



Jahresbericht 2009

Lehrstuhl für Logistikmanagement

Inhaltsverzeichnis

Vorwort des Direktors	04	Seefracht-Import Supply Chains: Asien-Europa	29
Geleitwort von Prof. Dr. Hans Peter Fagagnini	05	Etablierung freiwilliger Nachhaltigkeits- initiativen in Wertschöpfungsketten	30
Team	06		
Lehrstuhlportrait	08	Ausgewählte Forschungsprojekte	
Mission	08	Team Dr. Hofmann	31
Organisation und Selbstverständnis des Lehrstuhls	08	Logistikmarktstudie Schweiz 2010	31
Geschäftsleitender Ausschuss	09	Logistikcluster Region Basel	32
Fachbeirat	09	Steinfink	33
Partner	10	Wertorientierte Diagnose und Therapie von Supply Chains	34
Höhepunkte des Jahres	12	Supply Chain Quick-Scan	35
Kompetenzzentren:	14	Neuorganisation der Hörgerätedistribution in der Schweiz	36
Kerkhoff Competence Center of Supply Chain Management (KCC)	14	Sustainable Freight Transport on the Local Level	37
Kompetenzzentrum Advanced Optimal Shelf Availability (AdOSA)	15	Potenzialabschätzung von Performance Based Logistics im Defense-Bereich	38
TELAG Competence Center for Processes and Logistics	16	Lehre	39
Kompetenzzentren:Ausblick 2010	16	Weiterbildung	40
CCESG	16	Berufsbegleitendes Diplomstudium	40
JATCC	17	Logistikmanagement	40
Ausgewählte Forschungsprojekte		Weiterbildungsmassnahmen im Rahmen von Corporate Programs	41
Team Dr. Klaas-Wissing	18	Veranstaltungen	42
Forschungspaket Güterverkehr		Kontraktlogistik-Forum für die High-Tech- Industrie	42
Teilprojekt B1	18	St. Galler Fachtagung Preismanagement im Kombinierten Verkehr	42
Der Kombinierte Verkehr in der Krise	19	Swiss Logistics Day	43
Branchentrends Schweiz 2030+	20	3. St. Galler Logistikdienstleistungs- Kongress	43
Bestlog	21	2. St. Galler Advanced Optimal Shelf Availability-Fachtagung	44
Studie Kontraktlogistik	22	St. Galler Fachtagung Performance in Supply Chains	45
Logistik-VInfo	23		
Eco Performance Award	24		
Metastudie Parkgebühren an publikums- intensiven Einrichtungen	25		
Ausgewählte Forschungsprojekte		Veröffentlichungen	46
Team Dr. Hofstetter	26	Bücher	46
Luftfracht als Wettbewerbsfaktor des Wirtschaftsstandortes Schweiz	26	Buchkapitel	46
EUR/EPAL-Paletten-Marktstudie Schweiz	27	Artikel (wissenschaftliche Zeitschrift)	47
Studie Supply Chain Event Management	28	Konferenzpapiere	48
		Artikel Zeitung	49

Vorwort

Vorwort des Direktors

Im Jahr 2009 verfolgte der Lehrstuhl für Logistikmanagement an der Universität St. Gallen seinen Kurs der thematischen und institutionellen Positionierung weiter. In institutioneller Hinsicht setzte die offizielle Eingliederung als Forschungsstelle für Supply Chain Management, Logistik und Verkehr in die Organisationsstruktur der Universität St. Gallen im Jahr 2008 ein klares Zeichen, dass dem Logistikmanagement eine strategische Bedeutung innerhalb der School of Management zukommt. Zudem ermöglichte die vertrauensvolle und effiziente Zusammenarbeit innerhalb des Führungsteams des Lehrstuhls, dass die interne und externe Sichtbarkeit weiter zunahm. Dafür stehen beispielsweise die Logistikmarktstudie Schweiz, der 3. St. Galler Logistikdienstleistungskongress oder der 2. Kurs des berufsbegleitenden Diplomstudiums Logistikmanagement. Besondere Akzente konnten mit der Gründung des Kerkhoff Competence Centers of Supply Chain Management (KCC), der Luftfrachtstudie Schweiz, mehreren Projekten zum Kombinierten Verkehr Strasse/Schiene oder auch der zweiten Verleihung des Eco Performance Awards gesetzt werden. Wissenschaftliche Höhepunkte bildeten die Mitwirkung in der Leuchtturminitiative Business Innovation der Universität St. Gallen, zwei finalisierte SNF-Projekte, ein abgeschlossenes KTI-Projekt sowie zwei erfolgreich beendete Dissertationen.

Die Wirtschaftskrise ging naturgemäss nicht ganz am Lehrstuhl vorbei, der sich mit über 80% des gesamten Budgets aus Drittmitteln finanziert. Zu spüren war dies an mühsameren Akquiseprozessen ebenso wie an mehreren kleineren Praxisprojekten, die von den jeweiligen Partnern abgebrochen werden mussten. Erfreulicherweise gelang es, die Ausfälle durch speziell krisenbedingt aufgesetzte

Projekte der öffentlichen Hand zu kompensieren. Damit konnte die Zahl der festangestellten Mitarbeitenden leicht von 14 auf 15 erhöht werden. Zur Jahresmitte wurde eine eigene Kursleiterin für das Weiterbildungsstudium eingestellt.

Die nachfolgend im Detail skizzierten Leistungen des Lehrstuhls wären ohne den ausserordentlich grossen Einsatz des gesamten Teams nicht möglich gewesen. Deshalb bin ich den Mitarbeitenden von LOG-HSG zu grossem Dank verpflichtet und hoffe, dass die bereits erreichten Erfolge genügend Motivation für eine Fortführung dieser Initiativen freizusetzen vermögen.

Prof. Dr. Wolfgang Stölzle

Geleitwort von Prof. Dr. Hans Peter Fagagnini

In dynamischen Organisationen ist nichts so willkürlich wie ein Jahresbericht. Sein Inhalt gleicht Momentaufnahmen mit gelungenen und weniger gelungenen Schnappschüssen. Und doch sind sie der Mühen wert, denn sie vermitteln einen Einblick in die Tätigkeit des abgelaufenen Jahres, erlauben zudem eine Gesamtbeurteilung und geben Anlass zu kritischen Nachfragen.

Dem Lehrstuhl für Logistikmanagement kommt die Berichterstattung sehr gelegen. Sein Jahresbericht verbindet das Nützliche mit dem Angenehmen. Nützlich ist er deshalb, weil er zeigt, dass die ganze Organisation in vitaler Dynamik unterwegs ist. Da drängt sich ein Rückblick in Form eines kurzen Marschhalts geradezu auf. Angenehm sind die Leistungsnachweise, weil sie Gelegenheit bieten, nach dem Motto: Tue Gutes und sprich darüber, die Ergebnisse einer interessierten Öffentlichkeit zu präsentieren.

GLA und Fachbeirat sind denn beeindruckt von der Fülle und Qualität der Leistungen, vor allem auch von der Bereitschaft, wissenschaftliche Ansprüche zu erfüllen und sich gleichwohl nicht zu zieren, als die Praxis zur Mitarbeit und Beratung rief. Sportlich gesprochen hielt der Lehrstuhl einen hohen Rhythmus aufrecht. Besonders hervorzuheben sind die Herausgabe eines Lehrbuches zum Güterverkehr, der gelungene Logistikdienstleistungskongress in Basel, das noch junge Weiterbildungsstudium und eine ganze Reihe von Forschungsaufträgen, mit denen man Disponibilität und Qualität unter Beweis stellte. Bei alledem konnte die Wirtschaftskrise dem Lehrstuhl vergleichsweise wenig antun.

Deshalb geht ein aufrichtiger Dank an den Direktor, seine Führungsriege und vor allem an alle Mitarbeitenden. Sie haben unsere Anerkennung für ihre Arbeit mehr als verdient.

So liegt der Slogan nahe: weiter so! Aber genügt das? Wohl nur, wenn ob aller interessanten Aufträge und Mandate auch die Grundlagenforschung gedeiht und Dissertationen, Habilitationen sowie grundlegende wissenschaftliche Beiträge das Fundament des Logistikmanagements sowohl verfestigen als auch auf die Zukunft hin aktualisieren.

Der Präsident des Geschäftsleitenden Ausschusses

Prof. Dr. Hans Peter Fagagnini

Das Team

Prof. Dr. Wolfgang Stölzle leitet seit Herbst 2004 den Lehrstuhl für Logistikmanagement der Universität St. Gallen und ist seit 2008 Studiendirektor des berufsbegleitenden Diplomstudiums Logistikmanagement. Zu seinen Forschungsgebieten gehören die betriebswirtschaftliche Logistik, das Supply Chain Management, das Verkehrsmanagement, das Controlling sowie das Beschaffungsmanagement. Gemeinsam mit den drei Vize-Direktoren und Habilitanden Dr. Erik Hofmann, Dr. Joerg S. Hofstetter und Dr. Thorsten Klaas-Wissing verfolgt er das Ziel, den Lehrstuhl für Logistikmanagement als führende Schweizerische Forschungs-, Lehr- und Weiterbildungsplattform für das Management von Supply Chains zu positionieren. Eine aktive Unterstützung bietet ein internationaler Fachbeirat, besetzt mit elf hochrangigen Vertretern aus verschiedenen Wirtschaftsbereichen.

Daneben gehören neun wissenschaftliche Mitarbeiter, ein externer Doktorand, eine Direktionssekretärin, eine Kursleiterin für den berufsbegleitenden Diplomstudiengang Logistikmanagement sowie viele hilfreiche studentische Mitarbeiter und Praktikanten zum Team des LOG-HSG.



Prof. Dr. Wolfgang Stölzle
Ordinarius und Studiendirektor des
berufsbegleitenden Diplomstudiums
Logistikmanagement
Wolfgang.Stoelzle@unisg.ch
+41-71-224 72 80



Randi Oldach
Direktionssekretariat
Randi.Oldach@unisg.ch
+41-71-224 72 93

Team Dr. Klaas-Wissing



Dr. Thorsten Klaas-Wissing
Vize-Direktor und Studienleiter des
berufsbegleitenden Diplomstudiums
Logistikmanagement
Thorsten.Klaas@unisg.ch
+41-71-224 72 99



Dipl. Wi.-Ing. Julia Bendul
Wissenschaftliche Mitarbeiterin
Julia.Bendul@unisg.ch
+41-71-224 72 86



Dipl.-Logist. Nicole Kudla
Wissenschaftliche Mitarbeiterin
Nicole.Kudla@unisg.ch
+41-71-224 72 87



Dipl. Wi.-Ing. Christoph Tyssen
Wissenschaftlicher Mitarbeiter
Christoph.Tyssen@unisg.ch
+41-71-224 72 85



Ingrid Krol
Kursleiterin des berufsbegleitenden
Diplomstudiums Logistikmanagement
Ingrid.Krol@unisg.ch
+41-71-224 72 77



Dr. Bettina Resch
(bis 04/2009)

Team Dr. Hofmann



Dr. Erik Hofmann
Vize-Direktor
Erik.Hofmann@unisg.ch
+41-71-224 72 95



Dipl.-Kfm. Patrick Beck
Wissenschaftlicher Mitarbeiter
Patrick.Beck@unisg.ch
+41-71-224 72 84



Dipl. Wi.-Ing. Kostantin Gebert
Wissenschaftlicher Mitarbeiter
Konstantin.Gebert@unisg.ch
+41-71-224 72 88



Dipl.-Wirtsch.-Ing. Philip Wessely
Wissenschaftlicher Mitarbeiter
Philip.Wessely@unisg.ch

Team Dr. Hofstetter



Dr. Joerg S. Hofstetter
Vize-Direktor
Joerg.Hofstetter@unisg.ch
+41-71-224 72 83



Dipl.-Kfm. Joachim Ehrental
Wissenschaftlicher Mitarbeiter
Joachim.Ehrental@unisg.ch
+41-71-224 72 96



Dipl. Wi.-Ing. Jörg Grimm
Wissenschaftlicher Mitarbeiter
Jörg.Grimm@unisg.ch
+41-71-224 71 45



Dipl.-Ing. Felix Reiche
Wissenschaftlicher Mitarbeiter
Felix.Reiche@unisg.ch
+41-71-224 72 89



Dr. Nils Peters
(bis 08/2009)

Extern



Elmar Holschbach
Externer Doktorand
Elmar.Holschbach@capgemini.com
+49 (0)162-234 42 85

Lehrstuhlportrait

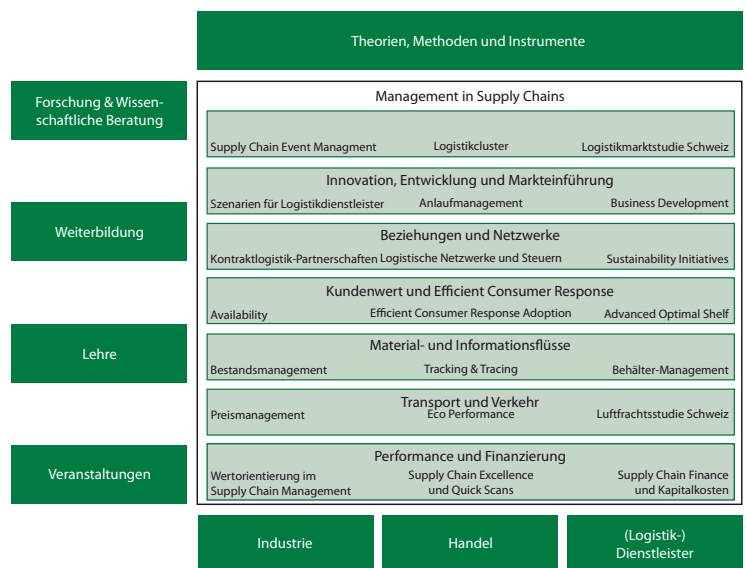
Mission

Der Lehrstuhl für Logistikmanagement (LOG-HSG) an der Universität St. Gallen gilt als internationale Plattform für den Dialog zwischen Wissenschaft und Praxis im Bereich Logistik, Supply Chain Management und Verkehr. Hierbei wird eine Brücke zwischen angewandter Forschung zu innovativen Logistikkonzepten einerseits und attraktiven Weiterbildungs- sowie Veranstaltungsangeboten andererseits geschlagen.

LOG-HSG erforscht komplexe Problemstellungen der Logistik, des Supply Chain Managements und des Verkehrs in Gestalt innovativer Konzepte, Methoden und Instrumente. Damit wird die Fortentwicklung des Logistikmanagements in Industrie-, Handels- und Dienstleistungsunternehmen vorangetrieben und der Wissensaufbau bzw. -transfer innerhalb eines internationalen Netzes renommierter Universitäten und Institute unterstützt. Mit diesem Anspruch etabliert sich LOG-HSG als Ausgangs- und Rückkehrpunkt für ein lebenslanges Lernen im Bereich Logistik, Supply Chain Management und Verkehr.

Organisation und Selbstverständnis des Lehrstuhls

Die strategische Ausrichtung der Aktivitäten von LOG-HSG ergibt sich aus den vier Produktbereichen Forschung, Lehre, Weiterbildung und Veranstaltungen, die sich jeweils auf sieben inhaltliche Felder des Supply Chain Managements beziehen und einen beidseitigen Transfer zwischen Wissenschaft und Praxis anstreben. So lassen sich gezielte Vernetzungen zwischen den Produktbereichen, etwa Synergien von Forschungsprojekten mit Dissertations- und Habilitationsvorhaben, realisieren. Praxisorientierte Impulse finden sich in allen Aktivitäten wieder und beziehen sich auf Industrie-, Handels- sowie Logistikdienstleistungsunternehmen. Die aktuellen Arbeitsschwerpunkte sind jeweils innerhalb der sieben Felder aufgeführt. Die Schwerpunkte verändern sich naturgemäss im Laufe der Zeit, die sieben Felder bilden demgegenüber die programmatische Linie und werden deshalb mittelfristig als Konstante angesehen



Der Geschäftsleitende Ausschuss (GLA) von LOG-HSG

Der GLA wurde in der 2. Jahreshälfte 2008 konstituiert und vom Senat der Universität St. Gallen ernannt. Der GLA überwacht die Aktivitäten der Direktion des Lehrstuhls im Hinblick auf das Universitätsstatut, nimmt das Budget ebenso wie den Jahresabschluss ab und prüft die Strategie des Lehrstuhls. Als erster Präsident des GLA wurde Prof. Dr. Hans Peter Fagagnini berufen, der LOG-HSG bereits seit 2007 als Senior Advisor eng begleitete. Mit den Herren Dr. Dieter Bambauer und Guido Grütter konnten zwei erstklassige Führungskräfte aus der Praxis für den GLA gewonnen werden. Die Herren Prof. Dr. Andreas Herrmann und Prof. Dr. Thomas Rudolph vertreten die Universitätsseite im GLA.



Prof. Dr. rer. publ. Hans Peter Fagagnini
Präsident des GLA
Universität St. Gallen



Dr. Dieter Bambauer
Die Schweizerische Post
Leiter des Konzernbereichs PostLogistics
Bern



Prof. Dr. Thomas Rudolph
Forschungszentrum für Handelsmanagement
Universität St. Gallen



Prof. Dr. Andreas Herrmann
Forschungsstelle für Customer Insight
Universität St. Gallen



Guido Grütter
Geschäftsführer inneco AG
St.Gallen, Zürich

Der Fachbeirat von LOG-HSG

Bereits seit 2005 begleitet ein Fachbeirat die inhaltliche Arbeit von LOG-HSG. Der Fachbeirat ist mit Entscheidungsträgern aus der Wirtschaft sowie von Verbänden besetzt. In den beiden jährlichen Sitzungen stellt die Direktion neue Projekte sowie Weiterbildungsinitiativen vor, die von den Fachbeiräten konstruktiv-kritisch diskutiert werden. Die Fachbeiräte geben auch Impulse für neue Initiativen und die Positionierung von LOG-HSG. Die Mitgliedschaft im Fachbeirat ist mit einer hohen Loyalität gegenüber LOG-HSG verknüpft. Folgende Herren bildeten im Jahr 2009 den Fachbeirat:

Nicolas Florin	GS1 Switzerland	Chief Executive Officer
Guido Grütter	Inneco AG	Geschäftsführender Partner
Ewald Kaiser	Militzer & Münch (M&M)	Chief Executive Officer
Gerd Kerkhoff	Kerkhoff Consulting GmbH	Vorsitzender der Geschäftsführung
Werner Knan	FCP frontier capital partners	Principal Präsident/Vice President Public Affairs and Environment bei Swiss
Paul Kurrus	SPEDLOGSWISS	Präsident
Dr. Thomas C. Lieb	Schenker AG	Chief Executive Officer
René Meyer	Migros-Genossenschafts-Bund	Leiter Direktion Logistik-TA
Dirk Reich	Kühne + Nagel International AG	Executive Vice President Contract Logistics
Alexander Trautmann	DKV Euro Service GmbH & Co. KG	Geschäftsführer
Reinhard Winkler	Hewlett-Packard GmbH	Vice President Operations Imaging & Printing Group E-ME-A

Die Partner

Nahezu alle Aktivitäten von LOG-HSG werden mit Partnern aus der Praxis, der Verbandslandschaft und/oder der Wissenschaft initiiert. Die wissenschaftlichen Partner runden das Kompetenzprofil von LOG-HSG ab und tragen zu einer stärkeren Sichtbarkeit in der Scientific Community bei. Die Partner aus Verbänden und der Praxis stellen eine permanente kritische Überprüfung hinsichtlich der Relevanz und Umsetzbarkeit der Aktivitäten von LOG-HSG sicher. Mit folgenden Institutionen arbeitete LOG-HSG in 2009 vertrauensvoll zusammen:

Wissenschaftliche Partner:

	Cardiff University
	Chalmers University of Technology Göteborg
	Copenhagen Business School
	ETH Zürich
	Fraunhofer IML Dortmund
	Georgetown University
	ITENE Valencia
	Mettler Group Sydney
	Reliant Prag
	TU Berlin
	TU Darmstadt

	Universität der Bundeswehr München
	Universität Erlangen-Nürnberg
	University of Oxford
	Warsaw School of Economics
	WU Wien

















Partner aus der Verbandslandschaft:

	Bundesverband Materialwirtschaft Einkauf und Logistik (BME)
	Bundesvereinigung Logistik Deutschland (BVL)
	Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft (DVWG)
	ECR Europe
	European Logistics Association (ELA)
	Gemeinnützige Gesellschaft zur Förderung des Forschungstransfers e.V. (GFFT)
	GS1 Germany
	GS1 Switzerland
	Komitee Weltoffenes Zürich
	SGCI Chemie Pharma Schweiz
	swiss export







	Swiss Shippers' Council
	Swiss International Airports Association
	Swissmem
	Verband der Automobilindustrie (VDA)

Praxispartner:

	Arthur D. Little
	Audi
	BASF
	Capgemini
	Cargologic
	Charles Voegele
	Dnata
	Daimler
	DB Schenker
	Deutsche Post DHL
	DKV Euro Service
	F. Hoffmann-La Roche
	Geberit
	Hewlett Packard
	inneco
	Kerkhoff Consulting

	Metro Group
	Migros
	Miltzer & Münch
	Panalpina
	Pharmapool
	Roland Berger Strategy Consultants
	SAP
	SBB Cargo
	Schweizerische Post
	Service Innovation Group
	Spar (Schweiz)
	Swissport
	Swiss WorldCargo
	Top CC
	Tyco Electronics
	Volg
	Zürcher Handelskammer

Öffentliche Institutionen:

	ASTRA
	BAV
	BMWi
	Handelskammer beider Basel
	Schweizerische Eidgenossenschaft
	UVEK

Höhepunkte 2009



«LOG-HSG ist kein Hängematten-Lehrstuhl!» – eine während einer Teamsitzung spontan platzierte Metapher, die sich rückblickend auf das Jahr 2009 als sehr treffend erweist. Dabei stehen die Menschen, die mit ihrem hohen Engagement und hervorragenden Leistungen den Lehrstuhl durch ein schwieriges Wirtschaftsjahr manövriert haben, im Mittelpunkt. Zusammengefasst in einem Jahresbericht werden ihre Leistungen regelrecht bildhaft. Einige Ereignisse und Anstrengungen erweisen sich im Nachgang als besondere Höhepunkte, deren aussergewöhnliche Ergebnisse in Kürze hervorgehoben werden sollen:

- Der zweite Kurs des berufsbegleitenden Diplomstudiums Logistikmanagement startete im Sommer 2009 mit 19 Teilnehmern. Den Anspruch auf höchste Qualität sichert LOG-HSG neben der Akkreditierung der Universität St. Gallen mit dem Europäischen Zertifikat EQUIS und dem amerikanischen Zertifikat der AACSB International nun auch mit der im Jahr 2009 erteilten Zertifizierung des Studiengangs durch die European Logistics Association (ELA) auf der höchsten Ebene, dem «Strategic Level».
- Auszugsweise seien einige neue Bücher von Autoren des LOG-HSG genannt, die im Jahr 2009 abgeschlossen werden konnten:
 - Mit der Dissertationsschrift «Preismanagement im Kombinierten Verkehr» beendete im April Bettina Resch ihre Tätigkeit am LOG-HSG. Im Juli absolvierte Nils Peters erfolgreich sein Dissertationsvorhaben «Inter-organisational Design of Voluntary Sustainability Initiatives».
 - Einen wertvollen Beitrag rund um volkswirtschaftliche Kennzahlen des Schweizer Logistikmarktes lieferte die Neuauflage der «Logistikmarktstudie Schweiz 2010».
 - «Supply Management Research»: Aktuelle wissenschaftliche Fortschritte im Forschungsfeld Supply Management sind im zweiten Band der Buchreihe «Advanced Studies in Supply Management» von Ronald Bogaschewsky, Michael Essig, Rainer Lasch und Wolfgang Stölzle erschienen.
 - Mit der Studie «Ereignisorientierte Steuerung von Lieferketten» von Felix Reiche, Joerg Hofstetter und Wolfgang Stölzle liegen erstmals grosszählige empirische Ergebnisse vor, welche die Wirksamkeit des Konzeptes der Ereignisorientierten Steuerung von Lieferketten bestätigen und den aktuellen Stand der Nutzung des Konzeptes untersuchen.
 - «Optimal Shelf Availability»: Mit Effizienten Managementkonzepten zur Optimierung der

- Regalverfügbarkeit rückt das Werk den Einzelhandelskunden, seine Wahrnehmung und Bewertung von Regallücken als den eigentlichen Entscheidungsträger in den Mittelpunkt des Interesses. Auf Basis der grössten bislang in Europa angefertigten Studie werden Kundenreaktionsmuster in verschiedenen Produktkategorien skizziert.
- «Logistics Due Diligence» von Erik Hofmann und Franz Nothardt setzt sich mit der Evaluation der Logistik auseinander. Zahlreiche Vorgehensweisen und Checklisten werden vorgestellt, welche auf detaillierter Ebene eine systematische Analyse und Bewertung von Unternehmen bzw. Organisationseinheiten erlauben.
 - Am 01. September 2009 gründete LOG-HSG zusammen mit Kerkhoff Consulting das Kerkhoff Competence Center of Supply Chain Management (KCC). Ziel der Zusammenarbeit ist die Schaffung einer belastbaren und Mehrwert stiftenden Schnittstelle zwischen Wissenschaft und Praxis. Es sollen Trends und Herausforderungen in Einkauf, Beschaffung und SCM analysiert sowie Handlungsempfehlungen für die Praxis abgeleitet werden. Darüber hinaus soll ein praxisrelevanter Erkenntnisfortschritt in Beschaffung und SCM erzielt werden. Dr. Erik Hofmann leitet seitens LOG-HSG das KCC.
 - Eine Veranstaltung, die durch aussergewöhnlichen Einsatz und Kompetenz von Nicole Kudla und Julia Bendul in der Fachwelt besonders grosse Beachtung fand, war der 3. St. Galler Dienstleistungskongress am 22. September 2009 in Basel. Unter dem Motto «Wettbewerbsvorteile durch effiziente Logistikkonzepte» diskutierten rund 120 einschlägige Experten der Branche verschiedene Möglichkeiten und Wege zur Überwindung der aktuellen Konjunkturkrise, die auch in der Schweizerischen Logistikbranche deutlich spürbar ist.
 - Ausgewählte Mandate von Prof. Dr. Wolfgang Stölzle als wichtige Säule des LOG-HSG runden das umfangreiche Portfolio ab. Besonders zu erwähnen sind hier:
 - Vorsitzender der Jury des VDA-Logistikawards.
 - Mitglied der Jury des Swiss Logistics Awards (GS1 Schweiz).
 - Vorsitzender der Jury des Eco Performance Awards (besetzt durch DKV Euro Service, DVZ und LOG-HSG).
 - Berufenes Mitglied des Wissenschaftlichen Beirats der Bundesvereinigung Logistik (BVL) e.V.
 - Chief Assessor des «Independent German Certification Board (IGCB) for Standardization of Logistics Qualification and Training within Europe» der Bundesvereinigung Logistik (BVL) e.V.
 - Berufenes Mitglied des Wissenschaftlichen Beirats des Bundesvorstands des Bundesverbands Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik (BME) e.V.
 - Mitglied der Jury des Wissenschaftspreises des Bundesverbands Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik (BME) e.V.
 - Berufenes Mitglied des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesminister für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung der Bundesrepublik Deutschland.

Kompetenzzentren

Kerkhoff Competence Center of Supply Chain Management (KCC)

Einkauf, Beschaffung und Supply Chain Management (SCM) gelten als zentrale Managementdisziplinen – in vielen Unternehmen sind sie bereits in der ersten Führungsebene verankert! Aufgrund dieser Relevanz sind Einkaufs- und Supply Chain Manager bereits heute nicht mehr ausschliesslich Kostenreduzierer, sondern werden verstärkt mit Fragestellungen wie Risikomanagement, Finanzierung, Nachhaltigkeit in der Supply Chain sowie Produktinnovationen konfrontiert. Diese Komplexität wird in den kommenden Jahren aufgrund sich ändernder politischer Rahmenbedingungen, Oligopolen auf Anbietermärkten und schrumpfenden Ressourcen noch weiter steigen.

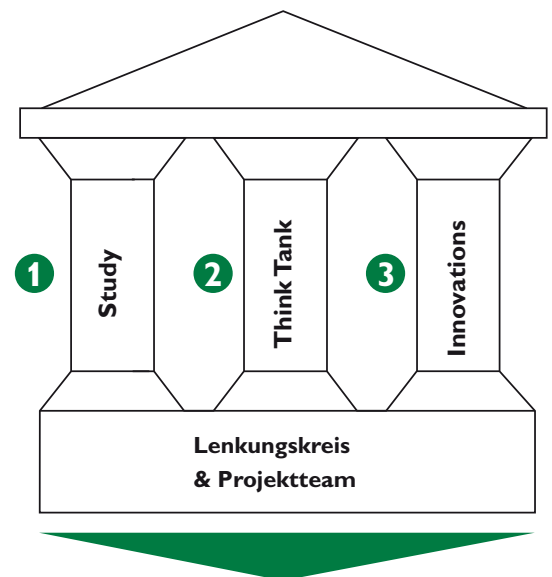
Ziel: Zukunftsforschung über Verknüpfung von Wissenschaft und Praxis

Das Ziel des Kerkhoff Competence Centers ist es, eine Schnittstelle zwischen Wissenschaft und Praxis zu schaffen. Es sollen Trends und Herausforderungen in Einkauf, Beschaffung und SCM analysiert und Handlungsempfehlungen für die Praxis abgeleitet werden. Darüber hinaus gilt es, einen praxisrelevanten Erkenntnisfortschritt in Beschaffung und SCM zu erzielen.

Die drei Säulen des Competence Centers

Das KCC wird von drei Säulen getragen:

- 1 In der ersten Säule wird das KCC jährlich eine internationale Studie zur Erforschung von Megatrends im Bereich von Einkauf, Beschaffung und SCM durchführen.
- 2 In der zweiten Säule wird ein jährlicher Überblick über relevante wissenschaftliche Veröffentlichungen, die an der Schnittstelle Beschaffung und SCM erscheinen, erarbeitet. Hier lässt sich überprüfen, inwieweit die Wissenschaft bereits neue Entwicklungen beschreibt, die in der Realwirtschaft strukturiert noch gar nicht erkannt sind.
- 3 Die dritte Säule beschäftigt sich in Zusammenarbeit von Wissenschaftlern, Beratern und Praktikern mit der Entwicklung neuer Management-Methoden an der Schnittstelle Einkauf, Beschaffung und Supply Chain Management.



- Gemeinsame Erarbeitung und Vertiefung von Wissen
- Individueller Ansatz – keine Bereitstellung von vorgefertigten «Informationskonserven»
- Aktive Einbindung des Kerkhoff Consulting-Teams

Laufzeit: 2009 – 2012

Partner und Förderer:

Kerkhoff Consulting

Prof. Dr. Wolfgang Stölzle

Dr. Erik Hofmann



Kompetenzzentrum Advanced Optimal Shelf Availability (AdOSA)

Warenverfügbarkeit branchenspezifisch optimieren mit der Kombination aus verbesserter Out-of-Stock-Diagnostik und Kundenreaktionen auf Out-of-Stocks.

Leistungsprofil und Nutzenpotentiale

Das Kompetenzzentrum basiert auf drei Säulen: Die erste Säule besteht aus individuellen Basisanalysen für diejenigen Unternehmen, welche die Ursachen ihrer Out-Of-Stocks sowie die Reaktion ihrer Kunden auf Out-of-Stock Situationen gezielt analysieren möchten. Die zweite Säule konzentriert sich auf die Entwicklung und Kostenoptimierung automatisierter Messmethoden für ausgewählte Sortimentsbereiche. Als dritte Säule bietet das Kompetenzzentrum den Projektpartnern die Teilnahme an vier Projektbereichen zu innovativen Optimierungsfeldern. Besonders hervorzuheben ist, dass im Kompetenzzentrum AdOSA im Rahmen von Referenzprojekten branchenspezifische Analysen durchgeführt und Lösungen erarbeitet, sowie deren Umsetzung wissenschaftliche begleitet werden. Aufeinander aufbauende Projektbausteine zur Prozessoptimierung vom Hersteller bis zum Konsumenten ermöglichen folgende Nutzenkategorien für die teilnehmenden Praxispartner:

- Dauerhafte, branchenspezifische Ermittlung und Verringerung von Regallücken
- Überführung der Erkenntnisse aus Pilotprojekten in den operativen Bereich
- Gesicherte Aussagen über den Einfluss eines ECR-Konzepts auf Business Performance
- Standardisierte Prozessgestaltung zur kooperativen Produktentwicklung
- Sicherstellung einer Regalverfügbarkeit, die vom Kunden erwartet wird
- Persönliches Networking im Kreis von Optimal-Shelf Availability-Experten
- Branchenübergreifende Diskussionen im Rahmen der jährlichen AdOSA-Fachtagung

Laufzeit: 2007 – 2010?

Kooperationspartner:

Unilever-Stiftungslehrstuhl für Absatzwirtschaft,
Marketing und Handel, Friedrich-Schiller-Universität
Jena

Partner und Förderer:

Geberit, Management Consulting Dr. Gerking, ilp
management consulting, Service Innovation Group,
TopCC, Volg

Prof. Dr. Wolfgang Stölzle

Dr. Joerg S. Hofstetter

Joachim Ehrenthal

TELAG Competence Center for Processes and Logistics

Das im Jahr 2008 gegründete TELAG Competence Center for Processes and Logistics (TELAG CC) entwickelt Konzepte, die es ermöglichen, die Logistikkosten unter spezieller Berücksichtigung Mehrwertsteuer-bedingter Kostenkategorien zu senken und die Supply Chain-Prozesse zu optimieren. In den ersten beiden operativen Jahren (2008, 2009) lag dabei ein Schwerpunkt auf der Optimierung von Logistikprozessen unter Berücksichtigung des Mehrwertsteuer- (Value, Added Tax, VAT)-Cash-Flows. Dabei wurden durch eine systematische Analyse von Transport-, Umschlags- und Lagerungsprozessen logistische und Mehrwertsteuer-bezogene Auswirkungen unterschiedlicher Prozessdesigns ermittelt. Das Kompetenzzentrum konnte eine Methode entwickeln, die alle steuerlich relevanten Logistikprozesse eines Unternehmens kompakt und transparent darstellt, um Ineffizienzen, Schwachstellen und Risikoaspekte systematisch aufzudecken. Den zweiten Schwerpunkt des Kompetenzzentrums stellte die Modellierung verschiedener Zukunftsszenarien dar, die Aussagen zur Entwicklung von Logistik- und Mehrwertsteuer-bedingten Kosten unter Veränderung verschiedener Parameter zulassen. Hierbei wurden die Auswirkungen verschiedener Belieferungs- und Lagerkonzepte ebenso wie Veränderungen der Rechnungsabwicklungsprozesse simuliert und bewertet. Aus den Modellierungsergebnissen konnten signifikante Optimierungspotentiale in Gestalt der Senkung von Logistikkosten und einer Verringerung des VAT-Cash-Flows abgeleitet werden.

In einem dritten Schwerpunktbereich wird im Jahr 2010 die Optimierung der Frachtabwicklungsprozesse untersucht.

Laufzeit: 2008 – 2010

Kooperationspartner und Förderer:
Tyco Electronics Logistics AG (TELAG)

Dr. Joerg S. Hofstetter
Felix Reiche

Kompetenzzentren Ausblick 2010

Competence Center Effiziente Sicherstellung der Grundbereitschaft für Katastrophenschutz- und Notfalllogistik (CCESG)

Das Competence Center effiziente Sicherstellung der Grundbereitschaft für Katastrophenschutz- und Notfalllogistik (CCESG) bietet eine neutrale Plattform für private, zivile und militärische Organisationen der Krisenbewältigung, um deren Aktivitäten ausserhalb der Einsätze durch Vernetzung untereinander zu optimieren.

Das CCESG bündelt die Kompetenzen verschiedener Experten und Organisationen aus unterschiedlichen Fachrichtungen. Es greift neue Diskussionen und Organisationsmuster auf, bietet Raum zur übergreifenden Diskussion, bewertet die Konsequenzen und gibt gemeinsam erarbeitete Handlungsempfehlungen. Die Universität St. Gallen unterstützt diesen Prozess als Moderator und Experte.

Als ersten Schritt auf dem Weg zur Gründung des CCESG veranstaltet der Lehrstuhl für Logistikmanagement der Universität St. Gallen im Januar 2010 einen Workshop im Unternehmerforum Lilienberg, Ermatingen. Die Veranstaltung richtet sich an Entscheidungsträger in privaten, zivilen und militärischen Organisationen der Schweiz, Deutschlands und Österreichs. Ziele der Veranstaltung sind die Identifikation und Definition von relevanten Themengebieten des CCESG.

Mit der Teilnahme von rund 40 Kommandanten, Logistikleitern und Katastrophenschutzexperten aus den unterschiedlichen zivilen, militärischen und privaten Organisationen der Krisenbewältigung war der Workshop bereits 2009 ausgebucht. Geplanter Start für das CCESG ist das zweite Halbjahr 2010.

Laufzeit: Start 2010 geplant

Kooperationspartner:
inneco AG
Partner und Förderer:
noch offen

Dr. Joerg S. Hofstetter
Joachim Ehrenthal



Joint Air Transportation Competence Center for Security (JATCC-Security)

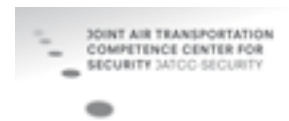
Unternehmen der Luftfrachtbranche stehen einer steigenden Anzahl an neuen (inter-)nationalen Sicherheitsregelungen gegenüber. Zahlreiche Experten bewerten diese Vielzahl an neuen Sicherheitsregelungen als massive Einschränkung der Wirtschaftlichkeit der Luftfracht. Verlagerer wie Unternehmen der Luftfrachtbranche stellen in Frage, ob diese Regelungen zu einer substantiellen Erhöhung der Luftfrachtsicherheit beitragen. Das Joint Air Transportation Competence Center for Security (JATCC-Security) bietet eine neutrale Plattform für die verschiedenen Akteure der Luftfracht, um das gesellschaftliche Interesse an Luftfrachtsicherheit mit dem ökonomischen Interesse der Wirtschaftlichkeit in Einklang zu bringen. In Kooperation mit der TU Berlin, Prof. Dr. Elmar Giemulla, und der Embry-Riddle Aeronautical University bündelt das JATCC-Security die Luftfrachtsicherheits-Kompetenzen verschiedener Experten und Organisationen aus unterschiedlichen Fachrichtungen. Nach der Initiierungsphase 2009 wird JATCC-Security voraussichtlich ab Mitte 2010 die Arbeit aufnehmen. Erste Praxispartner wurden bereits gewonnen. Die Teilnahme weiterer Unternehmen ist erwünscht!

Leistungsprofil und Nutzenpotentiale

Das JATCC-Security soll sich als der kompetente und neutrale Ansprechpartner im deutschsprachigen Raum für Unternehmen und Behörden für Fragen zu neuen Sicherheitsbestimmungen in der Luftfracht und den damit zusammenhängenden wirtschaftlichen Auswirkungen entwickeln.

In zwei Workshops in Zürich und Berlin wurden 2009 mit über 40 teilnehmenden Institutionen der Luftfracht-Branche die Handlungsfelder des JATCC-Security definiert:

- Die Partner des JATCC-Security diskutieren bereits während der Entwicklung neuer Luftfrachtsicherheitsbestimmungen verschiedene Szenarien und entwickeln mögliche Handlungsoptionen und Schubladenpläne.
- Das JATCC-Security erstellt Studien, die Politik und Verwaltung bei der Entwicklung neuer Luftfrachtsicherheitsbestimmungen und bei der Evaluation bestehender Regularien dienen.
- Mit Veröffentlichungen und Tagungen wird zur Objektivierung der öffentlichen Diskussion über Massnahmen zur Erhöhung der Luftfrachtsicherheit aktiv beigetragen.



Laufzeit: Start 2010 geplant

Kooperationspartner:

TU Berlin, Embry-Riddle Aeronautical University

Partner und Förderer:

noch offen

Prof. Dr. Wolfgang Stölze

Dr. Joerg S. Hofstetter

Joachim Ehrenthal

Ausgewählte Forschungsprojekte Team Dr. Klaas-Wissing



Forschungspaket Güterverkehr Teilprojekt B1

Güterverkehrsintensive Branchen und Güterverkehrsströme in der Schweiz

Die logistikrelevante Infrastruktur stellt die Versorgung von Unternehmen und Handel mit Gütertransporten sicher. Der Verkehrspolitik kommt die Aufgabe zu, langfristig und nachhaltig das Vorhandensein einer international wettbewerbsfähigen Güterverkehrsinfrastruktur in der Schweiz zu gewährleisten. Um gezielte Investitionen tätigen zu können, müssen die Bedürfnisse und Strukturen der wirtschaftlich bedeutendsten und güterverkehrsintensiven Branchen – so genannter «Schlüsselbranchen des Güterverkehrs» – identifiziert und deren spezifische Anforderungen verstanden werden. Im vorliegenden Teilprojekt B1 werden diese Schlüsselbranchen im Rahmen des übergreifenden Forschungspaketes «Strategien zum wesensgerechten Einsatz der Verkehrsmittel im Güterverkehr der Schweiz» ermittelt und die verbundenen Güterverkehrsströme über alle Wertschöpfungsstufen hinweg untersucht. Ausgehend von der Darstellung des Status Quo der Schlüsselbranchen werden die wichtigsten branchenbezogenen Entwicklungstrends abgeleitet. Ziel ist es, darauf aufbauend sowohl die Auswirkungen auf die Güterverkehrsnachfrage als auch die resultierenden Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur zu beschreiben. Weiterhin werden Ansätze erarbeitet, die Logistik- und Transportkosten auf Produkt- bzw. auf Branchenebene in einer Grenz- und Vollkostenbetrachtung zu ermitteln, um auf dieser Basis Hinweise für die Entwicklung eines wirksamen Systems zur Zurechenbarkeit von Infrastrukturkosten nach Verursachungs- und Beanspruchungsprinzip geben zu können.

Als Datengrundlage für die Untersuchung dienen einerseits quantitative Erhebungen sowie qualitative Studien als Sekundärdaten. Identifizierte Datenlücken werden gezielt durch ergänzende Primärerhebungen, insbesondere in Form von Interviews und Workshops mit Experten, Verbands- und Firmenvertretern, geschlossen.



Julia Bendul

Laufzeit: 2009 – 2010

Kooperationspartner:

Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme,
ETH Zürich

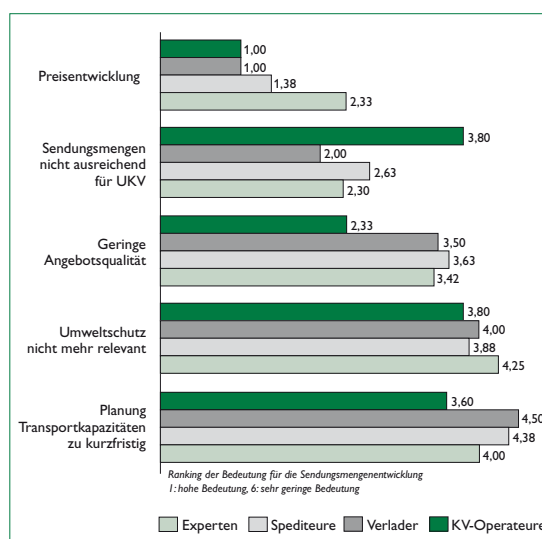
Förderer: ASTRA

Der Kombinierte Verkehr in der Krise – Preisdumping auf der Strasse löst Modal Shift aus

Die Konjunkturkrise traf 2009 nahezu alle Branchen, führte zu Kurzarbeit sowie gedrosselten Produktions- und im Zuge dessen zu geringeren Transportmengen. Der alpenquerende Güterverkehr war auf den ersten Blick hiervon in gleichem Masse betroffen wie andere grenzüberschreitende Verkehre. Auf den zweiten Blick zeigte sich jedoch, dass der Rückgang der Sendungsvolumina auf den Schweizer Alpentransversalen im 1. Quartal 2009 im Strassengüterverkehr (SGV) deutlich schwächer ausfiel als im unbegleiteten Kombinierten Verkehr (UKV). Vor diesem Hintergrund führte LOG-HSG eine Analyse der Auswirkungen der Konjunkturkrise auf den alpenquerenden UKV durch. Ziel war es, Sendungsmengen- und Preisentwicklungen des alpenquerenden UKV und des SGV zu analysieren sowie kurz- und mittelfristige verkehrspolitische Handlungsoptionen abzuschätzen. Im Mai 2009 wurden in diesem Zusammenhang die Geschäftsentwicklungen von Operateuren des Kombinierten Verkehrs, Spediteuren, Verladern und Experten sowie aktuelle Verkehrsdaten des ersten Quartals 2009 und Planzahlen für 2009 ausgewertet und analysiert. Die Rückgänge bei Zuganzahl- und Sendungsvolumina deuteten darauf hin, dass in Abhängigkeit vom Abgangsgebiet die Verschlechterung der Angebotsqualität in Gestalt einer Ausdünnung des Fahrplans zu einer Rückverlagerung auf die Strasse führte. Ein gleichbleibendes Angebot der Züge bei signifikanten Rückgängen der Sendungsvolumina unterstrich, dass neben den konjunkturbedingt geringeren Mengen die Preissetzung des SGV Hauptursache für die Rückverlagerung sein musste.

Durch die geringeren Sendungsmengen bestanden massive Überkapazitäten auf der Strasse. Dies traf insbesondere den KMU-Markt stark, auf den Überkapazitäten existenzgefährdend wirken. Aus der Betrachtung einzelner Relationen auf der Strasse wurden Preisreduktionen um 5-19% gegenüber 2008 ersichtlich. Operateure des UKV konnten in diesem Preiswettbewerb kaum mithalten und allenfalls Rabattierungen von 1-4% vornehmen beziehungsweise auf geplante Preiserhöhungen verzichten. Auch die Interview-Ergebnisse zu den verschiedenen Ursachen für den Modal Shift zeigten deutlich, dass ein konkurrenzfähiger Preis als das

Hauptentscheidungskriterium für den UKV-Einsatz gesehen wird. Den Prognosen nach zu urteilen, sollte sich der Markt erst langsam gegen Ende des Jahres 2009 stabilisieren. Vor diesem Hintergrund beschloss das BAV, die maximalen Abgeltungssätze für alle Abgangsgebiete konjunkturbedingt von Mai bis Dezember 2009 für Züge auf das Niveau von 2008 anzuheben und für Sendungen sogar zu verdoppeln. Mit diesen zusätzlichen Abgeltungen sollten Operateure die Möglichkeit haben, einen konkurrenzfähigen Preis anbieten und neue Transporte akquirieren zu können. Ob der UKV nun auf gleicher Augenhöhe mit dem SGV mitspielen kann oder sogar gestärkt aus der Krise hervorgeht, wird sich zeigen – eine Chance hat er in jedem Falle erhalten.



Ranking der Ursachen für den Modal Shift (Quelle: Ergebnisse Interviews BAV-Studie [2009]).

Laufzeit: 2009

Förderer:

Schweizerisches Bundesamt für Verkehr (BAV)



Nicole Kudla



Branchentrends Schweiz 2030+

Qualitative Beurteilung von Güterverkehrsnachfrage und -aufkommen

In der Studie Branchentrends Schweiz 2030+ wurde die langfristige Entwicklung der güterverkehrsrelevanten Schlüsselbranchen in der Schweiz vor einem Zeithorizont bis 2030 analysiert. Dazu wurden zunächst die für den Strassen- und Schienenverkehr wichtigsten Branchen identifiziert und ausgehend von der aktuellen Wirtschaftskrise relevante Trends für die Branchen Detailhandel, Stahl und Schrott, Abfall sowie Mineralöl und Bau(-mittel) beschrieben.

Mit Hilfe von Experteninterviews und mit einer umfangreichen Sekundärdatenanalyse wurden diese Trends mittels der Szenariotechnik auf die branchenabhängige Güterverkehrsentwicklung bis 2030 übertragen. Im Ergebnis muss trotz der aktuellen Wirtschaftskrise für den langfristigen Betrachtungszeitraum 2030+ von einem grundsätzlichen Anstieg des Güterverkehrsaufkommens ausgegangen werden.

Wenngleich für die untersuchten Schlüsselbranchen zukünftig kein überdurchschnittlich signifikantes Mengenwachstum im Schweizerischen Transportaufkommen zu erwarten ist (in der Mineralölbranche ist insgesamt mit einem erheblichen Mengenrückgang zu rechnen), so haben alle Schlüsselbranchen aufgrund der zu erwartenden strukturellen Unternehmens- und Standortkonsolidierungen das Potenzial, den Anteil der Schiene gegenüber dem LKW bei den Gütertransporten in Zukunft signifikant zu erhöhen. Insbesondere der übergreifende Trend zu Nachhaltigkeit wird die zukünftige Ent-

wicklung pro Schiene positiv beeinflussen. Dies zeigt sich etwa in Form von globalen Vereinbarungen, wie etwa dem Kyoto-Protokoll, sowie national umzusetzenden Bemühungen zur Reduktion der Treibhausgasemissionen. Generell ist zu erwarten, dass neben gesellschaftlichen Aspekten wie z.B. dem ökologischen Belangen auch die politischen Vorgaben zur Güterverkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene in Zukunft weiter an Bedeutung gewinnen werden.



Julia Bendul

Laufzeit: 2009

Förderer:

SBB Cargo



Bestlog

BestLog hat zum Ziel, eine öffentlich zugängliche, europaweite Logistik und Supply Chain Management Best Practice Plattform zum internationalen und branchenübergreifenden Austausch von «guten» Logistikkösungen aufzubauen. Diese sollen zum einen zur Schaffung von Standards in ein Europäisches Logistik-Nachhaltigkeits-Zertifikat und zum anderen zur nachhaltigen Wettbewerbsfähigkeit Europas in die Logistik-aus- und weiterbildung einfließen.

Die Hauptziele der Projektierung sind im Einzelnen

- Harmonisierung von Mensch, Umwelt und Profit im Zielsystem der Unternehmen
- Aufbau eines Expertennetzwerkes
- Europaweite Verbreitung von Logistikkompetenz in Logistikpraxis und Logistikausbildung
- Schaffung von Zertifizierungsmöglichkeiten guter Logistikkösungen

Diese Ziele erreicht das Projekt durch:

- die Bereitstellung von Best Practice-Fallbeispielen für Unternehmen unterschiedlicher Grösse und Branche.
- Eine Datenbank zur Wiedergabe der Logistikausbildung in Europa
- Lehrmaterialien zur Unterstützung von Führungskräfte-Ausbildungen
- die Initiierung von Lösungsansätzen zur Harmonisierung von Gesetzesregelungen und Unternehmensentscheidungen Im Bereich Logistik, SCM und Beschaffung

LOG-HSG trägt an diesem Projekt massgeblich bei, indem in zwei zentralen Teilprojekten die Leitung übernommen und zu den anderen Arbeitspaketen massgeblich beitragen wurde. LOG-HSG ist verantwortlich für die Aufnahme und Analyse der Logistikausbildungslandschaft in Europa sowie der Entwicklung von Lehrmaterial für Weiterbildung in der Logistik.

Nach dem offiziellen Ende des Projektes im April 2010 werden die Inhalte durch das ELA bestlog als non-profit und sich selbst finanzierende Institution weitergeführt.

bestLog



Laufzeit: 2006 – 2010

Kooperationspartner:

TU Berlin, Saïd Business School, Oxford University ,
METTLE Group, Instituto Tecnológico del Embalaje,
Transporte y Logística at the ITENE, Reliant s.r.o.,
Warsaw School of Economics, Chalmers University
of Technology in Gothenburg, European Logistics
Association/B (ELA)

Förderer: EU-Kommission



Christoph Tyssen



Studie Kontraktlogistik

Kontraktlogistik wird, aufgrund der Komplexität der kundenspezifischen Logistikdienstleistungen, häufig auch als die «Königdisziplin» der Logistik bezeichnet. Dienstleister erbringen auf langfristiger Basis genau auf den Verlager abgestimmte Logistikleistungen, die durch spezifische Anforderungen sowohl an den Dienstleister als auch den Verlager gekennzeichnet sind. Durch die langfristig ausgelegte Zusammenarbeit und enge Verbindung beider Unternehmen entstehen Wertschöpfungspartnern. Die tiefe Integration der Unternehmen erfordert ebenso wie die Komplexität der Dienstleistungen einen strukturierten Prozess zur Etablierung der Geschäftsbeziehungen. In der Praxis sind diese Prozesse oft unzureichend vorbereitet, so dass Kontraktlogistikprojekte mit Verzögerungen, Verständnisproblemen, überforderten Mitarbeitern oder gar dem drohenden Abbruch der Geschäftsbeziehung zu kämpfen haben.

Die Studie verfolgt daher das Ziel, erfolgreiche Wertschöpfungspartnerschaften zu betrachten und vor dem spezifischen und individuellen Projektkontext zu analysieren. Hierzu kommen als Erhebungsmethode die Fallstudienmethodik sowie als Analysemethode der Ansatz des qualitativen Benchmarkings zum Einsatz. Die Erhebungsmethode ermöglicht mit der Durchführung von Tiefeninterviews im direkten Gespräch mit Experten nicht nur die Analyse und Interpretation umfassender Daten, sondern auch die Einbeziehung von Meinungen und Sekundärmaterialien. Das qualitative Benchmarking korrespondiert mit diesem Ansatz, indem die Fallstudien über eine ordinale Bewertung in eine Rangfolge gebracht und miteinander

ander verglichen werden. In der empirischen Studie werden insgesamt 11 projektbezogene Fallstudien erhoben und miteinander in Verbindung gesetzt. Anfang 2010 werden die wesentlichen Erkenntnisse der Studie in schriftlicher Form veröffentlicht.



Christoph Tyssen

Laufzeit: 2009 – 2010

Kooperationspartner und Förderer:

Swisscom, Fastlog, PostLogistics, Unilabs

Logistik-V'Info

*Verkehrsinformationen für dynamische Transporte:
Mehr Leistung für die Logistik – Entlastung für
Umwelt und Infrastruktur*

Der Strassengüterverkehr gerät zunehmend ins Visier aktueller politischer Diskussionen – sowohl im Hinblick auf allfällige Engpässe in der Verkehrsinfrastruktur, als auch angesichts der in der Öffentlichkeit steigenden Umweltsensibilität. Der vernetzte Einsatz von Telematiklösungen bietet hier grundsätzlich Potenziale für die Verkehrswirtschaft, durch die intelligente Verknüpfung von Verkehrsinformationen mit Instrumenten der Disposition zur Tourenplanung und Steuerung sowie mittels Fahrerassistenzsystemen (FAS) gleichermaßen Umwelt und Infrastruktur zu entlasten.

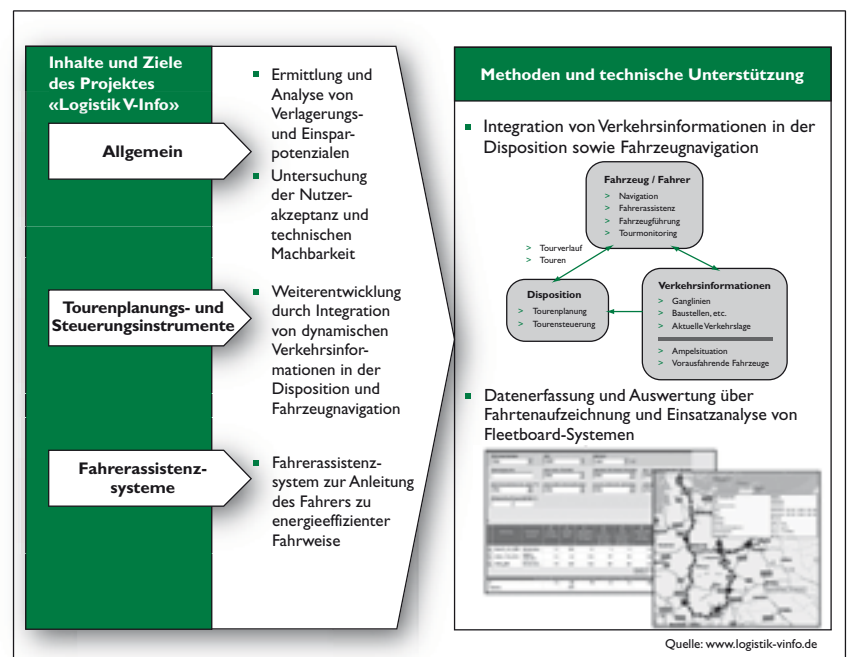
Das Projekt Logistik-V'Info zeigt auf, in wieweit durch eine zeitliche und räumliche Entzerrung von Transporten und durch FAS Verbesserungspotenziale ausgeschöpft werden können:

- Vorteile für Flottenbetreiber und Verlader durch verringerte Transportkosten und erhöhte Zuverlässigkeit
- Vorteile für Mensch und Umwelt durch einen verbesserten Verkehrsfluss und eine energieoptimierte Führung von Fahrzeugen

Die Bereitstellung von dynamischen Verkehrsinformationen wird konsequent auf die Nutzung im Strassengüterverkehr angepasst und beispielhaft mit der Verkehrsinformationszentrale RUHRPILOT realisiert. In der Tourenplanung ermöglicht die Berücksichtigung von Ganglinien die konsequente räumliche und zeitliche Umfahrung von belasteten Bereichen. In der Tourensteuerung können durch die zusätzliche Berücksichtigung von aktuellen Verkehrsinformationen, Verspätungen erkannt werden, worauf dann der Disponent optimal reagieren kann. Mittels FAS können die über ein Telematiksystem erhobenen Daten zum Fahrverhalten direkt an die Fahrer zurückgespielt werden. Die Fahrer erhalten so während der Fahrt Hinweise zur energieeffizienten Fahrweise, um die Fahrzeugtechnik effektiv in alltäglichen Verkehrssituationen einzusetzen.

Die Lösungen werden in enger Zusammenarbeit mit dem Praxispartner Schober Transport GmbH entwickelt und vor Ort im Ruhrgebiet in der Praxis getestet. Dabei gilt es, wissenschaftlich fundiert zu

bewerten, welche Verbesserungen tatsächlich möglich sind und wie vor allem Fahrer und Disponenten auf die neuen Systeme reagieren. Darüber hinaus werden die notwendigen Randbedingungen und möglichen Einflussfaktoren seitens Verladern, Kunden, Verkehrsmanagementzentralen, aber auch in der Logistikbranche, eingehend betrachtet, um die Übertragbarkeit der Ergebnisse aus den Tests und Feldversuchen zu überprüfen und zu bewerten.



Laufzeit: 2007 – 2010

Kooperationspartner:

PTV Planung Transport Verkehr AG, Schober Transport GmbH, Daimler AG, Friedrich Alexander-Universität Erlangen Nürnberg

Förderer:

Bundesministerium für Wirtschaft, Bundesrepublik Deutschland



Nicole Kudla



Der Eco Performance Award

Bewertung und Prämierung von Nachhaltigkeitsstrategien von Logistikdienstleistern

Nachhaltiges und somit ökologisches sowie soziales unternehmerisches Handeln wird auch trotz der aktuellen Konjunkturkrise konsequent von Gesellschaft und Politik eingefordert. Die angestrebte Reduktion der CO₂-Emissionen durch Industrienationen um 40%, die bei den derzeitigen Klimaverhandlungen der Vereinten Nationen im Vordergrund stehen, sind nur ein Beispiel für die Relevanz ökologischer Themen. Viele Unternehmen gehen mit zunehmender Ausrichtung des Marketings auf die «grünen» Aspekte ihrer Produkte auf diese Bedürfnisse ein. Nachhaltige Produkte implizieren allerdings auch nachhaltige Transporte.

Im Zuge damit verbundener höherer Serviceanforderungen der Verlagerer, steigender Treibstoffkosten, einer zunehmenden Mautbelastung, strengeren Umweltauflagen sowie schärferen Lenk- und Ruhezeiten steigt der Wettbewerbsdruck in der Transportbranche.

Einen echten Vorsprung im Strassengüterverkehr verschaffen sich daher Unternehmen des Transportgewerbes, die eine qualitativ hochwertige und nachhaltige Logistik- und Transportdienstleistung erbringen sowie zugleich eine signifikante Kosteneffizienz im operativen Bereich realisieren. Nachhaltige Lösungen schaffen so Wettbewerbsvorteile, die Transporteure nutzen können, um nach der Rezession gestärkt am Markt aufzutreten. Dies zeigt der Eco Performance Award, der durch den LOG-HSG in Kooperation mit dem DKV Euro Service sowie der Deutschen Verkehrs-Zeitung (DVZ) seit

2007 an solche Unternehmen des gewerblichen Strassengüter- und Werkverkehrs vergeben wird, denen es in ihrem täglichen Geschäft gelingt, ein niedriges Kostenniveau, einen hohen Servicegrad sowie ein hohes Mass an Umwelt- und Sozialverträglichkeit auf intelligente Weise miteinander zu verbinden.

In der Kategorie «Grossunternehmen/Konzerne» konnte im Jahr 2009 Hellmann Worldwide Logistics mit dem tief in den Wurzeln seiner Unternehmensphilosophie verankerten Leitbild «Mit Nachhaltigkeit Zukunft gestalten» die namhafte Jury aus Wirtschaft, Presse und Politik um Prof. Wolfgang Stölzle überzeugen. In der Kategorie kleine und mittelständische Unternehmen wurde die Spedition Kellershohn aus dem Bergischen Land prämiert.



Nicole Kudla

Laufzeit: 2009

Kooperationspartner:

Deutsche Verkehrs-Zeitung (DVZ)

Förderer:

DKV Euro Service



Metastudie

Parkgebühren an publikumsintensiven Einrichtungen

Gestützt auf das Umweltschutzgesetz (Art. 11, 12, 16 und 18 USG) sowie zur Entlastung des Infrastrukturnetzes werden beim Neu- oder Umbau so genannter Publikumsintensiven Einrichtungen (PE) durch Behörden auf Stufe des Bundes, der Kantone und der Gemeinden zunehmend Massnahmen gefordert bzw. auferlegt. Die in der Interessengemeinschaft *espace.mobilité* zusammengeschlossenen Unternehmen des Detailhandels (Coop, Migros, Ikea, Pfister, Maus Frères), sind von solchen Massnahmen, wie beispielsweise der zwingenden Erhebung von Parkgebühren oder der Beschränkung der Anzahl von bereitzustellenden Parkplätzen, massgeblich betroffen. Die positiven Wirkungen solcher Auflagen bzw. ein positiver Umweltnutzen derselben sind jedoch bisher nicht nachgewiesen worden.

Die Vereinigung Schweizer Verkehrsingenieure (SVI) hat zwei empirische Studien zum Thema PE in Auftrag gegeben. Im Januar 2002 ist ein Forschungsbericht zum Thema «Parkplatzbewirtschaftung bei «Publikumsintensiven Einrichtungen – Auswirkungsanalyse» und im Dezember 2005 ein weiterer Bericht unter dem Titel «Publikumsintensive Einrichtungen PE: Planungsgrundlagen und Gesetzmässigkeiten» erschienen (als Herausgeber zeichnen das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation und das Bundesamt für Strassen). Als Ziel dieser Studien wird die Erweiterung des Wissenstandes zum Zusammenhang zwischen der Parkplatzbewirtschaftung bei PE

und der jeweiligen Verkehrssituation bzw. den jeweiligen Schadstoffemissionen genannt. *espace.mobilité* ist vor diesem Hintergrund an den Lehrstuhl für Logistikmanagement der Universität St. Gallen herangetreten, um ein wissenschaftliches Gutachten erstellen zu lassen, das die Methodik, Vorgehensweise, Argumentationsführung und Vollständigkeit der beiden ASTRA/SVI-Studien überprüft. Diese Metastudie gibt fundierte Aussagen über die Belastbarkeit der beiden Studien, indem sie in den politischen, rechtlichen, gesellschaftlichen, betriebs- und volkswirtschaftlichen Kontext sowie in die relevanten Forschungsströmungen eingeordnet werden. Anhand eines Kriterienrasters mit forschungsmethodischen, sprachlichen und argumentationsbezogenen Qualitätsanforderungen werden die beiden Studien im Rahmen der Metastudie analysiert und so eine umfassende Beurteilung ihrer Repräsentativität (Datengrundlagen, Stichprobengrössen u.ä.) und Belastbarkeit vorgenommen.

Laufzeit: 2009
 Förderer: *espace.mobilité*



Julia Bendul

Ausgewählte Forschungsprojekte Team Dr. Hofstetter



Luftfracht als Wettbewerbsfaktor des Wirtschaftsstandortes Schweiz

Die Bedeutung der Luftfracht nimmt trotz internationaler Krisen stetig zu. Besonders in den Branchen High-Tech- und Automobilbauindustrie, Maschinenbau sowie der Pharma- und Chemie wird Luftfracht nicht mehr als Sonderlösung, sondern integraler Bestandteil von Supply Chains angesehen. Die Zielgrößen Zeit, Sicherheit, Kapitalbindung sowie eine Vielzahl produktspezifischer Anforderungen spielen dabei eine entscheidende Rolle.

Gibt es eine objektive Relevanz der Luftfracht für die Schweizer Wirtschaft und für die Schweizer Gesellschaft? Wo sind Entwicklungspotentiale des Luftfrachtaufkommens in der Schweiz? Wie kann das Zusammenspiel in der Luftfrachtkette und der einzelnen Luftfrachtakteure gefördert werden, um ein funktionierendes Luftfrachtsystem Schweiz und somit die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Wirtschaft zu gewährleisten? Die Studie «Luftfracht als Wettbewerbsfaktor des Wirtschaftsstandortes Schweiz» greift diese und weitere Fragen auf, um eine objektive Entscheidungsgrundlage für Investitionen in die Schweizer Luftfracht durch Politik und Wirtschaft zu schaffen.

Um ein umfassendes Bild über die Wettbewerbsfähigkeit der Luftfracht am Wirtschaftsstandort Schweiz zu ermitteln, stellt die Untersuchung eine ganzheitliche Charakterisierung der schweizerischen Luftfrachtkette in den Vordergrund. Ziele der Studie sind neben dem Aufzeigen der objektiven Relevanz der Luftfracht für die Schweiz die strukturierte Darstellung des Luftfrachtaufkommens in der Schweiz, die Identifikation der Anforderungen der Verlagerer und Empfänger von Luftfrachtleistungen in

der Schweiz ebenso wie die Darstellung der Wertschöpfungskette der Luftfracht. Die Veröffentlichung der Studie ist für das Frühjahr 2010 vorgesehen.



Joachim Ehrental

Laufzeit: 2009 – 2010

Kooperationspartner:

CFAC-HSG

Partner und Förderer:

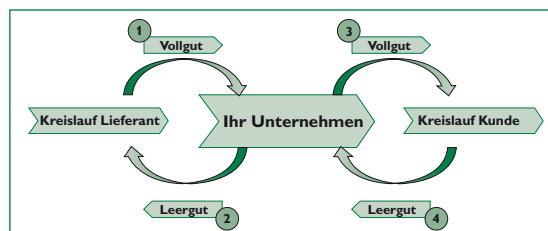
Dnata Switzerland, Swiss Shipper Council, cargo-logic, swissport, Swiss International Air Lines Ltd., Swiss International Airports Association (SIAA), Roche, Panalpina, Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), Komitee Weltoffenes Zürich, Zürcher Handelskammer (ZHK)



EUR/EPAL-Paletten-Marktstudie Schweiz

Der EUR/EPAL-Palettenmarkt Schweiz führt immer wieder zu kontroversen Diskussionen bei Industrie, Handel und Logistikdienstleistern. Kritische Diskussionspunkte sind meist ansteigende Kosten beim Tauschverfahren für Administration und Ersatzbeschaffungen sowie Qualitätsunterschiede bei getauschten EUR/EPAL-Paletten. Aber auch Fälschungen und Diebstähle von EUR/EPAL-Paletten treten vermehrt auf. Informationen zu jeweiligen Ursachen und anfallenden Aufwendungen sind jedoch oftmals nur unzureichend vorhanden. Mit der im Dezember 2009 gestarteten Umfrage hat LOG-HSG als neutrale und unabhängige Institution damit begonnen, eine höhere Transparenz rund um das Thema «Holzpalettentausch» zu schaffen. Neben der fokussierten EUR/EPAL-Palette fließen zudem die dazugehörigen Rahmen und Deckel mit in die Betrachtung der Studie ein, da diese insbesondere auf dem Schweizer Markt eine hohe Anwendung wiederfinden und einen vergleichsweise hohen Kostenanteil aufweisen.

Die Studie leistet insgesamt einen Beitrag zur Abschätzung des Schweizer EUR/EPAL-Marktes und kann erstmalig in der Schweiz die Gesamtkosten eines Palettenumlaufs pro Akteur (Verlader, Transporteure und Empfänger) darstellen. Dabei werden sowohl direkte als auch indirekte Kostenfaktoren des Palettentauschverfahrens ganzheitlich berücksichtigt. Die aktuelle EUR/EPAL-Paletten-Marktstudie prüft darüber hinaus Hypothesen zu ausgewählten Problemfeldern des Palettentauschs, welche in qualitativen Voruntersuchungen identifiziert wurden. Die Studienergebnisse werden im Frühjahr 2010 veröffentlicht.



Laufzeit: 2009 – 2010
 Kooperationspartner:
 GS1 Switzerland, Astag



Jörg Grimm

Supply Chain Event Management

Die wissenschaftliche Diskussion zum Supply Chain Event Management (SCEM) wurde in den vergangenen Jahren unter anderem in den Forschungsbereichen der System- und Informationstechnologie geführt. Die Wurzeln des SCEM sind im Supply Chain Management (SCM) zu finden. Aus Sicht des SCM stützt sich das Konzept der SCEM auf betriebswirtschaftliche Ansätze des Management by Exceptions und gilt als neuartiger Ansatz zur Steigerung der Supply Chain Performance, indem auf Störungen hin frühzeitig und geplant reagiert wird. Dieser Managementansatz findet in der Unternehmenspraxis zunehmend Anwendung, seine Wirksamkeit wurde jedoch noch nicht wissenschaftlich untersucht.

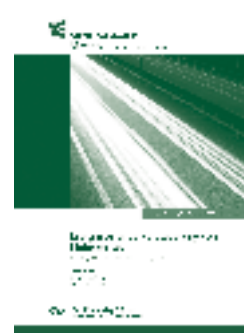
Mit der St. Galler SCEM-Studie «Ereignisorientierte Steuerung von Lieferketten» liegen erstmals grosszählige empirische Ergebnisse vor, welche die Wirksamkeit des SCEM bestätigen und den aktuellen Stand der Nutzung des Konzeptes untersuchen. Ausgewertet wurden die Antworten von 250 Unternehmen verschiedenster Branchen aus Deutschland, Österreich und der Schweiz. Die Argumentation wurde mit ausgewählten Fallbeispielen sowie konzeptionellen Herleitungen untermauert.

Die Nutzung des SCEM steigert grundsätzlich die Supply Chain Performance des anwendenden Unternehmens. Sie verbessert Supply Chain Performance-Aspekte wie den Kundennutzen, die Prozessoptimierung, die Ressourcennutzung, die Zeitoptimierung, die Flexibilität, die Zuverlässigkeit und den Störungsaufwand. Damit konnte der Nutzen des Konzeptes generell bestätigt werden. Die Umsetzung des SCEM lässt insgesamt noch erhebliche Potenziale offen. Im Zuge sich verschärfender Rahmenbedingungen wird es für die Unternehmen weiter an Bedeutung gewinnen. Sowohl der wissenschaftlichen als auch der praktischen Diskussion um das SCEM verleiht die vorliegende Studie frische Substanz.

Siehe auch: Felix Reiche, Joerg Hofstetter und Wolfgang Stölzle: Ereignisorientierte Steuerung von Lieferketten». Cuvellier Verlag. Göttingen 2009.



Felix Reiche



Laufzeit: 2007 – 2009

Kooperationspartner und Förderer: BASF, Capgemini, Eurolog, Hewlett Packard, PTV Planung Transport Verkehr AG, Schenker AG

Seefracht-Import Supply Chains: Asien-Europa

Verlässliche Seefracht-Importe aus Asien sind der Ausgangspunkt vieler europäischer Produktions- und Distributionsnetzwerke. Hohe Anforderungen an Termintreue und kostengerechte Lieferungen stellen die beteiligten Unternehmen vor grosse Herausforderungen. Dies führt zu der Frage, wie Supply Chains aus Fernost hinsichtlich zentraler betriebswirtschaftlicher und logistischer Anforderungen, z.B. Verlässlichkeit, Flexibilität, Umweltverträglichkeit und Kosten, erfolgreich gestaltet werden können. An dieser Fragestellung setzte LOG-HSG mit einer Untersuchung zu Seefracht-Import Supply Chains aus Asien nach Europa an.

Die Untersuchung gliederte sich in drei Teile:

- 1) Durchführung von Experteninterviews in einer Feldstudie,
- 2) Durchführung einer Fallstudie und
- 3) Verifizierung der Ergebnisse mit einer Nachuntersuchung von Seefracht-Import Supply Chains aus Asien nach Europa.

Ziel der Feldstudie war die Beantwortung der Frage, wie Seefracht-Import Supply Chains aus Asien gestaltet werden können. Der Schwerpunkt der Feldstudie lag auf Unternehmen, die Waren aus Fernost in die DACH-Region importieren. Die teilnehmenden Unternehmen kamen aus den Branchen IT&Technologie, der Konsumgüterindustrie, dem Versandhandel, der Automobilindustrie und der medizinischen Industrie. Diese initiale Untersuchung sollte aufzeigen, welche Faktoren in den Vorlaufprozessen in Asien, den Hafenprozessen und den Nachlaufprozessen in Europa den Erfolg von Supply Chains aus Asien massgeblich beeinflussen.

Der Natur der Seefracht gemäss lag der Fokus aller befragten Unternehmen auf der Realisierung niedriger Transportkosten bei Produkten in preisgetriebenen Märkten oder bei Produkten mit stabilem Bedarf. Doch bezüglich der Komponenten Zeit und Zuverlässigkeit unterschieden sich die Supply Chain-Konzepte. Massgeblich waren dabei drei Typen von Seefracht-Import Supply Chains:

- «Die adaptive Supply Chain» (Kernmerkmal: ausdifferenzierter Transportmitteleinsatz im Nachlauf)
- «Die entschleunigte Supply Chain» (Kernmerkmal: Erreichung vorgegebener Pünktlichkeitsziele)
- «Die schnelle Supply Chain» (Kernmerkmal: Geschwindigkeit als Oberziel der Supply Chain)

Diese Supply Chain-Typen bieten für jeweils unterschiedliche Herausforderungen spezifische Lösungskonzepte an.

In einer anschliessenden Fallstudie wurde eine Methode entwickelt, Seefracht-Import Supply Chains umfassend und ganzheitlich, d.h. hinsichtlich verschiedener betriebswirtschaftlicher Zielgrössen und logistischer Anforderungen, zu analysieren und zu bewerten. Im Rahmen der Nachuntersuchung wurden die vorliegenden Ergebnisse vor dem Hintergrund eines turbulenten Seefracht-Marktes 2009 erneut ausgewertet, um weitere Erkenntnisse für das Management von Seefracht-Supply Chains in einem dynamischen Umfeld abzuleiten. Die Präsentation der Ergebnisse wird mit freundlicher Unterstützung des Swiss Shippers' Council (SSC) als Teil eines Workshops am SSC-Seefrachtseminar 2010 in Interlaken erfolgen.

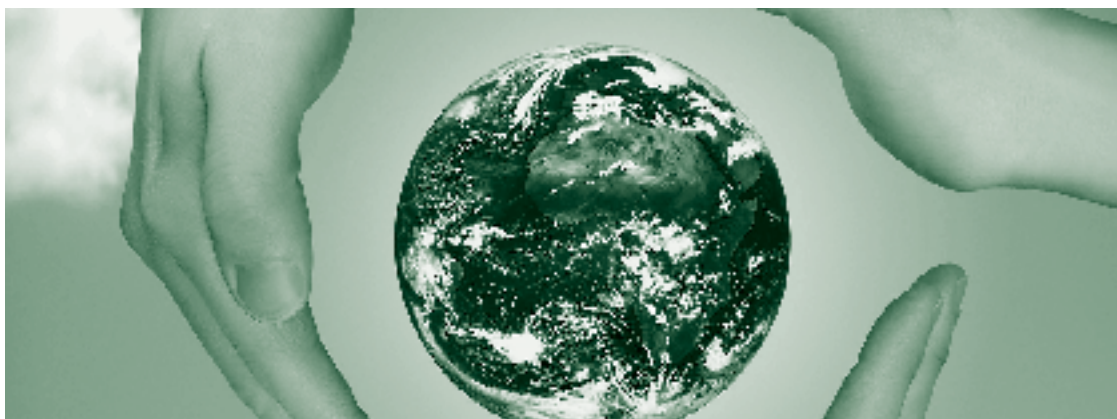
Die Ergebnisse der Untersuchungen zu Seefracht-Import Supply Chains aus Asien nach Europa werden im Verlauf des Jahres 2010 veröffentlicht.

Laufzeit: 2008 – 2009

Kooperationspartner und Förderer:
Unternehmen der Elektronikindustrie,
Swiss Shippers' Council (SSC)



Joachim Ehrenthal



Etablierung freiwilliger Nachhaltigkeitsinitiativen in Wertschöpfungsketten

Freiwillige Nachhaltigkeitsinitiativen (engl.: Voluntary Sustainability Initiatives) stellen für Unternehmen probate Mittel dar, pro-aktiv ökologische und soziale Richtlinien für Wertschöpfungsketten zu formulieren. Diese strategischen Initiativen treten meist in Form von Verhaltenskodizes auf (engl.: Codes of Conduct). Die initiiierenden Unternehmen stehen bei der Gestaltung und Umsetzung von Nachhaltigkeitsinitiativen allerdings häufig Akzeptanzproblemen seitens Wertschöpfungspartnern, Aktivisten oder Medien gegenüber. Zudem muss bei der Etablierung von Nachhaltigkeitsinitiativen meist eine intensive und lange Bindung von organisationalen Ressourcen erbracht werden.

Diese Herausforderungen wurden in zwei aufeinanderfolgenden empirischen Studien adressiert. Zunächst konnten in fünf Tiefenfallstudien bei den Unternehmen Migros, Axel Springer Verlag, Coop, Unilever und Nestlé relevante Kernressourcen identifiziert werden, welche eine effektive Gestaltung von Nachhaltigkeitsinitiativen für Wertschöpfungsketten ermöglichen. Die Fallstudienresultate wurden darauffolgend mittels einer grosszahligen Umfrage unter knapp 2.400 Unternehmen (Rücklaufquote: gut 11%) evaluiert.

In diesem Zusammenhang wurden insbesondere Fähigkeiten zur Stakeholder-Integration, zum Management quasi-losgelöster Geschäftsbereiche, zur Supply Chain-Implementierung und zu einem problemorientierten, Stakeholder-spezifischen Marketing ein hohes Potential zur effektiven Etablierung von Nachhaltigkeitsinitiativen zugesprochen. Zudem konnten mit der Identifizierung von Fähig-

keiten zur Informationsregulation, zur funktionsübergreifenden Integration und zur Prozessverbesserung komplementäre Ressourcen nachgewiesen werden, welche die Wirkungen von Kernressourcen verbessern sowie die Effizienz bei der Gestaltung und Umsetzung der Initiativen erhöhen.

Die Studie konnte insgesamt aufzeigen, dass sich die effektive Gestaltung einer Nachhaltigkeitsinitiative in einer weitreichenden Akzeptanz und Einhaltung der definierten Richtlinien bei den einbezogenen Partnern sowie externen Anspruchsgruppen widerspiegelt.

Des Weiteren bieten die Studienergebnisse für Unternehmen eine Ausgangsbasis zur effektiven Ausgestaltung von Nachhaltigkeitsinitiativen, von der aus sowohl die ökologische und soziale als auch die ökonomische Leistung des initiiierenden Unternehmens gesteigert werden kann.



Dr. Nils Peters

Laufzeit: 2007 – 2009

Kooperationspartner:

Institut für Management, Technologie und Ökonomie, ETH Zürich

Förderer: SNF, GFF der HSG

Ausgewählte Forschungsprojekte Team Dr. Hofmann

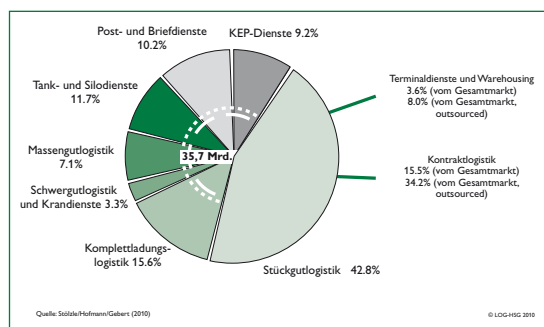


Logistikmarktstudie Schweiz 2010 (3. Auflage)

Die zunehmende Dynamik und die Relevanz des Logistikmarktes liegen in der Globalisierung und der verstärkten Arbeitsteiligkeit der Wirtschaft infolge der Beseitigung von Handelshemmnissen begründet. Trotz dieser hohen Relevanz für Wirtschaft und Politik galt der Schweizer Logistikmarkt bis vor wenigen Jahren im Vergleich zu anderen Ländern, wie beispielsweise Deutschland, als eher intransparent. Aus diesem Grund wurde im Jahr 2007 erstmals die Logistikmarktstudie Schweiz durchgeführt und veröffentlicht. Die in Kooperation mit der GS1 verfasste Studie wird seitdem jährlich neu aufgelegt, um nicht nur den Status quo zu beschreiben, sondern auch, um Trends aufzuzeigen und Prognosen zu erstellen.

In der Ende 2009 erschienenen Neuauflage finden sich daher bereits zum dritten Mal detaillierte Informationen über die Logistik in der Schweiz. Zudem sind die Marktsegmentierung, die Marktgrößen sowie die Ausprägung und Entwicklung der einzelnen Marktsegmente beschrieben. Damit

erhalten die Marktakteure, Verbände, Politik und Behörden sowohl einen guten Überblick über den gesamten Logistikmarkt als auch einen detaillierten Einblick in die Teil- und Querschnittsmärkte (siehe Abbildung). Diese können als verkehrspolitische Diskussionsgrundlage ebenso wie als Entscheidungsgrundlage für einzelne Marktakteure dienen. Des Weiteren wurden durch die Studie zahlreiche bedeutende volkswirtschaftliche Kennzahlen quantifiziert. So zählt die Logistik mit knapp 169.000 Mitarbeitern zu den wichtigsten Arbeitgebern und trägt mit rund 35,7 Milliarden Franken zum BIP der Schweiz bei. Darüber hinaus werden zahlreiche vertiefende Aspekte des Schweizer Logistikmarktes behandelt.



Aufteilung des Logistikgesamtmarktes in die einzelnen Teil- und Querschnittsmärkte

Laufzeit: 2009

Kooperationspartner und Förderer:

GS1

Partner und Förderer:

DKV Euro Service GmbH & Co. KG, Fiege AG, Logistikbasis der Armee, PostLogistics, SBB Cargo, Schenker Schweiz AG, TRANSFLOW – Informationslogistik, UBS AG, Real Estate M&A, UVEK, Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation



Konstantin Gebert



Logistikcluster Region Basel

Ein Logistikcluster bezeichnet eine regionale Konzentration von Logistikdienstleistern, die zusammen mit den verladenden Industrie- und Handelsunternehmen eine effektive sowie effiziente logistische Leistungserstellung ermöglichen. Die regionale Verbundenheit der Unternehmen verbessert den Informationsfluss und erleichtert die Bildung von Vertrauen zwischen den Unternehmen. Darüber hinaus schafft die Nutzung gemeinsamer Ressourcen, Kenntnisse, Fähigkeiten und Beziehungen nachhaltige Wettbewerbsvorteile für die Unternehmen und den Standort an sich.

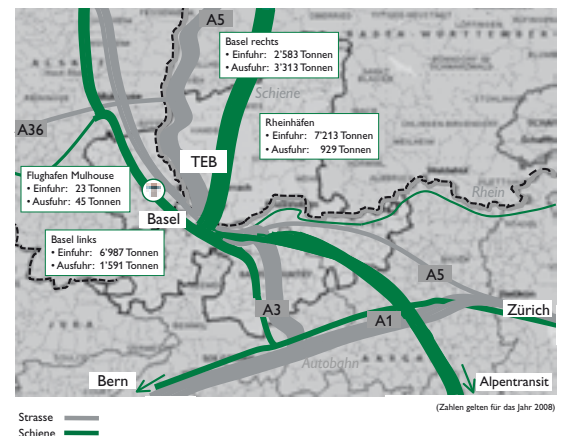
Basel als Gateway für die Schweiz
(Quelle: Are (2000), Are (2003),
Oberrheinkonferenz (1998),
Eidgenössische Zollverwaltung
(2009))

Die von LOG-HSG in Kooperation mit der Handelskammer beider Basel durchgeführte Studie zeigt, dass die Wirtschaftsregion Basel (in den Grenzen des Trinationalen Eurodistrikts Basel) als ein solches Logistikcluster zu bezeichnen ist. Die Bedeutung des Grossraums Basel nährt sich u.a. aus der geografischen Lage am Dreiländereck Schweiz-Deutschland-Frankreich, der hohen Anzahl ansässiger Logistikunternehmen, der vorhandenen Infrastruktur (z.B. Anzahl Gleisanschlüsse, Zugang zur Binnenschifffahrt, Flughafen Basel-Mulhouse, relevante Autobahnanschlüsse) und einem überdurchschnittlich hohen Angebot an Fachkräften aus dem Bereich der Logistik. Die Abbildung zeigt die Funktion des Grossraums Basel als zentraler Verkehrsknotenpunkt und wichtiger Grenzübergang der Schweiz.

Die Studie arbeitet die Stärken und Schwächen des Logistikcluster Basels in Anlehnung an das Diamantmodell von Porter systematisch auf und verweist darüber hinaus auf erste Ansatzpunkte für möglichen Handlungsbedarf. Damit zeigt die Studie die

wirtschaftliche, soziale und gesellschaftliche Bedeutung des Logistikstandortes Basel auf und schafft so eine bessere Transparenz bei zentralen Anspruchsgruppen, wie der Politik und der Bevölkerung. Ebenso werden Ansatzpunkte für Massnahmen zur gezielten Standortförderung entwickelt.

Ausgewählte Ergebnisse: Region Basel als Gateway für die Schweiz



Quelle: Are (2000), Oberrheinkonferenz (1998), Eidgenössische Zollverwaltung (2009).



Philip Wessely

Laufzeit: 2009

Kooperationspartner und Förderer:

Handelskammer beider Basel



Steinfink:

Steigerung der Innenfinanzierungskraft durch Supply Chain Management

Supply Chain Management (SCM) bietet viel versprechende Ansätze, um die Wettbewerbsfähigkeit zu erhöhen. Durch die Einführung solcher integrierter Konzepte lässt sich durch Erlössteigerungen, Kostensenkungen oder eine Verringerung der Kapitalbindungsdauer der Unternehmenswert positiv beeinflussen. Damit werden zum einen die Innenfinanzierungskraft vergrössert und zum anderen die Möglichkeiten einer Aussenfinanzierung infolge einer gesteigerten Kapitalrentabilität verbessert.

Mit Blick auf diese Ziele hat LOG-HSG das Projekt «Steinfink» (Steigerung der Innenfinanzierungskraft durch Supply Chain Management) im Jahr 2008 initiiert. Dabei wurde ein Konsortium von Unternehmen aus konkreten Supply Chains der Konsumgüter- sowie der Pharmabranche gebildet, so dass ein hohes Mass an Erfahrungs- und Wissensaustausch mit der Praxis sichergestellt wurde, von dem alle Beteiligten profitierten. Nach einer Laufzeit von zwei Jahren stand ein IT-gestütztes Analyseinstrument zur Verfügung, mit dessen Hilfe die Auswirkungen von Supply Chain-Initiativen auf die Werttreiber des SCM quantifiziert werden können. Das Kernstück der Projektergebnisse bildet das entwickelte IT-gestützte Analyseinstrument, das den durch eine Supply Chain-Initiative generierten Wertbeitrag bestimmt und damit Entscheidungsträger im Vorfeld einer Implementierung unterstützt.



Abbildung: Das Projektconsortium besteht aus zwei konkreten Supply Chain-Ausschnitten

Laufzeit: 2008 – 2009

Kooperationspartner:

GS1 Schweiz, PriceWaterhouseCoopers

Partner:

Karton Deisswil, K+D, Vifor Pharma, Kantonsspital

Aarau, Alcan Packaging, SIG Combibloc,

Bischoffzell Nahrungsmittel (Bina), Migros

Förderer: KTI



Philip Wessely



Wertorientierte Diagnose und Therapie von Supply Chains

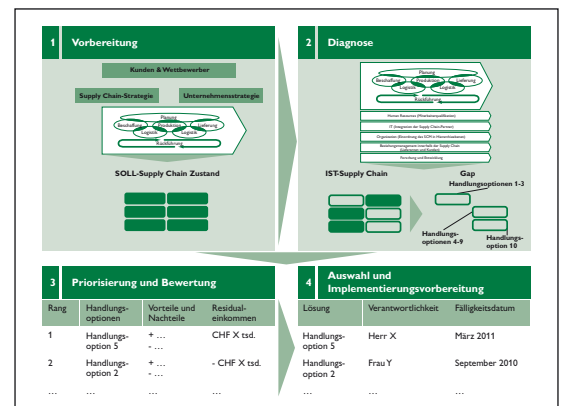
Im Zuge des Forschungsprojektes «Wertorientierte Diagnose und Therapie von Supply Chains» (WeDiaT) untersucht LOG-HSG, wie die Durchführung eines Supply Chain-Assessment in der Praxis adäquat erfolgen kann. Ziel des Projektes ist es, einen Leitfaden für die Vorgehensweise eines Supply Chain-Assessments zu entwickeln. Darüber hinaus werden ein Instrument und ein Planungsrahmen zur Unterstützung der Analyse und Bewertung von Supply Chains entworfen.

Der Ablauf eines Supply Chain-Assessment Projektes sieht insgesamt vier Phasen vor:

- 1) Vorbereitung: Untersuchung der Unternehmens- und Supply Chain-Strategie, um anschliessend aus den gewonnenen Erkenntnissen eine SOLL-Supply Chain abzuleiten.
- 2) Diagnose: Mittels einer SWOT-Analyse wird die IST-Supply Chain untersucht. Danach findet ein Vergleich der SOLL- und der IST-Supply Chain statt, aus dem Handlungsoptionen abgeleitet werden, um vom IST zum SOLL zu gelangen.
- 3) Priorisierung und Bewertung: Die Handlungsoptionen werden sowohl qualitativ als auch quantitativ evaluiert. Auf dieser Basis wird eine Rangfolge der Handlungsoptionen gebildet.
- 4) Auswahl und Implementierungsvorbereitung: Zuletzt erfolgt die Auswahl der adäquaten Handlungsoptionen. Zudem wird die Implementierung vorbereitet, beispielsweise durch die Festlegung von Zuständigkeiten und dem Erstellen eines Zeitplans.



Patrick Beck



Laufzeit: 2009 – 2011

Kooperationspartner:

Inova Management AG, GS1 Schweiz

Partner:

Bühler AG, Damco Germany GmbH, Emmi

Logistik AG, Mega Verbund AG, Mercuri

Urval GmbH, Reichle & De-Massari AG,

Sieber Transport AG, Soplar s.a., Wild & Küpfer AG,

sowie VMV spol. s r.o.

Förderer:

KTI

Supply Chain Quick-Scan

LOG-HSG hat bezüglich des Themas Supply Chain Management eine eigene Systematik zur kompakten Analyse und Potentialerhebung im Zuge so genannter Supply Chain Quick-Scans entwickelt.

Zielsetzung

Das Ziel dieses neuartigen, standardisierten Vorgehens ist die Aufdeckung und Bewertung Auftraggeber-individueller Supply Chain-Optimierungspotentiale unter Berücksichtigung von dessen spezifischer Ausgangssituation. Im Fokus stehen hierbei u.a. die Bereiche Beschaffung, Produktion, Distribution und Logistik sowie übergreifende Funktionen wie Marketing, Controlling oder IT.

Projekttablauf

Die Vorgehensweise umfasst sowohl eine Stärken-/Schwächen- sowie eine Chancen-/Risiken-Analyse der bestehenden Supply Chain, anhand derer Kostensenkungs- und Qualitätssteigerungspotentiale identifiziert werden. Im Anschluss werden Handlungsempfehlungen hinsichtlich der Ermittlung und Realisierung potentieller Optimierungsmassnahmen der gesamten Supply Chain abgeleitet.

Vorteile und Nutzen für Projektteilnehmer

Der Handlungsbedarf in diesem Bereich leitet sich aus den differenzierten Kundenerwartungen sowie der wachsenden Supply Chain-Komplexität durch die Globalisierung in Verbindung mit der Reduktion der Fertigungstiefe ab. Obwohl oftmals die Problemsymptome in der Supply Chain bekannt sind, beispielsweise mit historisch gewachsenen Anlieferkonzepten einhergehenden Effizienzverluste, fehlt es in der Unternehmenspraxis oftmals an einer unabhängigen Analyse sowie einer Konkretisierung und Einschätzung von Vorschlägen zur Potenzialhebung. Diese erfolgt anhand des Supply Chain Quick-Scans, die Auskunft über den Reifegrad und etwaige Optimierungspotenziale von Supply Chains geben.

Zuletzt wurde diese standardisierte Vorgehensweise im Jahr 2009 speziell auf den Logistikbereich eines Pharmagrosshändlers angewendet.

Zeitlicher Rahmen

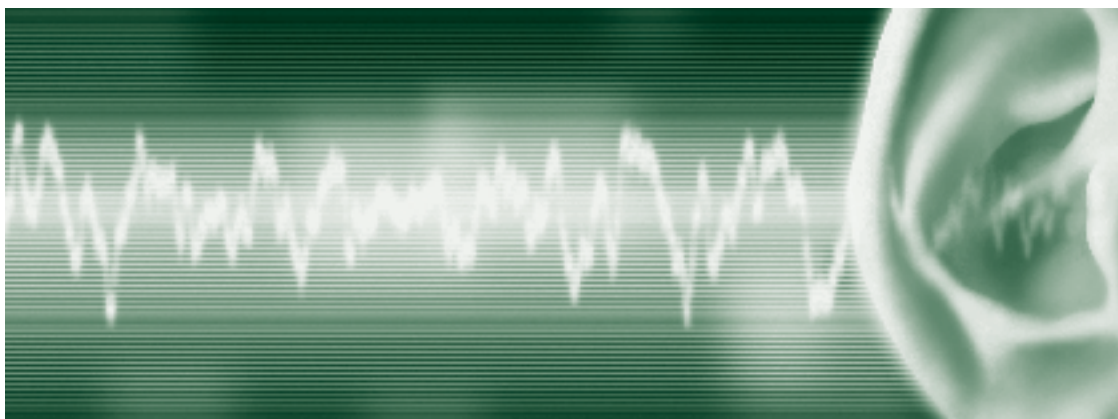
Der zeitliche Ablauf umfasst eine Vorlaufzeit von etwa zwei Wochen und eine Durchführungsphase von etwa vier Wochen, wobei die konkrete Abwicklung der Analysen im Unternehmen in etwa drei Tage beträgt. Hier werden 4-6 Workshops abgehalten sowie bilaterale Gespräche mit relevanten Entscheidungsträgern geführt. Einfluss auf den individuell zu gestaltenden Projekttablauf nehmen auch die im Warm-Up im Voraus identifizierten Handlungsfelder.

Laufzeit: 2009 – 2011

Kooperationspartner und Förderer:
Pharmagrosshandel



Patrick Beck



Neuorganisation der Hörgerätedistribution in der Schweiz

Ziel des Projekts war es, zwei konkrete Distributionsstrukturen für den Schweizer Hörgerätemarkt abzubilden, zu bewerten und abschliessend Handlungsempfehlungen auszusprechen. Bei den beiden zu analysierenden Verteilstrukturen handelte es sich um den klassisch privatwirtschaftlich organisierten Status Quo, welcher mit einer fiktiven, herstellerübergreifenden und weitestgehend zentralisierten Distribution zu vergleichen war.

Ausschlaggebend für diese Untersuchung war ein Gesuch des Schweizer Bundesamtes für Sozialversicherungen (BSV), Beschaffungs- und Distributionsaktivitäten der Hörgeräte unter der Verantwortung des BSV zu organisieren. Dieses Gesuch beinhaltete zahlreiche weitreichende Änderungen im Hinblick auf die gesamte Versorgungsstruktur. Beispielsweise war beabsichtigt, diverse Verteilprozesse (bei Neukauf, Reparatur und Umtausch) exklusiv von einem einzelnen Dienstleister durchführen zu lassen und dementsprechend aus das zugehörige Lagerwesen zu zentralisieren. Zur Erstellung des Gutachtens wurden für beide Alternativen die Geschäftsfälle Neukauf, Reparatur und Umtausch für unterschiedliche Hörgerätetypen in Prozessmodellen abgebildet und analysiert. Dabei wurde zum nach Informations-, Material- und Finanzflüssen differenziert, um neben der Bewertung der monetären Effekte auch die Auswirkungen auf die Service-Qualität quantifizieren zu können. Zum anderen wurde die komplette Supply Chain vom Hersteller über die Verteilzentren bis hin zu den Fach-Akustikern (als Schnittstelle zum Endkunden) abgebildet, um so teilnehmerspezifische

Auswirkungen zu ermöglichen.

Ergebnis der Studie war ein wirtschaftlicher und leistungsbezogener Performancevergleich der beiden Alternativen, bei dem eine eindeutige Empfehlung für die Beibehaltung der aktuellen Strukturen gegeben wurde. Den Ausschlag dafür gaben eine Abnahme der Servicequalität durch höhere Lieferzeiten ebenso wie monetäre Effekte, beispielsweise durch die Zunahme von Lagerbeständen.



Konstantin Gebert

Laufzeit: 2008 – 2009

Kooperationspartner und Förderer:
hörschweiz (HS) (Medienstelle der
Hörgerätebranche der Schweiz)



Sustainable Freight Transport on the Local Level

Diese Studie widmet sich der Operationalisierung von Nachhaltigkeitskonzepten in der Logistik. Das Projekt hatte zum Ziel, einen Beitrag zur Beantwortung der Frage zu leisten, wie die langfristigen Auswirkungen staatlicher Nachhaltigkeitsmassnahmen auf die Güterfeinverteilung bewertet werden. Aus diesem Grund wurde im Zuge der Studie ein Güterfeinverteilungssystem modellhaft abgebildet, auf dessen Basis dessen anschliessend ausgewählte staatliche Nachhaltigkeitsmassnahmen simuliert und in Bezug auf deren Effektivität hin bewertet wurden.

Um eine möglichst reale Abbildung der Feinverteilung zu ermöglichen, wurde zunächst ein Modell entwickelt, das Veränderungen der relevanten Rahmenbedingungen berücksichtigt und durch die Entscheidungsprozesse der privaten und öffentlichen Akteure beeinflusst wird. Mit einem integrativen Ansatz konnten hierbei die Wirkungen von Entscheidungen auf das gesamte System der Güterfeinverteilung analysiert werden.

In einem nächsten Schritt wurden relevante Einflussparameter auf das System der Feinverteilung identifiziert und Stellhebel für die Simulation von Nachhaltigkeitsmassnahmen fixiert. Dabei fanden u.a. Massnahmen wie die Erhöhung der CO₂-Abgabe oder auch die Einführung eines CO₂-Emissionszertifikathandels Berücksichtigung. Für eine systematische Bewertung dieser Massnahmen erfolgte eine Differenzierung in die drei Dimensionen ökonomische, ökologische und soziale Nachhaltigkeit.

Laufzeit: 2008 – 2009

Kooperationspartner:

Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme
(ETH Zürich)

Förderer: SNF



Konstantin Gebert



Studie zur Potenzialabschätzung von Performance Based Logistics im Defense-Bereich

Performance Based Logistics (PBL) bezeichnet eine neuartige Art der Vertragsgestaltung für den Einkauf von Dienstleistungen für Wartung und Betrieb von Logistiksystemen. Bei diesem Ansatz wird der Dienstleister entgegen aktuellen Vergütungsmodellen wie Time & Material nicht mehr auf Basis der anfallenden Reparatur- und Servicetätigkeiten, sondern in Abhängigkeit der gesamthaft erzielten Verfügbarkeit entlohnt.

Die Studie zum Thema Performance Based Logistics (PBL) zeigt die grundsätzlichen Potenziale der Verwendung PBL-basierter Vergütung im Defense-Bereich auf.

Darüber hinaus wurde ein Management-Konzept zur Implementierung derartiger Lösungen entwickelt. Das Konzept stellt einen Leitfaden zur Identifikation von PBL-Potenzialen und deren Umsetzung dar. Ein Schwerpunkt lag u.a. auf der Identifikation und Beschreibung der IT-seitigen Herausforderungen zur Unterstützung von PBL-Verträgen. Eines der Kernerkenntnisse in diesem Zusammenhang war die Identifikation des strukturellen Aufbaus und der Bestandteile der entsprechenden Softwaremodule, beispielsweise der zu hinterlegenden Kennzahlen für das Monitoring System.

LOG-HSG war in diesem Zusammenhang zudem verantwortlich für die Konzepterstellung sowie die Beschaffung notwendiger Informationen bei den Projektpartnern. Dabei wurden sämtliche Inhalte in enger Abstimmung mit den jeweiligen Wissensträgern erstellt und von selbigen validiert sowie

evaluiert, um die Aussagekraft der erarbeiteten Ergebnisse zu gewährleisten.



Konstantin Gebert

Laufzeit: 2009

Kooperationspartner und Förderer:
SAP

Lehre



Die Logistik-Erstausbildung im Rahmen der neukonzipierten Lehre an der Universität St. Gallen ist ein weiteres Hauptanliegen des Lehrstuhls. In der Assessment-, Bachelor- und Masterstufe ermöglichen anspruchsvolle Inhalte den Studierenden eine Auseinandersetzung mit logistischen Aufgaben. Die Betreuung von Bachelor- und Masterarbeiten sowie Dissertationen erfolgt im wissenschaftlichen und praktisch relevanten Kontext.

Lehrveranstaltungen auf der Bachelorstufe

Vorlesung: Fundamentals of Logistics Management (Dr. Hofstetter)
 Vorlesung: Supply Chain Management – Grundlagen (Prof. Stölzle/Prof. Rudolph/Prof. Brenner)
 Integrationsseminar: Logistik in der Automobil-Zulieferindustrie (Prof. Stölzle/ZF Friedrichshafen AG)
 Integrationsseminar: Cash Flow Sicherung in internationalen Supply Chains (Dr. Hofstetter)
 Übung: IMT Management (Dr. Klaas-Wissing)

Lehrveranstaltungen auf der Masterstufe

Vorlesung: Logistikstrategien und -systeme (Prof. Stölzle)
 Vorlesung: Supply Chain Management Vertiefung I (Prof. Stölzle)
 Vorlesung: Supply Chain Management Vertiefung II (Dr. Hofmann)
 Vorlesung: Verkehrssysteme (Prof. Stölzle)
 Vorlesung: Verkehrsmanagement (Prof. Stölzle)
 Vorlesung: Komplexe Logistikdienstleistungen (Dr. Hofmann)
 Forschungs-, Praxis- und Venture-Projekt: Strategische Herausforderungen in der Schweizerischen Luftfracht (Prof. Stölzle/Swiss World Cargo)

Lehrveranstaltungen auf der Doktoratsstufe

Forschungsschwerpunkte im Logistikmanagement I (Prof. Stölzle)
 Forschungsschwerpunkte im Logistikmanagement II (Prof. Stölzle)

Öffentliche Vorlesung

Logistikmarkt Schweiz – Gesamtmarkt, Segmente, Standorte, Potenziale

... sowie diverse Bachelor- und Masterarbeiten, die durch LOG-HSG betreut wurden.

Weiterbildung

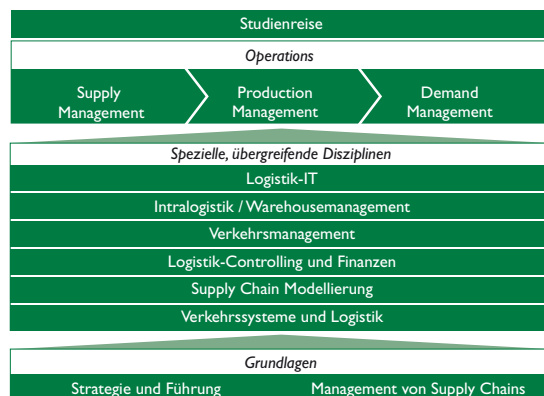


Das berufsbegleitende Diplomstudium Logistikmanagement

LOG-HSG und die Fraunhofer Academy, vertreten durch das Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik (IML) in Dortmund, starteten im Juni 2009 zum zweiten Mal die Durchführung des gemeinsamen Weiterbildungs-Diplomstudiums Logistikmanagement mit dem Ziel, Logistics Professionals auf die steigenden Kompetenzanforderungen vorzubereiten. 19 Studierende aus der Schweiz, Österreich und Deutschland absolvierten bereits 8 der insgesamt 12 Module. Das Weiterbildungsangebot ist rein berufsbegleitend und richtet sich an leitende Mitarbeiter mit mindestens fünf Jahren Berufserfahrung, wovon mindestens drei Jahre Führungserfahrung nachzuweisen sind. Ein Hochschulabschluss ist für die Zulassung nicht erforderlich. Es werden zwölf thematisch fokussierte Fachmodule zu je drei Tagen inklusive einer Studienreise angeboten. Davon werden sechs Module vom Fraunhofer IML und sechs Module vom LOG-HSG gestaltet und organisiert. Das Diplomstudium erfüllt die internationalen Anforderungen für den ELA Strategic Level.

Das Diplomstudium in aller Kürze:

Die Module:



Zielgruppe:

Berufserfahrene Führungskräfte, mit und ohne Hochschulabschluss, die das kritische Beurteilen aktueller, innovativer Konzepte und Methoden in der Logistik und die wirksame Übertragung auf die eigene Unternehmenssituation erlernen wollen.

Voraussetzung:

5 Jahre Praxiserfahrung, 3 Jahre Führungserfahrung, erfolgreich bestandenes Assessment

Umfang und Kosten:

Das Studium umfasst insgesamt 300 Kontaktstunden und dauert 12 Monate. Die Studiengebühren betragen CHF 27 000.–. Mit der Anmeldung ist zusätzlich eine Gebühr zur Deckung der Kosten für den Bewerbungsprozess in Höhe von CHF 500.– zu entrichten.

Abschlüsse:

Weiterbildungsdiplom der HSG in Logistikmanagement, Zertifikat der European Logistics Association (ELA) «European Master Logistician on the Strategic Level»

Prof. Dr. Wolfgang Stölzle

Dr. Thorsten Klaas-Wissing

Ingrid Krol

Laufzeit: 2. Kurs 2009/2010

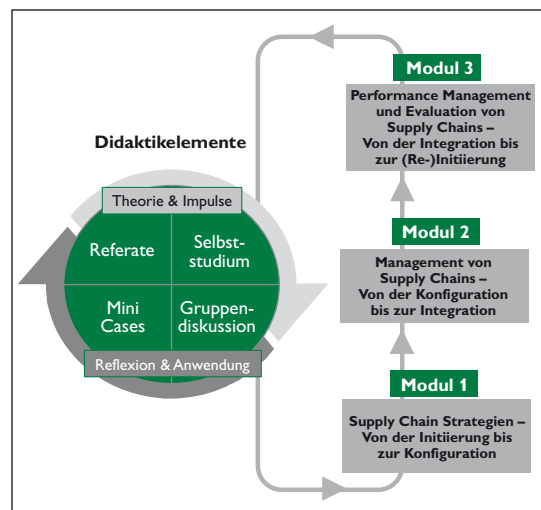
Kooperationspartner:

Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik (IML)

Weiterbildungsmassnahmen im Rahmen von Corporate Programs

Um im Wettbewerb zu bestehen, verfolgen Unternehmen unterschiedliche Strategien. Genauso individuell wie jedes Geschäftsmodell gestaltet ist, sind auch die Anforderungen an die Qualifikation der Führungskräfte. LOG-HSG trägt dieser Entwicklung Rechnung und bietet massgeschneiderte Corporate Programs für Führungskräfte an. Dabei wird ein ganzheitlicher Ansatz gewählt, der Strategieformierung und -implementierung, Unternehmenskultur und Organisationsentwicklung ebenso integriert wie das Know-how und die Fähigkeiten der einzelnen Mitarbeiter. Neben der Vertiefung des logistischen und betriebswirtschaftlichen Fachwissens steht die Entwicklung von Führungs- und Sozialkompetenz im Vordergrund. Unsere Corporate Programs liefern die Basis für eine langfristig ausgelegte Personalentwicklung des Führungskaders.

LOG-HSG konzipiert für Unternehmen individuelle Trainings zu aktuellen Themen der Logistik und des Supply Chain Managements. Das Angebot ist im besten St. Galler Sinne ganzheitlich, da fallweise auch mit weiteren Instituten und Lehrstühlen der HSG kooperiert wird, um das gesamte betriebswirtschaftliche Themenspektrum abzudecken. Die Schulung der Mitarbeiter erfolgt fokussiert und abgestimmt auf den ermittelten Bedarf. Die unmittelbare Einbeziehung von bestehenden oder zukünftigen Aufgabenstellungen in die Weiterbildungsmassnahmen verbunden mit Gruppen- und Einzelcoachings sichert dabei den Lernerfolg und den Wissenstransfer in die praktische Anwendung. Die Abbildung zeigt einen vereinfachten exemplarischen Aufbau einer Schulung zu den aktuellen Entwicklungen im Supply Chain Management, die im Jahr 2009 für eine international tätige Managementberatung entwickelt und durchgeführt wurde.



Exemplarischer Aufbau eines individuellen Weiterbildungsprogramms für Unternehmen

Laufzeit: 2009
Kooperationspartner:
Inova Management AG



Philip Wessely

Veranstaltungen



Kontraktlogistik-Forum für die High-Tech-Industrie

Als Veranstaltungsort bot das DHL-Innovations- und Informationscenter für das Kontraktlogistik-Forum für die High-Tech-Industrie ausgezeichnete Räumlichkeiten sowie eine ideale Kulisse. Die Veranstaltung bot umfassende Einblicke in aktuelle Best-Practices rund um das Thema Kontraktlogistik und High-Tech. Die Tagungsteilnehmer erhielten wertvolle Impulse für Initiativen, Strategien und Konzepte zur Ausgestaltung kontraktlogistischer Wertschöpfungspartnerschaften. Kompetente Referenten brachten den Teilnehmern ihre Erfahrungen und Empfehlungen nahe und nahmen zu aktuellen Fragestellungen der Kontraktlogistik Stellung. Unter anderem trugen der Geschäftsführer von Conrad Electronic SE, Bernd Kratz, zu logistischen Anforderungen eines Versandhändlers und Jörg Hess, Head of Logistics bei Swisscom, zur Gestaltung der Partnerschaft zwischen Dienstleister und Verladere vor.

Christoph Tyssen

Wann: 11. Februar 2009
Ort: Troisdorf, Deutschland
Teilnehmerzahl: Rund 50

Fachtagung Preismanagement im Kombinierten Verkehr

Unter dem Motto «Preismanagement als Chance zur Steigerung der Attraktivität im Kombinierten Verkehr (KV)» fand die Fachtagung Preismanagement im Kombinierten Verkehr statt. Die Veranstaltung markierte den Abschluss des durch die KTI-Förderagentur geförderten Forschungsprojektes PiKo «Preismanagement im Kombinierten Verkehr».

Die Teilnehmer diskutierten, wie neben der gezielten Senkung von operativen Kosten eine zielgruppengerechte Preissetzung die Attraktivität eines KV-Leistungsangebots in der Kundenwahrnehmung deutlich zu steigern vermag. Dabei standen folgende Fragen im Mittelpunkt: Welche besonderen Herausforderungen bestehen bei einem Preismanagement im KV? Wie lässt sich ein Preismanagement im KV ausgestalten? Welche Wechselbeziehungen existieren zwischen den einzelnen KV-Akteuren im Hinblick auf die Preisgestaltung? Wie können KV-spezifische Preissysteme umgesetzt und weiterentwickelt werden?

Namhafte Referenten aus Wissenschaft und Praxis widmeten sich diesen und weiteren zentralen Fragestellungen in speziellen Vortragssequenzen und Best-Practice Berichten. Die interaktiven Sequenzen boten dabei die Möglichkeit zum intensiven Erfahrungsaustausch.

Dr. Thorsten Klaas-Wissing
Dr. Bettina Resch

Wann: 21. April 2009
Ort: Basel, Schweiz
Teilnehmerzahl: Rund 50



Swiss Logistics Day

Der Logistikmarkt Schweiz beschäftigt 165 Tsd. Mitarbeiter und umfasst einen Umsatz von 34 Mrd. Franken (Stand 2009). Dabei entspricht der Umsatz 7,4% des Schweizer Bruttoinlandsprodukts. Grund genug, diese für die Wirtschaft essentielle Branche der Öffentlichkeit näher zu bringen. Unter dem Motto «Logistik wirkt!» initiierte die GS1 Schweiz einen nationalen «Tag der offenen Tür», an dem sich verschiedene Akteure der Logistikbranche einem breiten Publikum vorstellten.

Die Teilnehmer aus Wirtschaft und Wissenschaft, Studium und Ausbildung konnte LOG-HSG mit einem bunt gemischten Publikum für die Veranstaltung begeistern. Um die Bedeutung der Logistik in der Schweiz den Gästen aus der Region zu verdeutlichen, wurde eine Reihe kurzer Fachvorträge organisiert. Das Ziel der Veranstaltung war es, ein breites Spektrum an logistischen Dienstleistungen abzudecken. Daher beleuchteten die Referenten die Themengebiete Land- und Seetransporte, Luftfracht, Personenverkehr und Logistik-Arbeitsmarkt.

Patrick Beck



Der 3. St.Galler Logistikdienstleistungs-Kongress – «Wettbewerbsvorteile durch effiziente Logistikkonzepte»

Im Congress Center (Basel) trafen sich rund 120 einschlägige Experten der Branche, um die aktuellen Branchenthemen unter dem Motto «Wettbewerbsvorteile durch effiziente Logistikkonzepte» zu diskutieren.

Der Kongress widmete sich insbesondere auch verschiedenen Möglichkeiten und Wegen zur Überwindung der aktuellen Konjunkturkrise, die auch der Schweizerischen Logistikbranche zu spüren bekommt. In seinem Eröffnungsreferat hob Gastgeber Prof. Dr. Wolfgang Stölzle den Anspruch des Kongresses hervor, gerade in Krisenzeiten als Wissens- und Innovationsplattform zu dienen. Dr. Stefan Rommerskirchen, Geschäftsführer der ProgTrans AG, stellte in seinem Referat kritisch die Frage, inwiefern weitere Effizienzsteigerungen in der Logistik möglich und notwendig sind. Bundesrätin Doris Leuthard wurde in ihrem Key-Note Referat durch Staatssekretär Jean-Daniel Gerber vertreten, der auf die Bedeutung offener Grenzen für ein nachhaltiges Wirtschaftswachstum in der Schweiz aufmerksam machte. Dazu bedürfe es auch einer leistungsfähigen Logistikbranche, der sich besonders durch offene Grenzen neue und vielfältige Chancen böten. Darüber hinaus sei ein funktionierender Logistiksektor nicht nur ein wichtiger Faktor im internationalen Wirtschaftsstandortwettbewerb. Er schaffe auch Wertschöpfung und Arbeitsplätze in der Schweiz.

In vier mit hochkarätigen Referenten besetzten Parallelsequenzen wurden ferner aktuelle Themenbereiche zur Kontraktlogistik, zur nachhaltigen Unternehmensführung, zur Wertorientierung und Supply Chain Excellence sowie zur Bedeutung der

Wann: 18. September 2009

Ort: St. Gallen, Schweiz

Teilnehmerzahl: Rund 50



Luftfracht für die Schweiz diskutiert. In den teilweise recht kontrovers geführten Diskussionen wurde schnell deutlich, dass es kein Patentrezept für die Logistikbranche geben kann. Dennoch konnten viele interessante Ansatzpunkte zur Überwindung der aktuellen Krise aufgezeigt werden. In einem weiteren Key-Note Vortrag stellte Michel Kunz, Konzernleiter der Schweizerischen Post, zum Abschluss des Kongresses die aus seiner Sicht wichtigen Megatrends in den Postmärkten vor. Der Logistikdienstleistungs-Kongress wird alljährlich vom Lehrstuhl für Logistikmanagement der Universität St. Gallen (LOG-HSG) unter der Leitung von Prof. Dr. Wolfgang Stölzle veranstaltet. Der 4. St. Galler Logistikdienstleistungs-Kongress ist bereits für den 28.09.2010 im Congress Center in Basel geplant.

Julia Bendul
Nicole Kudla

Wann: 22. September 2009
Ort: Basel, Schweiz
Teilnehmerzahl: Rund 120

2. St. Galler Advanced Optimal Shelf Availability-Fachtagung

Wie auch die Vorgängerveranstaltung 2008 wurde die 2. St. Galler Advanced Optimal Shelf Availability-Fachtagung gut besucht. Die Tagung mit dem Titel «Kundenzufriedenheit und Cost-Cutting?» fand in den Räumlichkeiten der GS1 in Köln statt. Namhafte Referenten aus Praxis und Wissenschaft, darunter Rainer Deutschmann, Mitglied der Geschäftsleitung von Manor, widmeten sich in Vorträgen und Best-Practice Berichten der zentralen Fragestellung, wie Kundenzufriedenheit in Zeiten von Kostensendungsdruck sichergestellt werden kann. Darüber hinaus fand das Kompetenzzentrum AdOSA 2009 aufmerksame Beachtung in vielfältigen Publikationen der Fachpresse, wie z.B. der DVZ – Deutsche Logistik-Zeitung, der LZ Lebensmittel Zeitung, des Baumarktmanager und des LogPunkt.

Joachim Ehrental

Wann: 10. November 2009
Ort: Köln, Deutschland
Teilnehmerzahl: Rund 40

0,71	1428,78	▼	44,09	16,4%	0,00	KAT	46365,27	241,78	0,5%	100,00	▲	2,2%	1,3%
23,54	2093,10	▲	2,56	1,2%	0,00	GFR	54812,38	1494,17	2,7%	100,00	▲	4,1%	2,8%
7,22	7581,09	▼	14,71	4,4%	0,00	BLG	9351,23	1739,31	8,4%	100,00	▼	0,2%	1,8%
10,45	3467,17	▼	3,90	0,2%	0,00	LCH	30721,57	203,10	0,7%	100,00	▼	1,5%	1,2%
33,09	2012,94	▼	63,75	13,4%	0,00	B&G	12110,31	1501,09	12,4%	100,00	▼	1,0%	1,8%
29,44	2194,71	▲	16,38	7,8%	0,00	NUC	15377,23	1467,17	9,5%	100,00	▼	6,2%	2,8%
17,82	6298,47	▶	33,51	11,6%	0,00	BER	63757,29	2012,94	3,1%	100,00	▲	1,2%	1,8%
0,94	3610,30	▼	50,37	5,8%	0,00	CHE	25515,30	194,71	0,8%	100,00	▲	0,8%	1,2%
98,32	9486,12	▲	12,03	10,9%	0,00	HAN	13312,71	579,47	4,3%	100,00	▶	0,2%	1,8%
104,84	4551,45	▼	9,51	9,3%	0,00	KSA	9317,46	1810,30	19,4%	100,00	▲	1,0%	1,8%
			140,74	19,4%	0,00	LEZ	40351,27	148,12	0,4%	100,00	▲	1,0%	1,8%
			2,54	7,7%	0,00	SAN	85311,24	4551,45	5,3%	100,00	▲	1,0%	1,8%
					0,00	QSA	14177,53	190,00	1,3%	100,00	▲	1,0%	1,8%
					0,00	RDS	35315,27	7231,94	20,5%	100,00	▲	1,0%	1,8%

St.Galler Fachtagung Performance in Supply Chains – Lösungsansätze, Instrumente und Wertediskussion

Im Zeichen der Finanz- und Wirtschaftskrise entstehen in verschiedenen Branchen massive Herausforderungen durch Nachfrageeinbrüche, Währungsschwankungen, Gefährdung der Liquidität gepaart mit hohen Volatilitäten der Märkte. Viele Unternehmen haben bereits Lösungsansätze wie Kostenkontrolle, Stärkung der Bilanz, Sicherung der Liquidität, Überwachung des Kunden- und Produktportfolios definiert. Diese Ansätze sind aber primär auf das eigene Unternehmen bezogen und werden einer Gesamtoptimierung nur begrenzt gerecht, da Abhängigkeiten in Netzwerken unternehmensübergreifend bestehen.

Die St.Galler Fachtagung zum Thema «Performance in Supply Chains» beschäftigte sich damit, wie die Performance einer Supply Chain besser geplant, gemessen sowie gesteuert werden kann. Es wurden Successful Practice Ansätze von Unternehmen wie Kühne&Nagel, SIG Combibloc und SAP (Schweiz) präsentiert. Damit adressierte die Veranstaltung die aktuellen Herausforderungen für Unternehmen und zeigte Möglichkeiten zu deren Bewältigung auf. Die Teilnehmer aus Wirtschaft, Politik und Wissenschaft diskutierten intensiv innovative Lösungsansätze und Instrumente eines unternehmensübergreifenden Performance Managements.

Philip Wessely

Wann: 24. November 2009

Ort: Zürich, Schweiz

Teilnehmerzahl: Rund 40

Veröffentlichungen

Bücher

Bogaschewsky, Roland; Essig, Michael; Lasch, Rainer; Stölzle, Wolfgang (Hrsg.):
Supply Management Research. Aktuelle Forschungsergebnisse 2008.
Wiesbaden: Gabler, 2009.

Bogaschewsky, Roland; Essig, Michael; Lasch, Rainer; Stölzle, Wolfgang (Hrsg.):
Supply Management Research. Aktuelle Forschungsergebnisse 2009.
Wiesbaden: Gabler, 2009.

Helm, Roland; Stölzle, Wolfgang (Hrsg.):
Optimal Shelf
Availability – Effiziente Managementkonzepte zur Optimierung der Regalverfügbarkeit.
Frankfurt a.M.: Deutscher Fachverlag, 2009.

Hofmann, Erik; Nothardt, Franz:
Logistics Due Diligence: Analyse – Bewertung – Anlässe – Checklisten. Management Praxis.
Berlin: Springer, 2009.

Reiche, Felix; Hofstetter, Joerg S.; Stölzle, Wolfgang:
Ereignisorientierte Steuerung von Lieferketten: Nutzen, aktueller Stand der Nutzung und Potenziale. Die St. Galler Supply Chain Event Management-Studie.
Göttingen: Cuvillier, 2009.

Stölzle, Wolfgang; Hofmann, Erik; Gebert, Konstantin:
Logistikmarktstudie Schweiz
2009: 2., völlig überarbeitete und erweiterte Auflage.
Gesamtmarkt, Segmente, Standorte, Potenziale.
Bern: GS1 Schweiz – Logistikkatalog, 2009.

Buchkapitel

Bechter, Stefan; Muxel, Felix; Stölzle, Wolfgang:
Herausforderungen auf den letzten 30 Metern – Instore-Logistik am Beispiel der Märkte von TopCC (Schweiz).

In: Helm, Roland; Stölzle, Wolfgang (Hrsg.):
Optimal Shelf Availability – Effiziente Managementkonzepte zur Optimierung der Regalverfügbarkeit.
Frankfurt a.M. 2009, S. 183-202.

Helm, Roland; Hegenbart, Thomas; Stölzle, Wolfgang; Hofer, Florian:
Advanced Optimal Shelf Availability (AdOSA). Regallücken, Ursachen und Kundenreaktionen. Neueste Erkenntnisse aus der Praxis.

In: Helm, Roland; Stölzle, Wolfgang (Hrsg.):
Optimal Shelf Availability – Effiziente Managementkonzepte zur Optimierung der Regalverfügbarkeit.
Frankfurt a.M. 2009, S. 9-30.

Hofer, Florian; Hofmann, Erik:
Management der Filiallogistik zur Vermeidung von Out-of-Stocks: Verbesserungspotenziale filiallogistischer Prozesse.

In: Helm, Roland; Stölzle, Wolfgang (Hrsg.):
Optimal Shelf Availability – Effiziente Managementkonzepte zur Optimierung der Regalverfügbarkeit.
Frankfurt a.M. 2009, S. 155-181.

Hofmann, Erik:
Berücksichtigung von Lieferantenkrediten in der Bestellmengenplanung.
In: Voss, Stefan; Pahl, Julia; Schwarze, Silvia (Hrsg.):
Logistik Management: Systeme, Methoden, Integration.
Berlin, Heidelberg 2009, S. 139-159.

Hofmann, Erik; Prockl, Günter:
Der Value-based View im Kompetenzansatz: Ein analytischer Blick zurück und Gedanken zur zukünftigen Reintegration.
In: Proff, Heike; Burmann, Christoph; Freiling, Jörg (Hrsg.):
Der kompetenzbasierte Ansatz auf dem Weg zu einer «Theorie der Unternehmung».
München, Meringen 2009, S. 41-73.

Hofmann, Erik; Wessely, Philip:

Quantifizierung des Wertbeitrags von Supply Chain-Initiativen in Zulieferer-Abnehmer-Beziehungen.

In: Bogaschewsky, Roland; Essig, Michael; Lasch, Rainer, Stölzle, Wolfgang (Hrsg.):

Supply Management Research – Aktuelle Forschungsergebnisse 2009.

Wiesbaden 2009, S. 97-123.

Klaas-Wissing, Thorsten:

Der Konfigurationsansatz in der Logistikforschung: Eine Bestandsaufnahme.

In: Albers, Sascha, Reihlen, Markus (Hrsg.):

Management integrierter Wertschöpfungsnetzwerke. Köln 2009, S. 49-72.

Klaas-Wissing, Thorsten; Kudla, Nicole:

Entlastung für Infrastruktur und Umwelt durch vernetzten Telematikeinsatz im Strassengüterverkehr.

In: Schweizer Logistik Katalog 2009: Das Jahrbuch für Materialfluss und Logistik.

Basel 2009, S. 60-61.

Stölzle, Wolfgang; Hofstetter, Joerg, S.; Wessely, Philip:

Der Einfluss der Auslegung supranationaler Regulierungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Luftfracht.

In: Müller, Roland; Wittmer, Andreas (Hrsg.):

Auswirkungen supranationaler Regulierungen in der Luftfracht.

Zürich u.a. 2009, S. 138-163.

Artikel (wissenschaftliche Zeitschrift)

Hofer, Florian; Hofmann, Erik; Stölzle, Wolfgang:
Management der Filiallogistik im stationären Einzelhandel – Eine ressourcenorientierte Betrachtung.

In: Zeitschrift für Forschung und Praxis (Marketing ZFP) 2(2009)31, S. 137-151.

Hofmann, Erik:

Inventory financing in supply chains: a logistics service provider-approach.

In: International Journal of Physical Distribution & Logistics Management 39(2009)9, S. 716-740.

Hofmann, Erik:

Robstoff-Supply-Chains aus Schwellenländern optimieren.

In: io new management 78(2009)7/8, S. 38-42.

Hofmann, Erik; Locker, Alwin:

Value-based performance measurement in supply chains: a case study from the packaging industry.

In: Production Planning & Control 20(2009)1, S. 68-81.

Hofmann, Erik; Wessely, Philip:

Wie lassen sich Logistik- und Güterverkehrsmärkte segmentieren?.

In: Internationales Verkehrswesen 61(2009)11, S. 424-429.

Stölzle, Wolfgang, Resch, Bettina:

Geschäftsmodelle als Ausgangspunkt für das Preismanagement im KV.

In: Internationales Verkehrswesen 61(2009)6, S. 199-205.

Wissenschaftlicher Beirat beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (unter Beteiligung von Wolfgang Stölzle):

Zuverlässigkeit der Verkehrssysteme.

In: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft 80(2009)1, S. 1-28.

Wissenschaftlicher Beirat beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (unter Beteiligung von Wolfgang Stölzle):
Krise als Chance: Neue Prioritäten der Verkehrspolitik.
 In: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft 80(2009)2, S. 77-117.

Wissenschaftlicher Beirat beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (unter Beteiligung von Wolfgang Stölzle):
Zuverlässigkeit der Verkehrssysteme. Teil 1.
 In: Strassenverkehrstechnik 53(2009)1, S. 5-12;
Teil 2.
 In: Strassenverkehrstechnik 53(2009)2, S. 78-84.

Konferenzpapiere

Hofmann, Erik:
Alternative Betreibermodelle in der Logistik und deren finanziellen Implikationen.
 In: 71. Wissenschaftliche Jahrestagung des Verbandes der Hochschullehrer für Betriebswirtschaftslehre, Session 6.1 «Produktion/Logistik/Operations Research». Nürnberg 2009, S. 1-36.

Hofmann, Erik:
Linking corporate strategy and supply chain management.
 In: Proceedings of the 21st Annual NOFOMA Conference. Jönköping : Jönköping International Business School 2009, S. 382-401.

Stölzle, Wolfgang; Kudla, Nicole; Bendul, Julia:
Intermodal Transport and Supply Chains: Moving the Global Economy.:
<http://www.internationaltransportforum.org/2009/workshops/pdf/ws1-Stolzle.pdf>2009. – International Transport Forum. – Leipzig, S. 12.

Artikel Zeitung

Bendul, Julia; Bobel, Tilo:

Rechtzeitig miteinander Reden – Kontraktlogistik im Kombinierten Verkehr.

In: DVZ 63 (2009), S. 12.

Bendul, Julia:

Gewinner von morgen: Kombiniertes Verkehr als Strategieoption für Kontraktlogistiker.

In: Log.Punkt 2 (2009), S. 32-34.

Ehrenthal, Joachim; Bechter, Stefan:

Lücken geschlossen.

In: Logistik Heute(2009) 12, S. 24-25.

Ehrenthal, Joachim:

Dauerhaft weniger Lücken im Regal.

In: Alimenta – Fachzeitschrift für die Lebensmittelwirtschaft/Publication du secteur alimentaire 23 (2009), S. 13-15.

Ehrenthal, Joachim:

Diminuer les trous dans les étalages.

In: Alimenta – Fachzeitschrift für die Lebensmittelwirtschaft/Publication du secteur alimentaire 23 (2009), S. 15.

Hofmann, Erik; Gebert, Konstantin:

Logistikzentren der Schweiz – Fünf Sterne für die besten Regionen.

In: Handelszeitung 43 (2009), S. 75.

Hofmann, Erik; Karlin, David:

Der Schweizer Logistikmarkt im Zeichen der Finanz- und Wirtschaftskrise.

In: GS1 Network 5 (2009)24, S. 72-74.

Hofstetter, Joerg S.; Ehrenthal, Joachim:

Is the Swiss economy flying high on air freight?

In: Cargo Matters (2009)1, S. 24.

Koch, Markus; Wischek, Sascha; Hofmann, Erik;

Wessely, Philip:

Wertorientiertes Supply Chain Management.

In: Wirtschaftsmagazin (2009)11, S. 35-37.

Stölzle, Wolfgang:

Führt die Konjunkturkrise zu einer Qualitätskrise im Verkehr?

In: Cargo 26(2009)3, S. 17.

Stölzle, Wolfgang:

Logistikszenerien.

In: GS1 Network 5(2009)3, S. 17-19.

Stölzle, Wolfgang; Bendul, Julia; Kudla, Nicole:

Wachstum ohne Grenzen.

In: GS1 Network 5(2009)3, S. 36-37.

Stölzle, Wolfgang; Hoffmann, Annette:

Kostenmanagement im Schienengüterverkehr.

In: Die Volkswirtschaft 82(2009)1, S. 18-21.

Stölzle, Wolfgang; Hofmann, Erik; Gebert,

Konstantin:

Der Logistikmarkt Schweiz ist weiter auf Fabrt.

In: GS1 Network 5(2009)3, S. 59-64.

Stölzle, Wolfgang; Hofmann, Erik; Gebert,

Konstantin; Wenderoth, Anna:

Krise fördert Redesign von Logistikprozessen.

In: Züricher Wirtschaft (2009)11, S. 4-5.

Stölzle, Wolfgang; Kudla, Nicole; Kunze, Elisabeth:

Preisdumping auf der Strasse löst Modal Shift aus.

In: DVZ 63(2009)75, S. 6.

Stölzle, Wolfgang; Kudla, Nicole:

Lkws fahren in Richtung Nachhaltigkeit. Eine bessere «Eco Performance» des Strassengüterverkehrs soll die Umwelt und die Bilanzen der Verlader schonen.

In: Lebensmittelzeitung 61(2009)35, S. 45-46.

Stölzle, Wolfgang; Resch, Bettina:

Kombi verschenkt Chancen im Wettbewerb.

In: DVZ 63(2009)43-44, S. 8.

Lehrstuhl für Logistikmanagement

Universität St.Gallen

Dufourstrasse 40a

CH-9000 St.Gallen

Schweiz

Tel.: +41 (0) 71 224 72 77

Fax: +41 (0) 71 224 73 15

www.logistik.unisg.ch

Drucklegung: März 2010