

Wechsel bei Dachser

Der Logistikdienstleister Dachser erhält ein neues Führungsteam. Burkhard Eling (48) wird zum 1. Januar 2021 die Position des CEO (Chief Executive Officer) und Sprechers des Vorstands übernehmen. Bernhard Simon, seit 2005 geschäftsführender Gesellschafter des Familienunternehmens, und sein Stellvertreter Michael Schilling, Chief Operating Officer (COO) des Bereichs Road Logistics, rücken in den Verwaltungsrat des Unternehmens auf, dessen Vorsitz Simon übernimmt.

Neuer CEO bei Zeitfracht

Dominik Wiehage ist neuer CEO der Berliner Zeitfracht-Gruppe. Wiehage war zuletzt COO der Gruppe und verantwortete vor allem den Bereich Luftfahrt. Er folgt auf Wolfram Simon-Schröter, der sich nach Unternehmensangaben künftig als CFO auf die Bereiche Finanzen/Treasury und Legal konzentrieren wird.

Neue Klage gegen Kartell

Der Rechtsdienstleister Financialright Claims hat erneut Klage im Zusammenhang mit dem sogenannten Lkw-Kartell eingereicht. Mit der jetzigen Klageerweiterung der 2018 eingereichten zweiten Klage der Financialright Claims werden Ansprüche von knapp 2.900 Speditionen mit mehr als 35.000 Lkw geltend gemacht. Dabei geht es um knapp eine Viertelmilliarde Euro Schadensersatz zuzüglich Zinsen.

Wenn der Roboter klingelt

Transport Betz aus Malsch arbeitet in zwei Innovationsprojekten zum Thema Logistik mit



Welche Wachstumschancen haben mittelständische Logistikunternehmen? Welche Zukunftstrends stehen bevor, welche Prozesse kann die IT in Zukunft effizienter machen? Fragen, die sich viele Unternehmer stellen. Martina Betz-Weber, Geschäftsführerin von Transport Betz aus Malsch, wartet nicht darauf, dass andere die Antworten liefern. Mit der Teilnahme an zwei Forschungsprojekten will sie selbst die Zukunft mitbestimmen.

„Liefer-BOTe“ heißt eines, in dessen Mittelpunkt eine neue Fahrzeugplattform steht, die bei der Versorgung der Innenstädte eingesetzt werden soll – Pakete sollen über Roboter autonom zugestellt werden können. Gefördert wird das Projekt vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, eingebunden ist es in das Technologieprogramm „IKT für Elektromobilität III: Einbindung von gewerblichen Elektrofahrzeugen in Logistik-, Energie- und Mobilitätsinfrastrukturen.“

Konsortialführer des Projekts ist der Antriebstechnik-Hersteller SEW Eurodrive, der die Roboter entwickeln und konstruieren wird. Außerdem mit an Bord sind das Institut für Fördertechnik und Logistiksysteme am Karlsruher Institut für Technologie (KIT), das die Algorithmen für Lokalisierung und Navigation entwickelt, sowie das FZI Forschungszentrum Informatik ebenfalls aus Karlsruhe, das für die Entwicklung eines Verfahrens zu Steuerung und Überwachung der Roboter in Echtzeit zuständig ist. Leuze electronic, ein Hersteller von Optosensoren,

liefert den Laserscanner, sozusagen die Augen der Roboter, damit diese navigieren können.

Transport Betz ist in dem Konsortium zum einen dafür zuständig, dass alle rechtlichen Vorschriften und die Dokumentation für den Versuch im öffentlichen Raum vorhanden sind. Zum anderen kümmert sich das Unternehmen um die Umgebung, in der das Projekt seine Tests durchführt – wo werden die Microhubs platziert, welcher Weg wird gewählt, wie ist die Bodenbeschaffenheit, können die Roboter den Weg bewältigen, welche Rolle spielen die Witterungsbedingungen?

Engpass für KEP-Dienste

Während die Paketzustellung mit Robotern noch für viele in weiter Ferne scheint, ist für Martina Betz-Weber klar, dass man jetzt schon an der Umsetzung solcher Lösungen arbeiten muss. Für einen Buchgroßhandelsanbieter hat das Unternehmen Betz in der Vergangenheit bereits Zustellungen im Nachsprung erledigt, zum Großteil an Buchhändler in den Innenstädten. „Jedes Unternehmen kennt das in zwischen – jede Stadt hat andere Zustellzeiten und -bedingungen. KEP-Dienstleister und Speditionen werden somit zunehmend in einen Engpass gebracht durch die Situation, Zufahrtsbeschränkungen, Anlieferfristen und Arbeitszeit ihrer Fahrer in Einklang zu bringen“, sagt Betz-Weber. „Da muss man doch endlich eine Lösung finden.“

Ein Weg könnte, so die Idee des Projekts, der „Liefer-BOTe“ darstellen: Pakete für das Innenstadtdistrict werden im Vorfeld gebündelt und in Minihubs gebracht und dort von den Robotern übernommen. Diese steuern Paketboxen an und stellen dort die Pakete zu. Um neue Pakete für eine erneute Zustellrunde aufzunehmen und um aufzuladen, steuern die automatischen Boten danach wieder die Minihubs an. Dies alles soll nachts, ohne Störung der Anwohner, erfolgen.

Das Testfeld wird in Bruchsal sein, in einem Quartier mit großen Wohneinheiten und in nächster Nähe zum Forschungscampus von SEW; im Laufe des Jahres soll der Realversuch starten.

Das zweite Projekt, an dem Martina Betz-Weber und ihr Team beteiligt sind, ist ein Broker für dynamische Produktionsnetzwerke. Im Fokus steht das Thema Über- und Unterlastung bei Industriebetrieben: Eine agile Lösung für die Supply-Chain soll Unternehmen helfen, die etwa eine sprunghaft angestiegene Nachfrage nicht selbst vollständig bedienen können. Über eine Vermittlungsplattform sollen sie Zugang zu kurzfristig verfügbaren Produktions- und Transportkapazitäten erhalten.

Matching von Anbietern

Projektpartner von Transport Betz sind dabei die Firmen Robert Bosch, Trumpf Werkzeugmaschinen, Bedrunka + Hirth Gerätebau, das Bremer Institut für Produktion und Logistik (BIBA) sowie das FZI Forschungszentrum Informatik und das Institut für Fördertechnik und Logistiksysteme (IFL). Dieses Projekt wird aus Mitteln des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) im Programm „Innovationen für die Produktion,

Dienstleistung und Arbeit von morgen“ gefördert.

Transport Betz wird sich im Rahmen des Plattformprojekts um das Thema Logistik kümmern: Wenn das Matching von Angebot und Nachfrage klappt, wie kann dann ebenso schnell und effizient über eine Schnittstelle die Abholung und Zustellung organisiert werden? Wie kann man das Thema Kontraktlogistik einbinden, etwa zur Montage von Teilen?

Die Teilnahme an beiden Projekten ist für die Geschäftsführerin kein Freizeitvergnügen, sondern ganz im Gegenteil sehr zeitaufwendig und mit viel Bürokratie verbunden – aber auch hochspannend, wie sie selbst zugibt.

Nicht nur für das eigene Unternehmen will Betz-Weber aus den Projekten Erkenntnisse gewinnen. „Wir bringen in die Projekte auch die notwendige Praxiskompetenz, indem wir uns nicht rein auf eine wissenschaftliche Fragestellung konzentrieren“, sagt die Unternehmerin.

Dass etwa mit dem „Liefer-BOTen“ nicht die Mengen an Paketen ausgeliefert werden können, die täglich zugestellt werden müssen, dessen ist sich Martina Betz-Weber bewusst. „Es gibt auch nicht nur die eine Lösung für die Innenstadtdistrict, und eine weitere Umladestelle kostet natürlich immer Geld“, sagt sie.

Mit der Mitarbeit an den Projekten will sie sich auch dafür einsetzen, dass Politik und Wissenschaft im Rahmen des Themas Verkehr nicht allein über den Individualverkehr sowie den ÖPNV diskutieren, sondern dass auch praxisnahe Lösungen für den Güterverkehr gesucht und gefunden werden – und dies auch unter Einbeziehung mittelständischer Unternehmen.

Text: Ilona Jüngst |
Fotos: Jüngst, SEW Eurodrive

145
Zentimeter

MAL 80 MAL 190
SIND DIE MASSE DES
„LIEFER-BOTEN“



Die Unternehmerin Martina Betz-Weber steht für Praxiskompetenz, die sie in die wissenschaftlichen Projekte einbringt.

DAS UNTERNEHMEN

- Transport Betz aus Malsch hat 120 Mitarbeiter und erwirtschaftet einen jährlichen Gruppenumsatz von rund zwölf Millionen Euro
- Die Geschäftsfelder sind Transport, Logistik und Value-Added Services. Zudem ist das Unternehmen auf Sonderfahrten von großen Gütern spezialisiert und übernimmt für Industriekunden zusätzlich Lagerhaltung und Shuttleverkehr für die Produktionsversorgung