist es nach wie vor. Außerdem koche ich unheimlich gern. Beides ist ein toller Ausgleich zum Job, in dem ich ja weniger physisch arbeite, sondern wo viel im Kopf passiert. Das vernetzt die beiden Gehirnhälften und ist dann fast wie Meditation.

Wimmer: *Ja, das verstehe ich gut! Für mich ist das beim Kartenspielen so oder beim Segeln – da wird der Tampen losgeworfen, und dann ist nur noch wichtig, woher der Wind kommt oder wie die Tide steht.*

Noerpel-Schneider: *Da ist man voll bei der Sache. Gartenarbeit hat auch so was Meditatives – Unkraut jäten entspannt sehr.*

Wimmer: *Das stimmt. Ich spiele dann aber doch lieber Karten.* (jg) ■

Lucas Noerpel-Schneider (links) führte stolz über das Gelände des modernen Firmenstandorts.



retarus :

Der Effizienz-Boost für Ihre Supply Chain.

Ganz gleich, ob Sie Kunden und Lieferanten digital in Ihre Supply Chain integrieren möchten, Ihre Belegverarbeitung digitalisieren und automatisieren wollen oder E-Invoicing rechtskonform umsetzen müssen – mit SAP-zertifizierten Cloud-Lösungen von Retarus realisieren Sie Integrations- und Automatisierungsszenarien rund um SAP in Rekordzeit. 100% compliant mit Ihren IT-Standards, 100% DSGVO-konform.

Mehr über effizienten Datenaustausch entlang der Supply Chain erfahren Sie unter:
www.retarus.de/sci





Logistik mit »magnetischem Fingerabdruck«

Mit der induktiven Nahfeld-Ortung hat das Fraunhofer-Institut für Integrierte Schaltungen IIS offenbar eine überzeugende Alternative zu herkömmlichen Tracking-Technologien entwickelt. Zwei Forschungsprojekte zeigen, wie mit magnetischen Wechselfeldern Objekte lokalisiert, kontrolliert und verfolgt werden.

Stimmen die Füllstände der transportierten Flüssigkeiten? Weisen die neu produzierten Werkstücke die richtigen Abmessungen auf? Treffen Schrauben und andere C-Teile rechtzeitig am Montageband ein? Wohl jeder Intralogistiker wünscht sich Lösungen, die solche und andere Fragen in Echtzeit beantworten. Mit Barcodes, RFID und weiteren Code-Technologien hat man bislang Objekte identifiziert und deren Daten ausgelesen. Jetzt gibt es mit der induktiven Nahfeld-Ortung eine weitere Technologie, die völlig ohne Tags und

Transponder arbeitet. Das Fraunhofer-Institut für Integrierte Schaltungen IIS hat mit „IndLoc“ eine Lösung entwickelt, die leitfähige Objekte mit magnetischen Wechselfeldern erfasst, die mit Wechselstrom erzeugt werden. Für schwierige Umgebungen, in denen funkbasierte Lösungen an Grenzen stoßen, ist diese Technologie eine überzeugende Alternative.

Weil die Anwendung außerdem mit günstigen Sensor-Antennen und herkömmlichen Computern statt mit besonderen optischen Lesegeräten funktioniert, fallen Kosten fürs

← Mit der induktiven Nahfeld-Ortung gibt es eine weitere Technologie, die mit magnetischen Wechselfeldern Objekte lokalisiert.

Equipment weg. In der Originalversion konnte die Fraunhofer-Lösung Objekte zentimetergenau orten. Mittlerweile sind bis hin zu Qualitätskontrollen weitere Anwendungen möglich, wie die Forschungsprojekte „Smart Rack Monitoring (SmaRackT)“ und „Magnetfeldbasierte Qualitätskontrolle (Marquise)“ zeigen.

Das 2020 initiierte und von der BVL begleitete Forschungsprojekt „SmaRackT“ wurde vom heutigen Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz über die Arbeitsgemeinschaft industrieller Forschungsvereinigungen (AiF) gefördert. Über zwei Jahre lang haben die Arbeitsgruppe Supply Chain Services (SCS) des Fraunhofer IIS in Nürnberg und der Lehrstuhl für Fördertechnik, Materialfluss und Logistik (FML) der Technischen Universität München KI-gestützte Technologien entwickelt, um Objekte zu klassifizieren und Mengen zu quantifizieren. Das Ergebnis ist eine Überwachungslösung, die die Ergebnisse von induktiven Nahfeld-Ortungen mit maschinellem Lernen optimiert. Die „SmaRackT“-Lösung macht sich die Tatsache zunutze, dass Objekte auf magnetische Wechselfelder mit eigenen „sekundären“ Magnetfeldern reagieren. Größe, Form, Material und Menge beeinflussen diese: Weil die sekundären Magnetfelder sich stark unterscheiden, kann die „SmaRackT“-Lösung jedes Objekt anhand seines „magnetischen Fingerabdrucks“ identifizieren und zwischen einzelnen Materialien, Mengen und weiteren Kriterien unterscheiden.

Das Forschungsteam baute einen Demonstrator, mit dem Verfahren zur Objekterkennung und Mengenschätzung entwickelt werden. Am Ende präsentierte es eine Lösung, die auf Basis von magnetischen Feldern auch geringe Unterschiede zwischen sehr ähnlichen Objekten einwandfrei erkannte.

In Zukunft können Anwender von „IndLoc“ Objekte nicht nur orten, sondern auch messen und verfolgen. „Potenziell können entlang einer Prozesskette alle Materialbewegungen an ausgesuchten Aktionspunkten erfasst werden“, schreiben die Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler von SCS und FML im „SmaRackT“-Abschlussbericht. Auf Barcodes und andere herkömmliche Technologien dürfen Anwender in vielen Fällen bereits jetzt verzichten. Vor allem bei C-Teilen und sehr kleinen Artikeln ist dies sinnvoll: Ihre Oberflächen sind häufig zu klein für Tags und Transponder, oder aber Letztere kosten deutlich mehr als die überwachten Teile und kommen aus wirtschaftlichen Gründen nicht infrage. Auch für Füllstandschecks verspricht sich das „SmaRackT“-Team viel von der aktualisierten „IndLoc“-Lösung. Herkömmliche Ultraschall-Sensoren arbeiten



Tobias Dräger
Gruppenleiter,
Fraunhofer ISS Forschung



Helen Schneider
Data Scientist,
Fraunhofer IAIS

häufig ungenau und können bestenfalls Schwellenwerte liefern.

Das 2022 gestartete Forschungsprojekt „Marquise“ wurde vom Fraunhofer Cluster of Excellence Cognitive Internet Technologies CCIT ohne Fördergelder realisiert. Der CCIT arbeitet an Schlüsseltechnologien für das industrielle Internet und bündelt dabei die Kompetenzen der einzelnen Fraunhofer-Institute. Für „Marquise“ nutzte es ein KI-gestütztes Datenverarbeitungssystem, entwickelt vom Fraunhofer-Institut für intelligente Analyse- und Informationssysteme IAIS in St. Augustin. Mit neuronalen Netzen und innovativen Methoden der Datenverarbeitung lässt sich die IAIS-Lösung dahingehend trainieren, dass sie auch leicht übersehbare Unstimmigkeiten identifiziert, die sich nicht mit Computer-Vision-Methoden aus digitalen Bildern und Videos aufspüren lassen. Hiervon profitieren in Zukunft auch „IndLog“-Nutzer. Mit den Lösungen, die mit „Marquise“ entwickelt wurden, sind jetzt zusätzlich Qualitätskontrollen möglich.

Der Anwender kann Produktionsfehler und Beschädigungen sogar während des Produktionsprozesses erkennen und sofort korrigieren. Das versichert jedenfalls Tobias Dräger, Projektleiter von „SmaRackT“ und „Marquise“. „Wir setzen bei ‚Marquise‘ auf die Kombination von Algorithmen und KI“, sagt der Fraunhofer-Wissenschaftler. „Auf diese Weise können wir das Potenzial von großen Datenmengen für unterschiedliche Einsatzbereiche ausschöpfen.“

Laut Helen Schneider vom Fraunhofer IAIS kann die „Marquise“-Lösung sehr flexibel auf die Ansprüche der Anwendungen ausgerichtet werden. Sie ist nach dem Abschluss des Forschungsprojekts Ende 2023 ohne lange Einarbeitungszeiten bereits jetzt in vielen Intralogistik-Standorten einsetzbar. Dem Fraunhofer-Team zufolge kann die „Marquise“-Lösung Materialien sowie Ausformungen in allen leitfähigen Objekten identifizieren und kommt kleinsten Abweichungen von den vorgeschriebenen Normen auf die Spur. Anwender müssen nicht fürchten, dass Verpackungen, schlechte Lichtverhältnisse oder Verschmutzungen Messergebnisse verzerren. Ansonsten winken laut Dräger zahlreiche andere Anwendungsfelder. Mit dem „magnetischen Fingerabdruck“ lassen sich Qualitätskontrollen für ganze Fertigungslinien aufbauen. Wenn Produkte ausschließlich anhand ihrer metallischen und sonstigen leitfähigen Bestandteile erkannt und geprüft würden, könne die „Marquise“-Lösung sogar für Wareneingangs- und -ausgangskontrollen genutzt werden, so Dräger. Die induktive Nahfeld-Ortung wäre dann endgültig im logistischen Alltag angekommen. (sb) ■

Neue Wege in Berlin

Der Nachfolger des Deutschen Logistik-Kongresses führt die Community in die Zukunft: die BVL Supply Chain CX. CX steht für „Congress“ und „Expo“ sowie für fundierte Inhalte, hochkarätige Speaker, Community-Building und Networking.

Der Deutsche Logistik-Kongress war in den vergangenen 40 Jahren der Treffpunkt der Logistik-Community. Nun ist er Geschichte. Vom 23. bis zum 25. Oktober 2024 wird in Berlin erstmals die BVL Supply Chain CX stattfinden. Die BVL rechnet mit 5.000 Teilnehmenden. CX? Das steht für „Congress“ und „Expo“.

Auf dem Congress diskutieren hochkarätige Speaker Strategien und geben Impulse zur Gestaltung von Supply Chains und logistischen Prozessen, die dazu anregen, das eigene Unternehmen in herausfordernden Zeiten weiterzuentwickeln. In der Congress-Area treffen sich Top-Entscheiderinnen und -Entscheider sowie alle, die an strategischen Themen interessiert sind. Congress-Teilnehmende erleben die exklusive Verleihung des Deutschen Logistik-Preises und knüpfen bei der anschließenden CX-Networking-Night neue Kontakte. Im Preis für das Congress-Ticket ist der Expo-Zugang enthalten.

In der neuen Expo werden die Schwerpunktthemen unter operativen Gesichtspunkten bearbeitet. Auf vier Stages erleben die Besucherinnen und Besucher neue Konzepte, Best Practices und Lösungsangebote. Masterclasses, Workshops und weitere Talk-Formate zeigen auf, wie sich relevante Themen operativ umsetzen lassen – Diskussion inklusive. Darüber hinaus sind über 120 Aussteller präsent. Die Expo bildet die Kombination aus Inhalten, Networking und der großen CX-Party. Das neue Expo-Ticket ermöglicht eine kostengünstige Teilnahme an der Veranstaltung.

Ticketinformationen

Eine Übersicht über alle Ticket-Optionen, Ihr persönliches Ticket und die Anmeldung mit Voucher finden Sie online unter www.bvl.de/cx/tickets.

Über 100 Sessions mit sieben Schwerpunktthemen

Die BVL Supply Chain CX bietet an den drei Tagen im Oktober eine Vielzahl an abwechslungsreichen Sessions auf acht Stages, darunter Keynotes, Impulse, Panels, Workshops, Masterclasses, einen Escape Room und Coffee Talks mit mehr als 160 Referenten und Referentinnen. Die sieben Themenschwerpunkte decken alle Bereiche von Logistik und Supply Chain-Management ab.

SL

SUSTAINABLE LOGISTICS

Berichtspflichten, alternative Antriebsarten, Veränderung von Supply Chains, „Lean & Green“-Award, Lieferkettengesetz
www.bvl.de/sustainable-logistics

FOP

FUTURE OF ORGANIZATIONS & PEOPLE

Kulturwandel (lebendig) gestalten, erfolgsorientierte Unternehmenskultur, Hiring: Breaking the Bubble, Supply Chain-Leadership
www.bvl.de/future-of-people

AIML

ARTIFICIAL INTELLIGENCE AND MACHINE LEARNING

Chancen, Integration, Wertgenerierung, Tools
www.bvl.de/ai

RA

RESILIENCE AND AGILITY

Wettbewerbsfähigkeit und Standortpolitik, Supply Chain-Design, Control Tower, Transformation, Energie, Marketplaces und Plattformen
www.bvl.de/resilience-and-agility

TLSP

TRANSFORMATION OF LOGISTICS SERVICE PROVIDERS

Geschäftsmodell-Entwicklung, Märkte und Regionen, Make-or-Buy
www.bvl.de/transformation-of-logistics

ISLT

INNOVATION STRATEGIES IN LOGISTICS TECHNOLOGY

Robotics & Automation, Smart Factory, Innovation Ecosystems, Start-ups
www.bvl.de/innovation-strategies

DSC

DIGITALIZATION OF SUPPLY CHAINS

Digitalisierung, Clouds, Software, Cyber-Sicherheit
www.bvl.de/digitalization-of-supply-chains

FEL

TRACK FORUM ERSATZTEILLOGISTIK

Das FEL am Eröffnungstag exklusiv als Track im Congress-Bereich
www.bvl.de/cx/fel

Programmorschau

● Congress-Veranstaltung

● Expo-Veranstaltung

MITTWOCH, 23. OKTOBER

Congress-Sessions: 9:30 bis 18 Uhr
Expo: 8:30 bis 18 Uhr

Plenum

Empower to unite – gemeinsam den Restart wagen

Vorstand

Bundesvereinigung Logistik (BVL) e. V.

Plenum

Welthandel und Nachhaltigkeit – quo vadis?



Dr. Tobias Meyer
Vorstandsvorsitzender,
DHL Group

TLSP

Verstehen. Lernen. Zukunft gestalten.

Semih Aridogan
Leitung der Weiter-
bildungsprogramme,
Dark Horse

Anne Fischer
Business Project
Manager, Siemens
Mobility GmbH

Frank Vorrath
VP Supply Chain
Services, Danfoss A/S

FOP

Güterverkehr im Wandel: Herausforderungen und Chancen der Dekarbonisierung

Dr. Stefan Doch
Geschäftsführer,
ITCL GmbH

Jens Müller-Belau
Geschäftsführer
Energiewende
Deutschland, Shell

David Werth
VP Strategische
Logistik,
Schaeffler VLS



Das laufend aktualisierte Programm ...

... finden Sie auch online:
www.bvl.de/cx/programm

Hub-Boostcamp meets BVL Supply Chain CX. Open Innovation in Practice: How to Boost your Ideas!

Aileen Schmuck
Head of Open Innova-
tion & Ecosystems,
Digital Hub Logistics
Hamburg

Matthias Rothfuchs
Baitech Data

Sascha Feldhorst
MotionMiners

Laura Moser
Gebr. Heinemann

Sébastien Berthebaud
VECTURA SYSTEM

Mark Henkel
ZUFALL logistics group

ISLT

11:30 bis 18 Uhr

Track Forum Ersatzteillistik

Das Forum Ersatzteillistik bietet jedes Jahr eine Plattform zum branchenübergreifenden Austausch mit Fachleuten aus der Ersatzteil- und After-Sales-Logistik. Dieses Jahr ist es exklusiv als eigenständiger Track in den Congress-Bereich integriert.

Patrick Mense
Geschäftsführer,
Geis

Jörg Becker
Geschäftsführer, WLC
Würth-Logistik

Prof. Dr.-Ing. Stefan Recknagel
Vice President,
Leiter Globale
Teilelogistik, BSH

Artur Oswald
Gründer –
Geschäftsführer,
asellerate

Christoph Meyer
Geschäftsführer,
Bundesvereinigung
Logistik (BVL) e. V.

Dietmar Düsing
Vice President
After Sales Supply
Chain Manage-
ment, CLAAS

Michael Ulverich
Vorstand Produk-
tion, Einkauf &
Logistik,
Koenig & Bauer

Dietrich Bentlage
Leiter Projekte und
Prozesse, CS Parts
Logistics

FEL

Plenum

Die Zeitenwende zusammen meistern – zivile Logistik- Dienstleistungen als unverzichtbare Beiträge



Generalmajor Gerald Funke
Kommandeur, Logistik-
kommando der Bundeswehr

Marktplatz der Ideen – Pitches für den Take-away-Value

TLSP

Podiumsdiskussion

Organizational Resilience – empower to unite!

Simone Menne
Multi-Aufsichtsrätin
und Präsidentin der
American Chamber of
Commerce Germany

Dr. Karsten Schwarz
Chief Executive
Officer (CEO), DPD
Deutschland GmbH

Antonius Gress
Founder & CEO,
BLOCKBRAIN

Alexander Nowroth
geschäftsführender
Gesellschafter,
LEBENSWERK CON-
SULTING GROUP

Dr. Bettina Orlop
stellvertretende
Vorstandsvor-
sitzende und CFO,
Commerzbank

Kay Schiebur
Konzern-Vorstand
Services, OTTO Group

FOP

Generation Diversity – GenZ im Lead?



Paul von Preußen
Gründer, DIGITAL8



Selina Schroeter
LinkedIn Top Voice „Next
Generation“ + Head of
Business Development &
Communication,
Leucht One

FOP

Wissenschaftspreis Logistik 2024, Pitches der Finalistinnen und Finalisten

Prof. Dr. Andreas Kaplan
Präsident, Kühne Logistics University (KLU)

mit freundlicher Unterstützung von



Programmorschau

● Congress-Veranstaltung

● Expo-Veranstaltung

Supply Chains im Wandel: Durch Nachhaltigkeit zur Transformation



Prof. Dr.-Ing. Payam Dehdari
Professor, Hochschule für Technik Stuttgart



Simon Motter
Vorsitzender der Geschäftsführung, Volkswagen Konzernlogistik



Dr. Alexander Sagel
Mitglied des Vorstands, RENK Group AG

SL

AI first?! Wie wir Organisationen erfolgreich in ein neues Zeitalter führen



Dr. Kerstin Höfle
Supply Chain Automation, VP R&D and Product Management, Körber Supply Chain



Sascha Sambale
Global GenAI Lead, Bosch Digital



Sabine Müller
CEO DHL Consulting, EVP Data & Analytics



Miriam Kröger
Partnerin für digitale Transformation, PwC



Ilse Henne
Vorstandsmitglied, thyssenkrupp AG

AIML

The Future of Supply Chain Leadership – a Roadmap to Success

Ralf Busche
SVP, Site Logistics Operations, BASF SE

Dr. Pietro Mazzocchi
Partner – Supply Chain Practice Leader EMEA, Spencer Stuart

Prof. Dr. Nils Finger
Professor für Supply Chain Management, CBS International Business School

RA

Logistics First! – Breaking the Bubble

Berit Börke
Sprecherin „Die Wirtschaftsmacher“, CEO, PARTNER FOR PIONEERS GmbH

Benedikt Börner
Partner + Global Head of Logistics Practice, Mercuri Urval

Kristina Duwe
Personalleitung für Deutschland und Zentraleuropa, Hapag-Lloyd AG

Katrin Miller
Sachgebietsleiterin, Bundesamt für das Personalmanagement der Bundeswehr

Timo Schwarz
Senior Director Talent Attraction & Retention, KION Group

FOP

Outsourcing von Logistikdienstleistungen – Make or Buy?

Stephan Meyer
Inhaber, Stephan Meyer Management Consulting

Dietmar Düsing
Vice President After Sales Supply Chain Management, CLAAS

Patrick Mense
Geschäftsführer, Geis

Berthold Steber
Director Global Parts Logistics, Rolls-Royce Solutions GmbH

FEL

TLSP



Die BVL Supply Chain CX auf LinkedIn:
www.linkedin.com/showcase/bvlcx



Gesponte Sessions

Dirks Group GmbH & Co. KG
Effizienzsteigerung im E-Commerce durch KI-gestütztes Dispo-Tool

Jannes Spekker
Head of Project Management, Dirks Group GmbH & Co. KG

Siemens
Shifting Supply Chains Left: Wie Sie Neuland mit KI entschlüsseln

Volker Albrecht
CEO, Siemens Digital Logistics GmbH

Dr. Alexander Bollig
Vice President for Vertical Management Intralogistics, Siemens

LOXXESS AG
Boomer und Schneeflocken: Wir arbeiten zusammen!

Ingo Brauckmann
CEO, LOXXESS AG

FOP

RIO | The Logistics Flow
Integration von Lieferanten und Spediteuren neu gedacht – so werden robuste und effiziente Logistiknetzwerke Realität

Fabian Maier
Head of Product Excellence, RIO

Alpega
Potenziale in Transportplanung und Ausführung ausschöpfen: SAP und Alpega TMS kombinieren für verbesserte Kollaboration auf einer bewährten Plattform

Florian Goodwin
Senior Pre-Sales Consultant, Alpega Group



Das laufend aktualisierte Programm ...

... finden Sie auch online:
www.bvl.de/cx/programm

● **Congress-Veranstaltung**

● **Expo-Veranstaltung**

Rhenus

Circular Economy – The New Complexity in Global Supply Chains

Ralf Düster
Board Member,
Setlog Holding AG

Chris Gerfertz
Managing Global
Director, Rhenus 4PL
Solutions GmbH

Prof. Dr.-Ing. Uwe Clausen

Director, Fraunhofer Institute for Material Flow and Logistics IML and Institute of Transport Logistics ITL at TU Dortmund University, Member of the Scientific Advisory Board of Bundesvereinigung Logistik (BVL) e. V.

DSC

RAIN

Data-Driven Digital Business Transformation – ohne Schock und Risiko

Mathias Sinn
Co-Founder & Geschäftsführer,
RAIN – Rapid Innovation GmbH

Blue Yonder

GenAI und warum Ihr Job in der Lieferkette gerade besser geworden ist

Gabriel Werner
Field CTO, Blue Yonder

AIML

Oracle

KI in der Supply Chain – Effizienzsteigerung entlang der Lieferkette

Jürgen Hindler
Senior Manager SCM
Strategy, Oracle
Deutschland

Manni Vattapally
Solution Engineer – KI,
Oracle Deutschland

Markus Urban
Master Principal Sales
Consultant, Oracle
Deutschland

19:30 Uhr

Verleihung Deutscher Logistik-Preis

ab 21 Uhr

CX-Networking-Night

mit freundlicher Unterstützung von



DONNERSTAG, 24. OKTOBER

**Congress: 9 bis 17:30 Uhr
Expo: 8:30 bis 18 Uhr**

KI als Schlüsseltechnologie für ökologische und ökonomische sowie kooperative Mobilität und Logistik



Prof. Dr. Antonio Krüger
CEO &
wissenschaftlicher
Direktor, DFKI

AIML

The Future of Supply Chain Management



Kai Althoff
Vorsitzender des
Vorstands (CEO),
4flow SE



John Sicard
CEO,
Kinaxis



Dr. Arne Flemming
Senior Vice President
Corporate Supply Chain
and Global Logistics
Services, Robert Bosch
GmbH

DSC

RA

Spielend grün: Wie Gamification die Nachhaltigkeitsleistung steigern kann

Verena Meier-Bund
geschäftsführende
Gesellschafterin,
REMSGOLD

Aigul Zhalgassova
Global Transport
Management,
Siemens Digital
Industries

Resilient Organizations: Taskforces Adieu?

Martina Weihing
Head of Division
Electronics & Health
Care, LGI Logistics
Group International
GmbH

Bart Meers
Global Executive Head
of Logistics, Ware-
housing, BSH Home
Appliances Group

Christine
Mezger-Behan
Senior Vize-Präsi-
dentin Supply Chain
Operations KION ITS
EMEA, Linde/KION

FOP

Stage-Dialog und anschließender Workshop
Systemisch führen als Gen-Z-Fachkräfte-Magnet

Verena Arnhold
Geschäftsführerin, die
systemiker, Systemi-
sche Organisations-
entwicklerin & Coach

Anna Topüth
Referentin, die sys-
temiker, Systemische
Organisationsent-
wicklerin & Coach

Live-Podcast: Breaking with Traditions

Boris Felgendreher
Host, BVL Podcast

Philipp Hahn-Woernle
Geschäftsführer,
cetus holding

Adapting to Changing Markets is Necessary for Logistics Service Providers – Successful Paths into the Future

Sebastian Reimann
Chefredakteur,
DVV Media Group

Dr. Susanne Lehmann
Geschäftsführerin,
Volkswagen Malaysia

Matthias Magnor
Chief Operating Offi-
cer, BLG LOGISTICS

Andreas Marschner
Vice President Trans-
portation Services EU,
Amazon Deutschland
Services GmbH

TLSP

mit freundlicher Unterstützung von



Programmorschau

● Congress-Veranstaltung

● Expo-Veranstaltung

Performance & health: How do we convince people to change? When transforming you need to pay attention to both performance and health!

Christine Mezger-Behan
Senior Vize-Präsidentin Supply Chain Operations KION ITS EMEA, Linde/KION

Vineet Khanna
former Nestlé Global Head of Supply Chain

Prof. Dr.-Ing. Knut Aliche
Partner, McKinsey

Sebastian Peters
Chairman Board of Management, Airbus Operations

FOP

Resilience and Agility – the Lever for Business Performance

Ralf Busche
SVP, Site Logistics Operations, BASF SE

Christian Herrmann
Vice President Corporate Logistics, Infineon Technologies AG

Andreas Kick
COO, 4flow

Markus Micken
Leiter Logistik Steel, thyssenkrupp Steel

RA

mit freundlicher Unterstützung von

4FLOW
Your supply chain solution

Die PS auf die Straße bringen – erfolgreiche Wertgenerierung in KI-Projekten



Dr. Kerstin Höfle
Supply Chain Automation, VP R&D and Product Management, Körber Supply Chain



Theresa Gröninger
Head of Business Development & Marketing, Cellumation GmbH

AIML

Das bürokratische Paradoxon: Den wirtschaftlichen Wert von Nachhaltigkeits-Berichtspflichten entschlüsseln

Philipp Unger
Head of Group Sustainability Management, Schnellecke Logistics

Michael Karrer
Senior Vice President Sustainability & EHS, ZF Group

Helen Tacke
Gründerin und Geschäftsführerin @ Cozero

SL

Der Schienengüterverkehr von A bis Z: Perspektiven und Potenziale entlang der Lieferkette

Lara Zakfeld
Business Analyst, Rail-Flow

Julian Madsen
Strategy & Sales Development Manager Europe, GATX Rail Europe

Dominik Fürste
Co-Founder & CEO, Rail-Flow

Neele Wessell
Geschäftsführerin, DIE GÜTERBAHNEN

FOP

Is Supply Chain Tech Ready for the Next Wave of Venture Capital?

Mathias Bosse
General Partner, Prequel Ventures

Paulina Banszerus
Head of Venture Capital, Schenker Ventures

Jon Bradford
Partner, Dynamo Ventures

Philipp Werner
Partner, Project A Ventures

ISLT

Digitalization of Supply Chains

Tim Röttger
Head of Digital Supply Chain Deutschland, Mitglied der Geschäftsführung, SAP Deutschland SE & Co. KG

Catalin Barbulescu
Managing Director Supply Chain Management, Bofrost (angefragt)

Frederic Krahforst
CEO & Co-Founder, TradeLink

DSC

mit freundlicher Unterstützung von



Lernen von anderen: Inspirierende KI-Projekte außerhalb der Logistik

Boris Felgendreher
Host, BVL Podcast

Frederic Krahforst
CEO & Co-Founder, TradeLink

AIML

Omni-Channel-Logistikstrategien in Groß- und Einzelhandel

Prof. Dr. Christoph Tripp
Professor für Distributions- und Handelslogistik, TH Nürnberg

Lars Siebel
Geschäftsleitung Logistik & SCM, REWE Forwarding

Thomas Scherner
Bereichsleiter Logistik, Würth

Maximilian Molkenhain
Chief Logistics Officer, Thomann GmbH

RA

DSC

Courageous leaders make the difference!

Alexander Nowroth
geschäftsführender Gesellschafter, LEBENSWERK CONSULTING GROUP

Alexander Hewel
Managing Director, KELLERGROUP

Andrea Goeman
Senior Vice President Global QHSE & Sustainability, JAS Worldwide

FOP

Matthias Kieß
geschäftsführender Direktor, AEB SE

Silke Maria Weber
Head of Supply Chain Logistics, Siemens AG

Money Counts: Wie KI-basierte Anwendungen wirtschaftlichen Wert schaffen

Thomas Schnur
Director Logistik Strategie und Transformation, PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Andrew Cooper
Deployment Strategist, Palantir Technologies

AIML

Building Blocks for Success: A Blueprint for Digitalising Logistics Processes

Heiko Müller
Head of Logistics
Solutions, Hansea-
tische Software-
Entwicklungs- und
Consulting GmbH

Andre Kaeber
Founder | Mentor |
Investor, ANDKAEBER

Stefan Borggreve
CDO, Hellmann

**Prof. Dr. Martin
Schwemmer**
Professor für inter-
nationale Verkehrs-
betriebswirtschaft und
Logistik (ab WS 24/25),
Hochschule Heilbronn

DSC

ISLT

Die Transformation zur smarten Fabrik: Auf der Suche nach der besten Lösung

**Katharina von
Hellendorff-Mager**
Partner 4flow consul-
ting, 4flow

**Dr.-Ing. Christopher
Keuntje**
Mitglied der
Geschäftsleitung,
DMG MORI Logistik
GmbH

Alter, verstaubter Mittelstand? Von profitabel zu problematisch?

Prof. Dr. Nils Finger
Professor für Supply
Chain Management,
CBS International
Business School

Jona Endelmann
Projektmanager
Lean Management,
LOXXESS AG

Antje Lochmann
Managing Director,
GEODIS Freight
Forwarding

FOP

Nachhaltige Lieferketten für und mit dem Handel mit Verleihung der „Lean & Green“-Awards

Regina Haas-Hamann
Lead Industry Engage-
ment, GS1 Germany
GmbH

Marco Atzberger
Mitglied der
Geschäftsleitung,
EHI Retail Institute

SL

Europas industrielle Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit – Lösungen zur Verteidigung der führenden Position Europas

**Prof. Dr. Julia C.
Arlinghaus**
Institutsleiterin,
Fraunhofer-Institut
für Fabrikbetrieb und
-automatisierung

Ralf Busche
SVP, Site Logistics
Operations, BASF SE

RA

Verleihung des Wissenschafts- preises Logistik 2024

Prof. Dr. Andreas Kaplan
Präsident, Kühne Logistics University (KLU)

mit freundlicher Unterstützung von



Global Perspectives on Cutting- Edge Robotics and AI Trends



**Kamil Christoph
Kasprowicz**
Geschäftsführer,
Baur Hermes Fulfilment



Peter Chen
Co-Founder and CEO,
covariant.ai



**Prof. Dr.-Ing. Alice
Kirchheim**
Institutsleiterin,
Fraunhofer IML

ISLT

How to CSRD



**Prof. Dr. Ulrich
Müller-Steinfahrt**
Institutsleiter, IAL-
Institut für ange-
wandte Logistik



Lutz Fricke
Head of Sustainability,
MOSOLF Gruppe

SL

Gesponserte Sessions

AutoStore

AutoStore im Bereich hoher Kommissionierleistungen

Vanessa Schäfer
Business Development Manager DACH & CEE,
AutoStore

IdentPro

Die Basis für KI-gesteuerte Prozess- optimierung von morgen: Valide Echtzeitdaten (RTLS) im Lager!

Dr. Martin Welp
Co-CEO, IdentPro

PTV Logistics

Disruptive Transformation in der Logistik: Vollautomatische Touren- optimierung durch Algorithmen und KI – wohin mit dem Disponenten?

Sebastian Wehowski
Principal Business Development Manager,
PTV Logistics

typewise

GenAI x Logistics: 3X productivity boost in customer service and sales using AI

David Eberle
Co-Founder & CEO, typewise

Sparrow Networks GmbH

AI in Spare Parts Management: Behind the Technology

Torsten Grünzig
VP Sales at Sparrow Networks GmbH

MOSOLF

Diversifikation als Antwort auf Disruptionen in der Automobilindustrie

Dr. Jörg Mosolf
CEO, MOSOLF SE & Co. KG

ExB

Autopilot für Dokumente: Wie KI in der Logistik das Steuer übernimmt

Dr. Ramin Assadollahi
CEO, ExB

Programmorschau

● Congress-Veranstaltung

● Expo-Veranstaltung

TGW Logistics Group

Next-Gen-Logistik: TGWs revolutionärer Taschensorter SmartPocket

Matthias Stötzner
Vice President Pocket Sorter,
TGW Logistics Group

Circlly

KI in der Supply Chain: Präzise Planung zur Vermeidung des Bullwhip-Effekts

Eric Weisz MA, LLB
Co-Founder & Geschäftsführer

ab 18 Uhr
CX-Party



FREITAG, 25. OKTOBER

Congress: 10 bis 14:30 Uhr
Expo: 8:30 bis 14:30 Uhr

Tech and Global Politics – Where are We Going?



Carsten Klude
Chefvolkswirt und Leiter
Private Asset Management,
M.M. Warburg Bank



Dr. Christopher Meinecke
Leiter Digitale
Transformation,
Bitkom e. V.



Anita Würmser
Journalistin und geschäfts-
führende Gesellschafterin
im-pact media projects

RA

Podiumsdiskussion

Europe: LogTech and Entrepreneurship Pave the Way for Innovation



Ilse Henne
Vorstandsmitglied,
thyssenkrupp AG

FOP

ISLT

New Business: The Future of Entrepreneurship

Johannes Bahlsen
CEO Rawbite
(angefragt)

Davis Julian Zöllner
Founder
TAAGSOLUTIONS
(angefragt)

Die Start-up-Sprechstunde mit Felgendreher & Friends

Boris Felgendreher
Host, BVL Podcast

Prof. Dr.-Ing. Knut Alicke
Partner, McKinsey

Erik Wirsing
Vice President
Global Innovation,
DB Schenker

Prof. Dr. Christoph Tripp
Professor für
Distributions- und
Handelslogistik,
TH Nürnberg

Frank Vorrath
VP Supply Chain
Services,
Danfoss A/S

ISLT

KI als Co-Worker – wie wir produktiver arbeiten mit den richtigen Prompts

Dr.-Ing. Arne Engelbrecht
Geschäftsführer,
SALT AND PEPPER Consulting

AIML

Marketplaces & Platforms in B2C and B2B eCommerce

Prof. Dr. Christoph Tripp
Professor für
Distributions- und
Handelslogistik,
TH Nürnberg

Dr. Lothar Harings
Rechtsanwalt,
Graf von Westphalen

Programm BVL-Lounge

- Treffpunkt: „New Kids on the Block“ für interessierte Teilnehmende
- Info & Welcome: „Membership 101“ für interessierte (Nicht-)Mitglieder
- Pitch-Vorträge zu der Arbeit in und mit den Regionalgruppen und Chapters
- Rundgang: „Expo-Tour – Young Professionals“ für den logistischen Nachwuchs
- 15 Jahre BVL-Initiative „Ladies in Logistics“ – Historie und Ausblick
- Veranstaltungsreihe „Die Welt im Fokus ...“ präsentiert das internationale Netzwerk
- Speakers' Corner für den Austausch mit den Regionalgruppensprechern und -sprecherinnen
- PowerPoint-Karaoke Young Professionals zeigen ihr Know-how

Die BVL Supply Chain CX wird gefördert durch:

Senatsverwaltung
für Wirtschaft, Energie
und Betriebe

BERLIN



Das laufend aktualisierte Programm ...

... finden Sie auch online:
www.bvl.de/cx/programm



Der Wirtschaftsbereich Logistik feiert best practice

■ Mit feierlichen Award-Verleihungen erwartet die Congress-Gäste am Mittwochabend ein exklusives Rahmenprogramm, bevor sie sich bei der Networking-Night treffen, um mit der Logistik-Community zu feiern. Ausgelassen geht es auch am Donnerstagabend weiter – auf der CX-Party für alle Teilnehmenden an Congress und Expo.

Deutscher Logistik-Preis Im Jahr 2024 wird zum 40. Mal der „Oscar der Logistik“ verliehen. Die feierliche Präsentation des Deutschen Logistik-Preises, bislang ein fester Programmpunkt auf dem Deutschen Logistik-Kongress, wird auch auf der BVL Supply Chain CX zu den Highlights zählen – sie wird am Mittwochabend vor der Networking-Night stattfinden. Die Jury unter Vorsitz der Wirtschaftsjournalistin Dr. Ursula Weidenfeld

zeichnet vorbildliche Konzepte aus, die trotz aller Widrigkeiten der zurückliegenden Monate entwickelt und implementiert worden sind. Die BVL verleiht den Deutschen Logistik-Preis für besonders innovative und nachhaltige Lösungen, um sie zu würdigen, bekannt zu machen und zur Nachahmung anzuregen.

» Mehr zum Deutschen Logistik-Preis: www.bvl.de/dlp

Wissenschaftspreis Logistik Die Finalisten und Finalistinnen des Wissenschaftspreises Logistik 2024 präsentieren am Mittwoch ihre Arbeiten in kurzen Pitches, bevor die Jury am Donnerstagabend live auf der Bühne den Preisträger oder die Preisträgerin kürt.

» Mehr zum Wissenschaftspreis Logistik: www.bvl.de/wpl

Das größte Networking-Event der Logistik

■ Auf der BVL Supply Chain CX treffen sich bis zu 5.000 Teilnehmende aller Unternehmensgrößen und Branchen, von Eigentümern und Top-Level-Entscheiderinnen über Führungskräfte, Projektleiterinnen und Teamleiter bis zu Young Professionals und anderen Supply Chain-Begeisterten. Für ein optimales Networking erhalten alle Teilnehmenden ein persönliches Namensschild mit QR-Code, über den sich in Sekundenschnelle alle Kontaktinformationen austauschen lassen.

Matchmaking, CX-Party und Networking-Night Sowohl die Congress- als auch die Expo-Area bieten viel Raum für Networking: Ob Kollegen und Peers oder ganz neue Kontakte – branchen- und hierarchieübergreifend treffen sich die Teilnehmenden für themenzentriertes Networking an den CX-Connect-Tables zum Lunch, bei digitalem Matchmaking, der CX-Party am Donnerstag in der Expo oder bei der CX-Networking-Night am Mittwoch (exklusiv für Congress-Teilnehmende). In der BVL-Lounge laden unter anderem der „Ladies in Logistics“-Empfang, das Willkommenstreffen von BVL Young Professionals für CX Young Professionals, die Angebote der Regionalgruppen und vieles mehr zur Vernetzung ein.



Danke für den Support!



Diese Ausstellungs- und Sponsoring-Partner unterstützen die BVL Supply Chain CX:

Premiumpartner:



Partner:



Die Cluster werden unterstützt von
Wirtschaftsförderung
Brandenburg | WFB



Premium-Medienpartner:



Alle Partner finden Sie auch online: www.bvl.de/cx/partner

Klassentreffen in Chemnitz

■ Am 31. Mai kamen die Ehrenamtlichen und Freunde der BVL sowie Vertreter der Geschäftsstelle und des Vorstands zum jährlichen Regionalgruppen-Management-Meeting – auch liebevoll das „Klassentreffen“ der BVL genannt – zusammen. Gastgeber war in diesem Jahr die Regionalgruppe Südwestsachsen/Oberfranken. Deren Sprecher Fridtjof Langenhan und Stefan Mader hatten gemeinsam mit Katja Wiedemann von der BVL-Geschäftsstelle ein abwechslungsreiches Programm auf die Beine gestellt. So konnten die Teilnehmenden die Stadt Chemnitz auf eine ganz besondere Art und Weise kennenlernen: Unter dem Motto „Chemnitz – eine Stadt mit Köpfchen“ verfolgten sie auf einer extra ausgearbeiteten Route die Industriegeschichte Sachsens. Dabei erlebten sie Maschinenfabriken, Fahrradwerke, das höchste Bauwerk Sachsens und vieles mehr. Natürlich ging es nicht nur um ein fröhliches Beisammensein – auch die Arbeit im und am Netzwerk kam nicht zu kurz. Schon vor ihrem offiziellen Start am 1. Juli nutzte Silke Fischer als künftige Vorsitzende der Geschäftsführung die Gelegenheit, sich im Rahmen des Treffens bei den Ehrenamtlichen vorzustellen. Christoph Meyer, Geschäftsführer der BVL und Projektleiter der BVL Supply Chain CX, informierte über das Konzept des neuen Jahres-Events der Logistik und über die erweiterten Möglichkeiten für die Regionalgruppen, sich dort künftig noch besser darzustellen. Anschließend teilten sich die Anwesenden in verschiedene Arbeitsgruppen auf. Die Themen: „Attraktivität der Regionalgruppenveranstaltungen steigern“, „Equipment und digitale Formate für die Regionalgruppenarbeit modernisieren“, „Junge BVL – Nachwuchs für das Netzwerk gewinnen und binden“ und „Regionalgruppen präsentieren sich bei der BVL Supply Chain CX“. Abends standen das Netzwerken und der Erfahrungsaustausch im Mittelpunkt. Auch die nächsten Verabredungen stehen schon – einerseits natürlich auf der BVL Supply Chain CX, aber auch im nächsten Jahr zum Regionalgruppen-Management-Meeting, das dann die Regionalgruppe Baden-Württemberg ausrichten wird. (cs)



Foto: BVL Stand der CX-Partner: 02.08.2024

MELDUNGEN

Mitgliederversammlung im Estrel Insgesamt 172 Stimmen waren bei der 46. Ordentlichen Mitgliederversammlung der BVL am 14. Mai im Estrel Berlin vertreten, davon waren 42 persönlich anwesend. Im Estrel findet vom 23. bis zum 25. Oktober auch die neue BVL Supply Chain CX statt, somit hatten Teilnehmende die Möglichkeit, die Location schon einmal anzuschauen. Die Mitgliederversammlung wählte Frank Dreeke (BLG Logistics) erneut in den Vorstand. Als neues Mitglied in den Vorstand gewählt wurde Martina Weihing (LGI Logistics Group International), langjährige Sprecherin der Regionalgruppe Baden-Württemberg. Der BVL-Vorstandsvorsitzende Prof. Thomas Wimmer nutzte die Gelegenheit, einige Ehrenamtliche für ihr Engagement zu würdigen: Aus dem Förderbeirat erhielten Dr.-Ing. Volker Jungbluth, Dr. Andreas Biesenbach und Dr. Uwe Jens Unger die Ehrennadel der BVL, aus dem Wissenschaftlichen Beirat wurde Prof. Stephan Wagner ausgezeichnet und aus dem Kreis der Regionalgruppensprecher Dr. Christoph Helmke, Dr. Klaus-Peter Jung, Prof. Thomas Bousonville, Toralf Langner und Jens Neuner.

BVL-Studienreihe „Trends und Strategien“ Unter dem Titel „Triple Transformation: Digitalisierung, Nachhaltigkeit und Resilienz als Zielfunktionen zukunftsfähiger Wertschöpfungsketten“ ist nun der vollständige Bericht der BVL-Studienreihe „Trends und Strategien in Logistik und Supply Chain Management“ erschienen. Bisher hatte nur eine Management Summary vorgelegen. Die Untersuchung zeigt unter anderem, dass fehlende Zahlungsbereitschaft der Kunden und unklare Rahmenbedingungen ökologische Initiativen ausbremsen – das Thema Nachhaltigkeit wird zurzeit am wenigsten priorisiert. Studienpartner sind das Institut für Unternehmensführung und Logistik an der TU Hamburg sowie die Beratungsunternehmen KPS und Infront und die SRH-Hochschule. Die Studie ist unter www.bvl-trends.de zum Download verfügbar; dort gibt es auch ergänzende Whitepaper der Studienpartner.

Programm der Buildinx steht Vom 19. bis zum 21. November treffen in der Messe Dortmund zum ersten Mal alle Akteure aufeinander, die mit der Planung, dem Bau, der Vermarktung und der Nutzung von Logistikimmobilien betraut sind. Der BVL Themenkreis Logistikimmobilien hat das inhaltliche Programm für die neue Messe zusammengestellt. Zu den Speakern gehören Jan Dietrich Hempel, Geschäftsführer Garbe Industrial Real Estate, Kuno Neumeier, CEO Logivest und Sprecher des Themenkreises, Malte-Maria Münchow, Sprecher der Initiative Logistikimmobilien (Logix) und Leiter An- und Verkauf Spezialimmobilien bei der Deka Immobilien Investment, Richard Schneider, Geschäftsführer Fabrikon und Sprecher der BVL-Fokusgruppe „Power of Logistics“, Uwe Veres-Homm, stellvertretender Leiter Risiko- und Standortanalyse / Arbeitsgruppe für Supply Chain Services beim Fraunhofer-Institut für Integrierte Schaltungen IIS sowie Dortmunds Oberbürgermeister Thomas Westphal. Das vollständige Programm gibt es auf der Website zu entdecken: www.buildinx.de/programm



Forum Automobillogistik 2025 in Dresden

■ Termin und Ort stehen fest: Das Forum Automobillogistik findet 2025 am 18. und 19. Februar im Kongresszentrum in Dresden statt. Die gemeinsame Veranstaltung von BVL und VDA war bereits in diesem Jahr zurück auf Vor-Corona-Niveau: Mehr als 500 Teilnehmende trafen sich am 28. und 29. Februar auf Einladung von Daimler Truck in Würth. Im spannenden Umfeld des Kundencenters direkt neben dem Werk herrschte Community-Feeling. Kooperation und Partnerschaft waren wohl die Worte, die in den Keynotes und Fachvorträgen am häufigsten fielen – nur so lässt sich die Transformation zu CO₂-neutralen Supply Chains bewältigen. Eva Ames (DSV) regte in ihrem Coffee Talk mit Matthias Braun (Powerco) dazu an, die Supply Chain nicht als Standardprozess, sondern als strategischen Vorteil zu betrachten. Dieser könne nur dann greifen, wenn jeder Beteiligte der Supply Chain etwas dazu beitrage. Damit die Transformation gelinge, sei es aber notwendig, Preise und Kosten fair zu rechnen und zu verteilen, waren sich Ames und Braun einig. Das Thema Kooperation spiegelte sich auch im Siegerprojekt des VDA Logistik Awards: Für „NGTM. Next Generation Transport Management“ wurde mit Bosch, Eurolog und Supplyon ein Team aus drei Unternehmen ausgezeichnet. Bosch gelangte sogar mit einem weiteren Projekt ins Finale. Im Warm-up-Talk am Morgen des zweiten Tages fasste BVL-Podcast-Host Boris Felgendreher zusammen: „Wer nicht dabei ist, der verpasst was!“ (cs)

TERMINE

23. bis 25. Oktober 2024

BVL Supply Chain CX

Berlin

www.bvl.de/cx

19. bis 21. November 2024

**Buildinx – Innovations for
Logistics Properties**

Dortmund

www.buildinx.de

18. und 19. Februar 2025

Forum Automobillogistik

Dresden

www.forum-automobillogistik.de

1. und 2. April 2025

Log 2025 – 31. Handelslogistik-Kongress

Köln

www.handelslogistik.de

Die nächste Ausgabe des BVL Magazins mit dem Schwerpunkt „Empower to unite“ erscheint im Oktober 2024.

IMPRESSUM

Herausgeber

Bundesvereinigung Logistik (BVL) e. V.
Schlachte 31, 28195 Bremen
www.bvl.de

Projektleitung und Redaktion BVL

Christian Stamerjohanns (cst)
(V.i.S.d.P.)

Kontakt zur Redaktion

Telefon: +49 / 421 / 173 84 21
E-Mail: stamerjohanns@bvl.de

Mitarbeit BVL

Elena Fomina, Susanne Großkopf-
Nehls, Christoph Meyer, Christine
Körner, Anne Suhling, Konstanze
Kröhn, Marius Roy

Realisierung

DVV Media Group GmbH
Heidenkampsweg 73–79
20097 Hamburg
www.dvvmedia.com

Projektleitung DVV

Sven Mentel (men)
Telefon: +49 / 40 / 237 14-217
E-Mail: sven.mentel@dvvmedia.com

Redaktion DVV

Behrend Oldenburg (bo),
Julia Schwericke

Mitarbeit an dieser Ausgabe

Stefan Bottler (sb),
Claudia Behrend (cb), Harald
Czycholl-Hoch (czy), Juliane
Gringer (jg), Stephanie Lützen (lüt)

Anzeigen und Sponsoring

Florian Böhm
Telefon: +49 / 40 / 237 14-129
E-Mail: florian.boehm@dvvmedia.com

Gestaltung

Susann Hoffmann

Fotos und Illustrationen

Siehe Quellennachweise auf den
Seiten

Druck

Müller Ditzen GmbH, Bremerhaven

Rechte

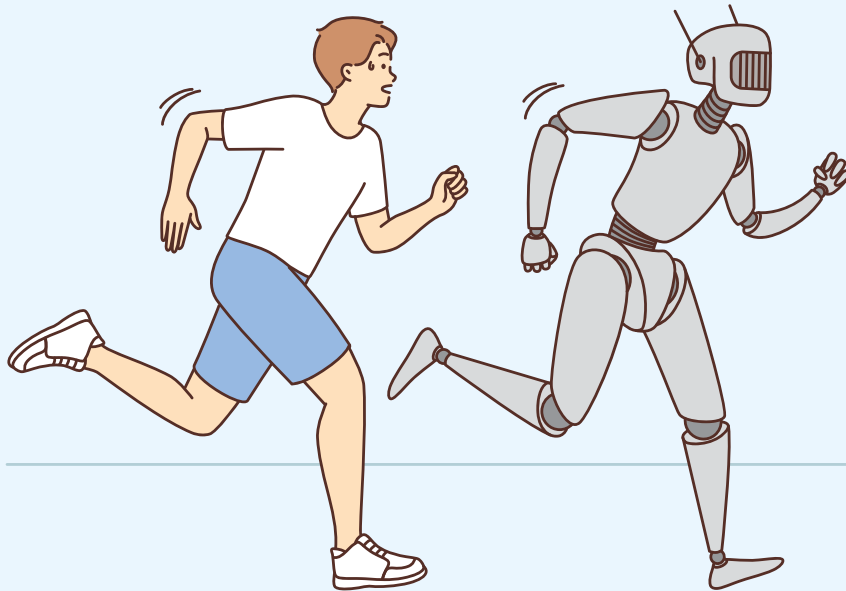
Das BVL Magazin erscheint viermal
jährlich in einer Gesamtauflage von
rund 10.000 Exemplaren. Für unver-

langt eingesandte Manuskripte und
Fotos wird keine Haftung übernom-
men. Alle Beiträge sind urheberrecht-
lich geschützt. Nachdruck, Aufnahme
in Online-Dienste und Internet sowie
Vervielfältigung auf Datenträgern
nur nach schriftlicher Zustimmung.

Das BVL Magazin können Mitglieder
digital lesen unter: www.bvl.de/kiosk

ISSN (Print) 2750-6673
ISSN (Online) 2750-6746

© August 2024



GUTER GEDANKE

»Die Technik darf die Regulierung nicht überholen«

Die Juristin Dr. Abir Haddad, Beraterin von verschiedenen Regierungen und des UN-Klimasekretariats, mahnt zur Vorsicht mit Blick auf die extrem schnellen Entwicklungen bei künstlicher Intelligenz und anderen Technologien.

Die Zukunft kommt schneller auf uns zu, als wir glauben. In einer Zeit, in der sich Technologien exponentiell entwickeln und unsere Gesellschaft extrem verändern, muss uns bewusst sein, dass wir schneller reagieren und wacher sein sollten. Dazu gehört, den richtigen Weg zu ebnen: Die Technologie braucht Regulierung, damit sie nicht nur unkontrolliert rechtliche Grauzonen besetzt.

Wenn du ein Pferd darauf trainierst, schnell zu rennen, dann macht es genau das: Es rennt. Wenn du ihm nicht sagst, wohin es laufen darf, kannst du ihm hinterher auch nicht vorwerfen, dass es sich Raum erobert. Genauso ist es mit KI: Die Regulierung kann die Technik nicht einholen, aber zumindest begleiten. Denn die im Silicon Valley, die reiten einfach drauflos!



ZUR PERSON

Dr. Abir Haddad, geboren und aufgewachsen im Irak, emigrierte nach Deutschland, studierte Jura und spezialisierte sich auf internationales Recht. Sie ist Gründerin und Direktorin des Institute for Legal Transformation, strategische Beraterin für das UN-Klimasekretariat und lehrt das moderne Recht arabischer Staaten am Institut für internationales Privatrecht der Universität zu Köln. Sie wurde unter die „Top 40 unter 40“ des Wirtschaftsmagazins „Capital“ gewählt und ist Alumna der Max-Planck-Gesellschaft.

