

## PORTRÄT

**Kai-Oliver Schocke**

*Kai-Oliver Schocke, Logistik-Professor, Frankfurt University of Applied Sciences, Frankfurt University of Applied Sciences*

von **Jennifer Sandmeyer**

veröffentlicht am 13.10.2020

Projekte betreut und begleitet Kai-Oliver Schocke zuhause. Der **53-Jährige** ist Logistikprofessor an der Frankfurt University of Applied Sciences (FUAS). Kern seiner Forschung sind **Digitalisierung, Urbane Logistik und Luftfracht**. Und am liebsten verbindet er diese drei, denn Digitalisierung in der Logistikbranche „lohnt sich“, wie Schocke sagt. Seitdem die Industrie 4.0 ausgerufen wurde, sei schon viel passiert, doch: „Einige Unternehmen, gerade in der Logistik-Branche, sind **vergleichsweise träge unterwegs**“, moniert er. Nicht zuletzt aus diesem Grund motiviert er seine Studierenden dazu, eigene Start-ups zu gründen und arbeitet selbst eng mit innovativen Gründern zusammen.

Wie das aussieht, zeigt er heute und morgen: Dann bringt das **Frankfurter House of Logistics and Mobility (HOLM)**, an dem Schocke lehrt, wieder branchenbegeisterte, innovative Menschen und Gründer zusammen – zum „Tag der Start-ups“. **CargoSteps, Sigo und Wingcopter** sind die bisherigen Alumni der dortigen Start-up-Förderung – und nicht nur die Gründer freuen sich über die Auszeichnung, sondern auch die Frankfurt University of Applied Sciences. Denn der Logistik- und Produktionslehrstuhl gewinnt mit den Start-ups Kooperationspartner für eigene Projekte.

Doch warum sträuben sich so viele Unternehmen gegen das, was 2020 eigentlich als normal gelten sollte? Schocke findet die Antwort bereits Mitte der 90er, als er promoviert und zeitgleich beim Hersteller der **Marke Plexiglas** arbeitet. Frisch eingestiegen, wundert er sich über die manuelle Planung: „Mit einem großen **DIN-A3-Blatt und Radiergummi**“, sagt er und lacht. Er generiert damals einen Fertigungsleitstand für die Produktionsanlage. Die Arbeit, für die der Planer acht Stunden brauchte, konnte er so in einer Viertelstunde erledigen. Die Lieferzuverlässigkeit stieg, das Tool vereinfachte die Arbeit.

#### **Neuerungen können das Selbstbewusstsein erschüttern**

Soweit, so gut, oder? Nicht für den Bediener der Anlage. Alles, was der sich in den Jahren zuvor ausgedacht hatte, ging plötzlich leichter und schneller, ein Großteil seiner Arbeit fiel weg. „All das hat **sein Selbstbewusstsein erschüttert**“, berichtet Schocke. Und genau das sei die Angst vieler Unternehmen. „Sie brauchen Personal, das fit und in der Lage ist, neue Werkzeuge so zu verwenden, dass es Nutzen bringt“, sagt er. Und sein Fertigungsleitstand? „Der **funktioniert noch heute**“, sagt Schocke und lacht.

Besser funktioniert haben auch digitalisierte Logistik-Unternehmen während der noch andauernden Corona-Pandemie. Das zeigt eine Studie, die die Universität mit der **Bundesvereinigung Logistik** jüngst erhoben und ausgewertet hat – dabei seien 700 Unternehmen nach bestimmten Bedingungen geclustert worden, beispielsweise: „Ob sie stark, normal oder weniger stark digitalisiert sind oder **Supply-Chain-Risk-Module** einsetzen, um Lieferketten bewerten zu können“, berichtet Schocke. Aufschluss ergeben Kennzahlen wie Lagerbestände und Lieferfähigkeit – zum Beispiel die chaotische Toilettenpapier-Lage am Anfang der Pandemie.

Digitalisierte Unternehmen – die beispielsweise automatisch Informationen mit ihren Kunden und Lieferanten austauschen – hatten diese Information digital verfügbar. „Deshalb konnten sie sehr **viel schneller Entscheidungen** treffen, Bestellungen machen oder sich an verändernde Bedarfe anpassen“, schlussfolgert Schocke. Kommende Woche präsentieren er und sein Team ihre konkreten Studienergebnisse beim **Logistik-Kongress in Berlin**.

## Neue Projekte im ländlichen Raum

All die Verbesserungsmöglichkeiten in der Branche spornen den Logistik-Professor an. Denn Logistik könne man anfassen – ja, sie finde im Alltag statt: „Und wenn es nur **der Kaffee ist, den man trinkt**: Da muss ein Becher gebracht werden, eine Kaffeemaschine, der Kaffee selbst und die Milch. Das hat viel mit Logistik zu tun, und wenn diese Logistikprozesse nicht gut laufen, **dann gibt es Fehlbestände**“, sagt er. Aktuell und auch in Zukunft wird er weiterhin versuchen, Prozesse zu verbessern, Digitalisierung voranzutreiben: „Wir streben an, mit Drohnenbelieferung im ländlichen Raum zu starten.“ Schon nächste Woche will er ein neues Projekt für die autonome Belieferung am Boden vorstellen. *Jennifer Sandmeyer*

## Vier Fragen an Kai-Oliver Schocke:

### 1. Welches Auto kaufen Sie als nächstes?

Als Familie werden wir kein Auto mehr kaufen, sondern setzen zukünftig auf das Fahrrad, den ÖPNV oder Carsharing-Angebote. Denn: Als Landesbeamter genieße ich die kostenlose Nutzung des ÖPNV mit dem Hessenticket und fahre, beruflich und privat, mit der Deutschen Bahn im Fernverkehr.

### 2. Wie halten Sie es mit dem Fliegen?

Als Logistikforscher genieße ich die Nähe zum größten Frachtflughafen Europas mit der Präsenz aller maßgeblichen Logistikunternehmen. Als Reisender profitiere ich von der großartigen Konnektivität des Flughafens, die ich auch bei meiner Tätigkeit vor meinem Wechsel an die Hochschule sehr schätzte. Als Landesbeamter begrüße ich den Erfolg des Flughafens Frankfurt als beachtlicher (Vor-Corona-Job-)Motor für die Region und unser Land. Als Professor bewege ich mich vor allem in einem Umkreis von vier Zugstunden rund um Frankfurt und erreiche damit die allermeisten Zielstädte mit dem Zug. Fliegen ist, schon vor Corona, daher in den Hintergrund getreten.

### 3. Wer gibt in der Mobilitätsbranche das Tempo vor?

Die Logistikbranche hat maßgeblich dazu beigetragen, dass unser Land so gut durch die Corona-Pandemie gekommen ist. Die Branche als Ganzes hat Flexibilität, Robustheit, Kooperationsbereitschaft und Leistungsfähigkeit gezeigt. Daher möchte ich niemanden aus dieser Branche herausgreifen, da alle einen großartigen Job gemacht haben.

### 4. Wo würden Sie gerne das Rad neu erfinden?

Digitalisierung und Emissionsreduktion sind große Themen, nicht nur in der Logistikbranche. Vorreiter sind hier vor allem die sogenannten Kurier-Express-Paket-Dienstleister, die uns die vielen Pakete nach Hause bringen. Dieser Teil der Logistik ist hinsichtlich der Emissionsreduzierung durch Elektrofahrzeuge oder neue Belieferungskonzepte beispielgebend. Die Prozessketten sind vollständig digital abgebildet – für uns ist es selbstverständlich, den genauen Standort unseres Pakets auf dem Weg vom Versender zu uns nach Hause zu kennen und zu verfolgen.