



Sichere Lieferkette als Innovation

BMBF-VERBUNDPROJEKT. Der BME unterstützt das Verbundprojekt Sichere und effiziente Logistikprozesse (SefLog), das die Zusammenarbeit von Unternehmen, Behörden und Politik bei Maßnahmen für die Sicherung der Warenkette verbessert.

Das Jahr 2030: Die deutsche Industrie ist weiterhin weltweit führend und nutzt für den Export eine hoch entwickelte deutsche Logistikwirtschaft. Diese zeichnet sich durch hohe Effizienz und Innovationsfreude, aber auch durch das weltweit führende Sicherheitskonzept aus, das die Transporte deutscher Waren und Güter sowohl effizient als auch sicher macht. Sie hat den richtigen Weg für den Einsatz von moderner Technologie und perfekter Organisation gefunden. Vor allem die enge Zusammenarbeit mit den Kunden und die gemeinsame Optimierung von Prozessen für die Effizienz und die Logistik macht sie zum Marktführer.

Projekt SefLog. So könnte die Welt in 29 Jahren aussehen. Schon heute zeigt sich, dass der Wettbewerb in der Logistik grenzüberschreitend und intensiv ist und überwiegend über den Preis geführt wird. Anforderungen der Sicherheit, die Kosten verursachen, sind daher generell problematisch. Das vom BMBF im Rahmen des Sicherheitsforschungsprogramms geförderte Projekt „Verbundprojekt: Sichere und effiziente Logistikprozesse: Prävention, Identifikation und Bewältigungsstrategien (SefLog)“ folgt daher dem zentralen Gedanken, die wirtschaftlichen und wettbewerblichen Möglichkeiten der global ausgerichteten Logistikbranche mit den Aspekten der zivilen Sicherheit in Balance zu bringen. Es gilt, die Kosten- und die Sicherheitsseite deutlicher zu berücksichtigen und

insbesondere organisatorische Maßnahmen zu forcieren. Nutzbar ist das, was heute einsatzbereit, verlässlich, inner- und außerbetrieblich realisierbar sowie mit verantwortungsbewusstem Personal umsetzbar ist. Das Projekt setzt, wie auch die nationale KRITIS-Strategie der Bundes-

Die eigentliche Herausforderung liegt in der Zusammenarbeit von Unternehmen, Behörden und Politik.

regierung (Nationale Strategie zum Schutz Kritischer Infrastrukturen), auf die Selbstverantwortung und damit auch Eigenverantwortung der Sicherheitsfragen im Containertransport durch die Wirtschaft.

Eine Störung oder Beeinträchtigung der Transportwirtschaft hätte gravierende Folgen für die gesamte Volkswirtschaft und die Bevölkerung. Häfen, Umschlagorte, Parkplätze wie auch Transportrouten sind in der Nähe der Wohnbevölkerung beziehungsweise umfassen viele Arbeitsplätze. Anschläge auf diese Einrichtungen gefährden also auch direkt Menschenleben. Die Transporteinrichtungen werden oft auch vom Personentransport genutzt. Werden diese beeinträchtigt, wirkt sich das auch auf die Mobilität der Bevöl-

kerung aus. Dem vorzubeugen stellt einen wichtigen Beitrag zur Verhinderung beziehungsweise Abmilderung von Schäden für die deutsche Wirtschaft, zur Aufrechterhaltung des Wohlstandes und zur Versorgungssicherheit dar.

Die Herausforderung. In der Zusammenarbeit von Unternehmen, Behörden und Politik liegt die eigentliche Herausforderung für die Sicherung der Warenkette. Hier ist der größte Mehrwert zu erzielen. Das Handeln der Beteiligten beeinflusst sich gegenseitig und die Effizienz der Kooperation entscheidet unweigerlich über Erfolg oder Misserfolg jedweder Maßnahme, so gut oder innovativ sie auch sein mag. Damit sind innovativen Technologien immer Grenzen bei der Zusammenarbeit gesetzt. Hier setzt das Projekt SefLog an, indem es eben diese Zusammenarbeit unter die Lupe nimmt und Maßnahmen der Verbesserung entwickelt. Ein wesentlicher Ansatz des Projektes ist die Erarbeitung leistungsfähiger Interaktionsbeziehungen, die aufgezeigte Sicherheitslücken schließen können.

Maßnahmenkonzepte. Die Unternehmen der Transportwirtschaft haben es selbst in der Hand. Die Erhöhung der Sicherheit der Containerlieferkette kann zu Prozessverbesserung und Effizienzsteigerung der Containerlieferkette selbst führen. Nicht die Erarbeitung von neuen technischen Komponenten oder Produkten, sondern die prozess- und organisationsgeleiteten

Maßnahmen stehen daher im Fokus des Projektes, so dass der sinnvolle Einsatz von Technologien in den einzelnen Prozessschritten definiert, bestehende Techniken bewertet und gegebenenfalls Anforderungen an noch zu erarbeitende Lösungen genauer bestimmt werden können. Das Projekt forscht praxisnah an den aufgezeigten technologischen, organisatorischen und personellen Prozessen und optimiert diese mithilfe wissenschaftlicher Methoden aus Sicht von Sicherheit und (wirtschaftlicher) Effektivität. Es bedient sich dabei Szenarien und der Expertise von Fachleuten. Aus den zu erstellenden Bedrohungsanalysen und -szenarien werden Maßnahmenkonzepte gewonnen, die sich tatsächlich auch betrieblich und ökonomisch umsetzen lassen.

Der BME unterstützt das Projekt durch Workshops, in denen Praktiker und Experten aus der Transportbranche die Projektvorschläge diskutieren werden. Das Feedback der Fachleute ist essenziell für das Projekt und fließt in die jeweils nächsten Schritte und die Ergebnisse ein. Am Ende des Projektes steht ein Handbuch, das die zusammengeführten technologischen Erfahrungen und Lösungen sowie die organisatorischen Maßnahmen übersichtlich, verständlich und nachvollziehbar darstellt. Es soll Praktikern als Leitfaden für die Umsetzung von Sicherheit in Unternehmen und Lieferketten dienen.

Volker Haßmann, BME

DREI FRAGEN AN ... Boris Kluge, SGKV



Boris Kluge
Projektkoordinator
SefLog und Geschäftsführer der Studiengesellschaft für den kombinierten Verkehr, e.V. (SGKV)

Ist eine noch schärfere Regulierung der Containertransporte unausweichlich?

Nicht unausweichlich, aber wohl nur mit großem Aufwand abzuwenden. Man sieht, wie im Bereich Luftfahrtsicherheit Sicherheitsmaßnahmen auch gegen die ökonomische Vernunft umgesetzt wurden und die Branche nachhaltig verändern. Jetzt gab es mit den Paketbomben in Cargoflugzeugen ein erstes Event im Güterverkehr und es wird auch eines im Containerverkehr geben, leider. Es ist wichtig, dass dann für die Regierungen erkennbar wird, dass die Transportwirtschaft vorbereitet ist, die Sicherheit selbst, also ohne Vorgaben des Staates, zu erreichen.

Muss jede Gefahr für den Gütertransport auch bekämpft werden?

Wenn ein Container voll mit T-Shirts verschwindet, ist dies das Problem des Verladers, der Transporteure und des Empfängers. Eine

gute Versicherung statt teurer Technik zur Verhinderung eines solchen Diebstahls tut es hier auch. Anders sieht es aus, wenn Drogen, Waffen oder Schlimmeres geschmuggelt werden. Hier hat auch der Staat eine Verantwortung. Nun könnte man die Verantwortung von Staat und Wirtschaft gut trennen, so dass der Staat nicht reguliert, was im Verantwortungsbereich der Wirtschaft liegt. Im Bereich der Forschung und Entwicklung kann der Staat durch Förderprogramme anstoßen und vorantreiben, was nicht von alleine oder nur langsam umgesetzt wird. Das ist dann allerdings eine sehr wichtige Aufgabe des Staates.

Am Ende Ihres Projektes SefLog steht ein Handbuch. Was soll damit passieren?

Nutzer sollen damit Schritt für Schritt ihre Lieferkette oder ihren Verantwortungsteil an der Lieferkette mithilfe unserer Bausteine prüfen. Jede Lieferkette ist anders, also geht es um ein Schema, einen Handlungsleitfaden. Das Handbuch soll praktisch sein, mit Checklisten und Beispielen. Die Anwendung wird immer spezifisch bleiben, jeder Nutzer kann sich Hilfe holen oder selbstständig handeln. Es geht darum, sich mit der eigenen Sicherheit zu beschäftigen und die aus der eigenen Sicht angemessenen Maßnahmen umzusetzen. Das bedingt Vertrauen in die Unternehmen. Ich habe das.

Kleine Teile – große Möglichkeiten

Die richtigen Artikel für jedes Projekt

Bitte besuchen Sie uns:
Hannover Messe,
4. – 8. April 2011
Halle 4, Stand A 39

Ihr Partner für Verbindungselemente und Befestigungstechnik

Wir freuen uns über Ihren Anruf: 040 85363-0
Alles • Immer • Sicher www.reyher.de

REYHER