



1.400 Teil- und Komplettladungs-transporte wickelt Seifert Logistics europaweit jeden Tag ab.

## Ein Standard für mehr Flexibilität

**TMS** Transportmanagementsysteme müssen gegen Störungen in den Supply Chains und für individuelle Anforderungen der Kunden gewappnet sein. Die Seifert Logistics Group setzt auf eine Mischung aus Flexibilität und Standardisierung.

**D**en Standard, der immer so groß propagiert wird, gibt es im Grunde gar nicht“, sagt Harry Klenk, Leitung TMS Operations bei der Seifert Logistics Group (SLG). Im Speditionsbereich gebe es zwar die weitverbreitete Meinung, dass es ausreiche, eine Software auszusuchen, die dann die richtigen Prozesse im Transportmanagementbereich aufzeigt. Doch das ist für Klenk zu kurz gedacht: „Als Erstes muss man seine Prozesse kennen – das ist das Wichtigste überhaupt.“ Die Software muss dann abbilden, was der Anwender darstellen möchte.

Für die Seifert Logistics Group muss die Software vor allem in der Lage sein, auf sehr unterschiedliche Kundenanforderungen flexibel einzugehen. Der Ulmer Logistikdienstleister wickelt mit 290 Fahrzeugeinheiten und 350 Subunternehmern europaweit täglich rund 1.400 Teil- und Komplettladungstransporte ab. Das Kun-

denspektrum erstreckt sich dabei von Automotive über Chemie, Baustoffe und Pharma bis zu Papier und Konsumgüter.

„In der Spedition gibt es sehr viele Sonderprozesse, jeder Kunde ist anders“, schildert Harry Klenk. An welcher Stelle Auftraggeber Informationen erhalten möchten und über welche Strukturen sie kommunizieren wollen, unterscheidet sich von Fall zu Fall. Während manche Unternehmen etwa Auftragspositionen von kommissionierten Waren über die standardisierte Schnittstelle in das TMS übermitteln, stellen andere vollumfängliche Aufträge oder auch komplette Touren bereit.

Um auf die unterschiedlichen Strukturen flexibel eingehen zu können, erarbeitete Seifert einen für die gesamte Unternehmensgruppe geltenden „Seifert Standard Prozess“, der die gesamte Auftragsverarbeitung unterstützt und steuert. Mehrere Meilensteine im Rahmen der einzelnen Prozessabläufe sollen dabei beispielsweise gewährleisten, dass unterschiedlichste Informationen nur einmal erfasst werden müssen und an anderer Stelle wieder vollständig abgerufen werden können.

„Der gesamte Order to Cash-Prozess war Grundlage unserer TMS-Ausschreibung. Unser gewählter TMS-Partner hat ihn entsprechend unseren Vorgaben in das System integriert“, beschreibt Klenk. Softwareseitig stand am Ende ein Ökosystem

aus einem TMS, einer Integrationsplattform, Business-Intelligence-Angeboten (BI) und einer standardisierten Schnittstelle.

### Papier bleibt im Prozess

„In der Transportlogistik reicht das Digitalisierungsspektrum von Steinzeit bis hoch optimiert, wobei das Gros doch eher in der Steinzeit angesiedelt ist“, sagt Christoph Groß, der als Geschäftsführer des Münchner Supply Chain Competence Centers auch die Seifert Logistics Group berät. Hinzu kommt laut Groß, dass viele Verlager an papierbasierten Prozessen festhalten, die ebenfalls in den digitalen Prozess integriert werden müssen. Viele unterschätzen auch, dass der Kauf einer Software nicht die Digitalisierungsprozesse abschließe, sondern eröffne, sagt Groß. Dabei würden Softwareanwender die Chancen nur unzureichend ergreifen, die Digitalisierung zu nutzen, um ineffiziente Prozesse zu hinterfragen und wirklich zu optimieren, so Groß.

„Ein manueller fehlerbehafteter Prozess bleibt auch digitalisiert ein fehlerbehafteter Prozess“, sagt TMS-Experte Klenk. „Man kann vieles digitalisieren, aber man muss sich auch die Frage stellen, ob das, was man abbildet, immer noch zeitgemäß ist.“ Oft ergebe es mehr Sinn, im Rahmen der digitalen Transformation Abläufe „offen“ zu halten oder ganz neue

Die Suche nach der passenden **TMS-Lösung** fürs eigene Unternehmen kann eine echte Herausforderung sein: Wie viele geeignete Anbieter gibt es überhaupt? Welcher Anbieter ist für Unternehmen meiner Größe ausgerichtet?

Der **BVL Matchmaker** (abrufbar unter <https://technologieradar.de/matchmaker>) bietet die Möglichkeit, durch eine Onlinerecherche diese und andere Fragen zu beantworten – bei aktuell circa 100 verschiedenen Anbietern und Lösungen im Bereich TMS.

Eine Marktübersicht zu Transport-Management-Systemen (Stand: Anfang September 2022) ist als Beispiel zu finden unter: <https://logistik-heute.de/node/37765>. Sie enthält ausführliche Informationen über Anbieter, TMS-Systeme und deren Funktionalitäten. Mehr Details gibt's in der kostenfreien Recherche auf der Plattform.

Der BVL Matchmaker ist eine Initiative der Bundesvereinigung Logistik e. V. (BVL), der Trovarit AG und des Supply Chain Competence Center Groß & Partner.

fen, kann sich der Mitarbeiter intensiv um die restlichen zehn Prozent kümmern. „Im Idealfall hat jeder – egal ob Inhaber, Geschäftsführer, Abteilungsleiter, Disponent oder Lagerarbeiter – aus dem Projekt einen Mehrwert“, so der Berater.

Und was bringt die Zukunft? Unbedingt mehr Transparenz, ist Harry Klenk überzeugt. Diese fordere der Anwendermarkt angesichts zunehmend gestörter Lieferketten mit immer mehr Nachdruck ein. „Jeder, der transportiert, muss in Zukunft Transparenz herstellen, sonst hat er praktisch keine Chance“, unterstreicht er. Nachholbedarf sieht er in Sachen Transparenz zudem bei den Anbietern von TMS: Es entwickle sich in der IT gerade eine Subsparte von Anbietern von Visibilitäts- und Echtzeitanwendungen, die Funktionalitäten abbildeten, die in TMS fehlten. „Hier wird dem Kunden suggeriert, man könne genau vorhersagen, wann seine Waren eintreffen. Doch das funktioniert so nicht.“ Den tiefergehenden Einblick über den gesamten Prozess hat Klenks Überzeugung nach nur der Spediteur.

Therese Meitingner



**TMS sollen für mehr Transparenz im Transportprozess sorgen.**

Abläufe zu definieren. Ausschlaggebend ist noch immer der Mehrwert, der sich aus einer Leistung ergibt, sind sich Groß und Klenk einig. Künstliche Intelligenz beispielsweise nutze unter Umständen wenig, wenn man sie nicht gezielt einsetze. Sie birgt laut Experte Klenk jedoch auch enorme Potenziale, um von einem reaktiven zu einem vorausschauenden Modus zu gelangen.

Harry Klenk wohnt in Mühlacker im Enzkreis, nutzt aber an bestimmten Wochentagen seine Zweitwohnung am Firmensitz in Ulm. „Wenn ich zu Hause oder an meinem Zweitwohnsitz in Ulm in mein Auto steige, zeigt mir mein iPhone – je nach Wochentag – automatisiert entweder die Route nach Hause oder zur Arbeit an“, beschreibt Klenk. Dahinter liege KI. „Künstliche Intelligenz eröffnet auch große Möglichkeiten für sich wiederholende Tätigkeiten bei TMS.“ Er kann sich zum Beispiel eine Software vorstellen, die zu Beginn oder im Laufe eines vordefinierten Zeitraums bestimmte Lernpotenziale so verinnerlicht hat, dass sie dem Mitarbeiter Vorschläge zur Routenplanung macht. „Sie könnte auch voll automatisiert Vorschlagslisten zu optimalen Subpartnern generieren oder für den zu disponierenden Fuhrpark optimalste Routen ermitteln“,

erläutert Klenk. „Das kann und wird die Mitarbeiter im Change Management unterstützen.“ Anwender müssen bei Einführung einer Software für sich selbst einen Benefit oder eine Entlastung erkennen. Ansonsten scheitert solch ein Projekt. Er sieht diesen Umstand als einen der kritischsten Faktoren für das Gelingen einer jeden Digitalisierungsstrategie.

### Transparenz wird zum Muss

„Software sollte daher auch so eingesetzt werden, dass sie den Mitarbeiter unterstützt und ihm wiederkehrende



**„Software sollte so eingesetzt werden, dass sie den Mitarbeiter unterstützt.“**

**Christoph Groß,  
Geschäftsführer Supply  
Chain Competence Center**

Aufgaben abnimmt“, sagt Groß. „Bei meinen Kunden läuft das dann oft auf ein ausnahmeorientiertes Management hinaus.“ Oder anders gesagt: Wenn 90 Prozent der Vorgänge störungsfrei automatisiert lau-

**saar Lagertechnik**  
www.saar-lagertechnik.com  
Saar Lagertechnik GmbH | Wiesweg 2b | 65812 Bad Soden | Telefon: +49 6196 5605 50 | info@saar-lagertechnik.com

### Dynamik in allen Dimensionen.

Legen Sie Ihr Projekt in unsere Hände!  
Wir entwickeln maßgeschneiderte Lagerlösungen für jeden Bedarf, individuell nach Ihren Anforderungen.

