



Mobility in Logistics

Univ.-Prof. Dr. Eric Sucky

Lehrstuhl für Betriebswirtschaftslehre, insb. Produktion und Logistik,
Otto-Friedrich-Universität Bamberg, Feldkirchenstr. 21, 96052 Bamberg,
eric.sucky@uni-bamberg.de

Die aktuelle gesellschaftliche und politische Diskussion im Kontext des Supply Chain Managements ist durch den Beitrag von einzelnen Produkten bis hin zu ganzen Supply Chains zum Klimawandel, zur Ressourcenverschwendung und deren Einfluss auf (globale) gesellschaftliche Missstände wie Hunger und Armut geprägt. Entsprechend entwickelt sich das so genannte Sustainable (oder nachhaltige) Supply Chain Management zunehmend zu einem Forschungs- und Lehrgebiet der Betriebswirtschaftslehre. Ausgangspunkt für das nachhaltige Management von Supply Chains sind Umweltprobleme und soziale Missstände, die auf verschiedenen Stufen der Supply Chain auftreten können. Nachhaltiges Management hört dann nicht an Unternehmensgrenzen auf, sondern betrifft die gesamte Supply Chain, von den Rohstofflieferanten, über die Zulieferer, den Produzenten bis hin zum Handel und den Endkunden.

In dem Beitrag *Zur Relevanz von Ethik und Nachhaltigkeit in der universitären Supply Chain Management-Ausbildung – eine Analyse am Beispiel der Supply Chain von Industrietomaten* von Eric Sucky, Lisa Hippner und Sophie Kurbjuhn wird der Frage nachgegangen, ob, neben einer wissenschaftlichen Bearbeitung des Themas Ethik und Nachhaltigkeit in Supply Chains, auch ein entsprechender Lehr- und Ausbildungsbedarf bzw. -auftrag für Hochschulen abgeleitet werden kann bzw. muss? Ist es sinnvoll oder gar nötig, entsprechende Studienangebote zu schaffen? Aufbauend auf den Grundlagen, Aufgaben und Zielen des Supply Chain Managements wird eine real existierende Supply Chain sowohl aus betriebswirtschaftlichen als auch ökologischen und ethischen Gesichtspunkten analysiert. Daraus können Hinweise auf eine Intensivierung des Studienangebots im Hinblick auf Ethik und Nachhaltigkeit im Supply Chain Management abgeleitet werden.

Die Akzeptanz und die steigende Nachfrage nach grünen Produkten und Dienstleistungen in der Gesellschaft führt dazu, dass die ökologischen Ziele der Nachhaltigkeit im Zusammenhang mit Logistikkonzepten immer stärker an Bedeutung gewinnen. Durch die Verwendung von Mehrwegbehältern wird ein Einsparungspotenzial geschaffen: Mehrwegbehälter müssen nach der Benutzung für den Transport eines Produkts nicht entsorgt werden, es entsteht kein Verpackungsmüll und die Herstellung

neuer Behälter entfällt. Der Einsatz von Mehrwegbehältern erfordert jedoch ein effizientes Behälterflussmanagement unter Berücksichtigung von Handling, Lagerung, Verfügbarkeit und Verfolgbarkeit, sowie des Leergutmanagements. Ungenaue Verfolgbarkeit oder ineffizientes Handling kann hohe Bestände, Behälterknappheit und Verspätungen verursachen. Herausforderungen sind oft fehlende oder nicht aktuelle Daten zu den Positionen der Behälter. Der Beitrag *Process Mining im Behältermanagement* von Kirsten Nägle und Alexander Dobhan geht daher folgender der Frage nach: Wie können mit Ereignisdaten verknüpfte Kontextinformationen bei der Anwendung von Process Mining im Mehrwegbehältermanagement berücksichtigt werden?

Der Beitrag *Sustainable Supply Chain Design – Modellierung und Bewertung alternativer Supply Chains für Baumwoll-T-Shirts auf Basis der Aktivitätsanalyse* von Karina Ankenbrand und Eric Sucky fokussiert auf ein nachhaltiges Supply Chain Design. Mit einem zielgerichteten Supply Chain Design werden Erfolgspotenziale geschaffen sowie langfristige Rahmenbedingungen festgelegt. Die Gestaltungsaufgabe des Supply Chain Designs betrifft aus einer institutionellen Perspektive beispielsweise Entscheidungen über die in die Supply Chain zu integrierenden Supply Chain-Partner. Für die physische Ebene der Supply Chain ist die Struktur, die Dichte und die Leistungsfähigkeit des Netzwerks festzulegen. Von nachhaltigem Supply Chain Design kann gesprochen werden, wenn neben Erfolgszielen auch ökologische und soziale Ziele im Rahmen des Supply Chain Designs verfolgt werden. Auf Basis der Aktivitätsanalyse wird ein quantitatives Modell zur Darstellung und Lösung des Problems eines nachhaltigkeitsorientierten Supply Chain Designs entwickelt und am Beispiel von Baumwoll-T-Shirts angewendet.

Zwei weitere Beiträge rücken die Corona-Pandemie in den Fokus. So stellte die Lage im Einzelhandel zu Beginn der Corona-Pandemie Logistiker vor Herausforderungen und die Verbraucher auf eine Geduldsprobe. Dies zeigte sich bei den Versorgungsengpässen für Toilettenpapier, die durch „Hamsterkäufe“ der Verbraucher ausgelöst wurden. Doch wie kam es zu dieser „Toilettenpapier-Krise“ und wie lange würde sie anhalten? Der Beitrag *Die Toilettenpapier-Krise und der Bullwhip-Effekt: Wird ein altbekannter Effekt neu entdeckt? – Eine retrospektive Betrachtung* von Eric Sucky und David Karl zeigt, wie sich bereits März 2020 der weitere Krisenverlauf abschätzen ließ. Anhand des im Supply Chain Management wohlbekannten Bullwhip-Effekts lassen sich Nachfrageschocks und die Auswirkungen auf die verschiedenen Stufen von Supply Chains analysieren. Im Falle der Toilettenpapier-Krise waren die Gründe für das Nachfragesignal für alle Institutionen offensichtlich. Es war also von Anfang an nicht von einem Bullwhip-Effekt zu sprechen: Der tatsächliche Toilettenpapier-Verbrauch ist langfristig konstant, was ein Aufschaukeln der Nachfrageschwankungen verhinderte.

Mobility as a Service (MaaS) gilt als alternatives Mobilitätskonzept zur privaten PKW-Nutzung. Da die Corona-Pandemie das Mobilitätsverhalten beeinflusst, wirkt sie sich auf die Verbreitung und Entwicklung von MaaS aus. Der Beitrag *Mobility as a Service während der Covid-19-Pandemie – Eine Kurzumfrage zur Nutzungsbereitschaft in Deutschland* von David Karl und Jessica Dehler untersucht den Einfluss der Corona-Pandemie auf die Bereitschaft zur Nutzung von MaaS-Angeboten. Methodisch greift dieser Beitrag hierzu auf eine Online-Befragung von 245 potenziellen MaaS-Nutzern aus Deutschland zur persönlichen Einschätzung dieses Konzepts vor und während der Pandemie zurück. Die Pandemie hat vor allem zu Beginn das Mobilitätsverhalten und damit die MaaS-Nutzung stark beeinflusst. Insgesamt hatte sie für die Mehrheit der Befragten eher geringen Einfluss auf die MaaS-Nutzungsbereitschaft, doch bei etwa einem Drittel ist die Nutzungspräferenz gesunken. Einflussfaktoren wie z. B. die Angst vor Ansteckung in öffentlichen Verkehrsmitteln oder eine geringere Mobilitätsnachfrage könnten die veränderten Präferenzen erklären. Für die Praxis bedeuten die Ergebnisse dieser explorativen Studie, dass bestehende Projekte offensiv weiter beworben werden sollten, um in einer Phase des Übergangs von der pandemischen zur endemischen Situation grundsätzliche Befürworter von MaaS zurückzugewinnen.