



## Aufbruch in die Ära der Logistik

Die Teilnehmer der vom Deutschen Verkehrsforum organisierten Podiumsdiskussion zeigten die Trends der Logistik von morgen auf. (Foto: Florian Gaertner/photothek.net)

05. Mai 2021

**D**ie Logistikbranche wird in zehn Jahren die maßgebliche Wirtschaftsmacht in der Welt sein. Diese These stellte Ralf Jahncke, Chef des Beratungshauses Transcare, während der Podiumsdiskussion bei der vom Deutschen Verkehrsforum (DVF) ausgerichteten Veranstaltung „Next Generation Logistics“ auf - und er fand Zustimmung bei den übrigen Teilnehmern. Zuvor hatte er unter der Moderation von DVZ-Redakteurin Susanne Landwehr mit Jan Kaumanns, CEO der Transportplattform Rio, Cargobeamer-Chef Hans-Jürgen Weidemann und Klaus Dohrmann, dem Vice President Innovation Europe & Trend Research bei Deutsche Post DHL, darüber diskutiert, welche Trends und Techniken die Logistik der Zukunft bestimmen werden.

Einen ersten Denkanstoß hatte Prof. Raimund Klinkner, Vorsitzender des DVF-Präsidiums, in seinem Impulsvortrag gegeben, in dem er skizzierte, wie die Logistik im Jahr 2030 aufgestellt sein dürfte. Dabei ging es neben den Möglichkeiten, die eine deutlich weiterentwickelte Technik bieten wird, vor allem um die intelligente Verknüpfung der Verkehrsträger, um schlaue Algorithmen sowie um die integrierte Nutzung von Daten. „Die Logistikketten enden nicht an den Ländergrenzen. Daher sind einheitliche Datenstandards erforderlich“, sagte Klinkner.

Den zweiten Denkanstoß vor der Diskussion gab Klaus Dohrmann. „Die Logistik von morgen wird von den wichtigsten Stakeholdern angetrieben - von den Kunden und den Konsumenten“, sagte der DPDHL-Forscher. Gleichzeitig geht er davon aus, dass der bisherige, effizienzgetriebene Ansatz des Supply Chain Managements einer neuen Idee weichen muss. „Das SCM wird zum strategischen Werttreiber der Unternehmen“, zeigte sich Dohrmann überzeugt.

**Lesen Sie dazu auch:**



Studie: Diese zehn Megatrends werden die Supply Chain verändern

In der anschließenden Diskussion beschäftigten sich die Teilnehmer dann mit operativen Aspekten wie der Frage, ob eine digitale Vernetzung zwischen den einzelnen Marktteilnehmern funktionieren kann. Davon ist Dohrmann überzeugt, solange die Anzahl der an der logistischen Kette Beteiligten klein sei. „Je mehr Teilnehmer miteinander verbunden werden müssen, desto schwieriger wird es.“ Ein praktisches Beispiel dazu gab Cargobeamer-Chef Weidemann. „Im Kombinierten Verkehr müssen sich etwa ein Dutzend Beteiligte miteinander vernetzen, damit ein Lkw von A nach B kommt.“ Das beginnt beim Fuhrunternehmen und dem KV-Operateur und endet beim EVU und dem

Infrastrukturbetreiber.

Doch wie sollen die Akteure miteinander verbunden werden? Ein praktikabler Ansatz ist die Zwischenschaltung von Frachtplattformen, über die Daten konsolidiert werden können. Das sieht Jahncke als durchaus gute Lösung an: „Plattformen sind Werkzeuge, um den Einsatz der Assets zu optimieren.“ Das sei möglich, wenn es zu jeder Sendung einen Datensatz gebe, der über die jeweilige Plattform gezogen werde. Die Steuerung könne noch effektiver werden, wenn jede physikalische Bewegung in Echtzeit gesteuert werde und die Prozesse dadurch extrem transparent würden. Laut

Rio-CEO Kaumanns ist das Handling der Daten dabei nicht das Problem. „Es geht nicht darum, alle Daten anzuzeigen, sondern nur die relevanten Daten.“ Damit hat er dann auch die Aufgabe der Frachtplattformbetreiber für die nächste Zeit definiert.

---

## **Artikel**

von Sven Bennühr

---