

# Geteilte Daten sind doppelter Nutzen



*Catena-X, Logistics Cloud oder Myleo/DSC: An Plattformen, die die gesamte Supply Chain abbilden, mangelt es nicht. Herausforderung bleibt für sie die Data-Sharing-Scheu. Viele Kandidaten tun sich schwer, Daten mit Dritten zu teilen.*

Als im Jahr 2022 große Automotive- und IT-Unternehmen Catena-X gründeten, formulierten sie hohe Ansprüche: Die neue Plattform sollte ein „schnell skalierbares Ökosystem“ für alle Teilnehmer der automobilen Wertschöpfungskette werden und „einen einheitlichen globalen Datenraum zum Ziel haben“, formulierte Plattform-Chef Oliver Ganser in der FAZ. Die Initiatoren wollten deshalb eine Umgebung für „Aufbau, Betrieb und kollaborative Nutzung durchgängiger Datenketten“ schaffen. An der Software wird noch gefeilt. Im Juli dieses Jahres konnten sich interessierte Unternehmen über die Beta-Phase des Produkts informieren.

Mit ähnlich ambitionierten Zielen sind bereits andere Portale angetreten. Die 2018 vom Hamburger SAP-Beratungshaus Leologistics entwickelte Plattform Myleo/DSC will nicht weniger als eine End-to-End-Lösung für alle logistischen Prozesse sein – „von der Bestellung über die Yard-Logistik bis zum Proof

of Delivery“. So schildert André Käber seine Vision vom digitalen Datenfluss. Der frühere Leologistics-CEO gründete die Plattform Anfang 2023 in das Start-up Leoquantum aus und übernahm dessen Geschäftsführung.

In die gleiche Kerbe schlägt Logistics Cloud. Die vom Tutzinger Kerbe schlägt Logistics Cloud. Die vom Tutzinger IT-Unternehmen Lobster im Jahr 2020 gegründete Plattform bündelt alle marktüblichen Kompetenzen für globale Transport- und Lagerlösungen und will als „Whatsapp für die Logistik“ (CEO Niko Hossain) die Teilnahme an allen Supply Chains möglich machen. Das setzt ebenfalls einen umfangreichen Datenfluss voraus. An die Basisplattform „Core“ können kundenspezifische Add-ons angeschlossen werden. Auch die Integration externer Produkte ist möglich, wenn diese einen laut Hossain „logistischen Mehrwert“ bieten.

Je mehr Teilnehmer eine Plattform integriert und je mehr logistische Services dort abgewickelt werden, desto mehr Daten fallen auch an. Das Spektrum ist groß: Über Logistik

und Produktion hinaus gibt es häufig auch Daten aus Beschaffung, Vertrieb, Marketing und anderen Bereichen. Viele Daten sind bereichs- und unternehmensübergreifend wichtig. Wenn beispielsweise Händler gegenüber Herstellern Lieferengpässe melden, müssen auch Vorlieferanten, Logistiker und Händler ihre Kapazitäten anpassen. Gleiches gilt, wenn Hersteller in ihren Predictive Analytics unerwartete Veränderungen in der Nachfrage ermitteln.

Für Jörg Biermann, Partner von 4flow, sind Data Sharing und Datentransparenz „Hauptfaktoren“ für die Bewältigung von Herausforderungen. „Beide machen Liefernetze widerstandsfähiger“, betont der Marktkenner. „Diese können dann Krisen besser standhalten.“ Trotzdem formulieren viele Unternehmen weiterhin Vorbehalte. Auch Kandidaten, die mit ausgesuchten Partnern langjährige Kollaborationen pflegen, scheuen Data Sharing in externen Umgebungen. Vor allem Logistikdienstleister hat Käber als Bedenkenträger ausgemacht. „Viele wollen aus guten Gründen ihr Fahrpersonal und dessen Daten schützen“, äußert der Plattform-Chef Verständnis. Andere Dienstleister fürchten, dass ihre Kundendaten in die Hände von Wettbewerbern geraten. Für zusätzliche Unsicherheit sorgt der aktuelle Dauerbrenner künstliche Intelligenz (KI): Mancher potenzielle Teilnehmer traue den Plattformen sogar zu, dass sie über ChatGPT und andere Chatbots Geschäftsstrategien auslesen, so Hossain.

Mit Sicherheit wird KI die Effizienz der Plattformen weiter steigern. „Wir müssen mit dieser Technologie noch mehr Speed an den Tag legen und selbstlernende Netze entwickeln“, mahnt der Logistics-Cloud-Chef. Ohnehin ist KI auf den Plattformen längst präsent und wird etwa genutzt, um Zeitfenster zu berechnen. Und dann gibt es da noch die kaum bekannte No-Code-Technologie, ohne die Logistics Cloud & Co. nicht vorstellbar sind.

Wer wie Catena-X jetzt in den Markt eintritt, tut gut daran, die vielfältigen Bedenken gegen Data Sharing ernst zu nehmen. Die rund ein Dutzend Initiatoren dieser Plattform – darunter BMW, Mercedes-Benz, VW, SAP und T-Systems – wollen schließlich mit möglichst allen Zulieferern kommunizieren und so die Digitalisierung in der Branche vollenden. Die Initiatoren haben das Problem erkannt. Viele Lieferanten in der Automobilindustrie seien extrem unsicher, welchen Mehrwert Data Sharing wirklich bringe, heißt es aus der



**André Käber**  
Gründer und CEO,  
Leoquantum GmbH



**Niko Hossain**  
Geschäftsführer,  
Lobster Logistics  
Cloud GmbH



**Jörg Biermann**  
Partner, 4flow

Berliner Zentrale. Diese Unternehmen bewerten das Risiko von Datenverlusten oder die negativen Folgen sogenannter Lock-in-Effekte – also den Umstand, sich so stark an ein anderes Unternehmen zu binden, dass ein Wechsel nur noch mit erheblichem Aufwand und Kosten möglich ist – weiterhin als extrem hoch.

Eine neue Studie von 4flow, BVL und TU München bestätigt diese Vermutung. Viele Automotive-Unternehmen wollen ihre „Demand Data“ möglichst nur mit ihren Lieferanten teilen – und dies auch nur dann, wenn Engpässe oder andere Störungen drohen. Gegenüber Logistikdienstleistern und weiteren Supply Chain-Teilnehmern üben sie Zurückhaltung. „Der aktuelle Implementierungsgrad ist nicht so hoch, wie es notwendig wäre“, schlussfolgert Biermann. Viele Unternehmen unterschätzen seiner Meinung nach den Wert einer gemeinsamen Datennutzung. Erschwert wird der Austausch zudem durch unzureichende Rechtsvereinbarungen, einen Mangel an Vertrauen und die Ungewissheit, ob aus den Daten die richtigen Schlüsse gezogen werden.

Wohl auch deshalb starten die Catena-Netzwerker mit naheliegenden Themen. Im Frühjahr informierten sie über die Rückverfolgbarkeit von Daten. Das Thema betrifft Komponenten und Vorprodukte genauso wie Transport und Verarbeitung oder Demontage und Verwertung. In sensiblen Branchen wie der Lebensmittelwirtschaft gehört Rückverfolgung als Folge nationaler und europäischer Regelungen längst zum Unternehmensalltag, in der Automotive-Branche kann dies bald ebenfalls der Fall sein.

Myleo/DSC und Logistics Cloud sind da naturgemäß schon weiter. Beide Plattformen haben Kunden aus sehr unterschiedlichen Branchen gewonnen. Mit Myleo/DSC optimieren Lebensmittelhersteller, Onlinehändler und Logistikdienstleister wie Home 24 und Arvato SCS ihre Supply Chains, mit Logistics Cloud haben sich unter anderem Lufthansa Cargo, Schöffler und Siemens Healthineers vernetzt. „Entscheidend ist Aufklärung, welche Daten überhaupt geteilt werden und was mit ihnen analysiert wird“, gibt Käber zu bedenken. Hossain sieht bei der Aufklärung außer den Verladern auch Verbände wie Bitkom und BVL gefordert. Bei Logistics Cloud hat die Überzeugungsarbeit offenbar gut funktioniert. Knapp 50 Prozent der über 150 Teilnehmer sind Logistikunternehmen. Für sie gehört Data Sharing längst zum Alltag. (sb) ■