

Herausforderungen, Strategien, Lösungen

20. VLB-Forum Getränkeindustrie und Getränkehandel

Aktuelle Herausforderungen für den GFGH, Strategien für die Digitalisierung der Supply Chain, Operational Excellence in der Getränkebranche und Aktuelles aus der Leergutsortierpraxis: Das waren die übergeordneten Themen der Fachvorträge des 20. VLB-Forums Getränkeindustrie und Getränkehandel im Zuge der 104. Oktobertagung der VLB am 16. und 17. Oktober 2017 im Hotel Berlin. Diesmal war die jährlich stattfindende Veranstaltung durch einen ganz besonderen und einmaligen Event gekrönt: die feierliche Eröffnung des Neubaus in der Seestraße 13, zu der neben Prominenz aus Politik und Wirtschaft auch zahlreiche Branchenpersönlichkeiten angereist waren. (eis)

Der erste Vortrag von Frank Seipelt von Transgourmet Deutschland lautete: „Logistik, die schmeckt“. Seipelt stellte das Unternehmen, das kürzlich vor allem durch die Beteiligung an Team Beverage von sich reden gemacht hatte, und dessen Strategien für den Service der Zukunft vor. Das Unternehmen agiert als zweitgrößtes Abhol- und Belieferungsgroßhandelsunternehmen in Europa mit europaweit rund 27 000 Mitarbeitern und einem Nettoerlös von 8,5 Milliarden CHF. Der Ansatz für die Zusammenarbeit mit Team Beverage liege nun vor allem zusammen mit dem Getränkebereich im Erreichen einer kritischen Masse und der damit verbundenen Lieferung von Speisen und Getränken aus einer Hand. Denn der Tischgast bezahle letztlich nicht nur

für die Speisen, sondern für Speisen und Getränke, so Seipelt. Der Bestellprozess sei heute zur Marke und somit Produkt geworden, betonte er weiter.

Von Fachkräftemangel bis Lkw-Maut

Eberhard Tief, Landesverband des Berliner und Brandenburger Verkehrsgewerbes e.V. (LBBV), machte die aktuellen Herausforderungen für die Transportlogistik zum Thema seiner Ausführungen. Seine Agenda umfasste das Mobilitätspaket der EU, die neu gefassten Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp 2017), das Verbot des Verbringens der regelmäßigen Wochenruhezeit im Lkw, die Ausweitung der LKW-Maut auf alle Bundesstraßen sowie Fahrverbote in Innenstädten (Blaue Plakette).

Bei den ADSp 2017 müssten unter dem Strich sowohl Spediteure als auch Verlader einige Änderungen zu ihren Ungunsten hinnehmen. Dennoch seien die ADSp 2017 eine gute Lösung für alle Beteiligten, weil sie für Rechtssicherheit bei der Zusammenarbeit sorgen.

Ein Fahrer muss künftig 500 Euro und der Unternehmer 1500 Euro zahlen, wenn die regelmäßige Wochenruhezeit im Fahrerhaus oder an einem Ort ohne geeignete Schlafmöglichkeit verbracht



Eberhard Tief, Landesverband des Berliner und Brandenburger Verkehrsgewerbes e.V. (LBBV)

wird. Neben dem BAG kontrollieren dies Polizei und Zoll. Das BAG übt bei den Kontrollen bis zum September noch eine gewisse Kulanz aus, das sei nun vorbei, berichtete Tief.

Weiter sollen Kontrollsäulen die bekannten Systeme für die Kontrolle auf den Bundesstraßen ergänzen und eine wirksame Mautkontrolle durch einen effizienten Kontrollmix erbracht werden.

Für die Fahrverbote in Innenstädten haben die Deutsche Umwelthilfe (DUH) und verbundene Umweltverbände eine Definition der Berechtigten für eine Blaue Plakette erstellt. Demnach sind dies im Wesentlichen nur noch Dieselfahrzeuge, die der Abgasnorm Euro 6 entsprechen sowie Benzin-Fahrzeuge mit der Norm Euro 3.



Frank Seipelt, Transgourmet Deutschland

Eine Kontrolle des ruhenden Verkehrs ohne eine entsprechende Plakette am Fahrzeug könne aber so gut wie nicht erfolgen, bilanzierte Tief. Eine wirklich effiziente Kontrolle des fließenden Verkehrs zur Überwachung eines Fahrverbotes für schadstoffreiche Fahrzeuge werde kaum wahrscheinlicher sein als eine totale Sonnenfinsternis über der Stadt, mutmaßte er schließlich.

Fokus auf nachhaltige Logistik

Die Firma Lekkerland beschäftigte sich mit der Frage: „Wie lassen sich die Treibhausgase durch Lagerhaltung und Transportlogistik reduzieren?“ Die Antwort dazu versuchte Guido Bündgen, Lekkerland Frechen, in seinem Referat zu geben. Dies funktioniere mit der Initiative Lean&Green, die 2008 in den Niederlanden gegründet wurde. Es geht dabei um eine nachweisliche Reduzierung von CO₂ im Unternehmen. Um dies bewerkstelligen bzw. Optimierungspotenziale finden zu können, sei das Sammeln und Verknüpfen großer Datenmengen wichtig und unerlässlich.



Guido Bündgen, Lekkerland Frechen

In der Lagerlogistik seien dafür folgende Maßnahmen umgesetzt worden: Standortneubauten mit modernster Energiespartetechnik, LED-Beleuchtung, Umstellung auf Öko-Strom, Batterieladestationen. In der Transportlogistik setze man auf eine moderne Fahrzeugflotte und -technik, optimierte Tourenplanung, Fahrertrainings und Fahrerchallenge sowie alternative Konzepte.

Der Schlüssel zu grüner Logistik

Welche Wege zu Kooperationsvorhaben unter Berücksichtigung strenger kartellrechtlicher Rahmenbedingungen der EU möglich sind, erörterte Matthias Haubenreißer, GS1 Germany. Das Unternehmen sieht sich als neutrales Kompetenz- und Dienstleistungszentrum zur Optimierung unternehmensübergreifender Geschäftsprozesse entlang der Value Chain.



Matthias Haubenreißer, GS1 Germany

Der Referent berichtete über erfolgreiche Konzepte und Umsetzungen sowie Pilotanwendungen aus dem EU-Forschungsprojekt „Next Trust“ und weiteren Kooperationsfeldern. Kooperationen seien dazu geeignet, Potenziale in der Supply Chain zu heben, unternehmensbezogene Faktoren könnten für eine erfolgreiche Umsetzung entscheidend sein und Legal Standards seien auf jeden Fall zu beachten. Die Funktion eines Trustee sei für die Kollaboration erforderlich, fasste Haubenbeißer zusammen.

Erneuerbar und nachhaltig in die Zukunft

„Grüne Logistik mal anders – C.A.R.E. Diesel“ lautete das Thema von Alexander Stöhr, Tool Fuel Services. Der zunehmende Trend zu Nachhaltigkeit und zu nachhaltigerer Rohstoffbasis sei der Ansporn für das Unternehmen. Die Nestlé gewesen, den kältefesten, weniger rauchenden, lagerfähigen und motorisch sehr gut verträglichen C.A.R.E. Diesel mit deutlich verbessertem Emissionsverhalten auf den Markt zu bringen. Dies sei auch die Motivation für Kunden, auf den im Vergleich zu herkömmlichem Diesel etwas teureren, aber wartungsarmen Kraftstoff zu wechseln.



Alexander Stöhr, Tool Fuel Services

Eine Kraftstoffeinheit könne sowohl zur Minderung nach 2009/30/EC als auch zur CO₂-Reduktion in CSR-Berichten nach eingesetzt werden. Dabei biete der Kraftstoff viel bei geringem Aufwand: Keine Veränderungen an Infrastruktur, keine zusätzlichen Investitionen (Umrüstung), keine Verzögerung (bereits jetzt verfügbar), hohe Verbrennungsgüte, hohe Zündwilligkeit, niedrigere Geräuschemissionen, einen geringeren Partikelaustritt, niedrigere Filterbelastung, einen reduzierten Wartungsaufwand, garantierte CO₂-Minderung von 65 Prozent, außerdem eine Verringerung von NOx als Bonus.

Konsensdemokratie in der Wertschöpfungskette

Das besondere Geschäftsmodell der Marke Premium-Cola erläuterte Gre-



Gregor May, Premium

gor May, Premium. Die Idee stamme von der plötzlichen Rezeptur- und Geschmacksänderung eines Cola-Herstellers und der damit verbundenen Verärgerung der Konsumenten. Premium griff das alte Rezept wieder auf und startete mit 1000 Flaschen im Markt. Heute werden rund 1,7 Mio. Flaschen pro Jahr abgefüllt.

Ein Ziel des Unternehmens sei es, bei seinem Produkt absolute preisliche Transparenz bis in den Cent-Bereich zu bieten, damit völlig plan- und berechenbar zu sein und außerdem ohne Werbung auf dem Markt zu agieren, so May. Das Produkt falle vor allem durch sein „zurückhaltendes Design“ mit nur einem Etikett und seiner Präsenz in der 1-Liter-Glas-Mehrwegflasche auf.

So würden auch alle an der Wertschöpfungskette Beteiligten wie Gastronomen, Händler, Fahrer etc. einmal pro Woche zu einem Treffen eingeladen, „ihre Bedarfe mitzuteilen und so lange zu reden, bis alle einverstanden sind“ betonte er weiter. Dadurch werde das Ziel der Konsensdemokratie erreicht. Darüber hinaus habe man eine differenzierte Auffassung von Verträgen: So seien seit 16 Jahren keine schriftlichen Verträge mehr unterzeichnet worden. Diese Situation biete einerseits den Vorteil, Rechtsstreitigkeiten aus dem Weg gehen zu können, Kämpfe um Gebiete zu vermeiden, keinen Verdrängungswettbewerb und keine großen Umsatzenschwankungen zu haben. Dies habe allerdings den Nachteil einer sehr viel stärkeren Abhängigkeit vom Kunden, räumte May ein.

Man zahle dabei bewusst keine Mengenrabatte an den Großhändler, um eine zu starke Abhängigkeit zu vermeiden, sondern stärke im Gegenzug die kleineren Händler. Ziel und Zweck müsse es letztlich sein, so May, dass alle Kunden freiwillig zusammenarbeiten. Gewinne zu maximieren, sei nicht das Ziel des Unternehmens.

Getränkelogistik im Vergleich

Logistik-Outsourcing in Deutschland und der Welt, Automatisierungsgrad im internationalen Vergleich: Diese neue

Studie stellte Dr. Klaus-Peter Jung, Miebach Consulting, vor (siehe dazu auch Seite 32 ff.).

Die Getränkelogistik befinde sich im Wandel – sowohl aufseiten der Hersteller als auch des (Groß-)Handels. Im Rahmen einer Getränkelogistikstudie untersuchte Miebach Consulting erstmals, wie die Branche derzeit aufgestellt ist, was bereits getan wurde und welche Maßnahmen geplant sind. Insgesamt nahmen 35 deutsche und internationale Getränkehersteller und -händler an der Branchenbefragung teil. Die deutsche Getränkelogistik nehme im internationalen Vergleich eine Sonderstellung ein – und dies gleich in mehreren Dimensionen, so das zusammenfassende Ergebnis von Dr. Jung.



Dr. Klaus-Peter Jung, Miebach Consulting

Insgesamt herrsche in der Getränkeindustrie ein geringer Automatisierungsgrad in der Logistik. Als Lager-technik dominiere mit weitem Abstand das Blocklager, gefolgt vom Schmalgang. Bezüglich IT sei der Durchdringungsgrad bisher gering, wobei die internationalen Teilnehmer tendenziell mehr IT einsetzen als ihre deutschen Wettbewerber. Deutsche Unternehmen der Getränkeindustrie stünden vor allen Dingen vor der Herausforderung einer Verbreiterung des Sortiments durch die Zunahme der Artikelvielfalt und sähen dies als Haupttreiber ihrer Logistikprojekte. International hingegen würden Unternehmenswachstum und Übernahmen als die wichtigsten Treiber für Logistikprojekte identifiziert, so Dr. Jung.

Mobile Software im Liefer- und Abholergeschäft

Über „Papierlose Prozesse – ein wichtiger Baustein für die digitale Getränkelogistik“ mit der Mobile Solutions Plattform Ontego für Smartphones, berichtete Michael Buschner, commsult. „Es gibt einen Wandel, auf den man reagieren muss“, bewertete er die Brisanz des Themas Digitalisierung im Liefergeschäft. Der Endkunde bestimme auch die Logistik. Einen Vorsprung könne man nur durch effiziente Technik erzielen. Die Rolle des Lkw-Fahrers



Michael Buschner, commsult

habe sich mittlerweile grundlegend gewandelt. Denn 90 Prozent des Fahrpersonals sei den Einsatz von Smartphones und den Umgang damit gewohnt. Er könne daher ein wichtiger Baustein einer digitalen Lieferstrategie werden – allerdings auf Basis eines vom Unternehmen gestellten Geräts.

Business Analytics

Tino Herden, TU Berlin, sprach über „Business Analytics als Werkzeug für die Logistik“. Es handle sich dabei um ein wichtiges Werkzeug zur Problemlösung, so Herden. Er stellte die unterschiedlichen Typen von Business Analytics vor sowie die Profile von Data Scientists und zeigte praktische Beispiele aus der Logistik. Er betonte, dass „Big Data“ heute ein viel gebrauchter



Tino Herden, TU Berlin

„Dschungelbegriff“ sei. Die jährlichen finanziellen Auswirkungen schlechter Datenqualität auf ein Unternehmen seien heute oftmals immens, dessen müsse man sich bewusst sein.

Offene Logistikplattformen – gläserner Datenfluss

Frank Michalk, Logenios, machte „Live-Infos zu allen Prozessen entlang der Lieferkette sowie die Vernetzung verschiedener Logistiksysteme“ zum Thema. Das Problem bestehe in der vielfach fehlenden Kompatibilität der Systeme zwischen Versender, Verlager, Kunden, Partner, Logistikunternehmen, Subunternehmen, Telematik oder TMS-/ERP-Systeme, betonte er. Logenios biete mit eConnect eine offene, webbasierte Logistikplattform (Sendungsinformationen), die Koordinierung aller Aktivitäten innerhalb der Logistikkette, Echtzeitinformationen aller an der Logistikkette beteiligter Parteien sowie eine verbesserte und qualitativ hochwertige Zusammenarbeit zwischen Versender, Verlager, Logistikunternehmen, Transportunternehmen und Subunternehmen.



Frank Michalk, Logenios

Die Vorteile lägen in der vollen Integration in TMS- & ERP-Systeme, der Nutzungsmöglichkeit bestehender Ressourcen/Schnittstellen (Telematik, TMS/ERP), den niedrigen (technischen) Einstiegshürden für Transporteure und der

transparenten Kostenstruktur (Cost per Order). Außerdem entstehe keine doppelte Arbeit für den Disponenten und/oder Fahrer, es entstünde eine bessere Kommunikation und Zusammenarbeit mit den Partnern sowie eine höhere Qualität der Informationen der Logistikkette.

Digitaler Leitstand für die Getränke-Supply-Chain

Mit der optimierten Steuerung der Transportkette und Echtzeitdaten für Logistikprozesse befasste sich John Albert Eke, Exxent Consulting, und Horst Neumann, Euro-LOG. Dabei beschrieben sie den Markt für Food Logistics (Größe, Wachstum, Modell), stellten



John Albert Eke, Exxent Consulting

Digitalisierung und Leitstand als zwei sehr starke OPEX-Stellhebel heraus und erläuterten, wie die Getränke-Logistik aus der Cloud heraus mit dem digitalen Leitstand funktioniert.

Der digitale Leitstand müsse in die IT-Infrastruktur eingebettet werden. Mit entsprechenden Mobile Apps sei beispielsweise für Transportdienstleister die Statuserfassung und -abgabe möglich, die papierlose Bearbeitung von Abholung, Transporten und Zustellungen realisierbar (Barcode-Scannung, Unterschriftenfassung, Foto-Dokumentation von Beschädigungen) und der Einsatz für Stückgut, Direktverkehre, FTL und



Horst Neumann, Euro-Log

Teilladungen, Hubverkehre, Kontraktlogistik, gesicherte Transporte machbar. Darüber hinaus sei der Standort der Fahrzeuge mit GPS-Ortung jederzeit ermittelbar.

Leergutsortierung – Multikamerasystem und UV-Erkennung

„Leergutsortierung – Individualflaschen-erkennung im Kasten“ anhand von Beispielen mittels Multikammersystem und UV-Erkennung lautete der Vortrag von Thorsten Weinmann, vision-tec, Kassel.



Thorsten Weinmann, vision-tec

Das Unternehmen entwickelt und baut patentierte Erkennungs- und Sortiermaschinen für die Getränkeindustrie und plant als Systemlöser komplette Anlagen. Die Herausforderungen bestünden im mittlerweile hohen Individualisierungsgrad von Mehrwegflaschen und dementsprechend hohen Durchmischungsgrad in den Kisten.

Die Durchmischung im Kasten sei oft durch regionale Unterschiede geprägt. Diese Kennzahl stelle neben den standortabhängigen Faktoren (wie z.B. dem Platzangebot) und den unternehmensabhängigen Faktoren (z.B. Sortiermengen, Arbeitszeiten) den wichtigsten Entscheidungsfaktor für die Auslegung einer Sortieranlage dar.

So könne die Entscheidung für eine Inline-Sortierung bis zu einer durchschnittlichen Durchmischung von 20 Prozent sinnvoll sein, da das rücklaufende Leergut nur einmal „auf die

Gabel“ genommen werde. Ab mehr als 20 Prozent durchschnittlicher Durchmischung sei eine Inline-Sortierung aber unter Umständen nicht mehr sinnvoll, da das benötigte Leergut nicht in ausreichender Menge zum richtigen Zeitpunkt zur Verfügung stehe.

Da „durchschnittliche“ Durchmischungen in der Praxis extrem wellenförmig verlaufen, sollte für die Planungen mindestens das Doppelte der durchschnittlichen Durchmischung als Basis für die Auslegung der Maschinen benutzt werden, so der Referent.

Die Individualflaschenerkennung im Kasten könne dabei folgendermaßen erfolgen: durch seitlich angeordnete Kameras zur Identifikation und Qualitätsüberprüfung des Kastenlogos (1-, 2- oder 4-seitig); senkrecht angeordnete Kamerasysteme mit zusätzlicher Ultraschallsensoren z.B. zur Überprüfung von Auspackbarkeit, Kastingeometrie, Flaschenhöhe, Verschlüssen; schräg angeordnete Kamerasysteme z.B. zur Überprüfung von Flaschenkontur und Halsetiketten; Multi-Kamera-System zur Erkennung von Individualflaschen. Mit dem patentierten Multi-Kamera-System würden nochmals verbesserte Genauigkeiten bei der Erkennung von Flaschen im Kasten erzielt, so Weinmann.

Erkenntnisse aus dem F&E-Projekt ErMeCo

Den aktuellen Stand der Dinge beim F&E-Projekt „ErMeCo“ stellte Ingo Pankoke, VLB Berlin, vor. Im Rahmen dieses Forschungsprojektes sollen technische Komponenten und Verfahren, die für eine brancheneinheitliche Flaschenkennzeichnung und Flaschen-erkennung genutzt werden können, entwickelt und erprobt werden. Das mittelfristige Ziel sei die Erhöhung der Unterscheidbarkeit der Flaschentypen mittels verlässlicher maschinenlesbarer Kennzeichnung für die kamerabasierte Leergutererkennung und Flascheninspektion.

Bestandteile des Systems sind eine standardisierte Markierung (Code) an den Flaschen, ein Erkennungssystem,



Ingo Pankoke, VLB Berlin

das die Markierung an den Flaschen auch im Kasten erkennen kann sowie Methoden zur Anbringung der Markierung (oder falls erforderlich mehrerer) auf den unterschiedlichen Flaschen.

Pankoke bilanzierte dabei folgende Resultate: Die Grundlagen für ein Verfahren zur Typisierung und Markierung von Mehrwegflaschen wurde entwickelt, die Grundlagen der technischen Machbarkeit sind überprüft. Die UV-Markierung erfülle die bekannten Restriktionen vergleichsweise am besten und die Haltbarkeit und Leuchtkraft von keramischen Tinten müsse deutlich verbessert werden. Darüber hinaus müsse ein Verfahren zur Aufbringung der Markierung direkt bei der Neuglasproduktion entwickelt werden und die wirtschaftliche Tragfähigkeit des Verfahrens belegt werden.

Kosten UV-Erkennung

Die Wirtschaftlichkeit der UV-Erkennung stand schließlich beim Vortrag von Prof. Dr. Kurt Spiegelmacher, Syscona, im Fokus. Für die Erhebung und Betrachtung der Wirtschaftlichkeit wurden Unternehmen aus den Brauereien, Getränke-logistik und Etiketten-Hersteller herangezogen.



Prof. Dr. Kurt Spiegelmacher, Syscona

Prof. Spiegelmacher stellte folgende Ergebnisse vor: Alle Befragten (mit Syscona-Inspektionstechnik ausgestattet) bestätigten die noch sicherere (Individual-)Flaschen-Identifikation mit UV-markierten Etiketten und dadurch die Ermöglichung noch effizienterer und kompakterer Sortier-Konzepte. Durch optimale (und möglichst in der Branche abgestimmte) Markierungsgestaltung ließen sich Etiketten-Mehrkosten minimieren. Alle befragten Betreiber von Sortieranlagen hätten die merkliche Verbesserung der Wirtschaftlichkeit bestätigt. Für quantitative Gesamtausagen (z.B. ROI der Maßnahme) seien die verfügbaren Daten noch nicht ausreichend. Der Trend zur Anwendung von UV-Markierungen auf Hals-Etiketten von Individualflaschen sei eindeutig steigend (Angaben Etiketten-Hersteller).