



Christian Schreckhorst (Geschäftsführer Thomas Duvenbeck Holding), Jörg Fürbacher (Vorstand Euro-Log), Matthias Braun (Leiter Planung Netzwerk und Standortkonzepte Volkswagen-Konzernlogistik) und Ugur Sadik Demir (Spezialist Regional Transportation Europe bei Schaeffler Technologies) (von links)

„Zeitgleich Einblick in die Daten aller“

Um sich mit den Lieferanten und Spediteuren besser zu vernetzen, setzt der **Volkswagen-Konzern** in der Logistik auf die **Plattform Discovery**. Was sich dadurch für die Beteiligten in der Lieferkette ändert, diskutierte die VerkehrsRundschau exklusiv mit **VW, Duvenbeck, Euro-Log und Schaeffler**.

Auf den Volkswagen-Konzern dürfte allein aufgrund der immer noch nicht ausgestandenen Diesellaffäre in den kommenden Jahren eine gewaltige Kostenwelle zurollen. Kosten also, die an anderer Stelle eingespart werden müssen. War das der Hintergrund, warum Sie nun mit Ihren Lieferanten und Spediteuren die neue Plattform Discovery gestartet haben?

Braun (Volkswagen-Konzernlogistik): Discovery ist vielmehr das Ergebnis des intensiven Austausches mit unseren Lieferanten- und Speditionspartnern. Im Gespräch haben wir die Prozess-Schwächen im Logistikprozess aufgedeckt und überlegt, wie wir diese gemeinsam beheben können. Die

Betonung liegt dabei auf „gemeinsam“. Denn in der Logistik bringt es ja nichts, wenn sich jeder „Silo“ selbst optimiert – also der Lieferant, der Spediteur und die Werke im Volkswagen-Konzern. Irgendwann stößt jeder an Optimierungs-Grenzen, und es geht nur zusammen weiter.

Und was wollen Sie mit Discovery konkret optimieren?

Braun: Das häufigste Problem, das wir an den Schnittstellen Werk, Lieferant und Spediteur festgestellt haben, waren die vielen Medienbrüche in der Kommunikation: Es gab bislang zu viele unterschiedliche Formen der Daten-Weitergabe. Der eine nutzte

Speditionen. Alles das gab uns den Anlass dafür, gemeinsam – die Logistik im Volkswagen-Konzern, unsere Lieferanten und Spediteure zusammen mit Euro-Log – die Plattform Discovery auf die Beine zu stellen.

Hat man als Spediteur überhaupt die Wahl, wenn ein großer Auftraggeber wie VW eine neue Plattform einführt, oder muss man sich da dem Druck beugen?

Schreckhorst (Duvenbeck): Natürlich hat man immer die Wahl. Aber die Frage stellte sich für uns bei diesem Thema nicht, weil wir die Plattform eindeutig als Mehrwert sehen. Für uns bringt Discovery viele Vorteile. Als Transport- und Logistikdienstleister sind uns die Medienbrüche in der Kommunikation seit Langem ein Anliegen. Mit der neuen Plattform dürfte die Kommunikation zwischen den Partnern in der Lieferkette deutlich einfacher werden. Zudem werden die Prozesse dadurch stabiler.

Mag sein, dass Sie das so sehen. Immerhin ist Duvenbeck groß und macht ordentlich Umsatz mit Volkswagen. Müssen jetzt aber kleinere Transporteure und Gebietsspediteure nicht fürchten, dass durch die Plattform ihr Kostendruck weiter steigt?

Schreckhorst: Nein. Die Vorteile, die Duvenbeck davon hat, hat jeder andere Transportbetrieb – ob groß, ob klein. Ich behaupte sogar, dass für kleinere Transporteure die Vorteile überwiegen. Um Teil der automobilen Lieferkette zu sein, brauchen sie keine extra IT-Abteilung und müssen nicht extra in IT investieren. Sie müssen sich nur auf Discovery registrieren, dort bestimmte Daten hinterlegen und können mit allen Beteiligten kommunizieren und mit allen Partnern Transport-relevante

Fax, der andere EDI und vereinzelt gab es spezifische Web-Plattformen. In der Praxis sorgte dies für einen enormen Aufwand. Es gab Doppelt- und Dreifach-Erfassungen von Daten sowie eine höchst unterschiedliche Datenqualität und im schlimmsten Fall sorgte dies für Störungen im Prozess. Das betraf dann alle Seiten – insbesondere die

HINTERGRUND

Die Plattform Discovery

Mit der Plattform Discovery, die von IT-Anbieter Euro-Log entwickelt wurde, will Volkswagen die gesamten Versorgungs- und Transportprozesse in der Logistik des Konzerns digitalisieren. Das bezieht sich auf die Prozesse aller Lieferanten mit den Konzern-Werken inklusive dem Leergut-Handling. Die Plattform verbindet die Lieferanten, die Speditionen und die Werke des Volkswagen-Konzerns.

Vision ist, dass über ein Modul alle Transporte der gesamten Inbound-Systemlandschaft über alle Verkehrsträger und Transportkonzepte hinweg im Konzern abgebildet werden. Über die Plattform Discovery will der Automobilkonzern so alle transportrelevanten Daten erhalten und diese allen Partnern zur Verfügung stellen.

Noch ist dies nicht in Gänze umgesetzt. Volkswagen realisiert die Plattform aber bereits technisch mit allen europäischen Gebietsspeditionen im Vollgut-Bereich. Nun ist das Unternehmen in der Rollout-Phase, was die Avisierungsmöglichkeiten angeht. Das betrifft die Avisierung aller transportrelevanten Umfänge in der Gebietsspedition. Diese werden derzeit in zwölf Ländern Europas produktiv ausgerollt, im Jahr 2018 soll der Rollout abgeschlossen sein. In Deutschland, den Benelux-Staaten, Österreich und der Schweiz ist dieser Rollout noch nicht erfolgt, da sich Volkswagen dort gerade in der Ausschreibungsphase befindet. Hier wolle man den Rollout mit den Spediteuren starten, für die man sich in der Ausschreibung entschieden hat. eh

Daten austauschen – auch mit den Lieferanten. Gerade kleinere Transportbetriebe haben dadurch weniger administrativen Aufwand, zum Beispiel, weil sie keine Sendungen mehr extra erfassen müssen.

Braun (Volkswagen-Konzernlogistik): Wenn ich ergänzen darf: Für Lieferanten und Spediteure entstehen mit der Einführung von Discovery keinerlei Kosten. Zudem ist Discovery eine offene Plattform. Das ist keine Volkswagen-Konzern-eigene Plattform, die mit Volkswagen-eigenen Spezifika arbeitet. Wir haben ja bewusst mit Euro-Log einen neutralen IT-Prozesspartner beauftragt, der für uns Discovery entwickelt hat. Wir sind zwar ein großer Automobilhersteller. Wir wissen aber auch, dass sich der gesamte Dienstleister- und Lieferanten-Markt für alle offener gestalten muss. Es bringt nichts, wenn wir als Volkswagen singuläre Interessen über den Markt stülpen. Keiner wird deshalb von uns auf die Plattform gezwungen. Wenn ein Spediteur oder Lieferant seine Daten heute schon via EDI austauscht, kann er das weiter tun. Wer diese Möglichkeit nicht hat, kann dies nun aber über Discovery tun.

Wie funktioniert Discovery?

Fürbacher (Euro-Log): Die neue Plattform ist ein Bindeglied zwischen den einzelnen Prozesspartnern und Prozessschritten, in diesem Fall dem Volkswagen-Konzern, den Lieferanten und den Spediteuren. Jeder der Beteiligten kann sich über Discovery mit anbinden – entweder über die Oberfläche oder elektronisch (Anmerkung: ein vorhandenes ERP-System wie SAP kann zum Beispiel auch über EDI angebunden werden, sodass der Nutzer keine zusätzliche Plattform zu seinem ERP-System verwenden muss). Jeder kann auf der Plattform seine Prozesse konsequent sauber abarbeiten, etwa fehlende Stammdaten wie Verpackungsvorschriften ergänzen und fällige Transport-Avisierungen bearbeiten. Was sich mit Discovery ändert: Bislang war der Zulieferer ausschließlich mit dem OEM Teil des Prozesses oder mit dem Spediteur. Die Partner arbeiteten also bisher nur auf bilateraler Ebene zusammen. Nun ist das Ganze offen und vernetzt. Es gibt jetzt eine einheitliche Prozesskette: vom OEM zum Lieferanten, über den Spediteur zum OEM. Diese „End-to-End-Logistik“ ist das Neue.

Klingt gut: Aber was bringt das Spediteuren und Zulieferern?

Fürbacher: Bislang haben die Volkswagen-Werke die Liefer-Abrufe abgesetzt. Der



Mehr zum Thema im Dossier „Automobillogistik“

www.verkehrsrundschau.de/dossiers

DATEN + FAKTEN

Die Experten im Überblick



Ugur Sadik Emir
Ugur Sadik Emir ist Spezialist Regional Transportation Europe bei Schaeffler Technologies in Herzogenaurach. Er organisiert und optimiert hier

unter anderem die operative Transportabwicklung. Zuvor war der 41-Jährige (Speditionskaufmann und Wirtschaftsingenieur TH Köln) bei den Logistikunternehmen Dachser und TNT.



Matthias Braun
Matthias Braun ist seit 2015 Leiter Planung Netzwerk und Standortkonzepte in der Volkswagen-Konzernlogistik in Wolfsburg. Zuvor war der 43-

Jährige, der in Karlsruhe sein Wirtschaftsingenieur-Studium (FH) absolviert hat, in dem Automobilkonzern in unterschiedlichen Positionen tätig. Zuletzt war er Leiter Inbound Logistik Material bei Volkswagen Pkw in der Prozessplanung im CKD.



Christian Schweckhorst
Christian Schweckhorst ist Geschäftsführer Konzeption innerhalb des Transport- und Logistikunternehmens Thomas Duvenbeck Holding in Bocholt und seit 2009

gleichzeitig Chief Financial Officer (CFO) der Unternehmensgruppe. Der 40-jährige Prozess- und Finanzspezialist blickt auf über 15 Jahre Erfahrung in der Logistikdienstleistungsindustrie für die Automotive-Industrie zurück.



Jörg Fürbacher
Jörg Fürbacher ist seit 2002 Vorstand des IT-Unternehmens Euro-Log in Hallbergmoos/München, das IT-Dienstleistungen für unternehmensübergreifende Logistik bietet. Der Diplomkaufmann (Schwerpunkt Wirtschaftsinformatik, Unternehmensstrategie und Rechnungswesen) war zuvor unter anderem bei Siemens, Shell sowie zuletzt Prokurist bei einem Venture Capitalisten. mit dem Schwerpunkt innovative Software-Projekte in der Start-up-Phase. eh

Alle Fotos: Kai-Uwe Knoth/VW

einzelne Lieferant musste dann ermitteln, welche Teile und wie viele er an welchem Tag zur Auslieferung bereitstellen kann, und dies dann dem OEM und dem Abhol-Spediteur avisieren.

Heute erhält Euro-Log von Volkswagen die Lieferschein-Abrufe, die an den Lieferanten gehen. Daraus erstellt das System dann Avis-Vorschläge. Die Plattform berücksichtigt dabei auch Engpassfaktoren wie Fahrverbote und Feiertage. Zudem berechnet das System automatisch das Gewicht und Volumen der Teile. Dies hilft dem einzelnen Spediteur, seine Kapazitäten frühzeitig zu planen. Denn er weiß nun vorab, wie viel Laderaum er für den einzelnen Zulieferer benötigt. Mit Discovery wird der Spediteur also mit dem Lieferabruf des OEM informiert und in den Prozess eingebunden. Alle Parteien erhalten also zeitgleich die gleichen Daten, mit denen sie arbeiten können.

Demir (Schaeffler): Aus unserer Sicht, aus Sicht des Zulieferers, ist dies ein sehr guter Schritt für die Automotive-Avisierungen. Wir bewältigen ja in der Tat viele Medienbrüche, die Herr Braun schon skizziert hat. So kommunizierten einige Spediteure mit unseren Versandstellen via EDI, andere via Mail und einige nutzten dafür eigene Webplattformen. Discovery sorgt nun für die Standardisierung der Kommunikation.

Was die Plattform von anderen Lösungen unterscheidet, ist: Durch die Discovery-Datenbanken zu Verpackungsdatenblättern und Materialstämmen kann die Avisierung bereits bei Lieferungsanlage erfolgen. Bisher stellte man dem Spediteur relevante Daten zur Disposition erst mit der Sendungsbereitstellung bereit.

Verkürzen sich dadurch Ihre Lieferzeiten?

Demir: Das System kann die physische Durchlaufzeit der Aufträge (Lieferungen/Sendungen) in der Versandstelle natürlich nicht verändern. Discovery sorgt aber beim Lieferanten und Kunden für mehr Flexibilität in der Auftragseinlastung sowie in der Auftragsplanung und -steuerung. So kann ein Werk des Volkswagen-Konzerns, am Tag der Avisierung eine Terminlieferung bis kurz vor Deadline des Portals einlasten und über den vorgesehenen Gebietsspediteur den Transport abwickeln. Daraus ergibt sich der Vorteil für den Lieferanten, dass dieser die Lieferungen am Avistag nicht mehr beispielweise bis 11 Uhr auslagern, kommissionieren und verpacken muss. Die Lager und Versandprozesse können somit unabhängig vom Avis-Zeitpunkt gestartet werden, die „Spitzen“ im Arbeitsvorrat des Lagers und

Versands werden geglättet. Mit der Möglichkeit der späteren Auftragseinlastung können wir für einen Teil der Lieferungen durch den Discovery-Einsatz im Gesamt-Abwicklungsprozess sechs bis zwölf Stunden einsparen sowie Kosten für mögliche Kurier- oder Sonderfahrten.

Schweckhorst (Duvenbeck): Auch für uns hat sich durch die Standardisierung der Kommunikation vieles verbessert. Als Spediteur haben wir bisher nur in Behältern und Gewichten gedacht. Fragte ein Werk aus dem Volkswagen-Konzern bei uns nach dem Verbleib bestimmter Teile, war das für uns etwas komplexer, weil wir die Daten nicht auf Teile-Ebene vorliegen hatten. Wir sprachen letztlich von unterschiedlichen Dingen. Durch die Abwicklung über Discovery sprechen wir jetzt eine Sprache. Das heißt, auch wir als Gebietsspediteur arbeiten nun auf „Teile-Ebene“. Das vereinfacht bei uns vieles in der administrativen Abwicklung – Stichworte sind etwa Tracking & Tracing der Teile, die Bearbeitung von Reklamationen und sogar die Fakturierung.

Fürbacher (Euro-Log): Aus IT-Sicht nur so viel: Discovery ändert im Grundsatz nichts an den bestehenden Prozessen zwischen den Volkswagen-Werken, den Lieferanten und den Gebietsspediteuren. Der Unterschied zu vorher ist, dass jeder Beteiligte im Lieferprozess nun zeitgleich Einblick in die Daten aller hat. Wenn Schaeffler Daten bereitstellt, die für Duvenbeck interessant sind, sieht diese Duvenbeck früher als bisher und umgekehrt. Das gilt auch für die Werke im Volkswagen-Konzern. .

Schweckhorst (Duvenbeck): Für uns haben sich die Prozesse schon geändert. Früher gab es erst einen Grob- und dann einen Fein-Abruf der Teile. Mit dem Fein-Abruf hat zum Beispiel Schaeffler die Teile bereitgestellt. Nach der Teile-Bereitstellung hat die Versandabteilung die Papiere erstellt und diese an uns als Gebietsspedition übermittelt. Auf Basis dieses Avises, das gegen 12 Uhr bei uns eintraf, haben wir unsere Lkw-Kapazitäten für den nächsten Tag geplant. Sobald das System flächendeckend getestet und ausgerollt ist, erhalten wir diese Liefer-Abrufe schon früher – je nach Gebiet ein oder gar zwei Tage früher. Wir können also 24, fallweise gar 48 Stunden früher unseren Lkw-Einsatz planen. Das hilft enorm, unsere Lkw besser auszulasten.

Wie viel Euro spart sich Duvenbeck dadurch konkret ein, und wie viel mussten Sie auf der anderen Seite in IT und in die Schulung Ihrer Mitarbeiter investieren?

Schweckhorst: Ob wir dadurch wirklich Kosten sparen, wird sich zeigen. Aber der Kostenfaktor steht bei Discovery auch nicht im Vordergrund. Vielmehr können wir durch die frühzeitigere Daten-Kommunikation unsere Kapazitäten besser und vor allem sicherer planen. Zudem reduzieren wir mit Discovery die Komplexität in den Prozessen. Das wird immer wichtiger, weil die Varianten-Vielfalt der Teile künftig noch viel größer wird. Das waren für uns die Gründe, warum wir uns an dem Projekt Discovery als Pilot beteiligt haben.

Duvenbeck wickelt ja als Gebietsspediteur nicht alle Transporte selbst ab, sondern beauftragt auch Frachtführer. Was ändert sich für diese durch Discovery?

Schweckhorst: In der physischen Abwicklung ändert sich für unsere Transportpartner nichts – egal, ob sie für uns die Vorholung oder im Hauptlauf die Transporte durchführen. Sie erhalten aber, wie wir auch, durch Discovery frühzeitiger die Informationen. Möglicherweise zwei, vielleicht sogar bis zu vier Stunden früher im Tagesablauf als bisher.

Und was müssen Ihre Transportpartner künftig IT-technisch beherrschen?

Schweckhorst: Wir avisieren Transportpartnern, die mit Duvenbeck arbeiten, die Transporte wie bisher auch. Für diese ändert sich also nichts. Sie müssen auch nicht in neue IT-Technik investieren. Sie erhalten nun jedoch mehr Informationen als bisher und auch frühzeitiger. Transportpartner, die direkt von Volkswagen beauftragt werden, erhalten ihre Informationen dagegen über Discovery über eine extra Schnittstelle. Aber auch hier entstehen den Frachtführern keine Mehrkosten für IT.

In welchem Projekt-Status befindet sich jetzt Discovery?



Diskutierten kompetent über die Plattform Discovery: die Experten mit VR-Redakteurin E. Hassa (r.)

Braun (Volkswagen-Konzernlogistik): Wir haben die Avisierungsfunktion entwickelt und befinden uns aktuell im Rollout mit unseren Spediteuren in Europa. Parallel entwickeln wir weitere Funktionsumfänge wie etwa die Integration von Express- und Paketdiensten oder die Transparenz im Voll- und Leergutfluss (Track & Trace).

Welche neuen Anforderungen kommen damit auf Spediteure künftig zu?

Fürbacher (Euro-Log): Natürlich benötigen diese eine bestimmte IT-Infrastruktur. Sie müssen zum Beispiel EDI-Nachrichten aufnehmen und verarbeiten können. Der Unterschied zu vorher ist nur, dass nun für den Automotive-Bereich ein einheitliches Datenaustauschformat verwendet wird, das VDA 4933. Das kann jeder Spediteur. Sprich: Es fallen keine zusätzlichen Investitionskosten in neue Systeme an. Lediglich die Mitarbeiter müssen für Discovery geschult werden. Aber das lässt sich heute über Webinare sehr einfach darstellen.

Bislang ist Discovery quasi ein webbasiertes Avisierungs-Portal. Welche weiteren Einsatzfelder sehen Sie mittelfristig?

Braun (Volkswagen-Konzernlogistik): Weitere Themen, die wir mittelfristig mit Discovery abbilden und verbessern wollen, sind die Zeitfenster-Steuerung unserer Eingangs-Lkw, die Reklamationsabwicklung, aber auch die Stammdaten-Probleme sowie die Transportabrechnungen. In allen diesen Bereichen sehen wir noch Optimierungspotenziale. Über eine gemeinsame Webplattform lassen sich diese Probleme sicher besser lösen als heute – im Sinne des Volkswagen-Konzerns, unserer Lieferanten und auch unserer Speditionsdienstleister. ■■■

Eva Hassa



Spedition. Transport. Logistik.

HOL DIR DEN SIEG!



GEWINNE IM WERT VON 10.000€

MACH DICH ZUM BEST AZUBI 2018!

Jetzt mitmachen und gewinnen unter www.best-azubi.de

Unterstützt von



MAN | Financial Services

Der Initiator

