

5. ROSTOCKER LOGISTIK FORUM

# Best Practice im Fokus

Innovationen in der Logistik finden auch jenseits von RFID statt. Beispiele hierfür lieferte das diesjährige Rostocker Logistik Forum, das Mitte Juni 2005 stattfand.

Die von Prof. Dr.-Ing. Nina Vojdani geleitete Veranstaltung brachte wieder hochkarätige Referenten zusammen, die in ihren Vorträgen das gesamte Spektrum der Themenbereiche Logistikstrategien und -netzwerke, Supply Chain Management, Logistiksysteme und -technologien sowie IT in der Logistik behandelten.

Vom Geheimtipp hat sich das Rostocker Logistik Forum in seiner fünften Auflage zu einem bedeutenden Treff für Fach- und Führungskräfte der Logistik entwickelt, die auch den teilweise langen Anfahrtsweg nach Rostock-Warnemünde gern in Kauf nehmen. Belohnt wurden sie auch in diesem Jahr mit aktuellen Vorträgen aus der Logistikpraxis und Details alternativer Handlungskonzepte von A bis Z – so etwa A wie Airbus, C wie Caterpillar, D wie DaimlerChrysler, F wie Fiege, S wie Stute und T wie Tchibo.

Den Auftakt bildete eine Besichtigung des Briefzentrums Rostock-Roggentin der Deutsche Post World Net. Bei einem Volumen von täglich rd. 1,4 Mill. Sendungen geht hier im wahrsten Sinne des Wortes „die Post ab“. In dieser hochtechnisierten Verteilanlage arbeiten Mensch und Maschine Hand in Hand, um in engen Zeitfenstern die tägliche Flut von Briefen, Postkarten und Werbesendungen zu bearbeiten. Nach Unternehmensangaben zählt die Deutsche Post mit ihren Brieflaufzeiten heute weltweit zur Spitzenklasse.

## Flexibilität und Skalierbarkeit – ein Muss

Der zweite Tag war von einer Folge innovativer Lösungen und Unter-

nehmen, die ihre „Hausaufgaben“ in Sachen Kostenreduzierung (auch) in der Logistik gemacht haben, geprägt. Wie sich die neue (Logistik-)Welt aus dem Blickwinkel eines Markenartiklers darstellt, erläuterte *Kay Middendorf*, Geschäftsführer der Tchibo Logistik GmbH Bremen. Eine „demand-driven-supply“ bestimmt das Supply-Chain-Event-Management-System bei Tchibo. Dabei fungiert der Kunde als Taktgeber einer Hochleistungslogistik, die trotz extremer Kapazitätsschwankungen und einer großen Bandbreite an Sendungsgrößen Woche für Woche eine neue (Logistik-)Welt umsetzt. Wesentliche Voraussetzung für hohe Prozessqualität bei kontinuierlicher Kostensenkung seien eine integrierte übergreifende IT, Skalierbarkeit der Systeme sowie eine nachhaltige „Supplier Relationship“, sprich Kontinuität in den Partnerschaften, unterstrich *Middendorf*.

Ersatzteillogistik im Aufbruch – wie ein Automobilhersteller auf Sortimentswachstum, Verlagerung der Märkte von der Beschaffung bis zum Absatz sowie verschärften Wettbewerbs- und Kostendruck reagiert, beschrieb *Hermann Konz*, Senior Manager GSP/LST des Global Logistics Centers der DaimlerChrysler AG in Gernersheim. Mit



**Leitete das Rostocker Logistik Forum 2005: Prof. Dr. Nina Vojdani**

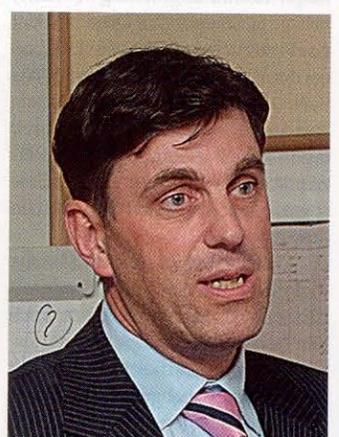
der Integration neuer Distributionsstrukturen – weg von der Logistikkette, hin zu einem globalen Logistik-Netzwerk – durch Differenzierung und Segmentierung sowie Kooperationen stelle sich DaimlerChrysler den neuen signifikanten Herausforderungen, so *Konz*. Die schnittstellenbeherrschende IT umfasse dabei sämtliche Distributionsstufen. Wie Tchibo setzt auch der Automobilhersteller auf die Einbindung neuer Regionallager. So plant DaimlerChrysler den Bau neuer Local Distribution Center in Ballungszentren und damit in Kundennähe.

*Wolfgang Seifert*, Geschäftsführer der Dortmunder integral logistics GmbH & Co. KG, verwies auf die strategische Bedeutung einer flexiblen und mandantenfähigen, zukunfts- und nicht allein tagesbedarfsorientierten Auslegung logistischer Systeme. Unter dem Motto „Handel ist Wandel“ skizzierte *Seifert* die neuen Anforderungen an die Gestaltung von Logistikimmobilien sowie deren Einrichtungen und stellte alternative Finanzierungsmodelle vor.

## Outsourcing – pro und contra

Die wirtschaftlichen Chancen und Risiken des Outsourcings von Logistikdienstleistungen wurden von mehreren Seiten beleuchtet. Wann und vor allem warum eigentlich outsourcen? Mit dieser Frage beschäftigte sich auch die Caterpillar Motoren GmbH & Co. KG. *Hans E. Timm*, Supply Chain Manager bei Caterpillar in Kiel, beschrieb den Prozess, den das Unternehmen gegangen ist. Nach nahezu drei Jahrzehnten, in denen Logistik eher als Beiwerk einer eindeutig produktionsorientierten Wertschöpfungskette betrachtet wurde, habe man mit Ausgründung der CAT Logistics (Caterpillar Logistics Service Inc.), einer 100%igen Tochter von Caterpillar, die eigene Logistikkompetenz heute strategisch ausgebaut. Nach umfassender Analyse der logistischen Prozesse und Entwicklung verschiedener Szenarien entschied sich Caterpillar gegen ein Outsourcing und für die Reorganisation der bestehenden Lager mit erhöhter IT-Unterstützung und einer Erweiterung der Pull-Systeme. Erste Optimierungsmaßnahmen haben dem Baumaschinenhersteller bereits deutlich reduzierte Logistikkosten eingebracht – rd. 20 % in Kiel, rd. 26 % in Wismar und 37 % am Standort Rostock, so *Timm*.

Dr. *Michael Kluger*, Group Director Business Development der Grevener Fiege-Gruppe, beschrieb das Feld der Kontraktlogistik im Kontext konjunktureller Schwankungen. Langfristig nachhaltige Kostenvorteile seien die Basis einer Partnerschaft „in guten wie in schlechten Tagen“, so *Kluger*. In der Zusammenarbeit mit einem erfahrenen und global aufgestellten Logistikdienstleister beträfe dies vor allem Faktoren wie Flexibilität und Effizienz sowie Bereiche wie



Fachkundige Referenten belebten die Veranstaltung (v. l. n. r.): **Kay Middendorf, Andreas Winkelmann, Christoph Hahn-Woernle, Wolfgang Albrecht**

(Fotos: S. Vogel)

Bilanzierung, Benchmarking und Know-how-Transfer.

Über Logistik und Materialfluss bei Airbus klärte *Andreas Winkelmann*, Manager Central Distribution Center der Airbus Deutschland GmbH Hamburg, auf. „Der A380 hat uns anfangs schon ziemlich viel Kopfzerbrechen bereitet“, räumte *Winkelmann* ein. So erforderte die Produktion des modernen Giganten der Lüfte neue Transport- und Logistikkonzepte, die sukzessive umgesetzt wurden und werden. Aufgrund der Bauteilgröße soll ein wesentlicher Anteil der Transporte zukünftig per Seetransport abgewickelt werden. Grundlage sämtlicher Überlegungen war, dass der Arbeitsplatz den höchsten Wertschöpfungsanteil habe und damit Ausgangspunkt aller Planungen sei, so *Winkelmann*. Zur Integration der Mitarbeiter in andere Funktionen und Bereiche habe man auf eine vollständige Realisierung der möglichen Einsparungen verzichtet und eine schrittweise Fremdvergabe durchgeführt. Hierbei wurde das Lagerhausmanagement (Wareneingang, Lagerung und Transport zum Werksgelände) in Hamburger Materialwirtschaftszentrum (MWZ) an

den Logistikdienstleister Stute vergeben. *Hergen Tönnies*, Bereichsleiter Logistik der Stute Verkehrs-GmbH Bremen, skizzierte im anschließenden Vortrag das Konzept einer durchgängigen Verantwortung von der Planung über die Realisierung bis zur Bewirtschaftung am Beispiel des MWZ Hamburg. „Die offensichtliche Dynamik des Airbus-Projekts haben wir als große Herausforderung verstanden, der wir uns gestellt haben“, so *Tönnies*. Dies betraf vor allem die äußerst komplexen Lieferstrukturen von Airbus sowie den hohen Anteil an Expressaufträgen mit einer erforderlichen Reaktionszeit von 1 bis 2 Stunden, aber auch MHD-geführte Sonderbereiche – z. B. für die Lagerung von Elastomere und Gefahrstoffen.

### Potenziale für Wachstum und Arbeit

„Warum investiert ein erfolgreicher Mittelständler der Lebensmittelindustrie mehr als 30 Mill. € in die Intralogistik – und das im Hochlohnland Deutschland?“ Antworten auf diese Frage lieferte *Christoph Hahn-Woernle*, Geschäftsführer der viastore GmbH Stuttgart. Am Bei-

spiel der Krüger GmbH & Co. KG in Bergisch Gladbach erläuterte *Hahn-Woernle* die praktische Umsetzung eines ehrgeizigen Zentralisierungsprojekts mit hohem Automatisierungsgrad und durchgängiger Softwarekonzeption. Heute fungiere das neue Logistikzentrum des Markenmachers von Cappuccino & Co. als Nabelschnur des gesamten Werksgeschehens und stehe für eine nachweisbare deutliche Effizienzsteigerung, so *Hahn-Woernle*.

„Die IT in der Intralogistik befasst sich mit dem Management, der Optimierung und der Steuerung aller betriebsinternen Warenflüsse sowie mit dem betriebsübergreifenden Datenaustausch im Sinne einer Prozessoptimierung.“ So grenzte *Wolfgang Albrecht*, Geschäftsführer der PSI Logistics GmbH Hamburg, die Funktion der Informationstechnologie in der Intralogistik ein und erläuterte die Potenziale der IT zur Optimierung von Geschäftsprozessen. Flexibilität und Skalierbarkeit zur Abbildung der derzeitigen wie auch der zukünftigen Geschäftsprozesse spielen neben Verfügbarkeit, Integrations- und RealTime-Fähigkeit auch in der IT eine bedeutende Rolle, betonte *Albrecht*.

### Studie zur Logistik der Ostseeregion

„Aufgrund seiner zentralen Lage und vieler weiterer Standortvorteile – vor allem die der ‚Kaikante‘ – hat Mecklenburg-Vorpommern das Potenzial, eine bedeutende Drehscheibe im europäischen Handel zu werden“, unterstrich Prof. Dr.-Ing. *Nina Vojdani*, Leiterin des Lehrstuhls für Produktionsorganisation und Logistik an der Universität Rostock. Bedeutender Wirtschaftsfaktor für die von hoher Arbeitslosigkeit gezeichnete Ostseeregion sei die Logistikbranche. Die Wissenschaftlerin stellte Ergebnisse einer Studie vor, die von ihrem Lehrstuhl, unterstützt durch die IHK Rostock, erarbeitet worden ist. Die Untersuchung soll eine Basis dafür sein, konkrete Potenziale für die Entwicklung des Logistiksektors in Mecklenburg-Vorpommern zu analysieren, innovative Lösungen zu entwickeln und deren Praxistauglichkeit zu testen.

**Sabine Vogel M.A.**

[www.fms.uni-rostock.de/lpl](http://www.fms.uni-rostock.de/lpl)  
Tel.: 0381/4983303