



HUSS-VERLAG Presseinformation Nr. 52/18



Logistics Digital Conference auf der Hypermotion: Kernthemen der Konferenz

Auf der zweiten Logistics Digital Conference (LDC!) diskutierten rund 130 Teilnehmer aus der Logistik und Mobilitätsbranche. Die Konferenz des Münchner HUSS-VERLAGS fand am 22. November im Rahmen der Plattform Hypermotion auf dem Messegelände in Frankfurt statt.

München, 28. November 2018. Die Hypermotion ist eine neue Mischung aus interaktiver Messe, Konferenzen wie der LDC!, Speed Networking sowie dem Hypermotion-Lab als Arena für Start-ups. Über 2.500 Besucher, Teilnehmer und Aussteller machten aus dem theoretischen Konzept der vernetzten Zusammenarbeit ein lebendiges, digitales Ökosystem mit folgenden Themenfeldern: Verkehr, Mobilität, Logistik, Supply Chain und Infrastruktur.

Nicht nur große Konzerne wie IBM oder SAP können künftig von künstlicher Intelligenz (KI) profitieren, sondern auch mittelständische Firmen. So lautete eine der Kernthesen der Sequenz „Chancen, Risiken und Anwendungsbeispiele von künstlicher Intelligenz in der Supply Chain“ auf der Logistics Digital Conference. Moderiert wurde sie von Thilo Jörgl, Chefredakteur LOGISTIK HEUTE, und Matthias Pieringer, stellvertretender Chefredakteur LOGISTIK HEUTE.

Dr. Christian Schwede, Leiter der Abteilung Informationslogistik und Assistenzsysteme am Fraunhofer IML, betonte, dass viele Mittelständler sich heutzutage lieber noch eine neue Maschine mehr kaufen, als in IT-Projekte zu investieren. „Dabei bieten auch kleine KI-Projekte für Unternehmen schon große Chancen“, so der Dortmunder Wissenschaftler. In die gleiche Kerbe schlug auch Pascal Prassol, Vice President Innovation Services bei SAP Deutschland. Seiner Meinung nach können sich kleine Projekte auch in kurzer Zeit realisieren lassen. Auch IBM arbeitet seit längerem an KI-Projekten und nahm beispielsweise Mitarbeitern im Supply-Chain-Team die Angst vor der Technologie. Man solle sich an das Motto des Schachexperten Garri Kasparow halten, empfahl Matthias Graefe, Director of Supply Chain Transformation bei IBM – und man solle sich vor intelligenten Maschinen nicht fürchten, sondern mit ihnen arbeiten.

In der zweiten Session ging es um den Güterverkehr der Zukunft. Noch zehn bis 15 Jahre würde es dauern, bis sich auch beim Fernverkehrs-Lkw Elektromobilität, Brennstoffzelle oder andere Alternativen zum Verbrenner durchsetzen. So lautete die Prognose der Referenten, die auf der LDC! über „Güterverkehr der Zukunft: Klimaziele und Kostendruck als Herausforderung für die Branche“ diskutierten. Christine Hartmann von der Zeitung Transport moderierte gemeinsam mit LOGISTIK HEUTE die Runde. Die Referenten hielten die CO₂-Grenzwerte, die das Europäische Parlament gerade erst beschlossen hat, für sehr ambitioniert. Insbesondere die Hersteller sind darüber nicht glücklich. Im Raum stand also die Frage: Wie können wir auf kürzere und auch auf längere Sicht Güterverkehr und Klimaschutz zusammenbringen?

Angesichts der immer drängender scheinenden Situation insistierte Mario Männlein: „Wir brauchen sofort erprobte Lösungen.“ Der Manager ist beim Nutzfahrzeughersteller Iveco für LNG-Antriebe zuständig und machte sich selbstredend für den Antrieb mit Bio-Methan als Brückentechnologie stark. Seine schlagkräftigen Argumente: deutlich weniger Feinstaub, Stickoxide, CO₂ und andere Abgase. Dabei geriet er allerdings ein wenig in einen Dissens mit Prof. Dr. Dirk Engelhardt, dem Hauptgeschäftsführer des Bundesverbandes Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL). Der rechnete die Well-to-wheel-Bilanz der Gasfahrzeuge vor und kam auf ein ernüchterndes Ergebnis: Kommt das LNG aus Trinidad Tobago, ist es noch ein kleines bisschen besser als der Diesel. Wird es hingegen durch Fracking in den USA gewonnen, dann liegt der CO₂-Ausstoß unterm Strich über dem Wert eines vergleichbaren Dieselfahrzeugs. Er wolle den LNG-Lkw nicht schlecht reden, betonte Engelhardt, aber man müsse schon auch die Probleme benennen. Matthias Strehl, Geschäftsführer bei Meyer Logistik, hätte in seinem Fuhrpark schon so einige alternative Antriebe ausgetestet. Vom Iveco LNG-Stralis zeigte er sich überzeugt. Innerhalb von zwei Jahren habe sich das Fahrzeug amortisiert. Meyer hat 20 LNG-Lkw im Einsatz und eine eigene Tankstelle auf dem Hof. Begeistert ist Strehl von der Zuverlässigkeit seiner LNG-Fahrzeuge: „Die laufen wie ein Uhrwerk. Dabei verbrauchen sie weniger und stoßen 23 Prozent weniger CO₂ als die Dieselpendants.“ LNG und CNG als Brückentechnologie, das begrüßt auch Dr. Norbert Salomon, Abteilungsleiter Grundsatzangelegenheiten Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Er betonte, dass der Verkehrssektor seinen CO₂-Ausstoß bis 2030 um 42 Prozent gegenüber 1990 senken müsse. Seit 2010 aber stiegen die Emissionen Jahr für Jahr, statt zu sinken. Hinzu komme, dass der Güterverkehr bis 2030 um bis zu 65 Prozent wachsen werde, so die Prognosen. Also müsse etwas passieren. „Alleine durch eine Verlagerung auf andere Verkehrsträger können wir das Problem nicht lösen“, erklärte Salomon. Der CO₂-Ausstoß müsse sinken. Am erfolgversprechendsten seien da strombasierte Flüssigkraftstoffen, LNG aus erneuerbaren Energien und Wasserstoff. Den höchsten technischen Reifegrad habe im Augenblick fossiles LNG. Insgesamt erwarte das Bundesverkehrsministerium für strombasierte und fossile Kraftstoffe die deutlichsten Fortschritte bis 2030.

Sind Logistik-Start-ups Partner oder Wettbewerber für etablierte Dienstleistungs- und Transportunternehmen? Und welchen Mehrwert bieten sie ihren Kunden? Diesen Fragen widmete sich die dritte Session „Start-ups in Logistik und Transport: Chancen und Risiken der neuen Digitalplattformen für Spediteure und Verlader“, moderiert von Tobias Schweikl, Chefredakteur von LOGISTRA, und Sandra Lehmann, Redakteurin bei LOGISTIK HEUTE.

Maja Stange, Programm Manager beim Next Logistics Accelerator, betonte in ihrem Impulsvortrag, dass die Zusammenarbeit mit Logistik-Start-ups in vielerlei Hinsicht eine Chance für etablierte Unternehmen sein könne. „Am Ende sitzen wir alle im selben Boot. Die Digitalisierung lässt sich nicht aufhalten und vor allem die Logistikwirtschaft muss mehr tun, um sich mit diesem Thema gewinnbringend auseinanderzusetzen.“ Diese Meinung teilt auch Martin Krajczyk, Managing Director der digitalen Logistikplattform Conizi. „Wir arbeiten mit unserem Geschäftsmodell daran, alle Marktteilnehmer auf einer Plattform zu vernetzen und bilaterale Schnittstellen abzuschaffen. Wir möchten keine Konkurrenz für Spediteure und Verlader sein, sondern sehen uns eher als Unterstützer“, erklärte Krajczyk im Rahmen der Diskussionsrunde. Transportdienstleistungen effizienter gestalten und schneller anbieten können, möchte auch Rolf-Dieter Lafrenz, Gründer und CEO der digitalen Spedition Cargonexx. Allerdings sieht er sich im Gegensatz zu Krajczyk dabei nicht nur als Partner konventioneller Speditionen. „Wir stellen uns mit unseren Leistungen schon zwischen Transporteur und Verlader, sind also gleichzeitig auch Konkurrenten.“ Kritisch sieht Lafrenz das allerdings nicht. „Die Digitalisierung wird Geschäftsmodelle, die dem Wandel nicht gewachsen sind, abschaffen. Deshalb geht es gar nicht so sehr darum, wer Mitbewerber ist, sondern darum, wie ich mein Unternehmen fit für die Zukunft machen kann“, so Lafrenz. Obgleich Jochen Michaelis, Managing Director von Coureon, einer Plattform für grenzüberschreitende Versanddienstleistungen, davon ausgeht, dass kein Logistiker um eine umfassende Digitalisierung herumkommt, sieht er einen wichtigeren Faktor für ein erfolgreiches Geschäftsmodell: „Ein Konzept sollte immer den Mehrwert für den Kunden in den Mittelpunkt stellen. Vor allem in der Logistik geht es um Effizienz. Eine Geschäftsidee kann deshalb noch so visionär und originell sein, ohne einen guten USP wird sie am Markt nicht bestehen“, erläuterte Michaelis.

Es sind künftig noch genügend Fragen zu beleuchten, hierfür gibt es eine Fortsetzung der LDC!. Der Termin für die dritte Hypermotion steht bereits fest: Sie findet vom 26. bis 28. November 2019 erneut auf dem Frankfurter Messegelände statt.

(Wort- und Zeichenzahl mit Leerzeichen: 1.084/8.113)

Anlage: LDC Konferenz als jpg; Fotoquelle: Hypermotion/ Messe Frankfurt

Text- und Bildmaterial stehen auf der HUSS-Presseseite unter www.huss.de sowie unter www.huss-mediasales.de. Belegexemplar erbeten an HUSS-VERLAG GmbH, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, Joseph-Dollinger-Bogen 5, 80807 München.

Ihre Ansprechpartner bei weiteren Fragen zu dieser Presseinformation:

Bert Brandenburg

Geschäftsführer HUSS-VERLAG

Tel. +49 89 323 91-200

bert.brandenburg@huss-verlag.de

Claudia Cermak

Media Relations Manager, Messe Frankfurt Exhibition GmbH

Tel. +49 69 7575-5255

claudia.cermak@messefrankfurt.com

HUSS-VERLAG

Der HUSS-VERLAG ist ein moderner B2B-Verlag, der mit Fachzeitschriften und periodisch erscheinenden Sonderpublikationen die Fach- und Führungskräfte des Wirtschaftszweigs Logistik sowie der Branchen Touristik, Transport und Personenbeförderung mit Produkten, Praxis- und Hintergrundwissen versorgt. Zudem organisiert der HUSS-VERLAG renommierte Branchenveranstaltungen, wie etwa Fachforen. Im Laufe der Jahre haben sich auch die Webpräsenzen der Fachmagazine zu gesuchten Informationsportalen entwickelt. Im HUSS-VERLAG erscheinen aktuell die Fachzeitschriften LOGISTIK HEUTE, LOGISTRA, taxi heute, busplaner, VISION mobility, Unterwegs auf der Autobahn, PROFI Werkstatt und die Zeitung Transport samt Sonderveröffentlichungen und digitale Medien. Der Verlag verleiht zudem Preise, wie den Europäischen Transportpreis für Nachhaltigkeit, den Internationalen busplaner Nachhaltigkeitspreis, Taxi des Jahres, die BESTE PROFI Werkstatt-Marke, die BESTE LOGISTIK MARKE, LOGISTRA best practice und den Supply Chain Management Award. Geschäftsführer des HUSS-VERLAGS sind Christoph Huss, Bert Brandenburg und Rainer Langhammer. Der HUSS-VERLAG ist Teil der HUSS-Unternehmensgruppe mit Sitz in München und Berlin.

Hypermotion

Die großen Megatrends Digitalisierung und Dekarbonisierung verändern die Mobilität und Logistik in einem rasanten Tempo. Welche Auswirkungen hat dies für die etablierten Akteure und welche Chancen ergeben sich daraus für alle Beteiligten? Wie können auf den Endkunden individuell angepasste, personalisierte Logistik- und Mobilitätsketten gestaltet werden? Antworten auf diese und weitere Fragen gibt die Hypermotion vom 20. bis 22. November 2018 in Frankfurt, der Treffpunkt für die Mobility- und Logistikszene. Hier stehen disruptive Ideen und die intelligente Vernetzung der Verkehrssysteme im Mittelpunkt. Die Hypermotion liefert mit ihrem innovativen Veranstaltungsformat – ein Mix aus Fachmesse, Talks, Pitches und Konferenzen – zahlreiche Impulse. Gleichzeitig ist sie die ideale Plattform, um gemeinsam zukunftsweisende Ideen und Lösungen für die Logistik und Mobilität 4.0 zu diskutieren und zu entwickeln. Partner und Unterstützer der Veranstaltung sind das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), das Land Hessen, vertreten durch das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (HMWEVL), die Deutsche Gesellschaft für Intelligente Verkehrssysteme (ITS Deutschland), der Verband deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), die Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft (DVWG) und das Deutsche Verkehrsforum (DVF) sowie der Zentralverband Elektrotechnik- und Elektronikindustrie e.V. (ZVEI).

Messe Frankfurt

Messe Frankfurt ist der weltweit größte Messe-, Kongress- und Eventveranstalter mit eigenem Gelände. Mehr als 2.400 Mitarbeiter an 30 Standorten erwirtschaften einen Jahresumsatz von rund 669 Millionen Euro. Mittels tiefgreifender Vernetzung mit den Branchen und eines internationalen Vertriebsnetzes unterstützt die Unternehmensgruppe effizient die Geschäftsinteressen ihrer Kunden. Ein umfassendes Dienstleistungsangebot – onsite und online – gewährleistet Kunden weltweit eine gleichbleibend hohe Qualität und Flexibilität bei der Planung, Organisation und Durchführung ihrer Veranstaltung. Die Servicepalette reicht dabei von der Geländevermietung über Messebau und Marketingdienstleistungen bis hin zu Personaldienstleistungen und Gastronomie. Hauptsitz des Unternehmens ist Frankfurt am Main. Anteilseigner sind die Stadt Frankfurt mit 60 Prozent und das Land Hessen mit 40 Prozent.

Weitere Informationen: www.messefrankfurt.com | www.congressfrankfurt.de | www.festhalle.de