

verkehrs RUNDSCHAU

Wochenmagazin für Spedition, Transport und Logistik

Who is Who 2022

Das Verzeichnis führender Produkt- und Dienstleistungsanbieter finden Sie ab Seite 53



Das Segel neu setzen

**Persönlichkeiten aus Wirtschaft,
Wissenschaft und Politik zu den
Top-Themen des Jahres 2022**

8 ZUKUNFT DER LIEFERKETTEN

Endet mit dem Coronavirus die Globalisierung?
Professor Michael Hüther vom Institut der
deutschen Wirtschaft zur Zeitenwende

16 INTERVIEW

Durch die Pandemie ändert sich die Arbeitswelt
dramatisch. Management-Vordenker Fredmund
Malik zur Zukunft von Arbeit und Führung



Bei unseren Kunden möchten wir uns herzlich für das entgegengebrachte Vertrauen und die angenehme Zusammenarbeit im vergangenen Jahr bedanken. Wir wünschen allen ein frohes Fest und vor allem ein gesundes Jahr 2022.
Ihr Fassi Team



Lifting Tomorrow

Qualität und Innovation sind unsere Passion, im Geiste FASSI.
www.fassigroup.de



Wir sind die Profis fürs Heben und produzieren seit über 50 Jahren hydraulische Krane.



FASSI GROUP



Eva Hassa
Redakteurin
eva.hassa@springernature.com

Lasst uns die Potenziale ausloten!

Das Jahr 2022 liegt vor uns, und selten war die Zukunft so ungewiss. Die Welt, wie wir sie kennen, befindet sich im Umbruch. Vieles Vertraute und Bewährte steht auf dem Prüfstand, auch weil dank der neuen Technologien – Stichwort Vernetzung – heute vieles machbar ist, was früher undenkbar gewesen wäre.

Was aber bedeutet das für Unternehmen und deren Führung? Wie und wohin kann ein Firmenchef sein Unternehmen steuern, wenn die Zukunft so viele Fragezeichen birgt? Natürlich kann man es hier wie Albert Einstein handhaben, der einmal sagte: „Ich denke niemals an die Zukunft. Sie kommt früh genug.“ Besser ist es aber, das Steuer in die Hand zu nehmen und die neuen Möglichkeiten, ja sogar die Pandemie, mit einer positiven Einstellung zu nutzen, wie es Management-Vordenker Fredmund Malik im Interview auf Seite 16 empfiehlt: „Wir haben jetzt die große Chance, ganz neue Dinge im Zusammenleben und Zusammenarbeiten auszuprobieren. Mein Rat ist: Lasst uns die Potenziale ausloten!“

Nutzen Sie deshalb die Zeit zwischen den Jahren. Halten Sie einmal inne, und prüfen Sie in Ruhe, wie Sie Ihr Segel in 2022 neu setzen. Lassen Sie sich dafür vom Who is Who Logistik inspirieren, etwa von den Unternehmen, die nicht nur von Klimaschutz reden, sondern handeln (siehe S. 24), oder auch von HHLA-Chefin Angela Titzrath, die gegen alle Widerstände die Vision von Hyperloop umsetzen will (siehe S. 36).

Die Welt ist im Umbruch. Es gibt aber Antworten. Oder um Victor Hugo zu zitieren: „Die Zukunft hat viele Namen: Für Schwache ist sie das Unerreichbare, für die Furchtsamen das Unbekannte, für die Mutigen die Chance“.

Member of
Logistics Alliance Germany



Die VerkehrsRundschau
vergift die Auszeichnungen:



Sie können mit Tunnelblick fahren.

Oder mit exklusivem Wissen digital durch- starten.

**VR plus –
Das Profiportal für
Spedition und Logistik**

Sichern Sie sich jetzt das digitale Werkzeug, um effizienter zu arbeiten, Wissen zu vertiefen und wertvolle Informationen mit Ihrem Team und Ihren Fahrern zu teilen: [verkehrsrundschau-plus.de](https://www.verkehrsrundschau-plus.de)

**DIGITAL
EFFIZIENT
ARBEITEN**



Inhalt

12 Politik + Wirtschaft

Grüne Verkehrswende

Baden-Württembergs Verkehrsminister Winfried Hermann zur grünen Verkehrswende in seinem Bundesland

24 Transport + Logistik

Thema des Jahres

Klimaschutz auf der Agenda: was Unternehmen dafür planen, was sich dadurch in Transport und Logistik künftig ändert

40 Fuhrpark + IT

Logistik-Start-ups

Was etablierte Logistikunternehmen von den neuen Mitspielern im Markt lernen können und umgekehrt

Politik + Wirtschaft

- 6 **Verkehrspolitik**
Wie die Bundesregierung die Weichen für die Logistik von morgen stellen muss
- 8 **Zukunft der Lieferketten**
Erschöpft durch die Pandemie: Kommt jetzt die Deglobalisierung?
- 12 **Klimaschutz**
Wie in Baden-Württemberg der Güterverkehr der Zukunft gelingt

Transport + Logistik

- 16 **Management 4.0**
Zur Zukunft des Managements – ein Interview mit Professor Fredmund Malik
- 20 **Circular Economy**
Kreise statt Ketten: wieso die klassische Logistik verschwinden wird
- 24 **Thema des Jahres**
Die Konzepte der Logistik-Entscheider gegen den drohenden CO₂-Kollaps
- 28 **Stückgut der Zukunft**
Strategie 2030: der Dachser-Fahrplan für die Stückgutlogistik von morgen
- 32 **Schienengüterverkehr**
In Sachen Klimaschutz führt kein Weg an der Verlagerung von Gütern auf die Schiene vorbei

Fuhrpark + IT

- 36 **Transportsystem der Zukunft**
Containertransport in ganz neuer Dimension: das Modell Hyperloop
- 40 **Logistik-Start-ups**
Lean, disruptiv, innovativ: wie die Start-ups den Logistikmarkt verändern
- 44 **Blockchain**
So revolutioniert die neue Technologie den Palettentausch
- 48 **Vertrag 4.0**
In Zukunft werden autonom agierende Systeme Verträge schließen

Branchenguide 2022

- 53 Das Verzeichnis führender Produkt- und Dienstleistungsanbieter in der Logistik

Rubriken

3 Editorial 4 Inhalt 110 Adressen
112 Rubrikanzeigen 115 Vorschau/
Impressum

Online

Die umfassende Datenbank der Transport- und Logistikbranche gibt es auch online unter www.verkehrsrundschau.de/branchenguide

Anruf genügt

Hotline: 089 - 20 30 43 - 11 00
Mail: verkehrsrundschau@springernature.com
Aboservice: 089 - 20 30 43 - 11 00
Anzeigenservice: 089 - 20 30 43 - 23 75
Redaktion: 089 - 20 30 43 - 2386

Titelbild:
© Dudarev Mikhail/stock.adobe.com

”

Intelligente Disposition, ein effizientes Flottenmanagement, weniger CO₂ Emissionen, höhere Warensicherheit und mehr Trailer Up-Time bei gleichzeitiger Kostenreduktion als zukunfts-sichere Investition frei Haus? Mit uns sofort!

Schmitz Cargobull AG



10165



100 % SMART – serienmäßig

Telematik TrailerConnect® ist in allen Sattelcurtainsidern S.CS und Sattelkoffern S.KO jetzt serienmäßig an Bord. Für mehr Effizienz, mehr Verfügbarkeit und bessere Planbarkeit bei sinkenden Kosten. Sie wollen wissen wie? www.cargobull.com



Die Säulen des Güterverkehrs

Damit Deutschlands Wirtschaft nicht zurückfällt, muss Logistik reibungslos, effizient und nachhaltig funktionieren. Was eine neue Bundesregierung jetzt tun muss.

Autor

Markus Olligschläger, Hauptgeschäftsführer des BWVL

Markus Olligschläger ist seit dem 1. Januar 2020 Hauptgeschäftsführer des Bundesverbands Wirtschaft, Verkehr und Logistik (BWVL) in Bonn. Zuvor war der studierte Wirtschaftsjurist 17 Jahre lang in leitender Funktion bei mehreren Speditions-Verbänden tätig. Seine Wurzeln sieht der gebürtige Rheinländer im elterlichen Textil-Einzelhandel. Der BWVL ist ein Unternehmensfachverband für Transport und Logistik mit rund 1400 Unternehmen. Er vertritt die logistischen Interessen von Industrie- und Handelsunternehmen gegenüber der Politik und in der Wirtschaft.



BWVL

Nachhaltigkeit planbar gestalten

Nachhaltigkeit ist die vielleicht größte Herausforderung unserer Zeit mit fundamentalen Veränderungsprozessen für Logistikunternehmen. Neben der Transparenz des CO₂-Fußabdrucks und der Vermeidung von Transporten kommt es vor allem auf den Einsatz alternativ angetriebener Fahrzeuge an. Für die damit verbundenen immensen Investitionen benötigen die Firmen Planungs- und Investitionssicherheit. Lenkungsmaßnahmen wie ETS und CO₂-Maut machen nur als EU-weite Lösung Sinn. Nationale Alleingänge, die zu Wettbewerbsbenachteiligung führen, wirken ohne Kompensation kontraproduktiv. Eine Lenkung in Richtung alternativer Energien ist nur sinnvoll, wenn diese in ausreichender Menge zur Verfügung stehen. Logistikunternehmen könnten gefördert werden, diese selber zu produzieren (Prosumer-Konzept: Produzent = Konsument), etwa in Form von Solarstrom auf den Dächern ihrer Immobilien.

Logistik sichtbar machen

Die Logistik ist für Wirtschaft und Gesellschaft das, was der Blutkreislauf für den Menschen ist. Ohne sie funktioniert das System als Ganzes nicht, und doch ist sie in den meisten Situationen kaum wahrnehmbar. Die eher blasse Wahrnehmung der Logistik in der Öffentlichkeit gleicht einem Image-Dornröschenschlaf und wird ihrer Bedeutung als drittgrößtem Wirtschaftsbereich nicht gerecht. Wünschenswert wäre ein in die gesamte Gesellschaft getragenes positives Image. „Logistikweltmeister“ sollte endlich vom Insider-Titel zu einer proaktiv gelebten Identität im alltäglichen Bewusstsein entwickelt werden – verwurzelt als Unterrichtsinhalt in den Schulen. Nachhaltigkeit und Digitalisierung könnten die Träger einer breit angelegten Sprach- und Deutungsänderung für die Logistik werden. Im Wettbewerb der Branchen um die benötigten Fachkräfte ist das Image die Basis.

Infrastruktur vorantreiben

Neben dem Erhalt der Infrastruktur stehen deren Ausbau und Nutzung im Spannungsverhältnis zu weiter steigenden Verkehrsleistungen. Einer sich exponentiell verschlechternden Situation aller Verkehrsträger wird der Bundesverkehrswegeplan 2030 aktuell nicht mehr gerecht und muss nachgebessert werden. Für eine leistungsfähige Infrastruktur sollten die Finanzierungs-kreisläufe verkehrsträgerbezogen angelegt werden. So sollten vor allem die Lkw-Mauteinnahmen auch in den Straßenerhalt fließen. Jenseits der Finanzierungsfragen gibt es schnell wirkende Praxisansätze, zum Beispiel den Einsatz von vorgefertigten Bauteilen oder das Angebot von Bonuszahlungen bei vorzeitiger Fertigstellung der Baustellen. Gleiches gilt für den internationalen Einsatz von Lang-Lkw und die Nutzung von 44-Tonnen zGG dort, wo es die Infrastruktur zulässt.

Digitalisierung beschleunigen

Megafaktor für die Wettbewerbsfähigkeit des Logistikstandorts Deutschland ist die Entwicklung der digitalen Infrastruktur. Als Backbone gilt der dringend voranzutreibende Ausbau der 5G- und Glasfasernetze. Nur so lassen sich verschiedene digitale Anwendungen und neue Technologien vorantreiben. Dazu zählen zum Beispiel die digitale Verkehrslenkung, Verkehrsfluss-Regulierungen, Car-to-Car-Konnektivität und digitale Kontrollmöglichkeiten unter Nutzung anonymisierter Mautdaten. Parallel müssen die Prozesse der Verwaltung als solche sowie der Informationsaustausch zwischen Unternehmen und Behörden stärker digitalisiert werden. Analoge, papierbasierte Verwaltungsprozesse müssen ab- und rechtssichere digitale Prozesse aufgebaut werden. Dies gilt insbesondere dort, wo das unternehmerische Handeln von der behördlichen Entscheidung abhängt.

Bürokratie verschlanken

Transformation, Verkehrs- und Mobilitätswende erfordern zügigere und koordiniertere Entscheidungen. Dazu müssen Verfahren einfacher und kürzer gestaltet werden, begleitet von mehr Pragmatismus und mehr Zug zum Ziel. Vieles wird im Ansatz auf den Weg gebracht, dauert aber zu lange und verliert sich in häufigen Diskussionsschleifen mit am Ende verwässerten Ergebnissen. Hier hilft am Ende wohl nur eine Staats- und Verwaltungsreform. Konkret könnte zum Beispiel die Innenstadtlogistik mithilfe bundeseinheitlicher Vorgaben für die geräuscharme Belieferung in die frühen Morgen- und späten Abendstunden dazu beitragen, die Verkehrsströme zu entlasten, und damit Staus vermeiden. Wichtig sind hier bundeseinheitliche Rahmenregelungen, sonst droht eine für die Unternehmen nicht handhabbare Vielfalt kommunaler Vorgaben.

Die Zukunft der Lieferketten

Die grenzüberschreitende Verknüpfung von Warenströmen, Produktionsprozessen und Technologien stößt durch Corona an ihre Grenzen. Folgt nach der Pandemie nun die Deglobalisierung? Auf welche Szenarien sich Wirtschaft und Logistik einstellen müssen.

Das Geschäftsmodell der deutschen Wirtschaft beruht unumstößlich auf einer eng verzahnten Logistik rund um den Globus, die Zulieferer, Produzenten und Konsumenten miteinander verknüpft. Die lange eingeübten Lieferketten konnten sich erst durch offene Grenzen konstituieren, über die Güter und Kapital ungehindert fließen, Fachkräfte migrieren und sich Ideen sowie Innovationen verbreiten.

Nur wenn Märkte offengehalten werden, kann es den Hidden Champions aus dem ländlichen Raum in Deutschland heraus weiterhin gelingen, ihre global gefragten Produkte erfolgreich anzubieten. Die Erschöpfung der Globalisierung, die sich zuletzt in unterschiedlichsten Dimensionen manifestiert hat, birgt daher gerade für die deutsche Industrie eine große Gefahr. Die mit der Öffnung Chinas vor 40 Jahren begonnene Globalisierungs-

Periode hat unterschiedliche Enttäuschungen mit sich gebracht: So ist die globale Kapitalmarktintegration daran gescheitert, avisierte Wachstumsimpulse zu realisieren. Schwellen- und Entwicklungsländern war fest versprochen worden, dass internationale Geldgeber nachhaltige Investitionsprojekte realisieren würden, wenn sie nur von ihren Kapitalverkehrscontrollen absehen würden.

Kraftlos und zerstritten

Tatsächlich stürzte das scheue Kapital durch akute Kapitalflucht Nationalstaaten punktuell sogar in die Zahlungsunfähigkeit. Vielerorts hat sich daher eine Effizienzillusion breitgemacht. Insbesondere der Westen wird dabei kritisch betrachtet, und auf der Suche nach Alternativen biedert sich die Volksrepublik China mit ihren blumigen Investitionsprogrammen wie der Seidenstraßeninitiative an. Alternativen des transatlantischen Westens werden kaum wahrgenommen. In Europa und den USA treffen zudem die Migrationsbewegungen auf Widerstand. Gerade Menschen, die vor Konflikten in fern gelegenen Regionen der Welt flüchten, lassen spürbar werden, wie eng die Welt mit ihren Spannungen zusammengerückt ist. Gleichzeitig zwingen der demografische Wandel und der damit einhergehende Fachkräftemangel die Industrieländer, Migration als wichtigen Standortfaktor anzuerkennen.

Drohende Zerreißprobe

Nicht zuletzt unter der Präsidentschaft von Donald Trump ist der Systemwettbewerb der Great Power USA, Europa und China zu einem Systemkonflikt mutiert. Der durch den US-Präsidenten vom Zaun gebrochene Handelskrieg hat die ersten Anzeichen sichtbar werden lassen, wie eine Welt aussehen könnte, in der die Globalisierung regional rückabgewickelt wird.



Autor

Michael Hüther, Direktor beim Institut der deutschen Wirtschaft

Professor Michael Hüther ist Direktor und Mitglied des Präsidiums beim Institut der deutschen Wirtschaft in Köln. Von 1982 bis 1987 absolvierte er sein Studium der Wirtschaftswissenschaften sowie der mittleren und neuen Geschichte an der Justus-Liebig-Universität Gießen. Nach Abschluss des Promotionsverfahrens wurde er 1991 wissenschaftlicher Mitarbeiter und 1995 Generalsekretär des Sachverständigenrats zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung. Im Jahr 1999 wechselte er als Chefvolkswirt zur DekaBank und wurde dort 2001 zum Bereichsleiter Volkswirtschaft und Kommunikation ernannt. Seit August 2001 ist er Honorarprofessor an der EBS Business School in Oestrich-Winkel. Im April 2019 wurde er zum Aufsichtsratsvorsitzenden der TÜV Rheinland AG ernannt.



Institut der deutschen Wirtschaft

Decoupling, ein Entkoppeln der Systeme, wäre gerade für die deutsche Wirtschaft eine Katastrophe. Konzerne wie Volkswagen haben zuletzt rund 40 Prozent ihres Pkw-Absatzes in Fernost realisiert. Damit stehen sie vor bislang wenig beachteten normativen Fragen, mit denen sie von der heimischen Zivilgesellschaft konfrontiert werden. Unternehmen, die sich deutlich von Menschenrechtsverletzungen in China distanzieren haben, bekommen dafür die Macht des volkrepublikanischen Nationalismus zu spüren.

Schon vor der Pandemie reifte die Globalisierung für ihre zentralen Akteure zur Zerreißprobe. Die Stimmung verschärft sich nicht zuletzt, weil sich für China ein Window of Opportunity schließen könnte. Die Nachwehen der Ein-Kind-Politik sind deutlich spürbar, und die chinesische Alterssicherung wird kaum sozial verträglich zu gestalten sein, wenn sich das Land weiter extrem schnell steigende Verteidigungsausgaben und eine kostspielige Außen-Investitionspolitik, zum Beispiel das Seidenstraßenprojekt, leistet.

Sicherheitsillusion

Die Globalisierung leidet jedenfalls deutlich unter der verschärften geopolitischen Lage. Die globalen Direktinvestitionen verzeichnen eine Flaute, und auch der Welthandel wächst spätestens seit der globalen Finanzkrise kaum noch so schnell wie die Weltwirtschaft. Nach und nach kristallisiert sich heraus, dass die Industrieländer einer Sicherheitsillusion aufgesessen sind. Lange wollte man nicht wahrhaben, dass die auszutragenden Konflikte in der fortschreitenden Globalisierung angelegt waren.

Die interne Zerrissenheit der westlichen Akteure zeigt sich beiderseits des Atlantiks: Die EU ist tief zerstritten über ihre Rolle im Systemkonflikt. Immer wieder scheren einzelne Länder aus und schlagen sich aus strategischen Gründen auf die Seite Chinas. Innerhalb fast aller Länder wird zudem der Identitätskonflikt darüber ausgetragen, wie viel Heterogeni-

tät die Gesellschaften vertragen können. Kennzeichnend für diese schwierigen Fragen, hat sich das Vereinigte Königreich aus der EU in die vermeintliche Souveränität verabschiedet, um sich gleich wieder in seinen eigenen Konflikten zu verheddern. Die Spaltung des ehemaligen Hegemon, der USA, ist nicht minder sichtbar und manifestierte sich mit dem Sturm auf das Kapitol zuletzt sogar physisch. Zwar rückt ein transatlantisches Bündnis unter Präsident Biden wieder in Reichweite, doch fußt ein gemeinsames Wertegerüst in Zeiten interner Zerwürfnisse auf einer äußerst fragilen Grundlage. Der Corona-Schock trifft die Welt in einer geopolitisch und institu-

tionell höchst angespannten Lage. Einerseits hat die chinesische Machtposition die Dominanz des transatlantischen Westens deutlich infrage gestellt. Andererseits ringen Europa und die USA mit sich selbst und haben es versäumt, die multilateralen Institutionen der vergangenen Globalisierungsperiode auf die neuen Herausforderungen vorzubereiten. Gerade WTO, UN, EU sowie die internationalen Klimaabkommen haben deutlichen Schaden davongetragen.

Die Globalisierung wurde währenddessen im Revival der Nationalstaaten eingesperrt. Grenzschießung für Güter und Migration, Kapitalflucht und strikte Lockdowns waren die



Die Corona-Krise hat die Welt verändert, die Wirtschaft sortiert sich neu

Spectral-Design/Fotolia

Abwehrreflexe der ersten Pandemiephase. Eine kluge, international abgesprochene Gesundheitspolitik schimmerte kaum durch. Vielmehr versuchten nationale Regierungen, die empfindlichen ökonomischen Verluste zu kompensieren. Der Blick für die sozialen Folgen umfassender Lockdown-Politiken weitete sich erst wesentlich später.

Die internationalen Lieferketten revitalisierten sich zunächst schnell, nachdem gerade die Industrieproduktion mangels Vorleistungsgüter oder Absatzmöglichkeiten gänzlich heruntergefahren werden musste. Sowohl der frühe Aufschwung Chinas als auch die robuste wirtschaftliche Entwicklung der USA beflügelten diese Entwicklung und sorgten dafür, dass die

exportorientierte deutsche Wirtschaft vergleichsweise gut durch die Krise hindurchlaufen konnte. Die Angebotsfraktionen ließen sich auch deshalb einhegen, da der Handelsverkehr Grenzen mit geringen Einschränkungen passieren konnte und man vielerorts davon absah, Produktionswerke zu schließen.

Mit der Wahl Joe Bidens zum 46. amerikanischen Präsidenten kehrte die Hoffnung wieder, dass der Systemkonflikt zwar nicht weniger erbittert, aber doch lösungsorientierter geführt werden würde. Die schnelle Rückkehr zum Pariser Klimaabkommen inklusive dem Verkünden ambitionierter Ziele auf einem eigens anberaumten Klimagipfel war das dazu passende Signal. Es folgten die Rückkehr in den UN-Menschenrechtsrat, das Ende der Blockade der neuen WTO-Präsi-

dentin, die Verlängerung des Abrüstungsvertrags „New Start“ mit Russland sowie das Ankündigen von Verhandlungen mit dem Iran über das JPCOA-Abkommen. Innerhalb der G7 hat Präsident Biden zuletzt sogar eine Investitions-Offensive angestoßen, die sich als Alternative zu den chinesischen Programmen geriert. Inmitten der Krise kehren die USA konstruktiv zurück auf die internationale Bühne. Deutlich wird auch: Die EU entwickelt sich langsam, aber sicher zu einer Investitionsunion. Die langen Rückzahlungszeiträume ermöglichen zudem im aktuellen Niedrigzinsumfeld eine hohe Schuldentragfähigkeit, und die pandemiebedingte Ausnahme-situation stellt die Legitimität der Schuldenfinanzierung sowieso nicht infrage. Eine europäische Investitionsunion ist dringend nötig, schließlich schaden regionale Investitionsrückstände der Wettbewerbsfähigkeit europäischer Wertschöpfungsnetze und lassen die Schieflage der regionalen Disparitäten nur zu deutlich werden.

EU steht vor komplexem Spannungsfeld

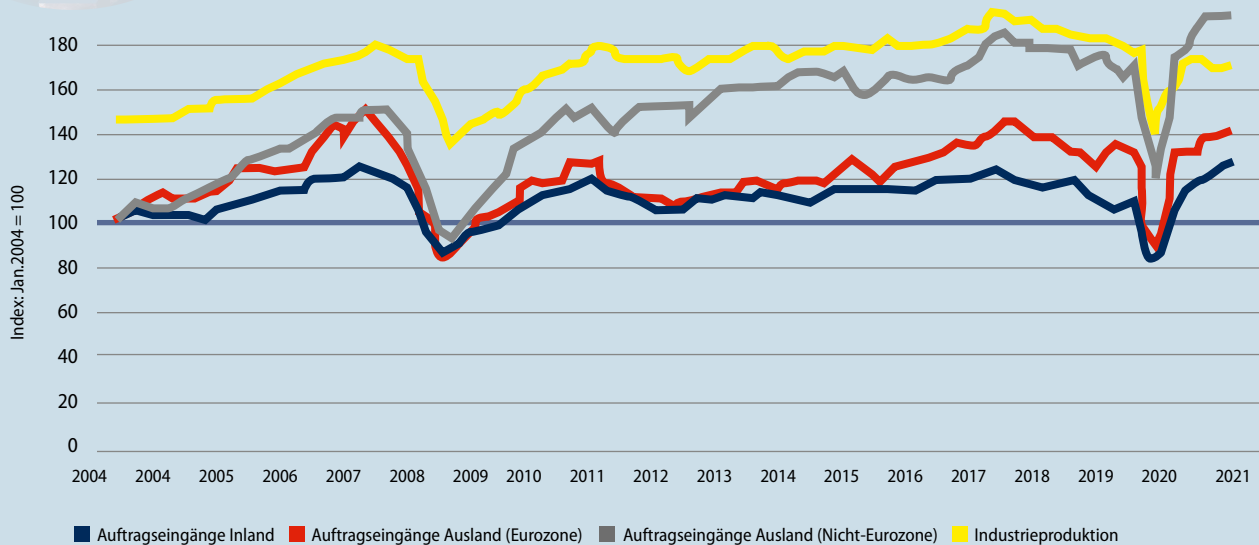
Wie stark die Lieferketten durch die Pandemie in Mitleidenschaft gezogen wurden, lässt sich derzeit aus den vollen Auftragsbüchern ableiten, die die Industrie nicht abzuarbeiten vermag (siehe Grafik S. 11). Einer europäisch koordinierten Finanzierung bedarf es insbesondere dort, wo einzelne Nationalstaaten Investitionen nicht vorantreiben können („Bottlenecks“) oder wo übergeordnete, von der EU vorgegebene Ziele angegangen werden (Netzwerkeffekte und Klimaschutz).

Die legitimen individuellen Bedürfnisse trotzdem ernst zu nehmen und gleichzeitig auf gemeinsame Ziele hinarbeiten, bilden das komplexe Spannungsfeld, das die EU aktuell zu meistern versucht. Außen vor bleibt dabei das Vereinigte Königreich. Leere Supermarktregale, rekordverdächtige Energiepreise und stundenlange Schlangen an den Tankstellen sind der Preis, den der britische Premierminister für die Souveränität offensichtlich nur zu gerne bereit ist zu bezahlen.

Nicht zuletzt das Negativbeispiel Brexit lässt die Deutung zu, dass die intensive supranationale Kooperation und Koordination keinesfalls mit der vergangenen Globalisierungsperiode begraben werden sollten. Wie auch die Biden-Präsidentschaft offenbart, haben Nationalstaaten



Volle Auftragsbücher, doch der Materialmangel bremst Produktion und Export



Quelle: Statistisches Bundesamt

Die durch die Pandemie in Mitleidenschaft gezogenen Lieferketten werden zunehmend zum Engpassfaktor für die verarbeitende Wirtschaft

durchaus die Chance, innerhalb etablierter multilateraler Institutionen ihre Standpunkte vorzubringen und die internationale Kompromissfindung voranzubringen, ohne ihre eigenen Interessen hintanzustellen. Dabei ging man mit dem „Globalisierungs-Trilemma“ lange davon aus, dass eine voranschreitende Globalisierung unausweichlich den Nationalstaat respektive die nationale Demokratie aushebelt. Der internationale Druck der Märkte verschließt in dieser Interpretation regionale Handlungsoptionen. Entfliehen könne man dem nur in einer Art Vogel-Strauß-Herangehensweise. Sprich: Man zieht sich auf die eigene Scholle zurück und erfreut sich in der selbst gewählten Isolation seiner Selbstbestimmung.

Räumliche Spaltungen auflösen

Der Austritt des Vereinigten Königreichs aus der EU liefert in dieser Hinsicht ein interessantes Gegenbeispiel. Denn erfolgreich oder nicht: Die Briten haben sich demokratisch legitimiert aus der EU zurückgezogen, um nun eigenständig etwa in die Verhandlung von Freihandelsabkommen einzusteigen. Natürlich schwächt dies die britische Verhandlungsposition. Schließlich werden Clubs eher gehört als Einzelmeinungen, und keine Position kann einen Absolutheitsanspruch geltend machen.

Das kann sie innerhalb der nationalen Demokratie aber auch nicht. Jedenfalls sind unterschiedliche Wege vorgezeichnet, wie Nationalstaaten in verschiedenen Konstellationen auf dem internationalen Parkett und mit Blick auf unterschiedliche Dimensionen der Globalisierung die Spielregeln mitgestalten. Denn Globalisierung lässt sich keinesfalls auf eine einseitige Dominanz der Märkte reduzieren.

Die Grundvoraussetzung ist freilich, dass sich Gesellschaften in ihrem normativen Wertegerüst reflektieren und vergewissern. Der transatlantische Westen ist zuletzt als Negativbeispiel aufgefallen, dem ein gemeinsamer Wertekompass abhandengekommen zu sein schien und der intern durch die vielfältigen regionalen Disparitäten zu zerreißen drohte. Gerade die räumlichen Spaltungen gesellschaftlicher Strömungen erschweren das Brückenbauen zwischen den divergenten Weltanschauungen. Deutlich geworden ist dies am Konflikt zwischen weltgewandten „Anywheres“, die sich in den Pionierorten der Globalisierung, den Städten, sammeln („Vulkantheorie“), und den heimatbewussten „Somewheres“, die den ländlichen Raum dominieren. Dieser globalisierungsimmanente Disput konfligierender Interessen gehört deliberativ strukturiert.

Gerade das dezentrale deutsche Geschäftsmodell zeigt, wie das Zusammenspiel von Lieferketten und Clustern räumliche Spannungen aufzulösen vermag. Ein ähnliches Geflecht bedarf es auch für den Diskursraum, der auf Augenhöhe die Meinungen der weit vom Vulkan entfernten Orte hörbar und sichtbar machen muss. Nationale Demokratien müssen solche Selbstfindungsprozesse vorantreiben, wollen sie selbstgestärkt an die internationalen Verhandlungstische zurückkehren. Denn eine inklusive Globalisierung kann nur entstehen, wenn die Verhandlungspartner sich überhaupt über die Vulnerabilität der schwächeren Glieder bewusst werden.

Die Hoffnung, dass Kompromisse die sich zuspitzenden Konflikte der vergangenen Jahre einhegen können, ist mit der neuen US-Präsidentschaft gestiegen. Zur ungeschminkten Wahrheit gehört aber ebenso, dass es ideologische Differenzen zur Volksrepublik China gibt, die eine Kooperation fundamental erschweren. Dass diese Differenzen nicht zu einer endgültigen Konfrontation eskalieren und die Globalisierung beerdigen, ist die große Aufgabe der kommenden Jahre.

Michael Hütter, Direktor und Mitglied des Präsidiums beim Institut der deutschen Wirtschaft

Güterverkehr der Zukunft

Wer wissen will, wie die grüne Verkehrswende den Güterverkehr in Deutschland in Zukunft verändern könnte, muss nach Baden-Württemberg reisen. Das Land hat hier ein Güterverkehrskonzept aufgelegt, mit dem bis 2030 jede dritte Tonne klimaneutral transportiert werden soll.

Der Güterverkehr spielt nicht nur eine zentrale Rolle bei der Versorgung und dem Handel innerhalb einer Gesellschaft. Diesem Bereich kommt auch eine Schlüsselfunktion beim Klimaschutz im Verkehr zu. Ziel von Baden-Württemberg ist es deshalb, bis 2030 jede dritte Tonne klimaneutral zu transportieren.

Wertvolle Potenziale in der City-Logistik

Die Weiterentwicklung des gesamten Güterverkehrs muss daher unter nachhaltigen und effizienzorientierten Gesichtspunkten ausgerichtet werden. Nur so gelingt es, die selbstgesteckten Klimaschutzziele zu erreichen und dem weiter ansteigenden Transportaufkommen gerecht zu werden. Es ist an der Zeit, neue Strategien und neue Wege wie die Digitalisierung und Automatisierung weiterzuverfolgen. Mit dem Güterverkehrskonzept, das im vergangenen Jahr vorgestellt wurde, hat sich das Land Baden-Württemberg mit der

Weiterentwicklung des Güterverkehrs bereits intensiv befasst. Das Konzept umfasst Handlungsempfehlungen, die zum Gelingen der Verkehrswende eine wichtige Grundlage darstellen.

Vor allem in der City-Logistik sehen wir gute Potenziale und innovative Konzepte für die Umsetzung, wenngleich wir hier vor großen Herausforderungen stehen. Denn der Güterverkehr wird, insbesondere im städtischen Raum, zunehmend als Störfaktor wahrgenommen. Tägliche Staus, Verzögerungen im Personen- und Nahverkehr, fehlende Parkplätze – alles das stellt eine zunehmende Belastung der Bürgerinnen und Bürger, des Klimas, der Umwelt und der Infrastruktur dar. Innerhalb des Güterverkehrskonzepts wurde der City-Logistik deshalb ein eigenes Handlungsfeld gewidmet. Die Gestaltungskompetenz liegt dabei bei den Kommunen. Der Bund und das Land können finanzielle Anreize geben und zudem mit Know-how unterstützen.

Um den Güterverkehr in der Stadt grüner zu gestalten, setzt Baden-Württemberg auch auf Automatisierung

Alternative Transportmittel

Der Bereich der alternativen Transportmittel spielt dabei eine wichtige Rolle. Allein in Baden-Württemberg wurden schon über 2700 E-Lastenräder für Unternehmen, Kommunen, Verbände und Institutionen gefördert, die ein großes wirtschaftliches und umwelttechnisches Potenzial für den Transport auf der letzten Meile bieten. Auch emissionsfreie Lieferfahrzeuge wie schwere elektrisch angetriebene Lkw ergänzen diesen Prozess. Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel, sowohl für den Personen- als auch den Warentransport, bietet ebenfalls Potenzial, den öffentlichen Straßenverkehrsraum vom Logistikverkehr zu entlasten. Um den Güterverkehr in der Stadt „grüner“ zu gestalten, plant das Land Baden-Württemberg mit dem Förderaufruf „Zukunftsorientierte Stadtlogistik“ ein Förderprogramm für Modellkommunen. Dieses soll die Entwicklung des Lieferverkehrs im urbanen Raum begleiten. So sollen innovative Lösungen für die Stadtlogistik entstehen und direkt im Echtbetrieb erprobt werden.

Ziel ist es, die Ergebnisse im Anschluss auf andere Städte und Regionen zu übertragen. Wichtig ist dabei, nicht nur die Logistik in den Fokus zu nehmen. Stattdessen müssen die Versorgung der Stadt mit Gütern und damit die gesamten urbanen logistischen Prozesse in verkehrlicher Hinsicht betrachtet werden.

Netzwerk nachhaltiger Güterverkehr

Viele Städte sehen sich hier ähnlichen Herausforderungen gegenübergestellt. Entscheidend ist deswegen auch ein Vernetzungsforum, das alle Bereiche des Güterverkehrs in den Blick nimmt und an dem neben sämtlichen Akteuren der Transportkette auch kommunale und regionale Vertreter beteiligt sind.

Diesen Prozess möchte das Land, gemeinsam mit den Verbänden, mit dem Aufbau eines „Netzwerks nachhaltiger Güterverkehr BW“ voranbringen. Wir sehen uns hier in unterstützender und beglei-

tender Rolle. Es geht darum, einen Mehrwert zu schaffen, der eine Vernetzung zu innovativen, nachhaltigen und auch kritischen Themen schafft. Wir starten das Projekt mit einer Auftaktveranstaltung zu Beginn des kommenden Jahres.

Digitalisierung im Güterverkehr

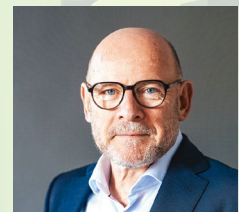
Aus Fachforen zum Güterverkehrskonzept im Bereich der urbanen Logistik hat sich ergeben, dass oftmals keine Datengrundlagen der Verkehrsströme und deren Wirkungen in den Kommunen vorhanden sind. Umgekehrt werden für bereits umgesetzte Pilotprojekte im Bereich der City-Logistik nur unzureichend Daten generiert und analysiert. Dem soll das Förderprojekt „MobiDig“ abhelfen, das durch das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg in der Förderlinie MobiArch BW über einen Zeitraum von mehr als zwei Jahren gefördert wurde. Dabei entstand ein Handlungsleitfaden zur Nutzung von Daten als Planungsgrundlage kommunaler City-Logistik des Fraunhofer-Instituts für Arbeitswirtschaft und Organisation IAO.

Ziel war es, Methoden von der Identifikation über die Bewertung bis zur

Autor

Winfried Hermann, Minister für Verkehr des Landes Baden-Württemberg

Winfried Hermann, Jahrgang 1952, ist einer der führenden grünen Verkehrspolitikern der Bundesrepublik Deutschland. Der Gymnasiallehrer war von 1984 bis 1988 erstmals Mitglied des Stuttgarter Landtags und von 1992 bis 1997 Landesvorsitzender von Bündnis 90/Die Grünen in Baden-Württemberg. 1998 wurde Hermann Mitglied des Bundestags, er war dort verkehrspolitischer Sprecher der Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen und hatte von 2009 an den Vorsitz des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung inne. 2011 wurde Hermann als Verkehrsminister in die baden-württembergische Landesregierung von Winfried Kretschmann berufen und mit den Landtagswahlen 2016 und 2021 in seinem Amt bestätigt.



Sebastian Berger

Erhebung und Auswertung von relevanten Daten für City-Logistik und urbane Güterwirtschaftsverkehre zu entwickeln. Der neu entstandene Leitfaden beschreibt dabei die Identifikation relevanter Daten, die Datengewichtung, die Erhebung eigener Daten bis hin zur Auswertung und Veröffentlichung von Daten als Open Data. Auf Basis dieser Informationen konnten nun Daten für die Planung und Bewertung von Maßnahmen der City-Logistik abgeleitet und gewichtet werden.

Automatisierung im Güterverkehr

Neben der Digitalisierung liefert auch die Automatisierung von Prozessen und Abläufen im Liefer- und Güterverkehr ein enormes Potenzial. Das macht zum einen Verbesserungen im Bereich der Verkehrssicherheit möglich. Dazu gehören etwa Abbiegeassistenten oder automatisiertes Rangieren und Bereitstellen auf den Betriebsgeländen. Die Sicherheit im Straßenverkehr und das Ziel der „Vision Zero“ ist uns ein wichtiges Anliegen. Transporte, die an Tages- sowie Lenkzeiten der Fahrer gebunden sind, könnten durch Automatisierung in Randzeiten oder in die Nacht verschoben werden.

„Transporte, die an Tages- sowie Lenkzeiten der Fahrer gebunden sind, könnte man durch Automatisierung in Randzeiten oder in die Nacht verschieben.“

WINFRIED HERMANN,
Minister für Verkehr Baden-Württemberg

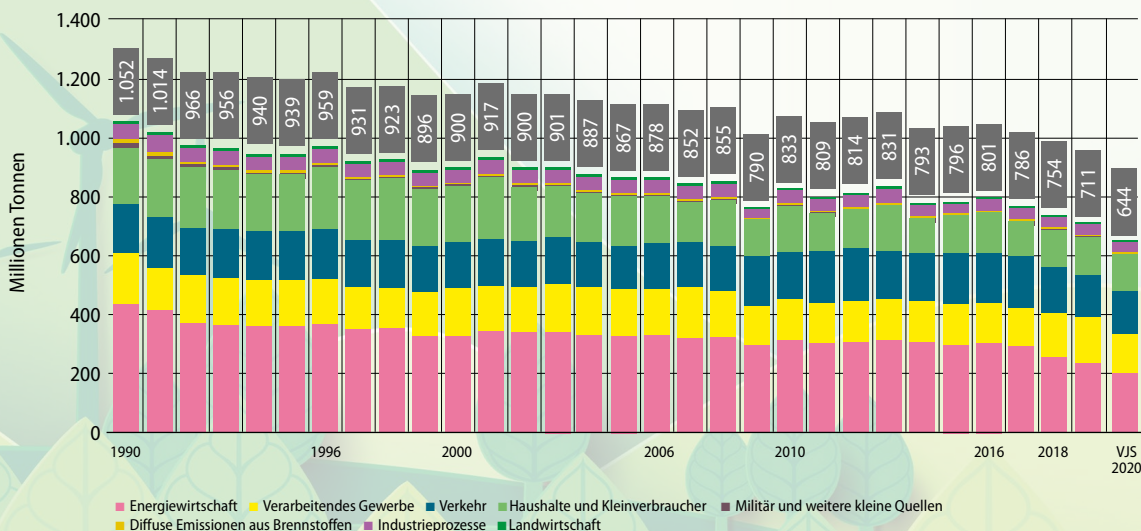
Vollautonome Zustellvorgänge, etwa von Paketen an Privatadressen oder Paketstationen sowie von Paletten an Firmen, machen es prinzipiell möglich, dass weder Zusteller noch Empfänger persönlich anwesend sein müssen. Um in diesem Feld weiterzukommen, wird es eine der großen Herausforderungen sein, die gesellschaftliche Akzeptanz für autonomes Fahren zu verbessern. Denn dessen Akzeptanz ist ein wesentlicher Faktor für den Erfolg des Handlungsfeldes.

Die Landesregierung Baden-Württembergs hat im Zuge des Strategiedialogs Automobilwirtschaft Baden-Württemberg im Mai 2021 ein Empfehlungspapier zum autonomen und vernetzten Fahrens im Liefer- und Güterverkehr entworfen. In Reallaboren und Förderprojekten soll damit bereits im Jahr 2022 begonnen werden.

Urbane Umschlag- und Verladeterminals
Güterverkehrsterminals müssen nicht nur im ländlichen Raum einen Platz finden. Sie können als emissionsfreie Güterumschlaganlage mitten in der Stadt an der unmittelbaren Schnittstelle zur Citylogistik dienen. So ist das zum Beispiel in Reutlingen mit dem „Zero Emission Logistics Terminal“ geplant. Die Planungen für dieses innovative Konzept fördern wir deshalb und begleiten es mit großem Interesse. Dieses Vorhaben ist aufgrund seines Standorts europaweit ein Pionier. Hier soll auch ein multimodaler Hub geschaffen werden. Er soll die Attraktivität des Gewerbegebiets stärken, die innerstädtischen Gewerbeflächen optimal nutzen und die Güterversorgung der Stadt und deren Umgebung sicherstellen. Ziel ist ein nachhaltig wirtschaftliches Gesamtkonzept. Es kann Grundlage für eine zukunftsorientierte Innenstadtnutzung sein und auf andere Städte angewandt werden.

Verlagerung auf andere Verkehrsträger
Beim Thema grüner Güterverkehr in der Stadt muss jedoch auch die Verlagerung von Gütern auf klimafreundliche Verkehrsträger, wie die Schiene oder das Binnenschiff, auf allen Ebenen noch mehr intensiviert werden. Denn nachhaltige und automatisierte Verteilnetze mit städ-

So entwickelt sich der CO₂-Ausstoß in Deutschland in einzelnen Kategorien



Der CO₂-Ausstoß sinkt seit 1990 in den meisten Kategorien – Ausreißer ist nach wie vor der Verkehr.
Anmerkungen zur Grafik: Kohlendioxid-Emissionen: ohne Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft; Verkehr: ohne land- und forstwirtschaftliche Verkehre; Haushalte und Kleinverbraucher: mit Militär und weiteren kleinen Quellen (u. a. land- und forstwirtschaftliche Verkehre)

Quelle: Umweltbundesamt, Nationale Treibhausinventare 1990 bis 2019 (Stand: 12/2020) sowie Vorjahresschätzung (VJS) für das Jahr 2021 (Pl 07/2021 vom 15.3.2021)

tischem Raum sind ein erster Ansatz. Aber wenn die Güter mit Lkw bis zur Stadt kommen, ist damit nur wenig gewonnen. Denn auch diese Transporte reihen sich in die vielen Staus in den großen Metropolen ein. Der Transport auf der Schiene muss für viele Bereiche so selbstverständlich werden, wie er früher einmal war.

Aus diesem Grund hat das Land Baden-Württemberg eine zentrale Anlaufstelle, den „Kümmerer Schienengüterverkehr“, geschaffen, der sich um Gleisanschlüsse kümmert, die Akteure vernetzt und auf die Möglichkeiten und Programme aufmerksam macht. Bis zum Jahresende werden zwei Personen diese Aufgabe wahrnehmen. Der Kümmerer fungiert als erster Ansprechpartner bei Schienengüterverkehrsfragen und dient damit als Schnittstelle zwischen Land, Interessenvertretungen und den Akteuren aus der Praxis. Diese Arbeit wird an der Praxis schon gut angenommen und trägt erste Früchte.

Die Lkw-Maut als Lenkungsanreiz

Bei aller Unterstützung und Förderung für den nachhaltigen Güterverkehr im urbanen Raum gilt es aber auch, den Straßengüterverkehr und dessen Auswirkungen zu bewerten. Der Straßengüterverkehr beansprucht das Straßennetz in besonderer Weise und führt zu hohem Sanierungsaufwand bei Straßen und Brücken. In 2020 entstanden zudem durch den Straßengüterverkehr rund 6,9 Millionen Tonnen CO₂, was etwa einem Drittel der durch den gesamten motorisierten Verkehr entstehenden Kohlenstoffdioxid-Emissionen entspricht. Eine bessere Klimabilanz des Güterverkehrs insgesamt ist zur Erreichung der Klimaziele im Verkehrssektor daher dringend nötig. Eine Ausweitung der Lkw-Maut auf Landes- und kommunale Straßen kann einen Beitrag leisten und Lenkungsanreize schaffen, um den Güterverkehr stärker auf die Schiene zu verlagern. Das Land wird daher die Ausweitung der Lkw-Maut vorantreiben und sich in einem ersten Schritt für eine bundesweite Ausweitung der Lkw-Maut auf

Landesstraßen einsetzen. Sollte sich dies nicht realisieren lassen, wird eine geeignete landesrechtliche Regelung angestrebt.

Zusammenwirken der Akteure

Die Klimaziele machen ein nachhaltiges Umsteuern des Güterverkehrs auch in der Stadt erforderlich. Doch eine Mobilitätswende und besonders die Entwicklung der Innenstädte schafft Baden-Württemberg als Land nicht alleine. Nur gemeinsam mit allen Akteuren der Transportlogistik, dem Bund und den Kommunen wird es gelingen, den Güterverkehr nachhaltig zu verändern und so die Lebensbedingungen und den Klimaschutz zu verbessern. Allen Beteiligten dürfte mittlerweile klar sein, dass der Handlungsdruck infolge der Klimakrise weiter angewachsen ist. Lassen Sie uns daher die Verkehrswende, das heißt die Antriebs- und Mobilitätswende, auch in der Logistik gemeinsam mit innovativen und nachhaltigen Lösungen angehen.

Winfried Hermann, Minister für Verkehr des Landes Baden-Württemberg, MdL ■■■

Anzeige

logijob.de

Das Jobportal für die Logistikbranche



JETZT
hochqualifiziertes
Personal sichern!

Sie suchen neue Mitarbeiter für Ihr Unternehmen?

logijob.de – So erreichen Sie die gesamte Logistikbranche. Mit dem Jobportal von VerkehrsRundschau, BWVL, fokus GEFAHR/GUT und FUMO finden Sie zielgerichtet die besten Bewerber.



Das Jobportal von

verkehrs ■■■
RUNDSCHAU

BWVL
Bundesland Wirtschaft,
Verkehr und Logistik e.V.

fokus
GEFAHR/GUT

FUMO
SOLUTIONS

Wie sieht die Arbeitswelt nach Corona aus?

Durch die Corona-Pandemie verändert sich die Arbeitswelt massiv. Wie werden wir in Zukunft arbeiten? Braucht es da noch Führungskräfte? Ein Interview mit Management-Vordenker Fredmund Malik.

Wir erleben im Moment massive Lieferengpässe, fallweise reißen Lieferketten sogar ab, und selbst große Konzerne taumeln. Ist daran nur die Corona-Pandemie schuld, oder sind das schon erste Vorboten der großen Transformation des 21. Jahrhunderts, von der Sie schon seit vielen Jahren sprechen?

Ja, das ist in der Tat ein Merkmal dieser großen Transformation. Wir haben die Digitalisierung, und die Digitalisierung verändert alles. Wir bekommen eine Welt, die aus Informatik besteht. Entscheidend ist: Mit dieser „Digitalisierungs-Systemik“ können wir potenziell alles mit allem vernetzen. Und zwar sofort. Die Technik dafür ist da. Das ist das eine. Das andere ist, dass aus der Digitalisierung zwei neue Naturgesetzmäßigkeiten folgen, die ich wohl als Erster formuliert habe und gerne erläutern würde.

Ja, bitte!

Die erste Gesetzmäßigkeit ist: Wenn man „Dinge“, Systeme, Prozesse, die vorher getrennt waren, richtig zusammenbringen kann, entstehen ganz neue „Dinge“. Die Betonung liegt auf „richtig“. Denn man kann Dinge natürlich falsch zusammen-

bringen, dann aber bewirken sie das Gegenteil, oft zerstören sie sich selbst. Die zweite Gesetzmäßigkeit ist, dass wir mit der Digitalisierung Dinge jetzt simultan, also gleichzeitig, machen können, zum Beispiel Prozesse in den Firmen, die wir bislang mangels technischer Möglichkeiten nur sequenziell, also nacheinander, machen konnten. Kurz: Mit der Digitalisierung können wir ganz neue Naturgesetzmäßigkeiten schaffen. Dieser Prozess ist aktuell in vollem Gange.

Wenn Sie diese große Transformation des 21. Jahrhunderts in zwei Sätzen zusammenfassen müssten. Was erwartet uns da in der Gesellschaft, Wirtschaft und Politik?

Nun ja, wir konnten durch die Corona-Pandemie im realen Leben ausprobieren und erleben, wie eine vernetzte Welt funktioniert – im positiven wie im negativen Sinne. So gesehen dürfen wir die Pandemie als unerwartetes Geschenk sehen – trotz aller damit verbundenen Schwierigkeiten, die ich nicht kleinreden will. Denn man konnte viel lernen, über die Technik, über sich selbst und über Menschen – mit Neugier, gutem Willen, Kreativität und der vorurteilsfreien Akzeptanz der neuen Wirklichkeit.

Fakt ist, dass sich dadurch die Arbeitswelt massiv verändert. So revoltieren im Apple-Konzern aktuell die Mitarbeiter, weil sie nicht mehr zurück ins Büro, sondern von zu Hause aus arbeiten wollen. Sprich: Nicht mehr der Arbeitgeber bestimmt, wie und wo die Arbeitnehmer zu arbeiten haben, sondern die Mitarbeiter bestimmen das. Ist das ein Paradigmenwechsel, auf den wir uns in der Arbeitswelt von morgen einstellen müssen? Ja, so kann man es formulieren. Andererseits haben Inhaber einer Firma und auch die obersten Führungskräfte weiterhin ihren Einfluss. Wie gesagt, während der Pandemie sind sehr hohe Investitionen in neue Technologien geflossen und so sind viele Millionen Menschen befähigt worden, neue Dinge zu tun und alte Dinge neu oder gar nicht mehr zu tun. Deshalb ließ sich vieles so gut bewältigen. Gleichzeitig konnten wir, so sehe ich das, in der Corona-Pandemie die Zukunft erproben. Das gab es so

Vita

Fredmund Malik

Professor Fredmund Malik ist Inhaber und Leiter des Management-Beratungsunternehmens Malik International in St. Gallen. Er gilt als einer der renommiertesten Management-Vordenker und hat in seinem Berufsleben über 100.000 Führungskräfte in Management-Praxis auf Basis von Kybernetik/Systemwissenschaften ausgebildet. Außerdem ist er Bestseller-Autor. Sein bekanntestes Buch ist „Führen, Leisten, Leben“.

Malik ist im Jahr 1944 geboren und studierte ab 1968 in Innsbruck und ab 1970 in St. Gallen Wirtschafts- und Sozialwissenschaften. Das Studium schloss er mit der Promotion ab, 1978 folgte die Habilitation für Betriebswirtschaftslehre. Jahrelang arbeitete mit seinem Doktorvater Hans Ulrich zusammen, dem Begründer des St. Galler Management-Modells. *eh*



Malik International AG

in der Geschichte noch nie. Wir haben eine „Real-Science-Fiction“ erlebt.

Wie sehen Sie vor diesem Hintergrund die Zukunft des Homeoffice?

Wie es damit weitergeht, ist noch nicht klar. Die Unternehmen gehen da, wie ich es beobachte, sehr unterschiedliche Wege. Bei manchen ist es notwendig, dass die Mitarbeiter wieder ins Büro zurückkommen. Dann muss man es eben so machen. Bei anderen funktioniert das Homeoffice hervorragend. Die Zukunft wird entschei-

„Die Pandemie bringt uns auch enorme Freiheitspotenziale und Fortschritte. Wir haben jetzt die große Chance, ganz neue Dinge im Zusammenleben und Zusammenarbeiten auszuprobieren.“

FREDMUND MALIK,
Inhaber und Leiter Malik International

den, mit welcher Lösung sich die besseren Erfolge erzielen lassen.

Homeoffice ist nur der erste Schritt. Müssen Mitarbeiter in Zukunft überhaupt noch in einem Raum sitzen, oder können die irgendwo sitzen – vielleicht sogar in einem anderen Land? Die Technologien sind ja inzwischen so ausgereift, dass es quasi egal ist, wo man arbeitet.

Das sind bereits Tatsachen und reale Möglichkeiten. Es gibt viele unterschiedliche Szenarien. Viele Menschen sind kreativ. Aber manche werden es auch nicht schaffen, weil sie im Homeoffice vereinsamen, dort nicht die Selbstdisziplin aufbringen, die dafür nötig ist, und manche, vielleicht viele, lassen sich verkommen. Wir dürfen aber das bisherige Berufsleben nicht schönreden. Längst nicht alle Menschen sind damit zurechtgekommen, Beispiel lange Arbeits-

wege und endlose Staus. Die Chancen für das Homeoffice sind groß. Ich habe Kunden, die einen großen Außendienst haben. Deren Umsatz ist im ersten Corona-Jahr sogar um zehn Prozent gestiegen – trotz der geringeren persönlichen Kontakte. Homeoffice hat funktioniert.

Gleichwohl werden die Mitarbeiter durch diese neuen Technologien immer autonomer und organisieren sich immer stärker selbst, um ein Problem zu lösen. Auch Entscheidungen werden mittlerweile unten an der Basis ausgefochten, und das Management nickt diese Entscheidungen häufig nur noch ab. Braucht es in Zukunft – provokant gefragt – überhaupt noch Manager und Führungskräfte?

Uneingeschränktes Ja. Es braucht sogar deutlich mehr Menschen, die mit diesen neuen Technologien die anstehenden Führungs-, Gestaltungs- und Organisationsaufgaben noch viel besser lösen können. Diese Generation wächst jetzt heran. ▶

Professor Fredmund Malik: „Durch die Pandemie konnten die Unternehmen die Zukunft erproben“



Sehen Sie, ich habe in meinem bisherigen Berufsleben über 100.000 Führungskräfte ausgebildet und befähigt. Und in dieser Zeit hat sich vieles verändert – auch die Führungs-Auffassungen und verfügbaren Methoden. An alten Dingen festzuhalten, bringt uns nicht voran. Heute empfehle ich es allen Führungskräften, sich in dieser neuen „Vernetzung“ zurechtzufinden und die neuen Möglichkeiten mit einer positiven Einstellung zu nutzen und mit ihnen zu experimentieren. Wir haben jetzt die große Chance, ganz neue Dinge im Zusammenleben und Zusammenarbeiten auszuprobieren. Mein Rat ist: Lasst uns die Potenziale ausloten!



„Wir konnten in der Corona-Pandemie die Zukunft erproben. Das gab es so noch nie.“

Wie sieht angesichts dieser neuen Möglichkeiten das Unternehmen der Zukunft aus? Gibt es da noch die klassischen Hierarchien und Abteilungsstrukturen, oder agieren Mitarbeiter in Zukunft autonom über vertikale Netzwerke miteinander?

Die Autonomie einer großen Zahl von Mitarbeitern wird größer werden, durch bessere Ausbildung und Bildung, besonders durch bessere, also kybernetische Kommunikation. Alle Mitarbeiter werden zudem die Grundregeln für wirksames Management kennen, diese beherrschen und beispielgebend vorleben (siehe Kasten unten).

Wozu braucht es da noch Führungskräfte?

Wir werden viel mehr Führungskräfte haben als bisher. Denn wir leben schon heute vielerorts in Gesellschaften, deren wichtigster Rohstoff Wissen ist. Wissensspezialisten können nicht wie früher geführt

werden, sondern sie müssen sich selbst führen. Und dazu müssen wir sie befähigen. Vielleicht hilft ein Vergleich mit dem menschlichen Organismus. Damit dieser funktioniert, braucht es dreierlei: die Anatomie, die Physiologie und die Nervensysteme. Die Anatomie lässt sich am besten mit dem Organigramm eines Unternehmens vergleichen. Jedes Kästchen im Organigramm ist ein Organ. Die Prozesse im Unternehmen sind die Physiologie, zum Beispiel der Blutkreislauf. Aber wo sind die Nervensysteme? Wir sehen sie nicht. Nur weil wir sie nicht sehen, heißt das aber nicht, dass es sie nicht gibt. Nun werden Sie sagen, die Unternehmen funktionieren ja doch – irgendwo müssen die Schaltstellen sein. So ist es. Das sind

heute die Führungskräfte in Person. Mit der Digitalisierung können wir die Möglichkeiten der Neurowissenschaften nun auf die Technik übertragen und auf das Funktionalisieren von Organisationen und dadurch die Systeme deutlich besser steuern. Wir können die Systeme sogar befähigen, sich selbst zu steuern, sich selbst zu regulieren. Dazu befähigt uns die Kybernetik.

Welche Rolle, welche Aufgaben hat dann also eine Führungskraft in Zukunft?

Die Aufgabe von Führungskräften wird es sein, Systeme zu bauen, die sich selber regulieren und organisieren. Ein Alltagsbeispiel zeigt das schon recht gut: Stellen Sie sich eine große, hochkomplexe Straßenkreuzung mit entsprechend ausgestalteten Ampelsystemen vor. Trotzdem gibt es Verkehrsstau. Frage an Sie: Mit welcher Alternative lässt sich das besser lösen?

Da muss ich passen.

(Lacht) Mit dem Kreisverkehr. Damit funktioniert das wunderbar. Mit nur zwei Regeln, die alle befolgen können: Wer im Kreisverkehr drin ist, hat Vorrang, erst danach folgen die, die von rechts kommen. Und genau das sind die Elemente, mit denen wir es in Zukunft im Management von morgen zu tun haben werden. Die Aufgabe von Führungskräften wird es sein, und ist es schon heute, Regelwerke zu definieren, über die die Organisation befähigt wird, sich selbst zu regulieren. Dafür müssen Führungskräfte lernen, mit Systemen kompetent umzugehen, deren Ursache-Wirkungs-Funktionen wir nur zum Teil und vielleicht auch gar nicht kennen.

Die sechs Grundregeln für wirksames Management

Die Autonomie einer großen Zahl von Mitarbeitenden wird in Zukunft durch bessere Ausbildung und Bildung größer werden. Welche Grundregeln für wirksames Management Mitarbeiter laut Management-Experte Fredmund Malik künftig beherrschen und beispielgebend vorleben sollten:

1. Es kommt auf die Ergebnisse an – nicht auf die Arbeit und nicht auf die Anstrengung.
2. Es kommt darauf an, einen Beitrag für das Ganze zu leisten.
3. Es kommt darauf an, sich auf wenig, dafür aber auf wirklich Wichtiges zu konzentrieren.
4. Es kommt darauf an, bereits vorhandene Stärken zu nutzen.
5. Es kommt auf das gegenseitige Vertrauen an.
6. Es kommt darauf an, positiv zu denken.

Was heißt das konkret?

Heute sind die meisten unserer Wissenschaften weitgehend auf Kausalwissen aufgebaut. Sprich: Wir müssen die Ursachen kennen, um richtig handeln zu können. Das wird in vielen Bereichen auch weiterhin nötig sein. Im Altertum aber haben die Seefahrer einfach die Segel neu gesetzt und das Ruder neu gestellt, weil sie kein Kausalwissen hatten. Warum der Wind aufgefrischt und die Strömung die Richtung gedreht hat, war nicht bekannt, aber man konnte auf Kurs bleiben.

Wenn die Welt also noch komplexer wird, hilft eines: Unternehmenslenker müssen lernen, ohne Kenntnis der Kausalitäten richtig zu handeln. Dabei helfen uns die intelligenter werdenden Algorithmen und Heuristiken. Algorithmen sind Regeln, die uns sagen, wie wir das Spiel spielen müssen. Die Heuristiken sind Regeln, die uns sagen, wie man das Spiel gewinnt. Hier können wir von der Neurophysiologie und der Kybernetik sehr viel für die Unternehmensführung lernen.

Was ist vor diesem Hintergrund Ihr wichtigster Rat für die Führung von Unternehmen in Zukunft?

Wir leben, was die Zukunft betrifft, noch mit vielen Fragezeichen. Das erfordert von uns zu lernen, wie die großen Transformationen ablaufen. Es gibt Grundmuster und Gesetzmäßigkeiten, an denen man sich wie mit einem Kompass orientieren kann. Man kann lernen, wie man mit Komplexität umgeht, die von vielen mit Kompliziertheit verwechselt wird, die aber mit Komplexität nichts zu tun hat. Komplexität ist der neue Rohstoff für Intelligenz und Kreativität. Und man sollte lernen, wie man die Kybernetik einsetzt für die Regulierung und Selbstregulierung von Systemen. Und den Managern muss es gelingen, die Menschen so zu vernetzen, dass wir über Synergien das Maximum/den größten gemeinsamen Konsens schaffen können. Dazu wollen wir als Malik Management Institut Führungskräfte befähigen.

Und zum Schluss noch ein Rat für die Unternehmenslenker – der kybernetische



Malik International AG

„Unternehmenslenker müssen lernen, ohne die Kenntnis der Kausalitäten richtig zu handeln“

Imperativ für den Umgang mit Ungewissheit: Handle immer so, dass du nach einer Entscheidung mehr Möglichkeiten hast als vor deiner Entscheidung ...!

Eva Hassa ■■■

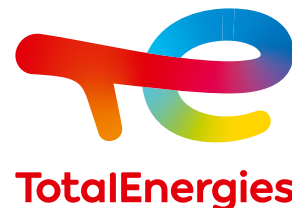
Anzeige

Tankkarten von TotalEnergies. Für den großen und kleinen Fuhrpark.



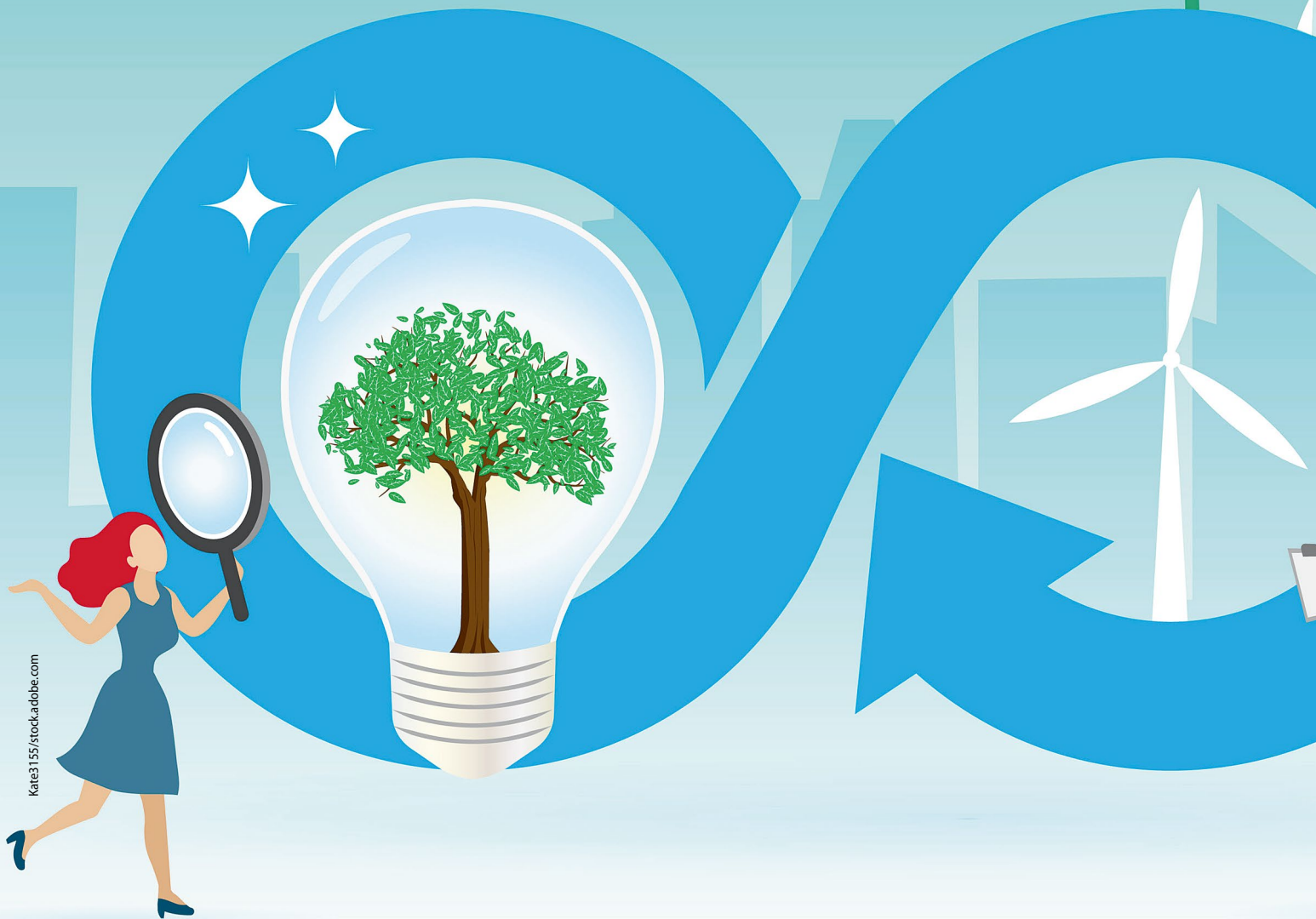
Diesel- und Ottokraftstoff, Gas, Wasserstoff oder Strom? Was immer Sie antreibt – TotalEnergies liefert die effiziente Lösung für Ihr Fuhrparkmanagement.

Telefon: 030 2027-8722
www.fleet-card.de



Logistik als Motor für die Circle Economy

Im Zeitalter der Ressourcenschonung verschwindet die klassische Logistik. Die Zukunft liegt in der Circular Economy, deutsch: Kreislaufwirtschaft. Wie sich dadurch die Rolle der Transport- und Logistikfirmen wandelt, welche neuen Geschäftschancen sie nun haben.



Kate3155/stock.adobe.com

In der zirkulären Wertschöpfung liegen gerade für Transport- und Logistikbetriebe interessante Potenziale – neue Geschäftsmodelle sind hier gefragt



Die Ressourcen der Erde sind endlich – in der Diskussion um zukunftsfähige Lieferketten fällt daher zunehmend der Begriff der „Circular Economy“. Dabei handelt es sich um ein nachhaltiges Modell, bei dem es – vereinfacht gesagt – darum geht, Materialien und Komponenten aller Art in einem stetigen Kreislauf zu halten. Die nachhaltige Lieferkette ist also ein Kreis. Genauer gesagt, besteht die Kette aus mehreren miteinander verbundenen Kreisen.

Ein Beispiel zur Veranschaulichung: Bisher landete weltweit ein Großteil der Autos mit all ihren Bauteilen am Ende ihres Produktlebenszyklus auf einem Wertstoffhof. Je nach Region wurden nur Bruchteile davon wiederverwertet oder recycelt. Zukünftig hingegen sollen alle Einzelteile aufgrund ihres Zustands kategorisiert und je nach Tauglichkeit in andere Fahrzeuge (als Ersatzteile oder auch in Neuwagen) eingesetzt oder anderweitig neu aufbereitet werden.

Veränderte Lieferökosysteme

Wichtige Elemente der Circular Economy sind also der erneute Einsatz großer Materialmengen sowie die Schaffung neuer Produkte aus Sekundärrohstoffen. Bereits beim Produktdesign sollen Langlebigkeit, Reparaturfähigkeit sowie Wiederaufbereitungs- und Rückführungsmöglichkeiten innerhalb des Kreislaufs bedacht werden. Bei der Materialauswahl spielen nachwachsende Rohstoffe und der Einsatz von Sekundärstoffen eine wichtige Rolle. Im eigentlichen Produktionsprozess sind vor allem die Effizienzsteigerung, die Umstellung auf erneuerbare Energien sowie die Weiterverarbeitung möglicher Nebenprodukte und deren Einspeisung in den Materialkreislauf bedeutsam.

Die Entwicklung hinsichtlich einer Circular Economy wird durch anstehende Regulierungsmaßnahmen auf Bundes- und Europaebene befeuert und mündet somit zwangsläufig in veränderten Lieferökosystemen. Das Verbot von Einwegplastik für ausgewählte Produkte im Rahmen des EU Green-Deals ist hier nur ein Anfang.

Wird das Supply-Chain-Operations-Reference-Modell (SCOR) des Supply-Chain Councils (SCC) als Archetyp für die klassische Lieferkette betrachtet, so wird schnell ersichtlich, dass die lineare Struktur nicht oder nur in unzureichendem

Maße den Ansprüchen einer Circular Economy entspricht. So ist der Kreislauf zum einen vom Endkunden zum Vorlieferanten zu schließen und zum anderen um neue Aktivitäten, zum Beispiel Sammeln oder Aufbereiten, zu erweitern. Mikro-Kreisläufe zwischen den einzelnen Wertschöpfungsstufen – sogenannte Sub-Supply-Cycles – werden im eigentlichen großen Lieferkreislauf auftreten.

Neue, zentrale Rolle für die Logistik

Das neue SCOR-Modell der Circular Economy wird zukünftig so aussehen, wie es die Grafik auf Seite 23 anschaulich zeigt. Die Darstellung verdeutlicht, dass der Logistik in der zukünftigen Circular Economy eine zentrale Rolle zufallen wird, sie ist der Dreh- und Angelpunkt zukünftiger Geschäftsmodelle. Logistiker können sich so vom Dienstleistungsunternehmen zum wertschöpfenden Mitglied in der Lieferkette weiterentwickeln.

Lineare Abfall- und Recyclingströme verschwinden größtenteils und werden durch vielfältige Rückführungsflüsse ersetzt. Hierbei handelt es sich um die Rückführung aufzubereitender Güter und um Leergutlogistik, denn auch ein Anstieg der Verwendung von Mehrwegbehältnissen ist zu erwarten. Dadurch entsteht eine zustands- und kreislaufspezifische Logistik, die lokal stattfinden wird.

Durch die Individualisierung der rückzuführenden Güter bedarf es einer jeweils eigenen Logistiklösung mit einem hohen Reifegrad. Neue logistiknahe Geschäftsfelder sind zu erwarten, diese wertschöpfenden Aktivitäten bieten interessante und margenträchtige Erweiterungsfelder für Dienstleister. Dabei erfolgt z. B. die Dekomposition von Produkten in Baugruppen und Komponenten, d. h., die zurückgeführten Waren werden nach Bedarf und Zustand zerlegt, aufbereitet, repariert und einer sekundären Verwendung als Rohstoff oder Ersatzteil zugeführt.

Notwendige Infrastruktur schaffen

Diese Teile und Rohstoffe zirkulieren dann in den Materialkreisläufen diverser Unternehmen. Die hierzu nötige Infrastruktur muss größtenteils noch durch die Marktteilnehmer geschaffen werden. Heutzutage bestehen im Rahmen der Rückführungslogistik vornehmlich Struk-

turen, die für die Handhabung von Retouren von Neuprodukten aus dem E-Commerce-Bereich ausgelegt sind. Mit der zunehmenden Komplexität durch die individualisierten Rückflüsse bedarf es eines Updates.

Neue Geschäftsfelder winken

Im Allgemeinen wird die Circular Economy zu einer Reduktion des Rohstoffbedarfs führen und somit auch das Volumen globaler Beschaffungstransporte bei gleichbleibender Nachfrage der Produkte erheblich senken. Gleichzeitig werden die lokalen und regionalen Transportbedarfe deutlich steigen, insbesondere aufgrund der lokalen Warenzirkulation. Hier gilt es, nachhaltige Lösungen zu finden, die sich in der Gesamtbetrachtung nicht negativ auf den CO₂-Fußabdruck auswirken und gesellschaftlich

akzeptiert sind. Die Logistikdienstleister können dies stark beeinflussen – Stichwort CO₂-neutrale Citylogistik.

Wer zuerst handelt und die notwendige Infrastruktur für die individualisierten Warenflüsse schafft, bestimmt also die Logistik von morgen. Für die Logistikbranche bedeutet dies Herausforderung und Chance zugleich: Sie muss der Motor der Circular Economy werden. Bestehende Geschäftsfelder können erweitert oder verändert sowie neue Geschäftsfelder erschlossen werden. Die Nachfrage nach Value-Added-Services, zusätzlichen und vor allem alternativen Logistikkapazitäten, wird steigen und muss von der Logistikindustrie beantwortet werden – andernfalls werden andere Anbieter diesen Platz einnehmen und als neue Akteure das Spiel für sich bestimmen. Als Vorbild kann hier die

Automobilindustrie dienen, bei der sich das Erbringen von Value-Added-Services, zum Beispiel die Vormontage von Komponenten, bereits seit Langem etabliert hat.

Durch die zentrale Position, die die Logistikindustrie im Gesamtgefüge der Circular Economy einnehmen wird, wird sie auch – auf Basis der regulatorischen Bestimmungen – die technologischen Grundlagen schaffen müssen, um in der unvermeidbaren Rolle als Datenlieferant und Drehscheibe agieren zu können. Denn durch das neue Geschäftsfeld Circular Economy entstehen auch neue Datenströme vieler Prozessbeteiligter.

Innovative Technologien helfen

Den übergreifenden Daten- und Informationsaustausch sicherzustellen, wird zur großen Herausforderung für die Logistik. Zudem ist eine erhöhte Anzahl logistischer Transaktionen zu erwarten. Eine vorausschauende und entscheidungsunterstützende Planung und die übergreifende Transparenz für alle Teilnehmer der Wertschöpfungskette gilt es, zu erreichen. Neue Technologien werden zur Umsetzung der neuen Anforderungen einen maßgeblichen Beitrag leisten. Plattform-Technologien helfen, die vielen Schnittstellen zusammenzuführen, den Informationsfluss zwischen den Kreislaufteilnehmern zu gewährleisten und eine umfassende Transparenz – beispielsweise zur Lebenszyklusakte eines Produkts, einer Komponente oder eines Bauteils – sicherzustellen.

Hierfür müssen industrieweit die Voraussetzungen geschaffen werden, durch die eine hohe Datenkonnektivität zwischen allen Marktteilnehmern ermöglicht, die Integration eigener Prozessschritte verbessert sowie in der Konsequenz ein hoher Automatisierungsgrad erreicht wird.

Darüber hinaus werden große Mengen an Informationen – teils in Echtzeit – im Sinne der Industrie 4.0 zwischen den Schnittstellenpartnern ausgetauscht werden. Auch hier ist die Logistik in der zentralen Position, die Erhebung und Verteilung der Daten sicherzustellen und die nötigen Voraussetzungen für einen reibungslosen Datentransfer zu schaffen. Nicht ohne Grund wurden unter den 7R (Hauptziele – Anmerkung der Redaktion) der Logistik auch „die richtigen Informationen“ als neuer Treiber aufgenommen.

Martin Neuhold, Leader Supply Chain & Operations Europe West bei Ernst & Young

Nach seinem Chemieingenieur-Studium war Martin Neuhold Projektmanager bei Unilever und anschließend als Produkt- und Prozessentwickler tätig. Von 2000 bis 2007 war er Senior Projektmanager bei Celerant Consulting. Bis Ende 2017 war er Partner bei Kienbaum Consultants International. Bei Ernst & Young (EY) ist Neuhold Leader Supply Chain & Operations Europe West und betreut global die Weiterentwicklung der Circular-Economy-Beratungsthemen.



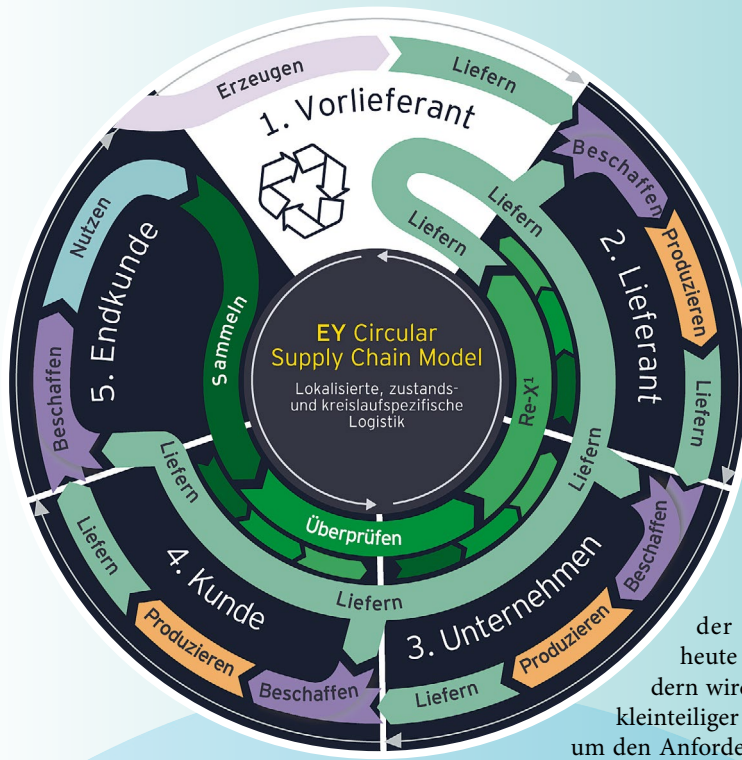
Ernst & Young

Tomas Henninger, Director Logistics & Fulfillment Lead Europe West bei Ernst & Young Advisory Services

Tomas Henninger begann seine berufliche Laufbahn nach dem Betriebswirtschaftsstudium 2006 bei der Schenker Deutschland AG im Bereich Automotive-Kontraktlogistik. Anschließend war er neun Jahre als Berater im Bereich Supply Chain & Operations bei Accenture tätig und begleitete industrieübergreifend internationale Kunden bei Transformationsprojekten im Bereich Logistik und Order-Fulfillment. Seit 2016 ist er für Ernst & Young (EY) im Kompetenzfeld Supply Chain & Operations tätig und verantwortet den Bereich Logistics & Fulfillment in Deutschland und in der Region Europa West.



Ernst & Young



So sieht Ernst & Young zufolge das neue Supply-Chain-Operations-Reference-Modell (SCOR) der Circular Economy in Zukunft aus

der Supply-Chain von heute sich deutlich verändern wird: Sie wird erweitert, kleinteiliger und lokaler werden, um den Anforderungen der Circular Economy und ihrer Rolle als „Möglichmacher“ zu entsprechen. Der Einsatz neuester Technologien und eine fortgeschrittene Digitalisierung sind dabei unumgänglich.

Kooperationen lohnen sich

Wirtschaftlich wird die Circular Economy die sogenannte Shared Economy begünstigen. Hersteller müssen aufgrund der neuen Materialflusskomplexität auf die gleichen Logistikdienstleister und Angebote zugreifen oder, wenn es der Markt nicht hergibt, gemeinsame Dienstleistungsgesellschaften gründen. Denn nur, wenn Volumen übergreifend gebündelt und Logistikressourcen optimal ausgenutzt werden, kann die Circular Economy auch wirtschaftlich und nachhaltig funktionieren.

Um alle Effizienzen innerhalb der fortan lokaleren Logistik zu realisieren, ist auch eine unternehmensübergreifende Standardisierung von Produkteigenschaften in Betracht zu ziehen, die schon beim Produktdesign beginnt. Dabei sollten indes die verkaufsfördernden und abgrenzenden Eigenschaften des Produktes möglichst nicht beeinträchtigt werden.

Hier gibt es schon innovative Zusammenfassungen, die auch als markenbildende Maßnahme Wirkung zeigen können. So nutzt ein US-Baumaschinenhersteller sein Lieferanten- und Distributionssystem als Sammelnetz für Gebrauchtteile und verknüpft diese mit einem Pfand- und Rabattsystem, um den Wiedereintritt von gebrauchten Komponenten zu skalieren. Auch die Automobilindustrie versucht, ihren Reifegrad in der Rückfunktionslogistik zu erhöhen. Vereinzelt werden Technologien wie 3-D-Druck bei der Automo-

bilaufbereitung eingesetzt, um zurückgeführte Autos in einen verkaufstüchtigen Zustand zu bringen. Erste „Circular Economy Factories“ entstehen. Die Industrie ist im Wandel, aktuell fehlt jedoch eine flächendeckende Infrastruktur.

Die Logistikverantwortlichen der produzierenden Unternehmen werden sich in der Circular Economy aufgrund der kürzeren Logistikzyklen und der größeren Anzahl an Akteuren einer noch höheren Dynamik bei Transport und Lagerung ausgesetzt sehen, die es zu planen und zu steuern gilt.

Die Lösungen der Logistik sind aber nur so gut wie ihre gesetzlichen Rahmenbedingungen. Nicht ohne Grund fordern Verbände die gleichwertige Behandlung von Primär- und Recyclingrohstoffen, mit der auch der Warenfluss erleichtert wird. Auch die Strukturen für die physischen Warenbewegungen und Bearbeitungsschritte müssen in weiten Teilen noch geschaffen werden – hier sind insbesondere lokale und regionale Sammel- und Sortierstellen sowie Aufbereitungsanlagen und Werkstätten zu nennen.

Wenn die Industrie diese Herausforderungen entschlossen angeht und sowohl Hersteller als auch der Gesetzgeber die notwendigen Grundlagen schaffen, überwiegen die Chancen für die Logistikbranche und man darf auf profitables Wachstum hoffen. In künftigen Ökosystemen werden Hersteller, Logistikdienstleister und Newcomer um neue Wertschöpfungsschritte konkurrieren. Gewinnen wird, wer zuerst mit einem hohen, datengestützten Automatisierungsgrad die übergreifenden Abwicklungskosten attraktiv macht.

Martin Neuhold, Leader Supply Chain & Operations Europe West bei Ernst & Young; Tomas Henninger Director, Logistics & Fulfillment Lead Europe West bei Ernst & Young Advisory Services.

Logistik-Transaktionen als Auslöser

Weitere Bedeutung könnte die Blockchain-Technologie in dem Zusammenhang erlangen, die den Datenaustausch transparent und rechtssicher darstellen kann. Basierend auf den zur Verfügung gestellten Informationen könnten mittels „Smart Contracts“ automatisierte Transaktionen zwischen den Akteuren der Circular Economy ermöglicht werden. Aufgrund der zu erwartenden Neusortierung von Geschäfts-, Eigentums- und Finanzierungsmodellen wird die Logistiktransaktion vielfach Auslöser von Geschäftsvorfällen sein und muss ein hohes Maß an Datensicherheit und Prozesstransparenz sicherstellen.

Auch der digitale Zwilling – ein computerbasiertes Modell der analogen Welt – ist eine Basisanforderung der Circular Economy. Der digitale Zwilling kommt derzeit vor allem in der Produktion zum Einsatz. Eine Verwendung zur Szenarienbildung innerhalb der Logistik könnte in Zukunft an Bedeutung gewinnen – insbesondere im Kontext einer vorausschauenden Planung der Warenrückflüsse. Mittels komplexer Simulation wird eine sogenannte „Predictive Recirculation“ möglich sein. So erstellt der digitale Zwilling Prognosen über Rückführungsmengen und dient als Entscheidungsunterstützer im Umgang mit zurückgeführter Ware. Dies ist umso wichtiger, da die Steuerung des Gesamtlogistiknetzwerks hinsichtlich Zeit- und Ressourceneffizienz bei gleichzeitig hohem Servicelevel ein entscheidender Erfolgsfaktor für das Gelingen der Circular Economy sein wird.

Zusammengefasst lässt sich feststellen, dass die weitestgehend lineare Logistik als Teil

Anzeige



Grüne Wege im Güterverkehr

Klimaschutz kostet nicht Wohlstand, sondern schafft neue Chancen. Das zeigen namhafte Unternehmen. Wie sie im Transport und in der Logistik die nachhaltige Wende schaffen wollen, verraten Logistik-Verantwortliche exklusiv hier.

„Wir bauen derzeit ein CO₂-Monitoring auf“

Klimaschutz ist Alnatura wichtig. Dafür wäre der Bio-Händler bereit, Transportpartnern fallweise grüne Aufschläge zu zahlen, sagt Simon Schmitt, Abteilungsverantwortlicher für operative Logistik.

Alnatura vertreibt ökologisch produzierte Lebensmittel und Textilien im Einzelhandel und in Drogerien. Wir befördern Bio-Lebensmittel im Tiefkühl-, Frische- und Trocken-Sortiment sowie Bio-Drogerieprodukte. Dafür arbeiten wir europaweit mit 25 Transport- und Speditionsfirmen zusammen.

Um im Transport und in der Logistik grüner und effizienter zu werden, streben wir optimale Lkw-Auslastung an, nutzen Rundläufer-Konzepte zur Senkung von Leerkilometern und setzen im europäischen Fernverkehr auf die Schiene. Neben dem Einsatz von Mehrwegtransportboxen im Drogeriesortiment arbeiten wir stetig an der Reduzierung unseres Folienverbrauchs und der Optimierung unserer Transportverpackungen. Im Lager- und Verwaltungsbereich setzen wir auf 100 Prozent Ökostrom sowie nachhaltige Gebäudetechnik. Aufgrund der Komplexität der Supply Chain ist

es aktuell schwierig, eine konkrete Zahl zu nennen, um wie viel Prozent wir unsere CO₂-Emissionen bis 2025 senken wollen. Um die Ausgangssituation besser zu erfassen und als Basis für weitere Schritte bauen wir derzeit ein CO₂-Monitoring auf. Zudem arbeiten wir daran, Potenziale für weniger CO₂ noch besser auszuschöpfen. Dazu sollten wir mit unseren Transportpartnern den Kombinierten Verkehr, reine Bahn-Transporte und alternative Antriebe vortreiben. Stand heute können wir aber keine Empfehlung geben, in welche alternativen Antriebe diese bis 2025 investieren sollten, da diese Entscheidung von vielen Faktoren abhängt, etwa von der Infrastruktur der Region, aber auch der Drittverwertbarkeit. Derzeit eignen sich E-Lkw eher für Verteilerverkehre, Wasserstoffantriebe zahlen sich auf längeren Strecken aus. Wir werden von unseren Transport- und Speditionspartnern keine CO₂-

Bilanzen einfordern. Alnatura setzt stark auf Eigenverantwortung – auch bei seinen Partnern. Wir pflegen einen offenen Austausch. Zudem ist bei der Auswahl unserer Partner die Nachhaltigkeit bereits wesentliche Voraussetzung. Wir sind gerne bereit, einen grünen Aufschlag zu zahlen, sofern die Anstrengungen unserer Partner in puncto CO₂-Reduktion über unseren Standard hinausgehen. eh



Simon Schmitt, Abteilungsverantwortlicher Supply Chain Operations bei Alnatura in Lorsch

„CO₂-Reduktion ist die Aufgabe aller“

Um CO₂-wirksam zu reduzieren, müssen alle an einem Strang ziehen – die Verlader, Kunden und Transportpartner, sagt Stefan Bender, Director Logistics Central bei Lorenz Snack-World.

Lorenz ist ein unabhängiges Familienunternehmen, das zu den führenden Anbietern im europäischen Snack-Markt gehört. Pro Jahr bewegen wir eine siebenstellige Zahl von Paletten zu unseren Kunden und arbeiten dafür mit 20 Transportunternehmen zusammen. Die Reduktion unserer CO₂-Emissionen ist seit vielen Jah-



Stefan Bender, Head of Logistics, Lorenz Snack-World, Neu-Isenburg

ren wichtiger Bestandteil unserer Nachhaltigkeitsarbeit. Der Güterverkehr ist da ein wichtiger Baustein. Zudem setzen wir uns für bessere Arbeitsbedingungen der Fahrer ein und sind daher Partner der FairTruck-Initiative.

Da es uns gelang, die Emissionen im Güterverkehr binnen fünf Jahren um 24 Prozent zu senken, erhielten wir in 2020 als erstes Snack-Unternehmen den „Lean and Green 1st Star“ für Klimaschutz von GS1 Germany. Aktuell arbeiten wir daran, unsere Emissionen um weitere zehn Prozent zu senken, um in 2022 den „2nd Star“ zu erhalten. Um CO₂ zu reduzieren, müssen wir alle an einem Strang ziehen. Logistik findet nicht nur auf der Straße statt. Das ist also nicht nur Aufgabe unserer Transportpartner. Da sind auch wir als Verlader gefragt, ebenso unsere Kunden. Wir müssen gemeinsam proaktiv Ideen ent-

wickeln, Piloten initiieren und die übergreifenden Prozesse so optimieren, dass sie für uns alle nachhaltige Verbesserungen bringen. In welchen alternativen Antrieb unsere Transportpartner bis 2025 investieren sollten, lässt sich heute nicht pauschal beantworten. LNG-Lkw, Wasserstoff-Antrieb, E-Truck – das Rennen um den Antrieb der Zukunft ist noch offen. Zudem wird es für unterschiedliche Transportsegmente unterschiedliche Antriebsarten geben. Fest steht aber schon: Der Ausweis von CO₂-Bilanzen wird für uns ein grundsätzlicher Bestandteil der Zusammenarbeit mit Transport- und Speditionsbetrieben sein. Und dieser muss standardisiert entlang der jeweiligen Richtlinien erfolgen. Zum „grünen“ Aufschlag nur so viel: Ökologie und Ökonomie lassen sich in Einklang bringen, das zeigen unsere Erfahrungen. Es braucht gute Ideen und Konzepte und keinen pauschalen Aufschlag. eh

„Strategie ist die nachhaltige CO₂-Reduktion“

Um CO₂ zu senken, will er die Zusammenarbeit mit DB Cargo forcieren und beim Transport mit anderen Verladern kooperieren: Steffen Riedel, Logistik-Leiter von Eckes-Granini Deutschland.

Eckes-Granini Deutschland produziert und befördert Fruchtsaft und fruchtsafthaltige Getränke. Das Transportvolumen beläuft sich auf jährlich rund 30.000 Transportsendungen. 17 Prozent dieses Aufkommens befördert Eckes-Granini mit Eigenfuhrpark. Dieser besteht aus derzeit zehn Lkw (Scania und Iveco LNG). Der Eigenfuhrpark ist ein sehr wichtiger Bestandteil der Transportstrategie. Zudem arbeitet die Firma für die nationalen Transporte mit 25 mittelständischen Speditionen, zu Saisonzeiten mit bis zu 40 Speditionen. Ein Schwerpunkt in der Logistikstrategie ist die nachhaltige Reduktion der CO₂-Emissionen. Eckes-Granini ist Gründungsmitglied der Nachhaltigkeitsinitiative Lean & Green, deren Ziel die Reduktion von CO₂-Emissionen ist. Dank Umsetzung verschiedener Reduktionsmaßnahmen gelang es Eckes-Granini Deutschland so, in den letzten Jahren insgesamt rund 36

Prozent seiner logistikbezogenen CO₂-Emissionen einzusparen. Maßnahmen waren unter anderem die Umstellung auf Zentrallagerbelieferung, Green-Carrier-Audits der FUMO Solutions bei den Speditionspartnern und die Transportkooperation mit dem Kunden Kaufland. 2019 wurde begonnen, Transportvolumen auf die Deutsche Bahn zu verlagern. Da die Abwicklung der internen Transporte reibungslos funktioniert hat, startete Eckes-Granini in 2021 mit der Belieferung von nationalen Kunden und hofft, dieses Volumen auf weiteren Relationen steigern zu können. Das Ziel ist es, bis 2025 in der Logistik weitere 13 Prozent an CO₂ einzusparen, bis 2030 liegt das Ziel bei 48 Prozent. Dafür ist vorgesehen, weitere Verkehrsströme auf die Bahn zu verlagern und im Bereich Güterkraftverkehr in neue Antriebstechniken zu investieren. Auch Transportkooperationen mit Kunden, aber auch

anderen Verladern, müssen weiter forciert werden. Die Möglichkeit der Transportkooperationen muss auch durch die Speditionspartner ausgebaut werden. Der Leerkilometeranteil muss deutlicher reduziert werden. Unverzichtbar wird auch sein, gemeinsam mit den Partnern auf neue Antriebstechniken zu setzen, was ein Großteil der langjährigen Partner schon tut. Bis zur Verfügbarkeit von Wasserstoffantrieben ist aus Sicht von Eckes-Granini der LNG-Antrieb die Brückentechnologie. eh

Steffen Riedel, Leiter Logistik, Eckes-Granini Deutschland, Nieder-Olm



„Unser Ziel ist die klimapositive Supply Chain“

Ab 2025 will HIPP über die gesamte Wertschöpfungskette vom Acker bis zum Zentrallager des Handels klimapositiv sein, sagt Peter Gebhard, Bereichsleiter Logistik des Unternehmens.

HIPP ist ein Hersteller von Babynahrung mit Sitz in Pfaffenhofen an der Ilm. HIPP wurde in den letzten Jahren mehrfach zum nachhaltigsten Unternehmen Deutschlands ausgezeichnet. Dafür setzt HIPP an sehr vielen Hebeln an. Hier nur ein Bruchteil der Maßnahmen: Alle HIPP-Standorte innerhalb der EU produzieren schon klimaneutral. Am Standort Pfaffenhofen zum Beispiel konnten wir in den letzten 25 Jahren den Ausstoß klimaschädlicher Gase pro Produktionstonne unter anderem dank dem Einsatz erneuerbarer Energien um 85 Prozent senken. Bis 2025 planen wir,

die Emissionen der Standorte um weitere 20 Prozent zu senken. Zudem wollen wir ab 2025 über die gesamte Supply Chain vom Acker bis zum Zentrallager des Handels klimapositiv sein. Wir nehmen am Programm Lean & Green von GS1 teil und werden bis 2025 mindestens weitere 20 Prozent CO₂ in Lager und Transport einsparen. Alle unsere Lager werden bereits mit Ökostrom betrieben, dies gilt genauso bei unseren wichtigsten Dienstleistern. HIPP befördert weit über eine halbe Million Paletten jährlich. Zum größten Teil arbeiten wir in Deutschland mit langjährigen Transport- und Speditionspartnern und im Ausland mit einer Vielzahl von Transporteuren. Bislang fordern wir von unseren Logistikpartnern keine CO₂-Bilanzen, da die allgemeine Datenbasis noch sehr unübersichtlich und uneinheitlich ist. Sobald es einen Standard gibt, mit dem die CO₂-Bilanzen transparent gemessen

werden, kann das durchaus eine Option sein. Unser Ziel ist es ja, die Transparenz und Genauigkeit der Emissionsdaten in unseren Logistikketten weiter zu erhöhen. Damit unsere Partner bislang ungenutzte CO₂-Einsparpotenziale ausschöpfen, fordern wir sie auf, Euro 6-Lkw einzusetzen, Kooperationen mit Kunden und anderen Dienstleistern einzugehen, um dank voller Lkw die Zahl der Leerkilometer zu senken sowie verstärkt intermodale Verkehre zu nutzen. Für längere Strecken ist der Einsatz von gasbetriebenen Lkw sinnvoll. E-Lkw können heute nur für die Kurzstrecke oder für Nahverkehrsverteilung genutzt werden, für den Hauptlauf ist deren Reichweite wohl auch bis 2025 zu gering. Eine nachhaltige Logistik mit entsprechenden Anstrengungen setzen wir bei unseren Logistikpartnern voraus, grüne Aufschläge werden wir also nicht bezahlen. *eh*

Peter Gebhard, Bereichsleiter Logistik von HIPP, Pfaffenhofen an der Ilm

„Wir fordern CO₂-Bilanzen für Transporte“

Um grüner und effizienter in der Logistik zu werden, setzt MEWA Textil-Service auf alternative Antriebe und neuartige Distributionskonzepte, sagt Kay Simon, MEWA-Leiter Mobilitätskonzepte.

MEWA Textil-Service ist in Deutschland und 14 Ländern Europas tätig. Unsere Kunden beliefern wir mit fest angestellten Servicefahrern und 690 eigenen Lkw fast ausschließlich im Werkverkehr. Für die Versorgungshuttles zwischen den MEWA-Standorten setzen wir zudem Transport- und Speditionsbetriebe ein. Nachhaltigkeit steht bei MEWA ganz oben auf der Agenda. Ressourcenschonendes Handeln ist seit jeher fester Bestandteil unseres Geschäftsmodells. Unseren CO₂-Ausstoß unternehmensweit zu senken, ist eines unserer erklärten Ziele. Wir tun dafür schon viel, etwa effiziente Tourenplanung dank moderner TMS- und Telematik-Systeme. Wir setzen auch Pilotprojekte mit E- und CNG-Fahrzeugen um. Mit solchen Maßnahmen in unserer Distribution, Logistik und Produktion konnten wir unseren CO₂-Ausstoß seit 2011 um 20 Prozent senken. Unser nächster Schritt zu grüner und effizien-

ter Logistik ist die Kombination von alternativen Antrieben mit neuartigen Distributionskonzepten. Nur so können wir vollelektrische Fahrzeuge (Stichwort limitierte Reichweite) jetzt schon praxisingerecht einsetzen. Wir implementieren dazu gerade City-Logistik-Hubs in unsere Lieferprozesse. Pilotstart war an unserem Standort in Berlin in 2021. Deutlich herausfordernder ist es aktuell, im Schwer-Lkw-Bereich alternative Antriebe einzusetzen. Den Förderantrag für batterie- und wasserstoffelektrische Lkws inklusive der Ladeinfrastruktur haben wir beim BMVI für unseren ersten Standort in Deutschland schon eingereicht. Für 2022 planen wir, dass ein Großteil der deutschen Standorte folgen wird. In der Schweiz setzen wir seit 2021 unseren ersten Wasserstoff-Lkw von Hyundai täglich ein. Der 19-Tonner kann wie jeder herkömmliche Diesel-Lkw eingesetzt werden. Auch unsere Dienstleister

in den Shuttle-Verkehren müssen ihren Beitrag zu weniger CO₂-Ausstoß leisten. So werden wir in 2022 erstmals CO₂-Bilanzen für Transporte einfordern. Unser Fokus liegt hier auf Transporten, die wir selbst beauftragen, und der CO₂-Emission, die dadurch verursacht wird. Wichtig ist auch, dass die Transportpartner moderne Fuhrparks haben. Wir kümmern uns um die effiziente Auslastung der Shuttles. Ein Shuttletransport umfasst bei uns im Schnitt 600 Kilometer im Rundlauf. Voll-elektrisch ist dies derzeit nicht darstellbar. *eh*

Kay Simon, Leitung Mobilitätskonzepte von MEWA Textil-Service in Wiesbaden



Der Ex und der Neue.

Zeit für Veränderung. Unsere Flotte bekommt Zuwachs – und Ihnen stehen alle Optionen offen. So wird das Mieten mit der jüngsten Version des Actros oder einer der 7.000 anderen ziehenden und gezogenen Einheiten zum Erlebnis. Wir bieten Ihnen für Ihren Transportbedarf flexible Lösungen zu fairen Konditionen. Und bleiben an über 70 Standorten deutschlandweit Ihr verlässlicher Partner. Mehr Informationen unter www.charterway.de

Mercedes-Benz
Trucks you can trust



Resilient für die VUCA-Welt

Die Herausforderungen für die Stückgutlogistik auf dem Weg nach 2030 sind groß und komplex. Wer als etabliertes Unternehmen weiter bestehen will, muss über sein klassisches Geschäftsmodell hinausdenken und die Megatrends richtig interpretieren.

Dachser, adrian_11ie825/stock.adobe.com, Bildmontage: Stefanie Michalski
Photocreo Bednarek/stock.adobe.com, Bildmontage: Stefanie Michalski



„Lawinen in Zeitlupe“: Mit diesem Bild beschreibt das Zukunftsinstitut die Megatrends unserer Zeit. „Sie entwickeln sich zwar langsam, sind dabei aber enorm mächtig. Sie wirken auf allen Ebenen der Gesellschaft und beeinflussen so Unternehmen, Institutionen und Individuen.“ Als Triebkräfte des Wandels sind die Megatrends vielschichtig, sie beeinflussen und verstärken sich gegenseitig in der Wirkung. Sie reichen von der Neo-Ökologie über den demografischen Wandel und die Globalisierung bis hin zu Konnektivität, New Work, Urbanisierung und Mobilität.

Pandemie beschleunigt Wandel

Megatrends bilden damit den übergeordneten Rahmen, in dem sich auch die Logistik entwickeln kann und muss. Es geht um neue Geschäftsmodelle, um Datenanalyse und künstliche Intelligenz, um neue Formen der Arbeit und der Mensch-Maschinen-Kollaboration, um intelligente Mobilität und intelligente Städte, um Globalisierung, also das Nebeneinander von Globalisierung und seiner lokalen und regionalen Zusammenhänge, und um den grünen Planeten sowie neue Formen einer nachhaltigen Kreislaufwirtschaft.

Blicken wir auf das Jahr 2030, sind in der Stückgutlogistik bereits heute grundlegende Weichen gestellt. Die Pandemie hat Veränderungen in den globalen Supply Chains (Wertschöpfungsketten – Anm. der Redaktion) noch einmal beschleunigt. Entsprechend verändern sich auch die Kundenerwartungen. Hinzu kommen der

Viele gleichzeitige Abläufe in ihrer Komplexität verstehen und aus der 360-Grad-Perspektive Lösungsansätze entwickeln – das ist der Weg von Dachser in die Zukunft

Fahrer- und Fachkräftemangel, die rasant fortschreitende Digitalisierung sowie der Klimawandel und dessen Auswirkungen auf unser Leben, unsere Arbeit und unsere Mobilität.

Es handelt sich hierbei nicht um Momentaufnahmen, bei denen es mit einem bloßen Innehalten und Abwarten getan wäre. Es ist vielmehr deutlich erkennbar, dass die Veränderungen in der Supply Chain weiter anhalten werden. Die Herausforderung liegt in der Stabilität der Produktionsnetze, die grundlegend ist für arbeitsteilige, umfassend vernetzte Ökonomien. Die derzeitige Verknappung von Chips und Halbleitern sowie diversen Baustoffen unterstreicht die steigenden Abhängigkeiten in den Supply Chains, auf die es dringend entsprechende Antworten zu geben gilt. Ein Beispiel: Um Produktionssicherheit zu erreichen, sind höhere Lagerbestände und neue Lagerstandorte zu erwarten. Das heißt zugleich, dass dem Anlagevermögen eine wachsende Bedeutung zukommt – alles hängt eben mit allem zusammen.

Zukunftsfeste Supply Chains

Um den von den Kunden forcierten Veränderungen der Bestandsstrukturen gerecht zu werden, müssen die Warehouse-Kapazitäten angepasst und neue Consulting- und Kontraktlogistik-Angebote geschaffen werden. Dies mit sicheren und jederzeit transparenten Prozessen zu verbinden, ist bei Dachser die Aufgabe eines krisenresilienten europäischen Netzwerks, das getragen wird durch ein einheitliches Regelwerk und ein integriertes IT-System. Daraus ergeben sich dann immer wieder Lösungsansätze für zukunftsfeste Supply Chains, etwa über die Standardisierung und Harmonisierung der Prozesse und ein proaktives Qualitätsmanagement entlang der gesamten Transportkette.

All dies deckt sich mit den gestiegenen Erwartungen der Kunden an die Logistikdienstleister. Im Fokus sind dabei gerade auch außerplanmäßige Ereignisse wie eine Pandemie, Staus auf den Handelswegen

oder streikbedingte Produktionsausfälle. Der Logistikdienstleister wird dabei ein wichtiger Teil des Risikomanagements und der Sicherstellung der weltweiten Beschaffung, etwa indem er ausreichend Kapazitäten auf allen Transportwegen zur Verfügung sicherstellt. Hinzu kommen „Omni-Channel“-Trends, die zu einer Verschmelzung und Ausdifferenzierung von Online-offline-Vertriebswelten führen. Dazu bedarf es einer entsprechenden einheitlichen Systemlandschaft des Logistikdienstleisters, die hoch anschlussfähig ist für die Systeme der Kunden.

Für viele Fragen gibt es digitale Antworten

Um Kundenerwartungen adäquat zu bedienen und neue Lösungsstrategien zu entwickeln, sind vorrangig eine umfassende Analyse und ein grundlegendes Verständnis der veränderten Kundenerwartung gefragt. Bei der Prognose der Kapazitätsbedarfe leisten geeignete Technologien, zum Beispiel aus dem Feld der künstlichen Intelligenz, wertvolle Dienste. Dies hilft auch bei der Sicherung der benötigten Kapazitäten durch eine vorausschauende, auf gegenseitigem Vertrauen basierende Bindung von Transportunternehmen.

Auf viele Fragen unserer Zeit gibt es digitale Antworten. Allerdings nicht auf alle. Der Mensch ist und bleibt in der Logistik unverzichtbar. Wir sprechen deshalb von einem cyber-sozio-physischen System, bei dem die Daten- und physischen Waren-

ströme ineinanderfließen und durch den Menschen zum passgenauen Fulfillment geführt werden. Umso schwerer wiegt der weiter voranschreitende Fahrer- und Fachkräftemangel, dem sich unsere Branche zu stellen hat. Das Handelsblatt berichtet, dass derzeit in Deutschland rund 60.000 bis 80.000 Lkw-Fahrerinnen und -Fahrer fehlen. Und die Lücke wird jedes Jahr um 15.000 Fahrer größer.

Die qualifizierte Ausbildung von Fahrern zieht eine hohe Investition für die Transportunternehmen nach sich. Unser Unternehmen hat deswegen über seine Dachser Service und Ausbildungs GmbH schon vor Jahren die Initiative ergriffen und Berufskraftfahrer selbst ausgebildet, auch in 2021 gab es wieder 90 Starts. Angesichts des hohen Bedarfs ist die Trendwende am Fahrermarkt allerdings nur in einer Gemeinschaftsanstrengung der Branche zu schaffen, die sich angesichts der damit verbundenen Kosten auch in der Weiterentwicklung von Vergütungsstrukturen und in einer höheren Wertschätzung für Fahrer und Fachkräfte niederschlagen muss. Für die Unternehmen verbindet sich damit zugleich der Auftrag, sich gegenüber möglichen Bewerbern noch deutlicher als attraktiver Arbeitgeber zu positionieren, beispielsweise über flexible Arbeitsmodelle und neu gestaltete Arbeitswelten.

Bei den Megatrends nimmt die Digitalisierung eine zentrale Rolle ein. In der Logistik ▶

Autor

Burkhard Eling, CEO von Dachser

Burkhard Eling ist seit 1. Januar 2021 Chief Executive Officer (CEO) des Speditions- und Logistikunternehmens Dachser in Kempten. Eling absolvierte sein Studium zum Diplom-Wirtschaftsingenieur an der Technischen Universität in Braunschweig. Seine berufliche Karriere startete er bei der Hochtief AG. Danach verantwortete er bei der Philipp Holzmann AG das operative Controlling der Auslandsgesellschaften des Baukonzerns. 2002 stieg er beim Engineering- und Servicekonzern Bilfinger ein. Der Schwerpunkt seiner Tätigkeit lag in der Betreuung der ausländischen Konzerngesellschaften. Ab 2004 leitete er den Zentralbereich Group Controlling, 2006 übernahm er die Leitung des Zentralbereichs Revision. 2008 wurde Eling CFO des US-Baudienstleisters Centennial Contractors Enterprises in Virginia, USA, einer Tochter von Bilfinger. 2010 wurde er CFO und Geschäftsführer von HSG Zander International.



Dachser

ist sie seit Langem über die umfassende Verknüpfung von Informations- und Warenströmen allgegenwärtig. Die digitale Transformation betrifft dabei alle internen und externen Transaktionen und Prozesse von Logistikdienstleistern und verändert die gewachsenen Daten- und Prozesslandschaften, was hohe Investitionsbedarfe nach sich zieht. Hinzu kommt, dass neue Wettbewerber („Digital Freight Forwarder“) mit neuen Technologien auf den Markt drängen und die Branche unter Druck setzen.

Sinnvolle Synthese mit Digitalisierung

Jede Herausforderung ist immer auch eine Chance. Für „digitalisierte Logistiker“ besteht sie in einer Synthese von physischen Stärken und den Möglichkeiten der Digitalisierung. Mehrwert durch solche integrierten digitalen Lösungen in einem cyber-sozio-physischen System entsteht beispielsweise durch gezielte Qualitäts- und Produktivitätssteigerung im Zuge der Automatisierung von Prozessen oder durch die Erhöhung von Usability und Transparenz für Kunden und Mitarbeiter bei digitalen Transaktionen.

Den Takt für alle Zukunftsstrategien, nicht nur von Logistikdienstleistern, geben der immer offenkundigere und alarmierende Klimawandel und das Erreichen beziehungsweise teilweise Überschreiten der planetaren Grenzen vor. Damit steigt deutlich die Erwartungshaltung der Politik, der Stakeholder, der Kunden, aber auch der eigenen Mitarbeiter an Logistikdienstleister hinsichtlich eines konsequenten, zielführenden nachhaltigen Handelns. Gerade Kunden mit eigenen Klimaschutzzielen richten dabei mittlerweile klare Erwartungen an ihre Dienstleister in Bezug auf deren Informationen und Maßnahmen zur Nachhaltigkeit. Dazu gehören Forderungen nach entsprechenden Zertifikaten und Audits sowie nach dem Nach-

Glossar

Open Logistics Foundation

Dachser, DB Schenker, Duisport und Rhenus gründeten 2021 die Open Logistics Foundation. Zweck der gemeinnützigen Stiftung ist der Aufbau einer europäischen Open-Source-Community mit dem Ziel, die Digitalisierung in Logistik und Supply-Chain-Management auf Basis von Open Source voranzutreiben und logistische Prozesse durch De-facto-Standards zu vereinheitlichen.

weis von CO₂-Daten und Treibhausgas-Berechnungen gemäß international gültiger Normen und Standards. Dies zieht geradezu zwangsläufig auch eine Erhöhung der Transportkosten nach sich.

Klimawandel als Taktgeber

Dachser stützt seine Nachhaltigkeitsstrategie entsprechend auf drei Grundpfeiler: Effizienz, Innovation und integrative Verantwortung. Das heißt: Es geht um effiziente Logistikprozesse, Energieeinsparungen und technische Innovationen, um die Treibhausgasemissionen im Einklang mit dem Zwei-Grad-Ziel des Pariser Abkommens sowie den Klimaschutzzielen der Europäischen Union und vieler weiterer Staaten zu verringern. Wir arbeiten dazu mit Kunden und Partnern zusammen, die ebenfalls aktiv den Wandel der Logistik hin zu Niedrig- und Null-Emissionstechnologien gestalten wollen. Auch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter werden eng in die Klimaschutzaktivitäten einbezogen. Hinzu kommt das soziale und gesell-

schaftliche Engagement jenseits der direkten geschäftlichen Interessen des Unternehmens, zum Beispiel seit 2005 mit dem Kinderhilfswerk „Terre des hommes“.

Megatrends aktiv mitgestalten

Das Innovationsprojekt „Climate Protection“ ist bei Dachser „Chefsache“ und als strategische Initiative im Auftrag des Vorstands definiert. Es ist auf konkretes Handeln ausgerichtet. Bis Ende 2022 werden wir in mindestens elf europäischen Metropolregionen die emissionsfreie Zustellung in der Innenstadt einführen und in entsprechende Fahrzeuge investieren. Und ab Januar 2022 werden wir weltweit ausschließlich regenerativ erzeugten Strom beziehen. Hinzu kommen im ersten Schritt der Neubau und die Erweiterung von Photovoltaikanlagen auf den Dächern der europäischen Dachser-Logistikanlagen und -Bürogebäude. Bis 2025 wird die heutige Kapazität mehr als vervierfacht, auf dann über 20.000 kWp (Kilowatt-Peak) installierte Leistung.

Fazit: Die Herausforderungen für die Stückgutlogistik auf dem Weg nach 2030 sind groß und komplex. Es kommt für uns als Logistikdienstleister darauf an, die vielen gleichzeitigen Abläufe in ihrer Komplexität zu verstehen und aus einer 360-Grad-Perspektive eigene Lösungsansätze zu entwickeln und so die anstehenden Veränderungen und Megatrends aktiv mitzugestalten. Die sich daraus ergebenden Möglichkeiten sollten aber die Risiken und Brüche mit dem Gewohnten bei Weitem überwiegen. Der französische Dichter Victor Hugo hat dazu einmal sehr treffend die Richtung gewiesen: „Die Zukunft hat viele Namen: Für Schwache ist sie das Unerreichbare, für die Furchtsamen das Unbekannte, für die Mutigen die Chance.“
Burkhard Eling, Chief Executive Officer (CEO) von Dachser

Dachser-Chef Burkhard Eling: Die Trendwende am Fahrermarkt ist nur in einer Gemeinschaftsanstrengung der Branche zu schaffen



Dachser

KRONE PROFILINER



WEIL ICH

EINEN ECHTEN PROFI

AN MEINER SEITE

BRAUCHE.

JETZT
QR-CODE SCANNEN UND
MEHR ERFAHREN!



KRONE COMMERCIAL VEHICLE SE
Bernard-Krone-Straße 1, 49757 Werlte, DEUTSCHLAND,
Tel.: +49 5951 209-0, info.nfz@krone.de, www.krone-trailer.com

KRONE
Wir transportieren Zukunft

Ein historisches Zeitfenster

Sollen die Zielvorgaben zur Bewältigung der Klimakrise erreicht werden, führt im Güterverkehr kein Weg an der Bahn vorbei. So die Einschätzung der Chefin von DB Cargo, Sigrid Nikutta. Damit eine Verlagerung gelingt, sind vermehrte Anstrengungen seitens des Staats, der Branche wie auch der Bahnen notwendig, wie Nikutta in diesem Beitrag schildert.

DB Cargo prescht vor: Beim Klimaschutz ist man schon Vorreiter, aber auch bei den Kapazitäten und der Digitalisierung will man das Angebot verbessern

Die Klimakrise ist die größte globale Herausforderung. Wir alle erkennen gerade, dass die Ressourcen und die Möglichkeiten unserer Erde begrenzt sind. Lange Zeit dachten wir, Klimakrise findet doch wohl woanders statt – denn wir haben in Europa nichts gespürt. Das hat sich geändert. Mit nicht vorstellbarer Gewalt hat die Natur auch in Deutschland gezeigt, dass es so nicht weitergehen wird.

Jetzt ist – glaube ich – jeder und jedem klar: Wir sollten in Deutschland, in Europa und in der ganzen Welt schnellstens reagieren. Denn noch können wir die Wirkungen des Klimawandels abschwächen. Anders als gegen die globale Corona-Pandemie gibt es gegen die Erderwärmung keinen Impfstoff, wir alle sind gefordert.

Die EU und die Regierungen der Länder haben hier die richtigen Weichen gestellt. Bis 2030 soll der CO₂-Verbrauch in Europa

um 55 Prozent gegenüber dem Referenzjahr 1990 sinken. 2045 wollen wir in Deutschland, 2050 in Europa CO₂-neutral leben.

Wir wissen, dass dies möglich sein wird. Allerdings werden wir dafür viele gewohnte Verhaltensweisen radikal verändern müssen. Auch im Bereich Transport und Logistik haben wir deutliche Hausaufgaben.

Hohe Umweltkosten des Lkw

Weltweite Lieferketten sind eine wichtige Grundlage unserer Wirtschaft. Damit sind wir sehr erfolgreich. Die Umweltauswirkungen der Lieferketten sind lange nicht ausreichend betrachtet worden. Auch weil Umweltkosten bisher Allgemeynkosten waren. Die Tatsache, dass die tatsächlichen Kosten des Lkw ungefähr dreimal so hoch sind wie die der Schiene, spielte keine Rolle.



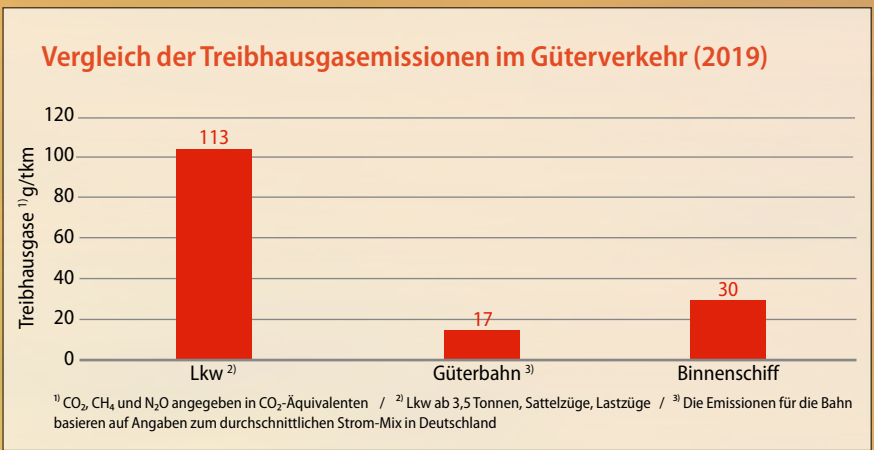
Das Resultat: mehr Verkehr, mehr Logistik, mehr Transport. Heute wissen wir: Viel mehr Güter können auf der umweltfreundlichen Schiene gefahren werden. Jeder Kunde – ob mit oder ohne Gleisanschluss – kann auf die Schiene verlagern. Der CO₂-Footprint eines jeden Unternehmens kann durch den Güterverkehr auf der Schiene schnell und effektiv reduziert werden. So schaffen wir den „Green Deal“.

Ein Güterzug kann bis zu 52 Lkw ersetzen

Denn es gibt sie, die Wahrheiten, die so einfach sind: Güterzüge sparen gegenüber dem Transport auf der Straße rund 80 bis 100 Prozent CO₂. Ein Güterzug kann bis zu 52 Lkw ersetzen. Mit dem Güterverkehr schaffen wir im wahrsten Sinne des Wortes: Freiraum im Straßenverkehr und saubere Luft.

Die deutsche und die europäische Industrie sind hier sehr entschlossen. Es geht den meisten unserer Kunden nicht mehr um die Frage, „ob“ mehr Güterverkehr auf der Schiene möglich ist, sondern „wie“ und „wie schnell“ die Transporte von der Straße auf die Schiene verlagert werden können. Und natürlich werden wir die gesamten Logistikketten anbieten – vom Werkstor zum Werkstor –, quer durch Europa und bis nach China. DB Cargo wird zum europäischen Logistiker mit der Schiene im Herzen!

Auf diese Ausweitung des Geschäftsmodells von DB Cargo zahlen alle Aktivitäten von DB Cargo ein. Das gilt auch für branchenübergreifendes Engagement: Ein starkes Einzelwagennetzwerk ist entscheidend für die Verkehrsverlagerung auf die Schiene. Mit vielen privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen haben wir uns im Netzwerk Einzelwagenverkehr zusammengeschlossen. Denn



Bei den Treibhausgasemissionen schneidet beim Ausstoß pro Tonnenkilometer die Bahn im Güterverkehr am besten ab. Der Ausstoß des Lkw liegt um das Siebenfache höher

Netzwerke funktionieren wie das menschliche Gehirn. Je mehr Synapsen da sind, desto mehr Input gibt es, desto schneller werden die Informationen verarbeitet und desto klüger werden wir. Übertragen auf den Einzelwagenverkehr heißt das: Je mehr Zugangspunkte ins Netz, je mehr Wagen, je kürzere Laufzeiten, je mehr Auslastung, je mehr Züge gebildet werden können, desto besser funktioniert das System, und die Kundinnen und Kunden profitieren und sind zufrieden. So geht die Verkehrswende im Güterverkehr!

Alle Güterwagen mit GPS ausgerüstet

Alle Eisenbahnerinnen und Eisenbahner sind gefragt, weit über die Grenzen eines Rangierbahnhofs oder über die Schienenoberkante des Netzes hinaus neu zu denken – mit neuen und vor allem konkreten Digitalisierungsthemen wie der Digitalen Automatischen Kupplung, ETCS und effizienter Nutzung der vorhandenen Netzkapazitäten. Wichtige Meilensteine sind bereits erreicht. Wir haben alle unsere DB-Cargo-Güterwagen mit GPS-Sendern und Sensoren ausgerüstet, haben sie „intelligent“ gemacht. Wir können diese Live-

Daten sofort an unsere Kunden senden. Die Steuerung des Zugbetriebs wird so für Bahn und Kunde einfacher und effektiver. Natürlich sind politische Weichenstellungen zugunsten des umweltfreundlichsten Verkehrsmittels unerlässlich: Wachstum braucht Platz – neue Rangiermöglichkeiten, Puffergleise, Überholgleise, Terminals, Railports, Gleisanschlüsse und am Ende auch neue Strecken. Trassenpreisreduktion, Anlagenförderung, Einzelwagenförderung, EEG-Umlagebefreiung, kranbare Trailer, Mautfreiheit für Fahrten von und zum Terminal, Anreize zum Verlagern auf die Schiene für Verlader, Digitale Automatische Kupplung, ETCS und Barrierefreiheit an den Grenzen in Europa – all das sind die politischen Weichenstellungen, die ich meine.

Diese Auflistung hört sich umfangreich an – sie ist es aber nicht. Es ist vielmehr die Wegbeschreibung zu klimaneutralen Transporten. In unserer gesamten Wirtschaft, in unserem Lebensalltag müssen viele Wege beschritten werden, um Klimaneutralität zu erreichen.

Angesichts dessen ist die Verlagerung von der Straße auf die Schiene ein einfacher Weg. Wir müssen ihn aber entschlossen



Umweltbundesamt, TREMOD 5/2021

gehen, denn auch bei gut ausgebauten Wegen kann ich nicht auf der Hälfte stoppen.

Und natürlich steht die ganze Branche der Schienengüter-Verkehrsunternehmen bereit, diesen Weg schnell zu gehen. Dazu werden wir das tun, was in unserer Macht steht: Wachstum braucht Investitionen. Investitionen, die die Branche gerne macht – in umweltfreundliche und leisere Loks und Güterwagen sowie in digitale Prozesse. Aber auch Investitionen in neue Angebote, die den Schienengüterverkehr noch attraktiver machen.

Wir erleben gerade den wohl größten Wandel unserer Wirtschaft seit über 100 Jahren. Einen Wandel, der Nachhaltigkeit ganz oben auf die unternehmerische Agenda nimmt. Dieser Wandel nimmt weiter Fahrt auf. Das Primat des klimafreundlichsten Transportmittels wird entscheidend für alle Lieferketten.

Schon heute fährt DB Cargo 95 Prozent seiner Traktionsleistung mit Strom. Jeder Kunde, der 100 Prozent zertifizierten Grünstrom bucht, erhöht automatisch den „grünen Bahnstrom-Mix“ in unserem

gesamten System. Und das ist beispielhaft für die neuen Angebote im Schienengüterverkehr: Mit unseren Kunden verändern wir konkret die Welt zum Besseren. Mit jedem Tonnenkilometer ein Stück weit mehr. Wenn wir neue Angebote machen, kommt das an.

Steigende Nachfrage im KV

Vor mehr als einem Jahr haben wir erstmals als DB Cargo eine Nachtsprungverbindung getestet: Im abgelaufenen Jahr sind daraus schon zwölf Verbindungen geworden. Wir verbinden mit den sogenannten EV-Plus-Angeboten die großen fünf Wirtschaftszentren in Deutschland Nacht für Nacht – unabhängig von Mengen.

Wir merken, dass die Nachfrage im kombinierten Verkehr (KV) ständig wächst – ob an den Seehäfen oder quer durch die Alpen

und durch Deutschland. Darum haben wir mit unseren Partnern und mit den Speditionen die Netzwerke ausgeweitet. Fast schon im Stundentakt rollen wir über den Brenner nach Italien oder aus Süddeutschland in den Hamburger Hafen. Aus dem Bedürfnis unserer Kunden heraus werden die einst festen Grenzen der Verkehrsarten auf der Schiene immer flexibler. Ob Einzelwagen oder Ganzzugverkehr – manchmal braucht es den Mix aus beidem, um schnelle und effektive Rundläufe zu organisieren. Für dieses Modell haben wir mit unserem „Bayernshuttle“ kürzlich den Deutschen Logistikpreis erhalten. Das Modell lässt sich auch auf andere Branchen und Regionen übertragen, wie das Angebot des „Steel-express“ beweist.

Die Resilienz von Lieferketten ist sicherlich neben der Nachhaltigkeit ein entscheidendes Logistikthema im neuen Jahr: Die China-Verkehre der neuen Seidenstraße bestehen längst nicht mehr aus einer Route, sondern wir entwickeln sie immer mehr zu einem Netzwerk. Mit zusätzlichen Routen über das Baltikum, mit neuen Zugangspunkten wie dem Seehafen Hamburg oder im Benelux-Raum schaffen wir auch hier mehr Zugänge für diesen stark nachgefragten Verkehr.

Freie Fahrt für die Güterbahnen: Die Rahmenbedingungen verbessern sich, jetzt sind die Bahnen gefragt, mehr und bessere Leistungen anzubieten

Autor

Sigrid Nikutta, DB Vorstand Güterverkehr und Vorstandsvorsitzende DB Cargo AG

Sigrid Nikutta ist seit dem 1. Januar 2020 Vorstandsvorsitzende von DB Cargo und Konzernvorstand Güterverkehr der Deutschen Bahn (DB). Nach ersten Erfahrungen im Management eines mittelständischen Unternehmens begann die promovierte Psychologin 1996 ihre Karriere bei der DB und war dort in unterschiedlichen Funktionen tätig, unter anderem als Personalleiterin, Vorstand Produktion bei der Tochter DB Cargo Polska. Im Oktober 2010 wechselte Nikutta als Vorstandsvorsitzende und Vorstand Betrieb zu den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG). Ende 2019 wurde sie in den Vorstand der DB berufen und übernahm gleichzeitig den Vorstandsvorsitz der DB Cargo AG in Mainz.



Max Lautenschläger/DB AG

Werner/stock.adobe.com

Die Pandemie hat auch beim Online-Shopping einen Boom ausgelöst, der aktuell weiter anhält – mit Folgen für die Distribution in unsere Städte hinein. Wir als DB Cargo wollen gemeinsam mit Partnern dafür sorgen, dass die Güterzüge näher an die Zentren herankommen

– so kann auch Citylogistik klimafreundlich und nachhaltig angeboten werden. In diesem Sinne wollen wir mit der Deutschen Post-DHL mehr Pakete auf die klimafreundliche Schiene packen. Für mich die Zahl des Jahres: Ein einziger Güterzug transportiert 100.000 Päckchen.

Die neue DB Cargo wird aber auch mit anderen Investitionen attraktiver für unsere Kunden. Stichwort Wagenpark: Wir haben gemeinsam mit dem Güterwagen-Vermieter VTG das Konzept eines modularen Güterwagens zur Serienreife gebracht. Der sogenannte m²-Wagen kann so ziemlich alles – weil eigentlich nur der Unterbau zum Güterwagen gehört. Alles andere wie Ladeflächen, Containeraufnahmen, Schüttgutvorrichtungen, gedeckte Planen ist gewissermaßen das Zubehör. Es kann schnell umgerüstet werden – und noch wichtiger: Es muss nicht eigens ein langer Zulassungsprozess durchlaufen werden. Die Perspektive: Wir können uns schnell auf Wünsche bei Kunden und Veränderungen in bestimmten Branchen einstellen. Derzeit verfügt DB Cargo mit rund 78.000 eigenen Güterwagen in Europa über einen riesigen Fuhrpark. Mit m²-Wagen können diese Ressourcen effektiver genutzt werden.

Diese Innovation ist ein gutes Beispiel für die Ausgangslage der Branche: Wir setzen auf flexible und kundennahe Lösungen im

Schiengüterverkehr – und wir machen uns mit unseren Kunden auf einen nachhaltigen, neuen Weg. Güter gehören auf die Schiene! Der Slogan des einstigen Verkehrsministers Georg Leber aus dem Jahr 1967 war nie aktueller denn je. Auch wenn

wir nun schon fast 2022 schreiben. Das historische Zeitfenster für den Schienengüterverkehr – jetzt steht es weit offen.

Sigrid Nikutta, DB Vorstand Güterverkehr und Vorstandsvorsitzende DB Cargo AG



Anzeige

VERANTWORTUNG ZU ÜBERNEHMEN, HEISST FÜR UNS SEINEN BEITRAG ZU LEISTEN.



Durch unsere wirtschaftlich nachhaltige Strategie „Manage-to-ESG“ investieren wir regelmäßig in relevante Sanierungsmaßnahmen unserer mehr als 4,4 Mio. m² vermietbarer Gesamtfläche im Bestand. Unsere Projektentwicklungen setzen wir konsequent nach ESG-Kriterien um. Damit sind wir Ihr erster Ansprechpartner in Sachen Logistik- und Gewerbeimmobilien. Sprechen auch Sie mit uns über Ihren nachhaltigen Erfolg.
garbe-industrial.de

GARBE
Industrial Real Estate

Blitzschnell durch die Röhre

Mit Schallgeschwindigkeit aus dem Hafen heraus oder dort hinein – das könnte die Zukunft des Containertransports sein. Hyperloop Transport Technologies und die Hamburger Hafen und Logistik (HHLA) arbeiten daran, dass aus dieser Vision in Hamburg Wirklichkeit wird.



So könnte der Hafen der Zukunft aussehen: Blick auf die Designstudie Hyperport von HyperloopTT und HHLA

Glossar

Die Hyperloop-Lösung

Hyperloop ist ein neuer, wenn auch zunächst futuristisch wirkender Ansatz. Die Vision formulierte US-Amerikaner Elon Musk 2013 in seinem Whitepaper „Hyperloop“. Der schnelle Transport durch die Röhre könne, heißt es, wesentlich zur Entlastung des Straßenverkehrs beitragen. Zudem sei der Energiebedarf deutlich niedriger als beim klassischen Transport auf Straße und Schiene. Auch die CO₂-Emissionen könnten sinken. Grundgerüst ist ein Röhrensystem, in dem fast Vakuum herrscht und daher kaum ein Luftwiderstand die darin schwebenden Transportkapseln bremst. Diese bewegen sich reibungslos auf einem Magnetfeld. Angetrieben werden sie durch einen „linearen Elektromotor“, in dem sich nichts dreht – elektrische Impulse wandern zwischen Magneten von vorne nach hinten, das sorgt für den rasanten Vortrieb.

HyperloopTT, Bildmontage: Stefanie Michalski

Können Menschen oder Güter nicht schneller ans Ziel kommen, als dies heute mit Bahn oder Lkw möglich ist? Eine Antwort auf diese Frage gab der amerikanische Unternehmer Elon Musk im August 2013 mit seinem White Paper zum „Hyperloop“. In einer Doppelröhre, so seine Vision, sollen abgeschlossene Kapseln für 28 Personen auf Luftkissen auf bis zu 1220 Stundenkilometer beschleunigt werden und eine 600 Kilometer lange Strecke in 35 Minuten kostengünstiger als ein Zug überwinden. Musk hatte damit eine schon lange existierende Idee wiederbelebt. Bereits im Jahr 1825 wollte die „London and Edinburgh Vacuum Tunnel Company“ Schienenfahrzeuge durch luftleere Tunnel fahren lassen, um so Energie zu sparen. Musk konzentriert sich inzwischen auf noch schnellere Fortbewegungsmittel – sein Unternehmen SpaceX baut Raketen und Raumschiffe. Doch sein Aufruf, die Realisierbarkeit des Hyperloops voranzutreiben, fand weltweit Gehör. Rund um den Globus

arbeiten Experten aus unterschiedlichen Fachrichtungen an der Verwirklichung der Vision. Auch die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) beteiligt sich seit drei Jahren gemeinsam mit ihrem US-amerikanischen Partner Hyperloop Transport Technologies (Hyperloop TT) im Rahmen eines Joint Ventures daran. Denn innovative Lösungen für den Güterverkehr sind überfällig. Nicht nur in Großbritannien fehlen aktuell Lkw-Fahrer, sondern in ganz Europa. Wenn es beim Klimaschutz nicht nur beim Formulieren von Zielen bleiben soll, sind mutige Schritte vor allem im Verkehrsbereich unumgänglich.

Weniger Energiebedarf und weniger CO₂
Hyperloop ist ein interessanter, wenn auch zunächst futuristisch wirkender Ansatz, um drängende Herausforderungen des heutigen Verkehrssystems zu lösen (siehe Kasten S. 36). Grundgerüst ist ein Röhrensystem, in dem nahezu Vakuum herrscht und deshalb kaum ein Luftwiderstand die darin

schwebenden Transportkapseln bremst. Diese bewegen sich reibungslos auf einem Magnetfeld. Angetrieben werden sie durch einen „linearen Elektromotor“, in dem sich nichts dreht – elektrische Impulse wandern zwischen Magneten von vorne nach hinten, das sorgt für den rasanten Vortrieb.

In der Röhre ist die Luft so dünn wie in der oberen Stratosphäre. Der Druck liegt bei einem Hektopascal (hPa). Zum Vergleich: An einem schönen Sommertag herrscht in Hamburg ein Luftdruck zwischen 1020 und 1030 Hektopascal. Einen Rollwiderstand, der sonst auf Straße und Schiene die Räder bremst, gibt es im Magnetfeld nicht. Deshalb ist der Energiebedarf nach Überzeugung der Entwickler äußerst gering. Niederländische Ingenieure haben berechnet, dass für den Start einer Kapsel im Hyperloop-System nicht mehr Strom benötigt wird als für das Einschalten einer Glühbirne. Falls die Transportröhren, wie geplant, mit Sonnenkollektoren ausgestattet werden, kann das



Gesamtsystem sogar weit mehr Energie erzeugen, als es verbraucht.

Das US-amerikanische Unternehmen HyperloopTT hat weltweit 800 Experten zu einem Netzwerk verbunden. Gemeinsam haben sie das Konzept für einen Containerhafen entwickelt, aus dem die Fracht im Hyperloop rasant schnell ins Hinterland transportiert wird. Das klingt ein bisschen nach Science-Fiction, ist es aber nicht mehr. Auf dem Weltkongress für intelligente Verkehrssysteme (ITS) in Hamburg 2021 konnten die Besucher zumindest virtuell schon in den Zug der Zukunft einsteigen. Ein Demonstrator veranschaulichte die Technik, wie die Kapseln des Hyperloops automatisch mit Containern beladen werden können.

Mit diesem Projekt hat die HHLA einmal mehr gezeigt, was sie seit ihrer Gründung vor nunmehr 137 Jahren auszeichnet. Sie ist immer ein Start-up gewesen. Das kommt nicht von selbst, sondern es sind die Menschen, die hier arbeiten und die mit ihrer Erfahrung und ihrem Wissen immer wieder Neues entwickeln. Zu ihnen zählt auch

Gerlinde John, die für HHLA das Hyperloop-Projekt leitet. Im Hamburger Hafen hat sie schon einmal Pionierarbeit geleistet. Vor 20 Jahren war sie maßgeblich an der Entwicklung des weltweit ersten weitgehend automatisierten Container Terminal Altenwerder (CTA) beteiligt. Dieser bildet bis heute den technologischen Standard für effizienten Umschlag von Containern ab.

Peak-Situationen logistisch meistern

Aber die Anforderungen steigen weiter. Der zunehmende Einsatz von Containerschiffen mit einer Kapazität von über 20.000 Standardcontainern beeinflusst die Prozesse auf den Terminalanlagen. Kunden haben die Erwartung, dass die Ladung möglichst schnell auf den Schiffen umgeschlagen wird. Diesen Anspruch zu erfüllen, ist aber ungleich anspruchsvoller, wenn 10.000 Container statt wie bisher nur 6.000 Boxen pro Schiff bewegt werden müssen.

Für die HHLA als Terminalbetreiber geht es darum, solche „Peak-Situationen“ logistisch zu meistern. Das gilt sowohl für die schnelle

Anlieferung der Container als auch für deren schnelle Abholung. Denn eine zunehmend „just in time“-arbeitende Industrie ist auf Nachschub an Ersatzteilen und Rohstoffen angewiesen. Nach meiner Einschätzung wird sich an diesem Dienstleistungsauftrag auch nach der Corona-Pandemie nichts ändern. Anzeichen für eine Deglobalisierung sehen wir derzeit nicht. Vielmehr wird es darum gehen, solche Transportsysteme zu entwickeln, die sicher, zuverlässig und schnell sind, aber vor allem den Anforderungen des Klimaschutzes entsprechen.

Mit dem von HHLA und HyperloopTT erarbeiteten Konzept für einen „HyperPort“ als „Hafen der Zukunft“ wird ein ernsthaftes Angebot vorgelegt. Das Prinzip des HyperPort funktioniert relativ einfach, bedarf aber genauer Planung und Abstimmung der Abläufe. Die Container werden in kurzen Taktzeiten von der Kaikante oder aus dem Lager auf autonom fahrenden Transporteinheiten an der HyperPort-Ladestation bereitgestellt und per Kran in die Transportkapsel geladen. Alle 60 Sekunden geht eine Kapsel anschließend mit

Angela Titzrath, Vorstandsvorsitzende Hamburger Hafen und Logistik

Angela Titzrath ist seit 1. Januar 2017 Vorstandsvorsitzende der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA). Sie hat Wirtschaftswissenschaften und romanische Philologie studiert. Ihre berufliche Karriere begann sie als Leiterin Operatives und Strategisches Controlling bei Mercedes-Benz in Rom. Von 1991 bis 2012 war sie in Topmanagement-Funktionen des Daimler-Konzerns in den USA, Kanada sowie als Europa-Geschäftsführerin der Mercedes-Benz Bank tätig. Sie leitete den DaimlerChrysler-Merger für alle Dienstleistungen und Beteiligungen und verantwortete die Konzernstrategie. Ab 2002 war sie kaufmännische Geschäftsführerin des Produktionswerks Mercedes-Benz in Spanien, danach Vorständin des Geschäftsbereichs Busse der Daimler AG. 2012 wurde sie in den Vorstand der Deutsche Post AG bestellt. Sie ist Aufsichtsratsmitglied bei der Lufthansa, Evonik Industries sowie Talanx.



HHLA

hoher Geschwindigkeit auf die Reise zum Empfänger im Hinterland. Staufrei und emissionsarm. Die selbstfahrenden Fahrzeuge für den Terminaltransport gibt es schon: Die HHLA setzt sie auf dem Container Terminal Altenwerder ein.

HyperPort kann der nächste Baustein auf dem Weg in die Zukunft des Containertransports sein. In der französischen Luft- und Raumfahrtmetropole Toulouse hat HyperloopTT ein erstes Testzentrum mit einer vakuumierten Röhre und darin schwebenden Kapseln errichtet – schon bald sollen dort erste Versuche starten. In der Region „Great Lakes“ an der Grenze zwischen den USA und Kanada läuft eine Machbarkeitsstudie für den Bau einer ersten Hyperloop-Strecke. In Dubai soll der erste kommerzielle Prototyp für einen Passagier-Hyperloop entstehen. Auch in den Niederlanden arbeiten private und staatliche Firmen gemeinsam am Aufbau einer Teststrecke.

Der von Hyperloop TT und HHLA gemeinsam entwickelte Demonstrator ist ein wichtiges Glied in der weltweiten Kette von Hyperloop-Projekten. Er beweist, dass die Integration des visionären Verkehrssystems

in einen automatisierten Containerterminal möglich ist. Über VR-Brillen lässt sich im virtuellen Modell der Weg des Containers vom Schiff bis in den Hyperloop verfolgen und technische Details der Transportkapseln lassen sich interaktiv darstellen.

Sich mit Innovationen auseinandersetzen

Wird der Hamburger Hafen jetzt also zum HyperPort? Es ist noch einiges an Entwicklungsarbeit zu leisten. Hier sind jetzt die Kreativität und das Wissen von Ingenieuren und Entwicklern gefragt. Eine spannende und lohnende Aufgabe. Dass sich die HHLA in einem so frühen Stadium an einem Hyperloop-Projekt beteiligt, hat einen Grund: Wenn wir die Rolle als ein führendes Logistikunternehmen in Europa stärken und ausbauen wollen, müssen wir uns rechtzeitig mit innovativen Technologien beschäftigen. Natürlich will die HHLA,

dass ein solches System in Deutschland verwirklicht wird. Doch letztlich ist es unerheblich, an welchem Ort es erstmals realisiert wird. Auch in der Auseinandersetzung mit der Technologie an sich sowie in der Kooperation mit HyperloopTT liegt für HHLA ein Gewinn. Dass es hier und da kritische Stimmen an unserer Beteiligung gibt, nehmen wir zur Kenntnis. Visionäre Projekte haben es in Deutschland selten leicht. Selbst als sich längst der Siegeszug des Containers als effektivstes Mittel für den Transport von Waren und Gütern abzeichnete, regte sich in Hamburg Widerstand gegen den Bau eines Containerterminals im Hafen. Es war schließlich dem entschlossen handelnden Wirtschaftsminister Helmut Kohn zu verdanken, dass im Jahr 1968 am Burchadkai das erste Containerschiff anlegen konnte. Zukunft hat einen Anfang in der Gegenwart und öffnet neue Optionen für unser Handeln.
 Angela Titzrath, Vorstandsvorsitzende der Hamburger Hafen und Logistik AG



Trotz oder gerade wegen der durcheinandergeratenen Lieferketten präsentierte der HHLA-Konzern in den ersten neun Monaten 2021 gute Zahlen: Der EBIT stieg um mehr als 51 Prozent auf 162,1 Millionen Euro, und der Umsatz kletterte um 12,4 Prozent auf 1,08 Milliarden Euro

Ave/Heimken/dpa/picture-alliance

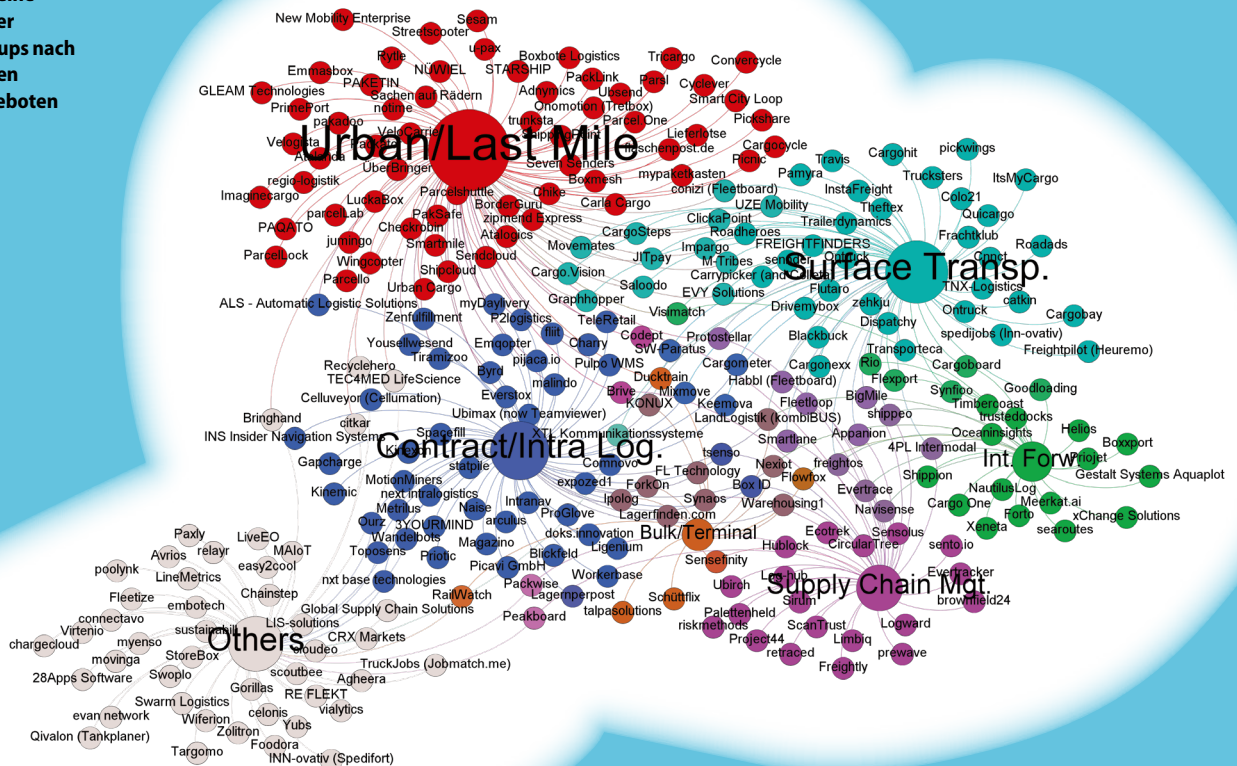
Wir sind die Neuen

Das Tempo ist immens: Immer mehr junge dynamische Startups mischen im Logistikmarkt mit. Wie innovativ diese wirklich sind und was etablierte Unternehmen von den Newcomern auf ihrem Weg ins neue digitale Zeitalter lernen können und umgekehrt.

Lean, disruptiv, innovativ: So manches etablierte Unternehmen bewundert Startups. Doch vielen bereitet die Agilität, ja fallweise Aggressivität, mit der die neuen Anbieter seit Mitte der 2010er-Jahre in den Logistikmarkt drängen, Sorge. Auch aufgrund der Investorengelder, die in die Newcomer fließen. Jüngstes Beispiel sind die milliarden-schweren Deals im ultraschnellen Liefersegment im Herbst 2021 von etwa Gorillas, Flink & Co. Höchste Zeit also für eine Analyse des Logistik-Startup-Marktes.

Einordnung nach Leistungsangeboten
Der folgende Beitrag fokussiert sich ausschließlich auf Startups mit Bezug zur Logistik, also auf die neuen Anbieter, die Leistungen in Transport, Umschlag, Lagerung erbringen oder aber wesentlich unterstützen. Eine erste Einordnung nach Kategorien ermöglicht die Netzdarstellung (siehe Grafik 1, S. 40). Es handelt sich um eine Anzahl von rund 270 Logistik-Startups, die ihre Leistungen im deutschsprachigen Raum in Zentraleuropa anbieten.

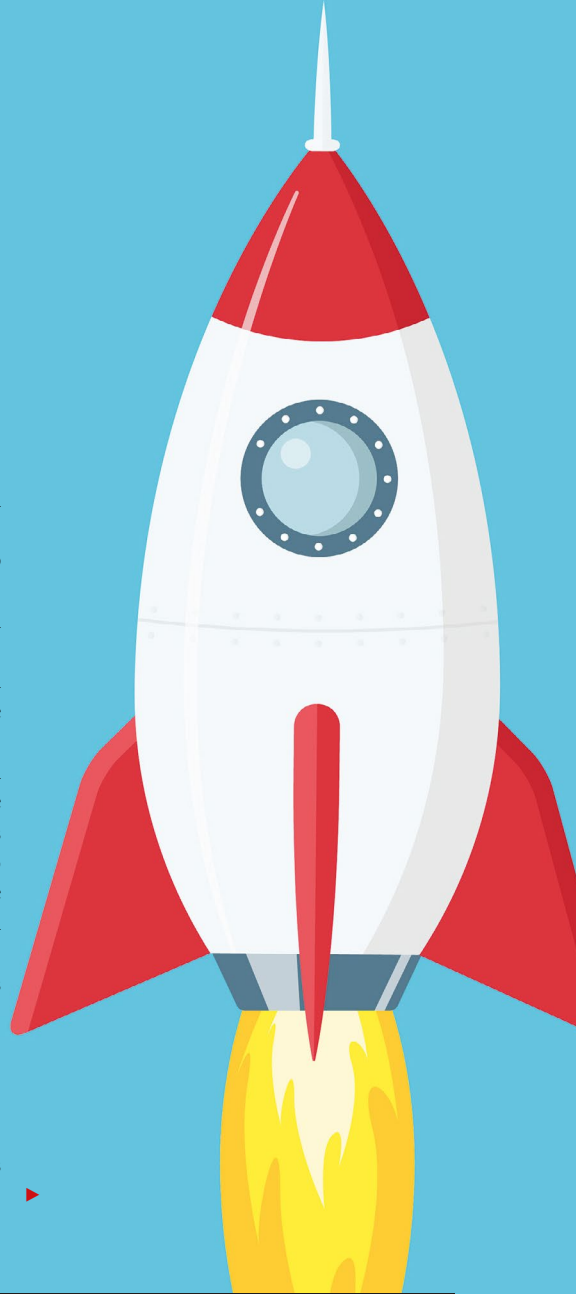
Grafik 1 zeigt eine Einordnung der Logistik-Startups nach ihren jeweiligen Leistungsangeboten



Fraunhofer-Arbeitsgruppe SCS des Fraunhofer IIS



Grafik 2: In größeren Schriftgraden sind die Startups dargestellt, die mehrfach von Logistikdienstleistern im Rahmen der Erhebung der TOP100 in der European Logistics Marktstudie durch das Fraunhofer SCS genannt wurden



Die Unternehmen in der Netzdarstellung können mit ihren Leistungsangeboten je einer oder mehreren Kategorien zugeordnet werden, die im Netzwerk als Knoten eingefügt sind. Diese Knoten sind „Urban/Last Mile“, „Surface Transport“, „Contract/Intra Logistics“, „International Forwarding“, „Bulk/Terminal Logistics“, „Supply Chain Management“ und „Others“.

Die Darstellung der Startups orientiert sich also an den wesentlichen Tätigkeitsfeldern in der Logistikwirtschaft. Wobei die Startups, die dem „Supply Chain Management (SCM)“ zugeordnet sind, vor allem durch eine übergeordnete Perspektive gekennzeichnet sind. Als Beispiele können die Anbieter Project44, Oceaninsights, Evertracker und Riskmethods genannt werden, die vor allem Transparenz entlang der Transport- und Wertschöpfungsketten versprechen.

Mehr Neugründungen als Austritte

Die Daten des Netzwerkgraphen stammen von Mitte 2021. Verglichen mit den Daten aus Mitte 2019 zeigt sich folgende Entwicklung: 14 Prozent der Startups, die in der Stichprobe in 2019 erfasst worden waren, mussten aufgeben. Die Zahl dieser Geschäftsaufgaben wurde jedoch durch neue Anbieter, die in die Stichprobe 2021 aufgenommen wurden, deutlich überkompensiert mit der Folge, dass die aktuelle Stichprobe um 17 Prozent auf 270 Startups (2019: 233 Unternehmen) angewachsen ist.

Am deutlichsten ist die Zahl der Startups in den Bereichen Surface Transport (ein Plus von 35 Prozent zusätzlich zugeordneter Anbieter 2021/2019) und SCM (ein Plus von 200 Prozent zusätzlich zugeord-

netter Anbieter 2021/2019). Zusätzlich erfuhren beide Bereiche in jüngster Vergangenheit erhöhte Aufmerksamkeit. So stieg Sennder im Bereich „Surface Transport“ Anfang 2021 zum ersten deutschen Logistik-Startup-Einhorn auf. Und bei diesem einen Startup-Unicorn blieb es nicht. Denn die Corona-Pandemie ist bislang eher durch gestiegenes Investitionsvolumen gekennzeichnet denn durch Investitionsstau. Dies haben auch weitere Investments gezeigt, etwa in Gorillas (Same-Hour-Food-Lieferant) und Forto (International Forwarding-Plattform), die in 2021 deshalb zu weiteren Einhörnern aufsteigen konnten.

Im Bereich SCM sind vor allem Startups zugeordnet, denen durch ihre „Transparenzversprechen“ eine gestiegene Bedeutung zukommt, weil Transparenz ein Baustein auf dem Weg zu resilienten Versorgungsketten ist. Gerade vor dem Hintergrund der aktuellen Corona-Krise ist das ein tagesaktuelles Thema.

Autor

Martin Schwemmer, Senior Consultant Fraunhofer SCS

Martin Schwemmer ist Senior Consultant bei der Fraunhofer-Arbeitsgruppe SCS des Fraunhofer IIS in Nürnberg. Seit 2011 ist er Autor der Studienreihe „Die Top 100 der Logistik“, die sich zum Standardwerk zur Beschreibung und Analyse der Logistikbranche entwickelt hat. 2021 schloss er erfolgreich seine Promotion zum Erfolg von Logistik-Startups ab. In seiner Funktion bei Fraunhofer SCS leitete Schwemmer zudem diverse Projekte im Bereich Logistics Market Intelligence, ist Autor verschiedener Markt- und Potenzialstudien und ermittelt Marktgrößen, Marktpotenziale und Markttrends für öffentliche und industrielle Auftraggeber. Er ist Mitglied des deutschen Logistik-Expertengremiums „Gipfel der Logistikweisen“.

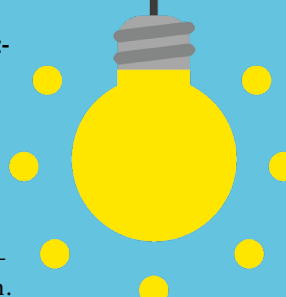


Fraunhofer-Arbeitsgruppe SCS

Stanislav/stockadobe.com

Partner oder Wettbewerber

Eine weitere Unterscheidung der Logistik-Startups kann anhand der Unternehmenstypen vorgenommen werden. Wird zum Beispiel eine Leistung selbst erbracht (auch rechtlich), kann ein Logistik-Startup ein Logistikdienstleister und direkter Wettbewerber von etablierten Firmen werden wie etwa Sennder, Forto oder Instafreight. Handelt es sich um Vermittlungsplattformen, die nicht selbst die Rolle des rechtlichen Anbieters übernehmen, sondern Anbieter und Nachfrager zusammenbringen, dann fungieren diese nicht im herkömmlichen Sinn als Logistikdienstleister, sondern als Unterstützer oder Lieferant etablierter Player, etwa Pamyra oder die genannten Beispiele aus dem Bereich SCM.



Warum aber ist diese Unterscheidung so wichtig? Weil nur ein vergleichsweise kleiner Anteil der geschätzten rund 350 Logistik-Startups, die im deutschsprachigen Raum Leistungen bieten, wirklich als Logistikdienstleister fungieren. Sehr viele der jungen Unternehmen offerieren hingegen eine Dienstleistung oder Technologie, die Logistikleistungen unterstützt, ohne dass sie damit zu Wettbewerbern etablierter Anbieter werden. Die aus Sicht von europäischen Logistikdienstleistern interessantesten Logistik-Startups sind in der folgenden Wortwolke aufgezeigt (siehe Grafik 2, S. 43). Die Unternehmensnamen wurden im Rahmen der jährlichen Erhebungen für die aktuelle europäische Ausgabe der „TOP100 in European Logistics“-Marktstudie durch das Fraunhofer IIS erhoben. In größeren Schriftgraden sind Startups dargestellt, die mehrmals durch die befragten Logistikunternehmen genannt

wurden. In den kleinen Schriftgraden sind die dargestellt, die je einmal genannt wurden. Die rund 60 Unternehmen enthalten nicht nur pure Startups, die sehr jung sind. So werden mit Timocom und Transporeon bereits etablierte Player ebenfalls als innovative Startup-ähnliche Unternehmen eingeschätzt.

Auf dem Weg zu Einhörnern

Die Frage, welche Unternehmen zu einem Einhorn werden können, ist spannend, kann aber nicht sehr belastbar geführt werden. Letztlich fehlen verlässliche Metriken (Gesetzmäßigkeiten – Anmerkung der Redaktion), um den künftigen Erfolg eines Startups messen zu können. So hängt der Wert eines Startups stark von der Einschätzung der Investoren und deren zugeschossenen Investitionssummen ab, die auch falsch liegen können. Außerdem finanzieren sich auch Startups nicht ausschließlich über Investorenkapital und können auch ohne Einhornstatus

So viel Investorenkapital haben die Logistik-Startups bereits eingeworben*

Unternehmensname	Kategorisierung	Leistungsangebot	Bisher eingeworbenes Kapital in Mio. USD
AutoStoreLogistics	Robotik	Lagerrobotertechnologie für die Automatisierung von Würfellagern (vergleichbar zu Attabotics)	2.800,00
Flexport	Plattform	Digitale Spedition See- und Luftfracht	1.300,00
Gorillas	Plattform	Same Hour Online-Bestellplattform	1.300,00
Forto	Plattform	Digitale Spedition See- und Luftfracht	343,40
Sennder	Plattform	Digitale Spedition Landverkehr	340,00
Bringg	Plattform	Datengestützte Liefer- und Abwicklungsplattform für die Letzte Meile	184,50
Attabotics	Robotik	Lagerrobotertechnologie für die Automatisierung von Würfellagern (vergleichbar zu AutoStoreLogistics)	122,40
Freightos	Plattform	Digitaler Frachtmarktplatz	118,30
Nexxiot	Plattform, IoT (Sensoren)	Enabler der digitalisierten Lieferkette: Bietet eine IoT-Lösung mit Sensoren und Plattform zur Datenanalyse	104,90
Movinga	Plattform	Digitaler Umzugsdienstleister	92,80
Shippeo	Plattform	Plattform für die Transparenz der Lieferkette, die Versendern sofortigen Zugriff auf vorausschauende Informationen über alle Lieferungen bietet	67,90
SevenSenders	Plattform	Lieferplattform als One-Stop-Lösung für Organisation und Umsetzung des grenzüberschreitenden Paketversands in Europa	65,80
Supply@MECapital	Plattform	Plattform für die Monetarisierung von Lagerbeständen	65,00
CargoOne	Plattform	Buchungsplattform mit Angabe von Echtzeit-Preisen und verfügbaren Kapazitäten von Fluggesellschaften	63,80
Magazino	Robotik	Entwicklung mobiler, wahrnehmungsgesteuerter Roboter für Lagerlogistik	49,30
Proglove	IoT (Wearable Barcode Scanner)	Industrielle Wearables für die Unterstützung von Lagerprozessen (Picking, Packing)	49,10
Instafreight	Plattform	Digitale Spedition	31,00

Quelle: Crunchbase, Stand 2021; *Anmerkung: Gelistet sind in der Übersicht alle Logistik-Startups, für die ein Gesamtkapital von über 30 Millionen US-Dollars eingeworben wurde

zu erfolgreichen etablierten Unternehmen werden. Dennoch bleibt es spannend, zu beobachten, welche Startups hohe Investments erhalten.

Die Lieblinge der Investoren

Zu rund der Hälfte der Startups in der Wortwolke konnten die Investments ermittelt werden, die in Summe auf etwas über sieben Milliarden US-Dollar kommen. Rund 56 Prozent davon entfallen auf Plattform-Geschäftsmodelle. Am prominentesten sind hier die digitalen Speditionen Sennder, Flexport und Forto sowie Plattformen der urbanen Logistik wie Gorillas. Weitere rund 40 Prozent des Kapitals flossen in Robotik (AutoStoreLogistics, Attabotics, Magazino). Der übrige Anteil ist Geschäftsmodellen im Bereich des Internet der Dinge zuzuordnen (Wearables von Pro-glove; Sensorik und IOT-Plattform von Nexxiot). Die Kategorien Plattform und Robotik sind je auf ihre eigene Weise kapitalintensiv. Robotik kann erst durch wesentliche Anschubinvestitionen zu serienreifen Produkten entwickelt werden. Plattformen müssen viel Geld in die Entwicklung stecken und mindestens ebenso viel in den Vertrieb, damit die Marktplätze Erfolg haben können.

Wie viel Investorenkapital die Startups bislang eingesammelt haben, zeigt die Übersicht auf Seite 42 des US-Datenbank-Anbieters Crunchbase. Gelistet sind hier 17 Startups aus der Wortwolke, für die ein eingeworbenes Gesamtkapital von mindestens 30 Millionen US-Dollar ermittelt wurde. Die ersten sechs gelisteten Startups bis Anbieter Bringg haben bereits Einhornstatus. Die darauf folgenden Unternehmen bis Rang zehn (Movinga) sind mit einer einzelnen weiteren Finanzierungsrunde durchaus in der Lage, ebenfalls Einhorn-

status zu erlangen. Hinweis: Eine festgeschriebene Regel für die Bewertung gibt es nicht, weil diese immer im Ermessen der Investoren liegt. Aber zieht man die rund 185 Millionen US-Dollar heran, die Bringg den Einhornstatus erzielen ließen, liegt die Bewertung hier beim 5,5-fachen des in Summe investierten Kapitals. Bei Sennder lag dieser Faktor etwas niedriger mit einer rund vierfachen Bewertung bei einem Investment von rund 260 Millionen US-Dollar zum Zeitpunkt, als Sennder Einhornstatus erlangte.

Auch diese Übersicht zeigt, dass nur ein kleinerer Teil der Startups tatsächlich als Logistikdienstleister fungiert und so den Status eines Wettbewerbers etablierter Unternehmen in diesem Segment erlangt. Es handelt sich um Startups aus dem Bereich der Plattformanbieter (vor allem Flexport, Sennder, Instafreight, Forto, Movinga). Vor allem die Robotik-Startups sind Technologieanbieter für die Lagerstandorte von Logistik-, Industrie- und Handelsunternehmen. Sie sind also nicht Wettbewerber, sondern Partner oder Unterstützer etablierter Player der Logistik.

Blick in die nahe Zukunft

Der im Beitrag skizzierte Ansatz zeigt, dass einige weitere Logistik-Startups die Schwelle zum Einhornstatus in nächster Zukunft überschreiten können. Investorenkapital ist aktuell (Stand November 2021) vorhanden und wird dazu beitragen. Auch ein schnelles Wachstum von derzeit weniger bekannten Namen ist denkbar. Zudem hat der schnelle Aufstieg von Gorillas zum Einhorn gezeigt, dass der Markt für Überraschungen gut ist. Einige Startups werden auch den Schritt zu ernst zu nehmenden Marktteilnehmern im Logistikmarkt schaffen. So berichtet Sennder, in bestimmten Tätigkeitsfeldern bereits profitabel zu agieren,

und verfolgt zudem ambitionierte Ziele im europäischen Landverkehr. In Ranglisten der größten Player (etwa TOP100 Logistik-Studie) sind diese Player zwar noch nicht auf Höhe der etablierten Unternehmen, können aber mittelfristig hier durchaus eine Rolle spielen. Ähnliches gilt zum Beispiel für Flexport und einige andere Anbieter.

Der Großteil der Startups ist aber deutlich stärker als Partner denn als Wettbewerber für die bestehenden Logistikunternehmen zu sehen. Darunter fallen alle Technologieanbieter und Pioniere in ganz verschiedenen Feldern, etwa Blockchain, Internet der Dinge, Drohnen, Robotik und Künstliche Intelligenz).

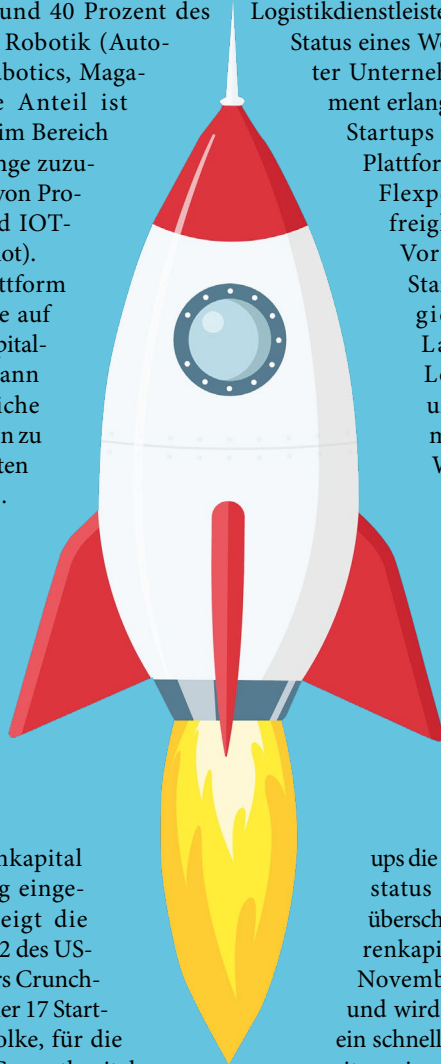
„Neue Logistik“

Neben einem Technologiefokus, der etablierte Player mit Startups zusammenbringt (Beispiel Fiege/Magazino im Bereich Robotik), wird in Zukunft auch das Thema Daten zunehmend eine Rolle spielen. Während die etablierten Logistikdienstleister hier aus einer sehr physischen Perspektive auf die Logistik blicken (Pakete, Flotten, Mitarbeiter, Standorte, Netzwerke), blicken Logistik-Startups vor allem aus der digitalen Perspektive auf die Logistik (sendungsbegleitende Daten, Algorithmen, Software, Plattformen, digitale Netzwerke, digitale Assets).

Der Kondensationspunkt, an dem die beiden Perspektiven sich treffen, sind letztlich die Daten. Diese werden künftig noch mehr zum Ausgangspunkt der Planung, Steuerung, Weiterentwicklung von Geschäftsmodellen in der Logistik. Für Logistikunternehmen entsteht daraus die Notwendigkeit, ergänzend zum Fokus auf den Transport von physischen Paketen, zunehmend auch den Transport von digitalen Paketen, die eine Sendung begleiten, leisten zu können. Sei es aus eigener Kraft oder aber mithilfe von entsprechenden Partnern.

In diesem Zusammenhang stehen also die neuen Logistik-Startups für etwas, für das ich die Bezeichnung „Neue Logistik“ vorschlagen möchte. Sprich: für neue datengetriebene Geschäftsmodelle zur Ausführung oder wesentlichen Unterstützung der Logistik beziehungsweise logistischer Aktivitäten. Darüber wird in Zukunft sicher noch häufig gesprochen werden.

*Martin Schwemmer, Senior Consultant
Fraunhofer-Arbeitsgruppe für Supply
Chain Services SCS*



Palettentausch mit Blockchain

Wie sieht die digitale Zukunft des Ladungsträgermanagements aus? Naht endlich das Ende der Zettelwirtschaft? Unternehmen aus Industrie, Handel und Logistik wagten mit GS1 Germany den Praxistest. Was gut läuft und in welchen Bereichen es noch hakt.

Warum Blockchain-Technologie?

Die Blockchain-Technologie hat im Supply Chain Management und in der Logistik aus mehreren Gründen besondere Relevanz. Zum einen sind logistische Prozesse heute prinzipiell stark zahlen- und KPI-getrieben und bieten so großes Potenzial für datengestützte Entscheidungen auf technologischer Basis. Zum anderen stehen Firmen insbesondere innerhalb logistischer Ketten vor der Herausforderung, nicht mehr nur Material- und Informationsflüsse zusammenführen zu müssen, sondern auch Zahlungsflüsse zu integrieren. Gleichzeitig entwickeln sich lineare Lieferketten zu Netzen aus gleichrangigen Partnern zur Abbildung von Supply Chains. Konkret bietet sich die Erprobung von Blockchain-basierten Lösungen dort an, wo manuelle Prozesse mit Papierdokumenten angesiedelt sind und in denen mehrere Beteiligte die Daten möglichst zeitgleich, zeitnah und manipulationssicher weiterverarbeiten müssen – etwa Fracht- und Lieferpapiere, Palettenscheine, Zeugnisse und Zollpapiere. Als dezentrale Technologie hat Blockchain den Vorteil, dass es dynamische Ökosysteme mit den bekannten Netzwerkeffekten ermöglicht – also ein völlig anderes Level an Einbindung aller Akteure. So können auch im Projekt „Block4Log“ von GS1 Germany durch Blockchain nicht nur die Konsortialmitglieder von der Lösung profitieren, sondern auch Spediteure und viele andere Beteiligte.



SIAMBAT/CH/stock.adobe.com

Auf dem Höhepunkt des Blockchain-Hypes überschlugen sich die Erwartungen an die Potenziale dieser neuen Technologie. Euphorisch sprachen viele von einem Gamechanger. Besonders für die Logistik sagten begeisterte Stimmen eine Revolution voraus. Deshalb wurde der größte Teil von Blockchain-Pilotprojekten in der Logistikbranche in den vergangenen Jahren aufgesetzt. Das war der „Peak of inflated expectations“ (Gipfel der überzogenen Erwartungen – Anmerkung der Redaktion) nach dem berühmten Gartner Hype Cycle. Auf den Höhenflug folgte kein Absturz, aber der Boden der Tatsachen. Diesen schuf GS1 Germany durch ein Pilotprojekt, das

„Dezentral verteilte Datenbanken helfen, Vorbehalte abzubauen und Daten firmenübergreifend auszutauschen, auch ohne sich zu kennen.“

dem Hype einen konkreten Anwendungsfall zum Erproben gegenüberstellte. Und so startete ein bundesweit einzigartiges Pilotprojekt mit 35 Unternehmen zum Thema „Palettentausch mit Blockchain“ – mit echten Daten, echten Mitarbeitern und echten Lieferketten (siehe Kasten S. 44).

Im Fokus dieses Pilotprojekts stand der Palettentauschprozess zwischen Industrie, Handel und Logistik. Das gemeinsame Ziel: über Blockchain zu lernen und das Wissen zu teilen. Neben der grundsätzlichen Erprobung von Blockchain war eine Frage besonders wichtig: Kann die Technologie die Zettelwirtschaft im Palettentauschprozess beenden? Die Antwort lautet: Ja, unter bestimmten Voraussetzungen. Dazu zählen beispielsweise flächendeckend WLAN in Lägern sowie gute Datenverfügbarkeit und Datenqualität.

Das volle Potenzial von Blockchain für das offene Palettentauschsystem kann sich indes nur unter bestimmten Bedingungen entfalten. Dazu zählen im Kern die Offenheit und die Transparenz für die sich ergebende Datensichtbarkeit: organisatorisch-

kulturell und technisch. Dann bildet Blockchain eine gute Basis, um über die reine Digitalisierung des Palettenscheins hinaus einen großen Mehrwert und echte Synergieeffekte für das offene Palettentauschsystem zu erzeugen – von Ringtausch über die Vermeidung von Leerfahrten bis hin zum minütlichen Saldenausgleich.

Im umgesetzten Projekt hat Blockchain den Rahmen für einen gemeinsamen Datenaustausch geschaffen – ein Mehrwert an sich. Das volle Potenzial entfaltet sich aber nur im Zusammenspiel mit anderen Technologien, wie zum Beispiel der mobilen Anwendung im Pilotprojekt.

Das Fazit der Teilnehmer: Der Palettentausch funktioniert auf technischer Ebene auch ohne Blockchain. Doch die Distributed-Ledger-Technologie, also dezentral verteilte Datenbanken wie Blockchain, hilft auf politisch-organisatorischer Ebene (Stichwort: Dezentralität, Datenhoheit), Vorbehalte abzubauen und Daten unternehmensübergreifend auszutauschen, auch ohne sich zu

kennen. Die meisten Teilnehmer würden deshalb die mobile Anwendung gerne weiterhin nutzen. Konkrete Vorteile sind:

- Effizienzgewinn, insbesondere im Backoffice (vereinfachte Kontenabstimmung, automatisierte Saldenberechnung),
- Erleichterung der Tätigkeiten an der Laderampe und im Arbeitsalltag,
- Verbesserung und Intensivierung vieler Supply-Chain-Partnerschaften durch die enge Zusammenarbeit – Blockchain fungierte als Katalysator für Kooperation.

Großes Ziel ist Produktlösung Block4Log

Angespornt von den Ergebnissen der Pilotanwendung „Palettentausch mit Blockchain“, strebt GS1 Germany nun das große Ziel einer Produktlösung an – Block4Log. Nicht nur für Paletten, sondern für den Ladungsträgeraustausch allgemein; nicht nur für Deutschland, sondern für ganz Europa. Die Lösung sowie die am Projekt und Konzept beteiligten Unternehmen wollen ein kostenintensives, aufwendiges und aufreibendes Problem der aktuellen Logistik dauerhaft lösen. Sie wollen ein effizientes, digitales Ladungsträgermanagement für alle Beteiligten der Wertschöpfungskette. Die Blockchain-Technologie soll das erreichen. ▶

Erste Erfahrungen zeigen: Mit Blockchain kann der Palettentausch effizienter werden

Sie ermöglicht die Schaffung einer dezentralen, fälschungssicheren Datenbank für die Tauschbewegungen von Ladungsträgern. Der Pilot 2018 hat gezeigt, welch komplexes Unterfangen es ist, eine neue Grundlagentechnologie mit einem etablierten Kernprozess in der Logistik zu verheiraten. Die Vision wuchs: vom Anwendungsfall Ladungsträgermanagement zu einem ganzheitlichen Öko-System. Das Ziel wurde eine Blockchain-basierte, digitale Infrastruktur als Herzstück eines Peer-2Peer-organisierten Netzwerks (dezentral organisierte Struktur – Anm. der Redaktion) für Supply Chain Management. Warum? Die Projektbeteiligten stellten fest, dass das Ladungsträgermanagement nur einer von vielen weiteren möglichen Anwendungsfällen – wie etwa Nachhaltigkeits-Tracking oder „Rückverfolgbarkeit“-Anwendungen – ist, die sich auf Basis der gemeinsamen digitalen Infrastruktur abbilden ließen. Die Lösung soll alle Player der Wertschöpfungskette umfassen und auf Basis einer Blockchain-basierten Infrastruktur unterschiedlichste Anwendungsfälle abbilden können. Es ist die Vision einer zukunftssicheren Infrastruktur für digitale Supply-Chain-Anwendungen, für eine ganz neue Form von unternehmensübergreifender Kooperation. Die Lösung soll abbilden:

- geschlossene Pools,
- unterschiedliche Ladungsträger,
- ganz Europa abdecken,
- Qualitätsaspekte,
- Handelbarkeit von Schuldscheinen.

Die Konzepte stehen, die Papiere liegen auf dem Tisch. Diese umfassen:

- die Anforderungen aus der Logistik,
- das technische Konzept inklusive zweier technischer Prototypen und
- die Governance mit rechtlichem Set-up, Geschäftsmodell und Business Case.

Für das rechtliche Set-up wurde ein Konstrukt aus zwei Gesellschaften gewählt: Eine Genossenschaft soll Eigentümer dieser Infrastruktur sein, das bedeutet, dass alle Genossenschaftsmitglieder als Gemeinschaft die Rechte an der Enterprise Blockchain halten. Sie bilden auch den Kern und garantieren darüber gelebte Neutralität und Dezentralität. Die Genossenschaft ist inklusiv, richtet sich an alle Marktteilnehmer, ist not-for-profit und neutral. Ihr Ziel ist es, eine Community auszubilden, die langfristig gemeinsam

Marktbedarfe aufnimmt, kanalisiert und diese technisch abbildet. Die technische Anwendung soll zudem in einer Service GmbH erfolgen, finanziert von einigen Mitgliedern der Genossenschaft, die dann auch die Gewinne aus dem Betrieb der Infrastruktur und Block4Log-App erhalten.

Auf dem Weg zur Konsortialgründung

Drum prüfe, wer sich bindet – so lautet ein Sprichwort. Dies gilt auch für die Block4Log-Gemeinschaft. Das Projekt ist an einem entscheidenden Punkt: Alle beteiligten Unternehmen müssen jetzt intern prüfen, ob sie den Absprung Richtung Konsortialgründung wagen. Acht Unternehmen haben sich bereits zusammengefunden, um die Genossenschaft zu gründen. Weitere sind jederzeit herzlich willkommen.

„Blockchain erzeugt nicht automatisch Vertrauen zwischen den Akteuren in Wertschöpfungsnetzwerken.“

Erkenntnisse aus dem Projekt

Blockchain ist ein sehr umfassender Ansatz, weit mehr als eine Kette von Code-Schnipseln, die man isoliert sieht. Es kann nur ganzheitlich betrachtet werden, weil es einen Paradigmenwechsel bedeutet: technisch und organisatorisch-kulturell. Es handelt sich zum einen um eine technische Innovation, es wird also eine zukunftsfähige technische Infrastruktur für Supply Chain Management für alle geschaffen werden. Zum anderen handelt es sich um eine kulturell-organisatorische Innovation, also um die nächste Stufe der firmenübergreifenden Kollaboration, eine zukunftsfähige Form der Zusammenarbeit in einer Branche. Denn ohne zentrale Instanz oder Intermediär zusammenzuarbeiten, gar in einem gemeinsam betriebenen Konsortium, hat Implikationen, etwa auf Arbeitsweise, Umgang mit Business-Partnerschaften.

Unerlässlich: ein neutraler Intermediär

Blockchain erzeugt nicht automatisch Vertrauen zwischen den Akteuren in Wertschöpfungsnetzwerken. Vielmehr muss

das notwendige Vertrauen für eine erfolgreiche Kollaboration bereits auf der geschäftlichen Ebene vorhanden sein oder aber sich im Rahmen eines Projekts wie Block4Log entwickeln. Technik kann nicht dabei helfen, kommunikative Herausforderungen wie Hürden der Unternehmen beim Teilen von Daten oder heterogene Interessen zu lösen.

In der Phase des Aufbaus eines Konsortiums ist deshalb ein zentraler und vor allem neutraler Intermediär erforderlich. Seine Aufgabe ist es, Mitbewerber vertrauensvoll zu vernetzen und eventuelle Berührungspunkte vor Technologien abzubauen. Denn: Ein Konsortium zum gemeinsamen Betrieb einer Blockchain-Plattform ins Leben zu rufen, gehört nicht zu Routinen von Firmen, und es gibt dafür auch keine Blaupausen.

Umso wichtiger sind etablierte, anerkannte Instanzen, um in Richtung der Verwirklichung gemeinsamer Interessen zu wirken.

Interoperabilität

Weitere wichtige Voraussetzung sind die unternehmens- und systemübergreifende Kompatibilität und Interoperabilität. So wird es nicht „die eine“ Blockchain geben, sondern verschiedene Anwendungen, die über gegenseitige Vernetzung entsprechende Ökosysteme im logistischen Umfeld bilden können. Für eine Skalierung ist die Nutzung offener und global gültiger Standards, etwa der GS1 Standards, ein wesentlicher Erfolgsfaktor. Sie bilden die gemeinsame Sprache, die es ermöglicht, einfach und unmissverständlich über Inhalte und Lösungen zu sprechen. Für eine marktfähige Lösung ist das eine zwingende Voraussetzung.

Im Pilot 2018 stand sie aus Komplexitätsgründen nicht im Fokus. Für eine Produktivlösung ist es aber unerlässlich, dass die zu erarbeitende Lösung mit bestehenden Systemen kompatibel ist. Die Technologie-Experten müssen offene Schnittstellen entwickeln. Denn die zu entwickelnde Blockchain soll im späteren Schritt an andere Systeme angebunden werden und umgekehrt. Bezogen auf die Priorisierung der mitwirkenden Unternehmen gilt das für folgende Systeme:

- WMS: Warehouse Management System,
- TMS: Transport Management System,

- Pooling Service Provider Systems,
- ERP: Enterprise Resource Planning,
- SCM-Plattform.

Kooperation ermöglicht Standardisierung

Die meisten Zukunftstechnologien erfordern ein hohes Maß an Kooperationsbereitschaft, nicht nur intern, sondern auch extern. Denn letztlich geht es Unternehmen darum, Prozesse und auch informatorische Inhalte durch Standardisierung effizienter zu gestalten. Standards können aber nur implementiert werden, wenn sich große Player aus einer Industrie zusammenschließen, um gemeinschaftlich eine neue Technologie zu adaptieren. Breiten Einzug in die Praxis hat Blockchain trotz aller Chancen noch nicht gehalten. Die meisten Projekte finden im Hintergrund statt, mit einer kleinen Zahl an Beteiligten und vielen im wissenschaftlichen Rahmen der Grundlagenforschung. Vergessen wir nicht, dass die Blockchain-Technologie sich ständig weiterentwickelt, Stichwort Ethereum. Das ist eine stille Revolution, die in der Gesellschaft wenig wahrgenommen wird. Eines der spannendsten Cyber-Projekte aller Zeiten.

Vorboten einer dezentralisierten Welt

Die Blockchain-Technologie, auf der Bitcoin basiert, hat eine Grundlage für dezentrale Systeme geschaffen, die künftig stark an Bedeutung gewinnen wird, auch über den virtuellen Raum hinaus. Erst mit zunehmender Vernetzung und dem sukzessiven Zusammenwachsen von digitaler und physischer Welt, werden Distributed-Ledger-Technologien ihre Wirkung vollständig entfalten. Auch wird die Technik immer weiter in den IT-Landschaften der Firmen ankommen und bestehende IT-Konzepte und -systeme werden übernommen.

Wird aus dem vorgestellten Konzept Realität? Das hängt vom Willen vieler ab, etwas ganz Neuartiges gemeinsam zu schaffen – für die langfristige Verbesserung logistischer Prozesse. Das hängt davon ab, dass die zentralen Akteure einer Supply Chain eine Gemeinschaft bilden, eine Keimzelle für Kollaborationsansätze – für zentrale ebenso wie für dezentrale. Ohne diesen Willen zur unternehmensübergreifenden Zusammenarbeit gibt es keine Enterprise Blockchain.

Thomas Fell, Geschäftsführer GS1 Germany; Regina Haas-Hamannt, Lead Innovation GS1 Germany



Autoren

Thomas Fell, Geschäftsführer GS1 Germany

Thomas Fell ist seit 2017 Geschäftsführer von GS1 Germany in Köln, bekannt für den EAN-Barcode und die Kooperation zwischen Industrie und Handel. Als anerkannter Retail-Experte treibt Fell die Standardisierung im E-Commerce und weiteren Industrien voran unter Berücksichtigung innovativer Technologien wie Blockchain oder Internet of Things. Zuvor war Fell unter anderem Bereichsvorstand Retail bei Diebold beziehungsweise Wincor Nixdorf sowie Geschäftsführer bei IBM.



GS1 Germany

Regina Haas-Hamannt, Lead Innovation GS1 Germany

Regina Haas-Hamannt ist seit 2017 Lead Innovation von GS1 Germany in Köln. Im Rahmen der Trend-Forschung arbeitet sie dort seit Jahren an Blockchain. 2018 startete sie das bundesweit größte Pilotprojekt „Erprobung der Blockchain-Technologie am Beispiel des Palettentauschprozesses mit standardisiertem Palettenschein“. Aktuell arbeitet sie gemeinsam mit 20 Unternehmen an einer operativen Lösung für digitalen Ladungsträgertausch mit Blockchain. Zuvor war die studierte Politologin (Köln und Prag) fünf Jahre lang als persönliche Referentin des Geschäftsführers von GS1 Germany tätig. Zuvor war Haas-Harmannt fünf Jahre lang bei der IHK Nord Referentin Maritime Logistik in Brüssel.



GS1 Germany

digitalstock/stock.adobe.com

Auf dem Weg zum Vertrag 4.0

In Zukunft werden aller Voraussicht nach völlig autonom agierende Systeme in der Lage sein, Verträge zu schließen. Ganz ohne den Menschen. Wie das funktionieren kann, erprobt aktuell das Fraunhofer IML in Dortmund mit weiteren Partnern.

Industrie 4.0, Digitalisierung und Automatisierung sind auf dem Vormarsch und sorgen so für deutlich mehr Effizienz und Effektivität in den Unternehmen. So stoßen bereits heute Lagersysteme bei einer zuvor definierten Menge Nachbestellungen an und sorgen dadurch für Nachschub. Und technisch geht da noch viel mehr.

Die technologischen Enabler

Solange übereinstimmende, durch Menschen getroffene Willenserklärungen vorliegen, ist eine solche unterstützende Automatisierung rechtlich auch unproblematisch. Wie verhält es sich allerdings, wenn die Verhandlung und der Abschluss eines Vertrages ohne menschliche Interaktion autonom durch Maschinen erfolgen? Wie können bei der anschließenden Durchführung des Vertrages auch die Einhaltung der Vertragsbedingungen und die Maßnahmen zur Erfüllung der vertraglichen Pflichten, wie zum Beispiel die Bezahlung, automatisiert erfolgen? Wie muss eine rechtssichere Nachweisführung aller vertragsrelevanten Aktivitäten technisch gestaltet sein? Wie können Konflikte rein datenbasiert behandelt werden? Die Blockchain-Technologie spielt für Fragen dieser Art heute schon eine besondere Rolle (siehe Kasten S. 49). Überall dort, wo Transaktionen (etwa ein Vertragsab-

schluss, eine Bezahlung) oder Aussagen (etwa zu Produktbeschaffenheit oder Arbeitsbedingungen) nachgewiesen werden müssen oder der ordnungsgemäße Transfer von Gütern zu belegen ist (zum Beispiel Wareneingang), bieten Blockchains attraktive Lösungen.

Mittels blockchainbasierter „Smart Contracts“ (intelligente Verträge – Anmerkung der Redaktion) können die Verhandlung und die Ausführung von Verträgen automatisiert und die Umsetzung überwacht werden. Bezahlprozesse, die sich aus den vertraglichen Zahlungsverpflichtungen ergeben, lassen sich über Smart Contracts ebenfalls vollständig automatisiert abwickeln. Dadurch ermöglicht die Blockchain-Technologie die Synchronisation des Materials und Informationsflusses mit dem Finanzfluss. So kann die seit Jahrzehnten geforderte integrierte Steuerung aller drei Flüsse in Wertschöpfungsnetzen endlich Realität werden.

Der Einsatz von Blockchains heißt dabei keineswegs, dass vertragsbezogene Informationen Dritten zugänglich sein müssen beziehungsweise dürfen. Vielmehr muss der Herausforderung begegnet werden, unternehmerische Interessen und die rechtlichen Anforderungen hinsichtlich des Datenschutzes und der Geschäftsheimnisse technisch abzubilden.

Werden in Zukunft autonom agierende Systeme die Verträge schließen?

Vittaya_25/stock.adobe.com

Vor diesem Hintergrund ist es wichtig, dass die Anforderungen an einen rechtskonformen und sicheren Einsatz von Blockchain-Technologien geklärt werden, sodass sich die Entscheidung eines Unternehmens für die Einführung der Technologie nicht verzögert oder gar ausbleibt. Insbesondere kleine und mittelständische Unternehmen sind darauf angewiesen, bereits vor der Nutzung von Blockchains und Smart Contracts umfangreiche Test-szenarien durchzuführen, um förderliche sowie hinderliche Aspekte in ihrem individuellen Wertschöpfungsprozess zu identifizieren und ihr rechtliches und auch technologisches Zusammenspiel mit anderen Akteuren neu auszurichten.

Pilotprojekt „Industrie 4.0 Recht-Testbed“

Zur Untersuchung und Erprobung einer rechtskonformen Automatisierung von Vertragsprozessen in Wertschöpfungsnetzwerken mittels Blockchains und Smart Contracts wurde 2019 das vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie geförderte Projekt „Industrie 4.0 Recht-Testbed“, kurz „Recht-Testbed“ gestartet. Der Fokus dieses Projekts liegt auf dem juristischen und technischen Entwickeln, Testen und Validieren von Geschäftsvorfällen in der Industrie 4.0. Dies ermöglicht es, technische, juristische und wirtschaftliche Risiken von automatischer Verhandlung und Abwicklung von Verträgen zu minimieren.

Im Kern adressiert das Vorhaben folgende Forschungsfragen: „Wie können automatisiert Verträge zwischen Maschinen beispielsweise über Transportdienstleistungen, den Kauf von Gütern und Produktionsaufträge geschlossen werden? Wie gestalten sich Vertragsanpassungen?“ Dazu wird ein öffentlich zugängliches, digitales Testbed (Experimentierfeld – Anm. der Redaktion) erzeugt, das von verschiedensten Unternehmen genutzt werden kann.

Das Recht-Testbed bietet juristisch valide entwickelte Funktionalitäten, die insbesondere bei kleinen und mittelständischen Unternehmen direkt zum Einsatz kommen können. Smart Contracts, die für autonome Abwicklungen von Geschäftsprozessen verwendet werden können, sind mittels Blockchain-Technologien implementierbar. Durch die Bereitstellung von öffentli-

chen Schnittstellen (API) wird sichergestellt, dass insbesondere kleine und mittelständische Unternehmen ihre Soft- und Hardware (zum Beispiel ERP, LVS, MDE, TMS, cyberphysische Systeme) gegen die Systeme und die Simulationsumgebung des Experimentierfeldes testen können.

Außerdem enthält das Testbed Ansätze und Werkzeuge, mit denen IT-Sicherheits- und Datenschutzaspekte in diesem Zusammenhang überprüft werden können. Über ein offenes Depot (Repository) können Blaupausen für Verträge und Implementierungen heruntergeladen, genutzt und weiterentwickelt werden. Die Basis für die Arbeiten im Projekt bilden die aktuellen gesetzlichen Grundlagen. Die Initiative für das Forschungsprojekt „Industrie 4.0 Recht-Testbed“ entstand in

der Plattform Industrie 4.0. Folglich ist das Recht-Testbed-Projekt eng mit der Plattform Industrie 4.0 (PI40) verbunden. So leitet Professor Georg Borges vom Institut für Rechtsinformatik (IfR) die eigens innerhalb der Arbeitsgruppe „Rechtliche Rahmenbedingungen“ für das Projekt gegründete Unterarbeitsgruppe „Recht-Testbed“. Der stattfindende Austausch mit den Vertretern der Plattform Industrie 4.0 sorgt zum einen für die Berücksichtigung der Praxisanforderungen, die durch die in der Plattform aktiven Unternehmen formuliert werden. Zum anderen stellt die Kooperation sicher, dass für die Arbeiten im Recht-Testbed-Projekt weitere zentrale Entwicklungen im Bereich Industrie 4.0 berücksichtigt werden, wie unter anderem die Verwaltungsschale und Datenräume.

Daten + Fakten

Was ist eine Blockchain?

Eine Blockchain ist ein dezentraler, verteilter Datenspeicher. Sie ermöglicht den Teilnehmern eines Netzwerks einen sicheren Datenaustausch ohne Rückgriff auf einen Mittelsmann (Intermediär). Dies ist beispielsweise für Unternehmen interessant, die bislang bei Kooperationen auf die Absicherung durch eine zentrale Instanz, wie etwa Notare, Banken oder Versicherungen, angewiesen sind.

Kern der Blockchain-Technologie ist das sogenannte „Distributed Ledger“, ein verteilt gespeichertes Logbuch, das Einträge mit Informationen enthält. Diese Einträge, auch Transaktionen genannt, sind mit einem Zeitstempel versehen und werden zu Blöcken zusammengefasst. Die Blöcke sind durch einen kryptografischen Schlüssel – den Hash –, der als ein digitaler Fingerabdruck verstanden werden kann, manipulationssicher. Jeder neue Block beinhaltet den Hash seines Vorgängers als Referenz. Dadurch entsteht eine Verkettung zwischen den Blöcken – die „Blockchain“.

Bei einer Unterbrechung der Hash-Folge oder der inhaltlichen Veränderung von einem der Blöcke würde dies durch integrierte kontinuierliche Prüfmechanismen unmittelbar als Manipulation identifiziert werden. Aufgrund unterschiedlicher Zielsetzungen besteht ein Unterschied zwischen öffentlichen (Public) und nichtöffentlichen (Private beziehungsweise Consortium) Blockchains: Public Blockchains sind öffentliche Netzwerke, die vorrangig für das Handeln und Tauschen von Kryptowährungen genutzt werden. Demgegenüber werden Systeme als Private oder aber Consortium Blockchains bezeichnet, die nur für ein abgeschlossenes Konsortium zugänglich sind. Dies können zum Beispiel mehrere kooperierende Unternehmen oder Organisationen innerhalb eines Netzwerks sein.

Partner des Forschungsprojekts „Industrie 4.0 Recht-Testbed“ sind das Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik (IML), das Fraunhofer Institut für Software und Systemtechnik (ISST), die Universität des Saarlandes mit dem Institut für Rechtsinformatik (IfR) sowie die Ruhr-Universität Bochum mit dem Horst Görtz-Institut für IT-Sicherheit (HGI). Die Projektleitung für das Recht-Testbed liegt bei Martin Böhmer vom Fraunhofer IML. Das Projekt ist im Juni 2019 gestartet und läuft bis Mai 2023.

Simulation diverser Szenarien

Um die Prozesse und Ergebnisse des Recht-Testbed-Projektes im Sinne eines digitalen Experimentierfelds an greifbaren Anwendungsfällen zu erproben, werden verschiedene konkrete Szenarien simuliert. Dabei

handelt es sich um typische Industrie-4.0-Geschäftsprozesse aus Logistik und Produktion. Konkret untersucht und umgesetzt werden die nachfolgend dargestellten zwei Anwendungsfälle. Dabei erfolgt jeweils auch die Betrachtung eines Störfalls, der technische und rechtliche Implikationen verursacht. Dadurch entstehen mehrere Szenarien der beiden Anwendungsfälle, die sowohl die erfolgreiche Durchführung als auch die Probleme und Unregelmäßigkeiten simulierbar machen (siehe Grafik 1, S. 50).

Anwendungsfall „Produktion“

Im Anwendungsfall „Produktion“ geht es um die automatische Vertragsverhandlung und -abwicklung zwischen Kunden und Herstellern von Komponenten oder Bauteilen. Der Anwendungsfall „Produktion“ spiegelt ein Wertschöpfungsnetzwerk im

industriellen Umfeld wider. Im einfachsten Szenario erfolgt der Kauf der Komponenten oder Bauteile bilateral. In einem komplexeren Szenario werden Abhängigkeiten berücksichtigt, die sich aus der vorhandenen Mehrstufigkeit von Produktionsnetzwerken ergeben. So ist der Hersteller beispielsweise selbst wieder abhängig von den Kapazitäten der ihm vorgelagerten Produzenten beziehungsweise Lieferanten. Die Blockchain kann hier für die Erfassung der Ergebnisse einer Qualitätskontrolle zum Einsatz kommen, um in einem Störfall-Szenario fehlerhafte Produkte zu simulieren und den damit verbundenen Fragen zur Nachweisführung und Haftung in automatisierten Geschäftsprozessen zu begegnen.

Anwendungsfall „Transport“

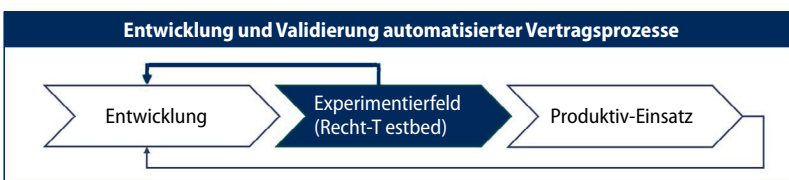
Im Anwendungsfall „Transport“ geht es um die automatisierte Aushandlung und Durchführung eines Transportvertrags zwischen Absendern und Logistikdienstleistern (siehe Grafik 1, S. 50). Im Anwendungsfall Transport wird der Transport von Waren innerhalb der EU abgebildet. Beim Transport von Waren geht es um Rechtsfragen, die sich im Rahmen von Frachtverträgen zwischen einem Absender und einem Logistikdienstleister ergeben. Die Blockchain dokumentiert im Rahmen der Durchführung des Transportes unter anderem die Übernahme oder aber die Übergabe der Fracht. Verhandlungs- und Vertragsgegenstand können in einem Szenario auch Vertragsstrafen sein, die zum Beispiel unerwünschte Verspätungen, Stand- und Wartezeiten betreffen. Das Vorliegen und die Abwicklung eines solchen Falles erfolgt ebenfalls automatisiert durch Smart Contracts und die gesicherte Nachweisführung einer Blockchain.

Beiden Anwendungsfällen ist gemein, dass die vertragsbezogene Interaktion nicht manuell durchgeführt wird, sondern automatisiert zwischen sogenannten Softwareagenten stattfindet. Intelligente Softwaresysteme übernehmen dabei stellvertretend für Unternehmen die Verhandlung, den Abschluss und die Überwachung der Durchführung des Vertrages. Eine wesentliche Herausforderung in den Phasen der Vertragsverhandlung und des Vertragsab-

Grafik 1: Typische Geschäftsprozesse aus Logistik und Produktion



Grafik 2: Das Projekt „Recht-Testbed“ sucht interessierte Unternehmen



Kleine und mittelständische Firmen, die sich in einem der in Grafik 1 dargestellten Anwendungsfälle des „Recht-Testbed“ wiederfinden, können in das Projekt eingebunden werden. Interessierte wenden sich an das Projektmanagementbüro „Industrie 4.0 Recht-Testbed“, E-Mail: rtbpmo@fraunhofer.de. Das Experimentierfeld und das Repository (Depot – Anm. der Red.) mit den Vertragsmustern sind über die Projekt-Webseite www.legaltestbed.org erreichbar.

schlusses besteht darin, vor dem Hintergrund der unterschiedlichen Ziele und Strategien der Parteien zu einem rechtsverbindlichen Einvernehmen zu gelangen. In der Phase der Vertragsdurchführung bildet hingegen die Schaffung einer gesicherten, digitalen Nachweisführung zur maschinellen Überwachung der Vertragsabwicklung die zentrale Herausforderung.

Experimentierfeld für Unternehmer

Im Experimentierfeld selbst können Unternehmen die Automatisierung von Vertragsprozessen für sich erproben. Dafür werden zunächst verschiedene Szenarien angesehen und das Szenario ausgewählt, das auf den vorgestellten Anwendungsfällen basiert und dem eigenen Anwendungsfall der Firma ähnelt. Dieses Szenario kann danach über eine Konfiguration an die entsprechende Situation des Unternehmens angepasst werden. Dies geschieht etwa über die Festlegung der Vertragsgrundlagen oder die Eini-gung auf eine Verhandlungsstrategie.

Anschließend wird das konfigurierte Szenario ausprobiert, indem die Verhandlung, der Abschluss und die Durchführung des Vertrages im Experimentierfeld simuliert werden, wobei je nach Automatisierungsgrad eine Interaktion mit menschlichen Benutzern oder realen technischen Systemen (zum Beispiel mobile Datenerfassungsgeräte zur Wareneingangsprüfung) erfolgt.

Aus dieser Simulation gehen Berichte hervor, die die Verhandlung zusammenfassen, Auskunft über den geschlossenen Vertrag liefern und eine Übersicht geben über vertragsrelevante Ereignisse und automatisch eingeleitete Maßnahmen, die im Rahmen der Vertragsdurchführung entstanden sind, etwa Bezahlung. Die Auswertung dieser Informationen unterstützt die (Weiter-)Entwicklung der durch das Unternehmen eingesetzten IT und Hardware für die Automatisierung der Vertragsprozesse (siehe Grafik 2, S. 50).

Professor Michael ten Hompel, geschäftsführender Institutsleiter des Fraunhofer IML, Martin Böhmer, Abteilungsleiter „Informationslogistik und Assistenzsysteme“ des Fraunhofer IML, Benjamin Korth, stellvertretender Abteilungsleiter „Informationslogistik und Assistenzsysteme“ des Fraunhofer IML

Autoren

Professor Michael ten Hompel, geschäftsführender Institutsleiter des Fraunhofer IML

Professor Michael ten Hompel ist Ordinarius des Lehrstuhls für Förder- und Lagerweisen (FLW) der TU Dortmund und geschäftsführender Institutsleiter am Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik (IML) in Dortmund. Er gilt als einer der Väter des Internets der Dinge. Ten Hompel studierte Elektrotechnik an der RWTH Aachen und promovierte an der Universität Witten/Herdecke. Vor seiner wissenschaftlichen Tätigkeit war er Unternehmer. So gründete er unter anderem 1988 das Unternehmen GamBit (heute Vanderlande Industries) und leitete bis zum Jahr 2000 das Unternehmen als geschäftsführender Gesellschafter.



Fraunhofer IML

Martin Böhmer, Abteilungsleiter „Informationslogistik und Assistenzsysteme“ am Fraunhofer IML

Martin Böhmer leitet die Abteilung „Informationslogistik und Assistenzsysteme“ am Fraunhofer IML in Dortmund, bei dem er seit 2010 tätig ist. Zu seinen thematischen Schwerpunkten zählen das Management von Logistik-IT und das betriebliche Informationsmanagement in logistischen Ökosystemen. Vor 2010 war Böhmer bei einem australischen Logistikdienstleister und einem IT-Consulting-Unternehmen in Bochum tätig. Sein Studium an der Technischen Universität Dortmund schloss er mit einem Diplom in Informatik und einem Diplom in Logistik ab. Anschließend promovierte er berufsbegleitend an der Fakultät Maschinenbau der TU Dortmund.



Fraunhofer IML

Benjamin Korth, stv. Abteilungsleiter „Informationslogistik und Assistenzsysteme“ am Fraunhofer IML

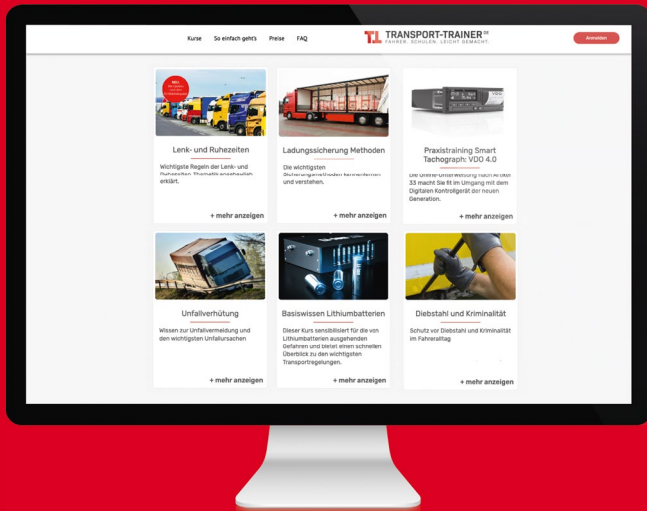
Benjamin Korth ist stellvertretender Abteilungsleiter und wissenschaftlicher Mitarbeiter der Abteilung „Informationslogistik und Assistenzsysteme“ am Fraunhofer IML in Dortmund. Mit seinem Team arbeitet er dort an Systemen zur Planungs- und Entscheidungsunterstützung, durch die Mitarbeiter bei langfristigen Planungen, aber auch bei Ad-hoc Entscheidungen, unterstützt werden. Hier sind insbesondere seine Kenntnisse über die Entwicklung intelligenter Software-Agenten, Simulationen und Optimierung nützlich, die er zuvor beim Lehrstuhl FWL der TU Dortmund, in der Abteilung Supply Chain Engineering des IML und während seines Informatikstudiums an der TU Dortmund erlangt hat.



Fraunhofer IML

Onlineunterweisung

Lenk- und Ruhezeiten.



Jetzt entdecken:

Onlinekurs „Lenk- und Ruhezeiten“ auf Deutsch, Polnisch, Rumänisch, Bulgarisch, Ungarisch und Tschechisch.

www.transport-trainer.de

TL TRANSPORT-TRAINER^{DE}
FAHRER. SCHULEN. LEICHT GEMACHT.

Ein Produkt von:

VOGEL
VERLAG HEINRICH VOGEL

verkehrs RUNDschau

Gefahr/gut

OMNIBUSREVUE

Enthalten in:

VR plus

Branchenguide 2022

Der **Branchenguide** im „Who is Who Logistik 2022“ ist ein umfangreiches Verzeichnis führender Produkt- und Dienstleistungsanbieter in der Logistik.

Inhaltsverzeichnis Branchenguide 2022

Logistik-Dienstleistungen

Amenda & Sohn Transport	S. 54
B + S Logistik	S. 55
Chemion Logistik	S. 56
Frigo-Trans	S. 57
Geis-Group	S. 58
Group7	S. 59
Hartrodt Spedition	S. 60
Helco Transport- und Pharnalogsitik	S. 61
Metro Logistics	S. 62
Night Star Express	S. 63
Pabst-Transport	S. 64
Pfenning Logistics	S. 65
R + V Allgemeine Vers./Kravag Truck Parking	S. 66
Schroeder Group	S. 67
Spanset	S. 68
Würfel Logistik	S. 69

Logistik-Immobilien

Loxxess	S. 70
---------	-------

Finanzierung/Miete/Leasing

BFS – Business Fleet Services	S. 71
EURO-Leasing	S. 72
KLVrent	S. 73

LVS Witteler	S. 74
Saeco International Leasing	S. 75
TIP Trailer Services	S. 76

IT-Lösungen

LIS Logistische Informationssysteme	S. 77
PTV Planung Transport Verkehr	S. 78
TIS	S. 79

Telematik

Couplink	S. 80
DAKO	S. 81
Idem telematics	S. 82
Opheo Solutions	S. 83

Intralogistik/Lagertechnik

AM Logistic Solutions	S. 84
Infraserv Logistics	S. 85
Knapp	S. 86
Linde Material Handling	S. 87
Still	S. 88
Stöcklin Logistik	S. 89

Nutzfahrzeuge/Fuhrpark

Fliegl Fahrzeugbau	S. 90
--------------------	-------

Kässbohrer	S. 91
Schmitz Cargobull	S. 92
Total Energies	S. 93

Fahrzeughersteller

Berger Ecotrail	S. 94
Kögel Trailer	S. 95
Krone Nutzfahrzeuge	S. 96
Langendorf	S. 97
Meiller F.X.	S. 98
Schwarz Müller	S. 99

Versicherungen/Finanzen

GEFA-Bank	S. 100
Kravag-Logistic	S. 101
Schunck Assekuranz	S. 102
Versorgungswerk der Verkehrswirtschaft	S. 103

Verbände/Organisationen

BGL	S. 104
BWVL	S. 105
DSLIV	S. 106
SVG	S. 107
Verband der Telematik – Open Telematics	S. 108

Die Firmenporträts im Branchenguide sind Anzeigen im Sinne des Presserechts. Für den Inhalt sind die Unternehmen verantwortlich.



Firmenname: Alfred Amenda & Sohn Transport GmbH

Gründungsjahr: 1990

Geschäftsführer: Alfred und Sebastian Amenda

Größe der Belegschaft: 650

Hauptsitz: Hohenwart

Niederlassungen:

Augsburg, Nürnberg, Ulm und Regensburg

Fuhrpark: 320 ziehende Einheiten

LKW Standorte:

Arnstadt, Augsburg, Dingolfing, Dortmund, Erfurt, Frankfurt, Freilassing, Hannover, Hohenwart, Ingolstadt, Koblenz, Langenau, München, Nürnberg, Ravensburg, Regensburg, Schweitenkirchen, Straubing, Ulm

Logistikflächen:

1.200 m² Derching

ab 2022: 12.500 m² Langenbruck

Kontaktdaten:

Alfred Amenda & Sohn Transport GmbH
Gutenbergstraße 3
86558 Hohenwart

Tel.: +49 (0)8443 9263-0

Fax: +49 (0)8443 727

www.amendagmbh.de

info@amendagmbh.de



Leistungsprofil

Die Alfred Amenda & Sohn Transport GmbH ist ein familiengeführtes, modernes Transportlogistik-Unternehmen, das im innerdeutschen, sowie im europäischen Güterverkehr tätig ist. Als Dienstleister ist es für uns entscheidend, unseren Kunden nachhaltig zufriedenstellende Transportlösungen anzubieten.

Moderne Transportlogistik spielt heute in vielen Wirtschaftsbereichen eine entscheidende Rolle. Integrierte Prozessabläufe wurden in der Vergangenheit so optimiert, dass die Zeitfenster für eine Lieferung oft im Minutenbereich liegen.

Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, steht der Qualitätsgedanke bei uns an erster Stelle. Deshalb streben wir in allen Unternehmensbereichen stets nach bestmöglicher Qualität und treffen unsere unternehmerischen Entscheidungen immer mit dem Fokus der Qualitätsverbesserung.

Für uns bedeutet das in allen Teilen unseres Unternehmens mit größtmöglicher Effizienz und Effektivität zu arbeiten: Mit unserem neuwertigen Fuhrpark, einem durchgängigen Notfallkonzept und einer Vielzahl an Ersatzfahrzeugen erreichen wir unsere stetig hohe Transportqualität. Unsere Kunden werden durch einen festen Disponenten betreut, der durchgehend erreichbar ist und somit bei auftretenden Problemen schnell reagieren kann. Auch auf Seiten der Instandhaltung ist es uns durch unsere eigene Werkstatt möglich, schnell und flexibel zu agieren.

Unsere Leistungen:

- Systemverkehre
- Zulieferverkehre
- Linientransporte
- Expressverkehre
- Projektgeschäfte
- Teil- und Komplettladungsverkehre

Unser Leitspruch:

Immer nur das eine Ziel verfolgend, unseren Kunden bestmögliche Qualität zu liefern. Jeden Tag aufs Neue. Qualität, die bewegt.

B+S

Logistik und Dienstleistungen

Firmenname: B+S GmbH Logistik und Dienstleistungen**Gründungsjahr:** 2001**Hauptsitz:** Borgholzhausen**Niederlassungen:** 12 Standorte in Deutschland mit über 400.000 m² Logistikfläche

- Alzenau (Rhein-Main-Gebiet)
- Bielefeld
- Borgholzhausen
- Bremen
- Eppertshausen (Rhein-Main-Gebiet)
- Hamburg
- Herford
- Heusenstamm (Rhein-Main-Gebiet)
- Nürnberg
- Paderborn
- Ulm
- Zettlitz (Leipzig)
- weitere Standorte in Planung

Leistungsportfolio:

- Kontraktlogistik
- E-Commerce Fulfillment
- Lager- und Transportlogistik
- Aktionswarenlogistik
- Displaybau und Verpackung
- Value Added Services
- Pharma- und Kühllogistik
- Lebensmittellogistik

Kontaktdaten:

B+S GmbH Logistik und Dienstleistungen
Am Teuto 12
33829 Borgholzhausen

Tel.: +49 (0)5425 2797-0

Fax: +49 (0)5425 2797-311

www.b-slogistik.de

info@b-slogistik.de

**Leistungsprofil**

Als Anbieter von logistischen Dienstleistungen steht die B+S GmbH Logistik und Dienstleistungen aus Borgholzhausen schon seit 2001 für individuelle und effiziente Logistik- und Dienstleistungskonzepte aus einer Hand. In über 20 Jahren Firmengeschichte sind das Unternehmen und sein Angebot kontinuierlich gewachsen und hohe Qualitätsstandards entwickelt worden. Aktuell verfügt B+S über 400.000 m² modernste Logistikanlagen an 12 Standorten in Deutschland und einen umweltfreundlichen Fuhrpark mit 80 Fahrzeugen. Die Standorte und der Fuhrpark werden kontinuierlich erweitert.

Dabei hat sich das Unternehmen aus dem Teutoburger Wald auf die schnelle und kundenspezifische Implementierung komplexer Logistik-Anwendungen spezialisiert. Das schließt die Entwicklung von Software und IT-Schnittstellenlösungen ein. Zu den Kernkompetenzen zählt zudem die Erschließung neuer, maßgeschneiderter Logistikanlagen.

Vielfältige Services werden in individuellen Logistikkonzepten entsprechend der Kundenbedürfnisse kombiniert. Von Transport über Lagerung, Distribution, Value Added Services bis hin zu Beratung bildet das Portfolio sämtliche Dienstleistungen ab. Da B+S sich bei seiner Angebotsentwicklung stets an aktuellen Markttrends orientiert, ist das Unternehmen vor allem auch im Segment **E-Commerce Fulfillment** ein starker Partner, insbesondere in Verbindung mit gekühlten Lebensmitteln und Health-Care-Produkten. Flexibilität ist eine Stärke des Logistikers. Dabei hat die Erfüllung der Kundenwünsche oberste Priorität und ist der Antrieb stetiger Erweiterungen der Dienstleistungen und Standorte. Ob Technik, Textil oder Tiernahrung – B+S ist branchenübergreifend tätig. Besonders etabliert ist der Logistiker in den Branchen **Food Petcare und Pharma** und bedient dort namhafte Kunden. Mit seinen Kühllagerflächen erfüllt er die speziellen Anforderungen in diesem Bereich. Die IFS-Zertifizierung, die Umsetzung von HACCP- und GDP-Standards sowie die Genehmigung zu Lagerung von Arzneimitteln machen B+S zu einem optimalen Partner für 'Industrie und Handel'. Ob **Kontraktlogistik oder individuelle Mehrwertdienste**, alle logistischen Schritte entlang der Wertschöpfungskette führt das Unternehmen in Eigenregie durch. Durch ein effizientes Supply Chain Management entstehen transparente und kosteneffektive Abläufe.

Ein optimaler Logistikpartner ist B+S auch für den Internethandel. Das Unternehmen entwickelt im Bereich **E-Commerce Fulfillment** maßgeschneiderte Lösungen. Bei der Umsetzung bringt sich der Logistiker nicht nur bei Lagerung und Distribution ein, sondern bildet auch die IT-technischen Komponenten der E-Commerce-Lösungen selbstständig ab.

Als ganzheitlicher Lösungsanbieter liefert B+S selbstverständlich auch **Value Added Services**. Dazu gehören unter anderem Kommissionierung, Konfektionierung, Co-Packing, Umverpacken und Neutralisieren von Produkten, Warenauszeichnung und Etikettierung, Palettenmanagement und Containertrucking. Darüber hinaus unterstützt B+S seine Kunden bei der Entwicklung von Theken- und Bodendisplays und übernimmt mit seinem eingespielten und geschulten Team den Aufbau und Bestückung. Um stets beste Qualität zu garantieren, verfügt das Unternehmen in allen Bereichen über modernstes Equipment, etwa vollautomatische Verpackungsstraßen.

Im Dialog mit den Kunden entwickelt B+S ständig neue Dienstleistungen, die nicht nur einen Mehrwert, sondern auch Synergien schaffen. Lassen auch Sie sich von den Experten zu Ihrem Projekt ein maßgeschneidertes Logistikkonzept erstellen.

Denn: **Ihr Logistikauftrag – wir machen das!**



Firmenname: Chemion Logistik GmbH

Gründungsjahr: 2001 Ausgliederung aus der Bayer AG

Geschäftsführer: Dr. Hans Richter

Größe der Belegschaft: ca. 1.000 Mitarbeiter(innen)

Jahresumsatz: 123 Mio. € in 2020

Standorte:

Leverkusen, Dormagen, Krefeld-Uerdingen, Wesseling, Duisburg und Monheim am Rhein

Lagerfläche:

- rund 37.000 m² Container-Lagerfläche mit 2.760 TEU
- ca. 70.000 Paletten-Stellplätze

Equipment:

- über 2.000 Flurförderzeuge (davon 400 Ex-Geräte)
- ca. 1.000 Tankcontainer

Zertifizierungen:

- Qualitätsmanagementsystem nach ISO 9001:2015
- Arbeitsschutzmanagementsystem nach ISO 45001:2018
- Entsorgungsfachbetrieb nach EfbV
- SCC im Bereich Bahnlogistik
- SQAS im Bereich Behälterreinigung und Bahnlogistik

Kontaktdaten:

Chemion Logistik GmbH
CHEMPARK Leverkusen, Gebäude G 7
51368 Leverkusen

Tel.: +49 (0)214 2605-33900

Fax: +49 (0)214 2605-33901

www.chemion.de

chemion@chemion.de



Leistungsprofil

Das Unternehmen

Die Chemion Logistik GmbH ist eine 100%ige Tochtergesellschaft der CURRENTA GmbH & Co. OHG. Seit 2001 ist Chemion als Spezialist für den Umgang mit Gefahrgut und Gefahrstoffen ein gefragter Partner für Unternehmen der Chemie- und chemienahen Industrie. Das Unternehmen beschäftigt heute 1.000 Mitarbeiter an den CHEMPARK-Standorten in Leverkusen, Dormagen und Krefeld-Uerdingen, in Wesseling und in den Außenlagern in Krefeld, Duisburg und Monheim am Rhein. Das Portfolio deckt ein breites Spektrum logistischer Services ab. So bietet Chemion als Logistikdienstleister für jede Anforderung passende Lager-, Umschlag-, Transport- und Mehrwert-Lösungen – auf Wunsch steht das gesamte Leistungsportfolio aus einer Hand zur Verfügung.

Das Leistungsangebot

Die Gefahrgut-Logistik macht heute rund 90 % des Auftragsvolumens von Chemion aus. Ein Schwerpunkt liegt dabei in der Bahnlogistik. Hier bietet Chemion als lizenziertes Eisenbahnverkehrsunternehmen zahlreiche Lösungen für den sicheren Chemie- und Gefahrguttransport auf der Schiene. Chemion hat an seinen Standorten bereits 2017 energiesparende und zugleich geräusch- und emissionsarme Hybridloks auf die Schiene gebracht und setzt damit neue Maßstäbe hinsichtlich Umweltschutz im Rangierverkehr. Zum Portfolio gehören ebenfalls Komplettlösungen rund um Container, wofür Lagerflächen für ca. 2.800 Box- und Tankcontainer – primär für Gefahrgutcontainer – zur Verfügung stehen. Auf Wunsch werden Kunden auch bei der Expedition von Gütern unterstützt – angefangen bei der Ladezeitensteuerung, Transportabwicklung, Fahrzeugkontrolle bis hin zur Frachtprüfung. Im Rahmen des trimodalen Umschlags bietet Chemion auch umfangreiche Services in der Hafenlogistik. Ob Schüttgüter oder Flüssigkeiten – Chemion wickelt pro Jahr rund 3.500 Schiffe mit einem Warenvolumen von 4,6 Mio. Tonnen ab. An seinen drei CHEMPARK-Standorten vereint Chemion zudem vielfältige Logistikservices unter einem Dach – so werden dort täglich 650 Pakete und ca. 40.000 Briefsendungen bearbeitet. Zu einem wachsenden Geschäftsfeld gehört auch die Produktionslogistik, wozu vor allem logistiknahe Produktionsprozesse, wie etwa das Mischen, Veredeln, Trennen und Trocknen von Rohstoffen, zählen. In seinem Silologistikzentrum in Krefeld-Uerdingen kann Chemion seinen Kunden zudem beste Bedingungen für die Lagerung und den Umschlag von Granulaten anbieten. Auch im Bereich der Stückgutlogistik wird für eine reibungslose Abwicklung rund um die Lagerung von festen Stoffen und Flüssigkeiten aller Lagerklassen garantiert. Auffangwannen, spezielle Bodenabdichtungen, vollautomatische Sprinkler- und Schaumlöschvorrichtungen sowie Gaswarnanlagen sorgen dabei für ein Höchstmaß an Sicherheit für das Gefahrgut.

Erfahren Sie mehr über Chemion unter:
www.chemion.de



Pharma Supply Chain
Solutions



Firmenname: Frigo-Trans GmbH

Gründungsjahr: 1988

Geschäftsführer: Reiner Roß, Martin Krasinski

Größe der Belegschaft: 220 Mitarbeiter

Niederlassungen: Deutschland, Griechenland

Geschäftsgebiet: Cool Chain Logistik für Pharma- und HealthCare Kunden

Cool Chain Logistik: 110 Pharma-Liner®, 16 Pharma-Transporter, FTL- und LTL-Ladungen für das komplette Temperaturspektrum (-40°C bis -15°C, +2°C bis +8°C und +15°C bis +25°C)

Warehousing: 36.200 qm qualifizierte Lagerfläche über alle Standorte, 18.000 qm kundenspezifische Lager

Zertifizierungen: DIN ISO 9001:2015
Großhandelslizenz nach § 52a AMG
EU GDP (Good Distribution Practice)
TAPA (FSRA) / TAPA (TSR1)

Richtlinien:

- AMG und WHO
- EU Good Distribution Practice
- Reglementierter Beauftragter (LBA Akkreditierung)
- TAPA

Kontaktdaten:

Frigo-Trans GmbH
Industriestraße 10
67136 Fußgönheim

Tel.: +49 (0)6237 4043-10
Fax: +49 (0)6237 4043-90

www.frigo-trans.eu
logistik@frigo-trans.de



Leistungsprofil

Unser Leistungsprofil: Top Qualität, Flexibilität, Zuverlässigkeit

Wir transportieren, lagern und kommissionieren temperatursensible Pharmazeutika und HealthCare Güter für viele Global Player. Unser Cool Chain Control System garantiert eine lückenlose Kühlkette, die permanent überwacht, dokumentiert und eingehalten wird. Dafür sorgt u. a. unsere inhouse geführte IT, mit der wir größtmögliche Flexibilität und Sicherheit für Datentransfer, -Austausch und -Auswertung gewährleisten.

INNOVATION ist der Baustein der Business-DNA von Frigo-Trans. Dies spiegelt sich insbesondere beim Thema Sicherheit, bei der Lagerhaltung und im Transport wieder.

Über unser europaweites, GDP konformes LTL NETZWERK transportieren wir messbar, sicher und zuverlässig die hochwertigen und sensiblen Produkte unserer Pharma- und HealthCare Kunden. Dafür kommen neben einer hochmodernen Flotte von Hightech-Trailern (Pharma-Liner®) auch kleinere qualifizierte Transporteinheiten für den schnellen, flexiblen Bedarf zum Einsatz.

Unsere Stärken: Komplettlogistik - Alles aus einer Hand

In den top modernen Frigo-Trans Pharmacentern ist alles möglich:

- kurze Zwischenlagerung
- langfristige Lagerhaltung
- pharma-produktionsgerechte Feinkommissionierung

Wir bieten Raum für viele individuelle Kundenlösungen. Insgesamt stellen wir qualifizierte Lagerfläche auf 36.200 qm an zwei Standorten zur Verfügung. Am Standort 67136 Fußgönheim (Hauptsitz) in allen vier pharma-relevanten Temperaturbereichen (-90°C bis -60°C, -40°C bis -15°C, +2°C bis +8°C und +15°C bis +25°C). Der im September 2021 neu eröffnete Standort in 67112 Mutterstadt bietet Platz für 32.500 Paletten (+15°C bis +25°C).

Das zertifizierte Pharmalager arbeitet mit redundanter Messtechnik, Energie- und Kälteversorgung sowie einer US-Rampentechnik, die Temperaturschwankungen beim Video überwachten Be- und Entladen verhindert.

Ihre Vorteile: Transparenz, Sicherheit, Vielseitigkeit

Vom Werkstor bis zur Haustür des Empfängers: Unser Warehouse meets Transport-Konzept garantiert unseren Kunden eine datensichere Auftragstransparenz (online 24/7) und somit eine lückenlose Temperaturdokumentation. Als einer der wenigen Pharmediziner halten wir eine Großhandelslizenz nach § 52a AMG, die Zertifizierung nach GDP und Qualifizierung nach TAPA (TSR1 und FSRA) und den Status als reglementierter Beauftragter.

Unsere Philosophie: Für den Kunden, mit dem Kunden

In der Welt der Pharmaindustrie hat die Gewährleistung der Produktintegrität, Qualität in allen Logistik- und Lagerprozessen und damit die Patientensicherheit auf höchster Stufe, höchste Priorität. Frigo-Trans steht als erfahrener Experte für temperatursensible Pharmediziner zu 100% an der Seite ihrer Kunden. Und dies 24 Stunden täglich, 7 Tage die Woche, 365 Tage im Jahr.

QR-Code: Scannen Sie diesen Code mit Ihrem Smartphone, um auf weitere Online-Inhalte zuzugreifen. Ihr Telefon muss dafür internetfähig sein.





Global Logistics

Firmenname: Geis Gruppe

Gründungsjahr: 1945

Größe der Belegschaft: 6.100 Mitarbeiter

Hauptsitz: Bad Neustadt

Standorte: 127 Standorte in Europa

Logistikfläche: 800.000 m²

Umschlagfläche: 185.000 m²

Kontakt Daten:

Geis Holding GmbH & Co. KG
Rudolf-Diesel-Ring 24
97616 Bad Neustadt

Tel.: +49 (0)9771 603-103
Fax: +49 (0)9771 603-119

www.geis-group.com
info@geis-group.de



Leistungsprofil

Der Logistikpartner mit dem besten Gesamtpaket

Leistungsstark, zuverlässig und kundenorientiert: Die Geis Gruppe verfügt über ein einzigartiges Netzwerk aus 127 Standorten in Zentraleuropa, an denen rund 6.100 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Einsatz sind. Mit großem Engagement erfüllen die Geis-Experten tagtäglich die spezifischen Bedürfnisse der Kunden aus unterschiedlichsten Branchen und entwickeln innovative Transport- und Logistiklösungen. Effizient und nachhaltig zugleich.

Mit dem Anspruch, der Logistikpartner mit dem besten Gesamtpaket zu sein, bietet Geis seinen Kunden in der gesamten Region Deutschland, Polen, Tschechien, Slowakei, Schweiz und Luxemburg ein breites logistisches Leistungsspektrum – vom europaweiten Straßengüterverkehr über komplexe Kontraktlogistik bis zu globaler Luft- und Seefracht.

Road Services

Ob Beschaffungs- oder Distributionslogistik: Geis bringt Stückgut sowie Teil- und Komplettladungen europaweit sicher und pünktlich ans Ziel. In Tschechien und der Slowakei ist Geis Marktführer in diesem Bereich. Auch in Polen verfügt das Unternehmen über ein eigenes landesweites Netz und in Deutschland erreicht Geis durch eigene Standorte und feste Kooperationspartner Flächendeckung. Spezialservices wie Transport, Einbringung und Montage von Hightech-Geräten runden das Angebot ab.

Logistics Services

Geis entwickelt innovative Kontraktlogistik-Lösungen für den individuellen Bedarf der Kunden und setzt sie professionell um. Von der effizienten Produktionslogistik bis zum maßgeschneiderten Distributionszentrum. Auch Sonderleistungen wie Vor- und Endmontagen, Kitting oder Spezialverpackungen erhalten Kunden in Zentraleuropa bei Geis aus einer Hand.

Air + Sea Services

Geis-Spezialisten steuern die weltweite Beschaffung und Distribution per Luft- und Seefracht sowie Projektverladungen. Zusätzlich zu eigenen, auf Luft- und Seefracht spezialisierten Gesellschaften in Deutschland, Tschechien, der Slowakei, Polen, Luxemburg und der Schweiz greift Geis auch auf ein weltweites Partner-Netzwerk zurück.

Über alle Leistungsbereiche hinweg bietet Geis länderübergreifend durchgängige Top-Qualität mit fest definierten Standards. In jedem Land werden die Teams vor Ort durch moderne, einheitliche IT-Systeme wie das zentrale Warehouse-Managementsystem oder die Dispositionssoftware unterstützt. Damit schafft Geis hohe Transparenz und durchgängigen Informationsfluss – für maximalen Kundennutzen durch das beste Gesamtpaket.



Firmenname: GROUP7 AG

Gründungsjahr: 2006

Vorstand: Günther Jocher

Größe der Belegschaft: 600 Mitarbeiter

Niederlassungen:

Neun Niederlassungen in Deutschland (München, Stuttgart, Nürnberg, Frankfurt a. M., Düsseldorf, Neuss, Hannover, Bremen, Hamburg) sowie 195 internationale Stützpunkte

Jahresumsatz: 150 Mio. Euro (2020)

Kontaktdaten:

GROUP7 AG
Eschenallee 8
85445 Schwaig b. München

Tel.: +49 (0)8122 9453-1120
Fax: +49 (0)8122 9453-1129

www.group-7.de
k.spielmann@group-7.de



Leistungsprofil

GROUP7 ist eines der wachstumsstärksten Logistikunternehmen Europas. Unser Erfolg basiert auf einer inhabergeführten Struktur, gelebter Kundennähe, einer alle Prozesse begleitenden IT-Struktur sowie langjähriger Logistikerfahrung unserer Mitarbeiter. Unser Umweltengagement sucht mit erfolgreich durchgeführten CO₂-Transportprojekten, einem zertifizierten CO₂-Rechner, DGNB-Gold-zertifizierten Logistikcentern und einer ISO 14001-Zertifizierung seinesgleichen.

Transportlogistik: Luftfracht, Seefracht, Bahnverkehre von und nach China, Sea-Air, LKW-Verkehre
Intralogistik: Kontraktlogistik, Logistik-Outsourcing, Fulfillment, E-Commerce-Services inkl. eigenes Callcenter

GROUP7 ist infolge der kundenindividuellen Lösungen in vielen Branchen tätig. Aus den genauen, branchenspezifischen Prozesskenntnissen heraus haben wir Servicepakete entwickelt, die u. a. den Anforderungen folgender Branchen gerecht werden:

- Bekleidungsindustrie
- Pharmazeutische Industrie
- Hightech-Industrie
- Automotive
- Sportartikel
- Spielwaren
- Handel
- Werbemittel
- Unterhaltungselektronik
- Maschinenbau

- GDP-zertifiziert
- ISO 9001
- ISO 14001
- ISO 27001
- ISO 50001
- DGNB-Gold-Zertifikate (Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen) für die GROUP7 Logistikcenter in Frankfurt, Neuss und München
- TÜV-zertifizierter CO₂-Rechner
- Bayerns Best 50 (2021)
- Umweltpakt-Bayern
- AEO-F-Zertifikat
- ERP-System des Jahres

- Kundenbezogene, maßgeschneiderte Konzepte
- Durchgängiges IT-Management
- EIN Ansprechpartner für alle Leistungen
- Hoher Servicelevel

- Höhere Qualität Ihrer Logistikprozesse – denn wir erzielen Vorteile durch das Einbeziehen von unterschiedlichen Kernkompetenzen
- Geringere Kosten Ihrer Logistikprozesse – denn wir legen die Güterströme und Lagerfunktionen unserer Kunden zusammen und erzielen dadurch eine Reduktion der Kosten
- Weniger Zeitverlust in Ihrer Logistikkette – denn wir reduzieren Schnittstellen und schaffen mehr Transparenz

QR-Code: Scannen Sie diesen Code mit Ihrem Smartphone, um auf weitere Online-Inhalte zuzugreifen. Ihr Telefon muss dafür internetfähig sein.





a. hartrodt
TRANSPORT IS OUR BUSINESS

Firmenname: a. hartrodt Deutschland (GmbH & Co) KG

Gründungsjahr: 1887

Geschäftsführer:
Hendrik Khezri

Ansprechpartner: Hendrik Khezri

Größe der Belegschaft: 1971

Hauptsitz: Hamburg

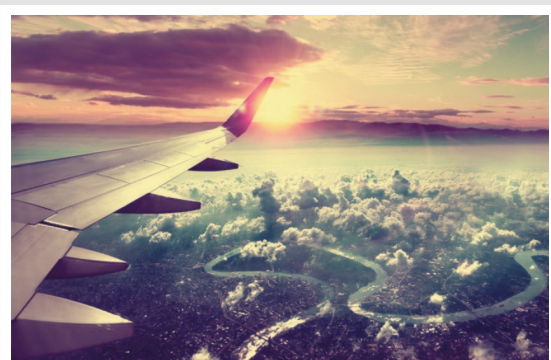
Tochtergesellschaften: 64 operativ tätige Tochter- und Beteiligungsgesellschaften in 46 Handelsnationen

Kontaktdaten:

a. hartrodt Deutschland (GmbH & Co) KG
Högerdamm 35
20097 Hamburg

Tel.: +49 (0)40 23 90-0
Fax: +49 (0)40 23 90-319

www.hartrodt.com
ah_ham@hartrodt.com



Leistungsprofil

In der Welt zuhause, in der Region präsent

Wir bewegen Werte. Wir verbinden Märkte. Wir sichern Warenströme über Kontinente hinweg. Denn Transport und Logistik sind unsere Welt. Um unseren Kunden höchste Servicequalität liefern zu können, behalten wir alle zentralen Aufgaben der Auftragssteuerung in der Hand: Transport, Zollabwicklung, Lagerung, Konfektionierung, Kommissionierung, Distribution.

Grundlage für unsere Leistungen ist das weltweite Netz unserer Unternehmensgruppe. Es besteht aus 64 operativ tätigen Tochter- und Beteiligungsgesellschaften in 46 Handelsnationen. Die Firmen arbeiten als Überseespeditionen im Bereich Luft- und Seefracht. Sie organisieren Ex- und Importverkehre für Stückgut, Vollcontainer und konventionelle Ladung. Eng mit der Überseespedition verknüpft sind Landverkehre sowie Lager- und Distributionsleistungen.

Sie suchen einen sicheren, schnellen und zuverlässigen Weg für den Transport oder die Lagerung Ihrer Güter? Bei uns finden Sie die kürzeste Verbindung von Erfahrung und Kompetenz, Engagement und Leidenschaft, Tradition und Innovation. Wo Ihre Ziele auch liegen: Wir setzen für Sie die Welt in Bewegung.

Unsere Werte

Unsere Werte bilden die Basis unseres Erfolgs. Sie sind Teil unserer Unternehmenskultur.

▪ Unsere Kunden

Wir widmen dem Kunden unsere volle Aufmerksamkeit und beraten ihn persönlich. Alle Lösungen sind auf ihn und seine Bedürfnisse ausgerichtet.

▪ Unser Qualitätsmanagement

Wir gewährleisten mit hohen Sicherheitsstandards und einem umfassenden Qualitätsmanagement beste Transport- und Logistikleistungen. Wir sind bereits seit 1950 IATA-Agent und haben 1998 ein Qualitätsmanagement-System nach DIN ISO 9002/9001 in Hamburg eingeführt, nach dem bis heute viele weitere unserer Tochtergesellschaften und Partner zertifiziert wurden. Die a. hartrodt Gruppe gehört zu den ersten Firmen in Europa, denen das AEO-Full Zertifikat verliehen wurde.

▪ Unsere Verantwortung

Als weltweit agierendes Unternehmen sind wir uns der Verantwortung für eine intakte Umwelt bewusst. Wir sind für möglichst umwelt- und ressourcenschonende Lösungen sensibilisiert. Bei jeder unserer Transport- und Logistiklösungen spielt eine umwelt- und ressourcenschonende Umsetzung eine wichtige Rolle. Transportlösungen mit ökologischem Anspruch haben bei uns höchste Priorität:

- Mit unserem kostenlosen CO2-Rechner lassen sich alternative Transportlösungen vergleichen.
- Als Partner von Eden Reforestation Projects übernehmen wir Baumpatenschaften.
- Weltweite Umweltpartnerschaften verpflichten uns zu einem sparsamen und sorgsamem Umgang mit Energie und natürlichen Ressourcen

QR-Code: Scannen Sie diesen Code mit Ihrem Smartphone, um auf weitere Online-Inhalte zuzugreifen. Ihr Telefon muss dafür internetfähig sein.





Firmenname: Helco Transport-und Pharmalogistik GmbH

Gründungsjahr: 1982

Geschäftsführer:

Dieter Schröder
Michael Knecht

Ansprechpartner:

Dieter Schröder

Größe der Belegschaft: 30 Beschäftigte

Hauptsitz: Hanau

Niederlassungen: Thale

Jahresumsatz: € 4.1 Mio

DS Transport D.Schröder GmbH, Hanau

Kontaktdaten:

Helco Transport-und Pharmalogistik GmbH
Lise-Meitner-Str. 4
63457 Hanau

Tel.: +49 (0)6181 44 17 80
Fax: +49 (0)6181 44 17 83

www.helco-pharma.de
contact@helco-pharma.de



Leistungsprofil

EUROPAWEITE PHARMALOGISTIK MIT HELCO

Full-Service Pharmalogistik nach der AMWHV

Als Logistikpartner der pharmazeutischen Industrie steht die HELCO Pharmalogistik bereits seit vielen Jahren für GDP-konformes Transportmanagement, perfekt vernetzte Warenströme und reibungslose Prozesse. Das Unternehmen bietet einen europaweiten Pharma-Express an und koordiniert sämtliche Leistungen zentral aus einer Hand. Das sichert HELCO-Kunden entscheidende Vorteile:

- Hohe Abfahrtsdichte nach ganz Europa
- Europaweites Netz von GDP-zertifizierten Partnern
- Europaweiter Pharma-Express Service
- Flächendeckende Abwicklung innerhalb der BRD
- Spezial-Cross-Dock-Lager für Pharmaka am Standort Hanau
- Temperaturführung +2°C bis +8°C und +15°C bis +25°C
- Pharmageschulte Mitarbeiter
- GDP-konforme Dokumentation
- QM-Zertifizierung nach DIN 9001:2015 (DEKRA)
- GDP-Zertifizierung (DEKRA)
- Tauschsystem mit pharmagerechten hellen Europaletten
- Persönliche Ansprechpartner
- Langjährige Erfahrung als Partner der Pharmabranche

Sicherheit in allen Transportprozessen

Pharma-Transporte erfordern ganz besonders sichere Abläufe und enorme Zuverlässigkeit. Als Spezialist für temperaturgeführte Pharmalogistik wurde bei Helco ein nach den GDP-Richtlinien entwickeltes Hochsicherheits-Konzept erarbeitet. Neben der zuverlässigen Qualitätskontrolle, der GDP-konformen Dokumentation sowie Mitarbeiterschulungen integriert das System auch ein präzises Monitoring auf Basis eines Telematiksystems. Sämtliche Zertifizierungen wurden von der Dekra durchgeführt und somit extern von unabhängiger Stelle validiert.

Pharmatransporte & Logistik perfekt vernetzt

Helco betreibt zudem ein Cross-Dock-Lager am Standort Hanau. Geostrategisch günstig gelegen befindet sich der Standort im Herzen des Rhein-Main-Gebietes in unmittelbarer Nähe zum Frankfurter Airport, einem der größten weltweiten Luftfrachtdrehkreuzen der Welt. Als qualifiziertes Umschlagslager für temperaturgeführte Waren bietet Helco permanentes Temperatur-Monitoring in den Temperaturbereichen 2-8 C° und 15-25 C°.



Firmenname: METRO LOGISTICS Germany GmbH

Gründungsjahr: 1995

Geschäftsführer: Armin Köller, Thorsten Sega

Ansprechpartner: Thorsten Schmalenberg

Größe der Belegschaft: ca. 2.000

Hauptsitz: Düsseldorf

Niederlassungen: Altlandsberg, Bergkirchen, Bremen, Groß-Gerau, Hamm, Kirchheim a.d. Weinstraße, Marl, Reichenbach

Lagerfläche: 500.000 m²

OUR NETWORK. YOUR SUCCESS.

METRO LOGISTICS ist seit mehr als 25 Jahren ein operativ führender Logistikdienstleister für den Handel. Handelslogistik als Königsdisziplin in der Branche ist unsere DNA. Für den METRO Konzern haben wir ein Logistiknetzwerk aufgebaut, das die hochdynamischen und komplexen Prozesse optimal bedient. Im Jahr 2020 haben wir uns dazu entschieden, unsere Dienstleistungen Beschaffungs-, Distributions- und Kontraktlogistik sowie eine große Bandbreite an Value Added Services auf dem deutschen Logistikmarkt anzubieten. Grundlage hierfür ist unser deutschlandweites Lagernetzwerk mit 9 Multi-User-Logistikzentren und über 500.000 m² Lagerfläche sowie unser leistungsfähiges Angebot an Transportdienstleistungen.

Kontaktdaten:

METRO LOGISTICS Germany GmbH
Schlüterstr. 1
40235 Düsseldorf

Tel.: +49 (0)151 15115983

Fax: - - -

www.metro-logistics.de

t.schmalenberg@metro-logistics.de



Leistungsprofil

Beschaffungslogistik – Optimierung Ihrer Warenbelieferung

Wir haben ein einzigartiges System der Beschaffungslogistik etabliert, von dem sowohl Handelsunternehmen als auch Hersteller profitieren. Dabei handeln wir als unabhängige Managementeinheit und erarbeiten kundenindividuelle Beschaffungslogistik-Lösungen, die wir nicht nur strategisch planen, sondern auch operativ betreiben. Dank geschickter Bündelung der Warenströme heben wir die Effizienz in Ihrem Transport sowie Wareneingang – und reduzieren dabei die CO₂-Ausstöße, da wir mit unserem Bündelungsansatz dafür sorgen, dass LKW mit deutlich höherer Auslastung auf den Straßen unterwegs sind.

Unsere Herkunft: Lebensmittellogistik

Die Lebensmittellogistik ist seit nunmehr 25 Jahren eine der Kernkompetenzen der METRO LOGISTICS, so dass wir Ihnen neben den Warehousing-Leistungen auch entsprechende Value Added Services sowie Transportlösungen anbieten können. Höchste Hygiene- und Qualitätsstandards sind dabei selbstverständlich. Unser Angebot an temperaturgeführter Logistik im Food-Bereich beinhaltet die Lagerung sowie den Transport von tiefgekühlter Ware bei mindestens -18 °C, Ultrafrischartikeln wie Fleisch und Fisch bei 2°C, Frischartikeln bei 0 bis 6 °C und reicht bis zu Obst und Gemüse in verschiedenen Temperaturzonen von 4 bis 16 °C.

Umfassende Kontrakt- und Lagerlogistiklösungen

In unserer Kontraktlogistik können Sie sich auf zuverlässige Lösungen verlassen – immer passgenau abgestimmt auf Ihre Bedürfnisse und kompatibel mit Ihren IT-Systemen. Dank unseres Logistiknetzwerks und unseren rund 2.000 Mitarbeitern mit enormer Hands-on-Mentalität können wir Ihnen größte Flexibilität für Ihre Lieferkette bieten. Unsere Lagerlösungen reichen von temperaturgeführten Produkten, über Konsumgüter bis hin zu sperrigen Artikeln, die im 2-Mann-Handling abgewickelt werden. Gerne beraten wir Sie individuell entlang Ihrer gesamten Supply Chain, um diese so effizient wie möglich zu gestalten.

Skalierbares E-Commerce-Fulfillment

Dynamisches Wachstum im E-Commerce braucht skalierbare Logistiklösungen. Ein erfolgreicher E-Commerce-Logistiker sollte nicht nur operativ über die Kompetenzen verfügen, eine Online-Bestellung zu verarbeiten. Er sollte ebenso einen hohen Grad an Flexibilität aufweisen, um auf das rasante Wachstum reagieren zu können. Genau das zeichnet den Fulfillment-Ansatz der METRO LOGISTICS aus: Im dynamisch wachsenden E-Commerce-Markt können wir auf Volumenentwicklungen sowie Kundenanforderungen flexibel reagieren und unseren Kunden somit als zuverlässiger Fulfillment-Servicepartner bei ihrem Wachstum zur Seite stehen.

QR-Code: Scannen Sie diesen Code mit Ihrem Smartphone, um auf weitere Online-Inhalte zuzugreifen. Ihr Telefon muss dafür internetfähig sein.





Night Star Express

Firmenname: Night Star Express GmbH Logistik

Gründungsjahr: 1993

Geschäftsführer: Matthias Hohmann

Ansprechpartner: Meike Stephan

Hauptsitz: Unna, Nordrhein-Westfalen

Gesellschafter:

Friedrich Zufall GmbH & Co. KG, Göttingen

Hellmann Worldwide Logistics Germany GmbH & Co. KG,
Osnabrück

L.W. Cretschmar GmbH & Co. KG, Düsseldorf

Night Star Express Hellmann & Honold GmbH & Co. KG

Night Star Express Honold GmbH, Neu-Ulm

Gertner Express GmbH, Altentreptow

Kontaktdaten:

Night Star Express GmbH Logistik
Heinrich-Hertz-Str. 1
59423 Unna

Tel.: +49 (0)2303 98688-0

Fax: +49 (0)2303 98688-66

www.night-star-express.de
info@night-star-express.de



Leistungsprofil

Night Star Express bietet mit einem optimal abgestimmten Liniennetzwerk maßgeschneiderte Lösungen für den Versand in der Nacht. So sichern wir unseren Kunden ihren Vorsprung im Wettbewerb - und das sorgfältig, zuverlässig und kompetent.

Als Kooperationsunternehmen mit 20 starken Logistik-Dienstleistern bieten wir unseren Kunden in Deutschland und Europa seit über 25 Jahren professionelle Dienstleistungen auf höchstem Qualitätsstandard an. Dafür sind unsere erfahrenen Mitarbeiter und über 1.250 Fahrzeuge täglich im Einsatz. Über 5,75 Mio. zugestellte Sendungen im Jahr sind unsere Referenz für zufriedene Kunden.

Unternehmen wie Zeppelin Cat Baumaschinen, Maschinenfabrik Bernard Krone GmbH & Co. KG, Same Deutz Fahr Deutschland GmbH und Sennebogen Maschinenfabrik GmbH sind nur einige wenige Beispiele zufriedener Kunden, die seit Jahren von unserem Service profitieren.

Service

Bis zum späten Nachmittag holen wir die Sendungen bei unseren Kunden ab und liefern diese innerhalb Deutschlands sowie angrenzenden europäischen Ländern in der folgenden Nacht bis morgens 8.00 Uhr, optional bis 7.00 Uhr quittungslos an.

Die Waren stellen wir beim Empfänger in so genannten Depots zu. Ob Technikerfahrzeug, Box, Garage oder Lagerhalle, auch bei der Anlieferung orientieren wir uns an den individuellen Bedürfnissen der Empfänger.

Quittungslose Zustellung

Durch die Zustellung in der Nacht erfolgt die Anlieferung quittungslos und kontaktlos.

Wir stellen die Waren an vorab vereinbarten Depotplätzen zu und erstellen bei der Anlieferung einen elektronischen Abliefernachweis.

Mit unserer Sendungsverfolgung dokumentieren wir den kompletten Verlauf der Sendungen bis hin zur Ablieferung.

Wir erarbeiten für unsere Kunden individuelle Transportlösungen. Basis hierfür ist unser umfassendes Produktportfolio, das wir permanent weiterentwickeln.

QR-Code: Scannen Sie diesen Code mit Ihrem Smartphone, um auf weitere Online-Inhalte zuzugreifen. Ihr Telefon muss dafür internetfähig sein.





Firmenname: Pabst Transport GmbH & Co. KG

Gründungsjahr: 1953

Geschäftsführer: Hans Pabst, Jochen Oeckler

Ansprechpartner: Jochen Oeckler, Geschäftsführer

Größe der Belegschaft: 750 Mitarbeiter

Hauptsitz: 97469 Gochsheim

Niederlassungen:

Berlin, Bremen, Dortmund, Erfurt, Geisenfeld,

Hamburg, Kürnach, Kassel, Lauingen, Lehrte,

Leipzig, Mannheim, München, Möckmühl,

Nürnberg, Öhringen, Wiesbaden, Wuppertal

Kontaktdaten:

Pabst Transport GmbH & Co. KG
Industriestraße 15
97469 Gochsheim

Tel.: +49 (0)9721 7630-300

Fax: +49 (0)9721 7630-111

www.pabst-transport.de

jochen.ockler@pabst-transport.de



Leistungsprofil

Über uns:

Pabst Transport ist ein professionell aufgestelltes Familienunternehmen mit hohem Gemeinschaftsethos. Offenes Denken und ehrliches Handeln sind die Eckpfeiler unserer unternehmerischen Verantwortung. Daher haben wir den Anspruch, unsere Kunden tagtäglich mit Bestleistung zu bedienen.

Mit unseren beiden Marken Pabst Transport und Pabst Logistik haben wir die Möglichkeit, unser Dienstleistungsangebot bereits auf den ersten Blick differenziert anzubieten. Ein Unternehmen – zwei starke Marken; und das alles Hand in Hand unter einem Dach. Deshalb steht bei uns jeder Mitarbeiter für das ganze Unternehmen und hinter den Werten, die wir vertreten. Gemeinsam, das ist unser Anspruch. Nur so können wir Bestleistung liefern.

Unsere Transportlogistik:

Pabst „Wir liefern Bestleistung“ ist unsere Marke für das Transportgeschäft und beinhaltet im Kern folgende Komponenten:

- Komplexe und kundenspezifische Tourenplanung seit fast 70 Jahren
- Telematikgesteuerte Fahrzeuge mit ETA-Überwachung
- Teil- und Komplettladungen
- System-, Linien- und Expressverkehre
- Projektgeschäft im Direkt- und Großkundenbereich
- Beschaffungslogistik und Gebietsspedition
- Jumboverkehre
- Gefahrguttransporte
- Kühltransporte (mit Mehrverdampfertechnik)

In Summe sind über 300 eigene LKW für unsere Kunden unterwegs.

Unsere Lagerlogistik:

PABSTLOGISTIK - IN TIME. IN PLACE. TOGETHER ist unsere Marke für das Logistikgeschäft. Auf einer Fläche von aktuell 75.000m² können wir auf die unterschiedlichen Anforderungen unserer Kunden eingehen. Sei es hinsichtlich Größe und Gewicht oder Temperatur, unsere Logistik-Immobilien sind für Anforderungen jeglicher Art gerüstet.

- Individuelle und bedarfsgerechte Lagerlogistik
- Höchste Flexibilität auf einem top Qualitätsniveau
- Bestes Know-How im Bereich Value-Added Services und Fulfillment Dienstleistungen
- Komplette Dienstleistung entlang der Supply Chain
- Digitalisierte Lagerprozesse

Pabst – das sind zwei Marken und ein Unternehmen. Durch die Anbindung der Logistik an unsere nationalen und internationalen Transportnetzwerke schöpfen wir die Synergieeffekte voll aus. Gemeinsam mit unseren Kunden können wir so branchenübergreifende, marktorientierte Logistikkonzepte erfolgreich planen und umsetzen.

QR-Code: Scannen Sie diesen Code mit Ihrem Smartphone, um auf weitere Online-Inhalte zuzugreifen. Ihr Telefon muss dafür internetfähig sein.



pfenning

logistics

Firmenname: pfenning logistics group

Geschäftsführer:

Rana Matthias Nag, Manuel Pfenning

Ansprechpartner:

Yeliz Kavak-Küstner,
Leiterin / Head of MarCom & Corporate Branding

Größe der Belegschaft: 3.700

Hauptsitz: Heddesheim, Baden-Württemberg

Niederlassungen: 100 Standorte europaweit

Lagerfläche: 500.000 m²

Fuhrpark: 800 LKW

■ **LOGISTIKEXPERTISE**

- Kontraktlogistik
- Transportlogistik
- E-Commerce Logistik
- Logistikberatung
- Supply-Chain-Dienstleistungen

■ **KOMPETENZ+**

- Projektentwicklung
- Facility + Security Services
- Personaldienstleistung
- Metallverarbeitung
- Mobilität

Kontaktdaten:

pfenning logistics GmbH
Daimlerstraße 4
68542 Heddesheim

Tel.: +49 (0)6203 9545-0

Fax: +49 (0)6203 99100

www.pfenning-logistics.com - www.lkw-logenplatz.de -

www.multicube.org

info@pfenning-logistics.com



Leistungsprofil

PFENNING LOGISTICS – PART OF YOUR PROCESS

Die pfenning logistics group ist ein Kontraktlogistikdienstleister mit Full-Service Angebot des deutschen Mittelstands, der in dritter und vierter Generation von der Familie Pfenning geführt wird. Sitz des Unternehmens, das 3.700 Mitarbeiter an 100 Standorten in Deutschland, Polen, Ungarn und Schweden beschäftigt, ist Heddesheim / Baden-Württemberg. Als Kontraktlogistiker bekannt, hat die Firmen-gruppe ihr Produktportfolio in den vergangenen Jahren sukzessive erweitert. Heute zählen unter anderem ein bundesweit agierender Personaldienstleister und eine Autohaus-Handelsgruppe zum Unternehmen, die Firmenflotten mit KFZ und NFZ ausstattet und betreut. Darüber hinaus bietet die Dienstleistungsgruppe vielfältige Value Added Services für Unternehmen aus Industrie und Handel, vom Werksschutz über den Metallbau sowie Supply-Chain-Dienstleistungen bis hin zur Immobilienentwicklung.

Kompetent und zuverlässig liefert das Unternehmen Full-Service Supply Chain Leistungen, die auf Basis einer eigenen Netzwerkstruktur abgebildet werden: Mit einem Fuhrpark von 800 Lkw und einer Gesamtlagerfläche von 500.000 m² ist das Unternehmen das starke Rückgrat für die Logistik seiner Kunden und belegt in der „Top 100 der Logistik“-Studie Platz 55 unter 60.000 Logistikdienstleistern in Deutschland. Geliefert werden Lösungen, die stabile Warenwirtschaftskreisläufe sicherstellen, ein exzellentes Preis-Leistungsverhältnis garantieren und den Weg für Markterfolge ebnen.

Im äußerst dynamischen Marktumfeld der Handelslogistik zählt pfenning logistics zu den führenden Dienstleistern in Deutschland. Aber auch andere Branchen setzen auf die Expertise der Heddesheimer: So wurden für die Industrien Chemie, Automotive, Nahrungsmittel und Pharma mehrere Speziallager errichtet und in Betrieb genommen. Sie erfüllen höchste Sicherheits- und Hygienestandards und sind entsprechend zertifiziert.

Vier Jahrzehnte Erfahrung bilden das Fundament, auf dem wegweisende Immobilienprojekte realisiert werden. Mit dem multicube rhein-neckar hat pfenning logistics 2012 ein innovatives, mehrfach ausgezeichnetes Multi-User-Konzept entwickelt, das Platz lässt für individuelle Nutzungsformen und nachhaltige Ansprüche. Diese Erfolgsgeschichte wird mit dem multicube rheinhessen seit 2018 fortgesetzt. Beide Logistikzentren gehören zu den europäischen Top10 der mit DGNB-Platin ausgezeichneten Industrieneubauten. So ist der multicube rhein-neckar seit 2012 die ungeschlagene Nr. 1 und der multicube rheinhessen belegt Platz 9.

Bald 90 Jahre Erfahrung stehen hinter der hohen Lösungskompetenz, die pfenning logistics seinen Kunden bietet – im Kleinen wie im ganz Großen.

QR-Code: Scannen Sie diesen Code mit Ihrem Smartphone, um auf weitere Online-Inhalte zuzugreifen. Ihr Telefon muss dafür internetfähig sein.





Firmenname: KRAVAG Truck Parking

Ansprechpartner:

Tim Baumeister
Co-Projektleiter KRAVAG Truck Parking
tim@ruv-lab.de

Folgen Sie uns gerne auch bei Facebook, Instagram oder LinkedIn oder besuchen Sie unsere Homepage.

Hauptsitz: Wiesbaden

Die Lösung gegen den Lkw-Parkplatzmangel

Das Lkw-Parkplatz Sharing der KRAVAG.
Jetzt einfach freie Parkflächen auf Ihrem Betriebsgelände anbieten und Ihren Fahrern die Möglichkeit geben freie Lkw-Parkplätze in ganz Deutschland zu buchen – schon ab 8€ pro Nacht.

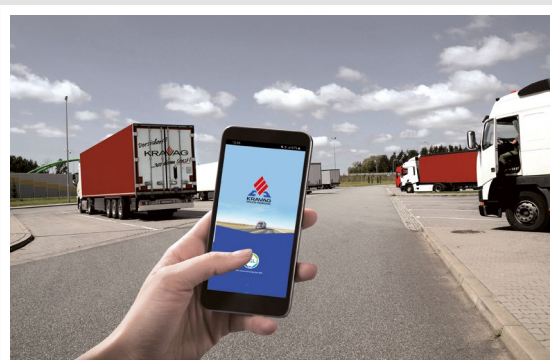
Kontaktdaten:

Complina GmbH
KRAVAG Truck Parking
Raiffeisenplatz 1
65189 Wiesbaden

Tel.: +49 (0)611 53336559

Fax: - - -

www.kravag-truck-parking.de
team@kravag-truck-parking.de



Leistungsprofil

Einfach. Sicher. Parken.

Bis 2023 fehlen entlang der Autobahnen und Bundesstraßen in Deutschland je nach Schätzungen rund 40.000 Lkw-Stellplätze. Dieser Mangel an Parkplätzen ist ein zentrales Problem für Fahrer und Disponenten in der Logistikbranche, welches sich kurzfristig nicht lösen lässt. Denn der Aus- und Neubau von Parkflächen ist ein langwieriges Unterfangen.

Die Folge: viele Fahrer müssen auf Komfort sowie Sicherheit verzichten und die Unternehmen verlieren effektive Lenkzeit.

Unser Ziel: Gemeinsam gegen den Parkplatzmangel

Während die Parkplätze entlang der Autobahnen ausgelastet sind, stehen ein Großteil der Parkflächen auf den Betriebshöfen der Logistiker leer, da die eigenen Fahrzeuge unterwegs sind. Diese freistehenden Lkw-Parkplätze können Fernfahrern anderer Betriebe zur Verfügung gestellt werden, wodurch neue Parkflächen entstehen.

Um dies zu ermöglichen, bietet der Logistikversicherer KRAVAG seine Plattform **KRAVAG Truck Parking** an. Mit **KRAVAG Truck Parking** können Speditionen auf ihrem Betriebsgelände freie Parkflächen anbieten, die dann von Fahrern und Disponenten bequem per App oder Web App gebucht werden. Gleichzeitig können die eigenen **Fahrer Parkplätze im Netzwerk buchen**. Der Vorteil: Speditionen können die Arbeitsbedingungen der eigenen Fahrer verbessern und ihren eigenen Parkraum an andere Speditionen vermieten.

Über die App erfolgt dank digitaler Zugangstechnik der Zugang zum Betriebshof und den Sanitäreinrichtungen. Es wird somit sichergestellt, dass nur berechtigte Nutzer mit gültiger Reservierung Zugang zu den Betriebshöfen bekommen. Sollte die Lenkzeit widererwartend nicht mehr reichen, um zu dem gebuchten Parkplatz zu gelangen, können Fahrer und Disponenten gebuchte Parkplätze selbstverständlich auch flexibel stornieren.

Mit **KRAVAG Truck Parking** entkommen Fahrer dem Stress der täglichen Parkplatzsuche und der Lkw sowie die Ware sind sicher abgestellt.

Außerdem: Wer Lkw-Parkplätze beim **KRAVAG Truck Parking** anbietet, kann seit Juli 2021 durch das Förderprogramm SteP des BM-VI Zuschüsse von bis zu 90% der Investitionssumme bzw. 60.000 EUR je Stellplatz erhalten.

Sie wollen selbst Lkw-Stellplätze anbieten oder Ihren Fahrern ruhige Pausen ohne Stress anbieten? Melden Sie sich bei uns!

Ihre Vorteile auf einen Blick:

- Sparen Sie Ihren Mitarbeitern die Parkplatzsuche
- Planbarkeit dank fest reservierbaren Parkplätzen
- Mehr Komfort für Ihre Fahrer
- Plus an Sicherheit für Fahrer und Ladung
- Zusätzliche Einkünfte durch Vermietung bislang ungenutzter Parkflächen

QR-Code: Scannen Sie diesen Code mit Ihrem Smartphone, um auf weitere Online-Inhalte zuzugreifen. Ihr Telefon muss dafür internetfähig sein.



**SCHROEDER
GROUP**



Firmenname: Schroeder Group

Gründungsjahr: 1955

Geschäftsführer: Alexander Busche

Belegschaft: 136 FTE

Zentrale: Lünen

Niederlassungen:

Hannover, Münster, Köln,
Lünen Stadthafen, Venlo

Lagerflächen:

27000m² Logistikkager an 3 Standorten
7500m² Freilager
25000m² Freilager mit direktem Bahn- und
Binnenwasseranschluss

Services:

Nationale und internationale LTL / FTL
Express- und Sonderfahrten
Silo- und Kipper Transporte
ADR- und Abfallabwicklung §53, §54
Werkslogistik
Binnenschifffahrt
Warehousing
E-Commerce incl. Value Added Services
Logistik – Consulting

Kontaktdaten:

Schroeder Group
Meneder Straße 73
44536 Lünen

Tel.: +49 (0)231 98 70 70 0

Fax: +49 (0)231 98 70 70 29

www.schroeder-international.com

Info@schroeder-international.com



Leistungsprofil

Schroeder Group – Professional Logistic since 1955

Maßgeschneiderte, kundenspezifische Logistiklösungen, gelebt von freundlichen und kompetenten Fachkräften und unterstützt von modernster IT. Das ist unser Verständnis von Logistik und der Anspruch an uns selbst: Die SCHROEDER GROUP

Aufgeteilt in 4 Business Units bieten wir unseren Kunden effiziente Lösungen für sämtliche logistische Anforderungen entlang ihrer Supply Chain. Dabei stehen die Wünsche und die Zufriedenheit unserer Kunden stets an oberster Stelle. Mit Hilfe einer übergreifenden Serviceabteilung sind wir in der Lage, unsere Kunden zentral zu betreuen.

Unsere Business Units stellen sich vor:

Bulk

Der Bulk Bereich der Schroeder Group begleitet unsere Kunden kompetent; Transportträger und Transportweg übergreifend in den Bereichen Transport, Projektierung, Handling und Handel von losen Gütern. Eigenfuhrpark, Kipper/Silo, ein eigener Binnenschiffsumschlag mit Bahnanschluss und Lagerflächen in Kombination mit unseren kompetenten Partnern aus den Bereichen Seeschifffahrt, Binnenschifffahrt und Bahnverkehre runden unser Portfolio ab.

FTL / LTL

Die Schroeder Group bietet flächendeckenden Service im Teil- und Komplettladungssektor und das europaweit.

Wir bewegen täglich über 330 LKW und Expressfahrzeuge im nationalen und internationalen Verkehr, dabei stehen Qualität und Zuverlässigkeit der Dienstleistungen im permanenten Fokus. Auf Grundlage Ihrer individuellen Wünsche plant unser erfahrenes Team Ihren Transport unter Berücksichtigung der damit verbundenen Anforderungen. Ihr kompletter Service aus einer Hand - Auf Wunsch mit 24 Stunden Erreichbarkeit Ihres Ansprechpartners!

Warehousing

Die Lagerlogistik der Schroeder Group befasst sich mit den Warenbewegungen von der Warenannahme über die Lagerhaltung, die Warenpflege, die Kommissionierung und den Warenausgang bis hin zum Versand. Wir entwickeln mit unseren Kunden passgenaue Lösungen und bieten kundenspezifische Schnittstellen. Unser Portfolio an Kunden umfasst Kleinunternehmen, schnellwachsende E-Commerce Unternehmen sowie den Mittelstand bis hin zum Konzern.

Supply Chain

Die Abwicklung der Schroeder Group umfasst die Planung, Steuerung, Durchführung und Kontrolle des gesamten Materialflusses und des dazugehörigen Informationsflusses. Die Schroeder Group sorgt dafür, dass das richtige Material zur richtigen Zeit am richtigen Ort in der richtigen Menge in der richtigen Qualität und zu den richtigen Kosten zur Verfügung steht. Mit Hilfe unserer Mitarbeiter u. Mitarbeiterinnen und modernster Technologie mit dem Blick in die Zukunft und der kontinuierlichen Weiterentwicklung sind wir für unsere Kunden da. Denken und verbessern Sie mit uns Ihre Wertschöpfungskette.



Firmenname: SpanSet Deutschland

Gründungsjahr: 1966

Geschäftsführer:

Patrick Schulte,
Andreas Höltkemeier

Ansprechpartner: Simone Zintu

Größe der Belegschaft: 165 in Übach-Palenberg

Hauptsitz: Übach-Palenberg

Tochtergesellschaften:

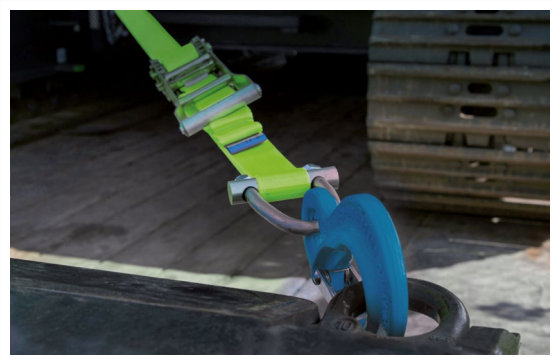
SpanSet secutex GmbH
SpanSet Axzion GmbH

Kontaktdaten:

SpanSet GmbH & Co. KG
Jülicher Straße 49-51
52531 Übach-Palenberg

Tel.: +49 (0)2451 4831-0
Fax: +49 (0)2451 4831-207

www.spanset.com
info@spanset.de



Leistungsprofil

Morgens muss es fix gehen beim Beladen von Lkw und Transporter. Schnell alles auf die Ladefläche und ab zum Kunden. Da kommt es schon mal vor, dass tonnenschwere Gerätschaften ein eher lockeres Verhältnis zum Untergrund haben. Aber genau das darf nicht passieren. SpanSet Ladungssicherungsmittel sorgen für den sicheren Transport.

Zur Produktpalette des Unternehmens gehören Druck- und Zugratschen, Ladungssicherungsnetze und ein umfangreiches Sortiment an Zubehör wie Antirutschmittel und Kantenschutz. In der eigenen Weberei, Färberei und Konfektion der SpanSet GmbH in Übach-Palenberg werden Zurrssysteme für die Ladungssicherung sowie Rundschlingen und Hebebänder in enger Partnerschaft mit Kunden, Universitäten und Forschungseinrichtungen entwickelt und zur Serienreife geführt. Daneben bietet SpanSet zahlreiche Dienstleistungen an wie Prüf- und Reparaturservice, Beratungen, Gutachten, Zertifizierungen und Fachseminare.

Neue Produkte für die Ladungssicherung

Zu den Neuentwicklungen gehört zum Beispiel MaXafe, ein Schwerlastzurrssystem aus speziellen Hochleistungsfasern zum Diagonal- und Schrägzurren. Die ErgoABS-Zugratsche mit Vorspannanzeige und Anti-Belt-Slip-System gibt beim Lösen der Gurte die Spannung in kleinen Schritten frei und sorgt für volle Kontrolle über kippgefährdete Ladung.

Mehr Flexibilität beim Sichern von Pkw und Lkw auf Transportern garantieren CarFix und TruckFix, ein überarbeitetes und erweitertes Programm aus Zurrgurten, Ratschen, Gurtcontroller und Haken. SpanSet unterscheidet zwei Systeme für die Sicherung von Pkw und Lkw: Carfix und Truckfix. Beide verwenden einen tunnelförmig vernähten Gurtcontroller. Diese Tunnelkonstruktion reduziert die Reibung und lässt den Zurrgurt beim Spannen mit weniger Widerstand durch die Schlauchhülle des Controllers gleiten.

Auch die Digitalisierung verschafft sich immer mehr Platz zwischen Ladung und Truck. Mobile Apps geben Auskunft über den Stand eines Auftrages, wo es freie Parkplätze gibt und ob die Ladung auf dem Lkw ausreichend gesichert ist. Die SpanSet-App „Zurrkraftrechner“ nimmt den Fahrern knifflige Rechenaufgaben ab, vereinfacht das Winkelmessen und behält die aktuellen Normen und Richtlinien im Blick.

Infos zum Unternehmen

Hebetechnik, Ladungssicherung, Höhensicherungstechnik und Sicherheitsmanagement bilden das Kerngeschäft von SpanSet, einer international agierenden Firmengruppe. Eigene Produktionsstätten und Vertriebsorganisationen in Europa, den USA, Asien und Australien beschäftigen rund 1.000 Mitarbeiter. Die Holding der Gruppe hat ihren Sitz in Wollerau am Zürichsee.

QR-Code: Scannen Sie diesen Code mit Ihrem Smartphone, um auf weitere Online-Inhalte zuzugreifen. Ihr Telefon muss dafür internetfähig sein.





75 JAHRE UNTERWEGS
1946-2021

Firmenname: Würfel Holding GmbH

Gründungsjahr: 1946

Geschäftsführende Gesellschafter:
Hans-Jürgen Schlausch, Karim Gebara

Größe der Belegschaft: 1.700

Jahresumsatz: 142 Mio. € (2020)

Lagerfläche: 258.000 qm

Standorte:

Bremerhaven (Hauptsitz), Bremen, Hamburg, Stelle, Oranienburg, Großbeeren, Diepholz, Damme, Wagenfeld, Espelkamp, Koblenz, Ginsheim-Gustavsburg, Paderborn, Anröchte, Dinslaken, Stettin, Budapest

Tochterunternehmen:

Garant Spedition und Logistik GmbH
Lemförder Logistik GmbH
LOREL GmbH
Spetra Berlin GmbH
Würfel Spedition GmbH
Würfel Automotive GmbH
Würfel Industrie Logistik GmbH
Würfel-Massong Logistik GmbH
Würfel Polska sp. z o. o.

Zertifizierung: DIN ISO 9001:2015, ISO 14001:2015, IFS Logistics Zertifikat, VDA 6.2, EfbV

Kontaktdaten:

Würfel Holding GmbH
Am Leuchtturm 10
27568 Bremerhaven

Tel.: +49 (0)471 9795-183
Fax: +49 (0)471 9795-149

www.wuerfel.com
logistik@wuerfel.com



Leistungsprofil

Die Würfel Holding ist ein moderner Full Service Dienstleister. Das mittelständische Unternehmen ist in den Bereichen Kontraktlogistik und Spedition aktiv. Die Gruppe betreibt über 21 Niederlassungen und Lagerkapazitäten mit einer Gesamtfläche von rund 260.000 Quadratmetern. Das Motto „75 Jahre unterwegs“ verweist auf eine lange Tradition.

Kontralogistik

Nach dem Prinzip „Ganzheitlich denken – im Detail handeln“ entwickelt Würfel effiziente Outsourcing- und Logistikkösungen. Von der Konzeption über die Planung bis zur Realisierung – Würfel deckt die komplette Supply Chain von der Beschaffung, über die Produktion und Distribution bis hin zum After Sales ab. 2018 wurde dieser Bereich durch die damals neu entstandene Würfel-Massong Logistik GmbH deutlich ausgebaut.

Dabei schaffen individuell kombinierbare Leistungsbausteine und Value Added Services die Voraussetzungen für maßgeschneiderte, kundenorientierte Lösungen. Allein in Deutschland bestehen 16 Standorte für umfassende, integrierte Dienstleistungen zur Optimierung komplexer Logistikketten.

Würfel bietet bedarfsgerechte Logistikkösungen für die Ver- und Entsorgung der Produktion, Vor- und Endmontagetätigkeiten, JIT- und JIS-Abwicklungen sowie die Leergut-, Ersatzteil- und Retourenlogistik. Unsere Referenzen stammen unter anderem aus den Bereichen Automotive, Food, Handel, Chemie, Papier und Verpackung.

Spedition

Im Segment „Spedition“ hat sich Würfel unter anderem auf Transporte mit Jumbo-Wechselbrücken spezialisiert. Täglich sind rund 400 überwiegend eigene LKW und 1.000 Wechselbrücken unterwegs – zum Teil mit selbst entwickelten Durchladevorrichtungen. Die im Durchschnitt 1,5 bis 2 Jahre jungen Fahrzeuge fahren zum Teil mit Flüssiggas und bieten Nutzlasten von bis zu 25 t und Volumina von bis zu 114 m³.

Würfel ist im Bereich der nationalen Komplett- und Teilladungsverkehre sowie im internationalen Ladungsverkehr tätig. Begegnungsverkehre, JIT- und JIS-Transporte, Kühlverkehre und kundenspezifische Wechselbrücken-Konzepte runden das Profil ab.

Im Bereich Handelslogistik engagiert sich Würfel an drei Standorten mit dem Tochterunternehmen Spetra.

QR-Code: Scannen Sie diesen Code mit Ihrem Smartphone, um auf weitere Online-Inhalte zuzugreifen. Ihr Telefon muss dafür internetfähig sein.





Firmenname: LOXXESS AG

Gründungsjahr: 1998

Vorstand: Dr. Claus-Peter Amberger, Christina Thurner

M. Breusch, L. Gutermuth, P. Mense,
F. Schwarz-Gewallig, V. Wiechern

Ansprechpartner: Patrick Mense

Größe der Belegschaft: ca. 2.600

Hauptsitz: Tegernsee

Niederlassungen: 26 Standorte in Deutschland, der Tschechischen Republik und Polen

Lagerfläche: 600.000 m²

Referenzen: Internationale Marken aus Industrie und Handel vertrauen auf die Logistiklösungen von LOXXESS. Dazu zählen armedangels, Beta Film, Bode Chemie, Bridgestone, Burton, Dallmayr, dm, HD+, Ludwig Beck, Mercedes Benz, Procter & Gamble, PYUR, Siemens, Vodafone, Wacker Chemie, Weinfreunde, ZooRoyal

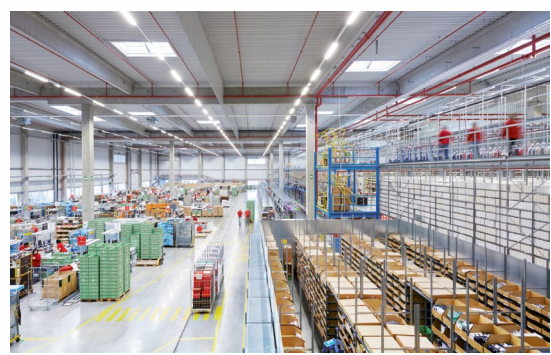
LOXXESS ist Gewinner des Europäischen Logistik-Preises der European Logistics Association (ELA) 2020.

Kontakt Daten:

LOXXESS AG
Betastrasse 10E
85774 Unterföhring

Tel.: +49 (0)89 255476-10
Fax: +49 (0)89 255476-11

www.loxxess.com
anfrage@loxxess.com



Leistungsprofil

Die LOXXESS AG ist ein spezialisierter Logistikdienstleister mit Schwerpunkt auf komplexen Outsourcing-Projekten in Industrie und Handel. Das mittelständische, familiengeführte Unternehmen entwickelt für seine Kunden maßgeschneiderte Logistik- und Fulfillmentlösungen und setzt diese um. Als Logistikspezialist optimiert LOXXESS für seine Kunden nicht nur Beschaffung und Warenverteilung, sondern bietet Mehrwerte in den Bereichen Customer Service, Produktveredelung, Debitorenservice und e-Business. Damit trägt LOXXESS zur Optimierung der Prozesse und zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Kunden bei.

Als spezialisierter Logistikdienstleister konzentriert sich LOXXESS auf die folgenden Geschäftsfelder:

- Industrial + Chemical Services
- Sports + Lifestyle
- FMCG + Sensitive Goods
- Versandhandel + E-Commerce
- Consumer Electronics + Media Products sowie
- Pharma + Healthcare

Kontraktlogistik

LOXXESS entwickelt komplexe Lösungen in der Lagerlogistik und setzt diese für die Kunden um. Für die definierten Zielbranchen sowohl im B2B- als auch im B2C-Bereich verfügt LOXXESS über spezifisches Know-how und Equipment und kann so effiziente Lösungen bieten. Die zumeist eigenen Logistikanlagen betreibt LOXXESS als Dedicated- oder Multi-User-Standorte mit dauerhaft hohem Qualitätsanspruch. Durch fortlaufende Analyse und Optimierung der Prozesse verschafft LOXXESS seinen Kunden dauerhafte Wettbewerbsvorteile.

Value-Added-Services

Als spezialisierter Dienstleister ist LOXXESS in der Lage, sich tief in die logistische Kette des Kunden zu integrieren. Durch die genaue Kenntnis der Märkte und Produkte können alle Arten von Mehrwertdienstleistungen erbracht werden. Darunter fallen die Durchführung von Sonderaktionen und speziellen Konfektionierungen, Etikettierungen, Displaybau ebenso wie Qualitätsprüfungen, das Aufbügeln von Textilien, die Vormontage für Produkte der Unterhaltungselektronik oder das Retourenhandling. Diese Services sind auch kurzfristig abrufbar, sodass die Kunden weniger Kapital binden müssen, um die Ware zum richtigen Zeitpunkt verfügbar zu haben.

Fullfilment

LOXXESS bietet nicht nur die Abwicklung der Lagerlogistik und Mehrwertdienstleistungen auf hohem Qualitätsniveau an. Vielmehr trägt das Unternehmen dem Bedarf, vor allem im schnell wachsenden E-Commerce- und Multi-Channel-Sektor, Rechnung: Physische Logistik und Kundenservice aus einer Hand anzubieten. Denn dadurch kann schnell, zuverlässig und ohne zusätzliche Schnittstelle auf die Kundenwünsche reagiert werden. Die Tätigkeiten erstrecken sich von der Auftragsannahme und Produktberatung in der LOXXESS eigenen Customer Care bis hin zum Zahlungsmanagement und zur debitorischen Betreuung. Die Grundlage für die weitreichenden Fulfillment-Dienstleistungen bildet die „Fulfillment-Engine“ auf Basis von Microsoft Dynamics Navision und „KatarGo“. Mit diesen ERP-Systemen und kundenspezifischen Anpassungen, die das erfahrene IT-Team von LOXXESS vornimmt, lassen sich Multi-Channel-Vertriebsstrategien aus einem System effizient umsetzen.

BFS

BUSINESS FLEET SERVICES



Firmenname:
BFS - Business Fleet Services GmbH

Gründungsjahr: 1927

Geschäftsführer:
Hermann Stegmaier
Jan Plieninger

Ansprechpartner:
Peter Hannwacker
Leiter Vermietung
Telefon +49 7904 94290-0
peter.hannwacker@bfs.tv

Hauptsitz: Kirchberg an der Jagst

Stützpunkte: über 90 in DE, CH, NL, Kroatien

Mietfahrzeuge:
ca. 1.300 Einheiten

Mietkategorien:
Standardfahrzeuge
Kommunal- und Spezialfahrzeuge ab 3 Tonnen

Kontaktadressen:
BFS - Business Fleet Services GmbH
An der Autobahn 2-8
74592 Kirchberg an der Jagst

Tel.: +49 (0)7904 94 290-0
Fax: +49 (0)7904 94 290-59

www.bfs.tv
zentrale@bfs.tv



Leistungsprofil

BFS verfügt in Deutschland, Kroatien, der Schweiz und den Niederlanden über mehr als 90 Standorte und Partner, die eigene Werkstätten betreiben. Dabei handelt es sich ausschließlich um hochqualifizierte MAN-Servicewerkstätten.

Die Leistungen von BFS sind vielfach ausgezeichnet worden: BFS hat 2018 bereits zum zweiten Mal den Europäischen Transportpreis für Nachhaltigkeit gewonnen. Beim jährlichen Wettbewerb der besten Marken in der Kategorie Miete / Leasing ist BFS konstant unter den Top 10 vertreten und erreichte 2021 den dritten Platz. Beim Image-Award der VerkehrsRundschau ist BFS 2021 als "höchster Aufsteiger nach Platzierungen" ausgezeichnet worden.

Auch als Arbeitgeber ist BFS sehr erfolgreich und innovativ. Das Unternehmen erreichte eine Top-Platzierung beim Award "Beste Autohaus Arbeitgeber" des Fachmagazins Automobilwoche in Zusammenarbeit mit dem Institut für Automobilwirtschaft (IfA).

BFS ist ein Unternehmen der StegmaierGroup in Kirchberg an der Jagst (www.stegmaier-group.de).

Produktpalette / Leistungen

BFS besitzt eine umfangreiche Flotte an MAN-Nutzfahrzeugen, sowohl für die Kurzzeit- wie für die Langzeitmiete. Sie besteht aus Standard-, Kommunal- und Spezialfahrzeugen.

Zu den Serviceleistungen gehören Wartung und Reparatur, der An- und Verkauf von Fahrzeugen sowie verschiedene Finanzierungslösungen.

BFS bietet zudem einen Überführungsdienst für Fahrzeuge sowie Aus- und Weiterbildungen und Fahr- und Spartrainings an der BFS eigenen Akademie an.

Geländeschulungen führt das BFS Trucksport Team mit den zweifachen Europameistern 2018 + 2019 im Truck-Trial Marc Stegmaier und Jan Plieninger durch.

Fahrzeugneuheiten / Neu im Fuhrpark

BFS baut die Fahrzeugflotte kontinuierlich aus. Zuletzt sind Kategorien wie Seilabroller, Impf- und Testbusse sowie Eventfahrzeuge in die Vermietung aufgenommen worden. Die bestehende Flotte der Kühlfahrzeuge und der Schubbodenaufleger von Legras ist erheblich ausgeweitet worden. Für Legras ist BFS Service- und Vertriebspartner und unterhält ein eigenes Ersatzteillager (www.bfs.tv/legras).

Service neuheiten

BFS bietet seinen Kunden ein breites Serviceangebot, das kontinuierlich erweitert wird. Im vergangenen Jahr hat BFS direkt an der A6 eine moderne, nachhaltige Waschanlage für Lkw in Betrieb genommen (www.truckwash-kirchberg.de).

Eine BFS-App für mobile Endgeräte ermöglicht demnächst den Zugriff auf wichtige BFS-Funktionen.

Der Internetauftritt von BFS (bfs.tv) ist komplett überarbeitet worden und bietet nun mehr Funktionen und ein schnelleres Finden von Fahrzeugen, Partnerwerkstätten, Ansprechpartnern und vielem mehr. Die Benutzer- und Kundenfreundlichkeit der Website hatte bei der Überarbeitung im Mittelpunkt gestanden.

MAN | Rental

Firmenname: EURO-Leasing GmbH

Gründungsjahr: 1997

Geschäftsführer:

Gerhard Künne,
Thomas Schwehofer

Niederlassungen:

In Deutschland sind wir bundesweit mit über 80 Lkw-Vermietstationen vertreten. International haben wir Niederlassungen in Dänemark und Frankreich.

- Hochwertig ausgestattete Mietfahrzeuge & umfangreiches Serviceportfolio
- Europaweites Servicenetzwerk mit über 1.000 Servicepartnern
- Persönliche Ansprechpartner in Deutschland und Europa
- Verkauf von erstklassigen Gebrauchtfahrzeugen

Kontaktdaten:

EURO-Leasing GmbH
Hansestraße 1
27419 Sittensen

Tel.: +49 (0)4282 9319 0
Fax: +49 (0)48282 9319 730

www.manrental.eu
kontakt@manrental.eu



Leistungsprofil

EURO-Leasing bietet als Marken-Vermietgesellschaft des Volkswagen Konzerns passgenaue Mobilität für Privat- und Geschäftskunden. Mit unseren starken Marken „EURO-Leasing“, „MAN Rental“, „VW FS | Rent-a-Car“ und „Euromobil“ sind wir breit aufgestellt und ermöglichen unseren Kunden die flexible Anmietung von Pkw und Lkw im Rahmen von Kurz- und Langzeitmiete.

Fahrzeugportfolio

Durch die Verschmelzung mit der Euromobil Autovermietung GmbH bieten wir seit September 2019 auch im Pkw-Bereich umfassende Mietlösungen und decken damit die gesamte Bandbreite vom Kleinwagen bis zum 40-Tonner ab.

Von hochwertig ausgestatteten Standardfahrzeugen über individuelle Kundenwünsche mit eigenem Design bis hin zu branchenspezifischen Fahrzeugen.

Serviceportfolio

Mit Hilfe unseres Baukastensystems für die Lkw-Vermietung können Sie sich ganz einfach Ihre individuelle Miet- & Servicelösung zusammenstellen.

Maximale Mobilität

- 24-H-Pannenservice europaweit
- Ersatzfahrzeug
- Reifenersatz & -service
- Wartung & Reparatur

Optimale Flottensteuerung

- Telematik
- Fahrzeugtausch-Option
- Early-Out-Option
- Aktives Wartungsmanagement

Minimale Flottenverwaltung

- Schadenmanagement
- Fahrzeugschutzprodukte
- Mautservice
- Steuer- & Zulassungsformalitäten

Ihre Vorteile im Überblick

Kurz- & Langzeitmietkonzepte für die Lkw-Vermietung

Einen Tag, eine Woche, einen Monat oder mehrere Jahre, wir bieten Ihnen effektive Flottenlösungen für Ihre Mobilität.

Konzentrieren Sie sich auf Ihr Kerngeschäft

Schonen Sie Finanzen & Nerven:

- Keine Kreditrahmenbelastung & keine Kapitalbindung
- Kein Restwertisiko
- Feste Kalkulationsbasis durch monatliche Mietrate
- Immer das richtige Fahrzeug in der Flotte dank Flexibilitäts-Optionen

Setzen Sie auf einen starken Partner

Wir bieten über 20 Jahre Erfahrung im Fuhrparkmanagement:

- Für eine optimale Flottensteuerung
- Technische Beratung durch unsere Experten, um das ideale Fahrzeug für Ihre Anforderungen zu konfigurieren
- Wirtschaftliche Beratung für ein individuelles, bedarfsorientiertes Mietangebot

Optimieren Sie Ihre Produktivität

Optimierung der Flottensteuerung dank Telematikdaten:

- Positionsdaten & Tourenverlauf
- Geokreise & Alarmmeldungen
- Fahrzeuginformationen & Performanceanalyse
- Verbrauchs- & Verschleißdaten



Firmenname: KLVrent GmbH & Co. KG

Gründungsjahr: Vorgängerorganisation im Nutzfahrzeughandel seit 1972

Geschäftsführer: Thomas Eberl

Niederlassungen:
12 Standorte in Deutschland inkl. Auslieferungslager

ZUKUNFT MIETEN!

Unser Ansporn - Ihr Erfolg

Die Herausforderungen in der Transportbranche, sich wechselnden Rahmenbedingungen aus Gesellschaft, Politik und Wirtschaft anzupassen sind enorm. Hier bietet sich die Nutzfahrzeugmiete aus verschiedenen Gründen an:

- Liquiditätsschonend in der Fahrzeugbeschaffung
- Kostentransparenz im Fahrzeugeinsatz
- Flexibilität in der Fahrzeugnutzung
- Risikofrei in der Fahrzeugverwertung

Als kompetenter und unabhängiger Dienstleister übernimmt KLVrent für Sie als Mietkunden wesentliche Aufgaben und Risiken, die mit dem Fuhrparkeinsatz und -management verbunden sind. Sie organisieren den Transport, wir stellen die Grundlagen bereit.

Kontaktdaten:

Zentrale
KLVrent GmbH & Co. KG
Gewerbestraße 11
83365 Nußdorf

Tel.: +49 (0)8669 358 222 00

Fax: +49 (0)8669 358 222 91

www.klvrent.de

info@klvrent.de



Leistungsprofil

Konzern- und markenunabhängiger Nutzfahrzeugpartner

TARIFE

- Tagesmietverträge bis 30 Tage
- Kurzzeitverträge ab einem Monat bis 12 Monate
- Langzeitverträge 12 - 36 Monate

FULLSERVICE-MIETE

- gesetzliche Untersuchungen, Wartungs-, Verschleiß- und Reparaturarbeiten
- Reifenersatz und -service
- Abrechnung der deutschen Maut
- KM-Poolabrechnung
- 24 - Stunden Pannenhilfe
- Versicherung | KFZ-Steuer
- Gebrauchtfahrzeuge | An- und Verkauf
- freie Werkstattwahl

ZIEHENDE EINHEITEN

Sattelzugmaschinen Standard 1150 – 1250mm | Kipphydraulik
Hoilzzug

HydroDrive

Sattelzugmaschinen Lowdeck 950mm | verstellbare Sattelkupplung
Wechselbrückenfahrgerüste 970 – 1320mm Abstellhöhe

Entsorgungs- und Baufahrzeuge | HydroDrive | Baustoff LKW mit
Ladekran

1. Absetzkipper 4x2 | 6x2

2. Abrollkipper 6x2 | 6x4

Verteilerverkehrsfahrzeuge 12-16 Tonner: Trockenkoffer | Pritsche/
Plane | Kühlkoffer

GEZOGENE EINHEITEN

Sattelaufleger | Planenaufleger | Mega | Paper | Trockenkoffer |
Kühler (Single Temp, Multi Temp, Fleischhang)

Kippmulden 24 – 54 m³ | Schubboden

Anhänger div. Entsorgungs- und BDF-Anhänger, Silo, Tieflader

WECHSELBRÜCKEN

Jumbo-Wechselbrücken

Standard-Wechselbrücken

FAHRZEUGE MIT SONDERAUSSTATTUNG

z.B. Standklimaanlage, höhenverstellbare Sattelplatte, unterfaltbare
Ladebordwand, Mitnahmestaplerhalterung, Navigation, Soundpaket,
Motorisierung ab 460 PS, weitere Anbauten nach Rücksprache mög-
lich, freie Farbwahl. Konfigurationen nach Kundenwunsch bei Lang-
zeitmiete.

KLVrent HISTORIE

Seit fast fünf Jahrzehnten entwickelte sich KLVrent aus einem Nutzfahrzeughandel heraus zum größten marken- und konzernunabhängigen Vermieter schwerer Nutzfahrzeuge im deutschsprachigen Raum. Besonderes Augenmerk wird bei der KLVrent Flotte auf die Faktoren Zuverlässigkeit, Qualität, Effizienz und Robustheit gelegt.

KLVrent GESCHÄFTSPHILOSOPHIE

Besonders für den Mittelstand bringen es die Marktanforderungen mit sich, dass eine Konzentration auf das Kerngeschäft immer entscheidender für den Gesamterfolg wird. Unser Ziel ist es immer kundenspezifische Lösungen zu finden. Sprechen Sie uns gerne an!

**Firmenname:**

LVS Lastwagen Vermiet Service Witteler GmbH

Gründungsjahr: 1990**Geschäftsführer:**

Paul Witteler

Ansprechpartner:

Bernhard Gollan

Leiter Vermietung

Tel.: 02961/7404-19

Fax: 02961/7404-66

Mobil: 0172/2783612

gollan.b@lvs-witteler.de

Unternehmensbeschreibung:

Die LVS Witteler GmbH ist ein mittelständisches, familiengeführtes Unternehmen und seit 1990 deutschlandweit in der Autovermietungsbranche tätig.

Schwesterunternehmen ist die seit mehr als 80 Jahren bestehende Mercedes-Benz-Vertretung Paul Witteler GmbH & Co. KG mit derselben Adresse in Brilon in Nordrhein-Westfalen.

Standorte:

Zentrale in 59929 Brilon, Möhnestr. 54

Außenstelle in 33106 Paderborn-Mönkeloh (am Autohof), Pamplonastr.

Außenstelle in 59823 Arnsberg, Dieselstr. 1

Geschäftsfeld:

Langzeitmiete / Kurzzeitmiete

Kontaktadressen:

LVS Lastwagen Vermiet Service Witteler GmbH

Möhnestr. 54

59929 Brilon

Tel.: +49 (0)2961 7404-19

Fax: +49 (0)2961 7404-66

www.lvs-witteler.de

gollan.b@lvs-witteler.de

**Leistungsprofil**

Das Unternehmensmotto lautet „Leistung – Verlässlichkeit – Schnelligkeit“ und steht für den Lastwagen Vermiet Service (LVS) Witteler im Sauerland.

Mit starken Partnern – Paul Witteler GmbH & Co. KG als Mercedes-Benz Autohaus und Truck Works Mercedes-Benz Werkstatt – bietet die LVS Witteler GmbH kundenorientierte Dienstleistungen und immer aktuelle Nutzfahrzeuge. Mit schnellem Service und Fahrzeugen der Premium-Hersteller Mercedes-Benz bei Motorwagen, mit Schubbodenauflegern von Knaben sowie Planen-Sattelauflegern von Krone und Schmitz bietet die LVS Witteler GmbH nach eigenem Bekunden „Premium-Service mit Premium-Fahrzeugen“. Der Fuhrpark wird jährlich verjüngt, sodass Kunden Fahrzeuge auf dem neuesten Stand der Umwelt- und Sicherheitstechnik und Fahrkomfort erhalten. Die Mindestmietdauer beträgt einen Tag, die maximale Mietdauer ist eigentlich unbegrenzt, führt aber i.d.R. spätestens nach 48 Monaten zu einem Fahrzeugtausch, damit der LVS-Kunde weiter mit einem in allen Aspekten aktuellen Fahrzeug unterwegs ist.

Aktuelle Nutzfahrzeuge.

Die LVS Witteler GmbH betreibt ausschließlich Motorfahrzeuge von Mercedes-Benz und im 7,49 to.-Bereich Fahrzeuge von FUSO. Ein Beispiel: der neue **Mercedes-Benz „Actros 5“**. Diese Fahrzeuge sind äußerlich an den sog. „Mirror Cams“ (Spiegelkameras) zu erkennen. „Unter dem Blech“ erhalten diese Fahrzeuge bei der LVS Witteler GmbH u.a. das so genannte Multimedia Interactive System. Dieses verfügt über ein Navigationssystem mit Verkehrszeichenerkennung und im Zusammenspiel mit dem weiterentwickelten Vorausschauenden Tempomaten „PPC“ trägt es dazu bei, den Fahrer während der Fahrt zu unterstützen, wodurch die Fahrsicherheit und der Fahrkomfort weiter erhöht werden können.

Neu im Fuhrpark ist ein **SILO-Aufleger**. Z.Zt. verfügen wir über ein 38 cbm Kippsilo, welches für den Transport von Zement, Kalk, Quarzsand u.ä. geeignet ist.

Beliebt sind auch **AGRAR-Schubbodenaufleger** mit 60 m³ und Standard-Schubbodenaufleger mit 92 m³, ebenso die dazugehörigen Sattelzugmaschinen mit Hydraulikanlage.

Wechselbrückenfahrzeuge (BdF) kommen bei Paketdienstleistern zum Einsatz.

Die scheckheftgepflegten und -gewarteten Mietfahrzeuge sind auf die LVS Witteler GmbH zugelassen und tragen das bewährte Witteler-Full-Service-Paket. Dieses Full-Service-Paket beinhaltet:

- Wartung (Inspektion; Wartungsdienst) in allen Mercedes-Benz Werkstätten Europas
 - verschleißbedingte Reparaturen
 - Garantie- und Kulanzabwicklung
 - normaler Reifenverschleiß
 - gesetzliche Prüfarbeiten
 - Fahrzeug-Ersatzgestellung bei Bedarf
 - Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung
 - Kraftfahrzeugsteuer mit Anhängerzuschlag
- Diese Bausteine sind bereits komplett im Mietpreis enthalten.

Weitere Geschäftsfelder:

Die Schwesterfirma Paul Witteler GmbH & Co. KG bietet Kauf und Verkauf von Fahrzeugen an, und zusätzlich auch Werkstatt- und Lackierdienstleistungen.



Firmenname: Seaco International Leasing GmbH

Gründungsjahr: 1998

Geschäftsführer: Mark Bishop

Ansprechpartner:

Stephan Richter:

Direktor nationale Vermietung

Stefan Gagel:

Verkaufsleiter

Josef Barqawi:

Betriebsleiter

Katrin Schmolling:

Leiterin Kundenservice, Telematik, Marketing

Kirsten Lauermann:

Kundenservice/ Anfragen und Depotabwicklung

Tatevik Ayunts:

Vertriebsinnendienst

Cem Held:

Kundenservice, Administration

Größe der Belegschaft: 30

Hauptsitz: Hamburg (International: Singapur)

Niederlassungen: weltweit

Kontaktdaten:

Seaco International Leasing GmbH

Am Sandtorpark 2

20457 Hamburg

Tel.: +49 (0)40 808031 0

Fax: +49 (0)40 808031 12

www.seacoglobal.de

german.domestic@seacoglobal.com



Leistungsprofil

Die Firma Seaco ist einer der größten Containervermieter weltweit mit einer Flotte von über 3 Millionen Containereinheiten (TEU). Mit Büros und Depots auf allen Kontinenten sind wir ein Global Player und unterstützen den weltweiten Handel mit Standard-, Kühl-, Tank- und Spezialcontainern. Die Finanzstärke unseres Mutterkonzerns HNA ermöglicht es uns, Ihnen flexible Miet- und Finanzierungslösungen anzubieten.

Als spezialisierte Abteilung für die Wechselbrückenvermietung unterhalten wir eine Flotte von 13000 Einheiten und sind ein Top-Vermieter für den Deutschen und Österreichischen Markt. Unsere Flotte ist standardisiert und besteht aus 7,45 m langen Stahlboxen mit Rolltor. Ebenfalls zum Standard gehören Staplertaschen, obere Eckbeschläge und Schlüsselochleisten. Wir halten 4 verschiedene Typen für Sie vor, Standard- oder Jumbokoffer, glatt oder gesickt. Ein Teil unserer Jumbokoffer bietet zusätzlich Klapptische. Unsere Wechselbrücken sind in Deutschland und Österreich fast flächendeckend aus einem Netz von 23 Depots heraus verfügbar.

Mobile Reparatur- und Wartungsdienste

Darüber hinaus bieten wir Dienstleistungen an, die Ihnen eine fast unterbrechungsfreie Nutzung der WAB im Wartungs- und Reparaturfall ermöglicht. Durch mobile Services, die wir mit namhaften Partnern realisieren, können wir vor Ort fast alle Arbeiten durchführen, sodass vom Transportweg nicht abgewichen werden muss und im Pannenfall nicht einmal die Ladung umgeladen werden muss. Zusammen mit unserer Telematiklösung schaffen wir die Voraussetzungen, damit Ihre Flotte zu 100% rentabel und effizient unterwegs ist.

Telematik

Wir unterstützen Sie mit unserer Telematiklösung dabei, Ihre Routenplanung, die Verwaltung Ihrer Wechselbrückenflotte und die Durchführung der Transporte zu optimieren sowie die Sicherheit und Transparenz zu verbessern. Sendungen gehen nicht mehr verloren, weil die Wechselbrücke immer in Echtzeit geortet werden kann. Die Auslastung und Standzeiten können optimiert werden, genauso wie der Administrationsaufwand. Seaco nutzt die Vorteile mehrerer Telematikanbieter in Kombination und kümmert sich um Installation sowie Einführung.

Gebrauchtverkauf

Als Vermieter betreiben wir eine ständige Flottenerneuerung, um einerseits das Ausfallrisiko im laufenden Betrieb unserer Mietkunden zu senken, andererseits aber auch ein attraktives Erscheinungsbild zu sichern mit einem stets neuwertigen Transportmittel. Daher bieten wir gebrauchte Einheiten mit Standardmaß 7,45 m x 2,75 m x 2,55 m ständig zum Verkauf an. Die Substanz, Stützbeine und Rolltore sind intakt.

QR-Code: Scannen Sie diesen Code mit Ihrem Smartphone, um auf weitere Online-Inhalte zuzugreifen. Ihr Telefon muss dafür internetfähig sein.





Firmenname: TIP Trailer Services Germany GmbH

Gründungsjahr: 1968

Kontaktdaten:

TIP Trailer Services Germany GmbH
Bredowstraße 20
22113 Hamburg

Tel.: +49 (0) 40 350 88 0
Fax: +49 (0) 40 350 88 255

www.tipeurope.de
info-central@tipeurope.com



Leistungsprofil

TIP Trailer Services mit seiner starken Marke PEMA ist einer der führenden herstellerunabhängigen Vermieter und integrierten Dienstleister für die Transport- und Logistikindustrie. Die gesamte Angebotspalette des Unternehmens erstreckt sich über den vollständigen Lebenszyklus eines Fahrzeugs; von der Beschaffung über die Wartung und Reparatur bis hin zum Wiederverkauf. Mit regionalem Hauptsitz in Hamburg und 28 weiteren Niederlassungen in Deutschland sowie über 100 Standorten in 18 europäischen Ländern und Nordamerika und einer Vielzahl von Servicepartnern, verfügt TIP über ein enges Niederlassungs- und Werkstattnetz. Das europaweite Werkstatt-System ist nicht nur für die eigene Mietflotte vorbehalten, auch Kundenfahrzeuge aller Art werden 24/365 gepflegt, gewartet und repariert.

Flexible Mietoptionen

Mit einer breit aufgestellten Mietflotte an Motorfahrzeugen, Koffer-, Gardinen-, Kühl- und Tankaufliegern sowie intermodalen Transportmitteln, Spezialfahrzeugen bietet TIP vielfältige Möglichkeiten, um individuelle Kundenanforderungen zu erfüllen. Ob Kurz- oder Langzeitmiete, Sale & Rent Back – ob mit oder ohne zusätzliche Serviceleistung im Bereich Wartung und Reparatur, es findet sich immer die passende Lösung. Der Schadenservice bewahrt überdies vor Kosten bei Verlust oder Schäden am Mietobjekt.

Maßgeschneiderte Servicelösungen

Als Werkstattspezialist verfügt TIP über ein großes Netz an eigenen Werkstätten in Deutschland, Österreich und europaweit. Nicht nur die eigene Flotte wird hier gepflegt, sondern vor allem kundeneigene Nutzfahrzeuge aller Art. Zum Leistungsumfang gehören gesetzliche Prüfungen, Wartung und Reparatur, Pannenservice, Service am Kundenstandort mittels mobiler Werkstattfahrzeuge sowie Reifen- und Reparaturmanagement. Der Werkstattdienst erhöht die Zuverlässigkeit der Flotte und kann mit und ohne Servicevertrag genutzt werden.

Vorteile

- 50+ Jahre Erfahrung in der Transport- und Logistikindustrie
- Maßgeschneiderte Fuhrparklösungen
- Individuelle Mietzeiträume
- Ein Ansprechpartner
- Herstellerunabhängiger Anbieter von Transportmitteln
- Planbare Kosten für Wartung & Reparatur
- Großes Netz von Werkstätten und Servicefahrzeugen
- Europäischer Pannenservice in 18 Sprachen (24/7/365)
- Modernste Berichterstattungs- und Management-Elemente

QR-Code: Scannen Sie diesen Code mit Ihrem Smartphone, um auf weitere Online-Inhalte zuzugreifen. Ihr Telefon muss dafür internetfähig sein.





Logistische Informationssysteme AG

Firmenname: LIS Logistische Informationssysteme AG

Gründungsjahr: 1980

Vorstand: Magnus Wagner und Rolf Hansmann

Größe der Belegschaft: über 200

Hauptsitz: Hansaring 27, 48268 Greven

Standorte:

- Memmingen
- Hasselt (Niederlande)
- Geldermalsen (Niederlande)
- Pszczyna (Polen)
- La Rochelle (Frankreich)
- O Barco (Spanien)
- Pilar de la Horadada (Spanien)
- Hundested (Dänemark)

Kontaktdaten:

LIS Logistische Informationssysteme AG
Hansaring 27
48268 Greven,

Tel.: +49 (0)2571 929-01
Fax: +49 (0)2571 926-260

www.lis.eu
info@lis.eu



Leistungsprofil

Die LIS AG – der Spezialist für logistische Informationssysteme

Die LIS Logistische Informationssysteme AG (LIS) ist einer der Pioniere und heute führender Anbieter standardisierter Software-Lösungen für die Logistikbranche. Dank ihrer modularen Architektur lassen sich die Systeme des Grevener Softwarehauses schnell und einfach auch an spezielle Anforderungen wie etwa die der Automobillogistik anpassen. Schnittstellen zu allen gängigen ERP- und Telematiksystemen gewährleisten zudem einen reibungslosen Informationsfluss entlang der gesamten Transportkette. Auf diese Weise helfen LIS-Lösungen, die Prozesskette sowohl auf Seiten der Verlager als auch auf Seiten der Transportdienstleister zu optimieren und die Effizienz deutlich zu steigern.

Einfache Nutzung – hohe Wirtschaftlichkeit

Zentrales Produkt des Unternehmens ist die ebenso bekannte wie bewährte Transport Management Software **WinSped**, die von der Angebots- und Auftragsbearbeitung über die Disposition bis hin zur Abrechnung und dem Controlling alle Prozesse abdeckt. Die Anwendung lässt sich entsprechend individueller Kundenanforderungen bedarfsgerecht konfigurieren und einfach im laufenden Betrieb integrieren. Sich verändernden Anforderungen kann sie flexibel angepasst werden. Die moderne Systemarchitektur garantiert zudem eine langjährige Nutzung und damit hohe Wirtschaftlichkeit. Selbstverständlich kann WinSped auch ortsunabhängig über die LIS-eigene Cloud betrieben sowie als **Software-as-a-Service (SaaS)** flexibel gemietet werden.

Die Erweiterung **WebSped** ermöglicht Anwendern die Online-Bearbeitung Ihrer Aufträge und ist als Web-Anwendung funktional in WinSped eingebunden. Neben der Auftrags- und Statuserfassung ist dabei auch die Sendungsverfolgung über die Browser-Oberfläche jederzeit möglich. Abgerundet wird die Produktpalette von **AppSped**, einer praktischen Applikation für mobile Endgeräte. Von der Installation über die Anpassung bis hin zur Wartung – für alle Fragen rund um die Integration und Nutzung der innovativen Softwarelösungen stehen den Nutzern jederzeit kompetente Ansprechpartner zur Verfügung.

Als führender Anbieter von Transport Management Software bietet die LIS AG Lösungen für folgende Bereiche:

- Automotive (VDA)
- Intermodal Verkehr
- KEP, Sammelgut und Systemverkehre
- Teil- und Komplettladertransporte

Über uns

Die LIS ist seit mittlerweile mehr als 40 Jahren ein Begriff für kompetente und verlässliche Softwarelösungen, auf die inzwischen mehr als 26.500 Anwender vertrauen. Aktuell beschäftigt das Unternehmen über 200 Mitarbeitende und unterhält eine Niederlassung in Memmingen. Mit eigenen Standorten ist die LIS darüber hinaus in Hasselt und Geldermalsen (Niederlande), Pszczyna (Polen), La Rochelle (Frankreich), O Barco und Pilar de la Horadada (Spanien) sowie Hundested (Dänemark) präsent.

QR-Code: Scannen Sie diesen Code mit Ihrem Smartphone, um auf weitere Online-Inhalte zuzugreifen. Ihr Telefon muss dafür internetfähig sein.



PTV GROUP

Firmenname: PTV Group

Gründungsjahr: 1979

Vorstand:

Christian U. Haas (CEO), Johannes Klutz

Hauptsitz: Karlsruhe

Die PTV Group bietet Software und Beratung, um Mobilität und Transport nachhaltig und zukunftsfähig zu gestalten. Ihre marktführende Software für das intelligente Verkehrsmanagement und für die Optimierung von Transporten hilft Entscheider*innen aus Politik, Städten, Industrie und Handel dabei, Zeit und Geld zu sparen, Straßen sicherer zu machen und die Umwelt zu schonen. Die PTV zeigt schon heute mit Simulationen, wie sich die Mobilität von morgen mit all ihren Ökosystemen und Dimensionen realisieren lässt. Von strategischer Verkehrsplanung bis zur Mikromobilität für die letzte Meile. Kund*innen in über 120 Ländern vertrauen bereits auf die PTV.

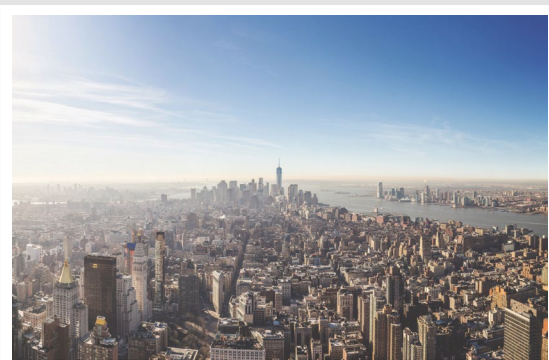
Die Produkte und Lösungen des Geschäftsfelds Transportation nutzen Unternehmen aus Industrie und Handel für die Optimierung von logistischen Prozessketten, Gütertransporten und Besuchstouren – von der mittel- und langfristigen strategischen Planung bis ins Tagesgeschäft und von der zentralen Disponentenlösung bis zur Navigation im einzelnen Fahrzeug.

Kontaktdaten:

PTV Group
Haid-und-Neu-Str. 15
76131 Karlsruhe

Tel.: +49 (0)721 9651-8100
Fax: +49 (0)721 9651-699

www.ptvgroup.com/de/logistics@ptvgroup.com



Leistungsprofil

PTV Route Optimiser – Nachhaltige Tourenoptimierung

Die Software zur Disposition und Tourenplanung PTV Route Optimiser verplant automatisch alle Ihre Aufträge zu optimierten Touren und berücksichtigt dabei Auftrags-, Kunden- und Fahrzeugbeschränkungen. So erhalten Sie innerhalb von Sekunden einen optimierten Planungsvorschlag für Ihre gesamte Flotte, den Sie direkt an Ihre Telematik weiterleiten können.

Sie verbessern die Auslastung Ihrer Ressourcen wie Fahrer, Fahrzeuge oder Anhänger, entlasten Ihre Disposition und optimieren Ihren Kundenservice. Damit können Sie bis zu 17% der jährlichen Transportkosten einsparen! Und dank der PTV-Optimierungstechnologie werden mehr als 40.000 Tonnen CO₂ pro Tag weniger produziert: Ihr realer Beitrag zur Nachhaltigkeit.

PTV Developer Components - Entwicklerkomponenten

Sie möchten die Performance Ihrer Logistikprozesse weiter steigern? Sie möchten ein kommerzielles Softwareprodukt um logistische oder geografische Funktionalitäten anreichern und Ihren Kunden so einen noch umfangreicheren Service bieten?

Integrieren Sie die PTV-Softwarekomponenten dank modernster Schnittstellen nahtlos in Ihre bestehende Systemlandschaft, um Optimierungsaufgaben in Transport und Logistik noch effizienter zu lösen. Werden Sie Teil unserer Community!

<https://developer.myptv.com/>

PTV Map&Guide – Professionelle Transportroutenplanung

Einfach mehr als ein kostenloser Routenplaner: PTV Map&Guide berechnet für Sie die optimale Route Ihrer Transportfahrzeuge – zuverlässig und präzise. Die Lösung berücksichtigt dabei alle relevanten Daten, wie Lkw- und Gefahrgutbeschränkungen, individuelle Fahrzeugprofile sowie Maut- und Transportkosten und die Echtzeit-Verkehrslage. Als meistgenutzter Routenplaner hat sich PTV Map&Guide zum Abrechnungsstandard im Straßengüterverkehr etabliert. www.ptvgroup.com/de/loesungen/produkte/ptv-mapandguide/

PTV Navigator – Lkw-Navigation vom Feinsten

Enge Straßen, niedrige Brücken, fehlende Wendemöglichkeiten – der PTV Navigator lotst Ihre Fahrer von Beginn an nur auf Routen, die für Ihren Fahrzeugtyp geeignet und zugelassen sind. Sparen Sie ohne vermeidbare Umwege.

www.ptvgroup.com/de/loesungen/produkte/ptv-navigator/

QR-Code: Scannen Sie diesen Code mit Ihrem Smartphone, um auf weitere Online-Inhalte zuzugreifen. Ihr Telefon muss dafür internetfähig sein.





Firmenname: TIS Technische Informationssysteme GmbH

Gründungsjahr: 1985

Geschäftsführer:
Markus Vinke

Ansprechpartner: Markus Vinke

Größe der Belegschaft: 89

Kontaktdaten:

TIS Technische Informationssysteme GmbH
Müller-Armack-Str. 8
46397 Bocholt

Tel.: +49 (0)2871 27220
Fax: +49 (0)2871 272299

www.tis-gmbh.de
kontakt@tis-gmbh.de



Leistungsprofil

TIS ist einer der Marktführer für anspruchsvolle Telematik-Projekte. TIS Produkte sind in über 50.000 Fahrzeugen in ganz Europa im täglichen Einsatz.

Seit über 35 Jahren entwickelt TIS intelligente Telematik-Lösungen für Speditionen, Transport- und Logistikunternehmen sowie Verlager. Unsere Arbeit ist geprägt von der Begeisterung für Technik – und dem Ziel, für die alltäglichen Herausforderungen unserer Kunden wirklich praktikable und wirtschaftliche Lösungen zu finden.

Wo immer Prozesse gesteuert oder effizienter gestaltet werden sollen, Daten drahtlos übertragen oder Systeme vernetzt werden sollen, sind wir für unsere Kunden da.

Wir gestalten die Ideen unserer Kunden zu Technologien, die sich optimal in ihre Systemlandschaft einfügen und mit hoher Zuverlässigkeit arbeiten.

Unsere neueste Produktgeneration sind die plattformunabhängigen Softwarelösungen unter dem Markennamen TISLOG.

TISLOG Logistics & Mobility

TISLOG steht für plattformunabhängige Highend-Telematik und neueste Software. Mit der leistungsfähigen Hardware unserer Partner und unserem inhouse entwickelten Hardware-Zubehör wird TISLOG zur optimalen Komplettlösung für Ihr Unternehmen. Mit TISLOG bieten wir eine Lösung für die folgenden Bereiche an:

- Disposition
- Statistik
- Gefahrgut
- Fuhrparkmanagement und Auftragsmanagement
- Tachoarchiv
- Live Konfigurator
- Führerscheinkontrolle und Abfahrtskontrolle
- Fahrstilbewertung
- Lademittelverwaltung
- Ablieferbeleg
- App
- Mobile Device Management
- Datendrehscheibe

TISWARE – Selected Hard- & Software

Vom kompakten Einsteiger-Modell bis zum multifunktionalen High-End-Gerät. Mit TISWARE bieten wir unseren Kunden ausgesuchte und geprüfte Hard- und Software-Komponenten für die mobile Datenerfassung, wie robuste Mobilgeräte, Tablets und mobile Scanner oder integrierte Navigationssoftware und Terminalemulationen.

TISPLUS – Value added Accessories

Zu den leistungsfähigen Mobilgeräten und Tablets namhafter Hersteller bieten wir ergänzende Zubehör-Eigenentwicklungen an, die für noch mehr Bedienkomfort sorgen. Entwicklung, Konstruktion und Produktion unserer TISPLUS Produkte finden zu 100% in Deutschland statt.

WIR ENTWICKELN AUCH FÜR SIE INDIVIDUELLES ZUBEHÖR. SPRECHEN SIE UNS AN!

QR-Code: Scannen Sie diesen Code mit Ihrem Smartphone, um auf weitere Online-Inhalte zuzugreifen. Ihr Telefon muss dafür internetfähig sein.





Firmenname: Couplink Group AG

Gründungsjahr: 2000

Vorstand: Monika Tonne & Jens Uwe Tonne

Größe der Belegschaft:

30 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Hauptsitz: Aldenhoven

Niederlassungen:

15 Competence-Center in Deutschland, Österreich und der Schweiz

Auszeichnungen:

Deutscher Telematik Preis (2016, 2018, 2020)

Telematik Award (2016, 2018, 2020)

TOP 100-Innovator Deutschland (2017, 2018, 2020)

ISO 9001

Engagement:

Mitgründer des Branchenverbands OpenTelematics e. V.

Mitglied in den Fachverbänden BVL, KVD, BDE

Forschung:

Veranstalter der Telematik-Fachtagung, u. a. am Forschungsinstitut FIR e. V. der RWTH Aachen

Kontaktdaten:

COUPLINK GROUP AG

Mörserstraße 13

52457 Aldenhoven

Tel.: +49 (0)2464 90 93 610

Fax: +49 (0)2464 90 93 620

www.couplink.de

info@couplink.de



Leistungsprofil

COUPLINK GROUP – Wir digitalisieren mobile Prozesse

Seit mittlerweile 20 Jahren bietet Couplink Entsorgern und Logistikern komplette Telematik-Systeme nach Maß. Viele sinnvolle Funktionen, wie Auftragsübermittlung, Belade- und Entlade-Scan, FMS-Anbindung oder TRD gehören dabei ganz selbstverständlich zum Couplink-Standard. Maximale Individualisierbarkeit ermöglicht der integrierte Workflow-Creator. Er erlaubt die selbstständige Anpassung der Client-Software nach individuellen Anforderungen – absolut anwenderfreundlich!

Zu den etwa 800 Kunden von Couplink zählen neben Speditionen und Entsorgern auch Unternehmen aus der (Spezial-)Logistik, dem Kühl- und Schwertransport sowie Kurierdienste und weitere Service-dienstleister. Namhafte Beispiele sind PreZero, Veolia, Rüdinger Spedition oder NOWEDA.

Als Innovationsführer hat Couplink den Anspruch, wichtige Zukunftstechnologien umgehend in seine Software einzubinden. So sind Beacons, KI und Vernetzung schon lange für die Praxis realisiert und werden immer weiter ausgebaut. Eine Tourenoptimierung und ein Dispo-Center – beide vollständig integriert – ergänzen das Komplett-Paket und heben die Telematik auf das nächste Level.

Integrierte Tourenoptimierung

Denn die Bündelung aller Funktionen in einer Anwendung bringt entscheidende Vorteile. So meistern etwa Entsorger mit der Tourenoptimierung auch komplexe Herausforderungen wie die Gebietsplanung oder die Organisation von Container-Touren ganz einfach. Die Einbeziehung historischer Daten von gefahrenen Touren eröffnen zusätzlich viel Potenzial zur Effizienzsteigerung. Im Arbeitsalltag notwendige Neuberechnungen erfolgen direkt in der Telematik selbst und während einer laufenden Tour.

Flexible Disposition

Der Funktionsumfang der Software wird ständig weiterentwickelt. So wurde aktuell auch das komfortable Dispo-Center optimiert. Es bietet nun die Möglichkeit, Fahrzeuge direkt in der Telematik-Lösung zu disponieren. Auf einer interaktiven Zeitachse werden die Fahrzeuge in Echtzeit angezeigt und können bequem per Drag-and-drop verschoben und umdisponiert werden. Jede Veränderung wird automatisch auf die Endgeräte der Fahrer übertragen, sodass diese ihre Tour ohne Mehraufwand anpassen können.

Gamechanger transparente Lieferung

Über die Standardschnittstelle des von Couplink mitgegründeten Verbands OpenTelematics ermöglicht die Telematik-Software von Couplink die völlig unkomplizierte Anbindung aller Fahrzeuge – auch von Subunternehmern. Zusätzlich können weitere detaillierte Informationen zu Standort, Temperatur oder Zustand der Güter über Barcodes oder Sensoren an der Ladung transparent zur Verfügung gestellt werden. Mit dieser Lösung erhalten auch mittelständische Logistiker und Entsorger einen entscheidenden Vorsprung im Kundenservice.

Erfahren Sie mehr über Couplink unter:
www.couplink.de





Firmenname: DAKO GmbH

Gründungsjahr: 1992

Geschäftsführer: Thomas Becker

Ansprechpartner:

Paul Sitowski

Tel.: +49 (0)3641 22778 500

Fax: +49 (0)3641 22778 599

Größe der Belegschaft: 140

Kontaktdaten:

DAKO GmbH
Brüsseler Str. 22
07747 Jena

Tel.: +49 (0)3641 22778 500

Fax: +49 (0)3641 22778 599

www.telematics.dako.de

telematics@dako.de



Leistungsprofil

Transporte digital vorausgedacht

Intelligente Software-Plattformen für Transport- und Lieferunternehmen zu entwickeln, ist unsere absolute Leidenschaft seit 2005. Dabei fokussieren wir uns auf Lösungen, die Prozesse im Fuhrpark durchgängig abbilden und unterstützen.

So werden alle am Transport Beteiligten spürbar entlastet, Kosten gespart und Ressourcen geschont.

Produktübersicht

TachoWeb: Fuhrparkmanagement- und Telematikplattform

DAKO drive und dispo: Transport-Apps

hybriLOG: Sendungsmanagement und Zustelllogistik

Wesentliche Funktionen

- Telematik
- automatische Tourenplanung
- digitale Abfahrtskontrolle
- Lenk- und Ruhezeiten
- Remote Download
- Auftragsmanagement
- Apps für Disponenten und Fahrer
- mobile Führerscheinkontrolle
- Sendungsmanagement

Vorteile

- direkt erreichbarer, hauseigener Support
- zukunftssicher mit eigener Innovationsabteilung
- hoher Anbindungsgrad durch zahlreiche Schnittstellen
- stetig wachsender Funktionsumfang
- anwenderorientierte Entwicklung nach SCRUM-Methode
- Datensicherheit durch hauseigenen Server

Anwendungsbereiche

Prozessoptimierung, Einhaltung der Gesetzesvorschriften, Fuhrparksicherheit, Erweiterung des Serviceangebots

Hauptanwender

Speditionen, Transportunternehmen, Foodlogistiker, KEP-Dienstleister, Medienlogistiker, Disponenten, Fuhrparkleiter, Personaler, Lohnbuchhalter, Verkehrsleiter, Werkstattmeister

Antrieb Innovation

DAKO versteht sich als Partner mit Innovationsanspruch. In Forschungsprojekten in den Bereichen elektromobile Logistik, künstliche Intelligenz und neue Mobilitätskonzepte setzt sich DAKO deshalb bereits jetzt mit den Herausforderungen für den Transport der Zukunft auseinander. Die Ergebnisse fließen in unsere Lösungen ein, so dass Anwender direkt von neuen Entwicklungen profitieren.

QR-Code: Scannen Sie diesen Code mit Ihrem Smartphone, um auf weitere Online-Inhalte zuzugreifen. Ihr Telefon muss dafür internetfähig sein.





Firmenname: idem telematics GmbH

Gründungsjahr: 1998

Geschäftsführer: Jens Zeller, Thomas Piller

Größe der Belegschaft: 75

Hauptsitz: München

Niederlassungen: Ulm

Kontaktdaten:

idem telematics GmbH
Lazarettstr. 4
80636 München

Tel.: +49 (0)89 720 1367-0
Fax: +49 (0)89 720 1367-29

info@idemtelematics.com
www.idemtelematics.com



Leistungsprofil

idem telematics - connecting all road transport

Die europaweit führende Telematik, die im Transport einfach alles verbindet – und so aus Daten eine Überholspur macht.

Als führender Telematikpartner Europas unterstützt idem telematics Speditionen, Flottenbetreiber und Verlagerer darin, ihr Kerngeschäft auf Grundlage von Daten kontinuierlich zu verbessern. Damit können sie ihre Profitabilität und Wettbewerbsfähigkeit sowie die Zufriedenheit ihrer Kunden steigern – unkompliziert, unabhängig, flotten- sowie herstellerübergreifend, und das alles unabhängig von der Unternehmensgröße. Mit der Zusammenführung der Informationen von Fahrzeugen, Fahrern und Fracht bietet idem telematics ein intelligent durchdachtes Komplettsystem, das die Transparenz und Wirtschaftlichkeit im gesamten Logistikprozess signifikant erhöht. Das Konzept ist einzigartig, da es die Vielfalt an Fahrzeug-Konstellationen einfach und übersichtlich macht. Die individuell buchbaren Funktionen agieren perfekt miteinander: Alle Beteiligten bekommen die gewünschte Information genau zum jeweils richtigen Zeitpunkt zur Verfügung gestellt.

Herstellerübergreifende -Plattform cargofleet 3

idem telematics hat sich mit dem Prinzip der Systemoffenheit als europäischer Marktführer etabliert: Das Telematik-Portal cargofleet 3 vernetzt nicht nur sämtliche Fahrzeugtypen und Transportanwendungen, sondern unterstützt auch unterschiedliche Transportmanagementsysteme und sogar Eigenanwendungen der Speditionen. Die dazugehörige Hardware hat idem telematics drastisch vereinfacht und gleichzeitig den Standardumfang neu definiert.

Innovative Trailer Telematik

Mit der TC Trailer Gateway Familie, bestehend aus der neuen TC Trailer Gateway BASIC und der TC Trailer Gateway PRO, gehen zwei neue Geräte an den Start. Mit der neuen TC Trailer Gateway BASIC erschließt idem telematics jetzt das preissensible Standard-Trailer-Segment wie beispielsweise Curtainsider und Kofferaufbauten ohne dabei auf einen vielfältigen Funktionsumfang in der neuen Einstiegsklasse zu verzichten. Die neue TC Trailer Gateway PRO setzt hinsichtlich Schnittstellen und Anwendungsbreite neue Maßstäbe, die vor allem bei Lebensmittel- und Pharmatransporten gefordert sind.

BASIC keine Kompromisse hinsichtlich Qualität, Robustheit und Funktionsumfang. Drahtlos-Schnittstellen für die Reifendrucküberwachung (TPMS), Bluetooth und WLAN sind auch in der neuen Einstiegsklasse mit an Bord. Ebenso wie die elektronische Überwachung der Trailer-Bremsperformance (EBPMS). Der Einstieg in sicherheitsfördernde, spritsparende und datenbasierte Servicedienste war noch nie einfacher. Auf diese Weise soll die Telematik von der Sonderausstattung zum „neuen Normal“ der Transportindustrie avancieren. Führende Trailerhersteller liefern ihre Fahrzeuge bereits ab Werk mit TC Trailer Gateways von idem telematics.

Ob High-End oder Einstiegs telematik: Die TC Trailer Gateway Familie von idem telematics kann den Anforderungen entsprechend eingesetzt und erweitert werden und sorgt daher auch in Mischflotten unterschiedlicher Fahrzeughersteller für reibungslosen Datenfluss.

QR-Code: Scannen Sie diesen Code mit Ihrem Smartphone, um auf weitere Online-Inhalte zuzugreifen. Ihr Telefon muss dafür internetfähig sein.



opheo

SOLUTIONS

Firmenname: Opheo Solutions GmbH

Geschäftsführer: Dr. Stefan Anschütz

Ansprechpartner: Marcus Hamacher

Größe der Belegschaft: 50

Hauptsitz: Hamburg

Unternehmensvorstellung:

Die Opheo Solutions GmbH ist ein etabliertes und innovatives Software-Unternehmen aus Hamburg, das sich auf die Entwicklung der Transportmanagement- und Dispositionsoftware OPHEO spezialisiert hat. Im Jahr 2021 ist Opheo Solutions aus der Muttergesellschaft initions AG ausgegründet worden und agiert seitdem am Markt als eigenständige Gesellschaft.

OPHEO ist ein digitaler Transportleitstand, mit dem sich das Management von Straßengüterverkehren optimieren lässt. Durch eine weitreichende Automatisierung der Lkw-Disposition definieren wir die Tätigkeit des Disponenten neu und sorgen für Rahmenbedingungen, die diesen Arbeitsplatz auch für junge Mitarbeiter und Quereinsteiger attraktiv machen.

Transportmanagement, Tourenoptimierung, ETA-Forecasting und Telematik – das alles bietet OPHEO aus einer Hand. Dank modernster Nutzerführung, praktischer Drag-and-Drop-Funktionalität, gepaart mit innovativen Forecasting-Algorithmen, geben wir dem Lkw-Disponenten ein wirkungsvolles Instrument für eine effiziente Disposition an die Hand.

Kontaktdaten:

Opheo Solutions GmbH
Weidestr. 120A
22083 Hamburg

Tel.: +49 (0)40 414960-0
Fax: +49 (0)40 414960-11

www.opheo.com
info@opheo.com



Leistungsprofil

Software-Kernfunktionen:

OPHEO ist eine modular aufgebaute Standardsoftware, mit der sich alle Tätigkeiten in der Lkw-Disposition durchgängig digitalisieren und automatisieren lassen. OPHEO enthält Funktionalitäten zur:

Tourenplanung

- Das OPHEO Smart Planning mit flexiblem Regelwerk ist der intelligente Co-Pilot für jede LKW-Disposition

Tourenoptimierung

- Mit den KI-basierten OPHEO Optimizern erstellen Disponenten optimierte Tourenpläne auf Knopfdruck
- Die roadEngine ermöglicht Unternehmen eine vollständig autonom operierende Disposition

ETA-Forecasting

- Intelligente Prognosealgorithmen ermöglichen der Disposition eine Vorausschau in die Zukunft – bis zu 5 Stunden vorher wissen, was bei den Lkw-Touren passieren wird

ETA-Tracking

- Der automatische Avis-Versand informiert Kunden aktiv über bevorstehende Anlieferungen
- Die webbasierte Sendungsverfolgung informiert über Transportstatus und Ankunftszeit, überall und jederzeit vom Kunden einsehbar
- Der Ankunftsmonitor informiert eigene Mitarbeiter im Lager und der Produktion in Echtzeit über alle ankommenden Fahrzeuge

DigiTacho

- Live-Daten aus dem DigiTacho sorgen für exakte Planung und zuverlässige ETA-Prognosen

Telematik

- Die Telematik-App OPHEO MOBILE bindet alle Fahrer in den digitalen Prozess ein

Da OPHEO sowohl für Industrie, Handel, Energie, Getränke, Logistik und andere Bereiche die jeweils branchenspezifischen Besonderheiten in der Disposition abbilden kann, ist OPHEO für alle Unternehmen geeignet, die LKW im Straßengüterverkehr disponieren. Zu unserem Kundenkreis zählen sowohl international tätige Großkonzerne wie auch mittelständische Betriebe, wie z.B. Max Bögl, Westfalen AG, Fischer Weilheim, riha WeserGold, frischli, OTTO DÖRNER, Gerdes+Landwehr sowie Weber Saint-Gobain.

QR-Code: Scannen Sie diesen Code mit Ihrem Smartphone, um auf weitere Online-Inhalte zuzugreifen. Ihr Telefon muss dafür internetfähig sein.





Firmenname: AM Logistic Solutions GmbH

Gründungsjahr: 1981

Vorstand: Royal Reesink

Geschäftsführer: Norbert Golz

Ansprechpartner: Musa Cigdem

Größe der Belegschaft: cca. 100

Hauptsitz: Offenau

Niederlassungen: Dortmund

Kontaktdaten:

AM Logistic Solutions GmbH
Talweg 19
74254 Offenau

Tel.: +49 (0)7136 95750
Fax: - - -

www.amlogisticsolutions.de
mail@amlogisticsolutions.de



Leistungsprofil

AM Logistic Solutions GmbH – die passende Lösung für Ihr Lager

Lagerautomatisierung ist kein Selbstzweck – und jede Ware ist anders. Deshalb beginnen wir Automatisierungsprojekte mit Ihren Zielen:

- schneller kommissionieren
- Platz sparen
- Ressourcen schonen
- flexibel arbeiten

Als Generalunternehmer für Ihr automatisches Lager übernehmen wir ab der Planung die gesamte Koordination für Sie. Wir kennen uns aus mit allen aktuellen Technologien, identifizieren uns leidenschaftlich mit Ihren Zielen und finden innovative Lösungen, die optimal zu Ihrem Bedarf passen. Besonders stark sind wir in der Umsetzung: zuverlässig, schnell und flexibel. Damit Ihr Lager läuft!

Wir leben smarte Intralogistik

Wir sind Marktführer für AutoStore-Systeme in der DACH-Region mit einem Marktanteil von über 50 Prozent und mehr als 80 abgeschlossenen Projekten. Darunter sind auch die weltweit erste sowie die größte doppelstöckige AutoStore-Anlage.

Lernen Sie uns kennen!

Produktportfolio

1. AutoStore
2. Regalbediengeräte
3. Fördertechnik
4. Shuttle-Systeme
5. FTS
6. Roboter
7. Steuerung & Software
8. Wartung & Service
9. Retrofit

QR-Code: Scannen Sie diesen Code mit Ihrem Smartphone, um auf weitere Online-Inhalte zuzugreifen. Ihr Telefon muss dafür internetfähig sein.





Firmenname: Infraser Logistics GmbH

Gründungsjahr: 2001

Geschäftsführer:

Dr. Andreas Brockmeyer
Dr. Klaus Alberti

Hauptsitz: 65933 Frankfurt am Main

Jahresumsatz: 75 Mio €

Lagerfläche: 120.000 Palettenstellplätze

Erweiterung ab 2022, zusätzliche
21.500 Gefahrstoffplätze

Niederlassung:

86368 Gersthofen

Kontaktdaten:

Infraser Logistics GmbH
Sven Frerick, Leiter Marketing & Vertrieb
Stroofstrasse 27
65933 Frankfurt am Main

Tel.: +49 69 305-44010

Fax: +49 69 305-80164

www.infraser-logistics.com

sven.frerick@infraser-logistics.com



Leistungsprofil

Infraser Logistics - intelligente Logistikkösungen für ihre Gefahrstoffe und Gefahrgüter an zentralen Standorten in Deutschland.

Unsere Logistikexperten begeistern Sie mit einem zentralen Standortvorteil und umfangreichen Services sowie Lagerungsmöglichkeiten mit Schwerpunkt Gefahrstoff für Ihre Chemie-, Pharma- sowie Health-Care-Logistik.

Infraser Logistics ist ein Unternehmen der Infraser Höchst-Gruppe mit Hauptsitz in Frankfurt am Main

Unsere Leistungsbereiche:

Lagerung verpackte Ware

- 120.000 Palettenplätze
- Wirkstofflagerung
- Gefahrstofflagerung
- Lagerklassen gem. TRGS 510 von 2 – 6 und 8 – 13, WGK 1-3
- Temperaturgeführte Lagerung im Temperaturbereich von 2 bis 8 °C und im Bereich zwischen 15 bis 25 °C
- Erweiterung ab 2022, zusätzlich 21.500 Gefahrstoffplätze

Lagerung Bulk-Ware

- Tanklager und Hafenlogistik (Trimodal)
- Container Terminal

Transport

- LKW Transporte
- Bahntransporte
- Entwicklung und Implementierung von Frachtkonzepten
- Tendermanagement
- Tracking & Tracing / Eventmanagement

Beratung & Schulung

- Sicherheit & Gefahrgut
- GxP
- Qualitätsmanagement und Lean Methoden

Zoll

- Import-/ Exportzollabwicklung
- Lieferantenerklärungsmanagement
- Warenursprung & Präferenzen
- INTRASTAT Meldewesen
- Behörden-, Bewilligungsmanagement

Service

- Um- und Abfüllung (Feststoffe und Flüssigkeiten)
- Laborversorgung
- Musterabwicklung
- Bedarfsgerechte Verwiegung (Chargierung)
- Kommissionierung und Konfektionierung
- Site Services

Ihr direkter Zugang zu mehr Information über QR-Code:





Firmenname: KNAPP AG

Gründungsjahr: 1952

Vorstand:

Gerald Hofer (CEO)
 Franz Mathi (COO)
 Christian Grabner (CFO)

Geschäftsführer:

Heimo Robosch
 Bernhard Rottenbücher

Ansprechpartner:

Heimo Robosch, KNAPP AG
 Gerhard Weigand, KNAPP Deutschland GmbH

Größe der Belegschaft: 5.500

Hauptsitz: Hart bei Graz, Österreich

Jahresumsatz: 1.06 Milliarden Euro

Tochtergesellschaften:

KNAPP Deutschland GmbH
 Dürkopp Fördertechnik GmbH
 KNAPP Smart Solutions GmbH
 KHT Kommissionier- und Handhabungstechnik GmbH
 ISS Automation GmbH

Kontaktdaten:

KNAPP AG
 Günter-Knapp-Straße 5-7
 8075 Hart bei Graz

Tel.: +43 (0)504 952-0
 Fax: - - -

www.knapp.com
 sales@knapp.com



Leistungsprofil

Innovation seit 1952

Innovation liegt in unserer Unternehmens-DNA. Dabei folgen wir unserem Leitsatz making complexity simple. Denn unser Ziel ist es, einfache, effiziente, sichere und wirtschaftliche Technologien und Automatisierungslösungen für die gesamte Wertschöpfungskette zur Verfügung zu stellen.

Partner für intelligente Wertschöpfungsketten

Wir bieten intelligente Automatisierungslösungen inklusive Software für die gesamte Wertschöpfungskette: von Produktion über Distribution bis zum Point-of-Sale. Insbesondere für die Bereiche Gesundheitswesen, Textil und Mode, Handel, E-Commerce und Omnichannel-Retail, Lebensmittelhandel und Produktion. Wir leben und lieben Logistik und verstehen uns als Partner der Industrie. Deswegen liefern wir keine Lösungen von der Stange, sondern erarbeiten gemeinsam mit Ihnen eine individuelle Automatisierungslösung, die auf Ihre logistischen Anforderungen und Wachstumsziele abgestimmt ist.

Intelligente Automatisierungslösungen

Ob kleines Start-up oder multinationaler Konzern – zahlreiche Unternehmen aus der ganzen Welt vertrauen auf unsere Kompetenz. Rund 3.000 intelligente Automatisierungslösungen sind weltweit in Betrieb und optimieren die logistischen Prozesse unserer Kunden. Unsere gesamtheitlichen Leistungen umfassen:

- Consulting
- Sales & Design Engineering
- Projektmanagement
- Produktion
- Montage & Inbetriebnahme
- Customer Service & Support

Auszug aus den Referenzen

Retail/E-Commerce (Marks & Spencer, Schukat, John Lewis Partnership, Boots, wehkamp.nl, mall.cz, Vente Privée, Zalando), Lebensmittel (Auchan, Edeka, SPAR, REWE, Migros, Bahlsen, Kaiser's Tengelmann, Shoprite, Walmart), Fashion (Adidas, Asos, Bader, Hugo Boss, Clarks, Clinton, Brax, Bonita, Bader, Marc Cain, Olymp, Leder & Schuh, Next, Nike, Klingel, Celio, Van de Velde), Optik (Alcon, Luxottica, Ciba Vision), Kosmetik (Amorepacific, Avon, Betterway, Parfum Christian Dior, L'Oreal, Wella, Oriflame, Roche, Yves Rocher), Büroartikel (Fnac, PBS Logitek, Quantore), Werkzeuge (Kramp, Grene, Würth, WASI, Hahn & Kolb, Ceratizit, Rensa, British Gas), Automotive (Airbus, VW, Porsche, Pankl Racing)

QR-Code: Scannen Sie diesen Code mit Ihrem Smartphone, um auf weitere Online-Inhalte zuzugreifen. Ihr Telefon muss dafür internetfähig sein.



Linde Material Handling



Firmenname: Linde Material Handling GmbH

Gründungsjahr: 1904

Geschäftsführer:

Andreas Krinninger (CEO)
Christophe Lauray
Christian Harm

Hauptsitz: Aschaffenburg

Kontaktdaten:

Linde Material Handling GmbH
Carl-von-Linde-Platz
63743 Aschaffenburg

Tel.: +49 (0)6021 99-0
Fax: +49 (0)6021 99-1570

www.linde-mh.de
info@linde-mh.de



Leistungsprofil

Die Linde Material Handling GmbH, ein Unternehmen der KION Group, ist ein weltweit agierender Hersteller von Gabelstaplern und Lagertechnikgeräten sowie Anbieter von Dienstleistungen und Lösungen für die Intralogistik. Mit einem Vertriebs- und Servicenetzwerk in mehr als 100 Ländern ist das Unternehmen in allen wichtigen Regionen der Welt vertreten. Ein Netzwerk von mehr als 8.500 Servicetechnikern sorgt für die maximale Verfügbarkeit von Fahrzeugen und Lösungen, und eine weltumspannende Ersatzteillogistik ermöglicht die Versorgung mit Ersatzteilen innerhalb von 24 Stunden.

Produkt- und Dienstleistungsangebot

Für seine Kunden entwickelt Linde Material Handling hochleistungsfähige Lösungen für die Intralogistik. Die Grundlage dafür sind Elektro- und Dieselstapler, Lagertechnikgeräte, Hubwagen, Software für das Flottenmanagement, Automatisierungslösungen, Fahrerassistenzsysteme, Finanzierungsangebote sowie Dienstleistungen rund um den Stapler und die Ausbildung der Bediener. Das Produktportfolio umfasst rund 80 Baureihen, hinzu kommen unzählige Varianten und Ausstattungsoptionen. Auf Basis dieses Baukastensystems fertigt Linde für jeden Anwender auf seine Anforderungen beim Transportieren, Lagern, Kommissionieren und Stapeln zugeschnittene Fahrzeuge und Flotten.

Kernkompetenzen

Für noch mehr Effizienz, Verfügbarkeit und Produktivität sorgen Digitalisierung und Vernetzung. Die neuen Frontstapler im Traglastbereich von 2,0 bis 3,5 Tonnen sind voll vernetzt, sammeln, empfangen und senden als „Digital Trucks“ Daten und avancieren zu Managern für Prozesse, betriebliche Sicherheit, Energiemanagement und Automatisierung. Linde MH unterstützt seine Kunden bei der Nutzung dieser vielfältigen Innovationen und Optimierungen. Ein Beispiel dafür sind die neuen Elektro-Stapler Linde X20 – X35 im Traglastbereich von 2,0 bis 3,5 Tonnen. Sie sind jetzt ebenso leistungsstark und robust wie die Linde-Hydrostaten – im Innen- wie im Außenbereich – und verbinden diese mit den Umweltvorteilen des Batteriebetriebs. Mehr Sicherheit schafft das optionale Fahrerassistenzsystem „Linde Motion Detection“: Sensoren registrieren Bewegungen im Rückraum des Staplers und verhindern ein Rückwärtsfahren des Staplers, wenn sich dort Personen oder Fahrzeuge aufhalten.

Zukunftsorientiert

Seit 2012 arbeitet Linde MH an einer systematischen und umfassenden Nachhaltigkeitsstrategie. Der Fokus liegt sowohl auf dem eigenen Wirtschaften als auch auf den hergestellten Produkten und Lösungen. 2020 erhielt der Warenumschlagspezialist erneut eine Goldmedaille von EcoVadis für die erreichten Leistungen im Bereich Corporate Social Responsibility.

Linde MH hat im Jahr 2021 mit dem X20 – X35 eine neue Generation an Elektro-Staplern gelauncht, die für Xtreme Leistung stehen.





Firmenname: STILL GmbH

Gründungsjahr: 1920

Brand Management:

Frank Müller
Senior Vice President Brand Management /
Sales & Service Steering STILL EMEA

Größe der Belegschaft: rund 9.000 MA

Hauptsitz: Hamburg

Jahresumsatz: 2.135,6 (2018)

Produktionsstätten:

Hamburg (DE), Reutlingen (DE), Geisa (DE), Luzzara (IT),
Xiamen (China), Châtelleraut (FR), Indaiatuba (BR)

LinkedIn: <https://www.linkedin.com/company/still-gmbh/>

Xing: <https://www.xing.com/pages/stillgmbh>

YouTube: <https://www.youtube.com/c/STILLDeutschland>

Instagram: <https://www.instagram.com/stillintralogistics/>

Kontaktdaten:

STILL GmbH
Berzeliusstraße 10
22113 Hamburg

Tel.: +49 (0)40 7339-2000

Fax: +49 (0)40 7339-2001



Leistungsprofil

STILL bietet maßgefertigte innerbetriebliche Logistiklösungen und realisiert das intelligente Zusammenspiel von Gabelstaplern und Lagertechnik, Software, Dienstleistungen und Service. Was Firmengründer Hans Still 1920 mit viel Kreativität, Unternehmergeist und Qualität auf den Weg brachte, entwickelte sich schnell zu einer weltweit bekannten und starken Marke. Heute sind allein rund 9.000 qualifizierte Mitarbeiter aus Forschung und Entwicklung, Produktion, Vertrieb und Service daran beteiligt, die Anforderungen der Kunden überall auf der Welt zu erfüllen. Der Schlüssel für den Unternehmenserfolg sind hocheffiziente Produkte, die von branchenspezifischen Komplettangeboten, für große und kleine Betriebe, bis hin zu computergestützten Logistik-Programmen für effektives Lager- und Materialflussmanagement reichen.

STILL ist etablierte Premium-Marke, Innovationsführer und zuverlässiger Partner für Ihre Intralogistik. Um jedem Kunden eine individuell auf ihn zugeschnittene passgenaue Lösungen anbieten zu können, bietet STILL ein breites Portfolio an Fahrzeugen, Systemen und Beratung, das sich wie folgt zusammensetzt:

- Neufahrzeuge
- Miet- und Gebrauchtfahrzeuge
- Service
- Automatisierte & autonome Fahrzeuge
- Fahrerassistenzsysteme
- Flottenmanagementsysteme
- Beratung
- Finanzierungsmöglichkeiten

Seit 100 Jahren steht der Erfolg unserer Kunden für uns im Mittelpunkt. Die individuellen Bedürfnisse zu verstehen und mit Ideenreichtum und Innovationskraft zu beantworten, treibt uns an. Als leidenschaftliche Vorwärtsdenker entwickeln und realisieren wir maßgefertigte Intralogistiklösungen, deren Mehrwert über die Summe ihrer Teile hinausgeht. Komplettlösungen aus einer Hand - Für unsere Kunden erfinden wir die Zukunft!

QR-Code: Scannen Sie diesen Code mit Ihrem Smartphone, um auf weitere Online-Inhalte zuzugreifen. Ihr Telefon muss dafür internetfähig sein.



Stöcklin

Home of Intralogistics

Firmenname: Stöcklin Logistik AG

Gründungsjahr: 1934

Geschäftsführer: Urs Grütter

Größe der Belegschaft: Weltweit ca. 500

Unternehmensprofil

Seit 1934 ist die Schweizer Stöcklin-Gruppe weltweit Ihr kompetenter Partner für innovative und kundenspezifische Logistiklösungen.

Als international erfahrener Systemintegrator von Intralogistiksystemen begleiten wir unsere Kundschaft bereits bei der Planung und Projektierung bis hin zur Lieferung schlüsselfertiger Gesamtsysteme. Mit unserer vorwiegend eigenen Produktion sind wir in der Lage, Förder- und Lagersysteme für verschiedenste Ladeträger sowie Flurförderzeuge anzubieten, die dazu beitragen Ihre Wettbewerbsfähigkeit langfristig und nachhaltig zu stärken.

Kontaktdaten Schweiz:

Stöcklin Logistik AG
Home of Intralogistics
Wahlenstrasse 161
CH-4242 Laufen

Tel.: +41 61 7058111
www.stoecklin.com
info@stoecklin.com

Kontaktdaten:

Stöcklin Logistik GmbH
Home of Intralogistics
Untere Industriestraße 20
57250 Netphen

Tel.: +49 2713 1793-0
Fax: +49 2713 1793-100

www.stoecklin.com
info-de@stoecklin.com



Leistungsprofil

Unsere Kernkompetenzen

Die Stöcklin Logistik AG, mit Hauptsitz und eigener Produktion in Laufen, bietet seit mehr als 80 Jahren innovative Lösungen für die innerbetriebliche Logistik an. Das Produktportfolio umfasst konventionelle Handhubwagen, Fördersysteme, Regalbediengeräte für jegliche Ladeträger bis hin zu schlüsselfertigen Gesamtsystemen sowie Materialfluss- und Lagerverwaltungssoftware. Als Generalunternehmer realisiert Stöcklin ganzheitliche Lösungen für den kompletten Intralogistikbereich.

Weltweit stehen 500 Mitarbeiter für Fragen rund um die innerbetriebliche Logistik zur Verfügung. Durch die stetige Weiterentwicklung der Produkte und Systeme ist Stöcklin in der Lage, modernste Technologien mit hochwertigen Materialien und effizienten Lösungen zu vereinen und individuell an Ihre Bedürfnisse und den Materialfluss anzupassen. Mehr als 1100 installierte Gesamtsysteme rund um den Globus zeigen den Erfolg der wirtschaftlichen und erfolgreichen Arbeiten von Stöcklin.

Stöcklin hat sich dazu verpflichtet, Produkte nach dem Prinzip "Qualität von Personen für Personen" zu produzieren. Dies zeigt sich nicht nur in den Produkten und Serviceleistungen, sondern auch in der nachhaltigen Produktion und dem schonenden Umgang mit den vorhandenen Ressourcen.

Nehmen Sie mit uns Kontakt auf. Bei Fragen rund um den innerbetrieblichen Materialfluss ist eine umfassende Beratung von kompetenten Mitarbeitern garantiert.

Öffnungszeiten Empfang

Montag bis Freitag 7.30 durchgehend bis 17.00 Uhr

Besondere Öffnungszeiten

ServiceDesk 24h/7 Tage die Woche erreichbar

Unser breites Portfolio umfasst:

Förder- und Lagertechnik

- Generalunternehmer für Logistiksysteme
- Schlüsselfertige Gesamtsysteme für alle Arten von Ladeträgern
- Neuanlagen
- Modernisierungen
- Anlagenerweiterungen
- Temperaturgeführte Lagersysteme (Raumtemperatur und Tiefkühlbereich)
- Förderanlagen und Regalbediengeräte für alle Arten von Ladeträgern
- Entwicklung und Implementierung von Lagerverwaltungs- und Materialflussoftware inkl. Visualisierung
- Lifetime-Support (Kundendienst, Wartung, Service, ServiceDesk 24/7)

Flurförderzeuge

- Handgabel-Hubwagen
- Elektrostapler
- Frontstapler
- Ex-geschützte Stapler ATEX
- Spezialausführungen
- Edelstahl Ausführungen Hygieneschutz
- Verladebleche
- Flottenmanagement

QR-Code: Scannen Sie diesen Code mit Ihrem Smartphone, um auf weitere Online-Inhalte zuzugreifen. Ihr Telefon muss dafür internetfähig sein.





INNOVATING FOR YOU

Firmenname: Fliegl Fahrzeugbau GmbH

Gründungsjahr: 1991

Geschäftsführer: Helmut Fliegl

Größe der Belegschaft:

250 Beschäftigte am Standort Triptis, 850 europaweit

Hauptsitz: Triptis (Thüringen)

Niederlassungen:

Europaweite Produktions- und Vertriebsstandorte

Kontaktdaten:

Fliegl Fahrzeugbau GmbH
Oberpöllnitzer Straße 8
07819 Triptis

Tel.: +49 (0) 36482 830-0
Fax: +49 (0) 36482 830-60

www.fliegl-fahrzeugbau.de
triptis@fliegl-fahrzeugbau.de



Leistungsprofil

Der Trailer-Standard der Zukunft.

Fliegl setzt auf nachhaltige und bis ins Detail durchdachte Fahrzeugkonzepte, die Unternehmungen noch profitabler machen. Praxistauglichkeit spielt dabei eine wesentliche Rolle, denn auf das Handling kommt es an. Nur gewichtssparende Lösungen mit hoher Investitionssicherheit und Fokus auf Nachhaltigkeit sind zukunftsweisend.

Fliegl Trailer sind zuverlässig und wirtschaftlich. Leichtbau besitzt einen hohen Stellenwert, so dass Fliegl Trailer bei Leergewichten Spitzenwerte erzielen - zugunsten von Nutzlast und CO2 Ausstoß. 500 bis 1000 kg Nutzlastvorteil bringt der Fliegl Gardinensattel z.B. gegenüber anderen auf die Straße.

Bereits in der Basisversion setzen wir auf eine einfache, sichere Bedienung und verzichten auf störanfällige Elektronik. Schon bei der Produktion achten wir auf Nachhaltigkeit. Rahmen und Fahrzeugteile werden z.B. in einer hocheffizienten Anlage ökologisch lackiert. Ohne energieintensive Einbrennvorgänge. Die kompletten Fahrzeugkonzepte sind bis ins Details im Sinne der Nachhaltigkeit durchdacht.

Das heißt Trailer Effizienz für uns:

- 10 % weniger Gewicht
- 10 % weniger Diesel
- 10 % weniger CO2

Produkte

Wir fertigen Trailer für alle Einsatzzwecke und Transportaufgaben im Logistik-, Speditions- und Baugewerbe:

- Gardinensattel
 - Sattelkipper
 - Tieflader
 - Containerchassis
 - Schubboden
 - Fahrgestelle
 - Tandemanhänger
 - Plateaus
- und viele mehr.

Service

Wir bieten unseren Kunden ein umfassendes, konsequent praxisorientiertes Servicepaket. Damit gibt es ihnen genau die Sicherheit, die sie dringend benötigen. Europaweit und rund um die Uhr. Diese Bausteine gehören dazu:

- Riesiges Servicenetzwerk mit 8.000 Partnerwerkstätten europaweit
- 24h-Pannenhilfe: 00800 57 87 87 66
- Ersatzteilversorgung im Fliegl Trailer Center
- Wartung und Reparatur in der eigenen Werkstatt
- LKW-Waschanlage am Standort Triptis
- Fahrzeugvermietung (www.rps-trailer-rental.com)
- Großes Angebot an Gebrauchtfahrzeugen im Trailerpool Fliegl Direct



Firmenname: Kässbohrer Fahrzeugwerke GmbH

Gründungsjahr: 1893

Geschäftsführer:

Derün Ünlüer
derun.unluer@kaessbohrer.com

Ansprechpartner:

Mehmet Önen
Head of Key Account Management
mehmet.onen@kaessbohrer.com
M +49 1522 484 68 13

Niederlassungen:

Kässbohrer Sales GmbH (Deutschland)
Kässbohrer Trailer Ulm GmbH (Deutschland)
Kaessbohrer France SAS (Frankreich)
Kaessbohrer Italia srl (Italien)
Kaessbohrer Ibérica S.L.U. (Spanien)
Kaessbohrer Polska Sp. Z.o.o (Polen)
Общество с ограниченной ответственностью
"Кецсборер" (LLC Kaessbohrer) (Russland)

Kontaktdaten:

Kässbohrer Fahrzeugwerke GmbH
Siemensstraße 74
47574 Goch

Tel.: +49 (0)2823 97210
Fax: +49 (0)2823 9721-21

www.kaessbohrer.com
Customer care: 00 800 527 72 647 37



Leistungsprofil

Kässbohrer wurde 1893 gegründet und ist einer der führenden Aufliegerherstellern in Europa mit der breitesten Produktpalette, um die Bedürfnisse seiner Kunden in mehr als 55 Ländern zu erfüllen. Kässbohrer verfügt über Produktionsstätten in Deutschland, Russland und der Türkei und hat 8 Hauptsitze in ganz Europa.

Als Erfinder des Königszapfens änderte Kässbohrer 1931 den Weg im Aufliegerbau und auch heute noch hat Forschung und Entwicklung bei Kässbohrer oberste Priorität. Unter dem Motto „Enginuity“, Kässbohrer ist der Gewinner des Trailer Innovation Awards 2017 in der Kategorie "Safety", Trailer Innovation Award 2019 in der Kategorie "Chassis", Trailer Innovation Award 2021 in der Kategorie "Components", und ist der zweitplatzierte Gewinner der Kategorie "Body" sowie "Smart Trailer".

Produktpalette

Als Hersteller des ersten Tiefladers mit 12 Tonnen Fassungsvermögen im Jahr 1934 und des ersten Tanksattelauflegers in den frühen 30er Jahren bietet Kässbohrer seinen Kunden in den jeweiligen Sektoren auch heute noch die breitesten effizientesten und robustesten Produkte an.

- Planenaufleger - Die Planenaufleger-Serie umfasst Standard-, Coil-, Leicht-, Mega- und Aircargo-Modelle für den Stückguttransport,
- Plateaauauflegern - Entwickelt mit sicherer und leichter Konstruktion für eine maximale Ladekapazität
- Container Chassis - Robuste und effiziente Fahrzeuge, einschließlich des preisgekrönten K.SHG AVMH
- Wechselbehälter - Mit dem leichtesten Wechselbehälter auf dem Markt K.SWAU CL und dem ersten und einzigen 45-Fuß-Coil-Wechselbehälter K.SWAU CC zur Vervollständigung der intermodalen Produktpalette
- Kühlkoffer - Entwickelt, um den besten Schutz bei allen Wetterbedingungen zu bieten
- Koffer - Konzipiert für die betriebliche Effizienz im Allround-Frachtverkehr
- Siloaufleger - Preisgekröntes Sortiment von höchster Qualität, Sicherheit und Effizienz - 30-90 m³ kippbare und nicht kippbare Silos für Ihre individuellen Anforderungen
- Tankaufleger - Entwickelt für den leichtesten und sichersten Transport flüssiger Güter wie Lebensmittel, gefährliche Güter, Chemikalien und Abfall
- Tiefbett - Vorstellung einer ausziehbaren und nicht ausziehbaren Tiefbettserie mit sowohl selbstlenkenden als auch hydraulisch gelenkten Achsen für alle Transportherausforderungen in der Kategorie unter 120 Tonnen
- Kipper - Sortiment aus Stahl und Aluminium, entwickelt für Zuverlässigkeit und Robustheit unter anspruchsvollen Bedingungen
- Spezielle Fahrzeuge - Entwickelt, um die beste Lösung für den Transport von Nutzfahrzeugen zu bieten

Value Added Services

Neben Fahrzeugen höchster Qualität bietet Kässbohrer seinen Kunden auch Mehrwertdienste mit 24-Stunden-Ersatzteilen, Qualitätskundendienst in seinen über 590 Servicestellen in Europa und Russland, K-Advance Care Service- und Wartungspakete bis zu 5 Jahren sowie K-Finance Services in Zusammenarbeit mit führenden Finanzunternehmen.



Firmenname: Schmitz Cargobull AG

Gründungsjahr: 1892

Vorstand:

Andreas Schmitz (Vorsitzender)

Boris Billich

Andreas Busacker

Michael Grund

Roland Klement

Dr. Günter Schweitzer

Ansprechpartner:

Boris Billich

Vertriebsvorstand

Telefon 02558 / 81 - 12 20

Telefax 02558 / 81 - 13 60

Größe der Belegschaft: 5.700

Hauptsitz: Horstmar

Niederlassungen:

Tochtergesellschaften und Vertriebsniederlassungen in ganz Europa, dem Nahen und Mittleren Osten, Australien, Afrika

Kontaktdaten:

Schmitz Cargobull AG

Bahnhofstraße 22

48612 Horstmar

Tel.: +49 (0)2558 81-0

Fax: +49 (0)2558 81-500

www.cargobull.com

info@cargobull.com



Leistungsprofil

Mit einer Jahresproduktion von ca. 42.500 Fahrzeugen und etwa 5.700 Mitarbeitern ist die Schmitz Cargobull AG Europas führender Hersteller von Sattelaufhängern, Anhängern und Motorwagenaufbauten für temperierte Fracht, General Cargo sowie Schüttgüter. Im Geschäftsjahr 2020/2021 wurde ein Umsatz von fast 1,74 Mrd. Euro erzielt. Als Vorreiter der Branche entwickelte das Unternehmen aus dem Münsterland frühzeitig eine umfassende Markenstrategie und setzte konsequent Qualitätsstandards auf allen Ebenen: von der Forschung und Entwicklung über die Produktion bis hin zu Service-Verträgen, Trailer-Telematik, Finanzierung, Ersatzteilversorgung und Gebrauchtfahrzeughandel. Schmitz Cargobull verfügt derzeit über elf industrielle Fertigungsstätten. Absatzmärkte sind alle europäischen Länder, einschließlich Zentral- und Osteuropa, der Nahe und Mittlere Osten, China, Australien und Afrika.

Schmitz Cargobull liefert Trailer für den sicheren und effizienten Transport:

▪ **Sattelkoffer**

- für den Tiefkühl-, Frischdienst und Trockenfrachttransport
- mit integrierter Telematik ab Werk
- mit Schmitz Cargobull Transportkältemaschine

▪ **Sattelcurtainsider**

- für "General Cargo" und gewerbliche Fertigwaren (Stahl, Papier, Getränke) mit integrierter Telematik ab Werk

▪ **Sattelkipper**

- mit optimiertem Eigengewicht und optionaler Thermoisolierung für Schüttgüter aller Art

▪ **Motorwagenaufbauten**

- **Motorkofferaufbau und Zentralachskoffer** als Durchladezug für den City-Verteilerbereich und Nahverkehr
- **Motorkipper und Zentralachs-Kipper** für den Transport von Schüttgütern aller Art auch thermoisoliert

▪ **Fahrgestelle und Boxen**

- **Sattelcontainer-Fahrgestelle** für den See-Container Transport
- **Anhänger-Wechselfahrgestelle und Zentralachs-Wechselfahrgestelle** für den intermodalen Transport kurzer Wechselbehältern
- **Wechselbox W.BO** für den Trockenfracht-Transport mit vielfältigen Ausstattungsmöglichkeiten

Mit einem kompletten Paket maßgeschneiderter Dienstleistungen "rund um den Trailer" ermöglicht Schmitz Cargobull optimierte Total Cost of Ownership (TCO)

▪ **Schmitz Cargobull Finance**

bietet Finanzierung, Leasing und Mietkauf

▪ **Schmitz Cargobull Parts & Services**

sorgt mit Ersatzteilwesen und Reifenservice sowie Reparatur und Wartung für Service rund um die Uhr an 365 Tagen

▪ **Schmitz Cargobull Telematics**

für Transparenz und Vernetzung

▪ **Schmitz Cargobull Trailer Store**

handelt mit erstklassigen Gebrauchtfahrzeugen

QR-Code: Scannen Sie diesen Code mit Ihrem Smartphone, um auf weitere Online-Inhalte zuzugreifen. Ihr Telefon muss dafür internetfähig sein.





Firmenname: TotalEnergies Marketing Deutschland GmbH
Gründungsjahr: 1955 (Deutschland)
Geschäftsführer: Christian Cabrol (Deutschland)
Größe der Belegschaft: ca. 4.000 Mitarbeiter in Deutschland
Hauptsitz: Berlin (TotalEnergies)
Niederlassungen: rund 1.200 Tankstellen, 13 reg. Heizöl-Kundenzentren sowie bundesweit div. Tochtergesellschaften

Firmenkurzporträt:

TotalEnergies ist ein Multi-Energie-Unternehmen, das Energien auf globaler Ebene produziert und vermarktet: Öl und Biokraftstoffe, Erdgas und grüne Gase, erneuerbare Energien und Strom. Das Unternehmen ist weltweit in mehr als 130 Ländern aktiv. In Deutschland betreibt TotalEnergies mit rund 1.200 Stationen das drittgrößte Tankstellennetz. Im Bereich neue Energien für die Mobilität betreibt TotalEnergies ein Netz von über 2.000 Ladepunkten für Elektrofahrzeuge sowie Erdgas- und Wasserstofftankstellen.

Produktpalette/Leistungen:

Die Fleet Card ist die Tankkarte für alle Ausgaben rund um Ihre Fahrzeugflotte. Sie bietet ein breites Spektrum an Services für Ihre uneingeschränkte berufliche Mobilität: ein hervorragendes nationales und internationales Tankstellennetz, bargeldlose Bezahlung von Kraftstoffen, Maut-, Brücken- und Tunnelgebühren u.w.

Kontaktdaten:

TotalEnergies Marketing Deutschland GmbH
 Jean-Monnet-Straße 2
 10557 Berlin

Tel.: +49 (0)30 20278722
 Fax: +49 (0)30 20276785

www.fleet-card.de
cards.services@totalenergies.com



Leistungsprofil

Starkes Tankstellennetz:

Mit der Fleet Card tanken Sie bargeldlos deutschlandweit an ca. 5.000 Tankstellen der Marken TotalEnergies und an Tankstellen unserer Kooperationspartner. Das Unternehmen verfügt über ein hervorragendes Netz von TotalEnergies Stationen und Autohöfen an den Bundesautobahnen. Europaweit wird die Fleet Card an rund 18.500 Stationen akzeptiert.

Flexible und individuelle Service- und Produktoptionen

Wählen Sie Ihre Serviceoptionen für Kraftstoffe, Schmierstoffe, Autowaschen und Fahrzeugzubehör im gewünschten Leistungsumfang für jede Karte individuell. Produktgruppen, die von Ihren Fahrern mit der Fleet Card nicht bezahlt werden sollen, schließen Sie einfach aus. Zum Schutz vor Missbrauch stellen Sie individuelle Wertelimits in EURO oder Liter ein. Anomalien werden sofort erkannt und die Transaktionen abgelehnt.

Kostenkontrolle und Transparenz mit dem Online-Kundenportal

Mit dem Online-Kundenportal können Sie Ihre Fleet Cards in Echtzeit verwalten: Sie können jederzeit Karten sperren, löschen, neu bestellen, Limits eintragen, Transaktionen rechnungsunabhängig kontrollieren, diverse Verbrauchsanalysen erstellen und exportieren sowie Rechnungen downloaden. Mit unserem Service verringern wir Ihren Verwaltungsaufwand und Sie haben alle Kosten im Blick jederzeit.

Mautservice - Leistungsfähigkeit erhöhen und Grenzen ohne Aufwand passieren

Profitieren Sie mit der Fleet Card von der bargeldlosen Zahlung von Maut-, Brücken- und Tunnelgebühren und bleiben Sie europaweit mit der Mautbox von TotalEnergies flexibel. Mit der PASSango Europa Mautbox können Lastkraftfahrer schnell und sicher mit einer einzigen On-Board-Unit grenzübergreifend Mautgebühren entrichten. Sie ist bereits heute zur Mautzahlung in Deutschland und folgenden weiteren Ländern zugelassen: Belgien (inkl. Liefkenshoekentunnel), Frankreich, Spanien, Portugal, Österreich sowie über die Störebelt- und Öresundbrücke. Nach Bedarf kann der Geolokalisierungsservice EuroPilot in jeder PASSango Europa aktiviert werden und die Standorte der Fahrzeugflotte zur Routenplanung und Kostenoptimierung in Echtzeit gesteuert werden.

Schnelle Hilfe unterwegs mit dem Pannen- und Bußgeldservice

Im Falle einer Fahrzeugpanne, eines technischen Problems fernab der Stammwerkstatt oder eines Bußgeldfalls unterwegs ist schnelle und zuverlässige Hilfe gefragt, damit Ihre Fahrer in kürzester Zeit wieder mobil sind. Mit dem Pannen- und Bußgeldservice Mobility Truck Assistance steht allen Fleet Card Kunden mit einem Lkw über 3,5t jederzeit technische und rechtliche Hilfe in 45 Ländern in Europa zur Seite. Zusätzlich kann ein Buchungsservice (Hotel, Taxi, etc.) für die Fahrer sowie eine Weitervermittlung an eine Werkstatt in der Nähe des Fahrzeugstandortes in Anspruch genommen werden. Dieser Service steht Ihnen ohne Mitgliedsbeiträge oder Abonnementkosten zur Verfügung.

QR-Code: Scannen Sie diesen Code mit Ihrem Smartphone, um auf weitere Online-Inhalte zuzugreifen. Ihr Telefon muss dafür internetfähig sein.





Firmenname: BERGER Fahrzeugtechnik Ges.m.b.H.

Ansprechpartner:

Maximilian Hunfeld Leiter Strategischer Vertrieb

Tel. +43 (0) 5338 8421 7110

Email M.Hunfeld@berger-ecotrail.com

Tobias Marian Leiter Vertrieb & Kundendienst

Tel. +43 (0) 5338 8421 7110

E-Mail: T.Marian@berger-ecotrail.com

Firmenkurzporträt

Eine Investition, die sich rechnet.

Bei BERGERecotrail bauen wir die leichtesten Sattelauf-
lieger am Markt mit nachhaltigem Erfolg. Unser Konzept
der Nutzlastoptimierung ermöglicht dir bis zu 2,5 Tonnen
mehr Ware zu transportieren. Das reduziert deine Kosten
für Sprit, Maut und CO₂-Emissionen von bis zu 5 Tonnen
pro Trailer pro Jahr. Aufgrund von Nutzlasten weit jenseits
der 25 Tonnen, sowie reduzierten Kosten durch Spritver-
brauch und CO₂, lassen sich die Mehrkosten der BERGE-
Recotrail Fahrzeuge bereits nach ca. 2 Jahren amortisie-
ren.

Unsere Erfolgsformel:

Minimales Eigengewicht + Maximale Stabilität =

Mehr Ertrag (Nutzlastoptimierung) & Weniger Kosten
(Sprit & CO₂)

Kontaktdaten:

BERGER Fahrzeugtechnik Ges.m.b.H.

Rettenbach 10a

AT 6241 Radfeld

Tel.: +43 (0)5338 8421 7000

Fax: - - -

www.berger-ecotrail.com

info@berger-ecotrail.com



Leistungsprofil

ecoCONCEPT (Leistungen)

Nachhaltig erfolgreich

Unser Markenzeichen sind Sattelauf-
lieger, die im wahrsten Sinne
des Wortes halten, was sie versprechen. Durch ihr geringes Eigen-
gewicht bei gleichbleibender Stabilität profitierst du, indem du Kos-
ten senkst und deinen Ertrag steigert. Zusätzlich reduzierst du den
CO₂-Ausstoß deines Fuhrparks erheblich und gestaltest eine grüne
Zukunft nachhaltig mit.

Deine Ertragschancen

Das verringerte Eigengewicht unserer Sattelan-
hänger senkt den
Treibstoffverbrauch, mindert den Verschleiß und senkt so deine Kos-
ten pro Fahrt. Außerdem ermöglicht dir das minimierte Eigengewicht
des Aufliegers mehr Ware für deine Kunden zu transportieren. Auf-
grund der erhöhten Ladekapazität jedes Trailers kannst du zusätzli-
che Kunden bedienen oder Fahrten einsparen. Die Betriebskosten
deines Fuhrparks sinken. **Dein klarer Wettbewerbsvorteil am
Markt.**

Spitzentechnologie in Leichtbauweise

Die Trailer von BERGERecotrail sind aufgrund unserer 25-jährigen
Erfahrung in der Entwicklung einer einzigartigen Chassis-Technolo-
gie wesentlich leichter, stabiler und langlebiger als herkömmliche
leichte Auflieger. Ein Merkmal dieser Spitzentechnologie ist das
Reuleaux-Dreieck. Es verbindet durch seine einzigartige Kontur ulti-
mative Leichtigkeit mit maximaler Stabilität.

Als Technologieführer liefern wir dir ein Produkt der Extra-Klasse.
Wir gelten in der Branche als Benchmark und setzen laufend neue
Entwicklungsstandards.

Produktneuheiten

ecoBOX®

Trockenkoffer in Leichtbauweise – Die neue ecoBOX® von BERGE-
Recotrail rollt mit einem Kampfgewicht von nur 4,8 t über die Straße.
Mit diesem Trailer steigen wir in das boomende Marktsegment „E-
Commerce“ ein. Der Einachs-Sattelauf-
lieger mit 12 Tonnen Achslast
eignet sich natürlich auch für den Transport von Möbeln, Kleidung
oder weißer Ware.

ecoSPECIAL4®

Große Ladung – weniger Kraftstoff; Mit einem Eigengewicht von 6,5
t ergeben sich bis zu 46,4 t Nutzlast. Somit ergeben sich keine Ein-
schränkungen im Alltagsbetrieb. Der ecoSPECIAL4 weist natürlich
auch extrem hohe Punktlasten auf und wie gewohnt in BERGEReco-
trail® Qualität.

Standort & Produktion

- Größe: ca. 12.000 m³
- Maximale Auslastung: 3000 Fahrzeuge pro Jahr
- Geothermisches Gebäude
- Hochwertige Innenausstattung
- Hochwertige Sozialräume für Mitarbeiter
- Automatische Sandstrahlanlage (16 Sprühräder)
- Mehrschicht Lackierung: Automobil Qualität

Die neue und top moderne Produktionsanlage der BERGER Fahr-
zeugtechnik Ges.m.b.H. ist auf einen optimalen Produktionsablauf
ausgelegt. Die Hallenkräne wurden so installiert, dass jeder Punkt im
Produktionsband damit erreicht werden kann. Der intern entwickelte
Längsträger-Schweißroboter ermöglicht den höchsten Standard an
exakter Verarbeitung und erreicht somit die Klasse B in der
Schweißgüte. Durch den geothermischen Gebäudekomplex herr-
schen optimale und gleichbleibende Klimaverhältnisse und wirken
dem Verzug der Stahlteile entgegen. Die restlichen Abweichungen
des Chassis werden mithilfe von Induktionserhitzung auf wenige Mil-
limeter genau korrigiert.

KÖGEL

Firmenname: Kögel Trailer GmbH

Gründungsjahr: 1934

Geschäftsführer:

Christian Renners (CEO)

Thomas Heckel (CFO)

Thomas Eschey (COO)

Größe der Belegschaft: 1.000 Mitarbeiter

Hauptsitz: Burtenbach

Ansprechpartner:

- Christian Renners, Vorsitzender der Geschäftsführung,
Christian.Renners@koegel.com
Tel.: +49 (0)8285 88 0

- Stefan Sönchen, Leiter Vertrieb DACH,
Stefan.Soenchen@koegel.com
Telefon +49 1522 2636310

- Thomas Rosenberger, Bereichsleiter Marketing,
Öffentlichkeitsarbeit & Kommunikation,
Thomas.Rosenberger@koegel.com
Telefon +49 171 8407009

Kontaktdaten:

Kögel Trailer GmbH
Am Kögel-Werk 1
89349 Burtenbach

Tel.: +49 (0)8285 88 0

Fax: +49 (0)8285 88 17905

www.koegel.com

info@koegel.com



Leistungsprofil

Kögel ist einer der führenden Trailerhersteller in Europa. Mit seinen Nutzfahrzeugen und Transportlösungen für das Speditions- und Baugewerbe bietet das Unternehmen seit mehr als 85 Jahren ingenieursgeprägte Qualität „Made in Germany“. Kögel sieht sich in der Verantwortung, die Transport- und Logistikprozesse im Einvernehmen mit der Politik und den Kunden umwelt- und klimafreundlich zu gestalten. Der Unternehmensleitsatz ‚Economy meets Ecology - Because we care‘ ist ein Versprechen: Kögel unterstützt alle Kunden mit herausragender Expertise, tiefgreifenden Branchenkenntnissen und vor allem langlebigen, ökologisch und ökonomisch nachhaltigen Produkten in Leichtbauweise. Der Firmensitz und Hauptproduktionsstandort der Kögel Trailer GmbH ist im bayerischen Burtenbach. Zu Kögel gehören außerdem Werke und Standorte in Ulm (D), Duingen (D), Choceň (CZ), Verona (IT), Gallur (ES), Kampen (NL), Moskau (RUS) und Corcelles-en-Beaujolais (FR).

Produktpalette

- Pritschenfahrzeuge
- Kofferrfahrzeuge
- Kühlfahrzeuge
- Baufahrzeuge
- Wechselsysteme
- Chassis
- Euro Trailer
- Kögel Trailer-Achse KTA
- Ladungssicherung

Service

- Finanzierung
- Miete
- Gebrauchtfahrzeuge
- Telematik
- Ersatzteile
- After Market-Betreuung
- Full-Service

QR-Code: Scannen Sie diesen Code mit Ihrem Smartphone, um auf weitere Online-Inhalte zuzugreifen. Ihr Telefon muss dafür internetfähig sein.





Firmenname: KRONE Commercial Vehicle SE

Gründungsjahr: 1906

Geschäftsführer:

Dr. Frank Albers, Bernhard Brüggem, Ralf Faust,
Ingo Geerdes, Uwe Sasse, Alfons B. Veer

Ansprechpartner:

Dr. Frank Albers, Geschäftsführer Vertrieb und Marketing

Hauptsitz: Werlte

KRONE ist ein familiengeführtes Unternehmen, das Nutzfahrzeuge und Landtechnik herstellt. Das Produktportfolio für Nutzfahrzeuge umfasst Pritschen- und Koffersattelaufleger, Containerfahrgestelle, Wechselsysteme, Anhänger und Motorwagenaufbauten sowie Schubbodenaufleger. KRONE bietet Dienstleistungspakete wie Telematik, Ersatzteile, Finanzierung, Mietfahrzeuge und die Vermarktung von Gebrauchtfahrzeugen. Mit den hauseigenen KRONE Trailer Achsen und dem All-In-KRONE Trailer vertraut der Kunde bei allen Fragen auf einen Ansprechpartner. Gefertigt wird an den Produktionsstandorten Werlte, Herzlake, Dinklage (Niedersachsen), Lübtheen (Mecklenburg-Vorpommern), Tire (Türkei) und Deurne (NL).

Weitere Informationen finden Sie unter:

www.krone-trailer.com

Kontaktdaten:

Krone Commercial Vehicle SE
Bernard-Krone-Str. 1
49757 Werlte

Tel.: +49 (0)5951 209-0

Fax: +49 (0)5951 98 268

www.krone-trailer.com

info.nfz@krone.de



Leistungsprofil

Qualitäts- und Innovationsführerschaft.

Als Marktführer gibt KRONE starke Antworten auf extreme Belastungen. Qualität und Innovation haben bei KRONE höchste Priorität: solide Schweißverfahren, Qualitätskomponenten und stabile Ausstattungen machen die Fahrzeuge praxistauglich und effizient. Darüber hinaus werden alle Chassis im 2018 neu eröffneten Oberflächenzentrum (OFZ) kathodisch tauchlackiert und pulverbeschichtet, um nach modernsten Anforderungen witterungsresistent und maximal vor Umwelteinflüssen geschützt zu sein.

Alles aus einer Hand. Ihr Dienstleister KRONE.

Jede Komponente des Fahrzeugs trägt das Logo und die Referenznummer von KRONE. Die eindeutige Identifikation am Fahrzeug erleichtert Ihre Fragen zu Ersatzteilen, Service und Wartung. Und entlastet Sie im Alltag.

Maximale Wirtschaftlichkeit. Minimale Life Cycle Costs.

Ob Sie Ihren KRONE Trailer mit 100 Prozent KRONE Parts oder Komponenten von bekannten Qualitätsherstellern ausstatten, im Bedarfsfall haben Sie die Sicherheit, europaweit auf ein engmaschiges Servicenetz zurückzugreifen. Pluspunkt für den Werterhalt Ihres KRONE Trailers: Wir geben Ihnen bei Krone Fahrgestellten zehn Jahre Garantie auf die KTL plus Pulver-Farbgebung.

Vorbildlicher Service. KRONE denkt an alles.

Unser Qualitätsanspruch umfasst den Trailer und unseren Dienstleistungskatalog. Wir begleiten Sie mit maßgeschneidertem Service und haben die passenden Antworten auf die Fragen, die Sie im Transportwesen bewegen.

TPMS, Smart Scan, Load Capacity Management und mehr - die neue digitale Servicewelt von Krone.

Krone hat eine Vielzahl digitaler Services entwickelt, um seinen Kunden die Effizienzvorteile der Digitalisierung reibungslos und zuverlässig anbieten zu können.

Das neu entwickelte TPMS (Tyre Pressure Monitoring System) unterstützt den Fahrer und den Logistiker bei der Einhaltung der korrekten Reifendrücke und sorgt damit u.a. für eine verlängerte Lebensdauer des Reifens, geringere Standzeiten infolge Reifenschadens, geringeren Kraftstoffverbrauch sowie geringere Betriebskosten. Der Krone Smart Trailer Check führt den Fahrer mittels Smartphone oder Tablet digital, schrittweise und mehrsprachig durch den Trailer-Abfahrtscheck und unterstützt so den ausschließlichen Einsatz fahrtüchtiger Trailer.

Das intelligente Laderaumerkennungssystem Krone Smart Scan ermöglicht dem Disponenten, verfügbaren Laderaum in Echtzeit zu erkennen und im Zusammenspiel mit dem Krone Load Capacity Management automatisch mit den Fracht- und Auftragspools der Frachtenbörse abzugleichen. Leerfahrten werden vermieden und Fahrzeuge maximal effizient eingesetzt.

Für KRONE sprechen viele gute Gründe.

Qualität und Service.

- Maximale Wirtschaftlichkeit dank minimaler Life Cycle Costs.
- Alles aus einer Hand für schnelleren Service.
- Höchste Haltbarkeit und Robustheit.
- Zertifizierte Ladungssicherungssysteme.
- Zehn Jahre Garantie gegen Durchrostung, dank KTL plus Pulver-Farbgebung.
- Faire Finanzierungsmodelle mit KRONE Finance.
- Optimale Betreuung durch den KRONE After Sales-Service, wie z.B. Spare Parts Ersatzteilservice.
- Full Service Pakete mit KRONE Fair Care.
- Intelligentes Telematik-System KRONE Telematics.
- KRONE Echtzeit ETA (Estimated Time of Arrival).
- Gebrauchtfahrzeuge kaufen: günstig bei KRONE Used.
- KRONE Fahrzeuge finanzieren oder langfristig mieten: unkompliziert mit KRONE Fleet.



Firmenname: Langendorf GmbH

Gründungsjahr: 1889

Geschäftsführer: Dr. Klaus P. Strautmann

Größe der Belegschaft: 295

Hauptsitz: Waltrop, Deutschland

Niederlassungen: Potsdam

Jahresumsatz: 65.000 TEUR

Uwe Neuhaus
Vertriebsleiter
Tel.: +49 (0)2309 / 938-137, Fax -191
u.neuhaus@langendorf.de

Kontaktdaten:
Langendorf GmbH
Bahnhofstraße 115
45731 Waltrop

Tel.: +49 (0)2309 938-0
Fax: +49 (0)2309 938-190

www.langendorf.de
info@langendorf.de



Leistungsprofil

Langendorf GmbH

Der Name Langendorf existiert im Fahrzeugbau seit mehr als 125 Jahren und zählt zu den international renommiertesten Produzenten des Nutzfahrzeugbaus. Die Fahrzeuge aus Waltrop genießen national wie international einen hervorragenden Ruf. Die besonderen Stärken liegen dabei in der langen Lebensdauer, der Wertbeständigkeit und der praktischen Handhabung. Durch kontinuierliche Qualitätskontrolle und äußerste Sorgfalt bei der Verarbeitung bietet Langendorf "high tech on wheels".

1889 gegründet, ist das Unternehmen in Waltrop beheimatet. Rund 295 Mitarbeiter produzieren im Jahr zirka 1.100 Fahrzeuge. Das Produktprogramm umfasst dabei Innenlader für den Transport von Fertigelementen wie beispielsweise Betonteile sowie Innenlader für Flachglas. Ebenfalls gehören Sattelkipper mit Stahl- oder Aluminiummulde, Kippaufbauten für Motorwagen und Tieflader-Sattelaufleger zum festen Produktprogramm. Darüber hinaus werden in Waltrop verschiedenste Spezialaufbauten nach Kundenspezifikationen entworfen und hergestellt. Ebenfalls zum Unternehmensverbund gehören die Langendorf Service GmbH, in der alle Wartungen und Reparaturen gebündelt werden, sowie die Langendorf Trading GmbH. Hier erfolgen die europaweite Vermarktung von Gebrauchtfahrzeugen und die Vermietung. Langendorf ist nach ISO 9001 ff zertifiziert und stellt durch umfangreiche Prozesse sowie durch ständige Fort- und Weiterbildung aller Mitarbeiter die gleichbleibend hohe Qualität des Unternehmens sicher. Das komplette Angebot ist rund um die Uhr online unter www.langendorf.de verfügbar. Seit Mai 2017 gehört Langendorf zur polnischen Wielton-Gruppe.

- Kippsattelaufleger mit Aluminium- oder Stahlaufbauten,
- Kippaufbauten mit Aluminium oder Stahlmulde,
- isolierte Sattelkipper oder Kippaufbauten in der ISOXX-Ausführung ebenfalls als Aluminium- oder Stahlaufbau,
- Glas- und Betoninnenlader,
- Doppelstock-Innenlader,
- Satteltieflader,
- Spezialfahrzeuge.
- Reparatur aller Marken und Typen,
- Vermietung und Handel mit Gebrauchtfahrzeugen.

QR-Code: Scannen Sie diesen Code mit Ihrem Smartphone, um auf weitere Online-Inhalte zuzugreifen. Ihr Telefon muss dafür internetfähig sein.





Firmenname:

F. X. MEILLER
 Fahrzeug- und Maschinenfabrik - GmbH & Co. KG

Gründungsjahr: 1850

Geschäftsführer:

Dr.-Ing. Daniel Böhmer (Vorsitzender/CEO),
 Helmut Distler (CFO),
 Dr.-Ing. Sebastian Simon (COO)

Hauptsitz: München

Standorte:

Karlsruhe, Österreich, Schweiz, Tschechien, Polen,
 Frankreich, Spanien, Russland, Vereinigtes Königreich

Produkte:

Zwei- und Dreiseitenkipper, Hinterkipper, Absetzkipper,
 Abrollkipper, Kippsattelanhänger, Zentralachsanhänger,
 Behältertransportanhänger sowie MEILLER Hydraulik

Kontaktdaten:

F. X. MEILLER
 Fahrzeug- und Maschinenfabrik - GmbH & Co. KG
 Ambossstraße 4
 80997 München

Tel.: +49 (0)89 1487-0
 Fax: +49 (0)89 1487-1355

Besuchen Sie uns: www.meiller.com
info@meiller.com



Leistungsprofil

Das Münchner Familienunternehmen MEILLER hat sich seit 1850 von einer Schmiede hin zur weltweit agierenden Gruppe entwickelt. Von kontinuierlichem Wachstum geprägt baute MEILLER sein Leistungsspektrum und seine Expertise stetig aus und entwickelte sich als Systemlieferant für innovative und qualitativ hochwertige Kippaufbauten zum Marktführer in den Branchen Bauwirtschaft, Entsorgungswirtschaft und Nutzfahrzeugindustrie. Mittlerweile betreibt MEILLER zehn Standorte in ganz Europa und ist auf zahlreichen internationalen Märkten aktiv. MEILLER steht bis heute für den Anspruch, die besten technischen Lösungen und marktgerechte Innovationen in Sachen Kippaufbauten zu entwickeln.

Produktübersicht:

Zu den Produkten der Bauglogistik gehören Dreiseitenkipper, Zweiseitenkipper (thermoisoliert sowie speziell für den französischen Markt), Hinterkipper, Asphaltmulden, Gesteinskipper, Kippsattelanhänger und Zentralachsanhänger. Die Verwendung hochwertiger Werkstoffe und der Einsatz modernster Herstellungsverfahren garantiert unseren Kunden eine hohe Nutzlast und Stabilität bei sehr guter Werterhaltung.

Im Bereich Entsorgungswirtschaft bieten wir Abrollkipper und Absetzkipper als Containerwechselsysteme an. Dank ihrer robusten und gewichtsoptimierten Bauweise gepaart mit hoher Zuverlässigkeit erfüllen wir die Kundenwünsche weltweit.

Unsere rund 2.000 hoch qualifizierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bieten Ihnen täglich einen kompletten Service in Betreuung und Beratung.

QR-Code: Scannen Sie diesen Code mit Ihrem Smartphone, um auf weitere Online-Inhalte zuzugreifen. Ihr Telefon muss dafür internetfähig sein.



SCHWARZMÜLLER

INTELLIGENTE FAHRZEUGE

Firmenname: Wilhelm Schwarzmüller GmbH

Gründungsjahr: 1871

Geschäftsführer:
CEO Roland Hartwig,
CFO Michael Hummelbrunner

Größe der Belegschaft: rund 2.150 Mitarbeiter

Kontaktdaten:
Schwarzmüller Gruppe
Hanzing 11
A-4785 Freinberg

Tel.: +43 (0)7713 800-0
Fax: +43 (0)7713 800-297

www.schwarzmueller.com
office@schwarzmueller.com



Leistungsprofil

Europas vielfältigster Fahrzeugbauer

Mit 150-jähriger Tradition und hoher Lösungskompetenz produziert Schwarzmüller Anhänger, die individuelle Anforderungsprofile erfüllen. So entsteht mehr Produktivität beim Transport.

Die Schwarzmüller Gruppe mit Sitz in Freinberg bei Schärding (Österreich) ist einer der führenden Anbieter von gezogenen Nutzfahrzeugen in Europa. Das Unternehmen setzt als Innovations- und Technologiepionier die Standards der Branche und bietet seinen Kunden individuelle Transportlösungen in anspruchsvollen Branchen. Im Mutterwerk Hanzing in Freinberg (Österreich) sowie in den drei weiteren Produktionsstätten Dunahaszti (Ungarn), Žebrák (Tschechien) und Neustadt/Dosse (Deutschland) fertigt das Unternehmen gemeinsam mit dem Tochterunternehmen Hüffermann Transportsysteme jährlich mehr als 10.000 Anhänger und LKW-Aufbauten der beiden Marken Schwarzmüller und Hüffermann. Die Gruppe erwirtschaftet mit 2.150 Beschäftigten einen Umsatz von 366 Millionen Euro (Stand: 2020). Sie hat im schwierigen Corona-Jahr 2020 ihren Umsatz gehalten und strebt an, ihre Stellung auf dem europäischen Anhängermarkt weiter auszubauen.

In 21 Märkten erfolgreich

Die Schwarzmüller Gruppe verfügt über eine internationale Organisation in 21 Ländern Mittel- und Osteuropas. In 12 Ländern betreibt sie eigene Organisationen, in neun Ländern ist sie über Händler vertreten. Die 100-Prozent-Tochter Hüffermann ist Marktführer für Behältertransportanhänger in Deutschland. Mit dem Erwerb dieses Unternehmens Anfang 2020 ist Schwarzmüller am größten Einzelmarkt, den das Unternehmen bearbeitet, flächendeckend vertreten.

Vielfältigstes Portfolio Europas

Schwarzmüller erzeugt 150 verschiedene Fahrzeugtypen in acht Fahrzeugfamilien. Sie werden in anspruchsvollen Branchen wie Bauwirtschaft, Infrastruktur einschließlich Entsorgung und Recycling, Fernverkehr, Mineralölwirtschaft oder der Holzwirtschaft eingesetzt. Für Bau und Infrastruktur führt Schwarzmüller die gesamte Bandbreite an komplexen Transportfahrzeugen. Auch die Plateaufahrzeuge für den Fernverkehr übertreffen die Leistungsfähigkeit von Standardprodukten.

Durch dieses vielfältige Portfolio garantiert Schwarzmüller seinen Kunden einen Mehrwert: Höhere Produktivität durch Premiumfahrzeuge, die optimal an verschiedenste Einsatzumgebungen angepasst werden können. 60 Prozent der Fahrzeuge weisen deshalb individuelle Eigenschaften jenseits der Preisliste auf. Unternehmen, die mehr Leistung von ihren Transportmitteln verlangen, setzen sie ein. Trotz dieser Nischenstrategie ist die Schwarzmüller Gruppe unter den europäischen Top drei und in fünf Märkten Marktführer: Österreich, Ungarn, Tschechien, Slowakei und Schweiz.

Durchgängige Kundennähe

Durch das internationale Netz von eigenen Standorten, Händlern und Servicepartnern schafft Schwarzmüller eine durchgängige Kundennähe in allen Hauptmärkten für den gesamten Lebenszyklus seiner Produkte. Zu den Customer Services zählen Wartung, Reparatur und Ersatzteilversorgung, eine der größten Mietflotten in Europa sowie ein internationaler Gebrauchtfahrzeughandel. Durch die engen Beziehungen zu seinen Kunden gelingt es Schwarzmüller, deren Anforderungen genau zu verstehen und in technische Lösungen zu übersetzen. Nach dem Selbstverständnis des traditionsreichen Familienunternehmens, das 2021 sein 150-Jahre-Jubiläum feiert, beruhen erfolgreiche Kundenbeziehungen aber nicht nur auf Produkt-, sondern auch auf Handschlagqualität.



SOCIETE GENERALE GROUP

Firmenname: GEFA BANK GmbH**Gründungsjahr:** 1949**Geschäftsführer:**

Martin Dornseiffer
 Dr. Albrecht Haase
 Jochen Jehmlich
 Frederik Linhout

Vertriebsteam Kompetenzcenter Transport:

Über 50 Firmenkundenberater bundesweit im Außendienst und kompetente Vertriebsmitarbeiter im Innendienst

Produktpalette:

- Investitionskredite
- Leasing
- Mietkauf
- Absatzfinanzierung
- Einkaufs- und Mietparkfinanzierung
- Versicherungen
- Tankkartenservices
- Nutzfahrzeugbe- und -verwertung

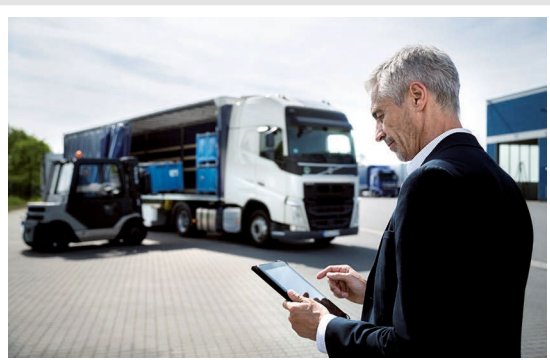
Kontaktdaten:

GEFA BANK GmbH
 Robert-Daum-Platz 1
 42117 Wuppertal

Tel.: +49 (0)202 382-560

Fax: +49 (0)202 382-700 560

www.gefa-bank.de
transport@gefa-bank.de



Leistungsprofil

Die Wuppertaler GEFA BANK ist seit über 70 Jahren in der Absatz- und Investitionsfinanzierung für mobile Wirtschaftsgüter tätig und hat sich insbesondere in der Transportbranche als führender, unabhängiger Finanzdienstleister einen Namen gemacht. Als Tochter der Societe Generale und unter der Marke Societe Generale Equipment Finance betreibt die GEFA BANK ihr Geschäft auch international. Darüber hinaus erhalten Sie auch passende Versicherungslösungen, leistungsstarken Tankkartenservice und vom Konzernunternehmen TRUCKPORT professionelle Unterstützung bei der internationalen Verwertung und Vermarktung von Nutzfahrzeugen.

Umfangreiche Branchen- & Objektkenntnisse

Ein besonderer Vorteil ist die Spezialisierung: Die GEFA BANK hat sich mit ihrem Kompetenzzentrum Transport noch stärker als zuvor auf die Transportbranche spezialisiert. Über 50 Firmenkundenberater im Außendienst und kompetente Vertriebsmitarbeiter im Innendienst betreuen ausschließlich die Transportbranche und verfügen über exzellente Branchen- und Objektkenntnisse. Das sichert nicht nur eine Spitzen-Beratungsqualität, sondern auch eine sichere Objektbewertung und eine schnelle Kreditscheidung. GEFA-Kunden profitieren von einer flexiblen Vertragsgestaltung mit saisonalen Raten, einer herstellerunabhängigen Finanzierung und - wenn möglich - der Durchleitung zinsgünstiger Mittel diverser Förderbanken.

GEFA online – Schnell kalkuliert, einfach finanziert

Um auch in Zeiten des digitalen Wandels echte Werte zu schaffen, bietet die GEFA BANK auch über das Internet Zugang zu ihren Dienstleistungen.

„GEFA online“ als digitaler Servicepartner bringt die langjährige Kredit-, Leasing und Mietkaufkompetenz ins Netz. Sie steht so per PC, Laptop oder Tablet rund um die Uhr und an jedem Ort zur Verfügung. Dadurch werden Prozesse für GEFA-Kunden noch einfacher und schneller, sie finden alle Vertragsdetails gebündelt in einem Portal und können Leistungen rund um Vertrag und Objekt papierlos abwickeln.

Finanzierung für Nutzfahrzeuge online kalkulieren

Für Sie als Unternehmer der Transport- und Logistikbranche steht Ihnen bei der GEFA BANK unser Online-Service zur Verfügung: Kalkulieren und konfigurieren Sie selbst verschiedene Leasing- oder Finanzierungslösungen für Ihr gewünschtes Nutzfahrzeug. Ihr Vorteil: Sie erhalten sofort eine unverbindliche Preisindikation und können, wenn gewünscht, Ihre Anfrage auch direkt online an uns weiterleiten: www.gefa-bank.de/transport-logistik/

QR-Code: Scannen Sie diesen Code mit Ihrem Smartphone, um auf weitere Online-Inhalte zuzugreifen. Ihr Telefon muss dafür internetfähig sein.





Firmenname:

KRAVAG-LOGISTIC Versicherungs-AG

KRAVAG-SACH Versicherung
des Deutschen Kraftverkehrs VaG

Gründungsjahr: KRAVAG 1950

Vorstandsvorsitzender: Dr. Edgar Martin

Vorstand KRAVAG-LOGISTIC:

Michael Busch, Jan Dirk Dallmer,
Jens Hasselbacher

Vorstand KRAVAG-SACH

Michael Busch, Jan Dirk Dallmer,
Jens Hasselbacher, Bernd-Michael Melcher

Ansprechpartner

KRAVAG Kompetenzzentrum
Straßenverkehrsgewerbe und Logistik
RA Prof. Axel Salzmann

Größe der Belegschaft: ca. 520 (in Hamburg)

Hauptsitz: Heidenkampsweg 102, 20097 Hamburg

*kostenfrei aus allen deutschen Fest- u. Mobilfunknetzen

Kontaktdaten:

KRAVAG-LOGISTIC Versicherungs-AG
Heidenkampsweg 102
20097 Hamburg

Tel.: +49 (0)800 5331135*

Fax: +49 (0)40 23606-4366

www.kravag.de

info@kravag.de



Leistungsprofil

1950 von den Straßenverkehrsgenossenschaften (SVG) ins Leben gerufen, ist KRAVAG der Spezialversicherer für Transportunternehmer, Spediteure, Lagerhalter und Logistik-Dienstleister.

Unter dem Dach des R+V Konzerns ist die KRAVAG-LOGISTIC Versicherungs-AG heute Marktführer im gewerblichen Güterkraftverkehr und in der Verkehrshaftungsversicherung sowie einer der führenden Transportversicherer.

PRODUKTPALETTE / LEISTUNGEN

Das Versicherungsangebot umfasst den kompletten Risikoschutz für Fuhrpark, Ladung und Betrieb sowie die Absicherung multimodaler Transporte und speditionunüblicher Leistungen. Die Branchenkompetenz der KRAVAG wird ergänzt durch die umfassende Produktpalette der R+V im Schaden-/Unfall- und Personenbereich.

Die maßgeschneiderten Versicherungslösungen werden bundesweit über 19 regionale Straßenverkehrsgenossenschaften (SVG) vertrieben. Die SVG bietet Ihnen eine Vielzahl von Leistungen und Services rund um das Verkehrsgewerbe. Die Experten vor Ort realisieren erstklassige Lösungen und überzeugen durch hohe Branchenkompetenz.

PREMIUM-ABSICHERUNG

Die KRAVAG-Logistic-Police ist die Komplettlösung für alle wesentlichen Sach- und Haftungsrisiken. Eine Police vereint Verkehrshaftungsversicherung, Betriebs- und Umwelthaftpflicht sowie Logistik-Schutz und lässt dabei noch Raum für individuelle Ergänzungen. Hohe Deckungssummen und eine Absicherung nach aktuellen Marktbedingungen garantieren ein hohes Maß an Sicherheit. So wird zum Beispiel das erhöhte Haftungsniveau nach den ADSp 2017 und den Logistik-AGB 2019 vollumfänglich abgesichert.

Digitale Lösungen für die Logistik

Mit der Logistik-Plattform Wedolo erleichtert KRAVAG das tägliche Geschäft von Unternehmen des Straßenverkehrsgewerbes. Für alle Herausforderungen des Alltags bietet Wedolo die passende digitale Lösung – von der täglichen Abfahrtskontrolle per Smartphone, über die gezielte Suche nach Fachkräften bis hin zur individuellen Notfallhilfe in der Wedolo-App im Falle von Unfall, Panne oder Umweltschaden.

Weitere Informationen und Registrierung zur Logistik-Plattform Wedolo auf www.wedolo.de.

QR-Code: Scannen Sie diesen Code mit Ihrem Smartphone, um auf weitere Online-Inhalte zuzugreifen. Ihr Telefon muss dafür internetfähig sein.





Internationaler Assekuranz-Makler

Firmenname:

OSKAR SCHUNCK GmbH & Co. KG

Geschäftsführer:

Richard Renner, Peter Kollatz,
Klaus Rückel, Thomas Wicke

Größe der Belegschaft: Mehr als 300 Mitarbeiter*innen

Standorte: Berlin, Bielefeld, Bremen, Düsseldorf,
Frankfurt/Main, Freiburg, Hamburg, München, Stuttgart

Tochtergesellschaften in Österreich, Ungarn und Spanien
sowie ein weltweites Netzwerk von Kooperationspartnern.

Globales Netzwerk durch Beteiligung an unisonSteadfast -
einem der größten unabhängigen und mittelständischen
Maklernetzwerke weltweit. Mit Hauptsitz in Hamburg
verfügt unisonSteadfast über zahlreiche lokale
Spezialisten für internationale Versicherungslösungen –
an allen wesentlichen Industriestandorten der Welt.

Kontaktdaten:

OSKAR SCHUNCK GmbH & Co. KG
Engschalkinger Str. 12
81925 München

Tel.: +49 (0)89 38177-0
Fax: +49 (0)89 38177-299

www.schunck.de
info@schunck.de



Leistungsprofil

Unsere Mission: Mehr als nur versichert

SCHUNCK ist der führende Versicherungsmakler und Service-Provider für die Logistikbranche. Als Teil der Ecclesia Gruppe, dem größten deutschen Versicherungsmakler für Unternehmen und Institutionen, bieten wir unseren Kunden attraktive Konditionen und herausragende Expertise in Spezialbereichen.

Gelebte Partnerschaften mit Kunden und Versicherern aus mehr als 100 Jahren SCHUNCK sind unser Antrieb. Mehr als 300 Mitarbeiter*innen sind unser Motor. Mehr zu bieten als nur eine Versicherung, Kunden zu begeistern und eine feste Partnerschaft mit Ihnen einzugehen ist das Fundament unserer Arbeit.

100 % Kundenfokus, voller Einsatz für die beste Versicherungslösung und Topservice – das ist SCHUNCK.

Wir entwickeln die Versicherungsprodukte von Morgen. Dazu zählen innovative Services für die Anforderungen von Plattform-Anbietern genauso wie Cyber-Sicherheitsmanagement und individualisierte und flexible Lösungen für den Bedarf unserer Kunden.

Dabei verbinden wir Fach- und Branchen-Expertise sowie IT-Kompetenz mit dem Mut, zukunftsweisende Themen konsequent zu verfolgen.

Kurzum: Wir machen das komplexe Versicherungsgeschäft für Sie verständlich und Ihre Welt einfacher.

Kompetenzen und Lösungen

Versicherungslösungen und Services

- Erarbeitung und Vermittlung von maßgeschneiderten Versicherungslösungen und -konzepten
- Breites Portfolio an Versicherungslösungen von Verkehrshaftung, Transport, Sach- und Haftpflicht über Vorsorgemanagement bis zur Cyberversicherung
- Spartenübergreifende Beratung und Betreuung der Kunden durch persönlichen Ansprechpartner

Risk-Management

- Optimierung ganzheitlicher Risikokosten
- Risikoanalyse und Risk Management
- Schulungen zu Schadenprävention

Assekurateur ATRALOsecur

- Nationale und internationale Versicherungslösungen mit eigener Zeichnungsbefugnis
- Platzierung von Risiken und Entwicklung individueller Risikolösungen
- 100%-ige Gesellschaft der SCHUNCK GROUP

Schadenmanagement

- Professionelle Schadenbearbeitung im Teil- oder Volloutsourcing weltweit
- Unterstützung bei der Regressabwicklung
- Beratung und Prozessoptimierung beim Schadenmanagement
- Risikomanagement und Schadenverhütung

Services

- Eigenes Kundenportal MySCHUNCK für digitale Vertragsverwaltung und Schadenmeldung über Online-Formulare
- Entwicklung innovativer IT-Anwendungen mit Anbindung an die Kundensysteme



MobilitätsRente

Versorgungswerk der Verkehrswirtschaft

Firmenname:

Versorgungswerk der Verkehrswirtschaft e.V.
- MobilitätsRente

Gründungsjahr: 2020

Vorstand:

AMÖ, bdo, BGL, BWVL, DSLV, SVG

Ansprechpartner:

Herr Hochgesang, SVG
Herr Suchert, DSLV

Hauptsitz: Berlin

Kontaktdaten:

Versorgungswerk der Verkehrswirtschaft e.V.
- MobilitätsRente
Friedrichstraße 155 – 156 | Unter den Linden 24
10117 Berlin

Tel.: . . .

Fax: . . .

www.mobilitaetsrente.de

info@mobilitaetsrente.de



Leistungsprofil

Gebündelte Kraft für den Erfolg: Hinter dem Versorgungswerk der Verkehrswirtschaft e. V. – MobilitätsRente stehen die großen Branchenverbände und die Vorsorgeexperten der Allianz und R+V Versicherung.

Die MobilitätsRente wurde im Juli 2020 von den Branchenverbänden der Verkehrswirtschaft ins Leben gerufen, um ihren Mitgliedern und deren Beschäftigten eine einfache und effiziente Möglichkeit zu geben, Versorgungslücken zu schließen.

Es steht jedoch als Branchenversorgungswerk allen Unternehmen offen, die in den Bereichen Güterverkehr, Personenbeförderung, Spedition, Logistik, Lagerhaltung und Entsorgung tätig sind.

Die Branchenverbände verfolgen dabei ein gemeinsames Anliegen: Die Unternehmen und Mitarbeiter sollen mit nützlichen und effektiven Vorsorgeangeboten unterschiedliche staatliche Fördermodelle optimal nutzen können und dabei ein weiteres Instrument im Kampf um Fachkräfte zur Hand haben.

Hierfür bietet das Versorgungswerk im Rahmen der betrieblichen Altersversorgung die ganze Bandbreite an arbeitnehmer- und arbeitgeberfinanzierten Lösungen – individuell und maßgeschneidert auf die Unternehmensanforderungen. Diese können durch Absicherungen der betrieblichen Kranken- und Gruppenunfallversicherung ergänzt werden.

Als von starken Sozialpartnern getragenes Versorgungswerk garantiert die MobilitätsRente ein Höchstmaß an Sicherheit und Qualität mit attraktiven Produkten und Absicherungsmöglichkeiten für Unternehmen jeder Größe.

Gute Gründe für die MobilitätsRente:

- Unterschiedliche Anlagemöglichkeiten bieten schon mit kleinen Beiträgen jedem das passende Angebot – zu Rentenbeginn steht immer eine garantierte Mindestrente bzw. ein Garantiekapital zur Verfügung.
- Hohe Verzinsung trotz Niedrigzinsphase: Die Zusammenarbeit mit Allianz und R+V ermöglicht marktüberragende, überdurchschnittliche Verzinsung und Sicherheit.
- Durch ein gemeinsames Versorgungswerk für die gesamte Branche können die Beschäftigten bei einem Arbeitgeberwechsel die Verträge oft problemlos fortführen.

QR-Code: Scannen Sie diesen Code mit Ihrem Smartphone, um auf weitere Online-Inhalte zuzugreifen. Ihr Telefon muss dafür internetfähig sein.





Bundesverband
Güterkraftverkehr Logistik
und Entsorgung (BGL) e.V.

Firmenname:

Bundesverband Güterkraftverkehr
Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.

Gründungsjahr: 1947**Vorstand:**

Prof. Dr. Dirk Engelhardt (Sprecher), N.N.

Aufsichtsrat:

Horst Kottmeyer (Vorsitzender),
Thomas Heinbokel (Stellvertreter),
Henriette Koppenhöfer,
Hans Ach,
Hubertus Kobernuß

Größe der Belegschaft: 35**Hauptsitz:** Frankfurt am Main**Niederlassungen:** Büros in Berlin und Brüssel**Mitgliedsorganisationen:**

15 Landesverbände und 3 Bundesorganisationen

Kontaktdaten:

Bundesverband Güterkraftverkehr
Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.
Breitenbachstraße 1
60487 Frankfurt

Tel.: +49 (0)69 7919-0

Fax: +49 (0)69 7919-227

www.bgl-ev.de

bgl@bgl-ev.de



Leistungsprofil

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.

Der BGL ist der Spitzenverband für Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung in Deutschland. Seine Wurzeln liegen in der Arbeitsgemeinschaft Güterfernverkehr (AGF) und der Arbeitsgemeinschaft Güternahverkehr (AGN), die beide bereits im September 1947 – und damit fast zwei Jahre vor der Bundesrepublik Deutschland – gegründet wurden. 1964 benannte sich die AGF um in Bundesverband des Deutschen Güterfernverkehrs (BDF) e.V. und schuf in der Folge z.B. das Logo „fern-schnell-gut“, den „Brummi“ und die sog. BDF-Brücken – standardisierte Ladeeinheiten für den Kombinierten Verkehr Straße/Schiene, die noch heute „das Maß aller Dinge“ sind. Der BGL betreut über seine Landesverbände die Unternehmen des deutschen Transportlogistikgewerbes. Die wachsende Bedeutung von Logistik und Entsorgung wurde nicht alleine durch eine Änderung seines Namens in Bundesverband Güterkraftverkehr und Logistik (BGL) e.V. im Jahre 1997 bzw. in den heutigen Namen 1999 – nach der Fusion mit dem Bundesverband Wirtschaftsverkehr und Entsorgung (BWE) e.V. – dokumentiert. Dieser Entwicklung trägt der BGL auch durch eine dementsprechende Erweiterung seines Leistungsspektrums Rechnung, u.a. mit der neuen BGL-Vorteilswelt für Verbandsmitglieder sowie einem eigenen dualen Logistikstudiengang an der Provdadis-Hochschule in Frankfurt am Main.

Der BGL lebt das Prinzip des "Verbandes von unten". Unternehmer bestimmen Verbandspolitik und Verbandsangebot auf allen Ebenen; in den Landesverbänden und im Spitzenverband, auf Mitgliederversammlungen, in Vorständen, im Aufsichtsrat, in Ausschüssen und in Arbeitskreisen. Der BGL lebt aber auch den Föderalismus. Die Unternehmer werden nicht von einer fernen Zentrale, sondern flächendeckend direkt vor Ort von regionalen, schlagkräftigen Einheiten – den Landesverbänden – betreut.

Weil beim BGL Unternehmer erfolgreich für Unternehmer arbeiten, vertritt er rund 7.000 Betriebe aus den genannten Bereichen: 7.000 Unternehmer, die erfahren haben, dass Verbandsmitgliedschaft mehr bringt als sie kostet. Schließlich bieten der BGL und seine Landesverbände Information, Dienstleistung und Interessenvertretung aus einer Hand. Der BGL als "Bundesverband" arbeitet also in zwei Richtungen. Einerseits stellt er über seine Landesverbände das Know-how, das er u.a. in den Unternehmerratsausschüssen und -arbeitskreisen erworben hat, den Mitgliedsunternehmen zur Verfügung. Andererseits vertritt er ihre Interessen gegenüber Brüssel und Berlin. Dafür ist jeweils ein Verbindungsbüro vor Ort tätig, das den intensiven und problemlosen Informationsaustausch gewährleistet.

Die Erfolge und die angebotene Leistungspalette des BGL wären ohne das Expertenteam in der Frankfurter Dienstleistungszentrale undenkbar. Hier arbeiten rund 30 Mitarbeiter/innen u.a. in neun Fachabteilungen und jeweils drei weitere Mitarbeiter/innen in den Büros in Berlin und Brüssel. Für die Durchführung der laufenden Geschäfte sind BGL-Vorstandssprecher Professor Dr. Dirk Engelhardt und sein Team verantwortlich; dies erfolgt in enger Abstimmung mit dem BGL-Aufsichtsrat mit Horst Kottmeyer als Vorsitzendem und Thomas Heinbokel als dessen Stellvertreter.


Firmenname:

Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik e.V.

Gründungsjahr: 1955

Hauptgeschäftsführer: Markus Olligschläger

Geschäftsführer: RA Detlef Neufang

Präsident Jochen Quick

(Quick GmbH & Co. KG, Buchholz/Ww.)

Vize-Präsident Klaus Hartmann

(nobilia-Werke GmbH & Co. KG, Verl)

Vize-Präsident Andreas Ott

(Pfleiderer Deutschland GmbH, Verden)

Jörg Eichhorn

(F. W. Dauphin GmbH & Co., Offenhausen)

Willi Stollenwerk

(J. & W. Stollenwerk oHG, Merzenich)

Rainer Farsch

(NOSTA Trading S.a.r.l., Mertert – Luxemburg)

Ralf Nieß (Häffner GmbH & Co. KG, Asperg)

Kontaktdaten:

BWVL

Lengsdorfer Hauptstr. 75
53127 Bonn

Tel.: +49 (0)228 92535-0

Fax: +49 (0)228 92535-45

www.bwvl.de

info@bwvl.de


Leistungsprofil
Profil

Der BWVL e.V. ist einer der führenden Unternehmensfachverbände für Transport und Logistik. Seit 1955 vertritt er engagiert und wirksam die gemeinsamen Interessen seiner Mitgliedsunternehmen – vor allem aus dem Werkverkehr – gegenüber der Politik und in der Wirtschaft. Mit Erfahrung und Fachkompetenz begleitet und gestaltet der Verband die Entwicklungen im Güterverkehrssektor.

Der BWVL setzt sich ein für:

- liberalisierte und harmonisierte Transportmärkte
- faire Bedingungen zur Optimierung logistischer Prozesse
- eine verbesserte Informations- und Verkehrsinfrastruktur
- bezahlbare wirtschaftliche Mobilität
- den Abbau bürokratischer und fiskalischer Beschränkungen

Der BWVL wendet sich entschieden gegen wettbewerbsverzerrende staatliche Markteingriffe, einseitige Belastungen, insbesondere des Straßengüterverkehrs und Beschränkungen unternehmerischer Tätigkeit im Verkehrsmarkt.

Ziele

Im Interesse seiner Mitgliedsunternehmen bezieht der BWVL zu aktuellen verkehrswirtschaftlichen und -politischen Entwicklungen Position gegenüber nationalen und internationalen Entscheidungsträgern. Dazu gehört die Mitwirkung bei der Gesetzgebung und die Präsenz und gezielte Stellungnahme in Ausschüssen und bei Anhörungen. Der BWVL tritt in kritische Diskussion und konstruktiven Dialog mit allen Interessenvertretern und Institutionen, die das Meinungsbild der Verkehrswirtschaft mitprägen und leistet Öffentlichkeitsarbeit bei den Medien.

Leistungen

Der BWVL bietet seinen über 1.000 Mitgliedern – Unternehmen aller Größenordnungen aus Industrie, Handel und Verkehrswirtschaft – maßgeschneiderte Kompaktlösungen. Ob chemische Industrie, Mineralölwirtschaft, Bauindustrie, Baustoffhandel, Maschinen- und Fahrzeugbau, Nahrungs- und Genussmittelindustrie, Lebensmittel-groß- und Einzelhandel, Landschafts- und Gartenbau oder Logistik-Dienstleister: Er fördert das Know-how und hilft seinen Mitgliedsunternehmen, Ressourcen und Potenziale optimal zu nutzen. Als Partner der Güterverkehrswirtschaft steht der BWVL den Unternehmen mit vielen Angeboten für die Praxis zur Seite:

- Individuelle Beratung zu transport-, verkehrs- und arbeitsrechtlichen sowie betriebswirtschaftlichen und logistischen Fragen durch Experten
- Aktuelle Rundschreiben und nutzbringende Hintergrundinformation, auch online unter www.bwvl.de
- Kundenorientierte Dienstleistungen wie Mautservice, Checklisten, Rechtsprechung, Fachliteratur
- Gezielte Weiterbildungsmaßnahmen wie Seminare, Studienreisen, Workshops und Fachkongresse
- Förderung des Meinungs- und Erfahrungsaustauschs der Mitglieder über Regionalgruppen und Arbeitskreise

QR-Code: Scannen Sie diesen Code mit Ihrem Smartphone, um auf weitere Online-Inhalte zuzugreifen. Ihr Telefon muss dafür internetfähig sein.



**Firmenname:**

DSLV Bundesverband Spedition und Logistik e. V.

Gründungsjahr:

1880 als Verein Deutscher Spediteure e. V.

Präsidium:

Axel Plaß (Präsident)

Mathias Krage (Vizepräsident & Schatzmeister)

Dr. Johannes Offergeld

Hauptgeschäftsführer:

Frank Huster

Kontaktdaten:

DSLV Bundesverband Spedition und Logistik e. V.
 Friedrichstraße 155-156 | Unter den Linden 24
 10117 Berlin

Tel.: +49 (0)30 4050228-0

Fax: +49 (0)30 4050228-88

www.dslv.org

info@dslv.spediteure.de | twitter.com/DSLVL_Berlin



Präsident: Axel Plaß (links)

Hauptgeschäftsführer: Frank Huster (rechts)

Leistungsprofil

Als Spitzen- und Bundesverband repräsentiert der DSLV durch 16 regionale Landesverbände die verkehrsträgerübergreifenden Interessen von etwa 3.000 Speditions- und Logistikbetrieben, die mit insgesamt 595.000 Beschäftigten und einem jährlichen Branchenumsatz in Höhe von 114 Milliarden Euro wesentlicher Teil der drittgrößten Branche Deutschlands sind.

Die Mitgliederstruktur des DSLV reicht von global agierenden Logistikkonzernen, 4PL- und 3PL-Providern über inhabergeführte Speditionshäuser (KMU) mit eigenen LKW-Flotten sowie Befrachter von Binnenschiffen und Eisenbahnen bis hin zu See-, Luftfracht-, Zoll- und Lagerspezialisten.

Speditionen fördern und stärken die funktionale Verknüpfung sämtlicher Verkehrsträger. Die Verbandspolitik des DSLV wird deshalb maßgeblich durch die verkehrsträgerübergreifende Organisations- und Steuerungsfunktion des Spediteurs bestimmt.

Der DSLV ist politisches Sprachrohr sowie zentraler Ansprechpartner für die Bundesregierung, für die Institutionen von Bundestag und Bundesrat sowie für alle relevanten Bundesministerien und -behörden im Gesetzgebungs- und Gesetzumsetzungsprozess, soweit die Logistik und die Güterbeförderung betroffen sind.

Gemeinsam mit seinen Landesverbänden ist der DSLV Berater und Dienstleister für die Unternehmen seiner Branche. Als Arbeitgeberverbände und Sozialpartner vertreten die DSLV-Landesverbände die Branche in regionalen Tarifangelegenheiten.

Der DSLV ist Mitglied des Europäischen Verbands für Spedition, Transport, Logistik und Zolldienstleistung (CLECAT), Brüssel, der Internationalen Föderation der Spediteurorganisationen (FIATA), Zürich, sowie assoziiertes Mitglied der Internationalen Straßentransport-Union (IRU), Genf. In diesen internationalen Netzwerken nimmt der DSLV auch Einfluss auf die Entwicklung des EU-Rechts in Brüssel und Straßburg und auf internationale Übereinkommen der UN, der WTO, der WCO, u. a.

Der DSLV unterstützt und fördert die Logistics Alliance Germany (LAG), ein öffentlich-privates Partnerschaftsprojekt des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der deutschen Logistikbranche, das den Logistikstandort Deutschland im Ausland vermarktet.

Die Mitgliedsunternehmen des DSLV fühlen sich den Zielen der Sozialen Marktwirtschaft und der Europäischen Union verpflichtet.

QR-Code: Scannen Sie diesen Code mit Ihrem Smartphone, um auf weitere Online-Inhalte zuzugreifen. Ihr Telefon muss dafür internetfähig sein.





Firmenname:

SVG Bundes-Zentralgenossenschaft Straßenverkehr eG

Gründungsjahr: 1948

Vorstand:

Klaus-Peter Röskes,
Werner Gockeln (Geschäftsführender Vorstand)
Marcel Frings (Geschäftsführender Vorstand)

Ansprechpartner: Corina Huneke

Größe der Belegschaft:

1.000 Mitarbeiter deutschlandweit

Sitz:

Die SVG Bundes-Zentralgenossenschaft Straßenverkehr eG in Frankfurt/Main ist die Dachorganisation von 15 regionalen Straßenverkehrsgenossenschaften

www.svg.de

Online Learning: www.SVG-akademie.de

SVG Kundenportal: www.mySVG.de

what3words: ding.fahrende.scheibe

Kontaktdaten:

SVG Bundes-Zentralgenossenschaft Straßenverkehr eG
Breitenbachstraße 1
60487 Frankfurt

Tel.: +49 (0)69 7919-500

Fax: +49 (0)69 7919-245

www.svg.de

info@svg.de



Leistungsprofil

Die Straßenverkehrsgenossenschaft (SVG) ist Beratungs- und Servicedienstleister für die Transport- und Logistikbranche.

Zum Produktportfolio zählen

- Arbeitssicherheit
- Aus- und Weiterbildung
- Beratung
- Brandschutz
- Entsorgung/Abfall
- Fahrschulen
- Fördermittelberatung
- Gefahrgut
- Kombiniertes Verkehr
- Mautabrechnung
- MwSt. Rückerstattung
- Tank- und Servicekarten
- Versicherung

Die SVG-Gruppe verfügt über mehr als 30 Autohöfe und Tankstellen sowie 26 Fahrschulen.

Jährlich schult der SVG-Verbund rund 70.000 Berufskraftfahrer und bereitet mehr als 5.000 Förderanträge für die BAG-Förderprogramme vor.

13.000 Transport- und Logistikunternehmen mit 125.000 schweren Lkw rechnen ein Mautvolumen von rund 1 Mrd Euro über die SVGen ab und mehr als 5.000 Unternehmen nutzten die SVG Tank- und Servicekarten.

Die SVGen betreuen insgesamt mehr als 65.000 Verkehrsbetriebe in Arbeitsschutzthemen und über 200.000 Versicherungsverträge bei rund 11.000 gewerblichen Kunden.

Seit 1948 steht der Name der SVG für Zuverlässigkeit, Qualität und Erfahrung in Transport und Logistik, für Verantwortung gegenüber Kunden und Mitarbeitern sowie für die Umwelt und die nachfolgenden Generationen.

Die SVG bekennt sich zu ihrer genossenschaftlichen Struktur und fühlt sich dem Nutzen ihrer Mitglieder und Kunden verpflichtet. Diese Philosophie stellt die SVG in ihrem eigenen Wirtschaften über den kurzfristigen Profit.

Mit dem Ziel, die Wettbewerbsposition ihrer Mitglieder und Kunden zu stärken, bieten die 15 regionalen SVGen ortsnahe, kompetente Beratung und Lösungen.

QR-Code: Scannen Sie diesen Code mit Ihrem Smartphone, um auf weitere Online-Inhalte zuzugreifen. Ihr Telefon muss dafür internetfähig sein.



OpenTelematics

VERBAND DER TELEMATIK

Firmenname:

OpenTelematics e. V. – Verband der Telematik

Gründungsjahr: 2018**Vorstand:** Thomas Gräbner (OpenTelematics)**Aufsichtsräte:**Daniel Thommen (LOSTnFOUND),
Jens Uwe Tonne (Couplink),
Hans-Jörg Nolden (AddSecure)**Kontakt Daten:**OpenTelematics e. V.
Schadowstraße 63
40212 Düsseldorf

Tel.: +49 (0) 211 54767130

Fax: . . .

www.OpenTelematics.io
info@opentelematics.io

Leistungsprofil

Einheitlicher Standard verbindet

Um den digitalen Austausch von Auftrags- und Logistikdaten für Unternehmen zu ermöglichen, sind langfristig einheitliche Standards zwingend erforderlich. Im Juli 2018 gegründet, hat der Verband OpenTelematics e. V., eine softwareunabhängige Standardschnittstelle zur Übertragung von Telematikdaten etabliert.

Dadurch ist eine Softwarearchitektur mit einheitlichen Beschreibungs- und Konfigurationsformaten für Embedded Software im Telematik-Markt festgesetzt. Anwender der Logistikbranche profitieren bei ihren Projekten von kurzen Implementierungsphasen und geringen Investitionen.

OpenTelematics richtet sich an Telematikanbieter, Softwarehersteller und Interessierte mit Fokus im europäischen Raum.

Ziele

Das formulierte Ziel des Verbandes ist eine offene Technologie- und Entwicklungspartnerschaft aus Anbietern von Telematik-Lösungen, branchennahen Soft- und Hardwareherstellern, sowie Anbietern und Nutzern der Technologie. Ein primäres Ziel ist die Weiterentwicklung standardisierter Protokolle zur Übertragung von Telematikdaten, sowie deren Austausch mit unterschiedlichen Software- und Basistechnologien.

Weitere für den Verband relevanten Themen lassen sich in die Bereiche Standardisierung, Technologie, Rechtssicherheit und den Interessen der Verbandsmitglieder dienliche Bereiche definieren.

Technologie für den Fortschritt

Der Verband spricht Hersteller und Anbieter von Telematik-Lösungen ebenso an, wie branchennahe Softwareunternehmen. Die durch OpenTelematics entwickelte Basis Schnittstelle wird aktiv durch Verbandsmitglieder optimiert und erweitert. Dabei verfolgt der Verband keine kommerziellen Interessen und versteht sich als offene Plattformen, auf der Ideen und Technologien gemeinsam entwickelt und gestaltet werden.

Recht und Datenschutz

Die Verwendung der standardisierten und dokumentierten Schnittstelle sowie den entsprechenden Services wird in einem Lizenz-Nutzungsvertrag mit jedem Mitglied geregelt. Die technische Umsetzung und damit verbundene rechtliche Bestimmungen obliegen jedem Mitglied. Mitgliederinformationen und Stammdaten werden ausschließlich in Deutschland gemäß DSGVO verarbeitet und gespeichert.

Mitgliedsinteressen

Der Verband betrachtet sich als Interessenvertretung von Herstellern und Anbietern von Telematik-Lösungen sowie branchennahe Softwarelösungen. Zusätzlich kanalisiert er die Interessen von Nutzern der Technologie und integriert diese in die Verbandsarbeit. Die Verbandsziele sollen insbesondere durch eine offene Kommunikation der Verbandsmitglieder untereinander, sowie dem aktiven Dialog mit Industrie, Öffentlichkeit und Politik erreicht werden. Im Rahmen von regelmäßigen Arbeitskreisen werden Themenkomplexe aus den Bereichen Technologien und Standardisierung bearbeitet. Erfahrungen von Anwendern, Lösungspartnern, Softwareunternehmen und Hardwareherstellern fließen in die Arbeitskreise ein.

Weitere Informationen und Angebote auf:
<https://www.opentelematics.io>





FUMO® Monitor: Verwalten Sie einfach und rechtssicher Ihr Fahrpersonal



FUMO® Scan

Elektronische Führerscheinkontrolle
mit Echtheitsprüfung und Datenübertragung in den FUMO® Monitor.



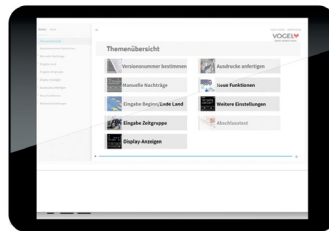
FUMO® Mobile

Die App für Ihre LKW-Fahrer
mit Zugriff auf firmenspezifische
Dokumente.



FUMO® Monitor

Verwaltung von Fahrern
und Fuhrpark – rechtssicher
und intuitiv.



FUMO® E-Learning

Jährliche Pflichtunterweisung als
Online-Schulungen im FUMO® Monitor.

Anbieter-Verzeichnis (in alphabetischer Reihenfolge)

Seite	Unternehmen	Straße	PLZ	Ort
84	AM Logistic Solutions GmbH	Talweg 19	74254	Offenau
54	Alfred Amenda & Sohn Transport GmbH	Gutenbergstraße 3	86558	Hohenwart
55	B+S GmbH Logistik und Dienstleistungen	Am Teuto 12	33829	Borgholzhausen
94	BERGER Fahrzeugtechnik Ges.m.b.H.	Rettenbach 10a	A-6241	Radfeld
71	BFS - Business Fleet Services GmbH	An der Autobahn 2-8	74592	Kirchberg an der Jagst
104	Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.	Breitenbachstraße 1	60487	Frankfurt
105	BWVL	Lengsdorfer Hauptstr. 75	53127	Bonn
56	Chemion Logistik GmbH	CHEMPARK Leverkusen, Gebäude G 7	51368	Leverkusen
66	Complina GmbH KRAVAG Truck Parking	Raiffeisenplatz 1	65189	Wiesbaden
80	COUPLINK GROUP AG	Mörserstraße 13	52457	Aldenhoven
81	DAKO GmbH	Brüsseler Str. 22	07747	Jena
106	DSLV Bundesverband Spedition und Logistik e. V.	Friedrichstraße 155-156 Unter den Linden 24	10117	Berlin
72	EURO-Leasing GmbH	Hansestraße 1	27419	Sittensen
90	Fliegl Fahrzeugbau GmbH	Oberpöllnitzer Straße 8	07819	Triptis
57	Friigo-Trans GmbH	Industriestraße 10	67136	Fußgönheim
100	GEFA BANK GmbH	Robert-Daum-Platz 1	42117	Wuppertal
58	Geis Holding GmbH & Co. KG	Rudolf-Diesel-Ring 24	97616	Bad Neustadt
59	GROUP7 AG	Eschenallee 8	85445	Schwaig b. München
60	a. hartrodt Deutschland (GmbH & Co) KG	Högerdamm 35	20097	Hamburg
61	Helco Transport-und Pharmalogistik GmbH	Lise-Meitner-Str. 4	63457	Hanau
82	idem telematics GmbH	Lazarettstr. 4	80636	München
85	Infraserv Logistics GmbH	Stroofstrasse 27	65933	Frankfurt am Main
91	Kässbohrer Fahrzeugwerke GmbH	Siemensstraße 74	47574	Goch
73	KLVrent GmbH & Co. KG	Gewerbstraße 11	83365	Nußdorf
86	KNAPP AG	Günter-Knapp-Straße 5-7	A-8075	Hart bei Graz
95	Kögel Trailer GmbH	Am Kögel-Werk 1	89349	Burtenbach
101	KRAVAG-LOGISTIC Versicherungs-AG	Heidenkampsweg 102	20097	Hamburg
96	Krone Commercial Vehicle SE	Bernard-Krone-Str. 1	49757	Werlte
97	Langendorf GmbH	Bahnhofstraße 115	45731	Waltrop
87	Linde Material Handling GmbH	Carl-von-Linde-Platz	63743	Aschaffenburg
77	LIS Logistische Informationssysteme AG	Hansaring 27	48268	Greven,
70	LOXXESS AG	Betastrasse 10E	85774	Unterföhring
74	LVS Lastwagen Vermiet Service Witteler GmbH	Möhnestr. 54	59929	Brilon
98	F. X. MEILLER Fahrzeug- u. Maschinenfabrik GmbH & Co.KG	Ambossstraße 4	80997	München
62	METRO LOGISTICS Germany GmbH	Schlüterstr. 1	40235	Düsseldorf
63	Night Star Express GmbH Logistik	Heinrich-Hertz-Str. 1	59423	Unna
108	OpenTelematics e. V.	Schadowstraße 63	40212	Düsseldorf
83	Opheo Solutions GmbH	Weidestr. 120A	22083	Hamburg
64	Pabst Transport GmbH & Co. KG	Industriestraße 15	97469	Gochsheim
65	pfenning logistics GmbH	Daimlerstraße 4	68542	Heddersheim
78	PTV Group	Haid-und-Neu-Str. 15	76131	Karlsruhe
92	Schmitz Cargobull AG	Bahnhofstraße 22	48612	Horstmar
67	Schroeder Group	Mengeder Straße 73	44536	Lünen
102	OSKAR SCHUNCK GmbH & Co. KG	Englschalkinger Str. 12	81925	München
99	Schwarz Müller Gruppe	Hanzing 11	A-4785	Freinberg
75	Seaco International Leasing GmbH	Am Sandtorpark 2	20457	Hamburg
68	SpanSet GmbH & Co. KG	Jülicher Straße 49-51	52531	Übach-Palenberg
88	STILL GmbH	Berzeliusstraße 10	22113	Hamburg
89	Stöcklin Logistik GmbH	Untere Industriestraße 20	57250	Netphen
107	SVG Bundes-Zentralgenossenschaft Straßenverkehr eG	Breitenbachstraße 1	60487	Frankfurt
76	TIP Trailer Services Germany GmbH	Bredowstraße 20	22113	Hamburg
79	TIS Technische Informationssysteme GmbH	Müller-Armack-Str. 8	46397	Bocholt
93	TotalEnergies Marketing Deutschland GmbH	Jean-Monnet-Straße 2	10557	Berlin
103	Versorgungswerk der Verkehrswirtschaft e.V.	Friedrichstraße 155 – 156 Unter den Linden 24	10117	Berlin
69	Würfel Holding GmbH	Am Leuchtturm 10	27568	Bremerhaven

Telefon			Fax			Internet	E-Mail
+49	(0)7136	95750				www.amlogisticsolutions.de	mail@amlogisticsolutions.de
+49	(0)8443	9263-0	+49	(0)8443	727	www.amendagmbh.de	info@amendagmbh.de
+49	(0)5425	2797-0	+49	(0)5425	2797-311	www.b-slogistik.de	info@b-slogistik.de
+43	(0)5338	8421 7000				www.berger-ecotrail.com	info@berger-ecotrail.com
+49	(0)7904	94290-0	+49	(0)7904	94290-59	www.bfs.tv	zentrale@bfs.tv
+49	(0)69	7919-0	+49	(0)69	7919-227	www.bgl-ev.de	bgl@bgl-ev.de
+49	(0)228	92535-0	+49	(0)228	92535-45	www.bwvl.de	info@bwvl.de
+49	(0)214	2605-33900	+49	(0)214	2605-33901	www.chemion.de	chemion@chemion.de
+49	(0)611	53336559				www.kravag-truck-parking.de	team@kravag-truck-parking.de
+49	(0)2464	9093610	+49	(0)2464	9093620	www.couplink.de	info@couplink.de
+49	(0)3641	22778500	+49	(0)3641	22778 599	www.telematics.dako.de	telematics@dako.de
+49	(0)30	4050228-0	+49	(0)30	4050228-88	www.dslv.org	info@dslv.spediteure.de
+49	(0)4282	93190	+49	(0)48282	9319-730	www.manrental.eu	kontakt@manrental.eu
+49	(0)36482	830-0	+49	(0) 36482	830-60	www.fliegl-fahrzeugbau.de	triptis@fliegl-fahrzeugbau.de
+49	(0)6237	4043-10	+49	(0)6237	4043-90	www.frigo-trans.eu	logistik@frigo-trans.de
+49	(0)202	382-560	+49	(0)202	382-700560	www.gefa-bank.de	transport@gefa-bank.de
+49	(0)9771	603-103	+49	(0)9771	603-119	www.geis-group.com	info@geis-group.de
+49	(0)8122	9453-1120	+49	(0)8122	9453-1129	www.group-7.de	k.spielmann@group-7.de
+49	(0)40	2390-0	+49	(0)40	2390-319	www.hartrodt.com	ah_ham@hartrodt.com
+49	(0)6181	441780	+49	(0)6181	441783	www.helco-pharma.de	contact@helco-pharma.de
+49	(0)89	720 1367-0	+49	(0)89	7201367-29	www.idemtelematics.com	info@idemtelematics.com
+49	(0)69	305-44010	+49	(0)69	305-80164	www.infraserv-logistics.com	sven.frerick@infraserv-logistics.com
+49	(0)2823	97210	+49	(0)2823	9721-21	www.kaessbohrer.com	Customer care: 00 800 527 72 647 37
+49	(0)8669	35822200	+49	(0)8669	35822291	www.klvrent.de	info@klvrent.de
+43	(0)504	952-0				www.knapp.com	sales@knapp.com
+49	(0)8285	88-0	+49	(0)8285	88-17905	www.koegel.com	info@koegel.com
+49	(0)800	5331135	+49	(0)40	23606-4366	www.kravag.de	info@kravag.de
+49	(0)5951	209-0	+49	(0)5951	98268	www.krone-trailer.com	info.nfz@krone.de
+49	(0)2309	938-0	+49	(0)2309	938-190	www.langendorf.de	info@langendorf.de
+49	(0)6021	99-0	+49	(0)6021	99-1570	www.linde-mh.de	info@linde-mh.de
+49	(0)2571	929-01	+49	(0)2571	926-260	www.lis.eu	info@lis.eu
+49	(0)89	255476-10	+49	(0)89	255476-11	www.loxess.com	anfrage@loxess.com
+49	(0)2961	7404-0	+49	(0)2961	7404-44	www.lvs-witteler.de	info@witteler-brilon.de
+49	(0)89	1487-0	+49	(0)89	1487-1355	www.meiller.com	info@meiller.com
+49	(0)151	15115983				www.metro-logistics.de	t.schmalenberg@metro-logistics.de
+49	(0)2303	98688-0	+49	(0)2303	98688-66	www.night-star-express.de	info@night-star-express.de
+49	(0)211	54767130				www.OpenTelematics.io	info@opentelematics.io
+49	(0)40	414960-0	+49	(0)40	414960-11	www.opheo.com	info@opheo.com
+49	(0)9721	7630-300	+49	(0)9721	7630-111	www.pabst-transport.de	jochen.oeckler@pabst-transport.de
+49	(0)6203	9545-0	+49	(0)6203	99100	www.pfenning-logistics.com	info@pfenning-logistics.vom
+49	(0)721	9651-8100	+49	(0)721	9651-699	www.ptvgroup.com/de/	logistics@ptvgroup.com
+49	(0)2558	81-0	+49	(0)2558	81-500	www.cargobull.com	info@cargobull.com
+49	(0)231	9870700	+49	(0)231	98707029	www.schroeder-international.com	Info@schroeder-international.com
+49	(0)89	38177-0	+49	(0)89	38177-299	www.schunck.de	info@schunck.de
+43	(0)7713	800-0	+43	(0)7713	800-297	www.schwarzmueller.com	office@schwarzmueller.com
+49	(0)40	808031 0	+49	(0)40	808031-12	www.seacoglobal.de	german.domestic@seacoglobal.com
+49	(0)2451	4831-0	+49	(0)2451	4831-207	www.spanset.com	info@spanset.de
+49	(0)40	7339-2000	+49	(0)40	7339-2001		
+49	(0)2713	1793-0	+49	(0)2713	1793-100	www.stoeklin.com	info-de@stoeklin.com
+49	(0)69	7919-500	+49	(0)69	7919-245	www.svg.de	info@svg.de
+49	(0)40	350880	+49	(0)40	35088255	www.tipeurope.de	info-central@tipeurope.com
+49	(0)2871	27220	+49	(0)2871	272299	www.tis-gmbh.de	kontakt@tis-gmbh.de
+49	(0)30	20278722	+49	(0)30	20276785	www.fleet-card.de	cards.services@totalenergies.com
						www.mobilitaetsrente.de	info@mobilitaetsrente.de
+49	(0)471	9795-183	+49	(0)471	9795-149	www.wuerfel.com	logistik@wuerfel.com

ANZEIGEN- MARKT

Rubriken:

Absatz- / Abrollkipper / Kipper	Logistik-Dienstleistungen
Ankauf Anhänger, Auflieger	Messehinweise
Ankauf Lkw, Transporter	Spezial- u. Kommunalfahrzeuge
Aus- und Fortbildung	Stellenmarkt
Fahrzeughersteller	Tank- und Silofahrzeuge
Fahrzeugteile, Motoren, Zubehör	Telematik und Software
Gabelstapler, Zusatzgeräte	Verkauf Anhänger, Auflieger
Geschäftsverbindungen	Verkauf Lkw
Immobilienbörse	Verkauf Transporter
Kapitalmarkt	Verschiedenes
Kühlfahrzeuge	Versteigerungen
Lkw-Leasing, Lkw-Vermietung	Wechselanhänger und -brücken
Lkw-Werkstätten	Werkstattbedarf

Anzeigenverwaltung

Tel. 089 / 20 30 43-23 75

anzeigen.verkehrsrundschau@springer.com

Ihr Mediaberater für Rubrikanzeigen Ralf Schmidt

Tel. 08742 / 919994 oder
0160 / 8869867

E-Mail: ralf.schmidt@springer.com

Geschäftsverbindungen

Subunternehmer für Containertransporte im Nah- und Fernverkehr per sofort gesucht!

Konditionen:

- ✓ Pünktliche Zahlung der Rechnungen bzw Gutschriften
- ✓ Volleinsatz / Dauerbeschäftigung
- ✓ Marktgerechte flexible Preisvereinbarungen
- ✓ Mehrsprachiges Disponententeam
- ✓ Vorausschauende und faire Einsatzplanung

BD Containerhandel & Logistik GmbH

Senator-Borttscheller-Str. 10, 27568 Bremerhaven
Telefon: +49 471 - 290 0218-11, Mobil +49 171 68 40 497
E-Mail: bruemmer@bdbremen.de



WWW.ERSATZFAHRER.IE

**suchen Unternehmer
mit Standard – SZM**
kontakt@stadler.info
stadler-spedition.de

 GRÜRMANN
**Unternehmenskauf
Unternehmensverkauf** seit über 70 Jahren
Eiserfelder Straße 300 · 57080 Siegen
Tel.: 0271 387878 0 · Info@gruermann.com

www.verkehrsrundschau.de

Fahrzeugversicherung: ab € 149,- p.M.
SZM-Haftpflicht/Kasko!
Hotline: **truck-broker.** *...ist doch klar!*
(0 66 21) 64 00-0 Ihr Versicherungsmakler

KFZ - PRÄMIEN / SPEZIAL - RABATTE / FLOTTENVERSICHERUNG!
Ihr Partner für Versicherungen
LOGISTIK - ASSEKURANZ - Telefon 02153 950 72 73

www.firmengründung.me



Geben Sie Kindern eine Zukunft

Kinder leiden am meisten unter den Folgen von Umweltzerstörung und Klimawandel.

terre des hommes setzt sich deshalb dafür ein, dass für Kinder das Recht auf eine gesunde Umwelt verwirklicht wird.

 terre des hommes
Hilfe für Kinder in Not

www.tdh.de

► Geschäftsverbindungen

Zum Ausbau unserer Seecontainerfernverkehrsdisposition suchen wir zum nächstmöglichen Zeitpunkt weitere Subunternehmer mit SZM für den Volleinsatz.

Wir bieten:

- ✓ Vollauslastung
- ✓ faire und schnelle Bezahlung
- ✓ Mietchassis
- ✓ Einhaltung der Lenk und Ruhezeiten
- ✓ motiviertes und erfahrenes Disponententeam

Ansprechpartner: Kai Wallschlag
E-Mail: kw@fuxx-multimodal.de

Telefon: 04 21 / 22 15 88-10
Homepage: www.fuxx-multimodal.de



SCHLUSS MIT DER ABZOCKE
Körperschaftsteuer Niederlande 15%
Körperschaftsteuer Irland 12,5%
www.firmenverlegung.eu

Anzeige aufgeben

rund um die Uhr unter
www.verkehrsrundschau.de

► Leasing, Vermietung



Kauf - Miete - Mietkauf (komplettes Lieferprogramm)



Ca. 650 Fahrzeuge im Angebot

Aufieger - Anhänger - Tieflader - Tiefbetten (meist teleskopierbar)
- LKW - SZM (auch mit Ladekran) - Innenlader - Schubbodenaufieger



45356 Essen

+49 (0) 201/61 67-0

info@es-ge.de

www.es-ge.de


Erste Hilfe.



Selbsthilfe.

brot-fuer-die-welt.de/selbsthilfe
Mitglied der actalliance



UNABHÄNGIG UND ENTSPANNT VERREISEN.



Wohnmobile
von 3,5 bis
13 Tonnen.

Wer in diesem Jahr bei seiner Urlaubsplanung auf Nummer sicher gehen will, muss flexibel sein. Mit unseren Wohnmobilen entscheiden Sie selbst, wo die Reise hin geht. Machen Sie sich Ihr eigenes Bild von unserem Mietpark.

Effiziente Dienstleistungen für grenzenlose Mobilität.
Drive the Future.

www.bfs.tv



Ankauf Lkw, Transporter

MB * MAN * Scania * Volvo * DAF * Iveco * MB * MAN * Scania * Volvo * DAF * Iveco * MB * MAN * Scania

*Flexibel + Fair
seit 1980*



Wir kaufen Ihr/e/n Abroll-, Absetz-, Kipper-, Kran-, Holzfahrzeug, SZM, Pritsche, Koffer, BDF sowie Anhänger + Auflieger!

72160 Horb-Talheim · Am Barbelberg 3
Telefon: 0 74 86 / 9 60 55 · Telefax: 0 74 86 / 9 60 56
E-Mail: info@klink-lkw.de

MAN * Scania * MB * MAN * Scania * Volvo * DAF * Iveco * MB * MAN * Scania * Volvo * DAF * Iveco * MB

Wir kaufen ständig gebrauchte LKW, Anhänger und Auflieger.

Kutsch

Fahrzeughandels-gesellschaft mbH

Carl-Zeiss-Straße 26
52477 Alsdorf bei Aachen
Tel.: 0 24 04/94 35-0, Fax: -20
ankauf@Kutsch-Lkw.de
www.Kutsch-Lkw.de

**Wir kaufen und verkaufen:
Lebensmittel-tankfahrzeuge „aller Art“**

Gebr. Langensiepen GmbH, D-35428 Langgöns
Tel. +49 (0)6403 9000-0 – Fax +49 (0)6403 9000-40
E-Mail: info@milchsammelwagen.de
Internet: www.milchsammelwagen.de

Fahrzeughandel Oestreich
Wir kaufen:
SZM-LKW, Kipper, Auflieger, Anhänger, Transporter.
Bitte alles anbieten!
Wir zahlen gute Preise und garantieren eine schnelle seriöse Abwicklung!
Tel. 0174/3105705
fzh-oestreich@gmx.de

Suche laufend Nutzfahrzeuge
Tel. 08035/8115, Fax: -/9678354
Mobil: 0171/5282543
hiltrudsenhenn@t-online.de

Mobil: +49 173 77777 49
Email: info@khalil-trucks.com



SUCHEN FÜR DUBAI DRINGEND
ALLER ART/TYP LKW · BAUMASCHINEN
BETONMISCHER · BETONPUMPEN · PKW
Bj. 1970 – 2020 · <http://khalil-trucks.de/gesucht>

Manchmal braucht man Kontakte:
Ihr Kontakt zur eigenen Anzeige:
089/203043-2323



Redefiner Handels-GmbH
Nutzfahrzeuge

Ankauf von LKW, Auflieger und Anhänger aller Art

An der Bundesstraße 5 - Nr. 20 - 19230 Redefin
Tel. (038854) 207 Fax: 5400 Mobil: 0171 / 7720654
E-Mail: info@redefin-lkw.de www.redefin-lkw.de

Verschiedenes



Fritz Maier
Christine Mooshammer GbR
Sandstrahl- u. Lackierbetrieb

Wir sandstrahlen und lackieren

- LKW, Anhänger, Nutzfahrzeuge
 - Tankfahrzeuge
 - Silofahrzeuge
- Koffer- und Kranwagen
- Container, Maschinen, Geräte

Zur Römerstr. 4
84069 Schierling-Inkofen
Tel.: 09451/9316-0, Fax: -22
E-Mail: info@fritz-maier.com
www.fritz-maier.com

Regenwasser-/Löschwasserbehälter
Heizöl-/Diesel-/Pflanzenöl- und Edelstahlbehälter neu und gebraucht von 1.000 bis 300.000 Ltr. Inhalt. Pufferspeicher, Zapfsäulen, Tankreinigungen und Tankdemon-tage. **Ankauf gebrauchter Tanks.**



Barth GmbH
Tel. 0 72 51/9 15 10, Fax -/91 51 75
E-Mail: info@barth-tank.de
www.barth-tank.de

Anzeigendisposition
Tel.: 089/203043-2375

Fahrzeugteile, Motoren, Zubehör

MAN-Fahrerhäuser Tel. 0 82 54/25 77

verschiedene Varianten vorrätig,
Tausch, Reparatur + Ankauf von
Unfall-Fahrerhäusern
www.lkw-instandsetzung.de
rehm-michael@freenet.de

Anzeige aufgeben
rund um die Uhr unter
www.verkehrsrundschau.de

Motorinstandsetzung

aller Marken z.B. Daimler, MAN, DAF, Iveco, Scania, BUS uvm.



- Austausch-Aggregate am Lager
- Fahrzeugabholung/Auslieferung
- Ein- und Ausbauservice mit Gewährleistung
- Ankauf von defekten Aggregaten/Fahrzeugen

Autowelt GmbH | Industriestraße 1 | 97618 Niederlauer
09771 / 63 53 996 | www.autowelt1.de
Fax: 09771 / 688 96 76 | Mail: rauch@autowelt1.de | Mobil: 0152 53 58 50 55

Ankauf Anhänger, Auflieger

wirkaufendeintrailer.de



Ein Zuhause für Straßenkinder

Gewalt und Armut treiben Millionen Kinder auf die Straße – immer auf der Suche nach etwas Essbarem und einem sicheren Schlafplatz. Mutig kämpfen sie ums Überleben.

terre des hommes unterstützt weltweit Jungen und Mädchen dabei, ein geregeltes Leben zu führen, mit Schule oder Ausbildung. Damit sie selbstbewusst ihre Zukunft gestalten können.

Mit Ihrer Spende helfen Sie diesen Kindern, den Neuanfang zu schaffen.



terre des hommes
Hilfe für Kinder in Not



www.tdh.de

VerkehrsRundschau/Ian Burgdorf



Mit 26 Tonnen durchs Gelände

Mehr Geländetauglichkeit geht bei MAN (fast) nicht! Mit zuschaltbarem Allradantrieb, dem speziellen Offroad-Programm des automatisierten „Tip-Matic“-Schaltgetriebes und weiteren elektrischen Helfern fürs Fahren in schwierigem Terrain meistert der TGS 26.470 6x6 nahezu jede Gelände-Herausforderung souverän. Die VerkehrsRundschau scheucht den hochgeländegängigen, 26 Tonnen schweren Dreiachser durch Schlamm, Matsch und Sand.

Was falsch läuft

Spesen, die zum regulären Gehalt gezählt werden, Fahrer, die selbst darum bitten, auf Einhaltung ihrer Ruhezeiten kontrolliert zu werden, und Konzerne, die nicht in die notwendige Infrastruktur investieren – auf deutschen Straßen läuft einiges schief. Was genau, bekommen Polizei und Netzwerke wie „Faire Mobilität“ jeden Tag mit. In der nächsten Ausgabe kommen sie zu Wort.

Der große Jahresrückblick

Der Sturm auf das Capitol zu Jahresanfang, die Flutkatastrophe im Juli und eine Bundestagswahl mit einem Ausgang, mit dem zu Jahresbeginn niemand gerechnet hat: Das waren nur einige Highlights des Jahres 2021. Doch auch in Logistik und Güterverkehr war einiges los. Freuen Sie sich auf die Bilder eines Jahres.

Heft 25/2021
erscheint am
22.12.2021



Gratis Probeheft

Abo-Hotline:
089/20 30 43-11 00

verkehrs RUNDschau

IMPRESSUM

Verlag Heinrich Vogel
Springer Fachmedien München GmbH
Aschauer Straße 30, 81549 München

Handelsregister: Amtsgericht München HRB 110956
Springer Fachmedien München GmbH ist Teil der Fachverlagsgruppe Springer Nature

Medienpartner

Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik,
TÜV Süd

Geschäftsführer

Peter Lehnert

Verlagsleiterin Fachmedien

Katrin Geißler-Schmidt

Chefredakteur (V.i.S.d.P.)

Gerhard Grünig (gg) 089 / 20 30 43-21 84

Stellvertreter des Chefredakteurs

Michael Cordes (cd) 089 / 20 30 43-21 31

Chef vom Dienst

Sabine Köstler (sk) 089 / 20 30 43-29 81
Theresa Siedler (ts) 089 / 20 30 43-29 80

Redaktion

Sascha Böhnke (sab) 089 / 20 30 43-25 07
Jan Burgdorf (bj) 089 / 20 30 43-29 77
Fabian Faehrmann (ff) 089 / 20 30 43-10 25
Eva Hassa (eh) 089 / 20 30 43-22 73
Mareike Haus (mh) 089 / 20 30 43-21 02
Anja Kiewitt (akw) 089 / 20 30 43-21 20
Stephanie Noll (sn) 089 / 20 30 43-26 17
Mireille Pruvost (mp) 089 / 20 30 43-12 51
Stefanie Schuhmacher (ste) 089 / 20 30 43-04 32
Gerfried Vogt-Möbs (gvo) 089 / 20 30 43-23 04

Content-Management

Philomena Bernieder (pb) 089 / 20 30 43-22 15
(philomena.bernieder@springernature.com)

Redaktions-Sachbearbeitung

Elke Harder 089 / 20 30 43-23 86

Korrespondenten/Autoren

Kay Wagner/Brüssel (kw), Mirko Kaupat/Warschau (mk), Stefan May/Wien (ms), Jürgen Briem/Paris (jb), Nadine Jansen/Italien (nja), Thomas Burgert (tb)

Herstellung

Lena Amberger 089 / 20 30 43-23 46

Grafik/Layout

Stefanie Michalski

Leitung Sales Transport & Logistik

Andrea Volz 089 / 20 30 43-21 24
(andrea.volz@springernature.com)

Mediaberatung

Sabrina Pevak 089 / 20 30 43-22 04
(sabrina.pevak@springernature.com)
Ralf Schmidt 0 87 42 / 91-99 94
(ralf.schmidt@springernature.com)
Denise-Louise Samil 089 / 20 30 43-22 26
(denise-louise.samil@springernature.com)

Anzeigenannahme Rubrikanzeigen

089 / 20 30 43-23 75
(anzeigen.verkehrsrundschau@springernature.com)

Leitung Vertrieb Fachzeitschriften

Tatjana Sachenbacher 089 / 20 30 43-16 27
(tatjana.sachenbacher@springernature.com)

Abonnement-Service

Tel.: 089 / 20 30 43-11 00
Fax: 089 / 20 30 43-21 00
E-Mail: vertriebservice@springernature.com

Marketing

Anselm Homburger 089 / 20 30 43-21 48
(anselm.homburger@springernature.com)

Leitung Online-Produktmanagement

Michael Pilzweiger 089 / 20 30 43-12 44
(michael.pilzweiger@springernature.com)

ISSN:

0341-214

Druck

F&W Druck- und Mediencenter GmbH
Holzhauser Feld 2, 83361 Kienberg

Abopreise VerkehrsRundschau

Die VerkehrsRundschau erscheint 14-tägig.
Einzelheft: € 10,90 netto/€ 11,66 inkl. MwSt.; inkl. Versand. Jahresabonnement Inland: € 327,60 netto/€ 389,84 brutto inkl. MwSt.; inkl. Versand. Ausland (Europa): € 371,60 netto/€ 442,20 brutto inkl. MwSt.; inkl. Versand. Ausland (außerhalb Europas): auf Anfrage. Preisänderungen vorbehalten.

Abo-Bezugsmöglichkeiten

Bestellungen per E-Mail oder schriftlich über den Abo-service. Das Abonnement gilt zunächst für ein Jahr. Es verlängert sich automatisch um ein Jahr, wenn es nicht 6 Wochen vor Ablauf dieses Jahres schriftlich beim Verlag gekündigt wird. Darüber hinaus sind Kündigungen jeweils 6 Wochen zum Bezugszeitraumende dem Verlag schriftlich mitzuteilen. Die Abonnementgebühren werden jährlich im Voraus in Rechnung gestellt oder bei Teilnahme am Lastschriftverfahren über die Postbanken oder Bankinstitute abgebucht. Bei Bestellungen aus dem Ausland erfolgt die Lieferung gegen Rechnungsstellung. Bei Nichtlieferung durch höhere Gewalt besteht kein Anspruch auf Ersatz. Aufnahme in Lesezirkel nur mit Genehmigung des Verlags.

HypoVereinsbank München

(BLZ 700 202 70, Konto 1830209200;
IBAN: DE02 7002 0270 1830 2092 00,
BIC: HYVEDE3333)

Anzeigenpreise

Es gilt die Anzeigen-Preisliste Nr. 64 vom 1.1.2021.

Nachdruck und Vervielfältigungen

Die Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Mit Ausnahme der gesetzlich zugelassenen Fälle ist eine Verwertung ohne Einwilligung des Verlages strafbar.

Manuskripte

Für mit Namen gekennzeichnete Beiträge ist der Autor verantwortlich. Der Verlag übernimmt keine Haftung für unverlangt eingesandte Manuskripte. Mit dem Autorenhonorar gehen die Verwertungs-, Nutzungs- und Vervielfältigungsrechte an den Verlag über, insbesondere auch für elektronische Medien (Internet, Datenbank, CD-ROM).

www.verkehrsrundschau.de
www.verkehrsrundschau-plus.de
www.verkehrsrundschau.de/abo



FEELS GIANT.

Der neue Mercedes-Benz Citan.

Außen kompakt, innen überraschend groß.

Gebaut für einen gigantischen Arbeitsalltag. #FeelsGiant

Mehr erfahren unter [mercedes-benz.de/citan](https://www.mercedes-benz.de/citan)

