



Lerneffekt für morgen

650 Sendungen pro Tag. Über 300 Fahrzeuge im Einsatz. Im Rosenheimer Büro arbeiten Disponenten eng mit Fahrern und Kunden zusammen. Was zählt, ist Kreativität, Intuition und eine gute Portion Erfahrung. Diesen Mix kann keine Künstliche Intelligenz der Welt ersetzen.

Der Hype um die Digitale Spedition erweckt den Eindruck, Prozesse seien in Kürze vollständig automatisiert und Disponenten überflüssig. Visionäre zeichnen eine Welt, in der die Sendung mit wenigen Klicks und autonomen Fahrzeugen zum Empfänger kommt. Für 08/15-Sendungen ist das realistisch. Jede Abweichung braucht erfahrene Disponenten. Der Beruf wird also nicht langweiliger, sondern spannender. Statt monotoner Standardaufgaben managt die Disposition zukünftig mit vielen Beteiligten die Ausnahmen von der Regel. Das sind die wirklich interessanten Aufgaben. Sie brauchen eine besondere Portion Intuition und Kreativität, gepaart mit Fingerspitzengefühl für Emotionen.

Die erforderlichen Erfahrungen für das komplexe Zusammenspiel der Logistik sammeln die Auszubildenden bei der BTK vom ersten Tag an. Als angehende Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung lernen sie von der Pike auf, wie Prozesse funktionieren. Dabei dürfen im geschützten Rahmen ihrer Ausbildung Fehler passieren. Wer Lösungen findet, wenn die falsche Ladung zur falschen Zeit am falschen Ort landet, macht Erfahrungen. Wer mit unvorhergesehenen Hindernissen wie Terminänderungen, Unwetter, Unfällen fertig wird, kann lernen. All das fördert vor allem die Fähigkeit, kreative Lösungen zu finden und sie mit anderen umzusetzen.

So tüfteln bei der BTK je nach Jahrgangsstärke bis zu 20 Auszubildende im Team erfahrener Kolleginnen und Kollegen an der Aufgabe, wie Lkw möglichst gut gefüllt und ohne Leerfahrten auf Tour gehen. In den zwei bis drei Jahren ihrer Ausbildung durchlaufen die Jugendlichen alle vor- und nachgelagerten Abteilungen. Sie lernen die Abläufe im Logistikzentrum kennen und erleben das Cockpit im Lkw. Mit jedem Ausbildungsschritt sammeln sie Wissen, mit dem sie nicht nur Systeme und Prozesse bei der BTK, sondern auch den Beruf des Disponenten von morgen mitbestimmen.

Seit 1999 hat die BTK 120 junge Menschen ausgebildet. Bei einer Übernahmequote von 90 Prozent entscheiden sich nicht alle, aber viele langfristig für die BTK. Einige davon geben heute ihr Wissen als Führungskraft an Jüngere weiter. "Wir sind auf dem modernsten Stand", fasst Franz Weiß, Geschäftsführer für Personal und Finanzen das Ausbildungswesen zusammen. "Mit unserer Erfahrung richten wir die Ausbildung permanent auf die Herausforderungen von morgen aus. Diese Lernprozesse kann keine Künstliche Intelligenz ersetzen. Im Gegenteil."

Liebe Leserinnen und Leser,

die Bundesregierung rechnet für 2019 mit einem Wirtschaftswachstum von 0,5 gegenüber 1,4 Prozent im Vorjahr. Die Konjunktur kühlt auf hohem Niveau erkennbar ab. Der Hochdruck lässt langsam nach. Der überhitzte Markt beruhigt sich. Es ist wieder Zeit zum Luft holen. Obwohl die Laderaumkapazitäten am Markt unverändert eng bleiben, haben wir mehr Zeit für unsere eigene Entwicklung.

In unserem Infoblitz zeigen wir Ihnen, wie wir unsere gesamte Organisation auf die Konjunkturentwicklung und die Kundenanforderungen ausrichten. Mit dem Thema „Lernen“, das sich wie ein roter Faden durch die Beiträge zieht, geht unser Kundenmagazin ins elfte Jahr.

Wir wünschen Ihnen viel Spaß beim Lesen. Lassen Sie sich gerne zum Gespräch anregen.

Herzlichst Ihr BTK-Team





Nie ohne Feuerlöscher. Die Lithium-Batterien in den Akkus der Gartengeräte sind Gefahrgut.

Mit STIHL Tirol auf Linie

Von der A8 auf die A93 und über Kufstein ins Inntal. Täglich. Seit 2015 fahren grüne Lkw Linie für den Gartengerätehersteller STIHL Tirol. Im fliegenden Austausch der Auflieger gehören Lkw-Schlangen vor dem Tor der Vergangenheit an.

„Manchmal stehen wir im Stau, ein anderes Mal frisst die Blockabfertigung an der Grenze Zeit. Das ist so. Wir wissen das. Es ist eingeplant. Wenn ich zu früh dran bin, gehe ich auf der Strecke einen Kaffee trinken und lerne ein bisschen Englisch“, erzählt Totic Bojan, der im Team mit bis zu zwölf Fahrern und gemeinsam mit der Disposition täglich dafür sorgt, dass die Lkw mit der richtigen Ausrüstung ihre Zeitfenster für den Tausch von Aufliegern bei STIHL Tirol in Langkampfen genau treffen. Auch an diesem Tag fährt Bojan ohne Schlange am Werkstor mit seinem Sattelzug direkt an die Rampe. Dort stellt er den leeren Trailer ab, sattelt um und zieht bereits 20 Minuten später einen vollgeladenen Auflieger vom Hof.

Seine Tour führt den gebürtigen Kroaten ins 470 Kilometer entfernte Zentrallager im elsässischen Straßburg. Von dort aus beliefert STIHL Tirol seine Fachhändler in ganz Europa mit akkubetriebenen Produkten vom Rasenmäher bis zur Motorhacke. Zusätzlich zum kontinuierlichen Linienverkehr ist die BTK auf Spitzen eingerichtet. Bei guten Wetteraussichten oder zu Beginn der Gartensaison können das bis zu 25 Prozent mehr Ladungen pro Tag sein. Generell ist die Nachfrage nach den Hightech-Geräten hoch, Tendenz steigend. Deshalb hat die 1981 als VIKING gegründete Tochter von STIHL Entwicklung und Produktion im Februar 2019 mit einem Neubau inklusive vollautomatisiertem Lager erweitert.

Die Rädchen müssen immer effizienter ineinandergreifen. Bei steigenden Produktionszahlen wird es auf den knappen Flächen im Inntal immer enger. Für mehr Verständnis waren die Disponenten der BTK vor Ort. Sie haben gesehen, wie die Produktionsprozesse funktionieren und wie sich Störungen in der Logistikkette auswirken. In diesem Kontext arbeiten sie eng und lösungsorientiert mit der kundenseitigen Disposition für optimierte Zeitfenster zusammen. „In den fast fünf Jahren haben wir unsere Prozesse immer weiter verbessert. Wir sind froh, dass wir im Team mit einer erfahrenen Spedition die Zeitfenster so gut im Griff haben“, freut sich Christoph Krismer, Abteilungsleiter Produktionslogistik in Langkampfen.

» Die Schlangen vor dem Werkstor sind Vergangenheit. «

Christoph Krismer, STIHL Tirol

Im Dialog

Dr. Wolfgang Stölzle ist Professor für Logistikmanagement an der Universität St. Gallen. Wir möchten wissen, wie er die Digitalisierung in der Transportlogistik einschätzt.

Wie digital ist die Transportbranche?

Wir sind erstaunt, wie viele Firmen digitale Werkzeuge einsetzen und sich auf den Wandel in der Logistik einlassen. Noch sind es bei weitem nicht alle und nicht alles ist echte Digitalisierung. Aus unserer Sicht zählen nur Tools dazu, die unter anderem dezentral einsetzbar sind, vernetzt arbeiten und bis zu einem gewissen Grad selbst Entscheidungen treffen können. In unserer Forschungsarbeit erfassen wir, wie weit Digitalisierungstools verbreitet sind und welche Prozesse von ihnen unterstützt werden.

Was müssen Traditionsunternehmen der Speditionsbranche im Zuge der Digitalisierung tun?

Effiziente Prozesse sind für Unternehmen wichtig. Wie stark digitalisiert sie vorgehen, hängt selten von der Unternehmensgröße ab. Der Einsatz von Tools steht und fällt im Mittelstand mit der Haltung des Inhabers. Hier trennt sich die Spreu vom Weizen. Entweder sind es innovative Gestalter oder Bewahrer nach dem Motto „Haben wir immer so gemacht.“

Stichwort „Digitale Spedition“. Wie schätzen Sie die Start-up-Firmen ein?

Start-ups sind sehr rege und die digitale Spedition ist in aller Munde. Doch die meisten Anbieter sind sehr klein und arbeiten an einer Lösung, die nur einen isolierten Aspekt abdeckt. Aus Sicht von Nutzern kommt es darauf an, dass ganze Leistungsbereich möglichst integriert adressiert werden. Im Moment können wir den Wertbeitrag vieler Tools noch gar nicht feststellen. Aber eins können wir sagen: „Vom voll digitalen Sofaspediteur sind wir noch ein Stück entfernt.“

Herr Prof. Dr. Stölzle, wir danken für das Gespräch!



Aus Erfahrung pünktlich

Kein Kunde will seine Ladung live auf dem Bildschirm verfolgen. Wichtig ist, wann sie ankommt. Eine selbstentwickelte Lösung berechnet ab jetzt die Estimated Time of Arrival (ETA) mit allen Erfahrungswerten.

Noch hat das Kind keinen Namen. Intern sprechen alle von „So, wo sammer?“. Unter diesem Arbeitstitel hat Martin Patzig aus der EDV die Lösung entwickelt. Sie kann die Estimated Time of Arrival, kurz ETA, ziemlich genau bestimmen. Dazu gleicht sie in kurzen Abständen die Daten aus der Telematik mit auftragsrelevanten Informationen aus dem ERP-System ab. Bei Fahrzeugen, die an das System angebunden sind, kann sie die Ankunftszeit auf die Minute voraussagen. „Der Clou an der Sache ist, die Datenbank lernt“, freut sich Patzig. „Nur GPS und Geofencing Daten einzuspeisen, wäre leicht. Das können alle. Den Unterschied machen kumulierte Erfahrungswerte.“

Das System arbeitet mit vielen Parametern.

Zum Beispiel zeichnet es bei jeder Tour vor Ort Ladezeiten an den Rampen der Verlader und Empfänger auf. Werte wie diese machen Vorhersagen solider. Das zahlt sich aus, gerade in Touren mit mehreren Stopps oder kritischen Anschlüssen, wo es auf die exakten Zeitfenster ankommt. Ankunftszeiten werden verbindlicher und alle Beteiligten der Logistikkette vom Verlader über den Logistikdienstleister bis zum Empfänger könnten ihre Ressourcen besser einteilen.

Die BTK plant mit den Erfahrungswerten realistisch. Bei Störungen ist eine Tour rot markiert. Der Disponent greift sofort ein und sucht mit Fahrern und Kunden Lösungen. Ziel

ist, dass der Fahrer nicht vor geschlossenen Zeitfenstern steht und das Lagerpersonal an der leeren Rampe keine Zeit verliert. Zeitfenster werden damit zur gemeinsamen Aufgabe. Die exakte Ankunftszeit verhindert Dominoeffekte, die sich durch aufgestaute oder fehlende Ware durchs Unternehmen ziehen können.

Aktuell speist die Telematik das System.

Angebunden sind die eigenen 158 Sattelzüge und weitere 160 Fahrzeuge der Charterflotte. Später soll das Programm auch Fahrzeuge, die bei Spitzen vom Spotmarkt dazukommen, einbinden. Auch das ohne lästige App und Zusatzaufwand, weil sich beim Tippen auf dem Handy schnell Fehler einschleichen. „Apps fluten aktuell den Markt. Jeder spricht von Digitaler Spedition“, beobachtet Patzig skeptisch. „Eine App ist immer nur ein Frontend. Die echte Intelligenz liegt in der Automatisierung der Prozesse.“

Sendungsverfolgung in Echtzeit, wie von vielen Anbietern propagiert, reicht nicht.

Was wirklich zählt, ist die zuverlässige Ankunft am Lade- oder Entladeort. „Wir verlassen die Komfortzone und bieten dynamisch berechnete Ankunftszeiten. Mit realistischer ETA wollen wir Zeitfenster gemeinsam mit unseren Kunden planbarer machen“, erklärt Speditionsleiter Franz Neuner. „Raus aus dem Silodenken ist unsere Devise. Es reicht nicht, zu sagen, wo der Lkw gerade ist. So einfach ist das.“



Vom Restaurant in die Disposition

Wenn Talente brach liegen, hilft eine Kurskorrektur. Wie ein Restaurantleiter über das Traineeprogramm der BTK in die Logistik gefunden hat.

Seit einem Jahr bietet die BTK ein Trainee-programm für Quereinsteiger. Menschen mit Berufsabschluss und vor allem Organisations-talent und Kommunikationsfreude sind willkommen. Je nach kaufmännischen Vorkennt-nissen werden sie in 3 bis 6 Monaten fit für die Disposition gemacht. Das flexible Programm besteht aus einzelnen Bausteinen und führt ganz individuell durch alle Abteilungen. „Wir bilden seit über 20 Jahren aus. Über unsere Prozesse können Berufsfremde schnell in eine zukunftssichere Branche einsteigen. Das ist unser Beitrag gegen den Fachkräfte-mangel unserer Branche“, sagt Franz Weiß, Geschäftsführer für Personal und Finanzen.

Einer seiner ersten Absolventen war George Petrea. Bevor er nach Deutschland kam, leitete er ein Restaurant in Rumänien und brachte täglich Gäste, Personal und Essen unter einen Hut. Mehr Logistik geht nicht. Nach seiner An-kunft in Deutschland arbeitete er als Barista in einer Kaffeebar. Seine Fähigkeiten, Abläufe zu koordinieren, Bestände zu überwachen oder mit Teams zu kommunizieren, lagen brach. Für bessere Karrierechancen bei regelmäßigeren Arbeitszeiten wechselte er über einen Job im Lager und das Quereinsteigerprogramm der BTK in die Logistik.

**In aller Kürze.
Mehr im Web.**

Anderthalb Inseln. 22 Prozent weniger CO₂ bis 2022, das war der Lean & Green Initiative einen Award wert. Im März über-reichte die GS1 Germany die Auszeich-nung auf dem Handelslogistik-Kongress der Bundesvereinigung Logistik (BVL) e. V. in Köln. Das Bündel der Maßnahmen er-spart der Umwelt unter anderem mit 15 LNG-betriebenen Zugmaschinen summa summarum rund 5.000 Tonnen Kohlen-dioxid pro Jahr. Für diese Menge braucht es einen Wald, 1,6-mal so groß wie die Insel Herrenchiemsee.

Doppelter Einsatz. Seit über 10 Jahren spendet die BTK jährlich 2.500 Euro an die Tafel in Raubling. Jetzt hat sie ihr Engage-ment mit dem gleichen Betrag auf Heilbad Heiligenstadt in Thüringen, den Sitz der Niederlassung, ausgeweitet. Von der jährli-chen Spende profitiert die Tafel Eichsfeld. Sie versorgt, wie Raubling, rund 100 Men-schen in Armut mit Lebensmitteln.

Nullsummenspiel. Auf dem Dach der zweiten Logistikhalle in Raubling produ-ziert eine leistungsstarke Photovoltaik-An-lage 300.000 Kilowattstunden Strom. Das ist ungefähr so viel wie 200 Privatpersonen in einem Jahr verbrauchen und deckt locker den gesamten Stromverbrauch des Unter-nehmens – in allen Büros und Lagerhallen.

www.btk.de/aktuelles

Impressum

BTK Befrachtungs- und Transportkontor GmbH
Dr-Steinbeißer-Straße 2, D- 83026 Rosenheim
info@btk.de / Tel. +49 (0) 8035 / 900-0
Verantwortlich für den Inhalt: Josef Heiß
Konzept: COM.SENSE GmbH
Grafik: Studio Terme GmbH

BTK Fakten

1939 gegründet, seit 1999 inhabergeführte GmbH
158 Fahrzeuge
300 Mitarbeiter, davon 16 Azubis
16.500 qm eigene Logistikfläche
Kooperationen mit ELVIS und ILN
Crefo-Zertifikat

DIALOG. DYNAMIK. QUALITÄT