



Lehrstuhl für Logistikmanagement

Universität St.Gallen



Mobilitätskongress 2017

Vision Mobilität Schweiz 2050:

**Mobilität 2050 – welche Vision
passt zur Schweiz?**



Prof. Dr. Wolfgang Stölzle

Lehrstuhl für Logistikmanagement, Universität St.Gallen

Luzern, 18. Januar 2017

***“Science-based,
practice-driven”***

Motivation

- Hochwertige Verkehrssysteme auf zeitgemäßem Niveau sind ein Grundpfeiler jeder modernen Gesellschaft
- Kontinuierlich steigende Nachfrage nach Mobilität im Güter- und Personenverkehr
- Infrastruktur-Engpässe sind heute schon absehbar und werden sich künftig verstärken
- In der Verkehrspolitik überwiegt ein nach Verkehrsträgern sowie nach Personen- und Güterverkehr getrenntes Planen und Entscheiden
- Notwendigkeit eines integrativen Ansatzes zur Gestaltung eines multimodalen Verkehrssystems
- Der Horizont heutiger Planungsvorhaben geht bis etwa 2035, Zeiträume von der Planung bis zur Inbetriebnahme von VIS liegen aber bei 25+ Jahren

Ziel

Gemeinsame, d.h. Verkehrsträger- und Akteurs-übergreifende Vorstellung zur zukünftigen Ausgestaltung von Mobilität mit Horizont 2050 entwickeln!

Die Studie möchte erste Impulse und Denkanstösse – in Form von Zielbildthesen und daraus abgeleiteten Handlungsempfehlungen – zur zukünftigen Ausgestaltung der Güter- und Personenmobilität geben.





PLANZER



MIGROS

CAMION TRANSPORT

Logistikcluster
Region Basel

Alle Wege offen

BOMBARDIER
the evolution of mobility



bis



RHENUS
LOGISTICS

Fachverband
infra

metron



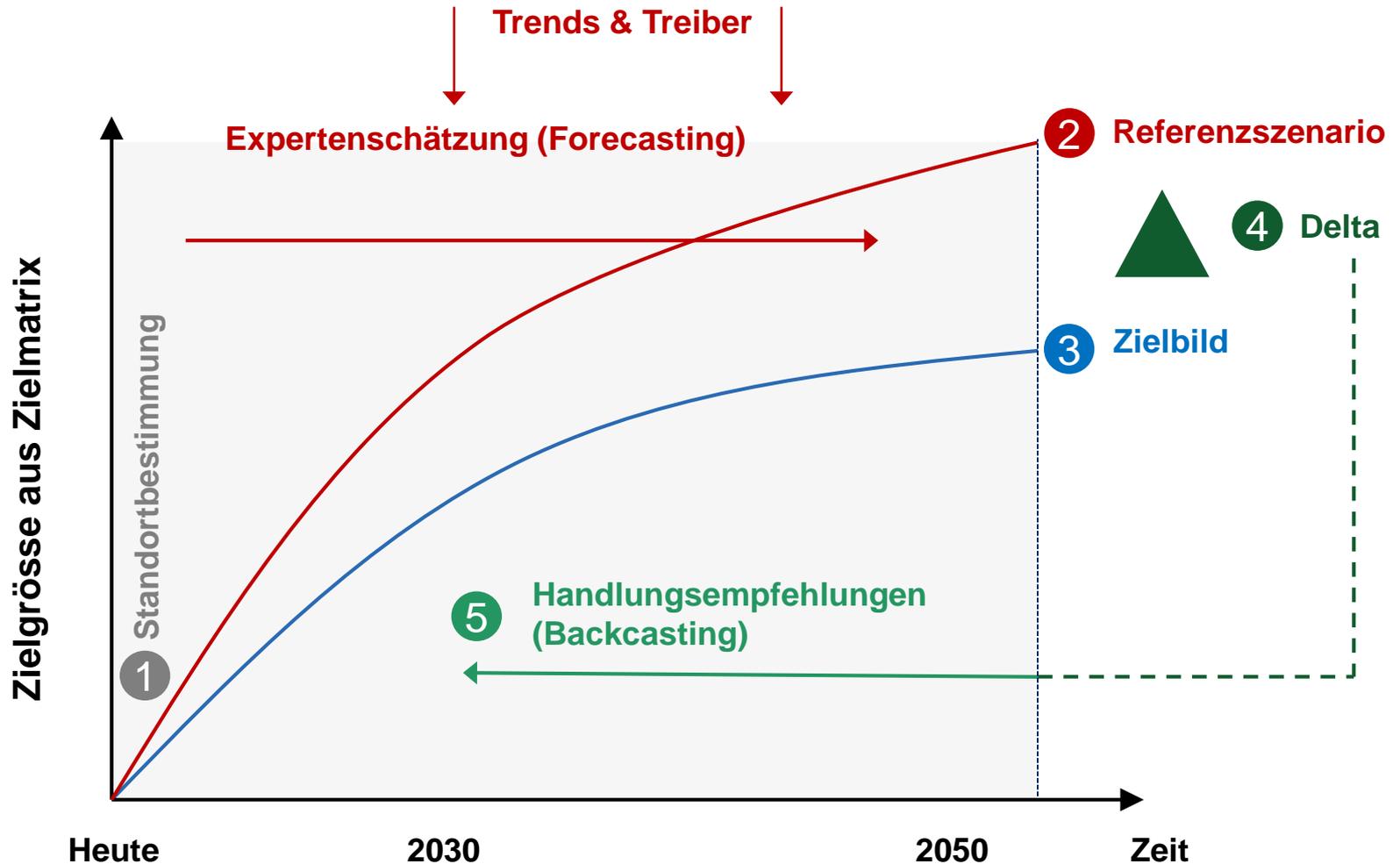
SWISSRAIL
Industry Association

SIEMENS



- 1. Visionen – auch eine Frage der Methode**
2. Referenzszenario: Prognosen für 2030 – Expertenschätzungen für 2050
3. Zielbildthesen – eine wünschenswerte Mobilität 2050
4. Handlungsempfehlungen – Der Weg zur Vision 2050

Die Methode: Backcasting-Ansatz



Das Referenzszenario zeigt, welcher Mobilitätszustand sich aufgrund aktueller Trends und Entwicklungsprognosen einstellen würde. Bis zum Jahr 2030 sind Daten verfügbar. Für den Zeitraum bis 2050 wurden Expertenschätzungen im Trägerkreis vorgenommen.

1. Visionen – auch eine Frage der Methode
- 2. Referenzszenario: Prognosen für 2030 – Expertenschätzungen für 2050**
3. Zielbildthesen – eine wünschenswerte Mobilität 2050
4. Handlungsempfehlungen – Der Weg zur Vision 2050

Wichtige Trends bei der Schätzung der Verkehrsentwicklung bis 2050 (Auszug)

ÜBERSICHT ÜBER DIE BETRACHTETEN TRENDWIRKUNGEN

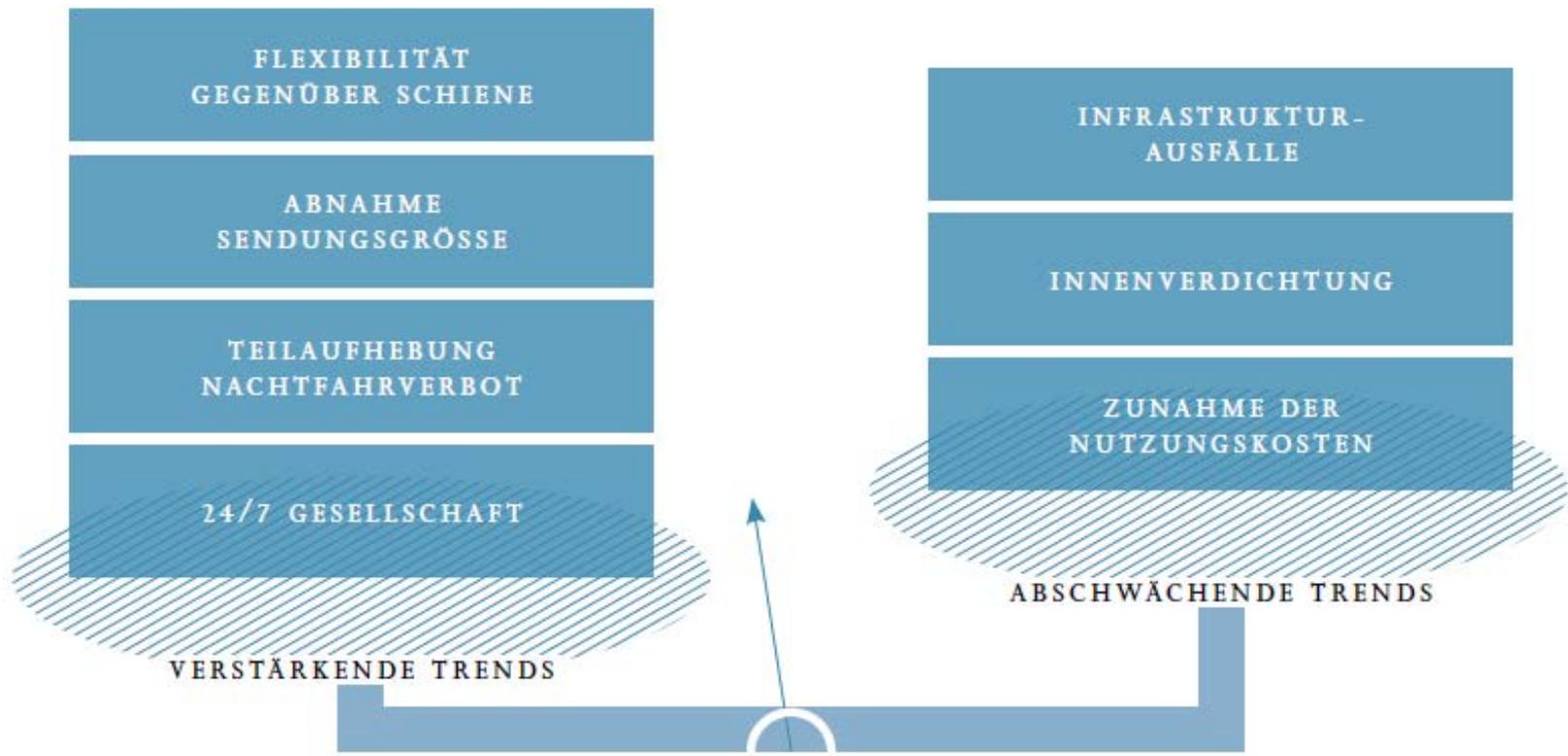
TRENDS	ÖV	GV Schiene	MIV	GV Strasse	Luft Passagiere	Luft Fracht	Wasser Güter
Zunahme der Zersiedlung	↘	↘	↗	↘	↘	↘	↘
Innenverdichtung	↗	↘	↘	↘	↗	↗	↘
Verknappung des Bodens und der Ressourcen	↗	↘	↘	↘	↘	↘	↗
Zunahme der Nutzungskosten (Ticketpreise, Gebühren, Treibstoff)	↘	↘	↘	↘	↘	↘	↘
Zunahme der Infrastrukturengpässe	↘	↘	↘	↘	↘	↘	↘
Verbreitung alternativer Antriebe	↘	↘	↘	↘	↘	↘	↘
Steigerung der Energieeffizienz	↘	↘	↘	↗	↘	↘	↘
Kapazitätsausbau der Infrastruktur	↗	↗	↗	↘	↗	↗	↗
Infrastrukturausfälle bedingt durch Klimaexzesse	↘	↘	↘	↘	↘	↘	
Infrastrukturausfälle durch unzureichende Instandhaltung	↘	↘	↘	↘	↘	↘	↘

Für das Referenzszenario wurden die wesentlichen Trends identifiziert und in ihrer Wirkung auf die Verkehrsmenge (sehr verstärkend, verstärkend, neutral, abschwächend und sehr abschwächend) wie auch in ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit bewertet.

Beispiel Strassengüterverkehr

Inhaltlicher Einbezug von Trends in die Abschätzung

STRASSENGÜTERVERKEHR – TRENDS



Die Trends im Strassengüterverkehr verstärken die Annahmen der Verkehrszunahme in den kommenden Jahren. Welche Veränderungen schätzen Experten für Fracht und Passagiere auf anderen Verkehrsträgern?

Eckwerte aus vorhandenen Verkehrsprognosen für 2030 und Experteneinschätzungen für 2050

VERKEHRSTRÄGER	2010/2015 (BFS/BAZL)	2030 BASISZENARIO (ARE/BAZL)	VISION MOBILITÄT SCHWEIZ 2050
PERSONENVERKEHR ÖV (Mrd. pkm/a)	23.6 (100%)	27.9 (118%)	32.5 (138%)
PERSONENVERKEHR MIV (Mrd. pkm/a)	88.7 (100%)	103 (116%)	99.3 (112%)
GÜTERVERKEHR SCHIENE (Mrd. tkm/a)	11.1 (100%)	16.9 (152%)	17.2 (155%)
GÜTERVERKEHR STRASSE (Mrd. tkm/a)	17 (100%)	19.5 (115%)	20.5 (121%)
PASSAGIERE LUFT (Mio. Pax/a)	44 (100%)	65 (148%)	75 (170%)
FRACHT LUFT (Mio. t/a)	0.4 (100%)	0.6 (150%)	0.7 (175%)



Es ist ein weiteres deutliches Verkehrswachstum in den Agglomerationen auf den heute schon hochbelasteten Relationen zu erwarten → Wie wirken sich die Belastungen auf die einzelnen Verkehrsträger aus?

Güterverkehr Strasse → + 21%



Als verstärkende Trends werden die Teilaufhebung des Nachtfahrverbots (zumindest für emissionsarme Fahrzeuge) und abnehmende Sendungsgrößen in Verbindung mit höheren Transportfrequenzen angenommen.

Güterverkehr Schiene → + 55%



Das Wachstum wird vor allem auf Verbesserungen der Infrastrukturnutzung und auf eine positive Wirtschaftsentwicklung zurückgeführt. Die NEATT-Transversale wird (nach Finalisierung des Ceneri-Tunnels) die Kosten des Bahntransports im Transitverkehr reduzieren.

Personenverkehr Motorisierter Individualverkehr (MIV) → + 12%



Neben dem erwarteten Bevölkerungswachstum und einer positiven Wirtschaftsentwicklung, die verstärkend auf den Trend wirken, dämpfen der gesellschaftliche Trend (z.B. weg vom eigenen Auto) und die abnehmende Akzeptanz von Infrastrukturbauten die Verkehrszunahme

Personenverkehr Öffentlicher Verkehr (ÖV) → + 38%



Die Innenverdichtung, die Verknappung von Boden und Ressourcen, der geplante Kapazitätsausbau der Infrastruktur sowie der steigende Anteil der älteren Menschen an der Bevölkerung wurden als die wichtigsten Treiber identifiziert.

Luftverkehr → + 70% (Passage) / + 75% (Fracht)



Es wird zugrunde gelegt, dass sich bis 2050 keine neuen grossen Flughafenstandorte herausbilden und die derzeitigen Flugplätze ihren regionalen Charakter behalten. Durch die steigende Kaufkraft in Schwellenländern und den steigenden Bevölkerungsanteil mit Migrationshintergrund überwiegen die verstärkenden Trends.

Ausgewählte Herausforderungen

- Steigender Mobilitätsbedarf bringt Mobilitätssysteme vor allem in Stadtzentren und stadtnahen Regionen an Grenzen
- Zunehmender Verkehr durch anhaltende Verdichtung von Siedlungsentwicklung
- Infrastruktureller Kapazitätsausbau oft politisch unkritisch reflektiert, ist lokal aber äusserst umstritten; Ausbauvorhaben werden häufig blockiert
- Staatliche Mittel für Infrastrukturausbau werden tendenziell abnehmen, dafür steigt Mittelbedarf für Erhaltung
- Technologieentwicklungen sind politisch nicht stark präsent: «Sprengkraft» neuer Informationsanbieter unterschätzt



Risiko:
**«Mehr vom Gleichen» ohne wirkliche
Zukunftsfähigkeit**

Entscheidungsstrukturen auf Bundes- und Kantonalebene unterstützen die Integration der Verkehrsträger kaum. Die Zielbilder der Vision Mobilität Schweiz 2050 gehen über beschränkte Planungsräume hinaus.

1. Visionen – auch eine Frage der Methode
2. Referenzszenario: Prognosen für 2030 – Expertenschätzungen für 2050
- 3. Zielbildthesen – eine wünschenswerte Mobilität 2050**
4. Handlungsempfehlungen – Der Weg zur Vision 2050

- 38 Zielbildthesen bilden den eigentlichen Kern der «Vision Mobilität 2050»
- Sie beschreiben gemeinsam das Bild über die wünschenswerte Mobilität in der Zukunft



These: «Bei der Ermittlung der von Nutzern zu tragenden Betriebskosten des Verkehrssystems werden auch die externen Kosten einbezogen.»

- Kostenermittlung für Inanspruchnahme der Verkehrsleistungen orientiert sich an den Vollkosten, d.h. auch externe Kosten (Stau, Unfälle, Umwelt)
- Förderung von Anreizen zur gezielten Entwicklung und zum Einsatz fortschrittlicher Technologien, die zur Senkung der externen Kosten beitragen
- Umwelt und Sicherheit rücken stärker in den Fokus bei Anbietern und Nutzern
- Höhere Transparenz und wirtschaftliche Nachvollziehbarkeit von externen Kosten
- Beeinflussung der Handlungsentscheidungen bei Anbietern und Nutzern



Gesellschaft &
Recht



«Die Sammlung, Übermittlung und Auswertung von Verkehrsdaten zur Kapazitätsplanung werden von den Verkehrsteilnehmern akzeptiert.»

Ressourcen,
Raum & Energie



«Die Antriebsenergie stammt überwiegend aus erneuerbaren Energien.»

Planung &
Organisation



«Die Verursacher von Verkehr leisten einen Beitrag zur Reduktion von Verkehrsspitzen.»

Infrastruktur



«Erstinvestitionen in die Infrastruktur werden vorwiegend aus Steuermitteln finanziert, Ersatzinvestitionen und Unterhalt sind durch die Nutzer der Verkehrssysteme zu leisten»

Angebot



«Anbieter mit neuen Geschäftsmodellen und neuen Verkehrsträgern erweitern das Mobilitätsangebot und sind in das Gesamtsystem integriert»

Betrieb



«Der Verkehr ist technisch weitgehend automatisiert. Autonome und vernetzte Systeme haben sich grösstenteils durchgesetzt.»

1. Visionen – auch eine Frage der Methode
2. Referenzszenario: Prognosen für 2030 – Expertenschätzungen für 2050
3. Zielbildthesen – eine wünschenswerte Mobilität 2050
- 4. Handlungsempfehlungen – Der Weg zur Vision 2050**

Ausgewählte Handlungsempfehlungen aus der Studie «Vision Mobilität Schweiz 2050»

44 Handlungsempfehlungen, gegliedert in 9 Themenbereiche zeigen den z.T. kontroversen Weg zur «Vision Mobilität 2050» auf

Gesellschaft &
Recht



«Für **Arbeitswege und Dienstreisen** gibt es **keine steuerliche Entlastungen** mehr.»

Ressourcen,
Raum & Energie



«Mit **raumplanerischen Massnahmen** sind **verkehrsarme Lebenskonzepte** zu unterstützen.»

Planung &
Organisation



«Es sind administrative Rahmenbedingungen für eine **organisatorische und technische Vernetzung der Verkehrsträger** hin zu einem **integralen Verkehrssystem zu schaffen.**»

Infrastruktur



«Der **Ausbau der Verkehrsinfrastruktur** erfolgt grundsätzlich engpassorientiert und nur, sofern die Engpässe durch intelligente Bewirtschaftung nicht behoben werden können.»

Angebot



«Es sind **Innovationsprogramme** für **Effizienz- und Qualitätssprünge** in den Verkehrssystemen zu schaffen.»

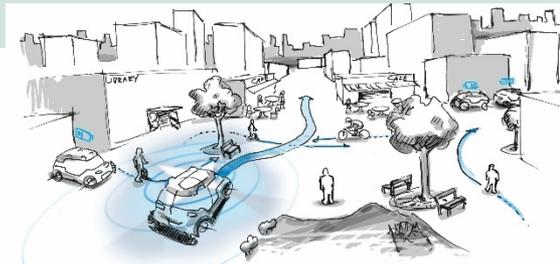
Betrieb



«**Technische und organisatorische Massnahmen** zur **Gewährleistung der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer** sind immer nach dem **aktuellen Stand der Technik** zu prüfen.»

Neue Fragen der Governance

- Traditionelle verkehrsträgerspezifische Strategien sind abzulösen durch einen **integrierten Masterplan**; konventionelle Planungsprozesse verlieren dabei an Bedeutung
- Steuerung des Verkehrsbereichs durch den Staat: In der Vergangenheit waren Bereitstellung und Betrieb von Infrastrukturen in öffentlicher Hand. Künftig wird die damit verbundene **Steuerungswirkung** zurückgehen
- Die Hebel von Digitalisierung und Automatisierung – insbesondere **Informationstechnologie und Daten** – werden im Eigentum von Unternehmen und nicht der öffentlichen Hand sein
- **Neue Geschäftsmodelle** werden Marktbedürfnisse der Nutzerinnen und Nutzer besser befriedigen als hergebrachte Formen der Leistungsvermittlung und Abrechnung im Verkehr
- Möglicher Ansatz: **Pilotvorhaben** in den Bereichen Technologie, Geschäftsmodelle, Mobilitätsformen lancieren



Wenn es mit dieser Studie gelingt, die verkehrspolitische Diskussion über die benötigte und gewünschte Mobilität zu bereichern, so hat sie ein erstes Ziel erreicht.

Wer liest gewinnt: Vision Mobilität Schweiz 2050

Download unter www.logistik.unisg.ch



4 Inhalts-, Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	4		
Abbildungsverzeichnis	5		
Tabelleverzeichnis	5		
Management Summary „Vision Mobilität Schweiz 2050“	8		

14	26	64
1 MOTIVATION, ZIELSETZUNG UND VORGANGEN	3 ENTWICKLUNG EINES REFERENZSZENARIOS	5 EMPFEHLUNGEN ZUR UMSETZUNG DER VISION MOBILITÄT SCHWEIZ 2050
1.1 Mobilität und Verkehr im Wandel 14 1.2 Zielsetzung, zentrale Begriffe und Aufbau der Untersuchung 16	3.1 Ausgangslage 26 3.2 Entwicklungspfad sowie und wichtige Trends im Schweizer Verkehr 30 3.3 Referenzszenario Mobilität Schweiz für das Jahr 2050 44 3.4 Zwischenfazit – Handlungsbedarf für die Verkehrspolitik! 46	5.1 Gegenüberstellung von Referenzszenario und Visionsschild 64 5.2 Konkrete Handlungsempfehlungen zur Erreichung Vision Mobilität Schweiz 2050 65
20	48	76
2 MOBILITÄT IN DER SCHWEIZ – BETRACHTUNGSFOKUS UND STUDIENDESIGN	4 ENTWICKLUNG EINER VISION FÜR DIE MOBILITÄT IN DER SCHWEIZ IM JAHR 2050	6 VON DER VISION ZUR UMSETZUNG
2.1 Betrachtungsgegenstand Mobilität in der Schweiz 30 2.2 Untersuchungsverfahren und Expertise 33	4.1 Werteverständnis als Grundlage der Visionentwicklung 48 4.2 Zielkriterien sowie der Mobilität der Zukunft 51 4.3 Vom Visionsschild zu den Themen 54 4.4 Zusammenfassung Vision Mobilität Schweiz 2050 61	6 Literaturverzeichnis 78

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



Universität St.Gallen
Lehrstuhl für Logistikmanagement
(LOG-HSG)
Dufourstrasse 40a
CH-9000 St. Gallen
Telefon +41 71 224 7280
Internet www.logistik.unisg.ch



Prof. Dr. Wolfgang Stölzle
Ordinarius

Telefon: +41 71 224 7281
Email: wolfgang.stoelzle@unisg.ch

***“Science-based,
practice-driven”***

Portrait

Lehrstuhl für
Logistikmanagement
(LOG-HSG)

Prof. Dr. Wolfgang Stölzle
Geschäftsführender Direktor

Prof. Dr. Erik Hofmann
Direktor

St. Gallen, 18. Januar 2017

Die Universität St.Gallen –

Praxisnahe betriebswirtschaftliche Forschung und Ausbildung auf internationalem Spitzenniveau



- Eine der ältesten Business Schools der Welt (*1898)
- Von Forbes und Wirtschaftswoche als #1 in D, A, CH bewertet
- Akkreditiert nach AACSB und EQUIS
- Executive Education und EMBA (früher NDU) seit 1969
- Ca. 8.450 Studierende (darunter 714 Doktorierende), 200 permanent in Executive Programmen, 25% ausl. Herkunft
- Praxisnahe Grundlagenforschung an fünf Schools: Management, Finance, Law, Economics and Political Science, Humanities and Social Science
- Rund 80 Fulltime Professoren an 38 Instituten, Forschungsstellen und Centern
- Eigenfinanzierungsgrad über 50%
- Herkunft des "Integrierten Managementkonzepts"
- Mitglied der CEMS (Community of European Management Schools) sowie Kooperationen mit über 100 renommierten Universitäten weltweit



Der Lehrstuhl für Logistikmanagement (LOG-HSG) – eine Forschungsstelle der Universität St.Gallen zum Supply Chain Management



Allgemeines

- Gründung 2003 durch die Universität St.Gallen
- Seit 2008 Forschungsstelle für Logistikmanagement
- Direktorium: Prof. Dr. Wolfgang Stölzle und Prof. Dr. Erik Hofmann
- Über 80% Drittmittelanteil
- Mitglied der School of Management (SoM) der Universität St.Gallen, insgesamt 38 Lehrstühle
- Mitglied im Center for Aviation Competence (CFAC) der Universität St.Gallen

Mission

- Internationale Plattform für wissenschaftlichen und praxisbezogenen Dialog im Bereich Supply Chain Management, Beschaffung, Logistik und Verkehr
- Angebot umfassender Aus- und Weiterbildung für Führungskräfte, den Wissenschaftsnachwuchs und Studierende
- Erforschung von komplexen Problemstellungen durch Erarbeitung von innovativen Konzepten, Methoden und Instrumenten

Aktuelles Team des Lehrstuhls für Logistikmanagement – die Köpfe hinter der St.Galler Supply Chain Management- Forschung, -Lehre und -Weiterbildung



Prof. Dr.
Wolfgang Stölzle
Geschäftsführender
Direktor & Ordinarius



Prof. Dr.
Erik Hofmann
Direktor &
Titularprofessor



Randi Oldach
Leitung Administration



Ingrid Brányik
Leitung Weiterbildung,
Events, PR



Laura Hube
Projektmitarbeiterin
Öffentlichkeitsarbeit &
Eventmanagement



Elisabeth Altmayer
Wiss. Mitarbeiterin /
Projektmanagerin



Julia Burkhardt
Wiss. Mitarbeiterin



Martin Hänsel
Wiss. Mitarbeiter /
Projektmanager



Nane Kieser
Wiss. Mitarbeiterin



Judith Martin
Wiss. Mitarbeiterin /
Projektmanagerin



Katrin Oettmeier
Wiss. Mitarbeiterin /
Projektmanagerin



Stephanie Schreiner
Wiss. Mitarbeiterin



Natascha Widmann
Wiss. Mitarbeiterin

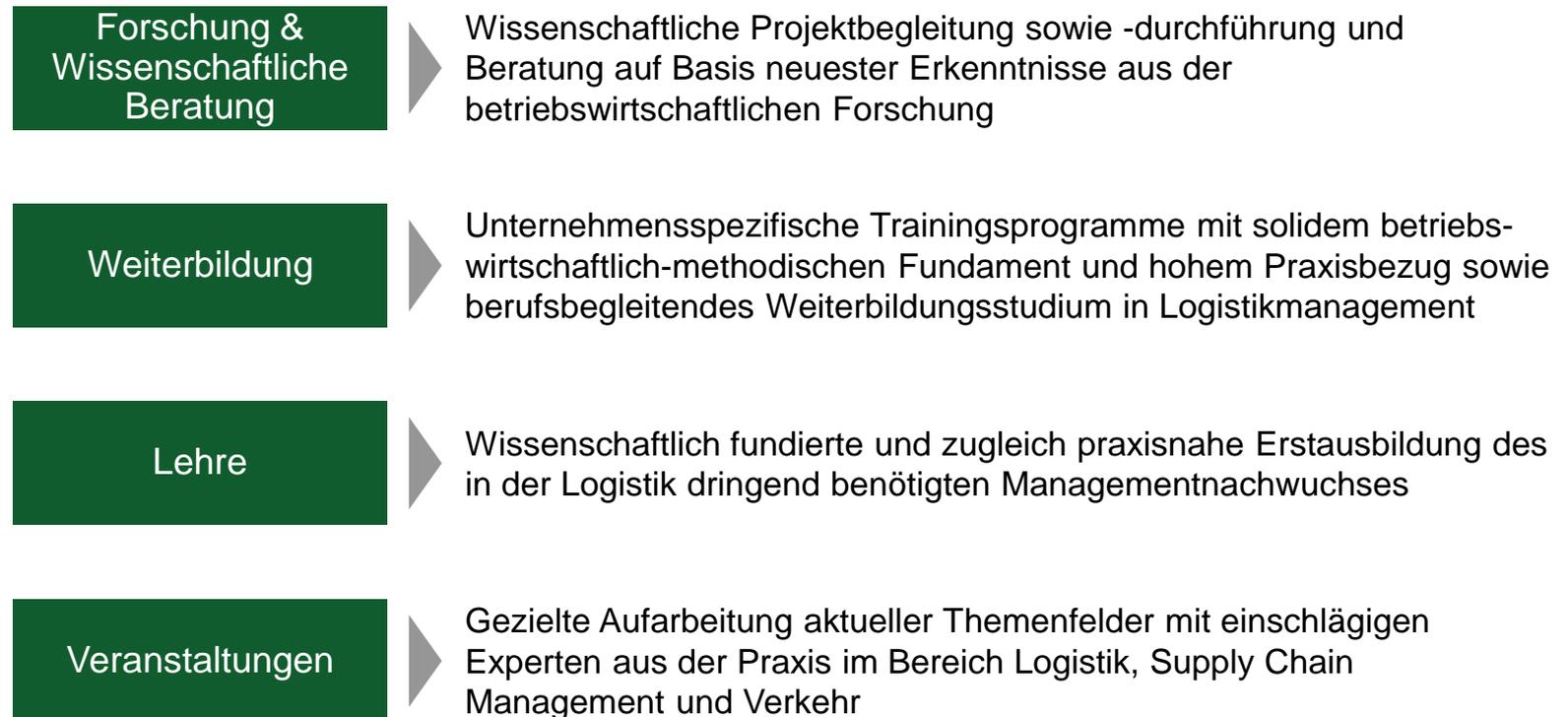
...sowie zahlreiche studentische Mitarbeitende und Praktikanten.

Bitte besuchen Sie auch unsere Homepage auf: <http://www.logistik.unisg.ch/de/lehrstuhl/team>

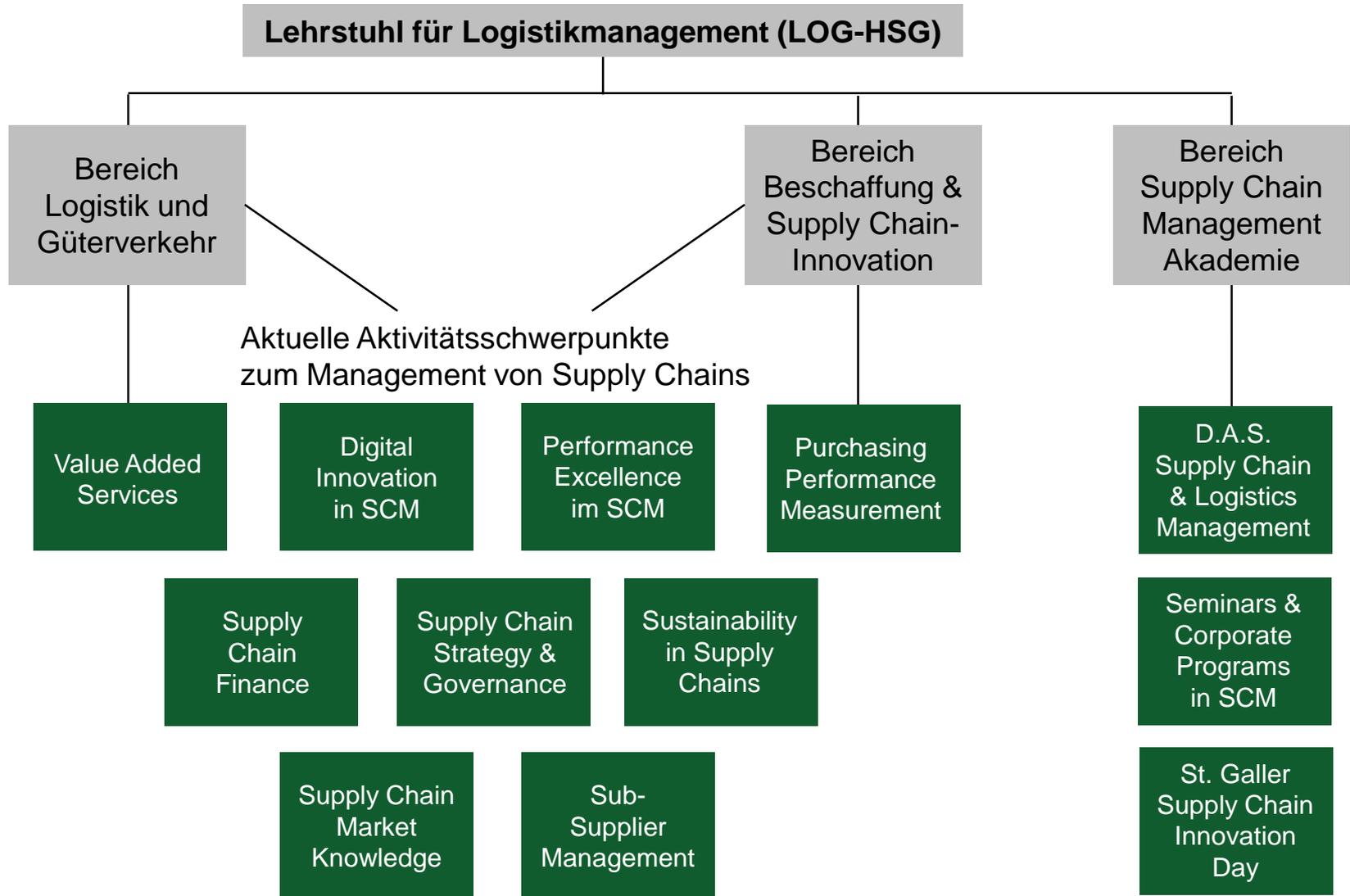


Aktivitätsfelder des Lehrstuhls für Logistikmanagement – Systematisch ausgerichtet auf die Stiftung eines ausgeprägten Praxisnutzens

Die vielfältigen Aktivitätsfelder entfalten einen unmittelbaren Praxisnutzen für Industrie-, Handels- und (Logistik-)Dienstleistungsunternehmen:



Aktuelle Aktivitätsschwerpunkte von LOG-HSG – Supply Chain Management im Fokus



Kooperationsformen des Lehrstuhls für Logistikmanagement – Nahezu alle Aktivitäten werden mit Partnern aus der Praxis initiiert

Kompetenzzentren (Auswahl)

- Supply Chain Finance-Lab der Schweizerischen Post (SCF-Lab)
- Competence Center Performance-Based Contracting (PBC)
- Center for Aviation Competence (CFAC)

Studien zu aktuellen Themen (Auswahl)

- Logistikmarktstudie Schweiz
- St.Galler Mautstudie
- Working Capital Management-Performance Excellence-Studie

Öffentlich geförderte Forschungsprojekte

- KTI-geförderte Forschung
- SNF-geförderte Forschung
- Ministerial-geförderte Forschung

Konsortialforschung (Auswahl)

- Vision Mobilität Schweiz 2050
- Supply Chain Management Governance

Wissenschaftliche Begleitung von innovativen Projekten der Praxis

Awards für herausragende Leistungen in der Praxis (Konzeption LOG-HSG)

- Eco Performance Award
- Swiss Working Capital Management Award

Executive Education

- Berufsbegleitendes Diplomstudium Supply Chain- und Logistikmanagement (D.A.S.-SCLM)
- Offene Seminare zu Spezialthemen
- Corporate Programs

Veranstaltungen (Auswahl)

- St. Galler Supply Chain Innovation Day
- Fachtagung Dienstleistungseinkauf (in Kooperation mit procure.ch)

Lehre

- Seminare und Vorlesungen auf Bachelor- und Masterstufe mit Gastvorträgen
- Spezifische Seminarformate mit Praxispartnern

Personenprofil Prof. Dr. Wolfgang Stölzle – Geschäftsführender Direktor



Position

- Ordinarius des Lehrstuhls für Logistikmanagement (Universität St.Gallen)
- Studiendirektor des berufsbegleitenden Diplomstudiums Supply Chain- und Logistikmanagement (Universität St.Gallen)

Forschungsinteressen

- Betriebswirtschaftliche Logistik, Supply Chain Management, Transport- und Verkehrsmanagement, Beschaffungsmanagement, Nachhaltigkeitsmanagement

Werdegang und Qualifikationen

- **ab 2004:** Leitung des Lehrstuhls für Logistikmanagement (ab 2004) und Studiendirektor des Diplomstudiums Supply Chain- und Logistikmanagement an der Universität St.Gallen (ab 2007)
- **2001-2004:** Leitung des Lehrstuhls für Betriebswirtschaftslehre mit Schwerpunkt Logistik und Verkehrsbetriebslehre an der Gerhard-Mercator-Universität Duisburg; Direktor des dortigen Zentrums für Logistik und Verkehr
- **1993-1999:** Habilitation (TU Darmstadt) und Universitätsprofessor für Betriebswirtschaftslehre der Brau- und Lebensmittelindustrie (TU München)
- **1993:** Auszeichnung der Dissertationsschrift zur Entsorgungslogistik mit dem Stinnes Award
- **1989-1993:** Promotion zum Dr. rer. pol. an der TU Darmstadt
- **1983-1988:** Studium der Wirtschaftswissenschaften an der Universität Stuttgart-Hohenheim und BWL an der Universität Mannheim

Ausgewählte Berufungen und Mitgliedschaften

- Mitglied des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur der Bundesrepublik Deutschland
- Vorsitzender der Jury VDA-Logistikaward
- Vorsitzender der Jury Eco Performance Award für den Strassengüterverkehr
- Mitglied der Jury Swiss Logistics Award
- Vorsitzender der Jury des Swiss Working Capital Management Awards

Personenprofil Prof. Dr. Erik Hofmann – Direktor



Position

- Direktor des Lehrstuhls für Logistikmanagement (Universität St.Gallen)
- Ständiger Dozent sowie Titularprofessor an der Universität St.Gallen mit dem Schwerpunkt Operations Management

Forschungsinteressen

- Einkauf und Beschaffung
- Supply Chain Strategien und Innovationen
- Working Capital Management und Supply Chain Finance

Werdegang und Qualifikationen

- **seit 2017:** Direktor des Lehrstuhls für Logistikmanagement (Universität St.Gallen)
- **seit 2016:** Präsident des akademischen Mittelbaus der HSG
- **seit 2014:** Ständiger Dozent und Titularprofessor (Universität St.Gallen)
- **2014:** Auszeichnung der Habilitationsschrift „Interorganisatorisches Operations Management“ mit dem BME Wissenschaftspreis
- **2010-2014:** Gastprofessur für Betriebswirtschaftslehre mit Schwerpunkt Automotive & Car Business Management an der TU Dresden
- **2009:** Forschungsaufenthalt an der Copenhagen Business School
- **2008-2016:** Vize-Direktor des Lehrstuhls für Logistikmanagement (Universität St.Gallen)
- **2008-2013:** Habilitation sowie Nachwuchsdozent später Assistenzprofessor an der Universität St.Gallen
- **2004-2008:** Studiengangsleiter des Executive MBA der Universität St.Gallen und der TU Berlin
- **1999-2004:** Promotion zum Dr. rer. pol. an der TU Darmstadt
- **1993-1999:** Studium des Wirtschaftsingenieurwesens an der TU Darmstadt sowie am Institut National Polytechnique de Grenoble

Ausgewählte Berufungen und Mitgliedschaften

- Member of the Board der Supply Chain Finance Community
- Mitglied sowie Zusammenarbeit mit GS1 Switzerland, procure.ch, BVL sowie Bundesverband für Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik (BME)

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Universität St.Gallen
Lehrstuhl für Logistikmanagement
(LOG-HSG)

Dufourstrasse 40a
CH-9000 St. Gallen

Tel.: +41 71 224 7280

Web: www.logistik.unisg.ch



Lehrstuhl für Logistikmanagement



Prof. Dr. Wolfgang Stölzle
Geschäftsführender Direktor

Tel.: +41 71 224 7281

E-Mail: wolfgang.stoelzle@unisg.ch

*“Science-based,
practice-driven”*

Prof. Dr. Erik Hofmann
Direktor

Tel.: +41 71 224 7295

E-Mail: erik.hofmann@unisg.ch