

Automatisierung Staplerfahren

Nordbucht Cargo Terminal (fiktives Beispielunternehmen)

Hinweis zur Aussagekraft — Diese Zukunftsanforderungen sind eine KI-gestützte Einschätzung auf Basis einer beschriebenen Technologieveränderung – keine validierte Erhebung. Vollständig fiktives Beispiel.

Projekt: Beispielprojekt Automatisierung Staplerfahren · Stand: fiktiv, 08/2026

1. Ersteinschätzung (Human-Impact-Risikokarte)

Automatisierungsgrad	hoch
Entscheidungstiefe	autonom
Sicherheitsrelevanz	hoch
Veränderungsintensität	hoch
Betroffener Prozess	Staplerfahren
Beschäftigtengruppe	Staplerfahrer

2. Tätigkeitsveränderungsmatrix

Heute	Der Staplerfahrer steuert das Fahrzeug manuell durch das Lager, wählt Fahrweg und Geschwindigkeit selbst.
Veränderung	Das automatisierte System übernimmt Routenplanung und Steuerung; der Fahrer wechselt von aktiver Steuerung zur passiven Überwachung.
Künftig	Der Mitarbeitende beobachtet den automatisierten Fahrbetrieb und greift nur bei Störungen oder sicherheitsrelevanten Ereignissen ein. verändert

Heute	Der Staplerfahrer trifft eigenständige Fahrentscheidungen auf Basis direkter Wahrnehmung des Lagergeschehens.
Veränderung	Diese operativen Fahrentscheidungen werden vollständig vom automatisierten System übernommen.
Künftig	Entfällt als Regelaufgabe; manuelle Steuerung nur in Ausnahmefällen. wegfallend

Heute	Nicht vorhanden — der Fahrer hat keine dedizierte Überwachungsrolle gegenüber einem automatisierten System.
Veränderung	Mit der Automatisierung entsteht eine neue Kernaufgabe: strukturierte Systemüberwachung.
Künftig	Der Mitarbeitende überwacht kontinuierlich den automatisierten Fahrbetrieb und entscheidet, wann ein Eingriff nötig ist. neu

3. Zukünftiges Kompetenzfeld 1 / 2

1 Störungserkennung und kontrolliertes Eingreifen Rang 1	
Aufgaben	Der Mitarbeitende überwacht den automatisierten Fahrbetrieb und greift bei Systemstörungen sicher und zielgerichtet ein.
Qualifikationsvoraussetzungen	Fundierte Verständnis des automatisierten Systemverhaltens; Erfahrung im Störungsmanagement aus dem manuellen Betrieb.

4. Zukünftiges Kompetenzfeld 2 / 2

2 Systemüberwachung und Situationsbewusstsein Rang 2	
Aufgaben	Der Mitarbeitende beobachtet kontinuierlich den automatisierten Fahrbetrieb und erkennt Abweichungen, bevor sie zu Störungen eskalieren.
Qualifikationsvoraussetzungen	Fähigkeit zur konzentrierten Prozessbeobachtung über längere Zeiträume.

5. Qualifizierungsfahrplan

Systemverständnis	Sicheres Erkennen und Bewerten von Systemzuständen. Priorität: hoch
Ausnahme- und Störfallmanagement	Schnelles und sicheres Eingreifen bei Systemstörungen. Priorität: hoch
Kommunikation und Koordination	Angepasste Kommunikation in einer automatisierten Betriebsumgebung. Priorität: mittel

6. Belastung & Akzeptanz

Unterforderung und Monotonie

Mit dem Wegfall der manuellen Steuerung könnte die aktive Handlungsdichte stark sinken. Maßnahme: aktive Überwachungsaufgaben mit klar definierten Eingreifanlässen verbinden.

Akzeptanzbarriere

Sorge um Beschäftigungssicherheit könnte die Bereitschaft zur Qualifizierung beeinträchtigen. Maßnahme: frühzeitige, transparente Kommunikation zur Beschäftigungsperspektive.

7. Empfehlungen zur Arbeitsgestaltung

- Eingreifkompetenz als eigenständige Qualifikation definieren und trainieren.
- Transparenz der Systemlogik für Fahrer sicherstellen.
- Beschäftigungsperspektive frühzeitig und transparent kommunizieren.

Methodik und Einordnung

Grundlage ist ein fiktives Beispielprojekt. Die gezeigten künftigen Anforderungen wurden mit softwareseitiger Unterstützung (KI-gestützt) aus einem angenommenen Ist-Zustand abgeleitet.

Dieser Bericht dient ausschließlich der Veranschaulichung des PEILUNG-PORT-Verfahrens und enthält keine realen Erhebungsdaten oder Firmenbezüge.

peilung.work · hallo@peilung.work — Beispiel erzeugt zur Veranschaulichung des PEILUNG-PORT-Arbeitsdialogs, 08/2026.