21. November 2023 Verlag Heinrich Vogel ISSN 0341-2148 B 6924 23/2023

verkehrs RUNDSCHAU

Wochenmagazin für Spedition, Transport und Logistik

Who is Who 2024

Das Verzeichnis führender Produkt- und Dienstleistungsanbieter finden Sie ab Seite 59

Bereit für neues Denken

Persönlichkeiten aus Wirtschaft, Wissenschaft und Logistik zu den Top-Themen des Jahres 2024

12 ZUKUNFT LOGISTIKSTANDORT

Abstiegskandidat Logistikstandort Deutschland: Was läuft derzeit falsch, wie gelingt die Kehrtwende? Eine Expertenrunde liefert Antworten

36 MÖGLICHKEITEN VON KI

Wie Künstliche Intelligenz dabei helfen kann, neue Potenziale in Unternehmen aus Spedition, Transport und Logistik auszuschöpfen

Logistik-Trends 2024

www.verkehrsrundschau.de

Sehen Sie auf einen Blick, ob Sie mit Ihren Unternehmens-Kennzahlen über oder unter Ihren Wettbewerbern liegen:

verkehrs RUNDSCHAU index

VR INDEX - TRANSPORTPREISE IM STRASSENGÜTERVERKEHR

Sie sind Verlader oder Logistikdienstleister? Nehmen Sie jetzt am nächsten VerkehrsRundschau-Index teil und sichern sich einen Wunschgutschein sowie Ihre eigene...

BENCHMARK-ANALYSE

Hier kommen Sie direkt zur Anmeldung:
www.verkehrsrundschau.de/index

CODE SCANNEN:

Editorial

Eva Hassa
Redakteurin
eva.hassa@tecvia.com

Lust auf Zukunft

Die Klage ist des Kaufmanns Gruß, heißt es immer wieder. Doch mittlerweile durchzieht dieses Lamento ganz Deutschland. Egal, mit wem man spricht: Alles ist mies, nichts geht voran. Deutschland ist, zumindest gefühlt, der kranke Mann Europas (siehe Seite 4).

Blickt man auf den riesigen Berg an Herausforderungen, die in den kommenden Jahren hierzulande anstehen, kann einem in der Tat angst und bange werden. Da ist zum Beispiel die ungelöste Energiewende (siehe Seite 8), von der heute keiner weiß, ob und wie wir diese als Industrie-Nation hinbekommen. Gar nicht zu reden von der schwierigen Lage des Logistikstandorts Deutschland, wie die Expertenrunde auf Seite 12 zeigt – mit enormen Risiken auch für die deutsche Wirtschaft. Denn Logistik ist nun mal ihr Rückgrat.

Bei allem Negativismus ist aber auch viel Positives zu sehen: Die Bundesregierung bewegt sich. So hat sie nun doch ein Industriestrompreis-Paket geschnürt, ebenso ein Bund-Länder-Paket für schnelleres Planen und Bauen sowie das Wachstumschancen-Gesetz auf den Weg gebracht. Offenbar finden die Nöte der Unternehmen endlich Gehör. Positiv ist auch, dass sich Unternehmen auf den Weg machen und Innovationen anpacken. Das zeigen die Beispiele von DB Schenker (siehe Seite 36), Dachser (siehe Seite 40) und Ansorge (siehe Seite 44). Sie beweisen damit Lust auf Zukunft.

Es wäre schön, wenn wir mit dem Who is Who Logistik 2024 und seinen vielen inspirierenden Beiträgen auch Ihre Lust auf Zukunft wecken. Im Zweifel sollten wir es mit Buddha halten, der gesagt hat: „Wählt den Optimismus, es fühlt sich besser an!“

Member of
Logistics Alliance Germany

Die VerkehrsRundschau vergibt die Auszeichnungen:

Inhalt

Who is Who Logistik 2024

4 Thema des Jahres
Ökonomen-Umfrage: Wann geht es mit der deutschen Wirtschaft wieder aufwärts?

8 Energiewende
Welche Herausforderungen, welche Chancen der Umstieg auf erneuerbare Energien birgt

12 Zukunft des Logistikstandorts
Experten-Talk: Der Logistikstandort Deutschland steigt ab. Wie schaffen wir die Wende?

18 Logistiktrends
So kann die Transformation in Logistik und Supply-Chain-Management gelingen

TÜV Süd

22 Ein Service von TÜV SÜD

24 Zukunft des Handels
Trends und Szenarien für den Handel und die Logistik von morgen

28 Grüne Logistik
Wie Unternehmen die neuen Nachhaltigkeits-Reporting-Pflichten managen können

32 Lieferketten im Wandel
Supply-Chain-Management 4.0: Kollaboration anstelle von Datensilos

36 KI in Supply Chains
So revolutionieren Methoden der Künstlichen Intelligenz die Lieferketten

40 KI in der Stückgut-Logistik
Die Chancen und Grenzen der Technologie in diesem Bereich der Logistik

44 Autonome Hubs
Deutschland gehen die Fahrer aus. Sind automatisierte Logistik-Hubs die Zukunft?

48 Zukunft des Gütertransports
Kostendruck, Fahrermangel und Antriebswende: Der Ladungsverkehr muss sich neu erfinden

52 Mitarbeiterführung im Wandel
Die Angestellten und Azubis von morgen stammen aus der Generation Alpha – wie diese tickt

56 Klimaschutz
Welchen Beitrag der Güterverkehr für mehr Klimagerechtigkeit leisten kann

Branchenguide 2024

59 Das Verzeichnis führender Produkt- und Dienstleistungsanbieter in der Logistik

Rubriken

126 Adressen **128** Rubrikanzeigen
131 Vorschau/Impressum

Online

Die umfassende Datenbank der Transport- und Logistikbranche gibt es auch online unter:
www.verkehrsrundschau.de/who-is-who-logistik

Titel: © high_resolution/stock.adobe.com

Wann geht es wieder aufwärts?

Alle wachsen, nur die deutsche Konjunktur schrumpft. Wann kommt die Kehrtwende, und was hilft Deutschlands Wirtschaft aus der Krise? Das sagen renommierte Ökonomen dazu.

Alle Industrie-Nationen wachsen, Deutschlands Wirtschaft dagegen schmiert ab. So wird das Bruttoinlandsprodukt (BIP) aus Sicht des Sachverständigenrats in diesem Jahr wohl um 0,4 Prozent schrumpfen (Stand 9. November 2023). Führende Wirtschaftsforschungsinstitute rechnen in diesem Jahr gar mit einem Rückgang der deutschen Wirtschaftsleistung um minus 0,6 Prozent (siehe S. 5). Zur Erinnerung: Im März hatten die Wirtschaftsweisen für 2023 noch mit einem BIP-Wachstum von 0,2 Prozent gerechnet.

Maßnahmenpakete für mehr Wachstum

Die deutsche Konjunktur steckt in der Krise. Und zwar nicht nur konjunkturell, sondern auch strukturell. Erstaunlich daran ist nur, wie lange die Bundesregierung zugewartet hat. Immerhin hat sie sich nun doch auf ein Strompreis-Paket für die Industrie geeinigt sowie das Paket zur Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung auf den Weg gebracht.

Zusätzlichen Schwung soll auch das geplante Wachstumsbeschleunigungs-Gesetz bringen. Aber reicht das alles, um das Wachstum hierzulande anzukurbeln? Höchste Zeit, mit Ökonomen zu sprechen, wie sie die Situation in der deutschen Wirtschaft einschätzen (Stand Anfang November 2023), wann es aus ihrer Sicht wieder aufwärts geht, und was dabei hilft. Lesen Sie außerdem, welche Management-Konzepte sich für Entscheider jetzt eignen, um Unternehmen nachhaltig in die Zukunft zu führen – der momentan schwierigen Wetterlage zum Trotz.

eh

Stefan Yang/stock.adobe.com

„Echte Wachstums-Agenda sieht anders aus“

Kiel Institut für Weltwirtschaft

Stefan Kooths, Kiel Institut für Weltwirtschaft

„Die deutsche Wirtschaft wird in diesem Jahr stärker schrumpfen, als bislang erwartet. So soll das Bruttoinlandsprodukt (BIP) in 2023 um 0,6 Prozent sinken. Das geht aus der Herbst-Konjunkturprognose führender Wirtschaftsforschungsinstitute hervor, an der auch das Kiel Institut für Weltwirtschaft (IfW Kiel) mitgewirkt hat. Immerhin: Im Jahr 2024 könnte das BIP aufgrund der höheren Kaufkraft vieler Konsumenten (Stichwort: Tarifabschlüsse in 2023) im Schnitt um 1,3 Prozent zulegen und im Jahr 2025 um 1,5 Prozent. Die Inflationsrate wird von derzeit durchschnittlich sechs Prozent in 2024 und 2025 möglicherweise auf etwas über zwei Prozent zurückgehen.

Mittelfristig aber, also in den nächsten fünf Jahren, geht das IfW Kiel von deutlich schwächeren Zuwachsraten aus, die sich der 0,5 Prozent-Marke nähern. Dieser Abwärtstrend wird sich weiter fortsetzen – allein aus demografischen Gründen. So wird ab 2024 die Zahl der Erwerbstätigen sinken, während zugleich immer Rentner versorgt werden müssen. Mit der Folge, dass die Verteilungskonflikte zwischen der jüngeren und älteren Generation steigen werden. Ein Drehen an der Abgabenquote würde die Wachstumskräfte weiter schwächen, weil dies Investitionen belastet, die Leistungsfähigsten abwandern und gut Qualifizierte erst gar nicht zuwandern. Die Folge wäre, immer weniger Menschen in Deutschland müssten immer höhere Lasten tragen. Das wäre ein sich selbst verstärkender Prozess. Die Politik sollte jetzt also alles dafür tun, um die Wachstumskräfte der deutschen Wirtschaft zu stärken. Die Instrumente an sich sind bekannt. Wichtige Hebel sind weniger Bürokratie und Abgabenlasten, um den Unternehmen mehr Spielräume zu eröffnen und Arbeitsanreize zu stärken. Stattdessen kommen mit Lieferketten-Sorgfaltspflichtengesetz (LkSG) und EU-Taxonomie immer neue Berichtspflichten auf die Unternehmen zu. Der industriepolitische Ansatz wird ebenfalls zusätzliche Bürokratie bringen. Eine echte Wachstums-Agenda sieht anders aus.

Es ist leider auch eine Illusion, dass die grüne Transformation, also der Umbau von Fabriken und Produkten hin zur Klimaneutralität, ein zweites Wirtschaftswunder in Deutschland auslösen wird, auch wenn dies Bundeskanzler Olaf Scholz so postuliert. Die Dekarbonisierung wird der deutschen Wirtschaft keinen Wachstumsschub bescheren, sondern eher deren Wachstum belasten. Denn die Unternehmen müssen dafür ganz erhebliche Investitionen leisten; nicht aber für den Aufbau neuer Kapazitäten, sondern für deren Umbau. Das gilt es zu beachten. Klimaschutz kommt nicht mit einer doppelten Dividende, sondern kostet etwas.“ *eh*

„Wider die grassierende Schwarzmalerei“

Institut Arbeit und Wirtschaft

Professor Rudolf Hickel, Institut Arbeit und Wirtschaft

„Im Klima der drohenden Belastungen der aktuellen Mehrfachkrise wuchert ein tiefgreifender Pessimismus über die wirtschaftliche Zukunft des Standortes Deutschland: An die Wand gemalt wird das Schreckgespenst der Deindustrialisierung. Doch diese Beschwörung eines deutschen Absturzes ist voreilig, ja unzutreffend. Sie lenkt von den tatsächlichen Krisenursachen ab, vor allem aber von dem dagegen zu richtenden, machbaren politischen Handeln.

Keine Frage: Die aktuellen Herausforderungen sind gigantisch. Derzeit dominiert in Deutschland eine leichte Rezession, deren Ende jedoch erkennbar ist. Der Internationale Währungsfonds (IFW) geht mittlerweile davon aus, dass – während viele andere Industriestaaten wachsen –, dieses Jahr in Deutschland die Gesamtwirtschaft um 0,3 Prozent schrumpfen wird. Auf der Basis der Herbstdiagnose der Institute wird der gesamtwirtschaftliche Produktionsverlust durch die Bundesregierung mit 0,4 Prozent angegeben.

Es ist allerdings absurd, wie apokalyptisch dieser Rückgang in der deutschen Öffentlichkeit interpretiert wird. Davor warnt selbst die Deutsche Bundesbank und erwartet für das kommende Jahr wieder 1,2 Prozent Wachstum. Auch das keineswegs zum gesamtwirtschaftlichen Optimismus neigende Ifo-Institut sagt für 2024 sogar 1,4 Prozent Wachstum voraus. Das heißt, wir befinden uns eher in einer längerfristigen Phase der Wachstumsschwäche, die durch die immer noch hohen Energiekosten, die Exportschwäche – vor allem aus China und den zurückhaltenden Konsum – infolge der hohen Inflation verursacht wird.

Kurzum: Die aktuelle Lage hat wenig mit einem Verschwinden der deutschen Industrie, sondern mit konjunkturellen, strukturellen und transformatorischen Problemen zu tun: Das sind erstens eine völlig neue geopolitische Lage (Stichworte Ukraine-Krieg und strukturelle Probleme Chinas) und zweitens das gewaltige ökologische Umbauprojekt der Energiewende gegen die Klimakrise, das sich die Ampel-Regierung in ihrem Koalitionsvertrag zu Recht auf die Fahnen geschrieben hat. Das Mega-Problem ist nur, dass diese Transformation unter – zum Teil selbstverschuldet – erschwerten Bedingungen umgesetzt werden muss: die hohen Energiepreise, der binnenwirtschaftliche Nachfragerückgang durch sinkende Exporte, die gebremste Konsum-Nachfrage durch die Inflation – vor allem bei den Einkommensschwachen – sowie schließlich die staatlichen Finanzierungsengpässe durch die reaktivierte Schuldenbremse.“ *eh*

„Wohlstand fällt nicht vom Himmel“

M.M.Warburg & Co.

Carsten Klude, Bankhaus M.M.Warburg & Co.

„Die deutsche Wirtschaft lahmt. Als einzige große Volkswirtschaft wird das reale BIP 2023 gegenüber dem Vorjahr schrumpfen. Ein Minus von 0,6 Prozent ist wahrscheinlich.
Das Problem ist: Wir haben nicht nur ein kurzfristiges konjunkturelles, sondern ein langfristiges strukturelles Problem.
Ein Grund dafür ist, dass Deutschland ein Industrieland ist, in dem der Anteil des verarbeitenden Gewerbes an der gesamten Wertschöpfung mit 20 Prozent deutlich höher ist als in vielen anderen entwickelten Volkswirtschaften. Über den Erfolg der deutschen Industrie entscheidet vor allem der Außenhandel. Dort aber haben sich seit 2020 geradezu tektonische Verschiebungen ergeben. So war China im Jahr 2020 in etwa gleichauf mit den USA das wichtigste Zielland für deutsche Exporte: Inzwischen sind es die USA, Frankreich und die Niederlande.
Da China ebenfalls erhebliche strukturelle Probleme hat, muss Deutschland schon deshalb seine Abhängigkeit vom Außenhandel und von China verringern. Man muss verstärken den Dienstleistungssektor in den nächsten Jahren zu stärken, weil vor diesem Hintergrund die Industrie voraussichtlich in den kommenden Jahren hierzulande nicht mehr so stark wachsen wird. Eine Stärkung des Dienstleistungssektors ist unumgänglich, damit Deutschland in seiner Wachstumsentwicklung nicht weiter zurückfällt.
Strukturelle Probleme erfordern strukturelle Lösungen. Das Potenzialwachstum jeder Volkswirtschaft wird maßgeblich von zwei Faktoren bestimmt: dem Arbeitskräfte-Angebot und der Produktivität der Arbeitskräfte. Für die Politik heißt das: Angesichts der schrumpfenden Bevölkerung muss in Deutschland künftig nicht weniger, sondern mehr gearbeitet werden. Wohlstand fällt nicht vom Himmel. Gezielte Zuwanderung und eine höhere Erwerbsbeteiligung von Migranten können dazu beitragen. Zwingend erforderlich für mehr Wachstum und Aufbruchstimmung ist auch, dass die Politik erkennt: Nicht mehr, sondern weniger Regulierung und Bürokratie sind der Schlüssel zum Erfolg. Wichtig ist zudem, dass die Politik den Ausbau erneuerbarer Energien mit Gesetzen, Förderprogrammen und Anreizen erleichtert und wirtschaftlich attraktiv macht.
So sollte es Deutschland gelingen, das reale Trendwachstum auf rund ein Prozent zu erhöhen. Da die Inflationsrate ab Mitte 2024 auf etwa zwei Prozent sinken wird, und sie dort ohne neue exogene Schocks auch verharren sollte, dürfte Deutschland somit ein nominales Wirtschaftswachstum von jährlich drei Prozent in den kommenden fünf Jahren erzielen. Jede Krise lässt sich meistern, packen wir es an!“ *eh*

„Ein ‚Weiter so‘ ist keine Option“

TCW Transfer-Centrum

Professor Horst Wildemann, TCW Transfer-Centrum

„Das System Weltwirtschaft wird instabil. In kurzer Zeit werden nahezu Schockwellen ausgelöst. Die Unsicherheit steigt. Stichworte sind die Energiekosten, China und die Inflation. In einer Welt, in der sich Ursache-Wirkungsbeziehungen nicht mehr analytisch ableiten lassen, stoßen herkömmliche Management-Konzepte an Grenzen.
Wie lässt sich ein Unternehmen unter solchen Umständen managen? Für die Logistik ergeben sich daraus fünf Handlungsfelder:
– Resilienz: Es geht nicht nur darum, Stürme zu überstehen, sondern auch, aus ihnen gestärkt hervorzugehen und ausweichen zu können. Resilienz heißt Robustheit, Flexibilität, Regenerationsfähigkeit und vor allem Lern- und Anpassungsfähigkeit. In einer Welt, die sich ständig verändert, ist Resilienz der Schlüssel zur langfristigen Überlebensfähigkeit. Resilienz ist nicht nur Ergänzung zum Strategieprozess, sondern eine andere Perspektive der Planung.
– Neues Zielsystem: Die Zeiten, in denen eine „License to Operate“ ausreichte, sind vorbei. Jetzt sind „License to Grow“ und „License to Lead“ entscheidend. Die „License to Grow“ fokussiert auf soziale, ökologische und ökonomische Nachhaltigkeit. „License to Lead“ hingegen transformiert Unternehmen in gesellschaftliche Gestalter, die Debatten anstoßen und Lösungen bieten.
– Kollaboration: Die Kunst besteht darin, einerseits eng mit Ökosystemen zu kollaborieren und andererseits schädliche Einflüsse zu entkoppeln. Man ist nur gemeinsam stark, aber Autarkie in bestimmten Bereichen ist unerlässlich. Das ist Resilienz durch Vernetzung und Zusammenarbeit. Die richtige Balance zu finden, ist eine Kunst, die Manager beherrschen müssen. Es ist ein Balance-Akt zwischen globaler Reichweite und lokaler Relevanz.
– Künstliche Intelligenz: KI ist die beste verfügbare Antwort auf Nichtlinearität und Komplexität. Sie ermöglicht es etwa, verborgene Potenziale in einem Meer aus unstrukturierten ERP-Daten zu finden. Muster können erkannt werden, wo das menschliche Auge überfordert wäre. KI ist nicht nur ein Werkzeug, sondern ein strategischer Partner, der die Entscheidungsfindung revolutioniert.
– Führung: die größte Herausforderung für die Zukunft. Manager müssen lernen, in einer Welt der Unsicherheit zu navigieren und sowohl technologische als auch menschliche Aspekte zu berücksichtigen. Sie müssen sich auf eine neue Ära der Führung einstellen, die Empathie, Agilität und Vertrauen erfordert. In Krisenzeiten gilt: Ausprobieren, Fehler machen, sich ständig anpassen. Denn ein „Weiter so“ ist keine Option. Die Zukunft ist kein Selbstläufer, sondern das, was wir aus ihr machen.“ *eh*

Die Kurve kriegen

Kohle, Gas und Atomstrom müssen in Deutschland durch erneuerbare Energien ersetzt werden. Doch wie kann der nachhaltige Umbau gelingen? Welche Herausforderungen, aber auch welche neuen Möglichkeiten die Energiewende bis 2030 mit sich bringt.

„Fokussiere all deine Energie nicht auf das Bekämpfen des Alten, sondern auf das Erschaffen des Neuen." Diese dem griechischen Philosophen Sokrates zugeschriebene Aussage gilt auch für den Weg, den wir eingeschlagen haben: Deutschland baut sein Energiesystem nachhaltig um. Das Karlsruher Institut für Technologie (KIT) trägt mit seinen im KIT-Zentrum „Energie" gebündelten Aktivitäten dazu bei, eine sichere, zuverlässige, bezahlbare und klimafreundliche Energieversorgung zu verwirklichen.

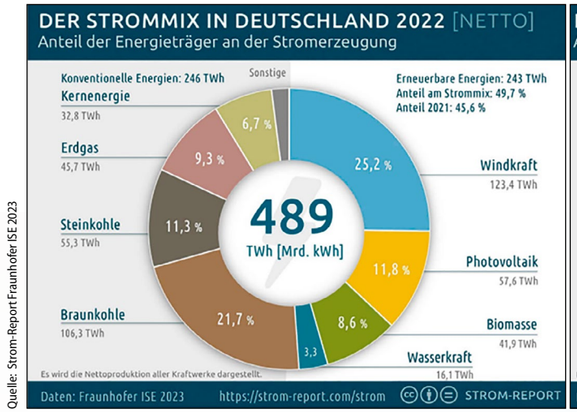
Umbau des Energiesystems

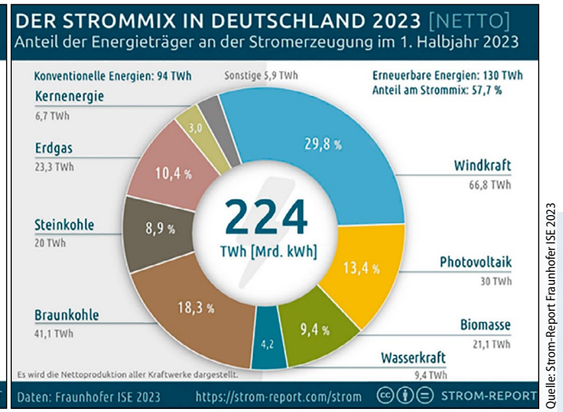
Das Bewusstsein für eine ressourcen- und klimaschonende Energieversorgung reicht in Deutschland mehrere Jahrzehnte bis in die 1970er-Jahre zurück. 2011 beschloss die Bundesregierung die Energiewende. Im April 2023 endete die Nutzung der Kernenergie. Fossile Energieträger wie Erdöl, Erdgas und Kohle, werden kontinuierlich durch erneuerbare Energien ersetzt – besonders Solarenergie, Windkraft, Biomasse und Erdwärme. So wird das Energiesystem defossilisiert. Die Energiewende schließt auch die Steigerung der Energieeffizienz sowie die Verwirklichung neuer Speicherkonzepte, intelligenter Netze und dezentraler Strukturen mit ein. Von einer sicheren, zuverlässigen und bezahlbaren Energieversorgung hängt unser Wohlstand ab. Erneuerbare Energien reduzieren überdies die Abhängigkeit von Importen.

Ein nachhaltiges Energiesystem basiert nicht nur auf Strom aus erneuerbaren Energien, sondern auch auf Wärme sowie chemischen Energieträgern aus regenerativen Quellen. Der Umbau erstreckt sich über alle Bereiche: Gebäude und Haushalte, Industrie und Dienstleistungen, Mobilität und Transport. Eine besondere Bedeutung kommt der Kopplung der Sektoren zu: Elektrizität, Heizung und Kühlung, Industrie und Verkehr werden mithilfe innovativer Technologien wie Wärmepumpen, Kraft-Wärme-Kopplungs-Anlagen und Elektroautos miteinander verbunden, um den Energieverbrauch zu senken und die Versorgungssicherheit zu erhöhen.

Energieversorgung in Deutschland

Der Umbau des Energiesystems in Deutschland, besonders im Stromsektor, schreitet unaufhaltsam voran – das zeigt ein Blick auf den Strom-Mix im ersten Halbjahr 2023 im Vergleich zu den Daten des Gesamtjahres 2022 (siehe Grafiken Seite 9). Die Stromerzeugung aus konventionellen Energieträgern ist demnach um 12,2 Prozentpunkte zurückgegangen. Der Anteil erneuerbarer Energien an der Stromerzeugung ist auf 57,7 Prozent gestiegen.





Quelle: Strom-Report Fraunhofer ISE 2023

Konventionelle Energien hatten in 2022 einen etwas höheren Anteil am Strom-Mix in Deutschland als erneuerbare Energien

Strom in Deutschland wird zunehmend mittels erneuerbarer Energien erzeugt, während der Anteil konventioneller Energien am Strom-Mix sinkt

Quelle: Strom-Report Fraunhofer ISE 2023

Wichtigste Energiequelle ist die Windkraft mit 29,8 Prozent vor der Kohle mit 27,2 Prozent. Drittstärkste Energiequelle ist die Photovoltaik mit 13,4 Prozent. Seit Mitte April 2023 wird in Deutschland kein Strom aus Kernkraft mehr erzeugt. Der Primär-Energieverbrauch in Deutschland 2022 – insgesamt 11.829 Peta Joule (PJ) oder 3285 Terrawattstunden (TWh) – ist allerdings noch von anderen Energieträgern dominiert. So hatten die einzelnen Energieträger 2022 folgende Anteile: Mineralöl 35,2 Prozent, Erdgas 23,8 Prozent, Braun- und Steinkohle 19,8 Prozent, erneuerbare Energien 17,2 Prozent, Kernenergie 3,2 Prozent, Sonstige 0,9 Prozent. Bei der Primärenergie handelt es sich um die aus natürlichen Quellen wie Kohle, Gas, Öl oder Sonne und Wind verfügbare Energie. Aus der Primärenergie werden Sekundärenergieträger wie Strom, Heizöl und Benzin gewonnen.

Energie- und Strombedarf für 2030

Wie sich der Strombedarf infolge der Elektrifizierung von Mobilität, Produktion und Heizung entwickeln wird, ist nicht leicht vorherzusagen. Die Bundesregierung prognostiziert einen Strombedarf von 750 TWh im Jahr 2030. Bei einem angestrebten Anteil von 80 Prozent erneuerbaren Energien an der Stromproduktion müssen im Jahr 2030 in Deutschland insgesamt rund 600 TWh Strom aus erneuerbaren Energien bereitgestellt werden.

Um dieses Ziel zu erreichen, muss sich die aktuelle Ausbaugeschwindigkeit von Windkraft- und Solaranlagen verdreifachen. Der für 2030 prognostizierte Primär-Energieverbrauch liegt etwa auf dem heutigen Niveau. Die Steigerungen des Energiebedarfs in den kommenden Jahren müssen deshalb vollständig durch Effizienzmaßnahmen und Einsparungen ausgeglichen werden. Das kürzlich verabschiedete neue Gebäudeenergiegesetz zeigt beispielhaft, dass dies enorme Herausforderungen mit sich bringt.

Zentrale Säule: Erneuerbare Energien

Photovoltaik (PV) spielt eine entscheidende Rolle beim Umbau des Energiesystems. Besonders wichtig ist die großflächige Umsetzung dieser Technologie, sowohl auf Dachflächen als auch auf Freiflächen, um einen bedeutenden Anteil an erneuerbarem Strom zu erzeugen. Zudem gibt es vielversprechende neue Technologien wie Perowskit-Photovoltaik und organische Photovoltaik, mit denen sich Solarzellen deutlich kostengünstiger herstellen sowie Solarmodule flexibler einsetzen und optisch attraktiver gestalten lassen. Windenergie bildet eine weitere wichtige Säule der Energiewende. Um die gesteckten Ziele zu erreichen, müssen

Colours-Pic/stock.adobe.com

mehr und größere Windkraftanlagen schneller gebaut werden. Dies gilt sowohl für Onshore- als auch für Offshore-Windparks. Wasserkraft besitzt in Deutschland vergleichsweise wenig Ausbaupotenzial. Die bestehenden Wasserkraftanlagen sind bereits weitgehend ausgeschöpft.
Biomasse stellt eine wichtige Energiequelle dar. Als erneuerbarer Brennstoff genutzt, birgt sie enorme Potenziale auch für den Ausgleich der fluktuierenden Stromerzeugung aus Wind und Sonne. Zudem kann sie eine wichtige Kohlenstoffquelle sein, wenn sie nachhaltig bewirtschaftet wird. Geothermie kann in der Zukunft eine Schlüsselrolle spielen, besonders für die Bereitstellung von Wärme. Sie lässt sich jedoch auch zur grundlastfähigen Stromerzeugung einsetzen.

Herausforderungen und Lösungen

Die regenerativen Quellen Sonne und Wind sind fluktuierend, das heißt, die Stromerzeugung schwankt abhängig von der Tageszeit, Jahreszeit und dem Wetter. Biomasse und Geothermie unterliegen diesen Schwankungen nicht. Der Flächenbedarf sowohl für Solar- wie auch für Windkraftanlagen ist groß. Die Effizienz von Anlagen für erneuerbare Energien hängt stark vom Standort ab. Dies kann die Nutzung einschränken, etwa in sonnenarmen und/oder windarmen Regionen, und führt dazu, dass Stromerzeugungs- und Stromnutzungsgebiet zuweilen weit voneinander entfernt sind. Obwohl die Kosten insgesamt stetig sinken, sind die anfänglichen Investitionen für Solar-, Windkraft- und Geothermie-Anlagen immer noch hoch. Wird Strom direkt vor Ort produziert und genutzt, kann das Transportkosten verringern. Zugleich stellen sogenannte Prosumer, das heißt Haushalte und Firmen, die Strom selbst erzeugen und nutzen, die Energieversorger vor neue Herausforderungen.
Um zeitliche Fluktuationen auszugleichen und räumliche Entfernungen zu überbrücken, werden innovative Lösungen zur Speicherung wie zur Verteilung von Energie benötigt. Oft bedarf es einer Kombination verschiedener Speichertechnologien, um eine zuverlässige und bezahlbare Energieversorgung aus erneuerbaren Quellen zu gewährleisten. Chemische Speicher werden möglich durch Technologien wie Power-to-Gas und Power-to-Liquid, bei denen überschüssige erneuerbare Energie verwendet wird, um Wasserstoff oder synthetische Kraftstoffe herzustellen, die sich bei Bedarf wieder zur Stromerzeugung oder als Kraftstoff verwenden lassen. Allerdings wird Deutschland auch künftig große Mengen an Primärenergie importieren müssen – aus Europa oder auch von anderen Kontinenten, bei großen Entfernungen überwiegend grünen Wasserstoff oder dessen Derivate (Power to X). Um den importierten Anteil an Primärenergie möglichst gering zu halten, bedarf es auch in Deutschland flexibel arbeitender Power-to-X-Kapazitäten. Damit lassen sich die fluktuierenden erneuerbaren Energien sinnvoll nutzen und müssen nicht in Spitzen-Produktionszeiten abgeregelt werden.
Elektrochemische Speicher, also Batterien, sind in verschiedenen Größen und Kapazitäten verfügbar, von kleinen Heimspeichern bis hin zu großen Anlagen für das Stromnetz. Lithium-Ionen-Batterien sind die am häufigsten verwendete Batterietechnologie für Energiespeicher. Als weitere Speichertechnologien stehen unter anderem thermische Speicher, Pumpspeicher-Kraftwerke und Druckluft-Speicher zur Wahl.
Eine effiziente Verteilung stellt sicher, dass Strom zuverlässig und wirtschaftlich zu den Verbrauchern gelangt. Vor allem gilt es, die Übertragungsnetze aus Hochspannungsleitungen auszubauen, um elektrische Energie über große Entfernungen zwischen verschiedenen Regionen oder Ländern zu transportieren. Dezentrale Erzeuger wie PV-Anlagen, Windkraft-Anlagen oder Mikro-Kraftwerke lassen sich an Verteilnetze anschließen, um Strom an benachbarte Verbraucher zu liefern oder ins allgemeine Netz einzuspeisen. Eine zentrale Rolle kommt dabei sogenannten Smart Grids zu. Diese nutzen Sensoren, Informations- und Kommunikationssysteme sowie Datenanalyse, um die Effizienz und Zuverlässigkeit der Stromverteilung zu verbessern. Sie ermöglichen auch eine bessere Integration erneuerbarer Energien und die Steuerung von Verbrauchergeräten zur Optimierung des Energieverbrauchs. Auch der Stromhandel in Europa trägt zur Versorgungssicherheit bei, indem er zeit- und wetterbedingte Schwankungen ausgleicht und Redundanzen bereitstellt. Zudem ist auf eine effiziente Energienutzung zu achten. Bei all diesen Entwicklungen gilt es, die Bevölkerung durch Transparenz, Kommunikation auf nationaler, regionaler und kommunaler Ebene, Partizipation und wirtschaftliche Anreize einzubeziehen.

Grüner Wasserstoff soll bei der Energiewende in Deutschland eine Schlüsselrolle spielen

malp/stock.adobe.com

Kern-Energie in der EU

Die derzeit 100 Kernkraftwerke in zwölf der 27 EU-Mitgliedstaaten decken rund ein Viertel der in der gesamten EU erzeugten Elektrizität ab, wobei der Anteil am Grundlaststrom noch höher ist. Die Kernenergie liefert etwa die Hälfte des CO_2-freien Stroms.
Im europäischen Green Deal hat sich die Europäische Kommission verpflichtet, die Treibhausgas-Emissionen bis 2030 um 55 Prozent gegenüber 1990 zu senken und die EU bis 2050 klimaneutral zu machen. Das Programm REPowerEU zielt darauf, die Abhängigkeit von russischen fossilen Brennstoffen zu beenden, bis 2030 die Energieeffizienz zu steigern und den Anteil erneuerbarer Energien zu erhöhen. Der Net-Zero Industry Act schlägt Reformen des Elektrizitätsmarkts vor, um die Herstellung sauberer Technologien in der EU zu fördern. Unter „fortgeschrittene Technologien" nennt er kleine modulare Reaktoren (SMR) als eine der Technologien zur Defossilisierung. Während in Deutschland nicht geplant ist, Kernenergie wieder zu nutzen, beabsichtigen fünf Staaten in Europa – Frankreich, das Vereinigte Königreich, Tschechien, Finnland und Polen –, die Kernenergie verstärkt auszubauen, um ihre Klimaziele zu erreichen.

Chancen des Wandels

Die Energiewende in Deutschland bis 2030 bringt als komplexer transformativer Prozess vielfältige Herausforderungen und Chancen mit sich. So erfordert die Integration großer Mengen erneuerbarer Energie leistungsfähige Speichersysteme, den Ausbau und die Stabilisierung des Stromnetzes und flexible Verbrauchsmodelle. Um Strom, Wärme und Verkehr effizient zu koppeln, bedarf es neuer Technologien und Infrastrukturen wie Umstieg auf E-Mobilität und Nutzung von Wasserstoff. Die Investitionen sind erheblich; daher gilt es sicherzustellen, dass die Maßnahmen wirtschaftlich sinnvoll sind. Nicht zuletzt ist die Akzeptanz der Bevölkerung mit entscheidend, dass der Wandel gelingt.
Deshalb sei nachdrücklich auf die Möglichkeiten hingewiesen, die dieser Wandel eröffnet: Deutschland kann eine führende Rolle bei der Entwicklung und Vermarktung der neuen Technologien einnehmen. Der Umbau des Energiesystems kann das Wirtschaftswachstum fördern, Arbeitsplätze schaffen und Start-ups begünstigen. Die Abkehr von importierten fossilen Brennstoffen erhöht die Energieunabhängigkeit. Zudem kann Deutschland Expertise exportieren und international als Vorbild für nachhaltige Energiepolitik dienen. Technologien können und müssen sich kontinuierlich weiterentwickeln, daher werden Forschung und Entwicklung auch nach 2030 gefragt sein. Der Weg lohnt sich – gehen wir ihn gemeinsam!
Wolfgang Breh, Geschäftsführer KIT-Zentrum Energie; Thomas Walter Tromm, wissenschaftlicher Sprecher KIT-Zentrum Energie

750

TWh Strombedarf prognostiziert die Bundesregierung für das Jahr 2030; 2022 lag dieser bei 489 TWh

Autoren

Thomas Walter Tromm und Wolfgang Breh vom KIT

Thomas Walter Tromm leitet seit 2010 das Programm Nukleare Sicherheitsforschung des Karlsruher Instituts für Technologie (KIT). 2014 wurde der Maschinenbau-Ingenieur in den geschäftsführenden Ausschuss des Bereichs 3, Maschinenbau und Elektrotechnik, des KIT berufen. Das KIT-Präsidium ernannte ihn von 2019 bis 2023 zum kommissarischen Leiter des Instituts für Thermische Energietechnik und Sicherheit. Seit 2022 ist er wissenschaftlicher Sprecher des KIT-Zentrums Energie. Seine Forschungsschwerpunkte liegen in der Kerntechnik und Sicherheitsforschung für Kernreaktoren. Er ist in diversen nationalen und internationalen Gremien tätig.

KIT

Thomas Walter Tromm

Wolfgang Breh ist der Geschäftsführer des KIT-Zentrums Energie. Der Geologe war von 2001 bis 2007 wissenschaftlicher Projektkoordinator am Forschungszentrum Umwelt (FZU) der Universität Karlsruhe (TH), von 2007 bis 2008 Modulkoordinator „Forschung und Innovation" im KIT-Büro, von 2010 bis 2020 Administrator des Forschungsbereichs Energie der Helmholtz-Gemeinschaft. Seit 2008 ist er Geschäftsführer des KIT-Zentrums Energie. Seine Forschungsschwerpunkte liegen in den Bereichen Energie, Umwelt, Klima und Hydrogeologie sowie Wissenschaftsmanagement. Er gehört verschiedenen Gremien zu den Themen Energie, Klima und Umwelt an.

KIT

Wolfgang Breh

Schaffen wir die Wende?

Der Logistikstandort Deutschland soll international wettbewerbsfähig bleiben und seine Position als globale Drehscheibe ausbauen, heißt es in der Politik. Stattdessen droht nun der Abstieg in die B-Liga. Woran liegt das, und was hilft dagegen? Eine Diskussion mit Experten aus Wirtschaft, Logistik und Transport.

Alle Bilder: Hardy Welsch/VerkehrsRundschau

Die Diskussionsteilnehmer

Marode Infrastruktur, Bürokratismus und eine bislang ungelöste Energiewende: Wie wettbewerbsfähig ist der Logistikstandort Deutschland noch, und was muss künftig besser laufen? Darüber diskutierten diese Experten (im Bild von links) mit Verkehrs-Rundschau-Redakteurin Eva Hassa:

Thomas Heck,
Partner der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft und Unternehmensberatung PricewaterhouseCoopers in Frankfurt/Main

Philipp Hüning,
Mitbegründer und CEO des Start-ups Logistikbude in Dortmund

Martin Quabius,
Head of Logistics Procurement beim Chemiekonzern Covestro in Ludwigshafen

Markus Bangen,
Vorstandschef des Unternehmens Duisport in Duisburg

Jochen Köppen,
Geschäftsführer Köppen Spedition in Duisburg *eh*

VR: Herr Bangen, Sie sind CEO bei Duisport und verantworten damit Europas wichtigste Logistik-Drehscheibe. Wie steht es um den deutschen Logistikstandort?

Markus Bangen (Duisport): Symptomatisches Beispiel dafür ist unsere Region hier in Duisburg. Früher hatten wir vier Standort-Vorteile: den Rhein als Verkehrsträger für die Industrie, gut ausgebildete Fachkräfte, eine hervorragende Verkehrsinfrastruktur und günstige Energie. Und heute? Heute steht das alles auf wackligen Füßen. Jeder Politiker hält sich aber mit Kritik zurück, weil in den vergangenen 20 Jahren fast jede Partei – egal ob in der Landes- oder Bundesregierung – in der Regierungsverantwortung war. Und jeder hat zugewartet, egal ob beim Schienennetz, bei den Brücken oder den Binnenwasserstraßen. Wenn wir aber den Logistikstandort Deutschland erhalten wollen, müssen wir dringend das Thema Infrastruktur angehen, und zwar schnell, um den Unternehmen Planungssicherheit zu geben!

Martin Quabius (Covestro): Als Verantwortlicher des Logistikeinkaufs eines weltweit tätigen Chemiekonzerns sage ich: Der deutsche Logistikstandort ist in vielen Punkten schlichtweg nicht mehr wettbewerbsfähig, gerade bei der Infrastruktur. Der Verfall erfolgt schneller als der Neubau. Ein Beispiel dafür ist das Bauprojekt der Rhein-Brücke Leverkusen an der Autobahn A 1. Sollte die Brücke tatsächlich in 2027 fertig sein, hat der Bau inklusive der Planung 15 Jahre gedauert. Ein anderes Beispiel ist der Brennerbasistunnel, der im Jahr 2032 planmäßig fertig sein soll. Damit die Züge bis nach Innsbruck fahren können, müssen auch in Deutschland einige Investitionen getätigt werden. Der Planungsstatus ist aber, Stand heute, mehr oder minder unverändert. Dabei haben die Planungen bereits 1994 begonnen.

Anderes Beispiel: In der Binnenschifffahrt wurde ein Acht-Punkte-Plan gegen Niedrigwasser vereinbart. Auch da sehe ich seitens der Politik wenig Bewegung – etwa bei den Fahrrinnen-Vertiefungen des Mittel- und Niederrheins. Die Industrie hingegen ist dabei, ihre Hausaufgaben zu machen. Covestro hat zum Beispiel in zwei niedrigwasseroptimierte Schiffe investiert, die mit einem dieselelektrischen Antrieb betrieben werden und dadurch 30 Prozent weniger CO_2 ausstoßen. Sie könnten in Zukunft auch mit Wasserstoff betankt werden. Doch dafür fehlt aktuell noch die Infrastruktur. Wir als Industrie erwarten deshalb, dass auch die Politik endlich ihre Versprechen umsetzt.

Jochen Köppen (Köppen Spedition): Auch straßenbaulich geht es in Deutschland zu langsam voran. Das erleben wir jeden Tag als Tankcontainer-Spedition, die für die Chemieindustrie in Nordrhein-Westfalen tätig ist. Unsere Infrastruktur in Deutschland hat in den vergangenen Jahren ihren Geist langsam, aber sicher aufgegeben. Natürlich hat das damit zu tun, wann unsere Infrastruktur geschaffen wurde und unter welchen Prämissen sie damals geplant wurde. Trotzdem muss sich die Politik den Vorwurf gefallen lassen, dass sie nicht rechtzeitig damit begonnen hat, neu zu planen, und dass es viel zu lange Planungsverfahren gibt. Die Folge ist, dass unser Logistikstandort nicht mehr mit den Erfordernissen unserer Industrie mithalten kann. ▶

(V. l. n. r.): Thomas Heck (PwC), Philipp Hüning (Logistikbude), Jochen Köppen (Köppen Spedition), Markus Bangen (Duisport), Martin Quabius (Covestro) und Eva Hassa (VerkehrsRundschau)

Philipp Hüning (Logistikbude): Wenn wir über Infrastruktur sprechen, müssen wir auch die Software im Blick haben – Stichwort Digitalisierung. Fakt ist: Wer heute ein digitales Start-up gründet, mietet sich eine Cloud. Und in Deutschland hat man da nur die Wahl zwischen Amazon, Microsoft und Google. Eine konkurrenzfähige deutsche Alternative gibt es nicht. Auch wenn das teilweise von deutschen oder europäischen Unternehmen so promoted wird. Da nutzt man intern ebenfalls die amerikanischen Lösungen, wie man uns hinter vorgehaltener Hand erzählt hat. Außerdem fehlen in Deutschland massiv Software-Entwickler, die wirklich professionell programmieren können.

Viele fürchten wegen der vielen Hemmnisse schon eine Abwanderungswelle der Industrie aus Deutschland – Stichwort Deindustrialisierung. Ist das nur ein Gespenst, oder ist die Lage wirklich ernst?
Quabius (Covestro): Das ist kein Gespenst! Die Deindustrialisierung in Deutschland ist bereits in vollem Gang. Was mich dabei überrascht: Es gibt keinen Aufruhr. Die Menschen nehmen das zur Kenntnis – mehr aber auch nicht. Dabei gibt es aktuell einige prominente Betriebsschließungen an deutschen Chemiestandorten. Wir haben über die marode Infrastruktur gesprochen. Wir müssen auch dringend über den Strompreis sprechen. In Deutschland ist dieser aktuell im Vergleich zu China und den USA etwa drei Mal so hoch. Das ist ein massiver Standortnachteil für die energieintensiven Unternehmen, die damit im globalen Umfeld nicht mehr wettbewerbsfähig sind – deshalb auch die Forderung nach einem temporären Industrie-Strompreis bei gleichzeitig massivem Ausbau der erneuerbaren Energien. (Hinweis der Redaktion: Mittlerweile hat sich die Regierung auf ein Strompreis-Paket geeinigt; die Expertenrunde fand am 12. Oktober 2023 statt). Die chemische Industrie steht bekanntlich am Anfang der Wertschöpfungskette. Wenn dieser Teil wegfällt, ist das wie ein Domino-Effekt. Dann fallen auch weitere Glieder in der Wertschöpfungskette weg. Ein Betrieb, der jetzt geschlossen wird, kommt nicht wieder. Und mit der Schließung eines Betriebes wandert auch die dazugehörige Innovation und Forschung ab. Der Brücken-Strompreis ist daher eine Investition in die Zukunft des Standorts Deutschland.

Angeblich sollen auch Unternehmen anderer Branchen in Deutschland schon auf gepackten Koffern sitzen. Wissen Sie da mehr, Herr Bangen?
Bangen (Duisport): So offen wie aktuell die Chemieindustrie spricht das keine andere Branche aus. Nach Gesprächen mit Industrie-Kunden kann ich aber sagen, dass ein Großteil der Unternehmen so denkt, die in energieintensiven Branchen wie Stahl,

Duisport-CEO Markus Bangen drängt auf eine schnelle Modernisierung der Infrastruktur

Metallen und Aluminium tätig sind. Sie denken auch nicht nur darüber nach, Investitionen finden schon jetzt teilweise nicht mehr hierzulande statt. Das bedeutet nicht, dass morgen der gesamte Chemiepark in Krefeld-Überdingen komplett verschwindet, dennoch wird hier nicht mehr neu investiert. Es ist also vielmehr ein schleichender Prozess. Und natürlich wirkt sich das auf die Transportvolumina aus. Wir hatten zum Beispiel Produktionsteile, die wir von hier an die Ostküste in den USA geliefert haben. Diese Teile werden jetzt in Singapur gefertigt und gehen nun von dort aus direkt in die USA. Das ist Geschäft, das bei uns weggebrochen ist. Die Anlage ist nicht geschlossen. Sie produziert aber nur noch das, was in Deutschland und Europa gebraucht wird, und nicht mehr für den ganzen Weltmarkt. Und diese Produktion kommt auch nicht wieder zurück.

Ist das, was wir derzeit in Deutschland erleben, eine wirtschaftliche Schwächephase oder eine echte strukturelle Krise?
Thomas Heck (PwC): Deutschland befindet sich mitten in einem Transformationsprozess, der auch zu einer Disruption führt, was die Warenströme in unserer Volkswirtschaft betrifft. Ein Beispiel dafür ist unsere Automobilwirtschaft. Dort erleben wir derzeit eine massive Transformation, die es vielleicht nur alle 100 Jahre gibt. Wir werden sehr viele Unternehmen sehen, beispielsweise in Süddeutschland oder im Ruhrgebiet, die diese Transformation nicht überleben werden. Schlichtweg, weil sie es nicht schaffen, schnell genug auf die E-Mobilität umzustellen. Das wird eine Herausforderung sein, weil es in diesen Regionen zu einem starken Anstieg der Arbeitslosigkeit kommen kann, und das sind gerade die Regionen, die in den vergangenen 30 beziehungsweise 40 Jahren sehr erfolgreich waren.
Zu dieser Transformation kommt in Deutschland noch die Energiewende. Die spannende Frage ist, wie die Politik diese Energiewende steuern wird, damit wir als Gewinner herauskommen. Eine Erfolgsgarantie gibt es nicht. Ob wir weiterhin eine führende Wirtschaftsmacht in der Welt sein werden, das weiß niemand. Wenn wir als industrielle Wirtschaftsmacht überleben wollen, müssen Politik und Unternehmen sehr eng zusammenarbeiten. Und der Wille muss auf beiden Seiten bestehen, diese Transformation so zu gestalten, dass Deutschland am Ende als wettbewerbsfähiger Industriestandort bestehen bleibt. Wichtig ist also, dass Politik und Unternehmen miteinander sprechen, um sich gemeinsam auf Ziele zu einigen und auf Schritte zu deren Umsetzung verständigen.
Köppen (Köppen Spedition): Die Politik hört uns Unternehmen ja nicht einmal mehr zu! Ich erlebe da als Spediteur derzeit die vollständige Ignoranz. Je weniger wir Unternehmen in die schöne grüne Welt passen, desto mehr ignoriert man unsere Schmerzen. Bestes Beispiel ist die Lkw-Maut. Wir Transportunternehmen würden ja gerne in alternative Antriebe investieren. Doch wir können nicht, weil die Industrie die Lösungen noch nicht in ausreichender Menge produziert. Außerdem fehlt die Ladeinfrastruktur. Trotzdem verlangt der Staat von unserer Branche jährlich 7,6 Milliarden Euro Lkw-Maut, die dann aber nicht in den Straßenbau, sondern weitestgehend in den Ausbau der Schiene fließen sollen. Das ist für mich keine Wirtschaftspolitik, sondern Ideologie. Wenn Sie mich fragen, was es an Initialzündung braucht, damit dieses Land wieder einen Schritt nach vorne macht, wäre das das Auseinanderfallen der Bundesregierung!

Was ist für Sie im Unternehmen angesichts dieser Lage aktuell die größte Herausforderung?
Köppen (Köppen Spedition): Ganz klar die fehlende Nachfrage. Das Aufkommen in der Industrie ist durch die aktuelle Krise in diesem Jahr stark zurückgegangen. In der Chemielogistik stehen derzeit rund 20 Prozent der Fahrzeuge. Und unser externes Lager im Duisburger Hafen ist voll mit gereinigten Tankcontainern, die nicht zur Beladung abgerufen werden. Zum ersten Mal ziehen Kunden leere Tankcontainer aus Deutschland in die Welt ab. Das habe ich noch nie erlebt. Am liebsten würde ich Herrn Quabius jeden Tag anrufen und fragen, ob er einige Transportaufträge für mich hat. Doch die Zeit habe ich nicht, weil ich den größten Teil meines Tages mit dem „Behördenkram" verbringe, den uns Unternehmen die Politik auferlegt.
Bangen (Duisport): Unsere aktuell größte Herausforderung ist es, den Duisburger Hafen für die anstehende Transformation, sprich die Energiewende, vorzubereiten. Diese wird künftig unsere Güterstruktur verändern. Hier sind wir bereits mitten im Prozess. So errichten wir derzeit mit dem trimodalen Duisburg Gateway Terminal (DGT) Europas erstes klimaneutrales Containerterminal im europäischen Hinterland, das auf Wasserstoff-Technik setzt. Früher haben wir hier über 100 Jahre lang Kohle umgeschlagen. So gesehen stellen wir den Duisburger Hafen ein gutes Stück neu auf.
Alles in allem stellen wir uns durch die Energiewende darauf ein, dass wir in Zukunft sehr viel mehr flüssige und gasförmige Güter sowie mehr Gefahrgut logistisch händeln müssen. Das sind jedoch alles Störfall-Anlagen. Wasserstoff kommt nun einmal nicht aus dem Wasserhahn. Und für seinen Transport braucht es Trägerstoffe wie Ammoniak. Dies bedeutet auch, dass sich die Ammoniak-Parks künftig vermehrt direkt an Hafenstandorten statt im Chemiepark selbst befinden werden – eine Tatsache, die uns allen, auch der Politik, bewusst sein muss, wenn sie die Energiewende will. Zur Wahrheit gehört außerdem, wenn wir künftig mehr Transporte vom Lkw aufs Binnenschiff verlagern wollen, wird es in den Häfen und Umschlagterminals erst mal noch voller. Die Ladung lässt sich ja nicht von den Lkw auf die Bahn oder das Binnenschiff beamen. Wir müssen nicht nur in der Wirtschaft, sondern insbesondere auch in der Politik in die Gänge kommen und entsprechend investieren. Denn wenn wir nicht aufpassen, verschlafen wir den Point of no Return.

Martin Quabius, Logistik-Einkaufs-Chef bei Covestro, warnt vor Deindustrialisierung

Hüning (Logistikbude): Wir müssen in Deutschland tatsächlich wieder ins Machen kommen. Stattdessen bremsen wir uns durch die Bürokratie häufig selbst aus. Das kann ich nur bestätigen. Um mal ein Beispiel zu nennen: Unser Start-up Logistikbude hat unlängst einen Kunden für unsere Ladungsträgermanagement-Lösung gewonnen. Auflage war jedoch, dass wir einen Security-Check machen müssen. Dieser Security-Check hat mehrere (!) Monate gedauert und zehntausende Euro gekostet, die wir zum Glück nicht selbst bezahlen mussten. Für ein Projekt mit 50.000 Euro Projektvolumen. Solche Auflagen hemmen nicht nur Innovationen, sondern auch Investitions-Entscheidungen. Viele Unternehmen haben aktuell Angst, in Neues zu investieren.
Quabius (Covestro): Größte Herausforderung für mich im Logistikeinkauf ist es, die drei Enden Kosten, Lieferzuverlässigkeit und CO_2-Reduktion sinnvoll zusammenzubringen, da es oftmals Zielkonflikte gibt. Aus Nachhaltigkeitsgründen sollten viel mehr Güter über die Schiene transportiert werden. Das Problem dabei: Je stärker wir die Bahn nutzen, desto schwieriger wird es für uns aufgrund der Infrastruktur-Probleme im Schienennetz, unsere Liefertreue einzuhalten, die unsere Kunden brauchen. Die Folge ist, dass wir für ausgewählte Kunden Distributions-Hubs schaffen müssen, um näher an sie heranzurücken, was dadurch unsere Kosten erhöht.

PwC-Partner Thomas Heck plädiert dafür, dass Politik und Firmen miteinander sprechen

Klar könnten wir alles per Lkw zustellen lassen. In puncto CO_2-Emissionen wäre das aber ausgesprochen unvorteilhaft, weil intermodale Verkehre für Covestro im Durchschnitt rund 80 Prozent weniger CO_2-Emissionen generieren. Das zeigt, wie anspruchsvoll der Dreiklang Kosten, Lieferzuverlässigkeit und CO_2-Reduktion ist. Und typisch deutsch setzt die Politik da noch was drauf – Stichwort neue Lkw-Maut. Deren Ansatz ist grundsätzlich sinnvoll. Sie soll Anreize schaffen, um stärker in alternative Antriebe zu investieren. Das Problem ist nur, dass die entsprechenden Lösungen nicht verfügbar sind, wie Herr Köppen zu Recht sagt. Wir können also nicht auf E- oder Wasserstoff-Lkw gehen, obwohl wir das wollen. Mit HVO könnten wir im Übrigen auch 90 Prozent der CO_2-Emissionen reduzieren. Doch auch HVO ist an öffentlichen Tankstellen in Deutschland noch nicht verfügbar, in den anderen Ländern dagegen schon. Und selbst wenn HVO verfügbar wäre, bekämen wir trotz der CO_2-Einsparung keinerlei Vergünstigungen bei der Lkw-Maut. Das zeigt trotz guter Intentionen, dass die Ausgestaltung nicht technologieoffen ist und der Fokus verloren geht.

Was also muss die Bundesregierung tun, damit wir den Logistikstandort Deutschland wieder flottbekommen?
Bangen (Duisport): Ich halte es da mit Bundesverteidigungsminister Boris Pistorius: Wir setzen jetzt alle Vorschriften der Bundeswehr einmal außer Kraft, die wir uns selbst gegeben haben. Für die es keinerlei ▸

Start-up-Mitbegründer und CEO Philipp Hüning: „Wir müssen in Deutschland wieder ins Machen kommen. Stattdessen bremsen wir uns durch die Bürokratie häufig selbst aus“

gesetzliche Verpflichtung gibt. Es würde schon helfen, wenn Deutschland die EU-Vorschriften nur eins zu eins umsetzen würde. Stattdessen gehen wir mit unseren Gesetzen stets weit über das hinaus, was wir laut EU tun müssen. Bestes Beispiel dafür ist die Eisenbahn-Regulierung. Die anderen EU-Länder schütteln über Deutschland da nur den Kopf. Und die setzen die gleiche EU-Richtlinie um.
Ein anderes Beispiel ist die Umweltverträglichkeits-Prüfung. Auch da geht Deutschland sehr weit darüber hinaus, was wir laut EU-Gesetzgebung erfüllen müssten. Wenn wir uns also dahingehend mehr beschränken würden, würde das nicht nur den Logistikstandort, sondern den gesamten Standort Deutschland nach vorne bringen.

Quabius (Covestro): Zumal die deutschen Unternehmen weltweit im Wettbewerb stehen. Doch es gelingt uns derzeit nicht einmal, innerhalb Europas wettbewerbsfähig zu bleiben. Man muss sich nur die aktuellen Zahlen zur Entwicklung der Wirtschaft in der EU anschauen, Deutschland ist da im Moment Schlusslicht. Das ist die Herausforderung! Wir müssen die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands innerhalb der EU und dann auf globaler Ebene wieder herstellen. Die Politik muss das über die richtigen Rahmenbedingungen ermöglichen.

Bangen (Duisport): Noch ein typisches Beispiel dafür, wie wir uns in Deutschland das Leben schwer machen: Wir erheben bei der Einfuhr von Gütern Einfuhr-Umsatzsteuer (EUSt), sprich, die Unternehmen müssen erst mal bezahlen, und nach durchschnittlich vier bis sechs Wochen erhalten sie die EUSt wieder zurück. Wir sind in ganz Europa das einzige Land, das so verfährt.
Und dann wundern wir uns, warum es zum Beispiel in Venlo, Niederlande, und in Belgien riesige Warehouses mit Importwaren gibt. Das sind alles Kunden deutscher Organisationen, und das ist auch alles Ware für Deutschland. In Sachsen gibt es das gleiche Problem. Da lagern die Produkte aus EUSt-Gründen in Tschechien. An dieses Thema sollte die Politik dringend ran, um den deutschen Logistikstandort wettbewerbsfähig zu machen.

Hüning (Logistikbude): Stattdessen würden sie wahrscheinlich erst mal drei Jahre lang eine Studie machen, um den volkswirtschaftlichen Schaden zu ermitteln, der Deutschland durch das Thema EUSt entsteht (lacht).

Bangen (Duisport): Da braucht es keine Studie. Wir müssen nur einmal durch Venlo oder nach Lüttich fahren. Da sieht man das selbst vor Ort, welcher „Schaden“ dadurch unserem Logistikstandort Deutschland entsteht und damit unserer Volkswirtschaft.

Hüning (Logistikbude): Zu einem attraktiven Logistikstandort gehören auch Innovationen, gerade im Bereich der IT. Die Digitalisierung ist ja einer der maßgeblichen Erfolgsfaktoren für die Logistik. Wir müssen da von der Theorie viel stärker ins Tun kommen. Sprich: Solche Themen sollten nicht nur in Forschungsarbeiten theoretisch abgehandelt, sondern stärker nach ihren Ergebnissen bewertet werden. Innovation entsteht nun einmal aus dem Tun, aus den Praxiserfahrungen, aus denen man lernt und sich daraus weiterentwickelt. Auf die Start-up-Szene übersetzt heißt das: Baue schnellstmöglich das Produkt, das deine These beweist und dein Problem löst.

Wie sähe also der ideale Business-Plan 2030 aus, den die Politik jetzt beschließen sollte, damit der Logistikstandort Deutschland wieder fit für die Zukunft wird?

Heck (PwC): Wir müssen uns in den kommenden Jahren darauf einstellen, dass sich die Globalisierung verändert. Das wird sich auf den Logistikstandort Deutschland auswirken. Die Wertschöpfungsketten werden in Zukunft anders aussehen als heute, sie werden deutlich stärker regional und weniger global ausgerichtet sein. Innerhalb der Regionen Südostasiens wird künftig mehr gehandelt und wirtschaftlich mehr stattfinden als zwischen Europa und Südostasien oder den USA. Auch müssen wir uns die Frage stellen, woher eigentlich die Energie kommt, die wir insbesondere für die E-Mobilität benötigen. Wir wissen, dass die Politik mit Australien, Kanada und Südamerika mehr Energiepartnerschaften schaffen will. Wir werden also in Zukunft aus anderen Ländern dieser Erde Energie beziehen. Und das ist auch mit riesigen Infrastruktur- und Logistikanforderungen verbunden. Es gibt viele große Herausforderungen, die in den kommenden Jahren auf uns zukommen werden, die insbesondere von den Logistikunternehmen umzusetzen sind. Die entscheidende Frage ist: ob dieser Wandel für uns unterm Strich tatsächlich ein Gewinn sein wird. Denn alles das, über das wir gerade gesprochen haben, kostet sehr viel Geld. Und wir haben jetzt schon Inflation. Alle diese Herausforderungen werden eher nicht dazu führen, die Inflation zu senken, sondern eher zu noch höheren Kosten führen. Die Frage ist daher: Wie viel werden Verbraucher und Unternehmen bereit sein auszugeben, um die Agenda der grünen Transformation umzusetzen und geopolitische Abhängigkeiten zu verringern?

Köppen (Köppen Spedition): Und dann muss der Staat sich vielleicht einmal bescheiden sein und seine Ansprüche zurückfahren, um den Menschen mehr Geld in der Tasche zu lassen, damit sie die hohen Kosten, die da kommen werden, überhaupt stemmen können. Sprich: Der Staat muss sich überlegen, wie viele Mitarbeiter er bis zum Jahr 2030 braucht, um Deutschland zu verwalten. Und es wäre gut, wenn er zu dem Schluss gelangen würde, dass er das mit weniger Leuten schafft, damit er über Erleichterungen, etwa bei Steuern und Abgaben, den Bürgern und Unternehmen die Möglichkeit gibt, diese Wende auch bezahlen zu können.

Wird es Deutschland mit diesem Business-Plan dann schaffen, im Jahr 2030 wieder Logistikweltmeister zu sein?

Heck (PwC): Man muss nicht immer Weltmeister sein. Man sollte halt die Dinge, die man macht, gut machen und auf einem hohen Niveau. Man muss aber kein Weltmeister sein.

Hüning (Logistikbude): Vorrunde würde ja auch schon reichen (lacht). *eh*

KRAVAG

Bringt die Dinge wieder ins Rollen

Attraktiver Versicherungsschutz für Ihre Lkw-Flotte.

Sicher bis ins Detail.

Lassen Sie sich von Ihrer SVG beraten.
Persönlich. Nah. Aus einer Hand.

Ein Unternehmen der R+V Versicherungsgruppe

Auf in die Zukunft

Die Zeiten sind turbulent. Wer sein Unternehmen dort hindurch navigieren will, braucht einen Plan. Auf welche Trends und Herausforderungen sich Entscheider in Supply Chains und Logistik einstellen.

Midnight Studio/stock.adobe.com

Worauf kommt es in Zukunft in Supply-Chain-Management (SCM) und Logistik an? Das hat die Studie „Triple Transformation: Digitalisierung, Nachhaltigkeit und Resilienz als Leitlinien zukunftsfähiger Wertschöpfungsketten“ der Bundesvereinigung Logistik (BVL) untersucht – in Kooperation mit dem Institut für Logistik und Unternehmensführung der TU Hamburg sowie der KPS AG, Infront Consulting & Management und SRH Hamm – mit interessanten Ergebnissen (siehe S. 19).

Top-Trendthema der befragten Logistiker ist in 2023 die „Cyber-Sicherheit“, dicht gefolgt von der „Digitalisierung der Geschäftsprozesse“ sowie den Themen „Mangel an qualifiziertem Personal“ und „Kostendruck“. Mit Abstand folgen „unternehmensübergreifender Datenaustausch“, „Transparenz in Supply Chains“ und „Nachhaltigkeit“, „Business Analytics“ und die „Zunahme von Risiken und Unterbrechungen“. Künstliche Intelligenz (KI) rangiert aus Sicht der Logistik noch im unteren Mittelfeld der Trend-Rangliste.

Cyber-Sicherheit

Die Bedrohung durch Cyber-Angriffe haben in den letzten Jahren viele Unternehmen bereits erfahren müssen. Zugleich nehmen die Angriffe in diesem Sektor weiter zu. Bei den produzierenden Unternehmen sehen mindestens drei Viertel aller Unternehmen in Cybervorfällen und Datenpannen ein hohes oder sogar sehr hohes Risiko – in Logistik und Handel ist dieser Anteil sogar noch höher. Die fortschreitende digitale Transformation eröffnet hier neue Angriffsflächen, die vorher so nicht bestanden haben. Durch Cyber-Angriffe kann eine erhebliche Beeinträchtigung der Operationsfähigkeit und damit ein enormer finanzieller Schaden sowie Reputationsschaden entstehen. Insofern überrascht nicht, dass der Cyber-Sicherheit unter den Top-Trends 2023 die höchste Relevanz eingeräumt wird. Überraschenderweise sehen sich die Unternehmen hier im Vergleich zu anderen Trends besser vorbereitet. In den letzten Jahren wurde in vielen Unternehmen intensiv daran gearbeitet, die technische Sicherheit zu verbessern und die Mitarbeitenden zu sensibilisieren und zu schulen. Einen Beitrag dazu leistet sicher auch, dass gerade kleine und mittelständische Unternehmen verstärkt Cloud-Services in Anspruch nehmen und damit das IT-Sicherheitsmanagement in professionelle Hände legen.

Digitalisierung der Geschäftsprozesse

Die Digitalisierung der Geschäftsprozesse liegt als Trend nahezu gleichauf mit der Cyber-Sicherheit. Zudem ist erkennbar, dass sich mittlerweile fast alle Unternehmen erfolgreich auf diesen Weg gemacht haben. Die Erfahrungen mit der Covid-19-Pandemie haben der Digitalisierung erwartungsgemäß einen deutlichen Schub gegeben. Deutlich wird aber auch, dass in den meisten Unternehmen hier noch ein erheblicher Teil des Weges zu gehen ist, denn eine Umsetzung ist bei vielen Technologien noch in weniger als 50 Prozent der Unternehmen erfolgt. Der Handlungsdruck ist an dieser Stelle besonders hoch, da die Digitalisierung der Geschäftsprozesse eine wesentliche Voraussetzung für die Verbesserung der Kosteneffizienz sowie eine erhöhte Resilienz der Supply Chains ist. Sie ermöglicht die Schaffung der erforderlichen Datengrundlage für eine datengestützte Optimierung von Logistik und Supply-Chain-Management, z.B. durch Business Analytics und künstliche Intelligenz, aber genauso auch für nachhaltigere Wertschöpfungsprozesse.

Transparenz in der Supply Chain

Trotz der weiterhin hohen Relevanz der Transparenz in Supply Chains wird deren Umsetzung eher als rückläufig eingeschätzt. Dies mag auf den ersten Blick überraschen, lässt sich indes mit den durch die vielfältigen Krisen hervorgerufenen Verwerfungen in den Lieferketten erklären, durch die der Status der dringend benötigten Zulieferungen in den vergangenen Jahren häufig nicht transparent war. Zugleich sind im unternehmensübergreifenden Datenaustausch auch Fortschritte gegenüber 2016 deutlich erkennbar. So ist in vielen Bereichen die Verfügbarkeit der Daten um zehn bis 20 Prozentpunkte gestiegen, sodass die Lücke zwischen Datenbedarf und Datenverfügbarkeit im Schnitt kleiner geworden ist. Bei überwiegender Konstanz ist punktuell auch der Datenbedarf deutlich gestiegen, etwa bei Point-of-Sale-Daten und Daten über Werbemaßnahmen, aber auch bei Daten zu Produktionskapazitäten und FuE-Aktivitäten. Insgesamt entwickelt sich der unternehmensübergreifende Datenaustausch im Rahmen der digitalen Transformation weiter in Richtung Normalität.

KI und Business Analytics

Business Analytics gehört aus Sicht von Logistik und SCM zu den Technologien mit der höchsten Relevanz und wird als Descriptive und Prescriptive Analytics inzwischen von über der Hälfte der Firmen eingesetzt. Auch KI wird zunehmend als relevant eingestuft – maschinelles Lernen führt hier noch vor generativen Sprachmodellen. Indes steht KI hinsichtlich der Umsetzung noch ziemlich am Anfang. Es ist aber zu vermuten, dass die rasante Entwicklung der Leistungsfähigkeit generativer Sprachmodelle, etwa ChatGPT, OpenAI und Google Bard, sowie deren einfache und kostengünstige Zugänglichkeit die Implementierung von KI auch in Logistik und SCM beflügeln und deren Nutzung auch in kleineren und mittleren Betrieben stark beschleunigen wird.

Nachhaltigkeit

Der fortschreitende Klimawandel und die damit zusammenhängenden Umweltkatastrophen sorgen für außerordentlich hohe politische und gesellschaftliche Aufmerksamkeit. Zudem gehört die Logistik zu den großen Verursachern von CO_2-Emissionen. Entsprechend groß ist hier der Handlungsbedarf. In der Konsequenz hat der Trend Nachhaltigkeit auch aus der Sicht der Logistik erneut an Bedeutung gewonnen. Dieser Bedeutungszuwachs hat sich im Vergleich zur vorhergehenden Studie jedoch verlangsamt. Vor dem Hintergrund des gesellschaftlichen Handlungsdruck ist dies einerseits überraschend, andererseits lässt sich dies durch die vielfältigen Krisen und den damit verbundenen akuten Bedarf nach mehr Resilienz der Supply Chains plausibel erklären.

Dass Nachhaltigkeit dennoch ein sehr wichtiges Thema auf der Agenda ist, lässt sich auch daran erkennen, dass in Summe zwei Drittel der befragten Unternehmen das Thema Nachhaltigkeit eindeutig als Chance für Wettbewerb einstufen. Auch wenn sich die Unternehmen hier selbst stark in der Pflicht sehen, wird die Politik immer noch als derjenige Akteur wahrgenommen, der über entsprechende Rahmensetzungen die größte Verantwortung trägt, um die Logistik nachhaltiger zu machen. Nur dann herrschen gleiche Bedingungen für alle, sodass das Spannungsfeld von hoher Relevanz und geringer Zahlungsbereitschaft der Kunden für nachhaltige Logistik aufgelöst werden kann.

Resilienz

Die jüngsten Krisen waren in mehrfacher Hinsicht neuartig: einerseits in der weltweiten Dimension, andererseits in der mehrjährigen Dauer und außerdem in ihrem parallelen Auftreten. Dies hat zu einer nie da gewesenen Belastung der Wertschöpfungsketten geführt. In der Folge hat die Zunahme von Risiken und Unterbrechungen der Supply Chains aus Sicht der Unternehmen im Vergleich zu den vorhergehenden Trend-Studien enorm an Relevanz gewonnen. Resilienz, also die Widerstandsfähigkeit von Supply Chains gegenüber Störungen, ist seitdem ein wesentlicher Aufgabenschwerpunkt der Logistik- und Supply-Chain-Verantwortlichen.

Während dabei zunächst die Lösung akuter Lieferprobleme im Fokus stand, erfordert echte Resilienz weitreichende strukturelle und organisatorische Maßnahmen. Diese sind vielfältig und werden von den Unternehmen hinsichtlich ihrer Eignung auch unterschiedlich eingeschätzt. Einhellig steht indes bei über 80 Prozent der Unternehmen die Erhöhung der Transparenz der Supply Chain an erster Stelle der Rangliste, gefolgt von der Implementierung eines Supply-Chain-Risikomanagements (70 Prozent). Die meisten Maßnahmen sind nicht neu, müssen aber im Rahmen einer Gesamtstrategie zu einem schlüssigen Resilienz-Konzept verbunden werden. Aktuell haben Großunternehmen hier einen deutlichen Vorsprung gegenüber kleinen und mittelständischen Betrieben.

Fachkräftemangel

Etwa 90 Prozent der Firmen in Logistik und Produktion schätzen den Fachkräftemangel und den Verlust von Talenten als das höchste Risiko für ihr Unternehmen in den kommenden fünf Jahren ein – im Handel sind es 80 Prozent der Firmen. Der Mangel an qualifiziertem Personal ist zudem unter den Top-Trends 2023 der Trend, der aus Sicht der Unternehmen mit Abstand am schlechtesten beherrschbar ist. Durch das Ausscheiden der geburtenstarken Jahr- ▸

Daten + Fakten: Die Studie „Triple Transformation“

Vor dem Hintergrund der aktuellen Entwicklungen hat das Institut für Logistik und Unternehmensführung der Technischen Universität Hamburg gemeinsam mit der Bundesvereinigung Logistik (BVL) die „Triple Transformation“ als miteinander verzahnte Transformation in Richtung Digitalisierung, Nachhaltigkeit und Resilienz im Rahmen der traditionsreichen Branchenstudie „Trends und Strategien in Logistik und Supply-Chain-Management“ betrachtet. Erneut haben sich 251 Fach- und Führungskräfte aus den Bereichen Industrie, Handel und Dienstleistung unter Einbeziehung kleiner, mittlerer und großer Unternehmen an der Studie beteiligt, sodass laut den Studienautoren ein guter Überblick über Herausforderungen und Handlungsoptionen der Branche herausgearbeitet werden konnte. *eh*

Autor

Wolfgang Kersten, Technische Universität Hamburg

Arlt

Professor Wolfgang Kersten ist Leiter des Instituts für Logistik und Unternehmensführung und Vizepräsident Lehre der Technischen Universität Hamburg. Er betreibt seit über 20 Jahren anwendungsorientierte Forschung in den Themenbereichen Digitalisierung, Supply-Chain-Risikomanagement, Komplexitätsmanagement sowie Nachhaltigkeit. 2022 prägte Kersten den Begriff der „Triple Transformation", der die Umsetzung von Digitalisierung, Resilienz und Nachhaltigkeit als Voraussetzung für zukunftsfähige Wertschöpfungsketten definiert. Kersten ist wissenschaftlicher Leiter der Studie „Trends und Strategien in Logistik und Supply-Chain-Management 2023", langjähriges Mitglied des wissenschaftlichen Beirats der Bundesvereinigung Logistik (BVL), Vorstand der Logistik-Initiative Hamburg sowie Mitglied des Aufsichtsrats der Dakosy AG in Hamburg.

gänge geht die Anzahl potenziell verfügbarer Arbeitskräfte selbst unter Berücksichtigung von Zuwanderungseffekten in den nächsten Jahren stark zurück. Fachkräfte fehlen aber schon heute in großer Zahl. Dies führt zu einem verschärften Wettbewerb, der nicht mehr nur von Einkommensperspektiven, Arbeitsbedingungen und persönlichen Entwicklungschancen entscheiden wird. Befragungen von Schülerinnen und Schülern zeigen, dass diese sich bei der Berufswahl an der Nachhaltigkeit der Firmen und am Sinn der auszuübenden Tätigkeit orientieren. Nachhaltigkeit stellt daher künftig nicht nur im Wettbewerb um Kunden, sondern auch im Wettbewerb um die besten Köpfe einen wichtigen Erfolgsfaktor dar.

Hoher Handlungsbedarf für Firmen

Alle drei Bereiche der Triple Transformation werden von den meisten Unternehmen als wichtig angesehen, wenngleich mit gestufter Gewichtung (Digitalisierung 78 Prozent, Resilienz 66 Prozent, Nachhaltigkeit 60 Prozent. Bislang hat aber keine der befragten Firmen in allen drei Bereichen einen hohen Umsetzungsstand erreicht. Eine Priorisierung ist sicherlich notwendig. Dennoch empfiehlt es sich, die drei Säulen der Transformation Digitalisierung, Nachhaltigkeit und Resilienz ganzheitlich und integriert zu betrachten. Hier hilft ein Transformationskalender, der die Verläufe übereinanderlegt und so deren strukturelle und finanzielle Abhängigkeiten aufzeigt. So liegt es auf der Hand, dass Fortschritte bei der Digitalisierung auch zu mehr Nachhaltigkeit oder zu höherer Resilienz beitragen können.

Eine ganzheitliche Umsetzung der Transformationen erfordert oft auch organisatorische Begleitmaßnahmen. So sind Personen oder Teams, die diese Themen bearbeiten, oft in unterschiedlichen Bereichen des Unternehmens angesiedelt. Deshalb ist es erforderlich, diese Mitarbeiter zumindest temporär zusammenzubringen, um die Entwicklung einer ganzheitlichen Transformationsstrategie zu ermöglichen, die die wechselseitigen Effekte bestmöglich ausschöpft.

Herausragende Bedeutung kommt auch der kritisch-konstruktiven Betrachtung des eigenen Geschäftsmodells zu. Dabei geht es um die Frage, welche Impulse sich aus den Transformationen aufnehmen lassen, um es zukunftsfähig weiterzuentwickeln. Der Handlungsdruck ist groß, denn rund 50 Prozent der befragten Unternehmen sehen eine mittlere bis hohe Bedrohung durch die digitalen Geschäftsmodelle anderer Firmen sowie durch neue Akteure. Erfreulich ist: Immer mehr Firmen betreiben aktiv die Weiterentwicklung des eigenen Geschäftsmodells oder planen dies bereits, wie die Studie zeigt.

Außerdem ist es wichtig, dass die Unternehmen im Rahmen der Transformationsprozesse ihren „Corporate Purpose" herausarbeiten. Dieser übergeordnete Unternehmenszweck beschreibt über die Wirtschaftlichkeit hinaus den einzigartigen Nutzen der Firma für die Gesellschaft und definiert so einen Rahmen für eine verantwortungsbewusste und zukunftsweisende Unternehmensführung. Ein nachvollziehbarer Corporate Purpose wird im Übrigen auch zunehmend wichtig, um qualifiziertes Fach- und Führungspersonal zu gewinnen und an das eigene Unternehmen zu binden.

Professor Wolfgang Kersten, Leiter des Instituts für Logistik und Unternehmensführung, Technische Universität Hamburg

ATLAS-L4

Das Prototypen-Fahrzeug hat Sensoren auf dem Dach, an der Front und an den Seiten der Fahrerkabine; im Innern sind Rechner verbaut

Der Weg zum autonomen Lkw

Update von ATLAS-L4: TÜV SÜD treibt gemeinsam mit elf Partnern aus Industrie und Forschung seit knapp zwei Jahren die Entwicklung und Erforschung eines autonomen Trucks voran. Noch in diesem Jahr sollen die ersten Testfahrten auf der Autobahn erfolgen – mit Sicherheitsfahrer an Bord.

Im vergangenen Jahr fiel der Startschuss (siehe VerkehrsRundschau 13/2022), seither wird der fahrerlose Lkw Schritt für Schritt Realität: Seit Januar 2022 arbeiten MAN Truck & Bus als Konsortialführer, Knorr-Bremse, Leoni, Bosch, Fernride, BTC Embedded Systems, Fraunhofer AISEC, Technische Universität München, Technische Universität Braunschweig, Autobahn GmbH, das Würzburger Institut für Verkehrswissenschaften (WIVW GmbH) sowie TÜV SÜD im Forschungs- und Entwicklungsprojekt ATLAS-L4 (Automatisierter Transport zwischen Logistikzentren auf Schnellstraßen im Level 4) gemeinsam daran, autonome Trucks auf die Straße zu bringen (siehe Infokasten rechts). Das Projekt orientiert sich am 2021 verabschiedeten Gesetz zum autonomen Fahren, das autonomes Fahren auf fest definierten Strecken unter einer technischen Aufsicht grundsätzlich ermöglicht. Nach den ersten 22 Monaten hat das vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz geförderte Vorhaben bereits wichtige Meilensteine erreicht auf dem Weg zum Fernziel: Hub-to-Hub-Automatisierung, also ein fahrerloses Pendeln zwischen Logistikhöfen, sowie mehr Sicherheit, mehr Effizienz und weniger Staus auf den Straßen.

Die bisherigen Arbeitsergebnisse präsentierten die Partner gemeinsam im Rahmen eines Halbzeit-Events im Oktober in München. So hat MAN Truck & Bus in seiner Projektverantwortlichkeit für die Gesamt-Systementwicklung mittlerweile ein Prototypen-Fahrzeug aufgebaut.

TÜV SÜD Ansprechpartner

TÜV SÜD Division Mobility
Tuan Duong Quang
Projektleiter ATLAS-L4 bei TÜV SÜD
Tel.: +49 151 16636589
E-Mail: tuan.duongquang@tuvsud.com

Impressum

TÜV SÜD Auto Service GmbH, Westendstraße 199, 80686 München, Telefon 089/57 91-0, www.tuvsud.com, E-Mail: MO-Vertrieb@tuvsud.com, V. i. S. d. P.: Kristin Heber
Verlag: TECVIA GmbH, Aschauer Straße 30, 81549 München

ATLAS-L4 im Profil

Für das vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz geförderte Forschungs- und Entwicklungsprojekt ATLAS-L4 (Automatisierter Transport zwischen Logistikzentren auf Schnellstraßen im Level 4) bündeln mehrere namhafte Vertreter aus Fahrzeugindustrie, Wissenschaft, Softwareentwicklung und Verwaltung ihre Kräfte: Neben TÜV SÜD sind MAN Truck & Bus, Knorr-Bremse, Leoni, Bosch, Fernride, BTC Embedded Systems, Fraunhofer AISEC, Technische Universität München, Technische Universität Braunschweig, Autobahn GmbH und Würzburger Institut für Verkehrswissenschaften (WIVW GmbH) an Bord. Mithilfe eines autonom fahrenden Lkw, den die Projektpartner bis Mitte des Jahrzehnts für den Einsatz auf definierte öffentliche Fern- und Schnellstraßen zwischen Logistik-Knotenpunkten bringen wollen, soll dazu beigetragen werden, Staus und Unfälle zu reduzieren, Kraftstoffverbrauch und CO_2-Ausstoß zu senken, die Flexibilität des Fahrzeugeinsatzes zu steigern und Konzepte gegen den Fahrpersonalmangel aufzuzeigen.

www.atlas-l4.com

Es zeichnet sich durch Sensoren auf dem Dach, an der Front und an den Seiten der Fahrerkabine aus sowie durch verbaute Rechner im Innern. Im ersten Schritt dient es als Sensorfahrzeug zur Sammlung von Daten, bevor mit ihm die Funktionsentwicklung für das autonome Fahren unter anderem mit ersten Testfahrten auf der Autobahn mit Sicherheitsfahrer beginnt.

Funktionalitäten auf dem Prüfstand

Die ersten Kilometer hat das Fahrzeug bereits auf dem Münchner Testgelände von MAN erfolgreich zurückgelegt. Funktionalitäten und Schnittstellen standen dabei auf dem Prüfstand: Erstmals haben die Komponenten miteinander kommuniziert und erstmals haben die Sensoren eine realitätsgetreue Umfeld-Erkennung vorgenommen.

Auch die für die Level-4-Architektur sicherheitsrelevanten Subsysteme Bordnetz, Lenkung und redundantes Bremssystem sind konzeptioniert und bereits in ersten Musterständen erfolgreich erprobt. Ein weiterer Meilenstein, an den das Projektteam bereits einen Haken setzen konnte: Das Control Center für die technische Aufsicht wurde im September erfolgreich in Betrieb genommen und die Verbindung zum Fahrzeug installiert. Das Web-Interface stellt nun das Fahrzeug auf einer Karte mit allen relevanten Informationen wie Geschwindigkeit und Automatisierungsstatus dar.

Des Weiteren haben MAN und das Fraunhofer-Institut für Angewandte und Integrierte Sicherheit AISEC die projektbegleitende Risikoanalyse für das Fahrzeug erfolgreich durchgeführt. Auf dieser Grundlage wurden Cyber-Sicherheitsmaßnahmen wie authentische und verschlüsselte Kommunikation sowie funktionale Sicherheitsmaßnahmen wie Redundanzen und Degradationskonzepte für das autonome Fahrsystem definiert. Dabei werden umfangreiche Angriffs- und Ausfallszenarien durchgespielt und entsprechende Schutzkonzepte entwickelt.

TÜV SÜD bewertet die Sicherheit

TÜV SÜD bringt bei den Projekt-Testfahrten seine umfassende Erfahrung mit Testumgebungen für automatisierte Fahrzeuge ein, testet dabei die Fähigkeiten der Fahrzeuge selbst sowie die Validität der Simulation und bewertet im Rahmen des Freigabeprozesses die Sicherheit der Fahrzeuge. In München präsentierte die Prüforganisation im Oktober ihre in einem Pkw verbaute Messtechnik, mit der die physikalische Testung auf dem Prüfgelände erfolgt.

Außerdem werden die Experten von TÜV SÜD im Rahmen ihrer Aktivitäten sogenannte Launchpads zum Einsatz bringen, mit denen wahlweise nachgebaute Fahrradfahrer, Fußgänger oder andere Verkehrsteilnehmer bewegt werden können.

„Mit der Toolkette von TÜV SÜD können wir realitätsnah den Umgebungsverkehr simulieren, auf die der autonom fahrende Lkw adäquat reagieren muss – genau wie später im realen Straßenverkehr“, konkretisiert Tuan Duong Quang, Projektleiter bei TÜV SÜD für ATLAS-L4.

Der nächste große Meilenstein im Projekt ist die Premiere im öffentlichen Straßenverkehr: Voraussichtlich noch in diesem Jahr soll es für das Testfahrzeug zu ersten Fahrten auf die Autobahn gehen – natürlich ebenfalls mit einem Sicherheitsfahrer an Bord. Am Ende des Projekts soll der Beweis stehen: Der Einsatz von Level-4-automatisierten und damit von fahrerlosen Fahrzeugen auf der Autobahn ist machbar. Das ist der Grundstein für künftige Serienanwendungen für eine Logistik 4.0. Das Projekt läuft bis Dezember 2024 – dann soll ein industrietaugliches Konzept für den Betrieb automatisierter Lkw auf der Autobahn vorliegen.

ATLAS-L4

TÜV SÜD zeigte seine Messtechnik, mit der die Simulationsergebnisse validiert werden

Zeitenwende

Nach Shein kommt nun Temu. Und das ist nur der Anfang. Durch das Zusammenwachsen von Social Media und Onlinehandel steht der Handel vor der nächsten Revolution und damit auch die Logistik.

Seit jeher steht im Handel das Endkunden-Bedürfnis im Zentrum des unternehmerischen Handelns. Denn Endkunden verzeihen keine Leistungsschwäche. Im Gegenteil: Ihre Service-Ansprüche an die Handelsunternehmen werden immer größer – nach der Devise „Einmal, immer wieder oder ansonsten nie wieder!“ Dies gilt umso mehr für die Generationen Z und Alpha, also die Kunden der Zukunft.

Vor allem im Onlinehandel haben sich die Geschäftsmodelle durch die hohen Convenience-Erwartungen der Endkunden massiv gewandelt. Da lautet die Maxime, „alles immer überall schnell zu bekommen“ – also „on demand“. Kunden erwarten also personalisierte Ansprachen, Beratungen, Produkte und Services. Sie wünschen sich nachhaltig produzierte Produkte und nachhaltig erbrachte Dienstleistungen. Ihre Haltung ist nachhaltig orientiert, ihr Handeln und ihre Zahlungsbereitschaft aber oftmals nicht. Gleichzeitig steigt die Wechselbereitschaft und die Illoyalität der Kunden gegenüber Händlern, für die langfristige Kundenbindung immer schwieriger, aufwendiger und teurer wird. Dies betrifft den Stationär- und den Onlinehandel, aber auch neue Welten, wie etwa Social-Commerce-Anwendungen und das Metaverse.

Temu: Benchmark der Zukunft?

Stellvertretend für diese Entwicklung steht die Social-Commerce-Plattform „Temu“ aus China. Dabei handelt es sich nicht um eine typische Shopping-App (wie Amazon oder Zalando) und auch nicht um eine weitere Social-Media-Anwendung (wie TikTok oder Instagram), sondern um eine intelligente Kombination aus beidem. Temu unterscheidet sich deutlich von den uns bekannten Shopping-Apps im E-Commerce, indem das Unternehmen bewusst auf eine Mischung aus Social-Media-initiierter Bedarfsweckung (über TikTok), spielerischem Einkaufen (Gamification) und einem intelligent lancierten Schneeball-Prinzip (über Affiliate-Codes) setzt. Temu fokussiert die Befriedigung grundlegender menschlicher Bedürfnisse und Triebe: Kommunikation, Neugier und Belohnung sind die heimlichen Eckpfeiler des Geschäftsmodells und sollen für schnelles Wachstum sorgen.

In Europa und den USA gibt es derzeit keine vergleichbare Social-Commerce-Plattform, die die Klaviatur aus Kundenansprache, Awareness und Artikelspektrum – auf Basis hoher Data Excellence – so gut vereint und bespielt wie Temu. Das Unternehmen könnte also ein Benchmark für die zukünftige Entwicklung des Onlinehandels in Richtung eines „Discovery Based Online Shopping“ sein, in dem auch das Metaverse als integrierter Bestandteil seinen Platz finden könnte.

Darunter versteht man die Integration des realen in das digitale Leben. Das Metaverse schafft virtuelle Räume, in denen wir arbeiten, spielen, entspannen, Transaktionen abwickeln und Kontakte knüpfen können. In diesen nutzerspezifischen Digital-Welten, zum Beispiel auf den Spiele-Plattformen Roblox oder Fortnite, kann man zunehmend auch digitale Konsumgüter wie Bekleidung des Avatars, Ausstattung der virtuellen Wohnung und Dienstleistungen erwerben (zum Beispiel Gucci Town). Für Händler und vor allem Hersteller ergibt sich ein neuer Absatzkanal, der zusätzliche Erlöse verspricht. Die sich aus alledem ergebenden Veränderungen in der Handelslogistik lassen sich im Folgenden anhand von fünf zentralen Thesen zusammenfassen.

Janina_PLD/stock.adobe.com

These 1: Endkunden wollen Adaptivität, Resilienz und Verfügbarkeit

Flexibilität und Robustheit in Verbindung mit Waren- und Serviceverfügbarkeit – das sind die Faktoren, die die Kunden der Handelslogistik künftig am intensivsten wertschätzen. Das ist eine unmittelbare Erkenntnis aus den geopolitischen Herausforderungen, den zunehmend brüchigen Geschäftsbeziehungen zu Lieferanten und dem kaum noch zu prognostizierenden Kaufverhalten der immer illoyaleren (End-) Kunden. Dabei gewinnen durchgängige Auftrags- und Liefertransparenz (vor allem die valide Anlieferprognose) weiter erheblich an Bedeutung. Eine möglichst schnelle oder angemessene Lieferzeit nimmt künftig neben der Nachhaltigkeit die Rolle eines „Hygienefaktors“ ein. Beide werden mehr oder weniger stillschweigend vom Kunden vorausgesetzt und lösen nur eine Reaktion aus, wenn sie nicht erfüllt werden.

These 2: Lieferservice-Angebote werden immer individueller und datenbasierter

Lieferservices werden stärker individualisiert in Bezug auf Orte, Zeiten und Zustelltage der Kunden. Künftig wird man immer mehr Geschäftsmodelle im Onlinehandel finden, die nach dem Prinzip „sell everywhere, deliver anywhere“ eine noch intensivere Personalisierung von Services anbieten. Zur Erbringung solcher Services ist Kundennähe essenziell, geografisch und datenbezogen. Damit sind vor allem Daten über das Kaufverhalten entlang der Customer Journey, logistische Präferenzen, kundenindividuelle Lebenssituationen, regionale Sortimentsspezifika sowie zukünftige Bedarfe gemeint. Dies untermauert den schon seit Jahren zu erkennenden Trend einer weiteren Dezentralisierung von Logistiknetzen, um Bestände möglichst kundennah zu positionieren und Bedürfnisse schneller und flexibler erfüllen zu können. Gleichzeitig spielt die Transparenz über nachhaltiges Wirtschaften als „New Normal“ eine entscheidende Rolle für Handelslogistiker. Langfristig besteht die Erwartungshaltung einer vollständigen artikelbezogenen Transparenz ökologischer Effekte, sodass ökologische und soziale Nachhaltigkeit zur „License to operate“ in der Handelslogistik werden.

These 3: Hohe Convenience-Erwartungen aus B2C werden auf B2B übertragen

Die Commoditisierung von Lieferservices geht weiter, wobei sich die hohen Convenience-Erwartungen aus dem B2C-Handel rasant auf alle B2B-Geschäfte übertragen. Man kann von einer ausgeprägten Gefahr der Commoditisierung von Services sprechen, bei denen kostenlose und qualitativ hochwertige Dienstleistungen vom Endkunden vorausgesetzt werden, allerdings kaum Zahlungsbereitschaft vorhanden ist. Als Konsequenz ergibt sich eine Service-Entwertung, wie wir sie unter anderem bei für den Kunden kostenlosen Zustellungen, Retouren, Sonderabwicklungen oder auch außerordentlicher Umtausch-Kulanz großer Händler kennen. Die aggressiven, auf Umsatzwachstum und Marktverdrängung ausgerichteten Strategien der lokalen Lebensmittel-Lieferdienste (Quick-Commerce) haben diese Fehlentwicklung in den letzten Jahren nochmals verstärkt, in dem die logistische Abwicklung für den Kunden – wenn überhaupt – nur marginal bepreist wurde. Festzustellen ist zudem, dass sich die Commoditisierung sukzessiv vom B2C-Bereich auf alle B2B-Geschäfte ausweitet. ▸

Autor

Christoph Tripp, Technische Hochschule Nürnberg

Technische Hochschule Nürnberg

Professor Christoph Tripp lehrt Distributions- und Handelslogistik an der Technischen Hochschule Nürnberg Georg Simon Ohm. Er verfügt über langjährige Praxis- und Beratungserfahrungen in der Logistikwirtschaft und fungiert dort regelmäßig als Gutachter, Moderator, Interviewpartner, Podcaster, Referent und Trainer. Tripp ist zudem Autor des 2021 in der zweiten Auflage erschienenen Fachbuches „Distributions- und Handelslogistik – Netzwerke und Strategien der Omnichannel-Distribution im Handel“.

Halfpoint/stock.adobe.com

Einfach und schnell online shoppen – das ist Einkaufen, wie es Jugendliche lieben

Bei vielen B2B-Unternehmen ist dieser Effekt schon im vollen Gange. Viele B2B-Logistik-Entscheider übertragen ihre persönlichen B2C-Service- und „Kostenlos"-Erwartungen auf die eigenen B2B-Geschäfte und verstärken damit den Commoditisierungs- beziehungsweise Entwertungs-Effekt logistischer Dienste. Insofern wird es zukünftig vor allem darum gehen, gemeinsam Lösungen zu finden, logistische Leistungen und Services angemessen zu bepreisen, um einer weiteren Abwertung von Lieferservices als purem Instrument der Marketing-Politik („Lieferung und Sonderleistungen kostenlos und inklusive") von Händlern entgegenzuwirken.

These 4: „Kanal Egal"-Einstellung wird Kaufverhalten der Endkunden bestimmen

Die Balance von Effizienz und Kundenansprüchen im Front- und Backend von Omnichannel-Händlern muss neu definiert werden. Die Verschiebung von Stationär-Umsätzen in den Onlinehandel geht weiter, wenn auch langsamer als in den letzten Jahren. Gleichzeitig regiert die FOMO-Angst: Fear of missing out oder die Angst, etwas zu verpassen. Nicht alles, was Mainstream ist, macht auch Sinn für das eigene Unternehmen.
Dies betrifft zum Beispiel die hohen Investitionen in Stores und Services sowie die teils unbedachten und von Kunden kaum wahrgenommenen Service-Angebote. In den Generationen Z (geboren zwischen 1995 und 2010) und Alpha (von 2010 bis 2025) findet Bedarfsweckung schon heute intensiv über Social Commerce (Beispiel Temu), Social-Media-Apps und zunehmend im Metaverse statt. Künftig wird eine „Kanal Egal"-Einstellung das Kaufverhalten der Kunden bestimmen.
Händler müssen deshalb fit für den Omnichannel-Handel werden, in dem die Absatzkanäle technisch und organisatorisch integriert werden. Nach dem Motto „Kunde vor Kanal" geht es darum, den Kunden in den Fokus zu stellen und nicht die Machbarkeiten und Optimierungen der eigenen Organisation. Technologien sind die Enabler zur Lösung des Spannungs-feldes zwischen Effizienz und Kundenzentrierung.
Entscheidend wird sein, nicht nur physische Logistikprozesse durch Automatisierung und Robotik zu verbessern, sondern auch den Rückenwind der Algorithmus-Welle zu nutzen. Planungs-, Prognose- und Echtzeit-Technologien auf Basis von KI versprechen teils größere Effekte als die vor allem vom Mitarbeitermangel geprägte Automatisierung operativer Prozesse.
Es geht dabei um strategische Planungs-Exzellenz, aber auch um die Bereitstellung echtzeitnaher Informationen für die Operation der Handelslogistik auf Basis möglichst präziser Prognosen und Bestell- beziehungsweise Bestandstransparenz über alle Funktionen und Kanäle hinweg.
Flankiert werden müssen derartige Vorhaben von einem permanenten, langfristig verankerten Innovations-Mindset. Durch vordefinierte Strukturen, Prozesse und Systeme erreicht man zwar schrittweise Veränderungen, aber keine disruptiven Innovationen. Wirksamer sind Investitionen in Ökosysteme mit Start-ups, Inkubatoren und Technologie-Partnerschaften. Erforderlich dazu ist ein Kulturwandel in oftmals traditionell, hierarchisch geführten Unternehmen, der eine ausgeprägte Trial-and-Error-Kultur und kurze Entscheidungswege voraussetzt.

These 5: Logistik wird im Handel zum Differenzierungs-Merkmal

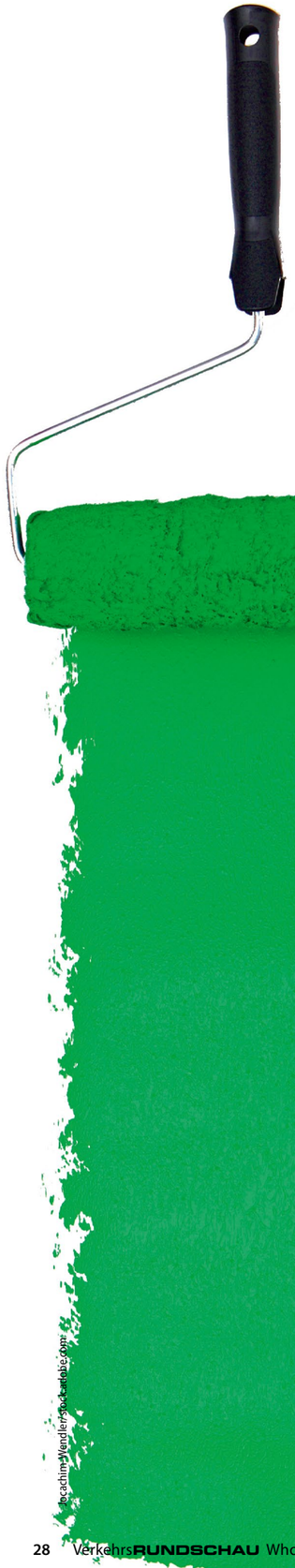
Die flexible Anpassung an Hoch- und Unterauslastungs-Situationen ist ein entscheidender Erfolgsfaktor für die operative Skalierbarkeit und Effizienz in der Handelslogistik und stellt einen maßgeblichen Treiber für Outsourcing dar.
Viele Händler definieren Logistik bereits als strategisch relevantes, differenzierendes Merkmal im Wettbewerb. Gleichwohl betreiben sie aus Kosten- und Risikogründen auf der ausführenden Ebene der Lager- und Transportabwicklung umfassendes Outsourcing. Ihre Motivationen liegen vor allem in ganzheitlicher Kunden- und Datenhoheit sowie in der Möglichkeit, Innovationen in eigenen hierarchischen Systemen schneller ausprobieren und umsetzen zu können als in marktorientierten Systemen mit externen Partnern.
Zur Abfederung des Auslastungs- und Kostenrisikos in eigenen Logistiknetzen öffnen Händler zunehmend ihre Systeme für andere Händler und Hersteller im Sinne eines Fulfillment-by-Ansatzes (wie etwa Amazon Logistics, Metro MGL, Walmart, Otto, TikTok).
Zahlreiche andere Marktakteure vergeben dagegen logistische Leistungen allein aus Gründen der Skalierbarkeit, des Know-hows, der Professionalisierung und aus Kostengründen an Logistikdienstleister.
Die Schlussfolgerungen, die sich daraus für Händler ergeben:
– Operative Robustheit, Flexibilität und ausgezeichnete Prognose-Kompetenzen werden in der Handelslogistik unabdingbar
– End-to-End-Datenkompetenz, Innovationen und eine Trial-and-Error-Kultur werden zu „Commodities" in der Handelslogistik
– Ökologische und soziale Nachhaltigkeit werden zur „License to Operate" in der Handelslogistik

Damokles-Schwerter über KEP-Diensten

Für die Paketdienste folgte nach dem Online-Hype in der Corona-Zeit nun 2022 und auch 2023 ein mengen- und umsatzbezogener Rückgang – insbesondere durch die Konsumschwäche hierzulande aus bekannten Gründen wie Ukraine-Krieg und Inflation. Gleichzeitig steigen die Kundenanforderungen – und zwar generationenübergreifend – an Paketdienste weiter; Schlagworte hier: Next-Day-Lieferung, Convenience, Service-Differenzierung, Liefertransparenz und Nachhaltigkeit.
Hinzu kommt, dass durch den Online-Hype der letzten Jahre die Paketmengen zwar gestiegen sind. Allerdings hat dies nicht zu deutlich mehr Ertrag bei den Paketdiensten geführt, sondern den Wettbewerb weiter intensiviert. So haben B2B-Paketdienste ihre B2C-Angebote teils weiter ausgebaut (wie DPD, GLS). Zudem versuchen neue Wettbewerber aus dem Onlinehandel (wie Amazon Logistics), aus dem Fulfillment-Bereich (Fiege Now) und der lokalen Auslieferung (wie Liefergrün), Marktanteile zu gewinnen. Dazu kommt die nach wie vor bestehende Unausgewogenheit des Marktes, in dem ein freier Wettbewerb durch die Verbundeffekte und die Quersubventionierung aus dem Briefgeschäft erschwert wird.
Im Ergebnis lässt sich im KEP-Markt also eine intensive Wettbewerbssituation diagnostizieren, die zu einer ruinösen Konkurrenz und einem permanenten Zyklus aus Kapazitätserhöhung und Unterauslastung führt. In Zeiten von Überkapazitäten wird es also stets einen Marktakteur geben, der vor allem den mengenstarken Onlinehändlern ein noch günstigeres Angebot unterbreitet. Dies verhindert dauerhaft auskömmliche Margen für alle KEP-Dienste.
Zuletzt schweben gleich mehrere Damoklesschwerter über der Branche, die sich aus einem zunehmend strikteren regulatorischen Rahmen ableiten lassen. Dazu gehören weitere Mindestlohn- und Maut-Erhöhungen, ein strengerer Umgang mit Subunternehmen und zahlreiche Maßnahmen zur Steigerung der Öko-Transparenz und zur Reduktion des CO_2-Fußabdrucks – mit entsprechendem Kosten-, Handlungs- und Erlösdruck für die KEP-Dienste.
Es bleiben zwei Hoffnungen: erstens die möglichst schnelle Rückkehr zum Vor-Corona-Wachstumspfad und zweitens eine wettbewerbsfördernde Postgesetz-Novelle. Denn KEP-Dienste haben meist kein Kostenproblem, sondern eher die erlösseitige Herausforderung viel zu niedriger Preise.
Klar ist aber: KEP-Dienste müssen ihre Geschäftsmodelle modifizieren und diversifizieren, um der Kosten-Preis-Spirale zu entkommen. Es reicht wohl künftig nicht mehr aus, sich allein auf Paketzustellung zu konzentrieren. In der Erweiterung der Geschäftsmodelle entlang der Supply Chain der Handels- und Konsumgüter-Industrie liegen erhebliche Chancen für die „Effizienz-Könige" der KEP-Branche zur Reduzierung ihrer Auslastungs- und Mengenabhängigkeiten vom reinen Paketgeschäft. Bei einigen Marktteilnehmern ist mit der Kombination von KEP-Abwicklung und Fulfillment-Angeboten der Anfang schon vollzogen. Weitere Möglichkeiten liegen etwa in der regionalen Belieferung von Apotheken und kleineren Großhändlern, die Endkunden direkt aus dem Bestand ihrer lokalen Geschäfte beliefern (Ship-from-Store).
Christoph Tripp, Professor für Distributions- und Handelslogistik an der Technischen Hochschule Nürnberg Georg Simon Ohm

Studie: So sieht für die Generation Z der Einkauf der Zukunft aus

Quelle: Universität Rostock 2023, im Auftrag des Bundesverband E-Commerce und Versandhandel (BEVH)



Nachhaltigkeit neu denken

ESG-Richtlinien und neue Regularien haben zunehmend Einfluss darauf, wie Lieferketten und Logistik zu managen sind. Was das für Unternehmen heißt, wie datenbasierte Entscheidungsfindung hilft.

Autor

Oliver Gahr, Sustainability Leader Technology bei IBM

IBM

Oliver Gahr ist im Unternehmen IBM Sustainability Leader Technology. Er leitet dort die Nachhaltigkeits-Initiativen und Go-to-Market-Lösungen aus der Technologie-Perspektive. Gahr ist seit 1998 bei IBM tätig und bringt ein breites Spektrum an Erfahrung in den Bereichen digitale Transformation und Innovation mit – wobei er Technologien wie Blockchain, Internet der Dinge, Industrie 4.0 und KI-Lösungen nutzt und kombiniert. IBM zählt nach eigenen Angaben zu einem der weltweit führenden Unternehmen insbesondere für branchenspezifische Produkte und Dienstleistungen im IT-Bereich sowie Software und Hardware.

Die Masse an Daten, mit der sich Unternehmen konfrontiert sehen, nimmt ständig zu. Auch in der Logistik werden immer mehr Kennzahlen genutzt und ausgewertet. Die Liefergenauigkeit, die Auslastung des Fuhrparks, der aktuelle Lagerbestand oder die Lagerumschlagsrate sind nur einige. Hinzu kommen Daten, die für die Berichterstattung nach Environmental, Social and Governance (ESG; Umwelt, Soziales, Unternehmensführung)-Kriterien relevant sind.

2024 tritt außerdem die erste Phase der CSRD-Berichterstattungspflicht in Kraft (siehe Seite 30). Die neue Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) der Europäischen Union (EU) verlangt, dass Unternehmen darlegen, welchen Einfluss Nachhaltigkeitsaspekte auf ihre wirtschaftliche Lage haben und wie ihre Betriebsabläufe die Nachhaltigkeit des Unternehmens beeinflussen. Um das alles zu gewährleisten, müssen Unternehmen neben einer definierten Nachhaltigkeitsstrategie auch viele interne und externe Daten auslesen, analysieren und konsolidieren können. Doch gerade an dieser Aufgabe scheitern aktuell viele Unternehmen. Denn die notwendigen Daten liegen häufig nur sehr verteilt oder in Datensilos vor und sind schwierig miteinander vergleichbar.

Neue Regularien – nicht nur für Große

Zwar betrifft die CSRD im ersten Schritt nur große Unternehmen, dennoch sollten sich auch kleine und mittelständische Unternehmen (KMU) schon jetzt mit der Thematik befassen. Selbst wenn einige Regularien aufgrund der Unternehmensgröße derzeit noch nicht für alle verpflichtend sind, kann sich belegbar nachhaltiges und soziales Handeln schon heute positiv auf den Geschäftserfolg auswirken – zum Beispiel weil man zusätzliche, nachhaltig ausgerichtete Kunden anzieht. Zusätzlich können kleine und mittelständische Unternehmen, unabhängig von ihrer Größe, ebenfalls von der neuen Richtlinie betroffen sein. Das kann schon der Fall sein, wenn sie Teil einer Liefer- und Wertschöpfungskette von größeren Unternehmen sind und die Partner im Netzwerk die Einhaltung der Regularien einfordern.

Richtig planen

Als erster Schritt steht immer eine dezidierte Planung der Nachhaltigkeits-Bemühungen. Um erfolgreich zu sein, sollten Unternehmen klare Ziele in den Bereichen Umwelt, Soziales und Unternehmensführung festlegen und umsetzen. Dazu sollte eine solide Datengrundlage im gesamten Unternehmen zum Einsatz kommen. Es gibt dafür bereits passende Software am Markt, die die Mammutaufgabe des Datenauslesens und der Datenanalyse übernimmt. Sie löst Datensilos auf, führt alle relevanten Daten zusammen und erstellt einen sauberen Report auf Basis der neuen Anforderungen.

Wenn Nachhaltigkeit und Datenmanagement im Unternehmen (inhouse) nicht zu den Kernkompetenzen zählen, kann Hilfe von außen kommen. Ein strukturiertes Vorgehen ermöglicht dann, den aktuellen Status quo zu ermitteln. Die Momentaufnahme hilft, eine Strategie und Roadmap zu definieren – individuell auf das jeweilige Unternehmen zugeschnitten. Eine strategische Nachhaltigkeits-Roadmap, die Daten in Abläufe, Prozesse und Workflows einbindet, ist ein wichtiger erster Schritt. Stehen Ziele und Roadmap fest, kann es an die Umsetzung der neuen Maßnahmen gehen.

Für die meisten Unternehmen gehören Transparenz, Zusammenarbeit zwischen mehreren Parteien und Rückverfolgbarkeit zu den größten Herausforderungen. Heutige Lösungen, die auf Künstlicher Intelligenz (KI) basieren, ermöglichen es, die Lieferkette zu optimieren, zu automatisieren und so die Resilienz zu stärken und die Agilität zu erhöhen. Unterschiedliche Datensätze werden konsolidiert, intelligentere Workflows vorangetrieben und die Problemlösung beschleunigt. Die Kombination aus Geschäftsregeln, fortschrittlichen Analysen, KI und Automatisierung ermöglicht Supply-Chain-Experten eine bessere Planung und Reaktion auf die komplexesten Herausforderungen in der Lieferkette. Gleichzeitig haben sie durch die Automatisierung von wiederkehrenden Prozessen mehr Zeit, sich auf unerwartete Probleme zu konzentrieren und diese zu lösen.

Mehr Transparenz in Lieferketten

Schätzungsweise 80 Prozent der Treibhausgas-Emissionen eines Unternehmens entfallen auf die globalen Lieferketten. Darüber hinaus können die Beschäftigungspraktiken in vielen Entwicklungsländern und Unternehmen weit unten in der Wertschöpfungskette ausbeuterisch sein. Das Resultat sind oft niedrigere Löhne, längere Arbeitszeiten und gewerkschaftlich schwach organisierte Belegschaften. Das Lieferketten-Sorgfaltspflichtengesetz (LkSG) verpflichtet deutsche Unternehmen, ihre Beschaffungsstrategien transparent zu gestalten und für die Arbeitsverhältnisse in ihrer gesamten Lieferkette Verantwortung zu übernehmen.

Dieser Schritt erfordert ein Überdenken des Begriffs „Lieferantenbeziehungen“. In Verbindung mit dem zunehmenden Bedarf an Transparenz in der Lieferkette sollten Unternehmen nicht nur ihre eigenen Lieferketten verstehen. Sie sollten auch Branchenplattformen und Ökosysteme schaffen, in denen die notwendigen Daten ausgetauscht werden können und in denen alle beteiligten Partner gleichberechtigt und vertrauensvoll zusammenarbeiten.

Eine Blockchain kann die hierzu notwendige technische Grundlage liefern. Sie verbessert die Zusammenarbeit, den Datenaustausch und die Transparenz in einem Lieferketten-Ökosystem. Sie funktioniert, indem sie überprüfte und zugelassene Teilnehmer mit einem gemeinsamen, verteilten Ledger, also einer Art digitalem Hauptbuch, verbindet, das alle Informationen über die Waren auf ihrem Weg durch die Lieferkette erfasst. Die Teilnehmer fügen dem Ledger ihre Daten und unterstützende Dokumente wie Zertifizierungen hinzu und kontrollieren, wer was sehen darf. Einmal in das Hauptbuch aufgenommen, können die Daten dann nicht mehr manipuliert, geändert oder gelöscht werden. Diese Eigenschaften machen die Blockchain zu einer vertrauenswürdigen Plattform für den Austausch von Daten zwischen verschiedenen Unternehmen. Die Teilnehmer können Materialien und Produkte von der Quelle bis zum Endkunden und schließlich bis zum Verbraucher verfolgen.

Zum Beispiel nutzt die Plattform „Farmer Connect“ IBM Food Trust für mehr Transparenz und um Kaffeeanbauer und Kaffeetrinker miteinander zu verbinden. Mit führenden Unternehmen der globalen Lieferkette für Kaffee wurde die Plattform Farmer Connect entwickelt, die IBM Blockchain einsetzt. Die mobile App „Thank My Farmer“ zeigt Konsumenten, wo ihr morgendlicher Kaffee genau herkommt. Damit können sie ihren Kaffee entlang der gesamten Lieferkette zurückverfolgen und die Bauern unterstützen, die die Bohnen anbauen.

Management von Nachhaltigkeitsdaten

Mit den steigenden Anforderungen und der Priorität, die Unternehmen auf die Verbesserung der betrieblichen Einblicke legen, steigt natürlich auch der Bedarf an robusten, prüfbaren Datenmanagement-, Berechnungs- und Berichterstattungs-Prozessen. Fortschrittliche Analyseplattformen ▸

Glossar: Datenbasierte Entscheidungsfindung

Datenbasierte Entscheidungsfindung ist IBM zufolge ein Prozess, bei dem Informationen aus den Key Performance Indicators (KPIs) eines Unternehmens zunächst gesammelt, analysiert, interpretiert und anschließend in nutzbare Erkenntnisse umgewandelt werden.
Sie ist die Grundlage für effektivere und effizientere Geschäftsentscheidungen.

Joachim Wendler/Shutterstock.com

Fokussiert/stock.adobe.com

Die EU und der deutsche Gesetzgeber sagen dem Greenwashing den Kampf an; mehr denn je sind Unternehmen dadurch in der Pflicht, ihre CO_2-Emissionen zu messen, zu analysieren und zu reduzieren

ermöglichen ein besseres Management der Nachhaltigkeitsdaten über Wertschöpfungsketten hinweg. Das ist wichtig für eine verantwortungsvollere Beschaffung und transparentere Lieferketten, die in der Regel noch nicht überall überschaubar sind: Unternehmen kennen zwar ihre direkten Zulieferer, aber es fehlt der durchgängige Blick auf Rohstoffe, Komponenten und Waren bis zum Endprodukt – und darüber hinaus. Hier gibt es intelligente und zuverlässige Lösungen, um Daten entlang der gesamten Wertschöpfungskette auszutauschen und allen Partnern im Netzwerk zugänglich zu machen. Liefertreue und Engpässe lassen sich so rasch feststellen, jedes Produkt ist identifizierbar und auf seinen Ursprung zurückzuverfolgen.

Vorteil datenbasierter Entscheidungen

Eine solche Lösung ist die „IBM Envizi ESG Suite“, die Unternehmen bei der Erfassung, Berechnung, Analyse und Berichterstattung von Treibhausgas-Emissionen unterstützt. IBM Envizi deckt alle 15 Scope-3-Kategorien ab und verwendet ein Rechenmodul zur Anwendung von GHG-Protokoll-Berechnungsmethoden, die durch ein robustes Datenmanagementsystem unterstützt werden. Dieses umfasst eine automatisierte Datenerfassung, was ebenso die erforderlichen Angaben von Lieferanten inkludiert, Bibliotheken für Scope-3-Emissionsfaktoren, Vorlagen für regulatorische Vorgaben, ein spezielles Scope-3-Analyse-Dashboard, Audit-Tools und Funktionen zur Unterstützung der Lieferanten-Benchmarking-Analyse.

Durch die zusätzliche Integration von Natural Language Processing (NLP) können die Erfassung, Berechnung und Analyse von Scope-3-Treibhausgas-Emissionen (THG) beschleunigt werden. (Hinweis der Redaktion: NLP ermöglicht es, Maschinen-, Text- oder Sprachdaten zu verstehen und zu beantworten.) Unternehmen erhalten einen einheitlichen und aktuellen Datensatz, der länder- und branchenspezifischen Emissionsfaktoren entspricht und eine homogene Berechnung von Scope 3 für gekaufte Waren und Dienstleistungen ermöglicht. Emissionsberechnungen können schneller, genauer und effizienter durchgeführt werden.

Um eine Balance zwischen nachhaltigem Handeln und Profitabilität zu erreichen, müssen die Strategien für mehr Nachhaltigkeit sinnvoll vorangetrieben werden. Anstatt also nach Gefühl zu handeln, sollten die Entscheidungen datenbasiert erfolgen – schließlich geht es um einen nicht unerheblichen Zeit- und Kostenaufwand. Festzuhalten ist ebenfalls, dass die endgültige, allumfassende Entscheidung nach wie vor beim Menschen liegt – nicht bei einer Künstlichen Intelligenz. Technologie ist allerdings ein entscheidender Faktor, um die ESG-Ziele sowohl intern als auch extern schneller zu erreichen.

Oliver Gahr, Sustainability Leader, IBM Technology EMEA

Neue Nachhaltigkeits-Auflagen für Unternehmen

Destina/stock.adobe.com

Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD)
Am 5. Januar 2023 trat die EU-Richtlinie Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) in Kraft, mit der Unternehmen in der EU dann (für die meisten Firmen beginnend mit Daten aus 2025 und Berichten aus 2026) in viel größerem Umfang in ihrem Berichtswesen (im Lagebericht des Jahresabschlusses) Rechenschaft über die wesentlichen Themen aus Ökologie, Soziales und Unternehmensführung ablegen müssen.

Lieferketten-Sorgfaltspflichtengesetz (LkSG)
Das Lieferketten-Sorgfaltspflichtengesetz (LkSG) trat zum 1. Januar 2023 in Deutschland in Kraft – zunächst ausschließlich für in Deutschland ansässige Unternehmen sowie Firmen mit einer Zweigniederlassung mit mindestens 3000 Mitarbeitern in Deutschland. Zum 1. Januar 2024 sinkt die Schwelle auf 1000 Mitarbeiter. Laut LkSG müssen Unternehmen dann soziale und ökologische Mindeststandards einhalten. *eh*

MAN NOW

Software-Upgrades
ohne Werkstatt-Stopp.

Die Anforderungen an ein Nutzfahrzeug ändern sich im Laufe der Zeit. Bisher war an diesem Punkt ein Werkstattbesuch zur Nachrüstung von Software-Paketen erforderlich. Mit MAN Now erfolgen Software-Upgrades via Over-the-Air und machen einen Werkstattaufenthalt nicht mehr notwendig. MAN Lkw können so jederzeit an sich ändernde Geschäftsanforderungen angepasst werden. Entdecken Sie die Möglichkeiten und steigern Sie die Effizienz, die Sicherheit, den Komfort sowie das Fahrerlebnis Ihrer Flotte.
www.man.eu/mannow I #SimplyMyTruck I #damitfahrenläuft

MAN

Datensilos mit Erfolg überwinden

Oft weiß die eine Hand nicht, was die andere tut, weil die Kommunikation fehlt. Für Lieferketten und in der Logistik können solche Datensilos fatal sein. Wie sich diese aufbrechen lassen und Supply-Chain-Kollaboration gelingen kann, zeigt eine neue Studie.

In der jüngsten Vergangenheit führten einschneidende Krisen immer häufiger zu limitierter Materialverfügbarkeit und reduzierten Logistik-Kapazitäten. Viele Lieferketten sind nach wie vor volatil. Um die Folgen abzumildern und für bessere Planbarkeit zu sorgen, nimmt die Bedeutung der Supply-Chain-Kollaboration zwischen den Partnern in der Lieferkette weiter zu. Sie gilt als wirksamer Ansatz, Resilienz und Agilität der Lieferketten sicherzustellen.

Chancen gemeinsamer Datennutzung

Vor diesem Hintergrund hat die Bundesvereinigung Logistik (BVL) in Zusammenarbeit mit der Unternehmensberatung McKinsey & Company eine Umfrage zum Status quo und zu aktuellen Herausforderungen der Supply-Chain-Kollaboration durchgeführt, deren Ergebnisse nachfolgend dargestellt und abschließend diskutiert werden.

Der Austausch relevanter Daten und deren gemeinsame Nutzung sind Dreh- und Angelpunkt von Supply-Chain-Kollaboration. Gefragt danach, wie sie die Zusammenarbeit hinsichtlich des Datenaustauschs bewerten, zeichneten die Befragten ein differenziertes Bild: Logistikbezogene Daten wie Transportdaten, Wareneingangsberichte, aber auch nachfragerelevante Daten wie Nachfrage-Prognosen und Daten zu Produkt-Anlauf und -Auslauf werden bereits von (teilweise deutlich) über einem Drittel der Befragten unternehmensübergreifend geteilt (siehe Grafik 1 S. 34). Die Qualität der Daten wurde dabei besonders für Transportdaten und Wareneingangsberichte mit gut bis sehr gut beurteilt, sodass eine erfolgreiche Zusammenarbeit erkennbar ist.

In Hinblick auf die Bewältigung von Krisensituationen durch eine verbesserte Supply-Chain-Kollaboration ist auf der anderen Seite bemerkenswert, dass sich bei detaillierteren Planungsdaten, wie Daten zu Störungen im Materialfluss, Bestand, Produktionskapazitäten und -planung, ein anderes Bild ergibt. Hier gibt mehr als ein Drittel der Befragten an, diese Daten zu benötigen, sie aber nicht von ihren Partnern zu erhalten (siehe Grafik 2 S. 35). Interessanterweise gibt mehr als ein Drittel an, dass sie bereit wären diese Daten mit ihren Partnern zu teilen, dies aber noch nicht tun. Darüber hinaus zeigen 30 Prozent der Befragten die Bereitschaft, Daten auszutauschen, die sie derzeit noch nicht mit ihren Partnern teilen.

Ungenutzte Potenziale erschließen

Warum gibt es diese ungenutzten Potenziale, und wie können sie in den Prozess eingebracht werden? Rechtliche Unsicherheiten, zum Beispiel durch das Kartellrecht, scheinen eher selten ein Hindernis zu sein. Allerdings gaben rund 75 Prozent der Interview-Partner an, für laufende Kollaborationen bereits einen rechtlichen Rahmen für die Zusammenarbeit geschaffen zu haben. Häufig zielen diese Vereinbarungen darauf ab, die Nutzung der geteilten Daten einzuschränken. Dies trifft fast immer zu, wenn vertrauliche Daten geteilt werden.

Als ein relevantes Hindernis beim Teilen von Daten beschreiben die Interview-Partner, dass die verwendeten IT-Systeme und Standards teils nicht miteinander kompatibel sind. Der hohe Arbeitsaufwand und hohe notwendige Investitionen, verursacht durch mangelnde Datenstandards und eine heterogene System-Landschaft, schrecken viele Teilnehmer von einem weitergehenden Datenaustausch ab. Auch gibt es unternehmensintern regelmäßig Bedenken gegen die Weitergabe von Daten an Partner. Während Logistik- und Supply-Chain-Abteilungen offen für die Datenweitergabe sind, tun sich andere Funktionen damit schwerer und verhindern damit eine bessere Kollaboration.

Gemeinsame Ziele und Anreize wichtig

Als eine der wichtigsten Voraussetzungen für Kollaboration werden gemeinsame Ziele und Anreize genannt. Anreizsysteme, wie beispielsweise finanzielle Aspekte, können dies verstärken. So könnte unter anderem das Teilen von relevanten Daten vergütet werden. Als weitere wichtige Voraussetzung nennen die befragten Unternehmen Vertrauen und eine auf Zusammenarbeit ausgerichtete Kultur. Dies gilt umso mehr in einem Umfeld, in dem Wissen und Informationen zum Nachteil des Verhandlungspartners genutzt werden könnten. Klare Definitionen und Regeln für die Datennutzung sind daher elementar.

Die Umfrageergebnisse unterstreichen, dass Unternehmen mit einer erfolgreichen internen Zusammenarbeit auch deutlich häufiger mit Kunden und Lieferanten kollaborieren. Die bei der internen Kollaboration erworbenen Fähigkeiten im Unternehmen bilden dafür die Grundlage.

Die Umfrage zeigt, dass der Erfolgshebel in der Ergänzung der internen Kollaboration zur externen Kollaboration liegt. Nur dann gelingt es, einen deutlichen Unterschied beim Unternehmenserfolg zu erzielen. Im Beispiel dient ein Einzelhandelsunternehmen als Best Practice: Wie auch der Gesamtmarkt, litten das Unternehmen und seine Lieferketten unter einem Mangel an Verpackungsmaterial, wodurch der Einzelhändler mit erheblichen Lieferverzögerungen ▸

picoStudio/stock.adobe.com

Autoren

Die Studien-Verfasser im Überblick

McKinsey & Company

Professor Knut Alicke

Professor Knut Alicke ist Partner im Stuttgarter Büro von McKinsey & Company mit Schwerpunkten im Bereich Fertigung und Lieferketten. Er hat mehrere Artikel zu Supply-Chain-Themen verfasst und lehrt als Professor zu Supply-Chain-Management. Alicke studierte Maschinenbau an der Universität Karlsruhe und wurde dort 1999 promoviert und 2003 habilitiert.

BVL

Professor Kai Furmanns

Professor Kai Furmanns ist Mitglied des Wissenschaftlichen Beirats der Bundesvereinigung Logistik (BVL) und seit 2005 am Karlsruher Institut für Technologie (KIT) Institutsleiter für das Institut für Fördertechnik und Logistiksysteme (IFL) sowie seit 2020 Dekan der KIT-Fakultät für Maschinenbau. Er studierte Wirtschaftsingenieurwesen und promovierte und habilitierte im Fachbereich Maschinenbau an der Universität Karlsruhe. Zuvor war er unter anderem für die Robert Bosch GmbH tätig.

BVL

Professor Bernd Hellingrath

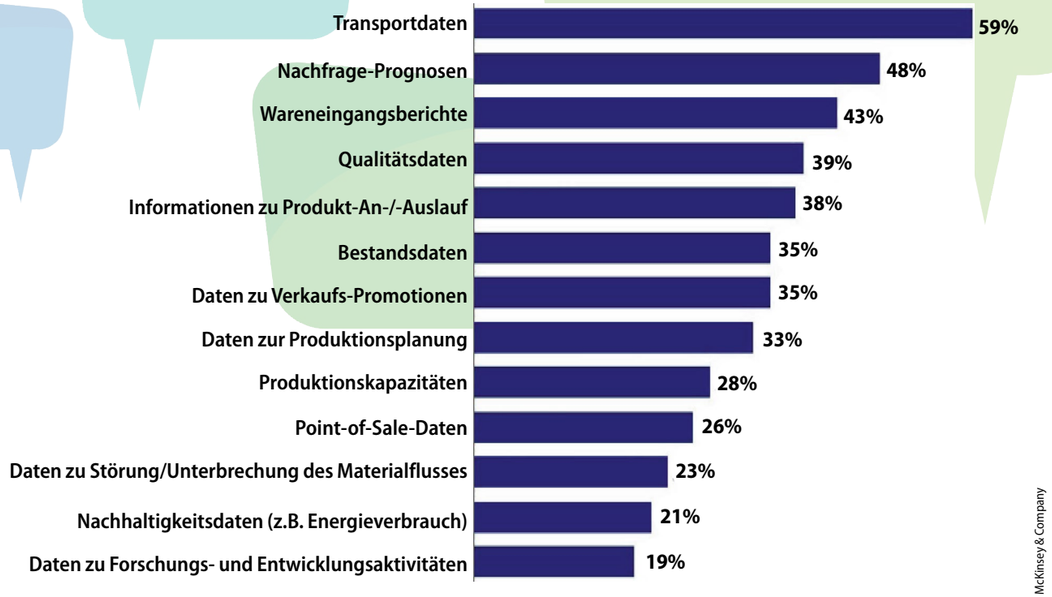
Professor Bernd Hellingrath ist Mitglied des Wissenschaftlichen Beirats der BVL und seit 2008 Inhaber des Lehrstuhls für Wirtschaftsinformatik und Logistik an der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster. Zuvor erhielt er eine Professur im Bereich der Planung und Modellierung von Produktions- und Logistiknetzwerken der Universität Paderborn und war lange Jahre am Fraunhofer IML tätig. Er studierte Informatik und Mathematik an der Universität Dortmund. Dort promovierte er auch im Fachbereich Maschinenbau.

Kühne Logistics University

Professor Kai Hoberg

Professor Kai Hoberg ist Mitglied des Wissenschaftlichen Beirats der BVL und seit 2012 Professor für Supply Chain und Operations Strategy an der Kühne Logistics University (KLU) in Hamburg. Zuvor war er unter anderem Juniorprofessor für Supply-Chain-Management an der Universität zu Köln und promovierte 2006 an der Universität Münster. Bevor er in die Wissenschaft zurückkehrte, war er als Strategieberater und Projektmanager im Operations Team bei Booz & Company tätig.

Umfrage: Welche Daten Unternehmen bereits von ihren Partnern erhalten



Umfrage: Welche Daten Unternehmen benötigen, aber bislang nicht von ihren Partnern erhalten

umzugehen hatte. Um die Situation zu verbessern, entwickelte der Einzelhändler eine wiederverwendbare Verpackungslösung, die er zu einem günstigen Tarif an seine Lieferanten vermietet. Die Lieferanten versenden seitdem alle Materialien mit dieser standardisierten Lösung. Viele der in der Umfrage erörterten Punkte spiegeln sich in dieser Fallstudie wider: Die ursprüngliche Motivation für die Zusammenarbeit war die Bewältigung einer Krise, die durch den Mangel an Verpackungsmaterial auf dem Markt ausgelöst wurde. Das gemeinsame Ziel von Einzelhändler und Lieferant war die Wiederherstellung der Lieferfähigkeit, was für beide Parteien finanziell von Vorteil ist.

Finanziellen Ansporn schaffen

Ein weiteres Beispiel aus dem Einzelhandel zeigt, wie ein fehlendes gemeinsames Ziel durch finanzielle Anreize ersetzt werden kann: Ein Einzelhändler stellt in diesem Fall seinen Lieferanten einige Basisdaten wie zum Beispiel Bestellungen für Waren, die in einem Konsignationslager vorgehalten werden, zur Verfügung, um die Lieferfähigkeit sicherzustellen und zu erhöhen. Weitergehende Daten wie zum Beispiel die Einhaltung von Zeitfenstern bei der Anlieferung durch den vom Lieferanten beauftragten Logistikdienstleister, die bei gemeinsamer Nutzung keinen weiteren Vorteil für den Einzelhändler, aber durchaus Nutzen für den Lieferanten generieren – zum Beispiel für das Management des Logistikdienstleisters – stellt der Einzelhändler nur kostenpflichtig zur Verfügung. Durch diese zusätzliche Gebühr erzeugt der Einzelhändler seinen eigenen Vorteil und gleicht damit das Nutzen-Ungleichgewicht aus. Außerdem umgeht er eine eventuell schwierige Beurteilung des finanziellen Nutzens der Daten für den Lieferanten, die bei einem Vorteilsausgleich erforderlich wäre.

Die multiplen Krisen der letzten Jahre haben die Relevanz der Supply-Chain-Kollaboration noch einmal verstärkt: Über 90 Prozent der Umfrage-Teilnehmer sehen einen Nutzen in der Zusammenarbeit, vor allem bezüglich einer verbesserten Reaktionsfähigkeit und zur frühzeitigen Erkennung von Risiken. Gleichzeitig bleibt es oft schwierig, diese Vorteile zu quantifizieren. Deshalb ist die Ableitung eines positiven Business Case für eine kontinuierliche Zusammenarbeit nicht immer möglich, insbesondere wenn die unmittelbare Krise überwunden ist. Weitere Hindernisse für die Zusammenarbeit, die schon in der Vergangenheit eine Rolle gespielt haben, bleiben bestehen: Für eine erfolgreiche Kollaboration entlang der Lieferkette sollte zunächst eine erfolgreiche interne Kollaboration innerhalb des Unternehmens aufgebaut werden, was Zeit und Engagement voraussetzt. Außerdem sind durch die mangelnde Daten-Standardisierung und fehlende IT-System-Integration oft zusätzlicher Aufwand und Investitionen nötig. Die Lösung dieser Faktoren benötigt Zeit und (finanzielles) Engagement. Die Vorteile können den Aufwand aber durchaus rechtfertigen.

Um eine erfolgreiche Supply-Chain-Kollaboration nachhaltig zu etablieren, sollten drei Dinge berücksichtigt werden:

1. Voraussetzung: Interne Kollaboration

Die interne Kollaboration ist Voraussetzung für die externe Kollaboration. Diese erfordert bestimmte Schlüsselfähigkeiten, die zunächst unternehmensintern entwickelt werden: Alle Partner sollten auf eine gemeinsame, vertrauenswürdige Informationsquelle zugreifen können (Single-Source-of-Truth-Data) um eine gemeinsame Grundlage für Entscheidungen zu haben. Darüber hinaus ist eine gewisse Prozessreife unabdingbar, die es erlaubt, zuverlässige und reproduzierbare Daten zu generieren, wie zum Beispiel verlässliche und nachvollziehbare Prognosedaten. Zudem sollten Rollen und Verantwortlichkeiten innerhalb der Kollaboration klar definiert sein, um gegenseitige Erwartungen der beteiligten Partner zu steuern und um Missverständnisse und den damit verbundenen Vertrauensverlust zu vermeiden. Auf diesen Learnings sollte dann die externe Kollaboration aufbauen.

2. Voraussetzung: Vertrauen

Eine auf Vertrauen ausgerichtete Kultur, in der die gemeinsame Nutzung von Daten auf faire Art und Weise erfolgt, bildet die Basis. Im Hinblick auf die zu investierende Zeit und Ressourcen sollten strategische und langfristige Beziehungen zu Lieferanten und Kunden als Partner für den Aufbau einer externen Kollaboration im Vordergrund stehen.

3. Voraussetzung: Vorteile klar definieren

Die Vorteile der Zusammenarbeit sollten klar artikuliert und gemessen werden. Dabei ist es wichtig, langfristigere Anreize und gemeinsame Ziele zu schaffen, um zu verhindern, dass gemeinsam genutzte Daten, zum Beispiel in Preisverhandlungen, einseitig für das Erreichen von kurzfristigeren Vorteilen ausgenutzt werden. Logistik und Supply-Chain-Abteilungen müssen dafür eventuell auch auf ihren Einkauf und Vertrieb entsprechend einwirken und langfristige Vorteile klar artikulieren. Unternehmensübergreifende Kollaborationen sind für Unternehmen ein Weg, den Herausforderungen durch volatile Lieferketten nachhaltig zu begegnen.

Der damit einhergehende erforderliche kulturelle Wandel und eine langfristige Orientierung in Geschäftsbeziehungen ist ein langfristiger Prozess, der ein wichtiger Baustein für nachhaltigen Unternehmenserfolg sein kann.

Professor Knut Alicke, Partner und Master Expert McKinsey & Company,
Professor Kai Furmans, Karlsruher Institut für Technologie (KIT),
Professor Bernd Hellingrath, Westfälische Wilhelms-Universität Münster, und
Professor Kai Hoberg, Kühne Logistics University (KLU)

Neue Potenziale

Künstliche Intelligenz hat das Potenzial, die Art und Weise, wie Speditions- und Logistikunternehmen ihre Supply Chains und Prozesse managen, zu revolutionieren. In welchen Bereichen die digitale Technologie Vorteile schafft, wo sie an Grenzen stößt.

Die Welt der Logistik ist komplex und hochgradig dynamisch. Täglich müssen Unternehmen Lieferketten optimieren und Kosten senken, dafür Echtzeitdaten verwalten und gleichzeitig den steigenden Kundenanforderungen gerecht werden – zum Beispiel bei Klimaschutz oder Visibilität. In dieser rasanten Umgebung wird Künstliche Intelligenz (KI) zunehmend zu einem Schlüsselakteur. KI hat das Potenzial, die Art und Weise, wie Speditions- und Logistikunternehmen ihre Prozesse und Lieferketten managen, zu revolutionieren. Wir stehen damit vor einer Transformation, die einen nachhaltigen Einfluss auf die Effizienz und Wirtschaftlichkeit unserer Branche haben wird.

Werkzeug für effizientere Prozesse

Künstliche Intelligenz ist keine Zukunftsversion mehr; schon heute eröffnet diese digitale Technologie ein breites Spektrum an Möglichkeiten, um Prozesse effizienter und effektiver zu gestalten. Ein zentraler Anwendungsbereich von KI liegt im Transportmanagement, wo die Analyse von Verkehrsdaten, Wetterbedingungen, Routen und Volumen neben weiteren relevanten Faktoren eine entscheidende Rolle spielt. Dank dieser Technologie können im Straßenverkehr optimale Routen für Lieferungen berechnet werden, was nicht nur zu einer Reduzierung der Transportkosten führt, sondern auch zu einer geringeren Umweltauswirkung und pünktlicheren Lieferungen von Waren.

Einen weiteren entscheidenden Vorteil ermöglicht KI bei der nahtlosen Nachverfolgung von Waren entlang der gesamten Lieferkette. Produkte können heute mit Sensoren ausgestattet werden, was eine Echtzeitverfolgung von Standort und Zustand ermöglicht. Die so erhobenen Daten werden mittels KI analysiert und zu einer Prognose über den weiteren Transportverlauf verarbeitet. Verzögerungen oder Probleme können so unverzüglich erkannt und behoben werden.

KI kann auch die Automatisierung der Lagerverwaltung unterstützen, indem sie den Bestand in Echtzeit überwacht, präzise Prognosen für zukünftige Nachfrage generiert, Aufträge optimiert und verfügbaren Lagerraum optimal ausnutzt. Dies ermöglicht nicht nur eine bessere Ressourcenallokation, sondern minimiert auch das Risiko von Überbeständen und Engpässen. So können Betriebskosten erheblich reduziert, die Lagerauslastung verbessert und die Abwicklung von Aufträgen beschleunigt werden.

Weiteres Anwendungspotenzial der Technologie liegt in der Texterkennung, dem Screening und der Verwaltung von Dokumenten. KI-Lösungen haben das Potenzial, die Analyse, Kategorisierung und Validierung der Vielzahl an Dokumenten, die in globalen Lieferketten anfallen, zu automatisieren. Die Vorteile sind vielfältig: Zeit- und Ressourceneinsparungen, erhöhte Genauigkeit und Zuverlässigkeit bei der Dokumentenverarbeitung sowie beschleunigte Auftragsabwicklungen bei minimiertem Risiko von Verzögerungen oder Fehlern in der Lieferkette.

Anwendungsfälle aus der Praxis

Das Unternehmen DB Schenker versteht Künstliche Intelligenz als strategischen Ansatz, um seine Logistikprozesse und Lieferketten kontinuierlich zu verbessern und seinen Kunden erstklassige Lösungen und Services zu bieten. Der Bereich Global Technology & Data ist dabei Vorreiter in der Entwicklung fortgeschrittener Analytik und KI und Wegbereiter für Digitalthemen in den Geschäftseinheiten und Funktionen von DB Schenker. In enger Zusammenarbeit entwickeln dort Mitarbeiter datenzentrierte Lösungen, fortschrittliche Analyse- und KI-Prototypen sowie digitale Komponenten. Dabei fokussiert sich das Logistikunternehmen sowohl auf die Optimierung interner Prozesse als auch die Entwicklung neuer Geschäftsmodelle und Kundenlösungen. Das Projektportfolio umfasst ein breites Anwendungsspektrum, darunter etwa Kundenanalytik, Preis- und Angebotsmanagement, Nachfrageprognosen, Netzwerk- und Kapazitätsplanung sowie Lager- und Lieferketten-Analytik.

Beispiel: Tourenplanung und Disposition

Bei DB Schenker wird KI etwa zur Effizienzsteigerung in Transportprozessen und der Disposition eingesetzt. Eine der zentralen Herausforderungen ist die exakte Prognose des zukünftigen Sendungsaufkommens, um Engpässe in der Kapazitätsplanung und ineffiziente Verkehrsrouten für die Lkw im Sammel- und Zustellverkehr zu vermeiden. Derzeit werden noch viele Planungsprozesse für die „Collection und Distribution“ (CoDi, Abholung und Zustellung) manuell gesteuert. Um hier Effizienzgewinne zu erzielen, hat DB Schenker ein intelligentes Prognose-Tool entwickelt. Dieses Tool basiert auf fortschrittlichen statistischen Modellen, die historische Zeitreihen-Daten auf Länder- und Niederlassungsebene berücksichtigen und Vorhersagen treffen – zum Beispiel über die geschätzte Anzahl an CoDi-Stopps pro Niederlassung und Land. Dies ist eine entscheidende Voraussetzung für eine effiziente Ressourcenplanung im CoDi-Bereich. Ergänzt wird die CoDi-Volumenprognose durch ein leistungsstarkes Optimierungs-Tool, das die Disponenten in den Niederlassungen im täglichen Dispositionsprozess der Abhol- und Zustelltouren unterstützt. Das Tool berücksichtigt dabei das zu erwartende Sendungsaufkommen, den Fuhrpark und die Fahrer sowie weitere relevante Einflussfaktoren, zum Beispiel die Öffnungszeiten der Kunden, Zugangsbeschränkungen, das Straßennetz und auch die Priorisierung von Premium-Sendungen. Das Ergebnis ist die Optimierung sowohl der Beladungsreihenfolge ▸

Lucky AI/stock.adobe.com

DB Schenker setzt in seinem Landverkehr heute schon diverse KI-Tools ein, um noch effizienter zu werden

DB Schenker (Symbolbild)

der Sendungen im Fahrzeug als auch der exakten Tour für den kommenden Werktag. Durch die Integration dieser beiden Lösungen in das Transport-Management-System (TMS) von DB Schenker ließen sich erhebliche Effizienzsteigerungen erzielen. So wurden mit weniger Fahrzeugen mehr Stopps pro Route erreicht, die Gesamtkosten gesenkt und der Emissionsausstoß reduziert.

Beispiel: Intelligente Gebietszuweisung

Die intelligente Bestimmung von Terminalanzahl und -standorten sowie die Zuweisung von Gebieten zu diesen Terminals ist eine Schlüssel-Herausforderung in der Logistik und ein prädestinierter Anwendungsfall zur Optimierung durch KI. Eine solche Optimierung wirkt sich auf das gesamte Landtransport-Netz aus, weil sie eine ausgewogene Terminalnutzung gewährleistet, die Gesamtkilometer-Leistung senkt und die Produktivität steigern kann, was letztlich Kosten einspart.

DB Schenker hat dazu ein Tool entwickelt, das verschiedene Optimierungsmethoden kombiniert. Es ermöglicht Entscheidungsträgern unter Berücksichtigung einer Vielzahl von Variablen nicht nur die optimale Zuweisung von Postleitzahlen zu Terminals, sondern auch die optimale Terminal-Anzahl und die optimalen Standorte zu bestimmen. Der Unternehmens-Ansatz besteht darin, unter Berücksichtigung länderspezifischer Prozesse und Beschränkungen den Fluss von Sendungen zu simulieren und so die Gesamt-Transportkosten zu ermitteln. Zur Optimierung der Gesamt-Transportkosten werden mathematische Methoden des Operations Research (Unternehmensplanung) verwendet. Dies ermöglicht die Analyse verschiedener Szenarien wie die Eröffnung neuer Terminals, die Verlagerung bestehender Standorte, die Anpassung von Terminalkapazitäten und die Änderung der Zuweisung von Postleitzahlen zu Terminals. Die „Territory Allocation"-Lösung (intelligente Gebietszuweisung) von DB Schenker kann erhebliche Kosteneinsparungen aufzeigen, weil sich dadurch das Landtransport-Netz kontinuierlich optimieren und an veränderte Kundenstrukturen und -volumina anpassen lässt.

Diese Beispiele zeigen, welches Potenzial KI hat, die Logistikbranche zu transformieren. DB Schenker hält diese Technologie für einen wichtigen Treiber für die digitale Zukunft der Branche. Die Potenziale sind enorm, und die Logistikbranche steht erst am Anfang dieser faszinierenden Reise. DB Schenker ist davon überzeugt, dass Unternehmen, die in KI investieren und neue Technologien unterstützend in ihre Geschäftsprozesse integrieren, in der sich wandelnden Logistiklandschaft erfolgreich sein werden.

Grenzen und Zukunftsaussichten

Die Integration von Künstlicher Intelligenz in der Logistik- und Prozesslandschaft von DB Schenker schreitet kontinuierlich voran. Obwohl die Technologie enorme Potenziale bietet, gibt es jedoch auch begrenzende Faktoren, die im Digitalisierungsdiskurs berücksichtigt werden müssen. So sind menschliche Intuition und Erfahrung in bestimmten Situationen immer noch unersetzlich. Ebenso kann KI die Auswirkungen unvorhergesehener Ereignisse wie Naturkatastrophen oder politische Krisen noch nicht vollständig vorhersehen. KI kann zwar bei der Analyse von Daten unterstützen und Empfehlungen abgeben, ist jedoch noch nicht in der Lage, komplexe strategische Entscheidungen zu treffen. Die endgültige Verantwortung liegt nach wie vor bei den Menschen, die die Daten interpretieren und die strategischen Ziele festlegen. Darüber hinaus sind Datenschutz und (Cyber-) Sicherheitsbedenken wichtige Aspekte beim Einsatz dieser Technologie.

DB Schenker setzt Künstliche Intelligenz bereits in verschiedenen Bereichen erfolgreich ein und strebt eine kontinuierliche Weiterentwicklung digitaler Services und Produkte an. Entscheidende Aspekte stellen Echtzeit-Transparenz und Nachverfolgbarkeit der Sendungen dar, um den sich weiter entwickelnden Anforderungen unserer Kunden gerecht zu werden. Mithilfe von 5G- und 6G-Kommunikationstechnologien sowie fortschrittlicher Sensorik strebt DB Schenker eine nahtlose Automatisierung und ein Echtzeit-Tracking in seinen Logistikprozessen an. Auch wird das Unternehmen dank noch fortschrittlicherer Predictive-Analytics-Lösungen noch präzisere Vorhersagen treffen können, basierend auf einer breiteren Datenbasis und weiterentwickelten Algorithmen.

Künstliche Intelligenz verspricht für die Logistikbranche in Zukunft weitere Innovationen und Fortschritte. Mittelfristig wird DB Schenker diese Technologie sicher in weiteren Bereichen seiner Lieferketten einsetzen und in Prozesse jenseits der eigenen Lieferketten integrieren, zum Beispiel in der IT-Entwicklung oder dem Personal- und Finanzwesen. Noch weiter in die Zukunft geblickt wird KI voraussichtlich ein integraler Bestandteil der meisten Logistikprozesse sein. Die Automatisierung wird auf einem hohen Niveau sein, und KI wird in der Lage sein, auch komplexe logistische Entscheidungen autonom zu treffen. Die Zusammenarbeit zwischen Menschen und Maschinen wird nahtloser erfolgen, und die Lieferketten werden agiler und effizienter sein als je zuvor.

Positive Kosten-Effekte

Der Einsatz von KI hat heute schon einen teils erheblichen Einfluss auf Bereiche der Logistikbranche. Durch den intelligenten Einsatz von neuen Technologien lassen sich Prozesse effizienter gestalten, Kosten und Umweltbelastungen reduzieren und die Servicequalität verbessern.

Ein interessanter Aspekt ist, dass nicht immer die auf den ersten Blick aufregendsten Lösungen den größten Mehrwert für das Geschäft bringen. Einfache statistische und Machine-Learning-Lösungen wie automatisierte Volumenprognosen können erhebliche positive Effekte auf Effizienz und Kosten haben. Dies unterstreicht, dass KI nicht zwangsläufig hochkomplex sein muss, um wertvolle Ergebnisse zu liefern.

Insgesamt zeigt sich, dass KI bereits begonnen hat, das Tagesgeschäft zu revolutionieren und eine Vielzahl bislang ungenutzter und mit Sicherheit auch unerkannter Möglichkeiten für die Zukunft bereithält. Unternehmen, die in KI investieren und die Technologie klug einsetzen, werden in der Lage sein, ihre Effizienz zu steigern und nachhaltige, effiziente Logistiklösungen für die Zukunft zu schaffen.

Christa Koenen, Vorstandsmitglied für Informationstechnologie und Digitalisierung bei DB Schenker

68

Prozent der befragten Unternehmen erachten laut einer Bitkom-Umfrage Künstliche Intelligenz als die wichtigste Zukunftstechnologie

Autorin

Christa Koenen, Digital-Vorständin bei DB Schenker

Deutsche Bahn/Bernd Roselieb

Christa Koenen ist Vorstandsmitglied für Informationstechnologie und Digitalisierung bei dem Speditions- und Logistikunternehmen DB Schenker mit Unternehmenssitz in Essen. Sie stieß 2004 zur Deutschen Bahn und ist erfahrene Führungskraft mit weitreichendem Hintergrund in verschiedenen Unternehmen und Geschäftsfeldern des DB-Konzerns. Zuletzt war sie Vorsitzende der Geschäftsführung des konzerneigenen Digitalpartners DB Systel und Chief Information Officer des Konzerns.

Der Schlüssel zum Erfolg

Künstliche Intelligenz gilt in vielen Unternehmen mittlerweile als neues Wundermittel. In welchen Bereichen diese Technologie in der Stückgut-Logistik heute schon neue Chancen eröffnet und wohin in Zukunft die Reise geht, zeigt das Beispiel Dachser.

Für die einen ist sie die Zukunft, für die anderen ein schwer einschätzbares Risiko: Künstliche Intelligenz (KI) hat das Potenzial, die Wirtschafts- und Arbeitswelt grundlegend zu verändern. Ihre Nutzung nimmt einer aktuellen Studie des Branchenverbands Bitkom zufolge rapide zu. Derzeit setzen 15 Prozent der deutschen Unternehmen KI-Tools ein, vor einem Jahr waren es nur neun Prozent. Der Einsatz von entsprechenden Anwendungen wird in den kommenden Jahren signifikant weiter steigen, schließlich sehen gut zwei Drittel der befragten Firmen in KI die wichtigste Zukunftstechnologie überhaupt.

Digitale Transformation ist ein Muss

Fakt ist: Die Digitalisierung schreitet mit immer ausgefeilteren Algorithmen voran. Auch in der Logistik sind Machine Learning (Maschinelles Lernen) und KI längst angekommen. Die digitale Transformation der Branche ist auch dringend notwendig, um die Qualität zu sichern und den steigenden Herausforderungen durch Fachkräftemangel und Flächenknappheit zu begegnen. Mehr noch: Die Branche ist gefordert, die Geschwindigkeit bei der Adoption neuer Technologien zu erhöhen und auch die gesellschaftlichen Megatrends, die unser Leben verändern – etwa Digitalisierung, Urbanisierung, E-Mobilität oder Konnektivität – in die Entwicklung einfließen zu lassen. Dabei gilt es indes, strategisch zu denken und das Steuerrad fest in der Hand zu behalten. Denn es kommt darauf an, die Entwicklung aktiv und vorausschauend für die Kunden und Mitarbeitenden zu gestalten.

Dachser fokussiert sich deshalb in seiner digitalen Transformationsstrategie im Wesentlichen auf drei Kernbereiche. Erstens: die konsequente Digitalisierung der Geschäftsprozesse und die Entwicklung beziehungsweise Bereitstellung von Tools und Lösungen, die Kunden, Mitarbeitenden und Partnern einen greifbaren Mehrwert liefern. Zweitens: die Modernisierung der eigenen Kernsysteme für Transport und Warehousing sowie die sichere Anbindung von zum Teil cloudbasierten Fremdsystemen. Und last, but not least gilt es, alle Mitarbeitenden einzubinden und mit auf die Transformationsreise zu nehmen. Denn nur wenn Digitalisierung im Unternehmen gelebt wird, kann sie auch Früchte tragen. Dafür gilt es, ein „Digital Mindset“, also eine Digitalisierungskultur, zu schaffen.

azure/stock.adobe.com

Vier Einsatzfelder für KI-Anwendungen

Wo wird nun der Einfluss von Künstlicher Intelligenz in der Logistik besonders wichtig und bedeutsam? Dachser bearbeitet hier vier wesentliche Einsatzfelder für KI-Anwendungen: im Stückgut-Handling selbst, in den Planungs- und Entscheidungsprozessen, im Managen der zunehmenden Service-Komplexität und schließlich auch beim Reduzieren von Emissionen. Die Stückgut-Logistik ist ein elementarer Faktor für die Wettbewerbsfähigkeit industrieller Volkswirtschaften, und sie gewinnt weiter an Bedeutung. In Zeiten von Omnichannel-Vertriebswegen liefert die verladende Industrie in immer kleineren Mengen – und das vermehrt direkt zum Kunden an verschiedene Empfangspunkte bis hin zum Drop-Shipment. Sich Laderaum mit anderen Verladern zu teilen ist da sinnvoll, um die Ware kostengünstig, schnell und mit möglichst niedrigen CO_2-Emissionen zuzustellen. Die deutliche Zunahme von Lieferungen an Endkunden sowie gebrochene Supply Chains wie etwa Mikrohubs in Innenstädten stellen jedoch auch leistungsfähige Stückgutnetze vor Herausforderungen. Hier kommen intelligentes Datenmanagement, Algorithmen und KI ins Spiel, die in der Lage sind, mithilfe mathematischer Modelle die Muster und Strukturen ihrer eingegebenen Trainingsdaten zu „erlernen“ und daraus bestmögliche Lösungen zu generieren.

Ausgangspunkt ist dabei die Logistikpraxis. Hier spielen vorrangig menschliches Know-how und physische Assets zur Leistungserfüllung, etwa Netzwerk- und Terminalstrukturen, eine Rolle. Besonders an den Knotenpunkten im Netzwerk, wo Fern- und Nahverkehr miteinander verbunden werden, entscheidet die Effizienz. Erfolgsfaktoren sind die gewerblichen Mitarbeitenden, allen voran die Be- und Entlader, die mit ihrer Erfahrung in der Lage sind, den Laderaum von Trailern und Wechselbrücken wie bei einem Tetris-Spiel optimal zu nutzen. Der Unterschied zwischen einem erfahrenen und unerfahrenen Belader kann bis zu 15 Prozent der Laderaum-Auslastung betragen.

Digitalisierung beim Stückgut-Eingang

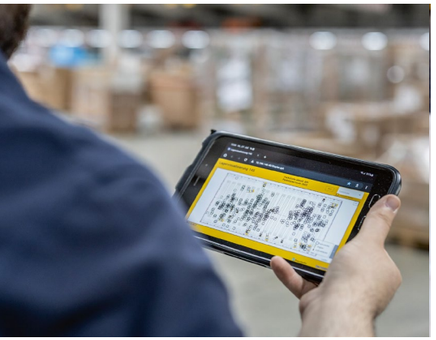
In Zukunft aber wird es immer schwieriger werden, auf diese menschliche Erfahrung zuzugreifen. Der Fachkräftemangel ist bereits deutlich zu spüren und wird sich in den nächsten Jahren weiter verschärfen. Logistiker müssen Wege finden, diesen Erfahrungsverlust im operativen Alltag auszugleichen. Zum Beispiel im Dachser Future Terminal: Mit dem digitalen Zwilling @ILO, der bereits in den Niederlassungen Unterschleißheim und Öhringen implementiert ist, wurden die Prozesse im Stückgut-Eingang erstmals umfassend digitalisiert. Über die im Dachser Enterprise Lab gemeinsam mit dem Fraunhofer IML entwickelte KI-Bilderkennung und -verarbeitung lassen sich alle Packstücke im Umschlaglager in Echtzeit metergenau orten. Eine vollautomatische Identifizierung macht das manuelle Scannen von Barcodes überflüssig und ermöglicht es, die Prozesse digital und in Echtzeit mit Prozesshinweisen zu unterstützen und zu dokumentieren. Damit werden einzelne Prozesse in den beiden @ILO-Pilotanlagen ▸

Autor

Stefan Hohm, Vorstand IT & Development bei Dachser

Stefan Hohm ist Vorstand IT & Development des Speditions- und Logistikunternehmens Dachser in Kempten. Hohm ist dort seit über 30 Jahren tätig. Seine ersten Erfahrungen im Unternehmen sammelte er als dualer Student in Frankfurt, bevor er die Entwicklung des Warehouse-Management-Systems Mikado übernahm. 2004 übernahm Hohm die Leitung der damals neu gegründeten Niederlassung Erfurt und 2008 die Leitung der Niederlassung Hof. Ab 2016 baute er eine zentrale Einheit für Forschung und Entwicklung im Dachser Head Office auf. Seit 1. Januar 2021 ist Hohm als Chief Development Officer (CDO) Leiter des Vorstandsressorts IT & Development und verantwortet die unternehmensweite IT, Forschung & Entwicklung, Ideen- und Innovationsmanagement, Kontraktlogistik sowie Branchenlösungen.

Dachser



Alle Bilder: Dachser

Selbstfahrende Transportfahrzeuge, eine umfassende Digitalisierung der Prozesse im Stückgut-Eingang sowie eine vollautomatische und permanente Vermessung aller Packstücke – Dachser setzt in vielen Bereichen auf Digitalisierung und Automation, um die Prozesse noch effizienter zu machen

in einer Spanne von 15 bis 35 Prozent beschleunigt.
Die vollautomatische und permanente Vermessung aller Packstücke wird der nächste Innovationsschritt in Richtung Logistik 4.0. Im Pilotbetrieb kann das System bereits Länge, Höhe und Breite der Packstücke mit hoher Genauigkeit ermitteln und in Echtzeit anzeigen, ohne Messstationen anfahren zu müssen. Sobald das System perfektioniert ist, können die ermittelten Volumendaten unter anderem von intelligenten Algorithmen genutzt werden, um die Verlade- und Tourenplanung zu unterstützen und die Auslastung von Wechselbrücken, Trailern und Nahverkehrsfahrzeugen weiter zu erhöhen. Das reduziert Transportkilometer und verringert Emissionen.
KI kann aber nicht nur im Umschlaglager, sondern auch in der Warehouse-Automatisierung sinnvoll zum Einsatz kommen. Selbstfahrende Transportfahrzeuge, sogenannte AGV, erfassen über Sensorik-Elemente wie Kameras, Lidar (eine Form des dreidimensionalen Laserscannings) und Radar die Umgebung und finden sich mittels KI selbstständig in der Warehouse-Umgebung zurecht. Sie können autark agieren und einfache, repetitive Abläufe abbilden – etwa Paletten aus dem Warehouse in das Umschlaglager bringen. Damit fügen sie sich auch in den Mischbetrieb ein. Der „Kollege Computer“, daher oft auch mit Namen versehen, ist akzeptiert und wird als freundlicher Helfer gesehen.

Entscheidungsfindung verbessern

Planbarkeit ist in der Logistik ein entscheidendes Kriterium für Effizienz und Qualität. KI kann hier einen wertvollen Beitrag leisten, wie Panda One, das erste Machine-Learning-Projekt von Dachser, zeigt. Das Akronym (Abkürzung) steht für Predictive (P) Analytics (An) Dachser (DA) sowie das erste seiner Art (One).
Das Modell wurde speziell zur Prognose der Eingangsmengen einer Landverkehrs-Niederlassung konzipiert und stellt eine Entscheidungsunterstützung für die saisonale Kapazitätsplanung bereit. So lassen sich frühzeitig Laderaum-Kapazitäten auf dem Markt sichern und Ressourcen im Umschlaglager vorplanen. Dazu liefert das Prognosemodell entsprechende Eingangsmengen bis zu 25 Wochen im Voraus. Die Niederlassungen haben damit ein zusätzliches Hilfsmittel an der Hand, das das „Bauchgefühl“ der erfahrenen Speditionsleiter mit Daten unterfüttert und die im Kundengespräch gewonnenen Eindrücke validiert. Die Technik unterstützt den Menschen in seinen Entscheidungen.

Service-Komplexität besser managen

Logistik ist heute viel mehr als bloß sach- und fachgerechtes Lagern und termingerechter Transport von Rampe A nach Rampe B. Insbesondere die Sendungen an Privatempfänger haben in den letzten Jahren zugenommen und für ein höheres Maß an Komplexität gesorgt. Daraus resultierte bei Dachser beispielsweise das B2X-Labeling-Projekt. Im Mittelpunkt stand die Frage, ob es sich beim Empfänger um eine Firma (B2B) oder um eine Privatperson (B2C) handelt. Anhand der Empfängerdaten im Auftrag ist die Unterscheidung zwischen B2B und B2C nicht immer eindeutig. Für die logistischen Prozesse macht es aber einen großen Unterschied, ob eine Firma oder ein Privathaushalt beliefert wird. Das fängt bei der Avisierung an und hört bei der Wahl des geeigneten Zustellfahrzeugs auf.

Künstliche Intelligenz (KI): Lessons Learned bei Dachser

Was hat das Speditions- und Logistikunternehmen Dachser aus diesen ersten Einsatzfeldern der KI-Anwendung gelernt? Zunächst einmal, dass maschinelles Lernen oft ein Vorgehen nach der „Trial-and-Error“-Methode bedeutet, so lange, bis eine hinreichende Genauigkeit erreicht ist. Denn man darf eines nicht vergessen: Man arbeitet hier stets mit Wahrscheinlichkeiten. Es gilt, Lerndaten immer wieder zu testen, so lange bis die Qualität des Ergebnisses für den Anwendungsfall ausreicht. Anders als beim herkömmlichen Coding (Programmieren) braucht man also vor allem eines: Geduld. Wichtig ist darüber hinaus, dass man Kenntnisse über Tools und Programmiersprachen wie Python mit Wissen über Mathematik sowie über Geschäftsmodell und Prozesse zusammenbringen muss. Nur aus dem Zusammenspiel dieser drei Faktoren entstehen erfolgreiche KI-Anwendungen.

Ein Machine-Learning-Algorithmus bereitet nun die Empfängerdaten, geografische Daten und externe Informationen so auf, dass das Modell im Echtbetrieb auf Basis dieser verknüpften Informationen mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit bestimmen kann, ob es sich bei dem Empfänger um einen Geschäfts- oder Privatkunden handelt, und automatisiert Folgeprozesse anstoßen kann.

Smart-Transport-Emissionen reduzieren

Nachhaltiges Handeln – in seinen ökologischen, sozialen und ökonomischen Dimensionen – bereitet den Weg für eine sichere und auch wirtschaftlich stabile Zukunft. Dachser zielt zuerst bei den eigenen Anlagen und Fahrzeugen darauf, möglichst schnell auf Netto-null-CO_2-Emissionen zu kommen. In 13 europäischen Metropol-Regionen hat Dachser bereits die emissionsfreie Zustellung von ungekühlten Stückgut-Sendungen in definierten Innenstadt-Bereichen auf den Weg gebracht. Bis 2025 sollen elf weitere europäische Großstädte folgen. Während in der Stadtlogistik schon leistungsfähige E-Lkw als Serienfahrzeuge verfügbar sind, müssen beim Fernverkehr noch viele offene Fragen geklärt und Hindernisse beseitigt werden. Deshalb etabliert Dachser in Freiburg, Hamburg und Malsch bei Karlsruhe spezielle E-Mobility-Standorte. Im Fokus von Forschung und Entwicklung stehen dabei emissionsfreie Lkw und ihre Ladeinfrastruktur, die Nutzung und Eigenproduktion von erneuerbarem Strom sowie das intelligente Strom- und Lastmanagement. Es mag überraschend klingen, aber auch hier spielen Daten und ihre intelligente Nutzung eine entscheidende Rolle. Sie müssen im großen Stil erhoben werden, um daraus belastbare Modelle und Einsatz-Szenarien für die Umsetzung emissionsfreier Nah- und Fernverkehrstransporte zu entwickeln. Das ist ein künftiges Einsatzfeld für KI und wird auch datentechnisch den Weg in die Zukunft weisen.
Dabei darf natürlich nicht vergessen werden, dass KI auch Gefahren wie Kontrollverlust, Haftungsrisiken und weitere Herausforderungen mit sich bringt, die beim Einsatz stets bedacht werden müssen. Kritisches und ethisches Denkvermögen sind mehr denn je gefragt. Die digitale Transformation bietet jedoch auch große Chancen für eine nachhaltige, zukunftssichere Entwicklung. KI und Machine Learning sollen Menschen dabei nicht ersetzen, sondern ihnen – wohl dosiert – dabei helfen, fundiertere und damit bessere Entscheidungen zu treffen. Logistik ist „People Business“, sie wird von Menschen für Menschen gemacht. Nicht alle Aufgaben und Fragestellungen werden sich mit KI lösen lassen, sie hat aber das Potenzial, neue Prozesse, Produkte und Geschäftsmodelle – sprich Innovationen – hervorzubringen.
Im Sinne des zentralen Unternehmenswerts „Unternehmertum und Mut zur Innovation“ im Hause Dachser haben es die Mitarbeitenden auf diese Weise in der Hand, die digitale Zukunft selbst zu gestalten.
Stefan Hohm, Vorstand IT & Development bei Dachser

logijob.de
Das Jobportal für die Logistikbranche

© Wavebreakmedia Micro – stock.adobe.com

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.

logijob.de

Das Jobportal von
VERKEHRS RUNDSCHAU | BWVL | fokus GEFAHR/GUT | FUMO SOLUTIONS

Die Zukunft ist autonom

Weil es in den nächsten Jahren immer weniger Lkw-Fahrer geben wird, müssen autonome Lösungen schneller vorangetrieben werden. Erster sinnvoller Schritt dazu können weitgehend automatisierte Logistikhubs sein. So gelingt der Umstieg.

Die Herausforderungen in der Transportlogistik sind gewaltig. So fehlen mittlerweile EU-weit 400.000 Lkw-Fahrer, die Lieferketten bleiben angespannt, und der Kostendruck ist hoch. Gleichzeitig müssen die Unternehmen aus Dekarbonisierungs-Gründen in die Antriebswende ihrer Fahrzeuge investieren sowie in ein sicheres und risikofreies Arbeitsumfeld, um die Zahl von Lkw-Unfällen auf dem eigenen Betriebsgelände zu reduzieren.

Chancen autonomer Logistikketten

Damit das alles gelingt, muss sich die Transportlogistik verändern. Eine zentrale Lösung ist der stufenweise Aufbau einer nachhaltigen, autonomen Logistikkette. Während die Elektrifizierung der Lkw-Flotte und der Ladeinfrastruktur in den Logistikzentren (Hubs) schon gestartet ist, befinden sich autonome Hubs als Startpunkt für autonome Logistikketten noch in einer frühen Phase. Dabei eignen sie sich mittels eines Teleoperators oder einer externen Software sehr gut für die Automatisierung und sind sicherheits- und IT-kommunikationstechnisch gut zu realisieren. Außerdem sind die rechtlichen Anforderungen geringer, da sich Hubs auf abgetrennten Betriebsbereichen befinden. Das Konzept des autonomen Hubs bietet schon heute weitreichende Vorteile und ebnet den Weg für die spätere Integration des autonomen Hub-to-Hub-Verkehrs.

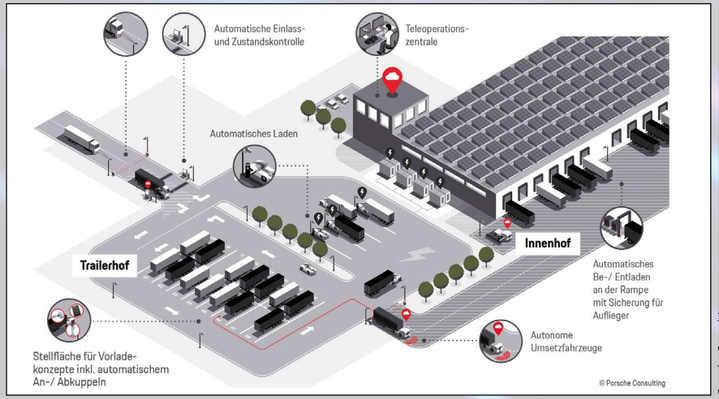
Ein autonomer Hub setzt die Prozesse auf dem Logistikhof teil- oder vollautomatisiert um – von der Ankunft der Ware, dem Rangieren an die Rampe bis zur Einlagerung im Warenlager und zurück. Beispielhaft: Eine Sattelzugmaschine mit Auflieger erreicht den Trailerhof und stellt den Auflieger auf einer zugewiesenen Stellfläche durch einen automatischen Abkupplungsvorgang ab. Der Auflieger wird von einem autonomen Umsetzfahrzeug im Innenhof für die Entladung und Einlagerung an die Rampe gestellt. Durch das Vorladekonzept kann der autonome Truck direkt einen neuen Trailer aufnehmen, der vorab durch ein autonomes Umsetzfahrzeug im Trailerhof platziert wurde.

Zentraler Bestandteil eines solchen Hubs sind die Umsetzfahrzeuge, die das Rangieren auf dem Logistikhof übernehmen. Die integrierte Drive-by-Wire-Technologie stellt die technische Neuerung dar, die den autonomen Betrieb auf dem Hub ermöglicht. Durch diese Technologie ist der externe Zugriff auf das Umsetzfahrzeug mittels eines Teleoperators oder einer externen Software möglich. Bereits heute gibt es zahlreiche Pilotierungen und erste Integrationen in den operativen Betrieb. In den nächsten Jahren werden kommerzielle, ganzheitliche Depotautomatisierungsangebote verschiedener Anbieter erwartet.

Technologischer Status quo

Die einzelnen Logistikprozesse können schon heute vereinzelt technisch automatisiert umgesetzt werden, auch wenn ganzheitliche Systemangebote inklusive Vernetzung der relevanten IT-Systeme (Transport-, Yard- und Warehouse-Managementsysteme – kurz TMS, YMS und WMS) noch fehlen. Für die Umsetzung eines autonomen Hubs ist die Transparenz über den Standort und den Zustand der Zugmaschinen und Transporteinheiten unabdingbar. Dies wird durch eine automatische Einlass- und Zustandskontrolle sowie durch eine Steuerungssoftware ermöglicht.

Auch das autonome Rangieren der Transporteinheiten zwischen Stellplatz und Rampe ist bereits technisch umsetzbar. Das autonome Rangieren von Wechselbrücken lässt sich im Vergleich zum Rangieren von Aufliegern leichter umsetzen (keine Kupplungsvorgänge, leichtere Sicherung durch vorhandene Stellfüße, vollständige sensorische Überwachung der Wechselbrücke). Für das automatische Entkuppeln eines Aufliegers gibt es technische Lösungen, die jedoch Investitionen in Auflieger und Zugmaschine erfordern. Zudem verlangen die Sicherheitsvorschriften vieler Hub-Betreiber, dass die Auflieger beim Entladen gesichert werden, was zu zusätzlichen Investitionen an der Laderampe führt. Speziell im Stückguttransport gibt es nur wenig geeignete Lösungen für die automatische Be- und Entladung, die oft signifikante Investitionen im Auflieger nach sich ziehen. Innerhalb des Warenlagers ist wiederum eine hohe Automatisierung möglich, inklusive der Kommissionierung und Bereitstellung für den Versand.



Porsche Consulting

Die Grafik zeigt, wie sich Logistikhubs weitgehend automatisch betreiben lassen und so den Weg für autonome Hub-to-Hub-Verkehre ebnen können

Vorteile autonomer Logistikhubs

Die Chancen des autonomen Hubs liegen auf der Hand. Durch den Einsatz autonomer Umsetzfahrzeuge werden Personalbedarfe und Kosten reduziert, bei starken Auslastungsschwankungen können durch eine Erhöhung der Produktivität sogar Fahrzeuge eingespart werden. Zusätzlich kann die Sicherheit durch die Reduzierung menschlicher Interaktion erhöht werden.

Die Einlass- und Zustandskontrolle ermöglicht neben Personaleinsparung zudem eine verbesserte Prozessqualität und Transparenz an der Schnittstelle Rampe, Hof, Straße. So werden die Gesamtprozesse optimiert und die Verweilzeit der Lkw im Hub reduziert, unter anderem durch Vorladekonzepte. Dies trägt auch zum Produktivitätsgewinn der Lkw-Flotte bei.

Um diese Potenziale zu heben, sollte ein getrenntes Leitsystem für Fußgänger und Lkw auf dem Hof und eine in ein YMS eingebettete Einlass- und Zustandskontrolle eingeführt werden. Der Hof sollte zudem kommunikationstechnisch ausgerüstet (WLAN / lokales 5G-Netz / LTE) und die Rampen so modifiziert werden, dass sich die Türen von innen öffnen lassen und der Auflieger durch ein Sicherungssystem risikofrei entladen werden kann. Je nach ▸

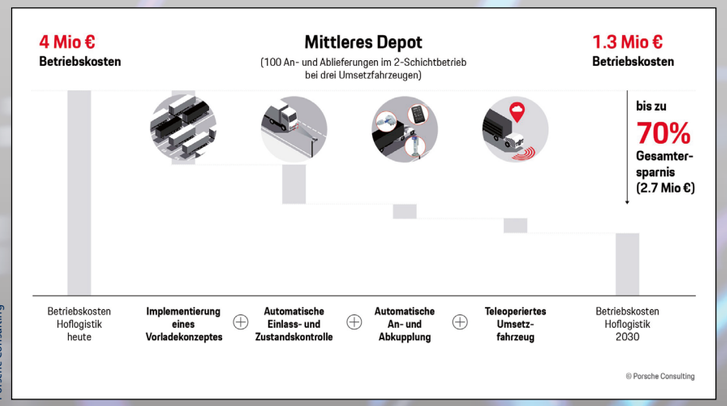
Tetiana/stock.adobe.com

Ansatz im Bereich Teleoperations (Inversus-Outsourcing) müssen die Lkw-Fahrer geschult werden. Ein räumlich getrennter Tauschtrailer-Platz bietet prozessuale Vorteile zur Übergabe in den autonomen Hub-to-Hub-Verkehr.

Mittlere und größere Hubs rechnen sich

Die Wirtschaftlichkeit eines autonomen Hubs hängt vor allem vom Schichtbetrieb, der Anzahl der Umsetzfahrzeuge und deren Auslastungsschwankungen ab. Rechnet man die Opportunitätskosten der Verweildauer der entsprechenden Lkw mit ein, ergeben sich durch die Einführung der autonomen Technologien gerade bei mittleren und großen Hubs (100 bis 500 Lkw-Bewegungen pro Tag in einem Zwei- bis Drei-Schichtmodell) operative Einsparungspotenziale von bis zu 70 Prozent, die einem mittleren bis hohen Millionenbetrag in Euro pro Jahr entsprechen können. Dadurch ergibt sich eine Amortisation des Investments innerhalb der ersten sechs Jahre, bei größeren Hubs sogar früher.

Hinsichtlich der wirtschaftlichen, technologischen oder prozessualen Voraussetzungen eignen sich manche Logistikhubs besser für die Umstellung auf den autonomen Betrieb als andere. Für ausgewählte Anwendungsfälle gibt es derzeit noch Hürden und Grenzen bei der Umsetzung. So liegt ein Breakeven bei kleineren Depots mit maximal zwei Fahrzeugen pro Hub und einem Einschichtmodell in weiter Ferne. Bei einigen Technologien bedarf es noch höherer Stückzahlen, um eine Kostendegression zu erzielen.



Porsche Consulting

Die Einführung autonomer Technologien rechnet sich besonders in mittelgroßen Logistikhubs und Umschlagsanlagen

Porsche Consulting

Auf dem Weg zur autonomen Logistikkette: Autonome Logistikhubs können laut Porsche Consulting die Vorreiter des technologischen Wandels sein

Prämissen für den Erfolg

Voraussetzung für die automatische Entladung sind vor allem möglichst standardisierte Frachtgüter, die eine Entladung über das Heck der Ladeeinheit und nicht von der Seite ermöglichen. Ebenfalls müssen die operativen Schnittstellen zwischen Logistikhub-Betreiber und den Transportunternehmen geklärt werden. Der Aufgabensplit von Lager und Transport, der Einbezug von Fremdfirmen und -trailern kann je Logistikhub stark variieren. Um die Vorteile des autonomen Hubs zu nutzen, sollte ein Vorladekonzept umgesetzt werden, das vor allem bei Fremdfirmen im Hub ein Tauschtrailerkonzept erfordert.

In einem integrierten 3PL Setup (Betreiber des Hubs ist gleichzeitig Betreiber einer eigenen Lkw-Flotte und/oder der eigenen Trailer) ist die Umstellung deutlich einfacher, weil die operativen Einsparungen an der Schnittstelle Lager und Transport vollständig internalisiert werden können. Es empfiehlt sich eine Pilotierung und stufenweise Integration in die operativen Prozesse, um optimale Lösungen für die individuellen Voraussetzungen zu finden.

Der Aufbau der autonomen Logistikkette erfolgt in drei zentralen Schritten. Im beschriebenen ersten Schritt werden die Prozesse im Logistikhub automatisiert. Hier können autonome Umsetzfahrzeuge schon signifikante Einsparungen und Optimierungen der Prozesse im Hub erzielen, auch in Kombination mit konventionellen Fahrzeugen. Bis zum Jahr 2030 werden im zweiten Schritt die ersten autonomen Lkws auf den Straßen erwartet. Auch im öffentlichen Bereich wird es unterschiedliche Integrationsstufen im Hinblick auf die autonome Logistikkette geben. Der initiale Anwendungsfall ist der Fernverkehr. Einige Hauptverkehrsrouten entlang der Ost-West- und Nord-Süd-Korridore des Trans-European Transport Network (TEN-T) eignen sich besonders für autonome Transportflüsse.

Rechtliche Voraussetzungen

Es ist denkbar, dass in dieser zweiten Ausbaustufe sogenannte Launching-/ Landing Pads in der Nähe der Autobahn entstehen. Diese Austauschpunkte ermöglichen das Umsatteln von konventionellen auf autonome Zugmaschinen. Die Lkw müssen dafür serienmäßig mit entsprechender Sensorik und automatischen Kupplungstechnologien ausgestattet sein. Für den Übergang in öffentliche StVO-Bereiche sind die rechtlichen Voraussetzungen in vielen europäischen Ländern schon gegeben. In Deutschland müssen die entsprechenden Freigaben im Einklang mit der AFGBV (Verordnung zur Regelung des Betriebs von Kraftfahrzeugen mit automatisierter und autonomer Fahrfunktion und zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften) eingehalten werden. Diese schreibt unter anderem eine Betriebserlaubnis des Herstellers, eine Genehmigung des Betriebsbereichs und die Zulassung des autonomen Fahrzeugs vor. In einer dritten Ausbaustufe können fehlende Zuleitungswege im regionalen und teilstädtischen Verkehr autonom umgesetzt werden.

Die autonome Logistikkette wird viele Vorteile für die Logistik bringen und eine stärkere digitale Vernetzung nach sich ziehen. So können die Lieferketten flexibilisiert werden. Durch den Produktivitätsgewinn der Lieferkette lassen sich zudem Kosten senken. Durch die autonome Lieferkette wird ein neues Niveau an Sicherheit und Nachhaltigkeit erreicht. Je früher Transport- und Logistikunternehmen sich mit diesem technologischen Wandel beschäftigen und die Vorteile ergreifen, desto besser gelingt der Übergang zur autonomen Logistikkette.

Eike Gernant, Partner bei der Managementberatung Porsche Consulting; Benedikt Roßmann, Geschäftsführer Ansorge Logistik

70

Prozent der Kosten in Hubs lassen sich durch die Einführung autonomer Technologien maximal einsparen

Autoren

Eike Gernant und Benedikt Roßmann

Eike Gernant ist Partner bei der Managementberatung Porsche Consulting in Stuttgart. Er hilft Unternehmen insbesondere bei Fragestellungen rund um die Themen Elektrifizierung und Autonomes Fahren. Im Jahr 2006 schloss er sein Studium des Wirtschaftsingenieurwesens Maschinenbau an der TU Darmstadt ab. Er begann seine berufliche Laufbahn bei der Boston Consulting Group und ist seit über 13 Jahren bei Porsche Consulting tätig.

Porsche Consulting

Eike Gernant

Benedikt Roßmann ist Geschäftsführer und Gesellschafter des mittelständischen Speditions- und Logistikunternehmens Ansorge in Biessenhofen im Allgäu. Nach seinem Studium der Betriebswirtschaft an der Universität St. Gallen begann Roßmann im Jahr 2014 seine berufliche Laufbahn bei einem familiengeführten Logistikkonzern in Nordrhein-Westfalen. Im Jahr 2018 stieg er in das von seinem Großvater Erhard Ansorge 1961 gegründete Unternehmen im Allgäu ein.

Ansorge Logistik

Benedikt Roßmann

Das ist Transport 4.0

Lkw-Verkehre sind das Rückgrat der Industrie- und Konsumgesellschaft. Doch die Rahmenbedingungen für die Unternehmen werden schlechter. Hat der Lkw-Ladungsverkehr überhaupt noch Zukunft? Ein Szenario, wie die Wende im FTL-Segment gelingen kann.

Wer die Zukunft vorhersagen will, muss die Gegenwart verstehen. Zukunftsforscher sagen, dass rund 90 Prozent dessen, was in den letzten 30 Jahren Bestand hatte, auch in den nächsten 30 Jahren weiterbestehen wird. Nur rund zehn Prozent verändern sich, kommen neu hinzu.

Neue Lösungen für Herausforderungen

Mit Blick auf die Lkw-Transportbranche lässt sich also wohl mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit davon ausgehen, dass es auch in den nächsten Dekaden den Lkw geben wird, die Waren von A nach B befördern müssen. Und das wohl, selbst wenn 3-D-Drucker im industriellen Maßstab zum Einsatz kommen.

Wer wissen will, was sich ändern wird, muss einen Blick auf die aktuellen Hemmnisse der Branche werfen. Was funktioniert nicht oder wird zunehmend schlechter? Für welche Herausforderungen braucht es neue Lösungen? Kondensiert auf das Wesentliche gibt es vier Handlungsfelder:

1. Die Unternehmen finden keine Mitarbeiter, und wenn doch, sind diese häufig nicht ausreichend qualifiziert. Schon vor Jahren wurde die viel zitierte Bevölkerungspyramide in den Besprechungsräumen dieser Nation an die Wand geworfen. Niemand kann sagen, er hätte es nicht kommen sehen. Das hält aber auch keinen vom Lamentieren ab. Selbst wenn es schwer zu glauben ist: Deutschland steht erst am Beginn dieser Entwicklung. Es wird in den kommenden Jahren also noch viel schlimmer. Dabei kann sich jetzt schon kaum noch jemand für den Lkw-Fernverkehr begeistern. Die sogenannte „Trucker-Romantik“ ist ein Begriff aus dem letzten Jahrtausend.
2. Mit dem Personal geht zudem das Knowhow für internationale Verkehre verloren. Der Fahrer findet sich im Ausland nicht mehr zurecht. Der Disponent kennt die Bestimmungen für Entsendung, Zoll & Co. nur noch lückenhaft, und wo es in Südspanien noch Rückladung gibt, bleibt für viele ein Geheimnis.
3. Nachhaltiges Handeln und Wirtschaften entwickelt sich vom Projekt einer „grünen Avantgarde“ zu einem „Must-have“ sowohl für die Akquise von Kunden als auch zur Gewinnung und Bindung von Mitarbeitern. Seit kurzer Zeit hängen selbst für kleine und mittelständische Betriebe Finanzierungskonditionen an der unternehmenseigenen Nachhaltigkeits-Berichterstattung. Die Anforderungen werden drastisch steigen. Das betrifft hauptsächlich den Fuhrpark, der auf alternative Antriebe umgestellt werden muss. Aber entgegen den Beteuerungen des Verkehrsministeriums scheitert der E-Lkw mit seiner Reichweite bis dato fast noch am Nahverkehr. Gleichzeitig muss man sich aber auch die Frage gefallen lassen, ob es überhaupt noch zeitgemäß ist, tausende Kilometer mit dem Lkw durch Europa zu fahren.
4. Die Digitalisierung schreitet voran und kommt dem Ziel scheinbar doch nicht näher. Immer umfassender werden die Anforderungen an unternehmensübergreifende Steuerbarkeit und Transparenz. Mit einer „Elektronisierung“ des eigenen Unternehmens lässt sich diesem Trend kaum begegnen. Wer Kunden die Visibilität ihrer Sendungen entlang der Supply Chain bieten will, kann das nicht mehr allein. Die Vernetzung endet derzeit allzu oft noch an der Unternehmenstür.
5. Die Kosten laufen aus dem Ruder. Effizienz und Rentabilität können kaum im gleichen Maß gehoben werden. Gaskrise, Krieg, Inflation, Rezession, Konkurrenz aus Billiglohnländern und vieles mehr lassen die Produktionskosten weiterwachsen. Die Kosten sind allein in den vergangenen drei Jahren um über 30 Prozent gestiegen. Der ohnehin schon margenschwachen Branche gelingt es nicht mehr, mit dem reinen Lkw-Transport Geld zu verdienen.

Industrialisierung des Mittelstands

Diese Herausforderungen sind schon jeweils für sich genommen eine Herkulesaufgabe für jeden mittelständischen Betrieb. In Summe glauben nurmehr wenige Unternehmenschefs diese Probleme im Alleingang lösen zu können. Alle anderen suchen und brauchen neue Ideen und Konzepte.

Was der Straßengüterverkehr in Zukunft benötigt, ist nichts weniger als die Industrialisierung des Mittelstandes. Fixkosten gilt es dafür zu reduzieren; Arbeitsschritte jenseits der eigentlichen logistischen Aufgabe müssen dafür aus den Transportunternehmen herausgelöst werden. Die Digitalisierung erlaubt es, Abrechnung, Buchhaltung, Mahnwesen und vieles mehr von externen Dienstleistern erledigen zu lassen. Das ermöglicht den Unternehmen effizientere Prozesse ▶

vvalentine/stock.adobe.com

Autor

Jochen Eschborn, Vorstand der Elvis AG

Elvis AG

Jochen Eschborn ist Vorstand des Europäischen Ladungs-Verbundes Internationaler Spediteure (Elvis AG) in Alzenau. Zudem ist er geschäftsführender Gesellschafter der Maintrans Internationale Spedition. Zuvor war er Geschäftsführer der DFDS Transport (heute DSV) und Mitglied des Strategiekreises IDS in Rodgau. Eschborn hat in seiner beruflichen Karriere diverse Netzwerke in der Transport- und Speditionsbranche initiiert und mitgegründet, unter anderem die Kooperation GAP in der Luftfracht und die Kooperation Cargoline in Dietzenbach. Zudem entwickelte er das Packstückverfolgungssystem Cepra.

Die Top-15-Unternehmen im allgemeinen Ladungsverkehr*

Rang	Unternehmen	Allgemeiner Ladungsverkehr (FTL) (in Mio. €)	Anteil an gesamtem Logistikumsatz des Unternehmens in Deutschland (in Prozent)	Logistikumsatz des Unternehmens in Deutschland (in Mio. €)	Kommentar	DQ
1	Deutsche Bahn AG	2.420	32	7.473	Forwarder, eigene Assets	**
	DB Cargo (Geschäftsfeld der DB AG)	*1.250*	*37*	*3.360*	*Teil der DB AB. Schiene*	**
	DB Schenker (Geschäftsfeld der DB AG)	*1.170*	*28*	*4.113*	*Teil der DB AG, primär Forwarder*	**
	Kombiverkehr GmbH & Co. KG (Kooperation)	*411*	*100*	*411*	*Koop., primär mit eigenen Assets*	***
2	Dachser SE	400	11	3.583	primär als Forwarder	***
3	LKW Walter Internationale Transportorg. AG (AT)	394	100	394	primär als Forwarder	***
4	Hamburger Hafen und Logistik AG (→HHLA)	320	34	945	primär als Forwarder	**
5	Deutsche Post DHL (Group)	300	3	10.360	primär als Forwarder	**
	E.L.V.I.S. AG (Kooperation)	*250*	*28*	*1.945*	*Ums. Koop-Partn. 1,9 Mrd. €*	*
	TFG Transfracht GmbH	*246*	*100*	*246*	*Teil der DB Cargo*	***
6	Duvenbeck Holding GmbH	245	56	440	primär mit eigenen Assets	*
7	DSV Deutschland	232	16	1.423	primär als Forwarder	***
8	Kuehne + Nagel (AG & Co.) KG	207	7	3.178	primär als Forwarder	**
9	Rail Cargo Group (Geschäftsbereich der ÖBB) (AT)	185	14	1.316	Schwerp. Schiene	**
10	Neufra Speditions-Gesellschaft mbH	163	99	165	primär Forwarder, Linienverkehre	*
	Summe TOP 10	**4.866**		**29.277**		
11	Captrain Deutschland GmbH	158	43	368	Schwerp. Schiene	***
12	L.I.T. AG	150	55	273	primär mit eigenen Assets	**
13	Schnellecke Group AG & Co. KG	145	30	485	primär als Forwarder	*
	CargoLine GmbH & Co. KG (Kooperation)	*143*	*10*	*1.460*	*Ums. Koop-Partn. 1,5 Mrd. €*	***
14	Finsterwalder Transport & Logistik GmbH	136	70	195	primär als Forwarder	***
15	Hellmann Worldwide Logistics SE & Co. KG	133	15	879	primär als Forwarder	***
	Summe TOP 15	**5.588**		**31.477**		

Quelle: Top 100 der Logistik 2020/2021 Fraunhofer SCS

***) Die Tabelle zeigt die Top-15-Unternehmen im allgemeinen Ladungsverkehr (FTL) gemäß den Top 100 Logistik 2020/21. Hinweis der Redaktion: Die aufgeführten Daten sind Stand 7.11.2023 die derzeit aktuellsten Daten. Änderungen im Zuge der Corona-Pandemie und Wirtschaftskrise sind dort deshalb nicht entsprechend berücksichtigt. Laut dem Fraunhofer SCS soll im Dezember 2023 eine neue Top 100 Logistik erscheinen – mit entsprechend aktualisierten Daten.**

und eine Flexibilisierung der Kosten. Es ist doch Irrsinn, dass die Transportbetriebe die gleiche Kapazität im administrativen Bereich vorhalten – egal ob sie 20 Prozent mehr oder 20 Prozent weniger Transportvolumen haben. „Die Auftragslage könnte ja morgen wieder anziehen. Wer soll das dann abarbeiten?“ So häufig die Denke.

Ressource Lkw effizienter nutzen

Die Transportunternehmen brauchen mehr Kooperation und Systematisierung. Die Kundschaft verlangt nach umfassenden Serviceleistungen und einem vollständigen Leistungsportfolio. Der Verlader will keine 50 Spezialisten, einen für Skandinavien, einen für den Balkan und einen für Usbekistan. Er will ganz bequem eine Anlaufstelle. Kein Lkw-Spediteur kann jede Relation anbieten. Gemeinsam können das die Unternehmen schon.

Im Stückgutbereich ist eine Welt ohne Netze kaum noch vorstellbar. Wieso glauben Transportunternehmer dass dies im Komplettladungsbereich nicht möglich ist? Die individuelle Expertise, der meist regional aufgestellten mittelständischen Unternehmen ergibt in der Gesamtheit ein Netz von Experten, an das internationale Großflotten nicht heranreichen.

Damit aus diesem Netzwerk mehr als die Summe seiner Teile wird, ist aber eine weitere Systematisierung der Verkehre erforderlich. Die Ressource Lkw muss effizienter genutzt werden. Dazu muss die Einheit von Lkw, Trailer und Fahrer aufgebrochen werden. Staffel- und Begegnungsverkehre sind ein „Gamechanger“ für die Rentabilität des Ladungsverkehrs. Gleichzeitig erlaubt die Planbarkeit von diesen Systemverkehren den Einsatz alternativer Antriebe. Die begrenzten Reichweiten spielen keine Rolle mehr und die Tank- oder Ladeinfrastruktur kann sehr gezielt entlang der Relationen wachsen.

Zudem sind die Fahrer in einem festen Schichtbetrieb im Einsatz, vielleicht sogar in Teilzeit. Die neue Flexibilität macht es möglich. Mit solchen Szenarien finden sich auch wieder neue Fahrer. Vor Ort bleibt der mittelständische Spediteur im Kundenkontakt. Er ist weiterhin Problemlöser, aber auf völlig neuem Niveau. Keine Kundenanfrage bleibt unbeantwortet, kein Problem ungelöst. Batterien nach Portugal? Na klar! Gartenhäuser in Österreich an Privatkunden ausliefern? Natürlich!

Notwendige Vision für Veränderungen

Aber wer ist der Intermediär, der die Systematisierung vorantreibt und die Plattform für neue Transportkonzepte in den Markt bringt? Wer will und kann diesen Markt entwickeln? Zum Glück bleiben die Margen trotz aller Systematisierung im Lkw-Transport wohl zu gering, als dass sich finanzstarke Fonds und Venture Capitals in die Niederungen des Straßentransports begeben. Die Entwicklung kann also nur von Großflottenbetreibern oder finanzstarken Plattformen vorangetrieben werden. Die Wahrscheinlichkeit, dass es der Vielzahl mittelständischer Betriebe gelingt, sich eigenständig zu organisieren, ist überschaubar, aber nicht ausgeschlossen. Es braucht nur einen Anstoß. Und den kann die derzeitige Krise bieten. Selten wurden die Probleme des Ladungsverkehrs klarer sichtbar. Nie war der Druck, etwas zu verändern, größer. Allen Prognosen zufolge wächst der Lkw-Verkehr in Europa weiter. Es wäre doch gelacht, wenn sich aus dieser Entwicklung für den Mittelstand kein Kapital schlagen lässt. Aber dafür braucht es eine Vision für die notwendigen Veränderungen von morgen.

Jochen Eschborn, Vorstand Elvis

SUT SCHIFFFAHRT UND TECHNIK
Intermodale Logistik – Hafen – Bahn

JETZT BESTELLEN

DAS Fachmagazin
für Hinterlandlogistik

Achtmal jährlich alles Wissenswerte rund um:
- Verkehrspolitik & Verkehrsverlagerung
- Häfen & Terminals
- Schienen & Wasserwege
- Technik & Alternative Antriebe
- Kombinierte Verkehre & Intermodalverkehre
- Unternehmensportraits & Recherche „Vor Ort“

In ganz Europa – direkt vor Ort recherchiert

Jetzt bestellen! www.schifffahrtundtechnik.de/abo
Service-Telefon: 089 / 20 30 43 – 1600 E-Mail: vertriebsservice@springernature.com

Die Neuen kommen

Menschen, die nach 2010 geboren sind, zählen zur Generation Alpha. Sie sind die Azubis und Mitarbeiter von morgen. Wie diese Generation tickt, was das für die Mitarbeiterführung heißt.

Immer online, stets im Mittelpunkt, mit wenig Frustpotenzial konfrontiert und in der Regel behütet aufgewachsen: Das prägt die Generation Alpha, die nach dem Jahr 2010 geboren ist. Die Alphas sind die Kinder der Millennials und die ersten echten Digital Natives.
Im Berufsleben kann das zur Folge haben, dass Jüngere versuchen werden, immer zuerst im Digitalen die Lösung zu finden. Dabei wäre in der analogen Welt die Lösung sehr viel näher, zum Beispiel die Nutzung eines Telefons. Dies wiederum kann dann zu Unverständnis bei ihren Vorgesetzten führen, die einfach schnell zum Telefonhörer greifen, statt den ganzen Tag Google zu befragen. Das zeigt die Studie „Generation Alpha" des Instituts für Generationenforschung, für die Pädagogen über ihre Wahrnehmung und Einschätzung ihrer zu betreuenden Kinder im Alter von null bis zehn Jahren befragt worden waren. Außerdem wurden Eltern über ihre Erziehung und Einschätzung ihrer Kinder befragt. Auf Führungskräfte und Entscheider kommen also in Zukunft große Herausforderungen zu. Denn viele von ihnen sind die letzte Generation, die eine rein „analoge" Kindheit hatte und deshalb intuitiv auf analoge Lösungsansätze zurückgreift oder eben auf das entsprechende Erfahrungswissen.

Smartphone als ständiger Begleiter

Worin konkret dieser Unterschied zwischen den „analogen" und „digitalen" Generationen besteht und wohin dies führen kann, verdeutlicht folgendes Beispiel aus einem ganz anderen Bereich: Kinder und Jugendliche lassen sich zum Beispiel inzwischen ausschließlich von Google Maps oder der Bahn-App leiten. Fällt ein Zug aus oder die Fahrtroute wird geändert, ist es für sie kein Problem, denn die Bahn-App auf dem Smartphone gibt die nötigen Informationen. Fatal ist nur, wenn sie am Bahnsteig keinen Netzzugang haben. Und da das Smartphone ständiger Begleiter ist, wird die nahe Umwelt in der Folge kaum berücksichtigt, etwa bei Wartesituationen. Inzwischen kann man von weitestgehend konditionierten „Ich schaue auf mein Smartphone, sobald mir langweilig ist"-Handlungen sprechen. Die Wartesituation wird mit dem sofortigen Blick auf das Smartphone gelöst, mit der unbewussten Aufforderung: Entertaine mich, liebe Cybercommunity.
Es ist also kaum verwunderlich, dass die wenigsten Kinder und Jugendlichen wissen, dass es an jedem Bahnsteig einen physischen Abfahrts- und Ankunftsplan gibt, und zwar aller Züge mit einem Halt am entsprechenden Bahnhof. Ja, man bräuchte die App nicht. Nur war die App für viele Jugendliche und Kinder eben schon da (aus ihrer Welt und Sicht), also weit vor der Erkenntnis, dass es dort auch einen Abfahrts- und Ankunftsplan gibt. Eine für viele ältere Menschen nicht nachvollziehbare Denkweise, die aber mittlerweile Realität geworden ist.

Andere Welt – andere Menschen

Das obige Beispiel zeigt, wie in Zukunft zwei unterschiedliche Lösungskonzepte, auch in der Arbeit, aufeinanderprallen werden. Und zwar bedingt durch die unterschiedliche Art, wie die jeweiligen Generationen aufgewachsen sind: die Jüngeren digital-intuitiv mit entlehntem Erfahrungswissen aus der Cybercommunity (etwa über Bewertungsportale) und die Älteren analog und durch die eigenen Erfahrungen geprägt. Viele Ausbilder verstehen schon heute nicht mehr, warum es jungen Nachwuchskräften so schwerfällt, unbekannte Menschen anzusprechen oder anzurufen. Denn das mussten sie nie – alles ist ja digital lösbar.
Ein Jugendlicher verbringt heute im Schnitt täglich mindestens vier Stunden auf sozialen Medien; bei einigen sind es sogar über zehn Stunden. Bei Kindergartenkindern sind es bereits täglich mindestens 30 Minuten im Schnitt – etwa auf YouTube; bei einigen sogar vier bis sechs Stunden. Genau in dieser Zeit findet die digitale Prägung statt und die analoge Welt wird um diese Zeit weniger stark trainiert. Außerdem nimmt das Parallel-Bearbeiten von Dingen stetig zu. Gleichzeitig einen Film streamen, WhatsApp-Nachrichten verschicken, Social Media aktualisieren und das alles während des Essens. Das ist heute keine Seltenheit mehr. Da Menschen aber nicht wirklich multitaskingfähig sind, findet bei den Betroffenen täglich eine enorme Aufmerksamkeits-Diffusion statt, die sich dauerhaft auf die Konzentration und das Kurzzeit-Gedächtnis auswirken wird.

Was die Generation Alpha prägt

Ein Beispiel aus unserer Gesellschaft macht das Ganze deutlicher: Die dreijährige Emma bewegt Daumen und Zeigefinger auseinander, um den Fisch größer zu zoomen. Bedächtig versucht sie es noch einmal, weil ihr erster Versuch nicht erfolgreich war. Das Problem ist, Emma steht vor einem Aquarium und nicht vor einem Tablet. Es ist heute keine Seltenheit, dass Kleinkinder versuchen, die Fische im Aquarium größer zu zoomen.
Und auch ein Fotoalbum oder Bilderbuch anzusehen, kann zur Herausforderung werden, wenn die Kleinen die vielen Bilder „weiterwischen" wollen, anstatt die Seite umzublättern. Die ab 2010 geborenen Kinder werden noch größere Schwierigkeiten haben, die digitale Welt von der analogen Welt zu unterscheiden.
Zusätzlich wird der zwischenmenschliche Kontakt für die Generation Alpha dadurch erschwert, dass ▸

Zaleman/stock.adobe.com

sie weniger gut ausgeprägte analoge Kommunikationsfähigkeiten aufweist als ihre Vorgänger-Generationen.
Die „Generation Alpha"-Studie zeigt, dass 17 Prozent der Alphas altersuntypische Auffälligkeiten in der Sprachverständigung und 22 Prozent altersuntypische Schwierigkeiten bei der Aussprache und Lautbildung haben. Zwar ist in jungen Lebensjahren noch nichts in Stein gemeißelt, vieles kann aufgeholt werden. Es ist aber wahrscheinlich, dass es den Alphas schwerer als anderen Generationen fallen wird, mit ihrem Gegenüber in Kontakt zu treten. Vorgesetzte müssen die ersten Kommunikationsversuche ihrer Berufsanfänger im und außerhalb des Unternehmens begleiten und ihnen Hilfestellungen oder Leitfäden an die Hand geben, wie die Kommunikation gelingen kann.

Studio Romantic/stock.adobe.com

Die Alphas sind die ersten echten Digital Natives – sie lösen Dinge ganz anders als ihre Vorgänger-Generationen, mit ganz neuen Herausforderungen für Fach- und Führungskräfte

Anspruch an Führungskräfte steigt

Die Studie zeigte zudem, dass 15 Prozent der Kinder überbehütet werden. Unter den 8- bis 9-jährigen Jungen sind es gar 27 Prozent. Das wird später zu einem Problem werden, wenn es darum geht, eigene verantwortungsvolle Entscheidungen zu treffen oder den beruflichen Alltag zu strukturieren. Im Vorteil sind die, die gelernt haben, sich selbst zu strukturieren, die es gewohnt sind, Probleme eigenverantwortlich zu lösen. Alphas brauchen nach einer Einfindungsphase die Möglichkeit, eigene Erfahrungen zu sammeln, und auch das Feedback dazu. Das hilft den Neuankömmlingen, sich selbst und die eigenen Organisationsfähigkeiten einzuschätzen.
Ist das alles bedenklich? Oder wird das die Zukunft sein, weil ohnehin immer mehr Handlungsräume digital werden? Zumindest wird die Arbeit dadurch komplexer und der Anspruch an die Führungskräfte höher. So muss neben den wachsenden Arbeitsanforderungen auch die Generationendiversität berücksichtigt werden. Zukünftig sollten deshalb einer Leitungsstelle weniger Mitarbeiter unmittelbar unterstellt sein. Mehr als sechs Mitarbeiter aus verschiedenen Generationen wird nicht machbar sein.
Denn die heutigen Nachwuchskräfte und Folge-Generationen wachsen, wie eingangs gesagt, mit einer völlig anderen Umgebungskomponente (die digitale Welt) heran. Und Menschen formen sich nun einmal in der Auseinandersetzung mit ihrer Umwelt. Überspitzt formuliert bedeutet das: andere Welt – andere Menschen. Für Führungskräfte heißt das: Sie müssen am Zahn der Zeit bleiben, um die nachkommenden Generationen verstehen zu können. Allerdings dürfen sie die älteren Generationen in ihrem Team nicht vernachlässigen, weil ansonsten Sozialneid innerhalb einer Gruppe aufkommen kann. Das Wichtigste ist, Verständnis für alle Generationen zu zeigen, die Andersartigkeit zu akzeptieren, auch wenn man bestimmte Vorstellungen nicht nachvollziehen kann. Schließlich ist jeder Mensch letztlich Kind seiner – einer anderen – Zeit. Wichtig ist dennoch die Kommunikation darüber. Denn Verständnis ist keine Einbahnstraße. Man muss den zukünftigen Generationen auch erklären, wenn man an seine Verständnisgrenzen kommt. Denn nur so können alle Generationen voneinander lernen.
Insbesondere der Zeitaufwand für die eigentliche Führungstätigkeit wird in Zukunft also zunehmen. So müssen Vorgesetzte Strukturen und Feedback noch klarer kommunizieren als heute. Denn junge Berufsanfänger werden dank Social Media viel mehr gewohnt sein, direkt Feedback auf ausgeführte Handlungen zu erhalten, und zwar ein positives Feedback. Ein zu kritisches Feedback kann – in der bis jetzt erlebten Welt der Herzchen und Daumen hoch – zum Gegenteil führen. Die Zukunftsstudien am Institut für Generationenforschung zeigen, dass sich die Rolle von Fachkräften von der fachlich-kreativen Tätigkeit zunehmend zum Projektmanagement, verstärkte Kommunikation und mehr Dokumentation verschiebt.

Recruiting der Fachkräfte von morgen

Eine der Grenzen zwischen der „analogen" und „digitalen" Generation wird aber wohl die unterschiedliche Herangehensweise an die Problemstellungen bleiben. So ziehen viele Ältere innerhalb ihrer Logik Schlüsse und können so am Ziel vorbeischießen, wie das Beispiel Mitarbeiter-Recruiting zeigt. Junge Menschen sind zwar digital und nutzen Social Media. Die Frage ist aber, ob ein Unternehmen deshalb auch über die sozialen Medien Mitarbeiter suchen sollte.

Junge Talente einbinden

Leider ist es nicht so einfach. Denn junge Menschen wachsen zwar mit den sozialen Medien auf, was in der Folge bedeutet, dass Social Media per se Teil des privaten Lebens ist. Hier nun den Arbeitgeber zu sehen, kann als Affront gegen die eigene Privatsphäre gedeutet werden. So zeigte die Generation-Thinking-Studie aus den Jahren 2018 und 2023 des Instituts Generationenforschung ganz klar, dass zwei Drittel der Jüngeren ihr Berufs- vom Privatleben getrennt haben wollen. Und Social Media ist eben etwas, was diese Generation vor dem Eintritt in die Arbeit hauptsächlich aus ihrem Privatleben kennt. Ältere sind nicht mit Social Media aufgewachsen. Einige haben im frühen Erwachsenenalter Facebook entdeckt, hier hatte man aber in der Regel nur Freunde, die man auch im realen Leben kannte. Social Media läuft heute aber anders.
Wie macht man es dann? Am besten mit und durch junge Menschen selbst. Junge kennen die Sprache der Jüngeren, wissen, was diese wollen, und wirken dadurch authentischer, nahbarer und am Ende förderlicher für das Ergebnis. Also keine teuren Werbeagenturen fragen, sondern die eigenen Azubis und jungen Mitarbeiter, was sie toll am Unternehmen finden und ob sie nicht mitwirken wollen bei diversen Werbe- und Recruiting-Maßnahmen. Und wenn es sich ein junger Mitarbeiter zutraut, kann unter Umständen letztlich auch Social Media ein lohnender Bewerberkanal sein.

Rüdiger Maas und Hartwin Maas, beide Gründer und Vorstände des Instituts für Generationenforschung

Die Arbeitswelt von morgen: Auf diese Kompetenzen der Mitarbeiter kommt es an

Mit der Digitalisierung verändert sich auch die Arbeitswelt – wer da bestehen will, sollte über die genannten Kompetenzen verfügen

Quelle: Institut für Generationenforschung

Autoren

Rüdiger Maas und Hartwin Maas

Institut für Generationenforschung

Rüdiger Maas

Rüdiger Maas ist Vorstand des Instituts für Generationenforschung in Augsburg, das er mit seinem Bruder Hartwin Maas gegründet hat. Er hat Psychologie in Deutschland und Japan studiert. Außerdem gründete er die Maas-Beratungsgesellschaft mit Sitz in Augsburg und Berlin. Der Diplom-Psychologe forscht als Generationenforscher an generationenbedingtem Verhalten und ist Experte für die Generation Z.

Institut für Generationenforschung

Hartwin Maas

Hartwin Maas ist Vorstand des Instituts für Generationenforschung in Augsburg, das er mit seinem Bruder Rüdiger Maas gegründet hat. Er hat Wirtschaftsingenieurwesen in Deutschland und Malaysia studiert. Maas forscht an den Themen Nachhaltigkeit, New Work und zukünftige Kompetenzen für die Arbeitswelt. Als Zukunftsforscher berät Hartwin Maas Unternehmen und NGOs in der langfristigen Strategieplanung.

Aufbruch in die emissionsfreie Zukunft

Der globale Norden darf nicht mehr auf Kosten des Südens leben. Klimaschutz und Soziales müssen künftig zusammen gedacht werden. Doch was bedeutet das eigentlich? Und vor allem, welchen Beitrag kann der Güterverkehr für eine gerechte Klimapolitik leisten?

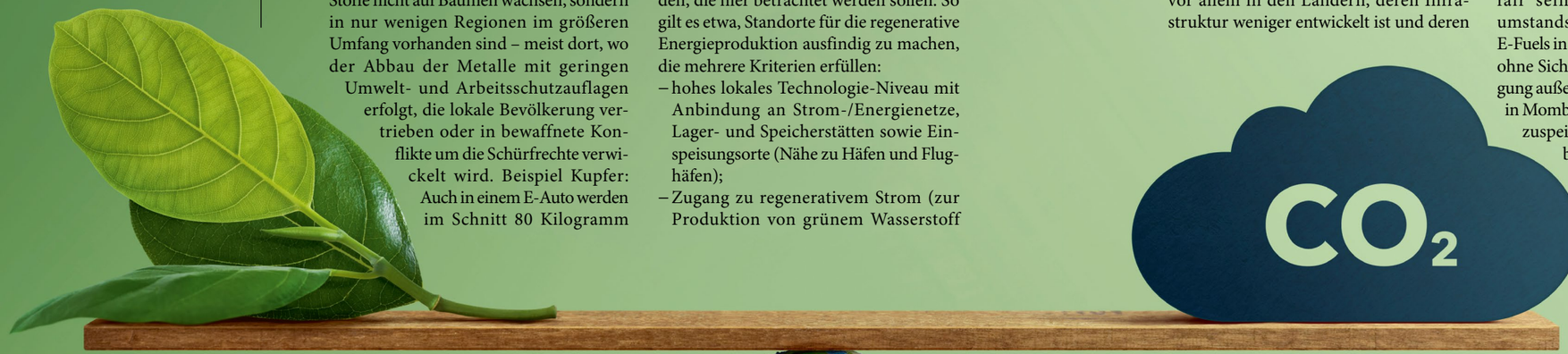
Dekarbonisierung des Güterverkehrs bedeutet vor allem einen gelingenden Ausstieg aus fossilen Kraftstoffen – das gilt prinzipiell für alle Verkehrsträger. Die jeweiligen nicht fossilen Kraftstoff- und Energiealternativen mögen recht unterschiedlich sein. Grundsätzlich haben sie aber alle das Potenzial, die Gesamt-Emissionen inklusive Vorkette auf nahe Null zu bringen.

Der Teufel steckt im Detail

Das klingt erst mal vielversprechend. Der Teufel liegt aber nicht nur im Detail, sondern schon in einer „verengten" Sicht aufs Klima: Wenn die Herstellung einer Batterie oder von Solarzellen seltene Erden benötigt und im großen Stil heiß umkämpfte Metalle, kann das Nachhaltigkeitsprofil dieser Alternativen schnell kippen. Das liegt zum einen daran, dass diese Stoffe nicht auf Bäumen wachsen, sondern in nur wenigen Regionen im größeren Umfang vorhanden sind – meist dort, wo der Abbau der Metalle mit geringen Umwelt- und Arbeitsschutzauflagen erfolgt, die lokale Bevölkerung vertrieben oder in bewaffnete Konflikte um die Schürfrechte verwickelt wird. Beispiel Kupfer: Auch in einem E-Auto werden im Schnitt 80 Kilogramm Kupfer verbaut, die derzeitige Pro-Kopf-Nutzung liegt bei zwei Kilogramm. Kupfer wird etwa in Niger und Sambia abgebaut – nicht nur unter fragwürdigen Bedingungen, es bleiben – wie in Sambia – auch Potenziale in der Landwirtschaft ungenutzt. Alle diese Nachteile müssen in den Blick genommen, bewertet und letztlich nach den 17 Nachhaltigkeitszielen der UN priorisiert werden. Zudem zeigt sich, dass die Herstellung alternativer Energien weitaus energieintensiver ist als Kraftstoffe aus Öl und Gas.

Damit die Gesamtbilanz stimmt, muss man erneuerbare Energien mittels erneuerbarer Energien herstellen. Da man dafür noch wesentlich mehr Energie einsetzen muss, vervielfacht dies den Gesamt-Energiebedarf in schwindelnde Höhen. Damit sind wesentliche Themen verbunden, die hier betrachtet werden sollen. So gilt es etwa, Standorte für die regenerative Energieproduktion ausfindig zu machen, die mehrere Kriterien erfüllen:

- hohes lokales Technologie-Niveau mit Anbindung an Strom-/Energienetze, Lager- und Speicherstätten sowie Einspeisungsorte (Nähe zu Häfen und Flughäfen);
- Zugang zu regenerativem Strom (zur Produktion von grünem Wasserstoff oder strombasierten Kraftstoffen, sogenannte E-Fuels);
- international abgestimmte Bilanzierungsregeln, die Doppelzählungen bei den Beimischungs- und Erfüllungsquoten vermeiden – ebenso „carbon leakage", also die Benachteiligung von Märkten und Playern, die keinen Zugang zu diesen Energien haben;
- regenerative Quellen im Zugriff: Sonne, Wind, Wasser, Biomasse;
- geringe Produktions- und Transportkosten.



blacksalmon/stock.adobe.com

Grenzen regenerativer Energieproduktion

Als bevorzugte Standorte gelten sonnen- und windintensive Regionen wie Nordafrika, Asien, Südchile/Patagonien. Allerdings betrifft dies im Wesentlichen die Verfügbarkeit von regenerativen Quellen. Alle weiteren Kriterien sind in diesen Regionen schwieriger zu erfüllen, etwa die Verfügbarkeit eines grünen Stromnetzes. Oft bietet sich die Sektorkopplung mit bestehender Industrie an, deren CO_2-Abgase für die benötigten CO_2-Anteile aus der Luft verwendet werden. Es handelt sich dabei aber um eine „graue" Quelle, also Emissionen von in der Industrie verwendeten fossilen Energieträgern.

Als alternative Kohlenstoffquelle mag Biomasse dienen. In nachhaltiger Form, also ohne direkte und indirekte Landnutzungs-Änderungen, gibt es diese jedoch nur sehr selten. Hinzu kommt das Entwicklungsgefälle zwischen den Bedarfs- und Produktionsländern. Die Quellen für regenerative Energieproduktion liegen auch hier vor allem in den Ländern, deren Infrastruktur weniger entwickelt ist und deren Investitionsbedarf vor allem beim Schutz und der Ernährung der eigenen Bevölkerung liegt. Auch wenn es sich um Wüsten und landwirtschaftlich nicht nutzbare Flächen handelt, muss beachtet werden, dass man auf Territorium agiert, das nicht das eigene ist.

Technologischen Fortschritt teilen

Das UN-Nachhaltigkeitsziel Nummer 10 – Reduzierung von Ungleichheiten innerhalb von und zwischen Ländern – ist hier ein wichtiger Bezugspunkt: Mit dem Stichwort „Leapfrogging" bezeichnet man das Teilen des technologischen Fortschritts mit diesen Ländern. Teure Entwicklungskosten sollen dort eingespart werden können; der Marktzugang zu den Erneuerbaren soll fair sein. Das bedeutet also, nicht umstandslos die in Europa benötigten E-Fuels in Kenia produzieren zu lassen und ohne Sicherstellung der örtlichen Versorgung außer Landes zu verbringen. Oder sie in Mombasa ins Flugbetankungsnetz einzuspeisen, um sie sich als Erfüllungsbeitrag in regulierten Märkten anzurechnen.

Additionalität (Zusätzlichkeit) ist hier ein wichtiger Begriff; ursprünglich aus dem Clean Development Mechanism des Kyoto-Protokolls von 1997 stammend, wonach als Klimaschutzmaßnahmen auch die Ausgleichsmaßnahmen in Drittländern gezählt werden durften, sofern sie nachhaltig Treibhausgas reduzierten – nachhaltig wiederum, wenn diese Reduktion zusätzlich erfolgte und nicht aus schon geplanten Projekten. Diese „Zusätzlichkeit" ist es, die vor allem für den freiwilligen Markt gilt, auch wenn die Übergänge zwischen reguliert und freiwillig fließend kontrovers verlaufen.

Entscheidend ist die Initiative von zukunftsorientierten Unternehmen, im großen Stil in Erneuerbare zu investieren und die davon abhängige Wertschöpfungskette zu „befeuern": zum einen stofflich durch das steigende Angebot, zum anderen auf der Nachfrageseite, um das Risiko der Produktion seitens der Energieversorger zu minimieren (Stichwort De-Risking). Diese Investitionen mögen dazu beitragen, die regulatorische Messlatte sukzessive höherzuschrauben, um die Energiewende zu beschleunigen. Der alternative Kraftstoff kann so einen Preis erreichen, der für die gesamte Lieferkette bezahlbar ist. Das muss das Ziel sein. Grün muss unterstützt, Grau besteuert und vom Markt vertrieben werden.

Reduktion des Verkehrsbedarfs

Ein zweiter, mindestens ebenso wichtiger Hebel ist die Reduktion des Verkehrsbedarfs insgesamt. Wie soll das gehen bei Wachstumsraten insbesondere im weltweiten Luft- und Seeverkehr von fünf Prozent pro Jahr? Zum einen geschieht dies durch technische Verbesserungen: Flugzeuge und Schiffe werden immer noch größer und zugleich (relativ) leichter, aero- und hydrodynamischer und mithilfe von Telematik optimierend gesteuert. Indes sind hier Grenzen gesetzt. Man geht in der Regel davon aus, dass ▸

Autorin

Andrea D. Schön, Programm-Direktorin im Smart Freight Centre

Smart Freight Centre

Andrea Dorothea Schön ist Programm-Direktorin im Smart Freight Centre. Dort leitet sie die Programme Clean Air Transport und Maritime Clean Cargo und unterstützt die Einführung der GLEC Framework Version 3.0 Emissionsbilanzierungsrichtlinien gemäß ISO 14083. Von 2008 bis 2023 leitete Schön den Bereich Klimaschutz bei DB Schenker. In dieser Funktion war sie Projektpartnerin und Supervisorin in diversen EU-Projekten zur grünen Transformation des Verkehrssektors.

Neue Klimaschutz-Beschlüsse

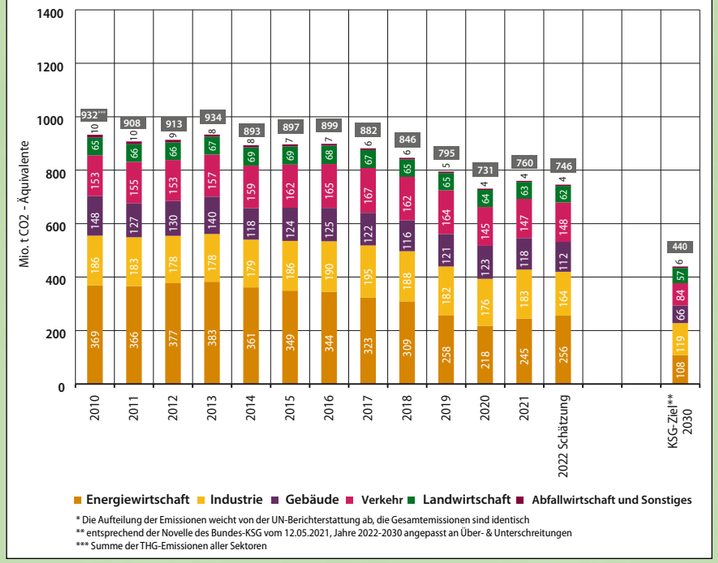
Straßengüterverkehr
Im Straßengüterverkehr werden die Instrumente Lkw-Maut, Dieselpreis-Steuer und Emissionshandel kombiniert. Dieselpreis-Steuer und Emissionshandel sind noch in Verhandlung (Stand: 1.11.2023). Fest steht, dass der CO_2-Preis in 2024 von 30 Euro auf 40 Euro pro Tonne steigen wird. Benzin und Diesel werden so rund drei Cent pro Liter teurer. Ab 1. Dezember steigt die Lkw-Maut in Deutschland kräftig. Dann tritt für alle Lkw mit über 7,5 t zGG ein zusätzlicher Mautteilsatz für den verkehrsbedingten CO_2-Ausstoß in Kraft. Ab 1. Juli 2024 werden auch Fahrzeuge ab 3,5 t mautpflichtig.

Luftverkehr
Ab 2025 gibt es in Europa verbindliche Quoten für alternative Kraftstoffe (SAF) im Luftverkehr. Das legt die Gesetzesinitiative „Refuel EU Aviation" fest, auf die sich der Europäische Rat, das EU-Parlament und die EU-Kommission im April 2023 geeinigt haben. Künftig müssen in der EU getankte Mengen Flugtreibstoff einen Anteil an nachhaltigen Kraftstoffen enthalten, der über die Jahre stetig wächst. Die Quote kann sowohl durch biogene Kraftstoffe auf Basis von Abfall und Reststoffen als auch durch Power-to-Liquid-Kerosin, also aus erneuerbarem Strom produzierte Treibstoffe (E-Fuels), erfüllt werden.

Seeverkehr
Der Seeverkehr wird ab 1. Januar 2024 in den europäischen Emissionshandel integriert. Betroffen sind alle Schiffe ab einer Kapazität von 5000 TEU zwischen europäischen Häfen und 50 Prozent der Emissionen von Schiffen, die in Europa anlegen beziehungsweise von dort ablegen. Begonnen wird in 2024 mit einer Abdeckung von 40 Prozent der Emissionen. Ab dem Jahr 2025 wird dies auf 70 Prozent und ab 2026 auf 100 Prozent der Emissionen erhöht, für die man Emissionsrechte erwerben muss.

Entwicklung der Treibhausgas-Emissionen in Deutschland

in der Abgrenzung der Sektoren des Klimaschutzgesetzes (KSG) *



* Die Aufteilung der Emissionen weicht von der UN-Berichterstattung ab, die Gesamtemissionen sind identisch
** entsprechend der Novelle des Bundes-KSG vom 12.05.2021, Jahre 2022-2030 angepasst an Über- & Unterschreitungen
*** Summe der THG-Emissionen aller Sektoren

Quelle: Umweltbundesamt, 15.03.2023

derlei Verbesserungsmaßnahmen nur die Wachstumsraten ausgleichen.
Was also dann? Tatsächlich ist es vor allem der Straßenverkehr, der mit 70 Prozent nach wie vor am meisten zur CO_2-Belastung im Transportsektor beiträgt, davon etwa die Hälfte der Güterverkehr. Nun ist dieser eine tragende Säule der Wirtschaft und auch ein hocheffektiver Konsolidierer. Im Gegensatz zum Auto: Es wird meist individuell und wegen seiner Flexibilität genutzt. 90 Prozent der Zeit steht es. So viel Nicht-Nutzung könnte sich kein Spediteur leisten, er wäre in kürzester Zeit pleite. Auch für die meisten Bürger ist es nicht wirtschaftlich, es mangelt aber an Alternativen. Diese müssen schnell und integriert geschaffen werden, etwa durch autonome Shuttle-Dienste, den Ausbau der Schiene, ÖPNV und der Radwege. Allerdings gibt es neben kulturellen Barrieren auch die der Autoindustrie, das Flaggschiff der deutschen Wirtschaft. Einst war es die Kohle- und Stahlindustrie. Sie wurde mit massiven Subventionen am Leben gehalten, bis sie nicht mehr zu halten war. Déjà-vu? Das muss nicht sein, wenn Politik und Wirtschaft die Verkehrswende gezielt, integriert und mit systematischer Konversionsstrategie angehen. Es gibt Blaupausen in anderen Ländern, angefangen bei den Städten. „Kopenhagenisierung" ist ein Stichwort: autofrei, fahrrad-, fußgänger- und kinderfreundlich. Am Ende ließe sich der Energiebedarf für Transport und Verkehr halbieren.

Die Mission des Smart Freight Centers
Das Smart Freight Centre (SFC) wurde vor zehn Jahren als Non-Profit-Organisation gegründet, um einen global einheitlichen, international anerkannten Bilanzierungsrahmen für CO_2-Emissionen in der Lieferkette für alle Verkehrsträger zu schaffen. Es wurde das Global Logistics Emissions Council (GLEC) geschaffen, dessen vereinheitlichte Methodik zur CO_2-Bilanzierung nun in die ISO 14083 eingeflossen ist. Zugleich ist das SFC eine Open-Source- Plattform für modale Communities wie Clean Cargo für Seeverkehre und Clean-Air-Transport für den Luftverkehr, wo sich Akteure entlang der Lieferkette nicht nur über methodische Fragen austauschen, sondern insbesondere auch über Technologiepfade zur Dekarbonisierung.
Andrea Dorothea Schön, Programm-Direktorin im Smart Freight Centre (SFC)

Branchenguide 2024

Der Branchenguide im „Who is Who Logistik 2024" ist ein umfangreiches Verzeichnis führender Produkt- und Dienstleistungsanbieter in der Logistik.

Inhaltsverzeichnis Branchenguide 2024

Logistik-Dienstleistungen
Advanced Supply Chain – ASC S. 60
BLG Logistics Group S. 62
Chemion Logistik S. 63
Dachser S. 64
Frigo-Trans S. 65
Geis-Group S. 66
Group7 S. 67
Hafen Duisburg – Duisport S. 68
Hartrodt Spedition S. 69
Hegele Simon Logistik S. 70
Metro Logistics S. 71
Mosolf Logistik S. 72
Pabst Transport S. 73
Paki Logistics Pooling Partners S. 74
Pfenning Logistics S. 75
Weiss Gebrüder Transport und Logistik S. 76
Würfel Logistik S. 77

Logistik-Immobilien
Loxxess S. 78
VGP Industriebau S. 80

Finanzierung/Miete/Leasing
BFS – Business Fleet Services S. 82
GEFA S. 83
GTT – Greiwing Truck and Trailer S. 84
KLVrent S. 85
Kravag-Logistic S. 86
TIP Trailer Services S. 87

IT-Lösungen
DAKO S. 88
FUMO Solutions S. 89
InterSystems S. 90
LIS Logistische Informationssysteme S. 91
Q.Beyond Logineer S. 92
Tachoeasy Austria S. 93
Webfleet Solutions S. 94
Zauner Softwarebüro S. 95

Telematik
CSD Transport Software S. 96
Soloplan S. 98
TIS Technische Informationssysteme S. 99

Intralogistik und Lagertechnik
Infraserv Logistics S. 100
Linde Material Handling S. 101
Paul Müller S. 102
ProLogistik S. 103
Still S. 104

Nutzfahrzeuge und Fuhrpark
Aral Fleet Solutions S. 105
Ecooltec Grosskopf S. 106
Fliegl Fahrzeugbau S. 107
Kässbohrer S. 108
Pneuhage Fleet Solution S. 109
SAF-Holland S. 110

TotalEnergies Retail S. 111
Schmitz Cargobull S. 112
TotalEnergies Charging Solutions S. 113
UTA Union Tank S. 114
Van Eck Trailers S. 115

Fahrzeughersteller
F-Trucks Deutschland S. 116
Kögel Trailer S. 117
Langendorf S. 118
Mitsubishi Heavy Industries Thermal Transport Europe S. 119
Schwarzmüller S. 120

Versicherungen und Finanzen
Oskar Schunck S. 121

Verbände/Organisationen
BGL S. 122
Idem Telematics S. 123
Open Telematics S. 124
SVG S. 125

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

VR Umfangreicher digitaler Branchenguide der führenden Anbieter logistischer Produkte und Dienstleistungen im Internet unter:
www.verkehrsrundschau.de/who-is-who-logistik

Firmenname: Advanced Supply Chain (ASC)

Gründungsjahr: 1997

Geschäftsführerin: Claire Webb

Ansprechpartner:
ASC DE: Simon Sexton,
simon.sexton@advancedsupplychain.com,
+49 160 3437335
ASC GB: Vicky Kirkwood,
vicky.kirckwood@advancedsupplychain.com

Größe der Belegschaft: 1.400 Mitarbeiter

Hauptsitz:
606 Building, Wharfedale Road, Euroway Trading Estate, Bradford, BD4 6SG, England
Advanced Supply Chain (DE) GmbH, Herrenpfad-Süd 40, 41334 Nettetal

Jahresumsatz: 241 Millionen Pfund

Kontaktdaten:
ASC DE Advanced Supply Chain GmbH
Herrenpfad -Süd 40
41334 Nettetal

Tel.: +49 (0)160 3437335
Fax: - - -

www.advancedsupplychain.com
simon.sexton@advancedsupplychain.com

Leistungsprofil

Über ASC

Advanced Supply Chain (ASC) ist ein internationaler, technologieorientierter Anbieter von Supply Chain Management Lösungen. Für führende Einzelhändler und globale Brands bewegt ASC jährlich mehr als 300 Millionen Produkte rund um den Globus.

Als Teil von Reconomy, einem innovativen Dienstleister für Kreislaufwirtschaft, tragen wir zur Schaffung einer wahrhaft nachhaltigen Welt bei, indem wir wertvolle Ressourcen schonen und Unternehmen in den Schlüsselbereichen Umwelt, Soziales und Unternehmensführung (ESG) unterstützen. Unsere Dienstleistungen umfassen Ressourcenmanagement, Recycling, nachhaltige Produktrücknahme und die Implementierung von Supply Chain Management Strategien.

Was uns einzigartig macht, ist unsere eigene maßgeschneiderte Software für datenbasiertes Supply Chain Management. Mit einem engagierten Team erfahrener IT-Profis können wir Lösungen schnell an die individuellen Anforderungen unserer Kunden anpassen. Dank unserer Software "Vector" können Kunden flexibel auf sich ändernde Anforderungen reagieren und den Warenfluss optimieren, um sicherzustellen, dass Produkte zur richtigen Zeit am richtigen Ort sind und dies zu optimalen Kosten.

Unser Unternehmen ist an sieben Standorten in Großbritannien, Europa und dem Nahen Osten vertreten, darunter unsere neueste Betriebsstätte in Nettetal, Deutschland. Darüber hinaus verfügen wir über ein weltweites Partnernetzwerk, welches uns ermöglicht auch globale Transportlösungen anzubieten.

ASC bietet ein breites Spektrum von Dienstleistungen an, die den Anforderungen des Omnichannel-Einzelhandels gerecht werden. Dazu gehören Fulfillment, Bekleidungsverarbeitung und -Aufbereitung, internationale Luft- und Seefracht, Kitting, Retourenmanagement, Straßentransport, Qualitätskontrolle und Lagerhaltung. Unser Unternehmen ist insbesondere für seine Retouren Lösungen und sein Nominated Carrier Scheme (NCS) bekannt.

Das Nominated Carrier Scheme ist eine intelligente Lösung, die Einzelhändlern dabei hilft, die Herausforderungen der Inbound-Logistik zu bewältigen. In einer Zeit, in der Einzelhändler mit einer wachsenden Zahl von Lieferanten zusammenarbeiten, kann das NCS die Komplexität der Inbound-Logistik in der Warenbeschaffung und im Wareneingang reduzieren und rationalisieren. Ein gut geführtes System, unterstützt von leistungsstarker IT und Transportmanagement Systemen, ermöglicht eine effiziente Automatisierung der Inbound-Logistik, die Einhaltung von Lieferantenvorschriften und die Verbesserung der Nachverfolgung und Transparenz.

In Bezug auf Retouren arbeitet ASC eng mit Einzelhändlern und Verbrauchermarken zusammen, um Rücksendungen in ihre Supply Chain Management Strategien zu integrieren. Dies beschleunigt die Verarbeitung von Rücksendungen und maximiert den Wert der zurückgegebenen Waren. Mithilfe von Daten können Einzelhändler die Kosten im Zusammenhang mit Rücksendungen reduzieren, die Verwertungsquoten erhöhen und schnelle Entscheidungen über den weiteren Verlauf von zurückgegebenen Artikeln treffen. Dies trägt nicht nur zur Maximierung des Wertes bei, sondern reduziert auch die Abfallmenge und damit verbundene Entsorgungskosten.

Retourenmanagment
Die hauseigene IT-Lösung "Vector Bounce" - eine intelligente Retourenlösung
Im heutigen wettbewerbsorientierten Markt, in dem Geschwindigkeit und Nachhaltigkeit Schlüssel zum Erfolg sind, gewinnt die reibungslose Abwicklung von Retouren eine entscheidende Bedeutung für den Unternehmenserfolg. Unser Ansatz hat den Wert von Retouren-Prozessen erheblich gesteigert, die bisher von Einzelhändlern oft als kostspielig und wenig rentabel angesehen wurden.
Mithilfe eines datenintensiven Systems, das Business Intelligence und Datenanalyse bietet, ermöglichen wir unseren Kunden, fundierte geschäftliche Entscheidungen zu treffen und den maximalen Nutzen aus ihren Rücksendungen zu ziehen. Wir setzen intelligente Algorithmen ein, um die erforderlichen Maßnahmen zu steuern und führen diese nur dann aus, wenn sie kosteneffizient im gewählten Vermarktungsweg sind. Auf diese Weise gewährleisten wir stets die bestmögliche Wertrückführung bei gleichzeitig niedrigsten Kosten.

Omnichannel
Die Individualität eines jeden Kunden und seiner spezifischen Anforderungen stehen bei uns an erster Stelle. In der Entwicklung unserer Dienstleistungen haben wir daher höchsten Wert auf Flexibilität gelegt. Unsere ständige Anpassung an die Anforderungen und Bedürfnisse unserer Kunden ist ein zentrales Element unserer Philosophie. In einer Welt, in der Einzelhandelsmärkte einer ständigen Volatilität ausgesetzt sind, sind wir darauf spezialisiert, uns den kontinuierlichen Anpassungen und der Verwaltung komplexer, sich permanent wandelnder Lieferketten zu stellen. Unsere jahrzehntelange Erfahrung auf dem britischen Markt hat sich nahtlos auf den internationalen Markt übertragen.

IT
Unsere preisgekrönte modulare WMS-Technologie, "Vector", wurde von Grund auf mit dem Kunden im Fokus entwickelt. Sie bietet nicht nur eine höhere Produktivität, sondern auch Echtzeit-Transparenz in Bezug auf Bestände und umfangreiche Tools für das Ausnahmemanagement. Die Berichtsfunktionen von Vector reduzieren den manuellen Verwaltungsaufwand, steigern die Genauigkeit und ermöglichen unseren Kunden, fundierte geschäftliche Entscheidungen zu treffen.
Wir stehen für technologiegestütztes und -geführtes Supply Chain Management und sind bestrebt, unsere Kunden in einer sich ständig wandelnden Geschäftswelt bestmöglich zu unterstützen.

Circular Economy
Unsere Mission besteht darin, intelligente Technologieplattformen bereitzustellen und eine agile, kreislauforientierte Logistik zu gestalten, um unseren Kunden und deren Endkunden das herausragende, weltweit nachhaltige Omnichannel-Erlebnis zu bieten – sowohl vor dem Kauf als auch nach der Rückgabe.
Wir sind Wegbereiter in der Weiterentwicklung von Technologien, um eine nachhaltige und effiziente Logistik zu realisieren, die nicht nur die aktuellen Herausforderungen meistert, sondern auch den zukünftigen Anforderungen einen Schritt voraus ist.

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

Neuer Standort Nettetal
Die neue Betriebsstätte in Nettetal mit einer Fläche von 21.647 m² wurde im Juli 2023 eröffnet. Der Standort bietet Einzelhändlern und Brands in ganz Europa und UK eine Reihe von Mehrwertdiensten in den Bereichen Pre-Retail, Retourenabwicklung, Fulfillment, Großhandelsvertrieb und Transport. Die neue Betriebsstätte verfügt über 12 Ladestationen für Elektrofahrzeuge und über eine kohlenstoffarme Technologie, einschließlich einer Photovoltaikanlage.
Die Anlage in Nettetal wurde vom Logistikimmobilien Spezialisten Verdion entwickelt, der sich auf urbane Logistik an strategischen Standorten konzentriert.

Unsere Kunden
Als zuverlässiger Logistikpartner sorgen wir dafür, dass Ihre Produkte immer zur richtigen Zeit am richtigen Ort und in einwandfreiem Zustand sind.

“Wir haben mit ASC partnerschaftlich zusammengearbeitet, um Systeme und Prozesse zu entwickeln, die auf unsere geschäftlichen Anforderungen abgestimmt sind und uns erhebliche Service- und Kostenvorteile gebracht haben und weiterhin bringen.
Das betriebliche Wissen von ASC in Kombination mit dem technologischen Hintergrund und den hauseigenen Designern bedeutet, dass sie Lösungen liefern, die funktionieren". ASOS-Sprecher

"Wir sind zu ASCG gewechselt, weil wir einen strategischeren Partner brauchten, der auch in der Lage ist, unser Wachstum zu bewältigen. Wir brauchen Partner mit mehr Agilität, jemanden, der den Einzelhandel versteht”. BooHoo-Sprecher

Firmenname: BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG

Gründungsjahr: 1877

Vorstand:
Frank Dreeke, Vorstandsvorsitzender
Michael Blach, Vorstand Geschäftsbereich CONTAINER
Christine Hein, Vorstand für Finanzen
Matthias Magnor,
Vorstand Geschäftsbereich AUTOMOBILE und CONTRACT
Ulrike Riedel, Arbeitsdirektorin

Ansprechpartnerin:
Julia Wagner,
Leiterin Unternehmenskommunikation & Marketing

Größe der Belegschaft: Rund 20.000 Arbeitsplätze

Hauptsitz: Freie und Hansestadt Bremen

Niederlassungen:
Rund 100 Standorte in Europa, Amerika, Afrika und Asien

Kontaktdaten:
BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG
Präsident-Kennedy-Platz 1
28203 Bremen

Tel.: +49 (0)421 398-01
Fax: - - -

www.blg-logistics.com
communications@blg.de

Leistungsprofil

BLG LOGISTICS ist ein Seehafen- und Logistikdienstleister mit einem internationalen Netzwerk. Uns stärkt die Erfahrung einer über 145-jährigen Unternehmensgeschichte. Innovation ist seit jeher die Triebfeder unserer Entwicklung. Heute sind wir mit fast 100 Standorten und Niederlassungen in Europa, Amerika, Afrika und Asien auf allen Wachstumsmärkten der Welt präsent.

In unseren drei operativen Geschäftsbereichen bieten wir unseren Kunden aus Industrie und Handel umfangreiche logistische Dienstleistungen an – vom routinierten Entladen bis zur hochkomplexen Greenfield-Entwicklung. Die BLG-Geschäftsbereiche AUTOMOBILE und CONTAINER sind führend in Europa. Unser Geschäftsbereich CONTRACT gehört zu den wichtigsten deutschen Anbietern.

Der BLG-Geschäftsbereich **AUTOMOBILE** ist der führende Technik- und Logistikdienstleister für die internationale Automobilindustrie. Pro Jahr werden in unserem weltweiten AUTOMOBILE--Netzwerk über 4,7 Millionen Fahrzeuge umgeschlagen, transportiert oder technisch bearbeitet.

Das Unternehmen setzt in diesem Bereich weltumspannend multimodale Verkehrsträger für die Logistik ein und verknüpft individuelle und innovative technische Dienstleistungen miteinander. Die Distribution findet per Lkw, Bahn und Binnenschiff statt. Neben Seehafenterminals in Bremen, Bremerhaven, Cuxhaven, Hamburg und in Danzig betreiben wir weitere Terminals an Rhein und Donau.

Die BLG AutoRail ist ein Spezialanbieter für Fahrzeugtransport auf der Schiene und verfügt mit 1.500 eigenen offenen Doppelstock-Waggons, davon 200 Flachwagen, über das modernste und universell einsetzbare Equipment in Europa. Damit ist die logistische Leistungskette von den Autoherstellern bis zum Endkunden komplett.

Der Geschäftsbereich **CONTRACT** managt komplexe Projekte und bietet unseren Kunden verlässliche Logistiklösungen an. Dazu zählt ein breites Spektrum kundenspezifischer Dienstleistungen in der Beschaffungs-, Produktions- und Distributionslogistik sowie in der Retouren- und Ersatzteillogistik. Dies können hochautomatisierte Logistikzentren oder manuelle Inhouse-Abwicklungen sein. Wir lagern, transportieren, verpacken und entpacken, wickeln konventionelle Bestellungen, E-Commerce-Themen und auch vielfältige Mehrwertdienstleistungen ab..

Zu unseren Kunden in der Kontraktlogistik zählen starke nationale und internationale Unternehmen aus den Branchen Automotive, Industrie, Handel und Energie. An über 40 Standorten in ganz Deutschland und der Welt arbeiten wir in eigenen Logistikzentren sowie in den Produktionsbereichen und Lagern unserer Kunden.

Die **EUROGATE-**Gruppe, an der BLG LOGISTICS zu 50 Prozent beteiligt ist, ist Europas führende, reederei-unabhängige Containerterminal-Gruppe. Das Unternehmen betreibt gemeinsam im Netzwerk mit dem italienischen Terminalbetreiber CONTSHIP Italia, Seeterminals an der Nordsee, im Mittelmeerraum und am Atlantik mit hervorragenden Verbindungen ins europäische Hinterland. Das Leistungsspektrum wird abgerundet durch intermodale Dienstleistungen und Services rund um die Box. EUROGATE wurde 1999 gegründet. 2022 schlug die Unternehmensgruppe europaweit rund 11,9 Millionen TEU um.

Firmenname: Chemion Logistik GmbH

Gründungsjahr: 2001 Ausgliederung aus der Bayer AG

Geschäftsführer: Dr. Hans Richter

Größe der Belegschaft: ca. 900 Mitarbeiter(innen)

Jahresumsatz: 139 Mio. € in 2022

Standorte:
Leverkusen, Dormagen, Krefeld-Uerdingen,
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
- Sicherheitsmanagementsystem (SMS) im Bereich Bahnlogistik
- SQAS im Bereich Behälterreinigung und Bahnlogistik
- EcoVadis Nachhaltigkeitsbewertung

Kontaktdaten:
Chemion Logistik GmbH
CHEMPARK Leverkusen, Gebäude G 7
51368 Leverkusen

Tel.: +49 (0)214 3139-3900
Fax: - - -

www.chemion.de
chemion@chemion.de

Leistungsprofil

Das Unternehmen
Die Chemion Logistik GmbH ist Bestandteil der CURRENTAGruppe, einem Verbund hochspezialisierter Unternehmen unter dem Dach des CHEMPARK-Managers und -Betreibers 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 900 Mitarbeiter*innen an den CHEMPARK-Standorten in Leverkusen, Dormagen und Krefeld-Uerdingen und in den Außenlägern 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 3.800 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 800 Pakete und ca. 40.000 Briefsendungen bearbeitet. Zu einem wachsenden Geschäftsfeld gehört auch die Produktionslogistik, wozu neben produktionsvorbereitenden, -nachbereitenden und -unterstützenden Prozessen wie Ab- und Umfüllungen auch zunehmend logistiknahe Produktionsprozesse zählen. Zudem bietet Chemion mit dem Muster-Service-Center in Dormagen weltweiten, schnellen Versand von Mustersendungen für Ihre Kunden an. In Krefeld-Uerdingen übernimmt Chemion die Betriebsführung zweier kundeneigener Siloanlagen für Primär- und Compoundier-Produkte im Full-Service. 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

DACHSER
Intelligent Logistics

Firmenname: DACHSER

Gründungsjahr: 1930

Vorstand:
Burkhard Eling (CEO)
Stefan Hohm (CDO)
Edoardo Podestà (COO Air & Sea Logistics)
ab 01.01.2024 Dr. Tobias Burger
Alexander Tonn (COO Road Logistics)

Größe der Belegschaft: 32.850 Mitarbeitende weltweit

Hauptsitz: Kempten im Allgäu

Niederlassungen: 379 Standorte weltweit

Jahresumsatz: 8,1 Milliarden Euro

Kontaktdaten:
DACHSER SE
Head Office
Thomas-Dachser-Straße 2
87439 Kempten im Allgäu

Tel.: +49 (0)831 5916 0
Fax: +49 (0)831 5916 7777

www.dachser.de
info@dachser.com

Leistungsprofil

DACHSER ist einer der Weltmarktführer in der Systemlogistik und bewegte im Geschäftsjahr 2022 81,1 Millionen Sendungen mit einem Gewicht von 42,8 Millionen Tonnen. Das Familienunternehmen mit Hauptsitz in Kempten (Allgäu) ist an 379 Standorten weltweit vertreten und erwirtschaftete 2022 einen Netto-Umsatz von rund 8,1 Milliarden Euro. DACHSER beschäftigt aktuell rund 32.850 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Mehr als die Hälfte davon arbeiten in Deutschland. DACHSER ist mit eigenen Landesgesellschaften in 41 Ländern vertreten.
Mit seinem globalen Transport- und Logistiknetzwerk in den Geschäftsfeldern Road Logistics und Air & Sea Logistics strebt DACHSER die weltweit intelligenteste Kombination und Integration logistischer Netzkompetenzen an. Ziel ist es, die Logistikbilanz der Kunden aus Industrie und Handel zu optimieren.

Digitalisierung und Klimaschutz
Eine leistungsstarke und intelligente IT ist die Basis einer global integrierten, reibungslosen Logistik. Eine entsprechend wichtige Rolle spielen für DACHSER stabile und umfangreiche IT-Systeme und -Anwendungen für Kunden, Partner, Dienstleister und Mitarbeitende. Die eigenentwickelten Transport- und Warehouse-Management-Systeme gewährleisten dabei höchste Datenqualität. Um den Erfolgsfaktor „IT-Kompetenz“ weiter auszubauen, arbeitet das Unternehmen permanent an neuen Technologien und Plattformen, der Modernisierung seiner Kernsysteme und der Etablierung einer positiven Digitalisierungskultur bei den Mitarbeitenden. Eine wichtige Rolle spielt dabei das Thema Forschung und Entwicklung. Seit 2017 gibt es das DACHSER Enterprise Lab, in dem Logistikexpertinnen und -experten von DACHSER und Forschende des Fraunhofer IML in agilen Teams zusammenarbeiten und die Digitalisierung im Netzwerk vorantreiben.
Forschung und Entwicklung spielen auch beim Wandel hin zu einer nachhaltigeren Logistik eine wichtige Rolle. DACHSER trägt mit seiner langfristig angelegten Klimaschutz- und Nachhaltigkeitsstrategie zur Erreichung der Pariser Klimaziele bei. Fokussiert auf Prozess- und Energieeffizienz, Forschung und Innovation und integrative Verantwortung treibt das Familienunternehmen gemeinsam mit Kunden und Partnern die Nachhaltigkeit in der Logistik voran. Dabei geht es um effiziente Logistikprozesse, das Einsparen von fossiler Energie und die aktive Förderung von Forschung bzw. technischen Innovationen auf dem Gebiet der Null-Emissionstechnologien. Der integrativen Verantwortung als Unternehmen folgend, engagiert sich DACHSER darüber hinaus gemeinsam mit terre des hommes in sozialen Projekten auf vier Kontinenten.

Der Mensch im Mittelpunkt
Im Jahr 1930 von Thomas Dachser in Kempten/Allgäu gegründet, ist DACHSER bis auf den heutigen Tag ein hundertprozentiges Familienunternehmen. Gesellschafter und Vorstand treten für gemeinsame Werte und gesellschaftliche Verantwortung in drei Dimensionen ein – Ökonomie, Ökologie und Soziales. Einen besonders hohen Stellenwert nimmt dabei die Ausbildung junger Menschen bei DACHSER ein. DACHSER beschäftigt weltweit rund 2.230 Auszubildende und dual Studierende. In Deutschland erreicht DACHSER seit Jahren eine Ausbildungsquote im Bereich von rund zehn Prozent der Belegschaft.
Basierend auf der Grundüberzeugung, dass die Menschen der wichtigste Erfolgsfaktor im Unternehmen sind, hat DACHSER eine umfassende Personalstrategie mit der treffenden Bezeichnung „Logistics is People Business“ ausgearbeitet und in die Umsetzung gebracht. Sie konzentriert sich in erster Linie darauf, ein professionelles und wertschätzendes Arbeitsumfeld für alle DACHSER-Mitarbeitenden zu schaffen.

Pharma Supply Chain Solutions
FRIGO-TRANS®

Firmenname: Frigo-Trans GmbH

Gründungsjahr: 1988

Geschäftsführer: Reiner Roß, Martin Krasinski

Größe der Belegschaft: 220 MitarbeiterInnen

Niederlassungen: Deutschland, Griechenland

Geschäftsgebiet: Cool Chain Logistik für Pharma-, Biotech- und HealthCare Kunden

Cool Chain Logistik: 135 Pharma-Liner®, 16 Pharma-Transporter, FTL- und LTL-Ladungen für das komplette Temperaturspektrum (-196 °C, -40 °C bis -20 °C, +2 bis +8 °C und +15 °C bis +25 °C)

Warehousing: 54.200 qm qualifizierte Lagerfläche über alle Standorte

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

Richtlinien:
- AMG
- EU Good Distribution Practice
- Reglementierter Beauftragter (LBA Akkreditierung)
- TAPA TSR1 / FSRA

Kontaktdaten:
Frigo-Trans GmbH
Industriestrasse 10
67136 Fußgönheim

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

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

Leistungsprofil

Unser Leistungsprofil: Top Qualität, Flexibilität, Zuverlässigkeit
Wir transportieren, lagern und kommissionieren temperatursensible Pharmazeutika, Biotech und HealthCare Produkte für Global Player. In unserer Branche setzen wir kontinuierlich neue Maßstäbe dank unserer hohen Sicherheitsstandards, innovativen Konzepte, umfangreichen Zertifizierungen, bestens ausgebildeten und motivierten Mitarbeiter. Bei Frigo-Trans steht stets ein Grundsatz im Mittelpunkt des Handelns: die Zufriedenheit der Kunden, die Sicherstellung einer gleichbleibend hohen Qualität in allen Logistik- und Lagerprozessen, die Gewährleistung der Produktintegrität und damit die Patientensicherheit.

INNOVATION ist der Baustein der Business-DNA von Frigo-Trans. Innovative und Mehrwert generierende Konzepte zu erarbeiten und sich gleichzeitig auf neues Terrain vorzuwagen, sehen wir als willkommene Herausforderung. Wir arbeiten in allen Bereichen mit High-End Technologien. Unsere hausinterne IT bindet mittels eigener Schnittstellenprogrammierung kundenspezifische Software effizient in die Prozessabläufe ein.

Unsere Stärken: Komplettlogistik - Alles aus einer Hand
Die lückenlose Einhaltung der Kühlkette ist bei uns garantiert In Sachen Transport und Lagerung gehören alle Biotech- und Pharma-relevanten Temperaturbereiche (-196 °C; -75 °C; -40 °C bis -20 °C; +2 bis +8 °C; +15 °C bis +25 °C) zu unserem Portfolio:

- **Europaweite temperaturgeführte Transporte und Expressfahrten**
- **Starkes LTL-Netzwerk**
- **Sicherheitstransporte, Pendelverkehre, Expressfahrten**
- **Weltweite Clinical Trial Shipments**
- **Lager- und Transportservice für Kryokonservierung**
- **Passive Transportverpackungen in allen Größen**
- **Langfristige Lagerhaltung, Cross-Docking**
- **Pharma-produktionsgerechte Feinkommissionierung**

Ihre Vorteile: Transparenz, Sicherheit, Vielseitigkeit
Vom Werkstor bis zur Haustür des Empfängers: Unser Warehouse meets Transport-Konzept garantiert eine datensichere Auftragstransparenz (online 24/7) und eine lückenlose Temperaturdokumentation. Als eines der wenigen Pharmalogistikunternehmen halten wir eine Großhandelslizenz gemäß§ 52a AMG, die Zertifizierung nach GDP, die Qualifizierung konform der TAPA (TSR1 und FSRA) und den Status als reglementierter Beauftragter.

Unsere Philosophie: Für den Kunden, mit dem Kunden
In kaum einem anderen Bereich werden neue Anwendungsentwicklungen so konsequent in die Praxis umgesetzt wie in der Logistikbranche. Unser Auftrag ist es, visionäre Ziele mit Ihnen gemeinsam zu erreichen.

Bringen Sie Ihre Pharma-Logistik mit uns auf ein neues Level.
Mit Logistiklösungen, die überzeugen.

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: 10.000 Mitarbeitende

Hauptsitz: Bad Neustadt

Standorte: 200 Standorte in13 ländern

Logistik- und Umschlagfläche: 1,8 Mio. m^2

Über alle Leistungsbereiche hinweg bietet Geis Länder übergreifend 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.

Kontaktdaten:
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 200 Standorten in 13 Ländern Zentraleuropas, an denen rund 10.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Einsatz sind. Mit großem Engagement erfüllen die Geis-Experten tagtäglich die spezifischen Bedürfnisse von 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 ein breites logistisches Leistungsspektrum – vom europaweiten Straßengüterverkehr über komplexe Kontraktlogistik bis zu globaler Luft- und Seefracht.

Road Services
Die Geis Gruppe bringt Ihre Sendung zuverlässig ans Ziel. Ein flächendeckendes Netzwerk, flexible Services und eine moderne Fahrzeugflotte bilden das Rückgrat des Leistungsbereichs Road Services. Ob Stückgut, Teil-/Komplettladung oder Paket, wir bieten europaweit die perfekte Lösung für Ihre Beschaffungs- und Distributionslogistik. Linienverkehre verbinden die Wirtschaftszentren in ganz Europa. Die durchgängige Sendungsverfolgung gewährleistet ein Höchstmaß an Sicherheit. Projektspedition im Bereich Healthcare mit Montagedienstleistungen sowie Value-Added-Services runden unser Portfolio im Bereich Road Services für alle Ihre Anforderungen ab.

Logistics Services
Profitieren Sie von unserer Erfahrung, Flexibilität und Innovationskraft im Bereich der Kontraktlogistik. Geis entwickelt Lösungen für Ihren individuellen Bedarf und setzt diese innerhalb höchster Qualitätsstandards um. Von der Konzeption bis zur kompletten Realisierung von Outsourcing-Projekten erhalten Sie alle Leistungen aus einer Hand. Ob Beschaffungs-, Distributions- oder Produktionslogistik: Geis realisiert maßgeschneiderte Konzepte und bietet vielfältige Mehrwertdienstleistungen wie Qualitätsprüfungen, Vormontagen, Konfektionierung oder Verpackungslogistik. Die Leistungen werden in Multi-User-Zentren oder in speziell für Ihre Bedürfnisse ausgelegten Logistikzentren erbracht. Neben der geeigneten Immobilie, Lagertechnik und IT profitieren Sie hier auch von unserem Fokus auf Innovation und kontinuierliche Verbesserung.

Air + Sea Services
Ob Luftfracht, Seefracht, internationale Bahntransporte oder Projektverladungen: Die Air + Sea Services der Geis Gruppe decken für Sie das gesamte Spektrum der internationalen Logistikabwicklung ab – individuell, flexibel und auf Ihre Bedürfnisse abgestimmt. Unser Leistungsspektrum umfasst Luftfracht-Direkt- und Consol-Verkehre sowie Seefracht LCL und FCL-Transporte. Für Ihre Belange realisieren wir zudem internationale Projektlogistik entlang der kompletten Supply Chain. Bei der Geis Gruppe profitieren Sie von einem weltweiten Partnernetzwerk, jahrelanger Expertise und maximaler Flexibilität. So werden wir all Ihren Bedürfnissen auch bei anspruchsvollen Aufträgen individuell gerecht. In allen Bereichen und Facetten: bei der Beförderung von Luftfracht, Seefracht und Bahnverkehren.

Spezialleistungen
Dort, wo die Standard-Dienstleistungen enden, hören wir noch nicht auf. Hier beginnen die Spezialleistungen von Geis. Ob maßgeschneiderte Exportverpackungen, umfassende Qualitätsprüfungen oder Spezialtransporte mit Montage – kommen Sie auf uns zu. Das Repertoire unserer Spezialleistungen umfasst umfangreiche Verzollungs-Services sowie komplexe Vor- und Endmontagen.

GROUP7 INTERNATIONAL LOGISTICS

Firmenname: GROUP7 AG

Gründungsjahr: 2006

Vorstand: Günther Jocher

Größe der Belegschaft: 700 Mitarbeiter

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

Jahresumsatz: 300 Mio. Euro (2022)

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 CO_2-Transportprojekten, einem zertifizierten CO_2-Rechner, DGNB-Gold-zertifizierten Logistikcentern und einer ISO 14001-Zertifizierung seinesgleichen.

Transportlogistik: Luftfracht, Seefracht, Bahnverkehre von und nach China, Sea-Air, LKW-Verkehre
Lagerlogistik: 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, München und Hamburg
- TÜV-zertifizierter CO_2-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.

Firmenname: Duisburger Hafen AG (duisport)

Gründungsjahr: 1926

Vorstand:
Markus Bangen (Vorsitzender des Vorstands)
Lars Nennhaus

Größe der Belegschaft: ca. 1.600

Jahresumsatz: (2022) 332,7 Mio. Euro

Branche: Logistik

Kontaktdaten:
Duisburger Hafen AG
Hafennummer 3650
Alte Ruhrorter Str. 42 - 52
47119 Duisburg

Tel.: +49 (0)203 803-0
Fax: - - -

www.duisport.de
presse@duisport.de

Leistungsprofil

duisport – Internationaler Logistik-Player und führende Logistikdrehscheibe in Zentraleuropa
Die Duisburger Hafen AG (duisport) ist die Eigentums- und Managementgesellschaft des Duisburger Hafens, dem weltweit größten Binnenhafens. Mit einem Gesamtumschlag von über 104,9 Mio. t und 4,0 Mio. TEU (2022) ist der Duisburger Hafen die führende Logistikdrehscheibe für den Güterumschlag in Zentraleuropa. Als trimodaler Logistikhub kombiniert duisport eine optimale geografische Lage, gute Standortbedingungen sowie jahrzehntelange Erfahrung und ein umfassendes logistisches Know-how.

Starkes Netzwerk – duisport arbeitet stets an dem Ausbau und der Weiterentwicklung der eigenen Infrastruktur sowie neuen Projekten mit Partnern, Kunden und Pächtern. Der Duisburger Hafen bietet den am Standort agierenden Unternehmen beste Voraussetzungen für den Güterumschlag. Neun multimodale Containerterminals, mehr als 400 wöchentliche Zugverbindungen zu rund 100 direkten Zielen in Europa und Asien sowie umfangreiche Warehouse- und Lagerkapazitäten werden vor Ort mit markt- und kundenorientierten Dienstleistungen verknüpft.

Mit diesem Ansatz deckt die duisport-Gruppe ein breites Leistungsspektrum ab und agiert als Full-Service-Provider. Das Angebot beinhaltet, neben dem Warenumschlag (u. a. Handelsware in Containern, Importkohle, Eisen/ Stahl, Mineralöl/Chemie), Ansiedlungsmanagement, die Entwicklung von integrierten Hafen- und Logistikkonzepten, intermodale Transportdienstleistungen sowie spezialisierte Industriegüterverpackungen. duisport bietet und entwickelt gemeinsam mit verschiedenen Partnern transkontinentale Zugverbindungen entlang der wichtigsten Handelsrouten – national und international. Das 1998 durch duisport gestartete Revitalisierungsprojekt logport I auf dem Gelände des ehemaligen Stahlwerkes in Duisburg-Rheinhausen war der Startschuss für eine außergewöhnliche Logistik-Entwicklungsgeschichte. International operierenden Logistikdienstleister siedelten sich an, duisport entwickelte den Duisburger Hafen zu einem der bedeutendsten europäischen Logistikstandorte. Heute prominentes Aushängeschild für den Wirtschaftsstandort Nordrhein-Westfalen.

Mit logport I bis V hat duisport aus einstigen Brownfields in der Region moderne Logistikstandorte geschaffen. Auf der 40 Hektar großen Fläche einer ehemaligen Papierfabrik in Duisburg-Walsum ist Anfang 2022 zusätzlich logport VI erfolgreich gestartet. Das nach logport I zweitgrößte duisport-Revitalisierungsprojekt. Außerdem errichtet duisport seit 2022 mit internationalen Partnern das Duisburg Gateway Terminal – Damit entsteht auf der ehemaligen Kohleninsel in Duisburg das erste vollständig klimaneutrale Hinterlandterminal der Welt.

Damit ist die duisport-Gruppe die nationale sowie internationale Verbindungsachse zwischen Produzenten und Kunden, vernetzt Märkte und ist Treiber für regionale sowie weltweite Warenströme. duisport versteht sich als Partner der Logistikwirtschaft und leistet entscheidende Beiträge zur Optimierung von Transportketten. Dafür werden auf die unterschiedlichsten Kundenwünsche zugeschnittene Konzepte und Lösungen entwickelt und realisiert. Von diesem Konzept profitieren insbesondere die über 300 logistikorientierten Unternehmen, die im Duisburger Hafen ansässig sind und eine Wertschöpfung von rund 3 Mrd. Euro generieren. Insgesamt hängen vom Duisburger Hafen rund 52.000 Arbeitsplätze in der Rhein-Ruhr-Region ab – Tendenz steigend.

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

Gründungsjahr: 1887

Geschäftsführer:
Hendrik Khezri

Größe der Belegschaft: 2.004

Hauptsitz: Hamburg

Tochtergesellschaften: 94 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 94 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 Familienunternehmen sind wir uns in unserer täglichen Arbeit der Verantwortung für Umwelt, Soziales und Unternehmensführung bewusst.
  Wir sind für möglichst umwelt- und ressourcenschonende Lösungen sensibilisiert. Mit unserem CO_2-Rechner lassen sich alternative Transportlösungen vergleichen. Zudem bieten wir unseren Kunden automatische CO_2-Berechnungen über unser Transport-Management-System an.
  Als Partner von Eden Reforestation Projects leisten wir einen freiwilligen Beitrag dazu, dass Wälder aufgeforstet werden, um unser Klima nachhaltig zu schützen.
  Das Wohlergehen unserer Mitarbeitenden ist fest in unsere täglichen Geschäftsabläufe integriert. Gesundheit, Sicherheit und persönliche Entwicklung sind uns ein wichtiges Anliegen.

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

Firmenname:
Simon Hegele
Gesellschaft für Logistik und Service mbH

Gründungsjahr: 1920

Größe der Belegschaft: >2.800 Mitarbeiter

Hauptsitz: Karlsruhe

Standorte: über 50 Standorte weltweit

Logistik- und Servicefläche: 600.000 m²

Kontaktdaten:
Simon Hegele
Gesellschaft für Logistik und Service mbH
Haid-und-Neu-Straße 13-15
76131 Karlsruhe

Tel.: +49 (0)721 57009-0
Fax: +49 (0)721 57009-7104

www.simon-hegele.com
info@hegele.de

Leistungsprofil

Kontraktlogistik aus Leidenschaft

Simon Hegele ist ganzheitlicher Dienstleister aus Leidenschaft. Unsere Grundsätze „Logistik weitergedacht" und „We make healthcare work" spornen uns an. Daher entwickeln wir seit über 100 Jahren unser Unternehmen und unsere Dienstleistungen kontinuierlich weiter. Treiber dieses Fortschritts sind unsere langfristigen und partnerschaftlichen Kundenbeziehungen. Für unsere Kunden wurden wir zu dem, was wir heute sind: Hochqualifizierte Spezialisten für Ihre komplexen logistischen Anforderungen mit tiefgehender Branchen- und Produktkompetenz in den Bereichen Healthcare, Pharma, Industrie und Handel.

Mehr Know-how

Innerhalb dieser Branchen treibt Simon Hegele den Aufbau, die Weiterentwicklung und die Anwendung des tiefgreifenden und branchenspezifischen Wissens stetig voran. Dieses Know-how und Prozessverständnis lässt Simon Hegele zu einem integralen Bestandteil der Wertschöpfungskette seiner Kunden werden. Als hochspezialisierter Servicepartner für OEMs medizinischer Großgeräte ist Simon Hegele seit vielen Jahren einer der internationalen Marktführer.

Mehr Power

Simon Hegele unterstützt seine Kunden weit über die logistischen Standarddienstleistungen hinaus. Wir verstehen uns als 360° Lösungsanbieter, der Prozessketten und Bedarfe seiner Kunden entlang einer komplexen Supply Chain analysiert und auf dieser Grundlage individuelle Lösungen entwickelt. Angefangen von Dienstleistungen im Bereich der Beschaffungs- und Produktionslogistik über individuelle Verpackungskonzepte für hochwertige Hightech- und Medizintechnik-Produkte, den weltweiten Transport, die Montage und Einbringung von hochsensiblen medizinischen Großgeräten bis hin zum Sichermachen von Luftfracht, der Übernahme der Zollabwicklung oder der weltweiten Ersatzteilversorgung für international führende Unternehmen.

Unsere Leistungen für Ihre Supply Chain

- Beschaffungslogistik
- Produktionslogistik
- Cooling/Freezing und Temperaturüberwachung
- Ersatzteillogistik
- Verpackungsentwicklung, -Produktion und -Logistik
- Hightech-Transporte
- Montage, Rigging, Installation, Wartung
- Value Added Services
- Reverse Logistics, Refurbishment, Recycling

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

Firmenname: METRO LOGISTICS Germany GmbH

Gründungsjahr: 1995

Geschäftsführer: Armin Köller, Arnd Stoehr

Ansprechpartner: Thorsten Schmalenberg

Größe der Belegschaft: ca. 1.500

Hauptsitz: Düsseldorf

Niederlassungen: Altlandsberg, Bergkirchen, Bremen, Groß-Gerau, Hamm, Kirchheim, Marl

OUR NETWORK. YOUR SUCCESS.
METRO LOGISTICS ist ein national tätiger Dienstleister für Distributions- und Kontraktlogistik, Transportmanagement sowie für das logistische Fulfilment im E-Commerce. METRO LOGISTICS betreibt acht eigene Multi-User-Logistikzentren an geo-optimalen Knotenpunkten Deutschlands mit einer Lagerfläche von rund 500.000 m². Die Leistungen der Lager- und Distributionslogistik richten sich an verschiedene Branchen inklusive der Lebensmittellogistik mit sämtlichen Temperaturzonen. Darüber hinaus steuert METRO LOGISTICS die Transportlogistik für verschiedene Handelsunternehmen. Vielfältige Value Added Services sowie Beratungsdienstleistungen ergänzen das Leistungsportfolio. Das Unternehmen ist eine Tochtergesellschaft der METRO AG.

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

Unsere Herkunft: Lebensmittellogistik
Die Lebensmittellogistik ist seit mehr als 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, Ultrafrischeartikeln wie Fisch und Fleisch bei 2°C, Frischeartikeln 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 1.500 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.

Kollaborative Transportmanagement Plattform
Zu den größten Herausforderungen für eine effiziente Transportabwicklung zählen mangelnde Transparenz sowie ein komplizierter Datenaustausch aufgrund von vielen an der Bestell- und Transportabwicklung beteiligten Parteien: Kunden, Versandstellen, Transportpartner und Warenempfänger. Wir haben eine kollaborative Transportmanagement Plattform zum gemeinsamen Zugriff auf einheitliche Informationen für alle Parteien aufgebaut. Dank der Transportmanagement Plattform verbinden wir verschiedene Informationen von allen beteiligten Parteien und übersetzen diese in ein einheitliches Datenmodell. Wir agieren als Single-Point-of-Contact und haben alle Transportschritte, Statusinformationen sowie Abweichungen im Blick und können proaktiv darauf reagieren.

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 Nachfrageschwankungen eingehen zu können. Genau das zeichnet den Fulfillment-Ansatz von METRO LOGISTICS aus: Im dynamischen E-Commerce-Markt können wir mit unserer E-Commerce-Plattform in Altlandberg 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.

Firmenname: MOSOLF SE & Co. KG

Gründungsjahr: 1955

Vorstand:
Dr. Jörg Mosolf (CEO) –
Vorsitzender des Vorstands
Gregory Hancke (COO)
Wolfgang Göbel (CSO)
Dr. Kersten Ruoss (CFO)

Größe der Belegschaft: 3.100 in Europa

Jahresumsatz: 525 Mio. p.a.

Standorte: 40 in Europa

Fahrzeugtransporter: 1.000

Ro Ro Binnenschiffe: 2

Transportierte Fahrzeuge: 3.000.000 p.a.

Lagerkapazität: 215.000 Fahrzeuge

Werkstatt- und Produktionsfläche: 180.000 m²

Sonderfahrzeugbau: 5.000 Einheiten p.a.

Fahrzeugaufbereitungen: 1.000.000 Fahrzeuge p.a

Kontaktdaten:
MOSOLF SE & Co. KG
Dettinger Straße 157 - 159
73230 Kirchheim/Teck

Tel.: +49 (0)7021 80 90
Fax: +49 (0)7021 52576

www.mosolf.com
mosolf@mosolf.com

Leistungsprofil

MOSOLF Group:
YOUR BEST PARTNER IN AUTOMOTIVE BUSINESS
Die MOSOLF Group gehört zu den führenden Systemdienstleistern der Automobilindustrie in Europa. Zum Leistungsspektrum des 1955 gegründeten Familienunternehmens mit Hauptsitz in Kirchheim unter Teck gehören maßgeschneiderte Logistik-, Technik- und Servicelösungen, die mithilfe eines europaweiten Standort-Netzwerks sowie einer multimodalen Verkehrsträgerflotte realisiert werden. MOSOLF setzt hierbei auf ökologische und nachhaltige Transportkonzepte mit dem Ziel seinen Kunden mittelfristig emissionsfreie Transportdienstleistungen anbieten zu können. Das Leistungsspektrum der MOSOLF Group deckt die gesamte Wertschöpfungskette der Automobillogistik ab: vom Bandende bis zum Handel bzw. Endkunden. Neben dem Transport von Fahrzeugen (Pkw, leichte und schwere Fahrzeuge) gehören Releasing Agent Dienstleistungen, Werkstattdienste, Sonderfahrzeugbau, Industrielackierungen, Mobilitätsdienstleistungen und die Erbringung von Dienstleistungen beim Automobilhandel vor Ort zum Portfolio. MOSOLF bietet in diesem Rahmen ganzheitliche und kundenorientierte Lösungen für die Automobilindustrie, Flottenbetreiber und Händler aus einer Hand an und bildet dabei auch den dazugehörigen Datenfluss über moderne Softwarelösungen ab.
MOSOLF entwickelt neue digitale Lösungen entlang der Wertschöpfungskette. Die digitale Plattform MYOUR verknüpft intelligent Value-Chain-Prozesse und sorgt für kürzere Standzeiten, kleines Inventory und beschleunigte Cash-to-Cash-Cycles. Dabei bekommt jeder Marktteilnehmer die Freiheit, die er dafür benötigt. MOSOLF vernetzt die Marktteilnehmer und schafft für alle umfassende Transparenz über den gesamten Fahrzeuglebenszyklus.

NETZWERK

Die international agierende MOSOLF Group ist flächendeckend mit zahlreichen Standorten in Europa vertreten. Die MOSOLF Group ist ihr Partner wenn es um logistische, technische oder serviceseitige Dienstleistungen geht.
Die Unternehmensgruppe betreibt 40 Standorte in verschiedenen europäischen Ländern.

Deutschland: Rackwitz, Gößnitz, Glauchau, Leipzig, Zörbig, Eisenach, Ketzin, Buxtehude, Cuxhaven, Wilhelmshaven, Lüdersfeld, Wolfsburg, Dortmund, 2x Düsseldorf, Korschenbroich, Mainz, Rüsselsheim, Schöneck, Saarlouis, Überherrn, Viernheim, Kirchheim/Teck, Illingen, Kornwestheim, Germersheim, Kippenheim, Buch, Kitzingen, Garching
Frankreich: Hambach, Bussy-Lettree
Belgien: Brüssel
Tschechische Republik: Dobrovice

Joint Venture:

Belgien: Zeebruggge (Carcenter Zeebrugge N.V.)
Polen: Mszczonow, Bytom, Gdansk, Krzywa, Kleszczow, (CAT Mosolf Polska Sp.z.o.o.)

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, Freiburg i.Br., 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.oeckler@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 und das bereits seit 70 Jahren. 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 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.

Firmenname: PAKi Logistics GmbH

Gründungsjahr: 1974

Geschäftsführer:
Marc Groenewoud
Ingrid Faber

Ansprechpartner: Frédéric Marenbach

Größe der Belegschaft: > 250

Hauptsitz: Ennepetal

Niederlassungen:
Toulouse (FR)
Verona (IT)
Warschau (PL)
Eindhoven (NL)

Kontaktdaten:
PAKi Logistics GmbH
Thüngenfeld 1
58256 Ennepetal

Tel.: +49 2333 975395-000
Fax: +49 2333 975395-900

www.paki-logistics.com
info@paki-logistics.com

Leistungsprofil

Wir sind PAKi Logistics, Mitglied der Faber Group. Wir sind DER europäische Marktführer beim Pooling von EPAL-Europaletten und Gitterboxen. Wir helfen Händlern, Herstellern und Transportunternehmen in ganz Europa, ihren spezifischen Ladungsträgerbedarf effizient und effektiv zu handhaben.

Das Pooling von standardisierten wiederverwendbaren Ladungsträgern ist gelebte Kreislaufwirtschaft und ermöglicht eine nachhaltig geprägte Logistik entlang der gesamten Lieferkette. Das hilft, CO_2-Emissionen und Kosten signifikant zu senken, da Leerfahrten entfallen und vorhandene Ladungskapazitäten vollständig dem Transportunternehmen zur Verfügung stehen. Innerhalb der Faber Group setzen wir uns für eine nachhaltige und ressourcenschonende Ladungsträger-Logistik ein und wurden im September 2023 zum dritten Mal in Folge mit dem EcoVadis Platinum-Award ausgezeichnet, wodurch wir hinsichtlich Sustainability zu den Top 1 Prozent der Unternehmen aller teilnehmenden Branchen zählen.

Neben den Nachhaltigkeitsaspekten helfen wir unseren Kunden durch die Digitalisierung aller Geschäftsbereiche Ressourcen und Zeit zu sparen, damit sie sich auf ihre Kernkompetenzen konzentrieren können. Mit unserem über 50jährigen Pooling Knowhow, unserem weitreichenden pan-europäischen Netzwerk aus über 10.000 PAKi-Spots und unseren Auslandsniederlassungen in Toulouse, Verona, Warschau und Eindhoven bieten wir absolute Zuverlässigkeit, höchste Expertise und optimalen Kundenservice in ganz Europa.

Wir bieten viele Optionen für Ihr Ladungsträger-Management, z. B.

Einfacher und schneller Tausch
Wir beliefern Sie an jedem Ort in Europa mit Paletten und Gitterboxen. Nach der Nutzung können Sie die Ladungsträger an beliebigen Orten europaweit wieder an uns zurückgeben.

Tausch mit Qualitäts-Upgrade
Eine bestimmte Qualität ist z. B. für automatisierte Lagerhäuser zwingend notwendig. Wir liefern Ihnen jede gewünschte Qualität – von gebraucht & tauschfähig bis hin zu neu, ganz Ihrem Anwendungsbereich entsprechend.

Miete von Ladungsträger
Wir vermieten Ladungsträger, um Bedarfsschwankungen flexibel auszugleichen. Ihr Unternehmen muss somit keine Europaletten oder Gitterboxen kaufen oder langfristig lagern.

Digitale Lösungen
Der PAKi e-Voucher ist unser europaweit nutzbarer und übertragbarer digitaler Palettenschein. Er beschleunigt die Prozesse an der Rampe um bis zu 50 Prozent.

Unsere Drop & Drive-App ermöglicht es, im Zug-um-Zug Tausch erhaltene Ladungsträger auch als Kleinstmenge unkompliziert und papierlos per Web-App in den PAKi Paletten Pool zurückzuführen.

Im PAKi-Online-Portal können Kunden neue Aufträge platzieren und haben einen vollständigen Überblick über ihren Kontostand.

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

Firmenname: pfenning-Gruppe

Ansprechpartner: Yeliz Kavak-Küstner,
Leiterin Corporate Communications & Marketing

Größe der Belegschaft: 7.000

Hauptsitz: Heddesheim, Baden-Württemberg

Niederlassungen: 110 Standorte europaweit

Lagerfläche: 1 Mio. m²

Fuhrpark: 1.000 LKW

■ **LOGISTIKEXPERTISE**
- Kontraktlogistik
- Transportlogistik
- E-Commerce Logistik
- Logistikberatung
- Supply-Chain-Dienstleistungen

■ **KOMPETENZ+**
- Projektentwicklung
- Facility + Security Services
- Personaldienstleistung
- Metallverarbeitung
- Mobilität

Kontaktdaten:
pfenning-Gruppe
Benzstr. 1
68542 Heddesheim

Tel.: +49 (0)6203 9545-0
Fax: +49 (0)6203 99100

www.pfenning-group.com - www.lkw-logenplatz.de -
www.multicube.org
info@pfenning-logistics.com

Leistungsprofil

PFENNING GROUP – PART OF YOUR PROCESS
Die pfenning-Gruppe ist ein Full-Service-Dienstleister für Supply-Chain-Lösungen des deutschen Mittelstands aus der Metropolregion Rhein-Neckar. In dritter und vierter Generation von der Familie Pfenning geführt, blickt das Unternehmen auf 90 Jahre Logistikerfahrung und beschäftigt 7.000 Mitarbeiter:innen an 110 Standorten in Deutschland, Polen, Ungarn und Schweden. Mit einem Fuhrpark von 1.000 Lkw und einer Gesamtlagerfläche von 1 Mio. 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. Seit Mai 2023 belegt das Unternehmen laut „Die Deutsche Wirtschaft" Platz 18 unter 10.000 deutschen Mittelstandsunternehmen, die einen Gesamtumsatz von bis zu 1 Milliarde Euro erwirtschaften.
Die in Heddesheim ansässige Firmengruppe hat ihr Produktportfolio beständig erweitert. Modernste Warehousing- und Transportlösungen werden begleitet von vielfältigen Value Added Services, vom Werksschutz über den Metallbau bis hin zur Immobilienentwicklung. In der deutschlandweiten Handelsversorgung zählt pfenning-Gruppe zu den führenden Dienstleistern in Deutschland. Aber auch andere Branchen setzen auf die Expertise der Heddesheimer: So wurden für die Industrien Chemie, Automotive, FMCG, Nahrungsmittel und Pharma mehrere Speziallager errichtet und in Betrieb genommen. Weiteres Know-How hat das Unternehmen über strategische Zukäufe im Bereich der Fashionlogistik sowie E-Commerce für Konsum- und Medizintechnikgüter erworben. Geliefert werden Lösungen, die stabile Warenwirtschaftskreisläufe sicherstellen, ein exzellentes Preis-Leistungsverhältnis garantieren und den Weg für Markterfolge ebnen.

Fünf 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 für individuelle Nutzungsformen und nachhaltige Ansprüche bietet. Diese Erfolgsgeschichte wird mit dem multicube rheinhessen seit 2018 fortgesetzt. Beide Logistikzentren gehören zu den europäischen Top10 der mit DGNB-Platin ausgezeichneten Industrieneubauten. Nach diesem Vorbild errichtet pfenning logistics seit 2022 bis zu 300.000 m² qualifizierte Lagerkapazitäten in Deutschland und Europa.
Für kurzfristige Bedarfe bietet pfenning logistics das bundesweite Logistikservicekonzept „WAREhouses+" an. Knapp 400.000 m² stehen an mehreren Standorten in Deutschland zur Verfügung, darunter auch an den Verkehrsknotenpunkten Karlsruhe, Düsseldorf und Rhein-Main. Die Flächen werden von pfenning logistics bewirtschaftet. Das Konzept richtet sich an eine große Bandbreite von Branchen wie Handel, Chemie und Automotive, die von spezialisierten Logistikdienstleistungen und Value Added Services profitieren.
Die Unternehmensphilosophie der pfenning-Gruppe basiert auf Verantwortung, Verbindlichkeit und Vertrauen. Diese Werte leiten das Team im täglichen Geschäft. Der Fokus liegt auf Transparenz, Offenheit und Ehrlichkeit – so können effizient und flexibel individuelle und pragmatische Lösungen entwickelt werden. Der kontinuierliche Wachstumskurs des Unternehmens wird von qualifizierten und erfahrenen Manager:innen unterstützt, die ihre Kompetenzen tagtäglich in Schlüsselpositionen einbringen.

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

Firmenname: Gebrüder Weiss GmbH

Geschäftsführer:
Mag. Wolfram Senger-Weiss, MBA (Vorsitz)
Dipl.-Bw. Jürgen Bauer, MBA
Mag. Peter Kloiber
Dr. Lothar Thoma

Größe der Belegschaft:
rund 8.400 weltweit, davon 3.450 in Österreich

Hauptsitz: Lauterach (Vorarlberg)

Niederlassungen:
180 firmeneigene Niederlassungen in Europa, Amerika, Asien und Ozeanien

Jahresumsatz:
3 Milliarden Euro (2022)

Service:
Transport- und Logistiklösungen
digitale Services
Supply Chain Management

Kontaktdaten:
Gebrüder Weiss Gesellschaft m.b.H.
Transport und Logistik
Bundesstraße 110
A-6923 Lauterach

Tel.: +43 (0)5574 696-0
Fax: - - -

www.gw-world.com
service@gw-world.com

Leistungsprofil

Gebrüder Weiss ist ein weltweit agierender Full-Service-Logistiker mit rund 8.400 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und 180 firmeneigenen Standorten. Zuletzt erwirtschaftete das Unternehmen mit Firmensitz in Lauterach (Österreich) einen Jahresumsatz von 3 Milliarden Euro (2022). Zum Portfolio gehören Transport- und Logistiklösungen, digitale Services und Supply Chain Management. Die Kombination aus digitaler und physischer Kompetenz ermöglicht es dem Konzern, schnell und flexibel auf Kundenbedürfnisse zu reagieren.

Pioniergeist: gestern und heute

Die Wurzeln von Gebrüder Weiss reichen über 500 Jahre zurück. Als Lindauer Boten haben Vorfahren der heutigen Eigentümerfamilien Senger-Weiss und Jerie zwei große Handelszentren der frühen Neuzeit miteinander verbunden: Mailand und Lindau. Die Liebe zur Mobilität, der Pioniergeist und die persönliche Verbindlichkeit von damals sind auch heute noch charakteristisch für das Familienunternehmen. Die Bedürfnisse der Kunden stehen im Mittelpunkt, ob bei der Erschließung neuer Märkte oder der Entwicklung digitaler Services wie das Kundenportal myGW. Ziel ist es, die besten Supply Chain-Lösungen zu liefern, indem man operative und digitale Kompetenz verbindet. Gebrüder Weiss nennt das: „Best of Both Worlds“.

Auf dem Weg zur Klimaneutralität

Sustainability gehört neben Independence, Commitment und Service Excellence zu den vier Kernwerten von Gebrüder Weiss – und das schon seit vielen Jahren. Deshalb testet der Logistiker bei seiner Fahrzeugflotte alternative Antriebe mit Gas, Strom und Wasserstoff. Außerdem sollen die eigenen Logistikanlagen bis 2030 klimaneutral mit Solarstrom betrieben werden. Mit dem Service „zero emissions" bietet Gebrüder Weiss seinen Kunden die Möglichkeit, den CO_2-Ausstoß jeder logistischen Leistung durch einen Mehrbetrag zu kompensieren. Dieser fließt dann in zertifizierte Klimaschutzprojekte.

Gebrüder Weiss bewegt

Die Markenbotschaft „GW bewegt“ meint nicht nur den Transport von Waren und Daten, sondern ebenso den Anspruch von Gebrüder Weiss, die Zukunft der Mobilität mitzugestalten, gesellschaftliche Verantwortung zu übernehmen und die Menschen zu begeistern, die mit dem Unternehmen in Verbindung stehen – extern wie intern. Auch die Aus- und Weiterbildung wird deshalb im Konzern großgeschrieben. Jungen Nachwuchstalenten, Fachkräften und Quereinsteigern bietet der Logistiker beste Karriereaussichten, um gemeinsam noch mehr zu bewegen.

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

Firmenname: Würfel Holding GmbH

Gründungsjahr: 1946

Geschäftsführende Gesellschafter:
Hans-Jürgen Schlausch, Karim Gebara

Ansprechpartner: Karim Gebara

Größe der Belegschaft: 1.000

Standorte:
Bremerhaven (Hauptsitz), Bremen, Oranienburg, Großbeeren, Diepholz, Damme, Wagenfeld, Espelkamp, Ginsheim-Gustavsburg, Paderborn, Anröchte, Dinslaken, Budapest

Tochterunternehmen:
Garant Spedition und Logistik GmbH
Lemförder Logistik GmbH
Spetra Berlin GmbH
Würfel Automotive GmbH
Würfel Industrie Logistik GmbH
Würfel-Massong Logistik GmbH

Jahresumsatz: 130 Mio. Euro (2022)

Lagerfläche: 150.000 qm

Zertifizierung: DIN ISO 9001:2015, ISO 14001:2015, IFS Logistics Standard 2.2

Kontaktdaten:
Würfel Holding GmbH
Am Leuchtturm 10
27568 Bremerhaven

Tel.: +49 (0)471 9795-183
Fax: +49 (0)471 9795-4183

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 14 Niederlassungen und Lagerkapazitäten mit einer Gesamtfläche von rund 150.000 Quadratmetern. Das Motto „75 Jahre unterwegs“ verweist auf eine lange Tradition.

Kontraktlogistik
Nach dem Prinzip „Ganzheitlich denken – im Detail handeln“ entwickelt Würfel effiziente Outsourcing- und Logistiklösungen. 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.

Dabei schaffen individuell kombinierbare Leistungsbausteine und Value Added Services die Voraussetzungen für maßgeschneiderte, kundenorientierte Lösungen. Allein in Deutschland bestehen 13 Standorte für umfassende, integrierte Dienstleistungen zur Optimierung komplexer Logistikketten.

Würfel bietet bedarfsgerechte Logistiklösungen 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 Food, Handel, Papier, Verpackung und Automotive.
So übernimmt die Astral Automotive System Transport Logistics gemeinsam mit ihrem Gründungsmitglied und Gesellschafter Würfel-Massong Logistik den Umschlag von Import-Containern inklusive der Hofsteuerung sowie das Co-Packing für das europaweite Ersatzteilgeschäft eines Automobilherstellers.

Spedition
Im Segment „Spedition“ sind täglich rund 200 überwiegend eigene LKW mit hochwertigen Fahrzeugausstattungen unterwegs.

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

Im Bereich Handelslogistik engagiert sich Würfel 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: Ingo Brauckmann

Geschäftsführer
M. Breusch, L. Gutermuth, K. Kunze, M. Maurer, F. Schwarz-Gewallig, V. Wiechern

Beirat: C. Thurner, C.-P. Amberger

Ansprechpartnerin: Kerstin Kunze

Größe der Belegschaft: 3.200

Hauptsitz: Tegernsee

Niederlassungen: 28 in Deutschland, der Tschechischen Republik und Polen

Gesamtlagerfläche über alle Standorte: 400.000 m^2

Jahresumsatz: 260 Mio. (2022)

Kontaktdaten:
LOXXESS AG
Weinheimer Straße 64
68309 Mannheim

Tel.: +49 (0)621 727325-0
Fax: +49 (0)621 727325-10

www.loxxess.com
anfrage@loxxess.com

Leistungsprofil

Die LOXXESS AG ist ein mittelständischer, familiengeführter Logistikdienstleister und hat sich auf komplexe Outsourcing-Projekte in der Industrie- und Handelslogistik spezialisiert. Für die Kunden unterschiedlicher Branchen werden auf Basis individueller Konzepte maßgeschneiderte Logistik- und Fulfillmentlösungen entwickelt und umgesetzt. 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.

LOXXESS hat in folgenden Geschäftsfeldern jahrelange Erfahrung und Expertise aufgebaut:
- Industrial + Chemical Services
- Versandhandel + E-Commerce
- Sports + Lifestyle
- FMCG + Sensitive Goods
- Consumer Electronics + Media Products
- Pharma + Healthcare

Kontraktlogistik
LOXXESS entwickelt komplexe Lösungen in der Lagerlogistik. Für die definierten Zielbranchen sowohl im B2B- als auch im B2C-Bereich verfügt LOXXESS über spezifisches Know-how und Equipment. Dies ermöglicht die Umsetzung effizienter Logistiklösungen. 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
LOXXESS ist in der Lage, sich tief in die Wertschöpfungskette des Kunden zu integrieren. Dank genauer Kenntnis der Märkte und Produkte kann eine große Bandbreite 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 Ressourcen binden müssen, um über die Ware zum richtigen Zeitpunkt zu verfügen.

Fullfilment
LOXXESS bietet nicht nur die Abwicklung der Lagerlogistik und Mehrwertdienstleistungen. Im schnellwachsenden E-Commerce und Multi-Channel-Sektor gehen bei LOXXESS physische Logistik und Kundenservice Hand in Hand.
Dadurch kann schnell, zuverlässig und ohne zusätzliche Schnittstelle auf die Kundenwünsche reagiert werden. Die Leistungen erstrecken sich von der Auftragsannahme im LOXXESS-eigenen Customer Care Center bis hin zum Zahlungsmanagement und debitorischen Betreuung.

Referenzen
2019 war LOXXESS unter den drei Finalisten für den Deutschen Logistikpreis der Bundesvereinigung Logistik e.V. LOXXESS ist Gewinner des Europäischen Logistik-Preises der European Logistics Association (ELA) 2020. 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 und ZooRoyal.

Haben Sie Ihr Personal im Griff?

FUMO MONITOR

Verwalten und schulen Sie Ihr Personal mit den Lösungen von FUMO® Solutions

FUMO® Solutions bietet Ihrem Unternehmen effiziente und rechtssichere Lösungen für die einfache Organisation und Verwaltung Ihrer Personalthemen – von der Schulung mit FUMO® E-Learning bis hin zur elektronischen Führerscheinkontrolle mit FUMO® Scan.

E-Learning für Pflichtunterweisungen

Erfüllen Sie Ihre Unternehmerpflichten und schulen Sie Ihr Personal mit unserer mehrsprachigen E-Learning-Lösung

Elektronische Führerscheinkontrolle

Mit FUMO® Scan kontrollieren Sie Führerscheine und weitere Dokumente rechtssicher und elektronisch – mit Echtheitsprüfung und Datenübertragung

Jetzt kostenfreie Live-Demo vereinbaren!
www.fumo-solutions.com

FUMO Solutions GmbH, www.fumo-solutions.com, Tel: +49 (0) 7348 40 71 72 0

FUMO SOLUTIONS

Firmenname: VGP Group

Gründungsjahr: 1998

Geschäftsführer:
Jan Van Geet, CEO
Darius Scheible (Deutschland)
Daniel Sigmann (Deutschland)

Größe der Belegschaft:
ca. 370 Vollzeitbeschäftigte in 17 europäischen Ländern

Hauptsitz: Antwerpen, Belgien

AnsprechpartnerInnen:
Martijn Vlutters
(Vice President – Business Development & Investor Relations)
Karen Huybrechts
(Leiterin Marketing)
Darius Scheible und Daniel Sigmann
(Managing Directors Deutschland)

Hauptverwaltung
Generaal Lemanstraat 55 box 4
B-2018 Antwerp, Belgien
+32 (0) 3 289 14 30
info@vgpparks.eu

Kontaktdaten:
VGP Industriebau GmbH
Büro Deutschland
Karl-Arnold-Platz 1
40474 Düsseldorf

Tel.: +49 (0)211 875 445-00
Fax: +49 (0)211 875 445-99

www.vgpparks.eu/de
germany@vgpparks.eu

Leistungsprofil

VGP ist ein europaweit tätiger Eigentümer, Verwalter und Entwickler qualitativ hochwertiger Gewerbe- und Logistikimmobilien. Das Unternehmen verfügt über ein voll integriertes Geschäftsmodell mit umfassenden Kompetenzen und langjähriger Erfahrung entlang der gesamten Wertschöpfungskette, vom Grundstückserwerb über die Entwicklung bis hin zum Asset- und Property-Management. VGP wurde 1998 als belgischer Immobilienentwickler in Familienbesitz in der Tschechischen Republik gegründet und ist direkt und über mehrere 50:50 Joint Ventures in 17 europäischen Ländern mit rund 370 Vollzeitbeschäftigten tätig. Der strategische Fokus des Unternehmens liegt heute auf der Entwicklung hochmoderner Multi-Tenant-Gewerbeparks. Energieeffiziente und bedarfsgerechte Lösungen sowie die Umsetzung kundenspezifischer Applikationen bei Neubauten sowie bei Bestandsobjekten sind dabei Hauptbestandteil des Dienstleistungsportfolios von VGP. Weitere Kerndienstleistungen umfassen:

- Projektentwicklung
- Überwachung von Bauarbeiten bis zur schlüsselfertigen Übergabe
- Facility Management
- Handels- und Vermietungsmanagement
- Anlagen zur Erzeugung erneuerbarer Energien vor Ort

Darüber hinaus veröffentlicht das Unternehmen seit 2019 jährlich einen eigenständigen Corporate Responsibility-Bericht. Dieser wird in Übereinstimmung mit den Standards der Global Reporting Initiative (GRI) erstellt und adressiert VGPs umfangreiche Nachhaltigkeitsziele und -errungenschaften sowie die unternehmensspezifische Umsetzung der geltenden Richtlinien und regulatorischen Anforderungen. Im Dezember 2022 belief sich das Bruttovermögen von VGP, einschließlich der 100%igen Joint Ventures, auf 6,44 Milliarden Euro und der Nettovermögenswert (EPRA NTA) des Unternehmens auf 2,30 Milliarden Euro. VGP ist an der Euronext Brüssel börsennotiert.

Die VGP macht Energieeffizienz und Nachhaltigkeit zu den Kernparametern ihres Geschäftsmodells

40 Prozent aller in Deutschland entstehenden energie- und prozessbezogenen Treibhausgasemissionen lassen sich der Herstellung, dem Erhalt und der Entsorgung von Gebäuden zuordnen. Dies verdeutlicht, dass die Bauindustrie zunehmend zum globalen Treibhausgasausstoß beiträgt, und Klimawandel mit forciert. Gegenwärtige Wetterextreme in Europa verdeutlichen diesen Eindruck und üben Druck auf Unternehmen und politische Entscheidungsträger aus, strengere Wirtschaftsstandards zu verfolgen und Nachhaltigkeit als das zentrale Hauptkriterium ihres wirtschaftlichen und politischen Handelns zu definieren. Deshalb nimmt auch der Green Deal der EU, der ein CO_2 -neutrales Europa bis 2050 vorsieht, den Bausektor in die Pflicht.

Großentwicklern von Gewerbe- und Logistikimmobilien wie dem Familienunternehmen VGP kommt deshalb eine verantwortungsvolle Rolle zu, da sie als Vorreiter mit einer klar definierten Nachhaltigkeitsstrategie und Ressourcenpolitik neue Performance-Standards setzen und einen positiven Beitrag für ein global zukunftsfähiges Wirtschaftsmodell leisten können.

Diesem Verantwortungsbewusstsein, kontinuierlich innovative Lösungsansätze zu bestimmen und als Wegbereiter für die nachhaltige Logistik von morgen zu fungieren, nimmt sich die VGP seit zwei Jahren auch in Deutschland mit einem verstärkten Fokus auf Brownfield-Entwicklungen an.

Das Unternehmen hat seine ambitionierten Nachhaltigkeitsziele in das „VGP Technical Construction Standards“ Dokument integriert und energie- und ressourceneffizientes Wirtschaften zum Kernziel seines Geschäftsmodells bestimmt. Technischem Personal und Beratern sowie beauftragen Bauunternehmen im Rahmen der Bauausschreibung, dienen diese Standards als klare Richtschnur für die Vorgehensweise bei der Planung und Konstruktion.

Darüber hinaus hat VGP sich das ambitionierte Ziel gesetzt, seine Gebäude länderübergreifend nach BREEAM- und DGNB-Standards zertifizieren zu lassen. „Gold“ für DGNB und „Excellent“ für BREEAM in sämtlichen Parks zeitnah zu erzielen ist das erklärte Ziel des Unternehmens. VGP achtet hier gezielt auf die Wünsche seiner Kunden und bietet auch in der Zertifizierung maßgeschneiderte Lösungen. Das Unternehmen arbeitet auch daran, seine Lagerhäuser mit der EU-Taxonomie zu verifizieren, einem Klassifizierungssystem, das eine ökologisch nachhaltige Wirtschaftstätigkeit definiert, um die Ziele des europäischen Green Deal zu erreichen. In Anlehnung an das „VGP Technical Construction Standards“ Dokument werden zukünftige Parks vor dem Hintergrund der „E-Mobilität“ als übergreifendes Leitprinzip entwickelt. Dabei soll der Einsatz energieeffizienter Geräte und nachhaltiger Materialien gefördert werden, um eine maximale Ökoeffizienz im Bau zu erwirken und die Kohlenstoffemissionsziele von VGP wirksam zu erreichen. VGP treibt überdies die Umstellung auf elektrische Heizsysteme in allen Parks voran, insbesondere zur Installation von Photovoltaikanlagen, zur Wiederverwendung von Regenwasser für Bewässerungsmaßnahmen und sanitäre Anlagen sowie zur Errichtung von Biotopen und Insektenhäusern, wenn die geografischen Rahmenbedingungen gegeben sind. Neben diesem unternehmenseigenen Handlungskatalog bindet die VGP Group auch Lieferanten und Geschäftspartner in seine nachhaltige Agenda ein und kooperiert lediglich mit Unternehmen, welche die Nachhaltigkeitsstandards von VGP ausnahmslos einhalten. VGP ist der festen Überzeugung, dass ein zukunftsträchtiges Geschäftsmodell nur funktionieren kann, wenn energieeffizientes Arbeiten fest im Unternehmenskompass verankert wird und alle internen und externen Stakeholder gemeinsame Nachhaltigkeitsziele verfolgen.

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

VGP Park München (Parsdorf)

VGP Park Giessen am Alten Flughafen

VGP Park Laatzen

VGP Park Magdeburg-Sülzetal

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. 2.000 Einheiten

Mietkategorien:
Standardfahrzeuge
Kommunal- und Spezialfahrzeuge ab 3 Tonnen

Kontaktdaten:
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 Image-Award der VerkehrsRundschau ist BFS 2021 als "höchster Aufsteiger nach Platzierungen" ausgezeichnet worden. 1. Platz beim ETM Award Best Brand 2023 Kategorie Truck & Trailer Vermietung.

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.

Gebrauchtwagenmarkt: Hochwertige Gebrauchtfahrzeuge mit umfassender Gebrauchtfahrzeuggarantie.

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

Fahrzeugneuheiten / Neu im Fuhrpark

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

Serviceneuheiten

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 erhältlich in Android & Apple ermöglicht den Zugriff auf wichtige BFS-Funktionen.

SOCIETE GENERALE GROUP

Firmenname: GEFA BANK GmbH

Gründungsjahr: 1949

Geschäftsführer:
Martin Dornseiffer
Dr. Albrecht Haase

Vertriebsteam Kompetenzcenter Transport:
Über 50 Firmenkundenberater bundesweit im Außendienst und kompetente Vertriebsmitarbeiter im Innendienst

Produktpalette:
- Investitionskredite
- Leasing (auch mit GEFA BANK eigenem Restwertrisiko)
- Mietkauf
- Absatzfinanzierung
- Einkaufs- und Mietparkfinanzierung
- Versicherungen
- All-In-One-Tankkartenservice
- Bewertung und Verwertung von Nutzfahrzeugen

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.de

Leistungsprofil

Die Wuppertaler GEFA BANK ist seit rund 75 Jahren ein zuverlässiger Finanzierungspartner für den Mittelstand. In der Transportbranche hat sie sich als führender herstellerunabhängiger Anbieter von Kredit-, Leasing und Mietkauflösungen für Nutzfahrzeuge einen Namen gemacht. Darüber hinaus erhalten Kunden auch maßgeschneiderte Versicherungslösungen, einen leistungsstarken Tankkartenservice und in Kooperation mit dem Konzernunternehmen Truckport professionelle Unterstützung bei der Verwertung und Vermarktung von Nutzfahrzeugen. Als Tochter der Societe Generale und unter der Marke Societe Generale Equipment Finance betreibt die GEFA BANK ihr Geschäft auch international; Hersteller und Händler von LKW und Bussen erhalten grenzüberschreitend verkaufsfördernde Einkaufs- und Absatzfinanzierungslösungen.

Umfangreiche Branchen- und Objektkenntnisse
Eine besondere Stärke der GEFA BANK liegt in ihrer Spezialisierung. Der Außen- und Innendienst des Kompetenzcenters Transport betreut ausschließlich Unternehmen der Transport- und Logistikbranche und verfügt über exzellente Markt- und Objektkenntnisse. Das garantiert nicht nur eine Spitzen-Beratungsqualität, sondern auch eine sichere Objektbewertung und eine schnelle Kreditentscheidung. 50 spezialisierte Firmenkundenberater stehen für ein persönliches Gespräch und eine individuelle Vertragsgestaltung zur Verfügung: In vielen Fällen sind saisonale Raten oder die Durchleitung zinsgünstiger Mittel und Zuschüsse diverser Förderbanken möglich. Ebenso sind Leasingverträge mit Übernahme des Restwertrisikos durch die GEFA BANK möglich.

Ihr Partner für nachhaltige Investitionsvorhaben
Aufgrund ihrer Marktnähe versteht die GEFA BANK die Herausforderungen, vor denen die Kunden durch den Umbruch der Branche stehen. Gemeinsam mit ihnen entwickelt der Finanzdienstleister passende Finanzierungslösungen, um die Transformation der Transportbranche zu fördern. Dies betrifft beispielsweise Nutzfahrzeuge mit alternativen Antrieben, die passende Ladeinfrastruktur oder Photovoltaikanlagen für Dächer von Werkstätten oder Fahrzeughallen. Eine langjährige Erfahrung in der Zusammenarbeit mit Förderbanken wie der KFW oder EIB ermöglicht den Zugang zu Fördermitteln. Aber auch aktuelle staatliche Förderprogramme wir KsNI werden von der GEFA BANK begleitet.

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/

All-In-One-Tankkartenservice:
Sparen Sie Aufwand, Zeit und Kosten und entlasten Ihre Fahrer. Dank der Kooperation mit mehreren Tankkartenanbietern optimiert die GEFA Ihre Unterwegsversorgung. Holen Sie ganz ohne Mehraufwand das Beste aus den am Markt verfügbaren Lösungen, zu Top-Konditionen.

Scannen Sie diesen Code mit Ihrem Smartphone, um weitere Informationen zu erhalten.

Firmenname:
GTT - Greiwing Truck & Trailer GmbH & Co. KG

Gründungsjahr: 2002

Geschäftsführer:
Nina Greiwing, Simon Greiwing,
Frederik Rumpf (International)

Hauptsitz: Greven (NRW)

Tochtergesellschaften:
GTT - Greiwing Truck & Trailer Rental ApS (DK)
GTT - Greiwing Truck & Trailer Rental S.L. (ES)
GTT Schweiz AG (CH)
GTT International B.V. (NL)
GTT - Greiwing Truck & Trailer Rental Ltd. (BGR)

Geschäftsfeld:
Vermietung und Verkauf von konventionellen und elektrischen Nutzfahrzeugen, Ladeinfrastruktur, Mobilitätsdienstleistungen und Transportlösungen

Kooperationen:
- RentalConcepts.de
  (Vermietung von Fahrer mit Fahrzeug)
- SwapStation.de
  (Begegnungsverkehr mit Batteriewechseloption)
- Fleetloop.com
  (Kontaktlose Trailervermietung)

Kontaktdaten:
GTT - Greiwing Truck & Trailer GmbH & Co. KG
Mergenthalerstr. 2
48268 Greven

Tel.: +49 (0)2571 99798-0
Fax: +49 (0)2571 99798-77

www.greiwing.com
info@greiwing.com

Leistungsprofil

Wir, von der GTT - Greiwing Truck & Trailer GmbH & Co. KG, verstehen uns als zukunftsorientierten, **internationalen Full-Service-Vermieter und Händler von Nutzfahrzeugen,** ganz gleich ob **Verbrenner oder Elektrofahrzeug.** Seit der Gründung des Familienunternehmens im Jahre 2002 in Greven (NRW) stehen wir für Sie in nunmehr 6 Ländern Europas mit über 6000 Partnerstützpunkten bereit und garantieren mit einem europaweiten Service-Netzwerk für Ihre Mobilität. Dank unseres Partners RentalConcepts sind wir in der Lage Ihnen neben einem Fahrzeug auch den passenden Fahrer bereitzustellen. In dem Bereich der **Tank- und Silofahrzeuge** garantieren wir höchste Qualität und sind uns der ethischen Verantwortung im Umgang mit Gefahrenstoffen und Lebensmitteln bewusst, was unsere Kunden immer wieder aufs Neue von uns überzeugt.

Wir leben Nachhaltigkeit! Als europäischer Pionier im Bereich der eLKW Vermietung haben wir das Ziel bis **2030 die CO_2 Emissionen unserer ziehenden Einheiten zu halbieren**. Unser Einsatz im Bereich der Elektromobilität hört dort noch lange nicht auf! In Kooperation mit der TU Berlin wirken wir am staatlich geförderten eHaul Projekt mit, um so den Einsatz und Ausbau von Batteriewechselstationen für eLKW zu fördern.

Als GTT – Greiwing Truck & Trailer GmbH & Co. KG ist es unsere Mission die **Nutzfahrzeugvermietung kundenorientiert, nachhaltig, flexibel und unter Einhaltung höchster Qualitätsstandards zu gestalten.**

- **Sattelzugmaschinen:**
  - Designwerk, Volvo, Scania, DAF, MAN, Mercedes-Benz (elektrisch)
  - DAF, MAN, Mercedes-Benz, Renault, Volvo, Iveco
- **Auflieger:**
  - Kühlauflieger auch als E-Trailer (Neu!)
  - Trockenfrachter
  - Planenauflieger
  - Siloauflieger (Eutersilo, Kippsilo)
  - Containerchassis
- **Kühlfahrzeugen** zwischen 7,2 und 18 Tonnen (Single- und Multitemperaturausführung, auch elektrisch verfügbar!)
- **BDF-Wechselbrückenfahrzeugen** als Standard- und Multiwechsler

- Unabhängige Markenauswahl
- Deutschlandweiter Hol- und Bringdienst
- Fahrzeuge im Corporate Design des Kunden möglich
- Flexible Laufzeiten (ein Tag bis 60 Monate) mit Kaufoption
- Mobilitätsgarantie: 24 Stunden Pannenservice
- Telematikservice und Mautabwicklung
- Kundenorientierte, faire und schnelle Fahrzeugrücknahme

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

Firmenname: KLVrent GmbH & Co. KG

Gründungsjahr: 1972

Geschäftsführer: Thomas Eberl

Niederlassungen:
15 Standorte in Deutschland inkl. Auslieferungslager

ZUKUNFT MIETEN!
Unser Ansporn - Ihr Erfolg
Die Herausforderungen in der Transportbranche, sich wechselnden Rahmenbedingungen anzupassen sind enorm. Hier bietet sich die Nutzfahrzeugmiete aus verschiedenen Gründen an:

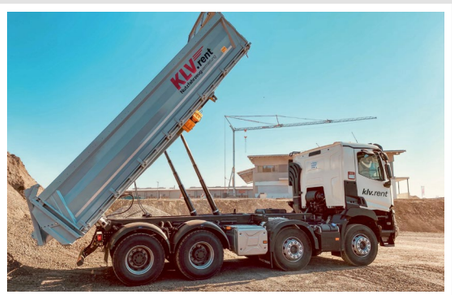
- Liquiditätsschonend in der Fahrzeugbeschaffung
- Kostentransparenz im Fahrzeugeinsatz
- Flexibilität in der Fahrzeugnutzung
- Risikofrei in der Fahrzeugverwertung

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 kümmern uns um den Rest!

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.klv.rent
info@klvrent.de



Leistungsprofil

Konzern- und markenunabhängiger Nutzfahrzeugpartner

TARIFE
- Kurz- und Langzeitmiete ab 1 Monat
- Flexible Tarifvarianten 1-48 Monate

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

ZIEHENDE EINHEITEN
Sattelzugmaschinen Standard 1150 – 1250mm | Kipphydraulik | HydroDrive
Sattelzugmaschinen Lowdeck 950mm | verstellbare Sattelkupplung
Wechselbrückenfahrgestelle 970 – 1320mm Abstellhöhe
Entsorgungs- und Baufahrzeuge | HydroDrive
1. Absetzkipper 4x2 | 6x2
2. Abrollkipper 6x2 | 6x4
Verteilerverkehrsfahrzeuge 12-16 Tonner: Trockenkoffer | Pritsche/Plane | Kühlkoffer

GEZOGENE EINHEITEN
Sattelauflieger | Planenauflieger | Mega | Paper | Trockenkoffer | Kühler (Single Temp, Multi Temp, Fleischhang)
Kippmulden 24 – 54 m³ | Schubboden | Luftfrachtkoffer
Containerchassis, Lebensmittel- und Chemietankauflieger | Anhänger div. Entsorgungs- und BDF-Anhänger | Kipper

WECHSELBRÜCKEN
Jumbo-Wechselbrücken
Standard-Wechselbrücken

SONDERFAHRZEUGE
Ladekran | Baustoffkran Chemietanker | Kurzholzzug
Silo, Kippsilo | 3-Seitenkipper Fahrzeuge | Bitumentanker

FAHRZEUGE MIT SONDERAUSSTATTUNG
z.B. Standklimaanlage, höhenverstellbare Sattelplatte, unterfaltbare Ladebordwand, Mitnahmestaplerhalterung, Navigation, Soundpaket, Motorisierung ab 500 PS, weitere Anbauten nach Rücksprache möglich, freie Farbwahl. Konfigurationen nach Kundenwunsch bei Langzeitmiete.

KLVrent HISTORIE
Seit über 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
Unser Ziel ist es immer kundenspezifische Lösungen zu finden. Sprechen Sie uns gerne an!

Firmenname:
KRAVAG-LOGISTIC Versicherungs-AG

KRAVAG-SACH Versicherung
des Deutschen Kraftverkehrs VaG

Gründungsjahr: KRAVAG 1950

Vorstandsvorsitzender: Dr. Klaus Endres

Vorstand KRAVAG-LOGISTIC:
Michael Busch, Jan Dirk Dallmer,
Jens Hasselbächer

Vorstand KRAVAG-SACH
Michael Busch, Jan Dirk Dallmer,
Jens Hasselbächer, Dr. Jan Zeibig

Ansprechpartner
KRAVAG Kompetenzzentrum
Straßenverkehrsgewerbe und Logistik
Anja Ludwig

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 Transportunternehmen, 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 speditionsunüblicher Leistungen. Die Branchen-Kompetenz der KRAVAG wird ergänzt durch die umfassende Produktpalette der R+V im Schaden-/Unfall- und Personenbereich.

Die maßgeschneiderten Versicherungslösungen werden bundesweit über 10 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.

LKW bergen + abschleppen
Ein Unfall-Bergungsservice, der für Vollkasko- und Verkehrshaftung-Versicherte beitragsfrei und ohne Zusatzkosten allzeit bereitsteht.

Einfach. Sicher. Parken. (www.kravag-truck-parking.de)
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.

Digitale Lösungen für die Logistik (www.wedolo.de)
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.

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 88 222

www-tip-group.com
info-central@tip-group.com

Leistungsprofil

TIP ist einer der führenden herstellerunabhängigen Vermieter und Dienstleister für die Transport- und Logistikindustrie. Unter dem Markendach der TIP Group vereinen sich die Bereiche TIP RENTAL, TIP SERVICES sowie TIP USED EQUIPMENT und positionieren TIP als erfahrenen One-Stop-Shop-Anbieter in der Branche. Mit über 130 Standorten in 18 europäischen Ländern und Nordamerika und einer Vielzahl von Servicepartnern, verfügt TIP über ein enges Niederlassungs- und Werkstattnetz. Das Serviceportfolio erstreckt sich über den gesamten Lebenszyklus eines Nutzfahrzeuges – von der Beschaffung über die Wartung und Reparatur bis hin zum Wiederverkauf. Darüber hinaus beinhaltet das Angebot zusätzliche fahrzeugbezogene und Mehrwert bringende Dienstleistungen. Moderne Fahrzeugtelematik gehört ebenso zur Servicebandbreite, wie ein eigener Pannenservice und Angebote zum Schutz vor Schäden am Mietobjekt. In den TIP-eigenen Nutzfahrzeugwerkstätten werden Kundenfahrzeuge gewartet, repariert und geprüft. Der TIP Werkstattservice steht Kunden mit und ohne Vertragsbindung zur Verfügung und enthält mobile Werkstattfahrzeuge für Arbeiten beim Kunden vor Ort. Die TIP Mietflotte umfasst, in Europa, rund 90.000 Einheiten in unterschiedlichen Spezifikationen. Vom Wechselaufbau bis zu spezialisierten Silo-Aufliegern und Zugmaschinen – das Fahrzeugangebot ist breit aufgestellt. Branchen- und Spezialfahrzeuge sowie Fahrzeuge mit alternativen Antrieben runden die Vielfalt im Mietfuhrpark von TIP ab.

Leistungen
Mietlösungen
Kurzzeitmiete ab 1 Tag,
Langzeitmiete ab 1 Jahr,
Miete mit Kaufoption, Sale and Rent Back
Schadenservice
Haftungsschutz, Reifenschutz
Spezialfahrzeuge
z. B. Schubböden, Kanalspülfahrzeuge, Absetzkipper, Baustoffzüge, 3-Seiten-Kipper u.v.m.
TIP Used - Verkauf von Gebrauchtfahrzeugen
Wartung und Reparatur
Ersatz von Verschleißteilen, Reifen- und Pannenservice, Reparaturmanagement, Refurbishment
Special Services
Telematik-Lösungen
Vernetzung von Miet- und Kundenflotten
FleetRadar
Plattform für Flottenmanagement (Kundenportal)
Vorteile
- 55+ Jahre Erfahrung in der Transport- und Logistikindustrie
- Kundenspezifische Fuhrparklösungen
- Individuelle Mietzeiträume
- Ein Ansprechpartner
- Herstellerunabhängig
- Planbare Kosten für Wartung & Reparatur
- Großes Netz von eigenen Werkstätten und Servicefahrzeugen
- Europäischer Pannenservice in 18 Sprachen (24/7/365)
- Flottenmanagement

Neu in der Mietflotte
Elektrische Sattelzugmaschinen und Verteilerfahrzeuge

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

Firmenname: DAKO GmbH

Gründungsjahr: 2004

Geschäftsführer: Thomas Becker

Ansprechpartner:
Paul Sitowski
Tel.: +49 (0)3641 22778 596
Fax: +49 (0)3641 22778 599

Größe der Belegschaft: 160 Mitarbeitende

Kontaktdaten:
DAKO GmbH
Brüsseler Straße 22
07747 Jena

Tel.: +49 (0)3641 22778 596
Fax: +49 (0)3641 22778 599

www.dako.de
info@dako.de

Leistungsprofil

Wir denken voraus, damit Sie voran kommen

Wir bieten Geschäftsführern, Verkehrsleitern und Fuhrparkmanagern digitale Produkte, die ihnen helfen, gesetzliche Vorschriften mühelos einzuhalten und ihre Arbeitsprozesse effektiver zu gestalten. Intelligente Softwareplattformen verknüpfen Daten zu aussagekräftigen Entscheidungsgrundlagen für den Geschäftsalltag in Transport und Logistik. DAKO ermöglicht transparente Abläufe und durchgängige Dokumentation. Das spart effektiv wertvolle Zeit und Ressourcen.

Produktübersicht
DAKO Fleet – Software für Verkehrsleiter und Fuhrparkmanager
DAKO drive – Die App für Fahrer (mit automatischer Übersetzung)
DAKO TachoKEY – Der smarte Downloadkey für alle Tachos

Wesentliche Funktionen
- Telematik
- Lenk- und Ruhezeiten archivieren und analysieren
- Tachografen- und Fahrerkartendaten auslesen
- Auslesehardware / Remote Download (auch für Gen2V2-Tachos)
- Direkte Kommunikation mit Fahrer in vielen Sprachen via App
- Abfahrts- und Führerscheinkontrolle
- Spesenberechnung

Vorteile
- Direkt erreichbares, hauseigenes Supportteam
- Datensicherheit durch hauseigenes Rechenzentrum
- Hoher Anbindungsgrad mit hochperformanten Schnittstellen
- Zertifizierte Datensicherheit (nach ISO/IEC 27001)
- Zertifiziertes Qualitätsmanagement (nach ISO/IEC 9001)
- Zukunftssicher durch eigene Innovationsabteilung

Hauptanwendungsbereiche
- Einhaltung von gesetzlichen Vorschriften, Fuhrparkverwaltung, Erweiterung des Serviceangebots, digitale Prozessoptimierung

Hauptanwender
Transportunternehmen, Logistiker, Speditionen, Fuhrparkmanager, Verkehrsleiter, Personaler, Lohnbuchhalter

Antrieb Innovation
Seit 2004 ist Innovation unsere Triebfeder. Als Pionier beim Fernauslesen und dem Auswerten von Daten aus digitalen Tachografen setzen wir bis heute alles daran, unsere Kunden auf dem Weg zur Digitalisierung ihrer Logistik- und Transportprozessen optimal zu begleiten. Unsere Softwarelösungen stehen für Wirtschaftlichkeit, Gesetzeskonformität und Nachhaltigkeit.

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

Firmenname: FUMO Solutions GmbH

Gründungsjahr: 2015

Geschäftsführer:
Florian Janz
Jürgen Leonhardt
Peter Lehnert

Ansprechpartner:
Florian Janz

Größe der Belegschaft:
12 Personen

Hauptsitz: Dornstadt

Kontaktdaten:
FUMO Solutions GmbH
Lerchenbergstraße 27
89160 Dornstadt

Tel.: +49 (0)7348 40 71 72 0
Fax: +49 (0)7348 40 71 72 29

www.fumo-solutions.com
info@fumo-solutions.com

Leistungsprofil

FUMO Solutions bietet ein Compliance Management System (CMS) für die Logistik an. Das System ist modular aufgebaut und besteht aus dem FUMO® Profile, dem FUMO® Cockpit, dem FUMO® Auditor und dem FUMO® Monitor.
Das CMS umfasst alle im Unternehmen definierten Maßnahmen zum Erreichen von Rechtssicherheit. FUMO gibt Verladern, Speditionen und Fuhrparkhaltern Transparenz bei den gesetzlichen Vorgaben in der Transportlogistik und minimiert die Risiken der Verlader- und Fuhrparkhalterhaftung.

Dokumentation und Kontrolle

Um die Kontrolle und Dokumentation von Führerscheinen rechtssicher zu gestalten, bietet FUMO® Solutions das Produkt FUMO® Scan an. Mit dem FUMO® Duplex Kartenscanner können Führerscheine und weitere Dokumente im Scheckkartenformat gescannt, auf Echtheit geprüft und in die FUMO® Software übertragen werden.

Rechtssicherheit

FUMO® Solutions versteht sich als Unternehmen, das seinen Kunden absolute Rechtssicherheit ermöglicht. Durch ein jährliches FUMO® Audit, bei dem bis zu 500 rechtsrelevante Details überprüft werden, lässt sich lückenlose Rechtssicherheit herstellen. Basis dazu ist der Software-Baustein FUMO® Auditor mit 500 Prüffragen rund um die Fuhrparkhalter- und Verladerhaftung inkl. der dazugehörigen Gesetzestexte und zahlreicher Formulare.

Online-Unterweisungen

FUMO® Solutions bietet sämtliche Pflichtunterweisungen für Lager-, Büro- und Fahrpersonal. Zusätzlich umfasst das Portfolio digitale Arbeitsanweisungen und Management-Kurse. So schulen Unternehmen ihre Mitarbeiter effizient, dokumentiert und flexibel. Die Online-Unterweisungen sind in mehreren Sprachen verfügbar.
Alle Schulungen können auch in der FUMO® Mobile-App durchgeführt werden.

Nachhaltigkeit

Auch die Nachhaltigkeit in der Transportlogistik steht bei FUMO® Solutions im Fokus. Das Unternehmen bietet mit dem FUMO® Green Carrier ein System zur Analyse, Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen für eine kosteneffizientere und umweltfreundlichere Logistik. Außerdem berät FUMO® Solutions als offizieller Lean and Green Coach der GS1, Unternehmen bei der Reduktion von CO_2 -Emissionen.

Scannen Sie diesen QR-Code und vereinbaren Sie eine kostenlose Live-Demo-Session. So erfahren Sie, wie FUMO® Solutions Ihre Rechtssicherheit erhöht.

InterSystems®
Creative data technology

Firmenname: InterSystems GmbH

Gründungsjahr:
1978

Vertretungsberechtigte Geschäftsführer:
John Macheras
Lawrence Bradley

Größe der Belegschaft:
2000

Ihre Ansprechpartnerin:
Olga Eissner
+49 (0)6151 1747-0
olga.eissner@intersystems.com

Hauptsitz:
Cambridge, USA

Niederlassungen:
37 Standorte weltweit.

Kontaktdaten:
InterSystems GmbH
Deutsche Niederlassung
Robert-Bosch-Str. 16a
64293 Darmstadt

Tel.: +49 (0)6151 1747-0
Fax: +49 (0)6151 1747-11

www.InterSystems.de
info@InterSystems.de

Leistungsprofil

Lassen Sie uns gemeinsam widerstandsfähigere, flexiblere und transparentere Lieferketten umsetzen

Die innovativen Datentechnologien von InterSystems beschleunigen die digitale Transformation von Unternehmen der Logistik- und Transportbranche und ermöglichen einen umfassenden Überblick über alle Prozesse entlang der Lieferkette. Dank KI- und ML-basierter, integrierter Entscheidungsintelligenz bietet die Lösung InterSystems Supply Chain Orchestrator™ direkt verwertbare Erkenntnisse auf Basis stets akkurater Echtzeitdaten, um Störungen und Sachzwänge im gesamten erweiterten Unternehmen schnell und effizient zu bewältigen.

Im Ergebnis steht ein flexibles und widerstandsfähiges Lieferkettenmodell mit folgenden Vorteilen:
- Erheblich verbesserte Verfügbarkeit im Regal
- Optimierte Bestandszuweisung
- Nahezu perfekte Pünktlichkeit im Vollbetrieb
- Verbesserte Betriebskosten
- Verbesserte Vorhersage von Angebot und Nachfrage
- Messbare Steigerung der Produktivität
- Verkürzte "Zeit bis zur Entscheidung"
- Optimierte Entscheidungen zur Nachhaltigkeit

Unternehmensvorstellung

InterSystems ist der führende Anbieter von Next-Generation-Lösungen für die digitale Transformation in der Logistik, im Gesundheitswesen, in der Finanzbranche und der Fertigungsindustrie. Die „Cloud-First"-Datenplattformen unterstützen Unternehmen weltweit bei der Lösung ihrer Herausforderungen in den Bereichen Skalierbarkeit, Interoperabilität und Geschwindigkeit.

InterSystems steht für Exzellenz und bietet seinen Kunden und Partnern in mehr als 80 Ländern preisgekrönten Rund-um-die-Uhr-Support. Das 1978 gegründete Unternehmen mit Hauptsitz in Cambridge, Massachusetts (USA), befindet sich in Privatbesitz und unterhält weltweit 36 Niederlassungen in 25 Ländern.
Für weitere Informationen besuchen Sie bitte InterSystems.de.

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

LIS
Logistische Informationssysteme

Firmenname:
LIS Logistische Informationssysteme GmbH

Gründungsjahr: 1980

Geschäftsführer: Magnus Wagner und Rolf Hansmann

Größe der Belegschaft: > 230

Hauptsitz: Hansaring 27, 48268 Greven

Standorte:

- Hasselt (Niederlande)
- Pszczyna (Polen)
- La Rochelle (Frankreich)
- Madrid (Spanien)
- Allerød (Dänemark)

Kontaktdaten:
LIS Logistische Informationssysteme GmbH
Hansaring 27
48268 Greven

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

www.lis.eu
info@lis.eu

Leistungsprofil

Die LIS GmbH – der Spezialist für Transport- und Lagersoftware
Eine Leidenschaft für die Logistik, ein ausgeprägtes Faible für die moderne Datenverarbeitung und ein wacher Blick für die Bedarfe der Branche – das sind seit ihrer Gründung vor mehr als 40 Jahren die Triebfeder und das Erfolgsrezept der LIS Logistische Informationssysteme GmbH (LIS).
Mit ungebrochener Innovationsfreude ist das Software-Unternehmen mit Sitz in Greven (Westfalen) zu einem der führenden Anbieter von Transport-Management-Systemen (TMS) sowie seit neuestem auch zum Entwickler von Warehouse-Management-Systemen (WMS) in Deutschland aufgestiegen.

Transport Management System: WinSped
Zentrales Produkt von LIS ist das ebenso bekannte wie bewährte TMS WinSped, das von der **Auftragsbearbeitung** über die grafische **Disposition** bis hin zur **Abrechnung** und dem **Controlling** alle Prozesse abdeckt.
Umfangreiche Supportfunktionen wie die Abbildung von Angebotsprozessen, Abwicklung von Systemverkehren oder auch Integrationen zu Partnerunternehmen wie Bosch, TIMOCOM und NeoCargo runden das Portfolio ab.
Die Anwendung kann dank ihres modularen Aufbaus je nach individuellen Kundenanforderungen bedarfsgerecht konfiguriert und flexibel angepasst werden. Mit einer Vielzahl von Anbindungsmöglichkeiten zu bspw. Enterprise Resource Planning- (ERP) und Telematiksystemen ausgestattet, lässt sich WinSped problemlos in nahezu jedes Umfeld integrieren. Zudem kann WinSped ortsunabhängig über die LIS-eigene **Cloud** betrieben sowie als **Software-as-a-Service (SaaS)** flexibel gemietet werden.

Warehouse Management System: LIS Warehouse Management
Hochflexibel und anpassbar präsentiert sich auch das LIS Warehouse Management (LWM), das in Kombination mit WinSped oder als Stand-alone-Lösung verfügbar ist. Die Lagerverwaltungssoftware ist speziell auf europäische Anbieter von **Third Party Logistics (3PL)** zugeschnitten und organisiert und optimiert den gesamten innerbetrieblichen Materialfluss in Warenlagern und Distributionszentren. Von der **Platzverwaltung** und der **Lagertopologie** über die Buchung von **Value-Added-Services** bis hin zur **Verteilung auf weiterführende Transporte** deckt das LWM alle relevanten Lagervorgänge ab. Den für sie passenden Materialfluss und entsprechenden Workflow können die Anwender dank der **Low-Code-Technologie** ganz einfach per Baukastenprinzip selbst zusammenstellen – ohne eigene Programmierkenntnisse.

Einfache Nutzung – hohe Wirtschaftlichkeit
WinSped und das LWM optimieren die Prozesskette sowohl auf Seiten der Verlader und der Transportdienstleister als auch auf Seiten der Lagerbetreiber und steigern so deutlich deren Effizienz.

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

logineer

Firmenname: q.beyond logineer GmbH

Gründungsjahr: 2021

Geschäftsführer: Pascal Eggert, Christian Lorey

Ansprechpartner: Farzan Said

Größe der Belegschaft: 150

Hauptsitz: Hamburg

Niederlassungen:
logineer Indien, Chennai; logineer USA

Firmenkurzprofil
logineer steht für erfolgreiche Digitalisierung von Logistikunternehmen an fast jedem Ort der Welt. Der IT-Serviceprovider, Tochter der q.beyond AG, errichtet für seine Kunden die digitale Infrastruktur, kümmert sich um reibungslosen Datenfluss über Ländergrenzen und Zeitzonen hinweg und sorgt so für mehr Effizienz und niedrigere Kosten.
Zu den wichtigsten Kunden zählt Röhlig Logistics.

Kontaktdaten:
q.beyond logineer GmbH
Flughafenstraße 52b
22335 Hamburg

Tel.: +49 (0)40 80 90 421-0
Fax: +49 (0)40 82 22 35-200

www.logineer.com
info@logineer.com

Leistungsprofil

Das Produkt-Portfolio von logineer reicht vom Consulting über die IT-Infrastruktur bis zum Rollout und Betrieb der IT-Lösungen. Der IT-Dienstleister hat umfassende Erfahrung in der See- und Luftfracht sowie in der Kontraktlogistik und bietet alle Services global an:

- **IT-Infrastruktur und Cloud:** Betrieb weltweiter Cloud-Infrastrukturen und Standortvernetzung, auch Hardware-Beschaffung
- **Modern Workplace:** Office-IT von Microsoft (MS 365)
- **Branchenspezifische Software:** Transport Management Systeme (TMS), Warehouse Management Systems (WMS), Integration von SAP Finance ins TMS
- **Globales Transportmanagement:** Expertise für TMS-Einsatz in der weltweiten Logistik. Alle internationalen und länderspezifischen Regularien für den Warenverkehr werden ins TMS integriert
- **Kontraktlogistik:** Digitale Umsetzung der Intralogistik-Prozesse als Basis einer deutlich effizienteren Kontraktlogistik bis hin zum E-Commerce, Auswahl des passenden WMS
- **Digitalisierung von Schnittstellen:** Nahtloser Datentransport vom Orderstatus bis zur Fakturierung
- **Real Time Track & Trace:** Innovative Logistik-Tools, Plug & Play Log-Tech Solutions
- **Reporting & Data Analytics:** Globales Reporting u.a. mit Trade Lane Reports, Client Lifecycle und Carrier Performance
- **24/7 Monitoring plus Help Desk:** Weltweites Monitoring für alle logineer Leistungen
- **Cyber-Security-Lösungen:** Vulnerability Management Service, SIEM, EDR, Security Awareness Trainings, Managed SOC

Mehr Effizienz durch Digitalisierung

logineer unterstützt Logistikunternehmen bei ihrer digitalen Transformation und sorgt dadurch für mehr Effizienz in der Logistik und der gesamten Lieferkette. Dazu bietet der IT-Dienstleister:

- **Expertise in IT und Logistik:** Die 150 Beschäftigten von logineer kennen sich in der Logistik ebenso gut aus wie in der IT
- **Alles aus einer Hand:** logineer kümmert sich auf Wunsch um die gesamte IT des Kunden, einschließlich Beratung, Implementierung, Betrieb und Helpdesk
- **End-to-end-Portfolio:** Für alle Prozesse und die gesamte Logistik-Wertschöpfung bietet logineer Lösungen, für die Auftragsbearbeitung, das Handling der Frachtpapiere oder die Zollabwicklung
- **Starke Technologiepartner:** logineer ist Microsoft Solutions Partner und einer der größten Servicepartner für CargoWise, einem führenden Transport Management Systeme
- **Auf allen Kontinenten vertreten:** logineer unterstützt Logistiker mit Sitz in der EU an ihren bestehenden und neuen Standorten im Ausland – an fast jedem Ort der Welt
- **Maximale Sicherheit:** logineer bietet ein Höchstmaß an Datensicherheit und Datenschutz sowie Cyber-Security-Lösungen
- **Spannende Referenzen:** Zu den Kunden zählen cargo-partner, CTS International Logistics, Planzer Synergistics, R+C Seetransport, RIM Logistics und Röhlig Logistics

QR-Code: Scannen Sie diesen Code mit Ihrem Smartphone, um auf weitere Online-Inhalte zuzugreifen.

TachoEASY

Leistungsstarke Disposition & Telematik

Firmenname: TachoEASY GmbH

Gründungsjahr: 2006

Geschäftsführer:

Gerhard J. Mairhofer

Kontaktdaten:
TachoEASY GmbH
Viktor-Kaplan-Allee 12
A-7025 Pöttelsdorf

Tel.: +43 (0)2626 218 19
Fax: +43 (0)2626 21819 88

www.tachoeasy.com
info@tachoeasy.com

Leistungsprofil

TachoEASY ist der führende Experte in der Digitalisierung der Transport- und Logistikbranche. Mit einer starken Präsenz und langjähriger Erfahrung auf dem Markt, hat sich das österreichische Unternehmen als vertrauenswürdiger Partner für die Entwicklung von innovativen Software- und Telematik-Systemen etabliert. Diese Systeme ermöglichen es Unternehmen in den Bereichen Transport, Logistik, Distribution und Spedition, ihre Flotten effizient zu verwalten, Aufträge nahtlos abzuwickeln und gesetzliche Anforderungen mühelos zu erfüllen – und das alles flexibel und automatisiert.

Leistungsstarke Produkte
TachoEASY bietet eine breite Palette von Produkten und Lösungen, die helfen, die Herausforderungen in der Transport- und Logistikbranche effektiv zu bewältigen:

- BlueLOGICO®: Diese leistungsstarke Softwarelösung unterstützt Unternehmen bei der Disposition, Telematik, Tourenplanung und Auftragsmanagement. BlueLOGICO® bietet eine intuitive Plattform, die es Unternehmen ermöglicht, ihre Abläufe zu optimieren und Ressourcen bestmöglich einzusetzen
- tacholog²: Ist die leistungsstarke Tachoarchivierungssoftware, um die Daten des digitalen Tachographen und der Fahrerkarten einfach, effizient und automatisiert zu verwalten. Diese Lösung erleichtert die Einhaltung gesetzlicher Vorschriften und steigert die Effizienz der Unternehmen

Kunden-Benefits
TachoEASY zeichnet sich durch einige besondere Merkmale aus:

- **Kundenservice:** Mit einem Sitz im Burgenland, Österreich, legt TachoEASY großen Wert auf exzellenten Kundenservice. Die Nähe zu den Kunden ermöglicht eine persönliche Betreuung und schnelle Reaktionszeiten
- **Langjährige Erfahrung:** Mit einer soliden Historie auf dem Markt hat TachoEASY wertvolles Know-How im Bereich Tachographen und Telematik aufgebaut. Dies ermöglicht es dem Unternehmen, maßgeschneiderte Lösungen anzubieten, die die spezifischen Bedürfnisse seiner Kunden erfüllen
- **Experten-Partnerschaften:** TachoEASY pflegt strategische Partnerschaften, darunter eine enge Zusammenarbeit mit IRM Broker. Diese Partnerschaften stärken das Angebot von TachoEASY und bieten Kunden zusätzliche Vorteile

TachoEASY ist stolz darauf, über 40.000 zufriedene Kunden zu haben und beschäftigt über 30 Mitarbeiter, die sich leidenschaftlich dafür einsetzen, die Digitalisierung der Branche kontinuierlich voranzutreiben. Die Grundphilosophie des Unternehmens lautet: "Wir sind da, wenn unsere Kunden uns brauchen."
TachoEASY ist Ihr zuverlässiger Partner für leistungsstarke Transport- und Logistik-Software in Deutschland und Österreich.

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

webfleet

Firmenname: Webfleet Solutions Sales B.V.

Gründungsjahr: 1994

Ansprechpartner: Wolfgang Schmid

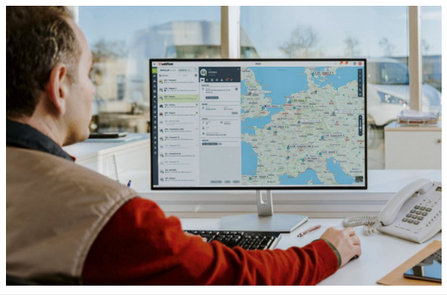
Hauptsitz: Amsterdam, Niederlande

Niederlassungen:
Barcelona
Leipzig
Warschau u.w.

Kontaktdaten:
Webfleet Solutions Sales B.v.
Inselstrasse 22
04103 Leipzig

Tel.: +49 (0)69 6630-8024
Fax: -- -- --

www.webfleet.com
sales@webfleet.com



Leistungsprofil

Webfleet ist die weltweit bewährte Flottenmanagementlösung von Bridgestone. Mehr als 60.000 Unternehmen auf der ganzen Welt nutzen sie, um die Effizienz ihres Fuhrparks zu steigern, den Arbeitsalltag ihrer Fahrer zu erleichtern ihren Betrieb sicherer zu machen, Vorschriften einzuhalten und insgesamt nachhaltiger zu agieren. Seit 25 Jahren bietet Webfleet Flottenmanagern datengestützte Einblicke, mit denen sie ihren Betrieb optimieren können.

Dazu gehören folgende Bausteine:
- Echtzeit-Fahrzeug-, Anhänger- und Maschinenortung mit Spurverfolgung
- Routenplanung inkl. Best-in-Class-Navigation
- Fahrstilauswertung und -feedback
- Dokumentation von Fahrwegen, Fahrzeiten und Arbeitszeiten
- Auftragsmanagement mit dynamischer Tourenplanung
- Wartungs- und Reparaturmanagement der Fahrzeuge
- Fernlauslese und Archivierung von Fahrtenschreiberdaten
- Reifendruckkontrollsysteme
- Trailer Management und Kühlkettenmanagement
- Umstieg auf und Management von Elektroflotten

Vorteile

Webfleet unterstützt Sie dabei, Ihre Ziele zu erreichen:
- Transparenz: Jederzeit Klarheit darüber, wo sich Ihre Fahrzeuge befinden; Nachvollziehbarkeit von Positionsdaten, Stillstandzeiten und Fahrten (elektronisches Fahrtenbuch)
- Nachvollziehbarkeit: Nachweise einfach und schnell erbringen, dank Reports zu gefahrenen Strecken, erledigten Aufträgen, Arbeitszeiten, Kraftstoffverbrauch, Lenk- & Ruhezeiten und vielem mehr
- Integration in bestehende Lösungen: Automatisierte Einbindung und Vernetzung von Fuhrparkdaten aus mit Ihrer Webfleet Bürosoftware (ERP/CRM)
- Fahrersicherheit: Fahrstilanalyse mit Fahrerbewertung, Trends, Feedback in Echtzeit, KI-basierte Videotelematik, Reifendruckkontrolle
- Kostensenkung: Senkung des Kraftstoffverbrauchs durch Echtzeit-Feedback zur Fahrweise (OptiDrive 360)
- Staus vermeiden: Optimierte Routenführung dank Live-Verkehrsdaten
- Kundenfreundlichkeit: Zuverlässige voraussichtliche Ankunftszeiten, die Fahrer und Zentrale bekannt sind – Telefonate entfallen; optimierte Kommunikation zwischen Fahrer/Büro/Kunde
- Optimales Geschäftsergebnis: Auswertungen zu Fuhrpark-Kennzahlen, das Tagesgeschäft stets im Blick dank Cockpit-Ansicht, Auswertungen erledigter Aufträge (z. B. nach Monat, Woche, Tag, Fahrer etc.)

zauner
Innovative Software für Ihren Fuhrpark

Firmenname: Softwarebüro Zauner GmbH & Co. KG

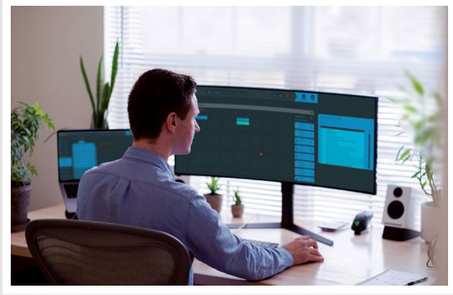
Gründungsjahr: 1981

Geschäftsführer: Gerhard J. Mairhofer

Kontaktdaten:
Softwarebüro Zauner GmbH & Co. KG
Jahnstraße 54 - 64
63150 Hausenstamm

Tel.: +49 (0)6104 699-170
Fax: +49 (0)6104 699-184

www.zauner.software
office@zauner.software



Leistungsprofil

Die Softwarebüro Zauner GmbH & Co. KG ist ein innovatives Softwareunternehmen mit Sitz in Heusenstamm bei Frankfurt am Main. Gegründet im Jahr 1981, beschäftigen wir derzeit über 20 hochqualifizierte Mitarbeiter und sind seit dem 1. August 2017 eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der TachoEASY Holding GmbH.

In Deutschland zählen wir zu den führenden Entwicklern und Anbietern von Fuhrpark-Management-Systemen, insbesondere für den grenzüberschreitenden Europa-Verkehr. Unsere herausragende Softwarelösung „zaarc.next“, der Nachfolger der lang bewährten ZA-ARC, hat uns zur Marktführerschaft im Bereich der Archivierung digitaler und analoger Tachographendaten verholfen.

Seit 2017 gehört auch die Systemlösung "BlueLOGICO®" (inkl. TEOS®-App) für Disposition, Telematik, Tourenplanung und Auftragsmanagement zu unserem Portfolio. Unsere Kunden sind vielfältig, darunter Speditionen, Transportunternehmen, Verkehrsbetriebe, Tankstellenbetreiber, Mineralölkonzerne, Stadtverwaltungen, Bußgeldstellen, Zoll und Polizei. Wir sind stolz darauf, nach DIN EN ISO 9001:2008 zertifiziert zu sein und legen großen Wert auf exzellenten Kundenservice.

Unser umfangreicher Support umfasst eine Telefon-Hotline, Fernwartung, Schulungen und Update-Services. Mit Standorten in Deutschland und Österreich sowie einem gut ausgebauten Vertriebsnetz können wir unseren Kunden umfassenden und kompetenten Service vor Ort bieten.

Unser Know-how und die Zusammenarbeit mit externen Experten ermöglichen es uns, umfassendes Wissen im Bereich des Fuhrparkmanagements, DTCO und deren rechtlichen Hintergründe in Form von kostenfreien Webinaren anzubieten. Bei Zauner stehen Innovation, Kompetenz und Kundenzufriedenheit im Mittelpunkt unserer Bemühungen.

Für weitere Informationen besuchen Sie unsere Website unter www.zauner.software.

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

logistik software

Firmenname: CSD Transport Software GmbH

Gründungsjahr: 1995

Geschäftsführer: Georg Seitz

Ansprechpartner: Georg Seitz

Größe der Belegschaft: 43

Hauptsitz
CSD Transport Software GmbH
Kirchstraße 11
D-04849 Bad Düben

Niederlassungen:
Büttner Straße 10, D-04103 Leipzig

Kontaktdaten:
CSD Transport Software GmbH
Kirchstraße 11
D-04849 Bad Düben

Tel.: +49 (0) 34243 28 57 - 0
Fax: +49 (0) 34243 28 57 - 119

www.csd-transport.de
info@csd-transport.de

Leistungsprofil

Logistik 4.0: mit prozessorientierter Speditions- und Logistiksoftware zum Ziel

Schon lange ist die Logistik kein Nebenprodukt aus Industrie und Handel mehr.
Vielmehr ist die Logistik der Schlüssel für Effizienz und Wertschöpfung.

Für diese Anforderungen bedarf es des richtigen Partners. Die Firma CSD Transport Software GmbH bietet genau diese professionelle Lösung an und entwickelt auf modernster Basis ihre Module stetig weiter.

Wir bei der CSD verstehen, dass jedes Unternehmen einzigartige Anforderungen hat und dass diese eine maßgeschneiderte Lösung erfordern. Deshalb stellen wir speziell für Ihr Unternehmen eine parametrisierte „individuelle“ Speditionssoftware bereit. Wir konzentrieren uns darauf, Ihre Arbeiten im Bereich Transport und Logistik sowie Industrie und Handel zu automatisieren. Wir stimmen unsere Module perfekt auf Ihre Ansprüche ab und helfen Ihnen, Ihre Geschäftsziele zu erreichen.

Wir garantieren ein kosteneffizientes Transportmanagement-System für alle Verkehrsträger, das die gesamte Prozesskette von der Angebotserstellung und der grafischen Disposition bis hin zur vollautomatischen Tourenoptimierung und Abrechnung abdeckt.

Mit einer Software-Lösung für Web- und Windows-basierte Plattformen ermöglichen wir außerdem unseren Kunden das vollständige Hosting mit aktuellen ISO-Zertifizierungen in unserem Rechenzentrum.

Durch die Kommunikation mit Kunden und Partnern und den Einsatz von Sensorik unter Einbeziehung unserer integrierten Optimierungsverfahren sind über einen Zeitraum von zwei Jahren Reduktionen von bis zu 90 Prozent des Personalaufwandes und einem Drittel des Fuhrparkes erreicht worden.

Die Firma CSD Transport Software GmbH wurde 1995 von Georg Seitz gegründet und hat sich seitdem erfolgreich am Markt etabliert. Mit dem Zuwachs neuer Herausforderungen und immer größerer Projekte hat sich die Gesellschaft mit langjährigen Mitarbeitern in der Geschäftsführung verstärkt. Das junge Führungsteam unter der Leitung von Tom Kubitza setzt auf seine 63 größeren Kunden und ist mit über 300 angeschlossenen Speditionen und rund 90.000 Lizenzen weltweit im Einsatz.

Das Unternehmen gewinnt nicht nur jährlich neue Kunden, sondern kann mit Stolz sagen, dass seine langjährigen Kunden weiterhin ihre neuen Projekte und logistischen Herausforderungen gemeinsam mit unseren Ideen und Entwicklungen umsetzen.

Für dieses Vertrauen bedanken wir uns.

Mit unserer Software bieten wir die Möglichkeit, zusätzliche Module während des laufenden Betriebs einfach und problemlos zu integrieren.
Unsere flexiblen Lösungen wachsen mit Ihrem Unternehmen und passen sich Ihren sich ändernden Anforderungen an, um sicherzustellen, dass Sie jederzeit eine perfekte Speditionssoftware-Lösung haben.

Beispielhafte Module von TransWarePRO®

- Adressstamm inkl. Lade- und Lieferbedingungen
- Angebotsmanagement von Kundenanfragen bis Unternehmersteuerung
- Bestell- und Auftragsmanagement
- Abrechnungsmanagement von Einzelrechnung bis Sammelrechnung
- Dispositionen aller Verkehrsträger bis hin zu multimodalen Verkehrsstrecken
- Vollautomatische Tourenoptimierung von Paketen bis hin zu Komplettladungen
- Mitarbeitermanagement
- Unternehmermanagement und -gutschriften
- Automatisierte Unternehmer-Eingangsrechnungskontrolle
- Multimodales T&T (Track & Trace)
- Lagerverwaltung und -umschlag
- Zollanmeldung
- Schadens- und Abweichungsmanagement
- Fahrzeug- und Containermanagement inkl. Poolverwaltung
- Dokumentengenerierung und -ablage
- CRM (Customer Relationship Management)
- EDI-Ervice
- Tauschgut
- Business Intelligence
- Einkaufsoptimierung für Flüssigkeiten
- Terminalmanagement

Kurzinterview mit Georg Seitz, Geschäftsführer der CSD Transport Software GmbH

Was ist Logistik 4.0?

Bei Logistik 4.0 geht es um die Integration von internen und externen Systemen und Sensoren, um die automatisierte Kontrolle der Arbeitsprozesse sicherzustellen. Wir steuern, um es zu verdeutlichen, heute mit unserem System bei einem Kunden bis zu 450.000 Sendungen mit 4700 Fahrzeugen täglich, ohne dass ein Mitarbeiter unseres Kunden dabei einen Auftrag manuell erfassen, disponieren oder abrechnen muss. Dazu kontrollieren wir aktiv die Temperaturkette über den gesamten Stückgutprozess.

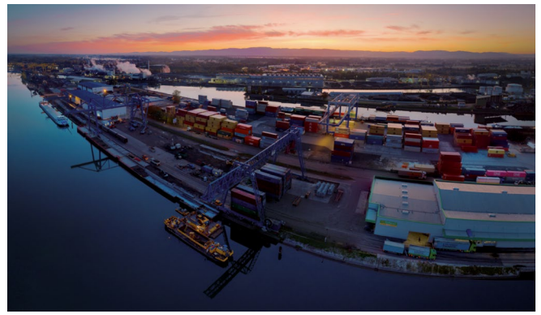
Wie wirkt sich das bei den Mitarbeitern Ihrer Kunden aus?

Der Disponent muss sich auch bei uns um Dispositionen von Sonderfällen kümmern. Aber der Disponent wird mit einer funktionierenden Logistik-4.0-Implementierung zum Exception-Manager. Der Disponent wird z. B. aktiv bei Ausfällen von Equipment/Fahrern oder Schäden benachrichtigt. Hier muss er Lösungen finden, aber er muss nicht mehr die Prozesse kontrollieren, die innerhalb der Restriktionen richtig laufen.

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

Hub-Betrieb durch CSD

Die trimodale Abfertigung im Hafen Kehl mit den Modulen von CSD



Distributionssteuerung von Herstellern (Bildrecht Emmi AG)

Geschäftsführung v.li.: Andrea Hohmann, Georg Seitz, Tom Kubitza

Logistische Software
soloplan.de

Firmenname: Soloplan GmbH

Gründungsjahr: 1991

Geschäftsführer: Wolfgang Heidl, Fabian Heidl

Größe der Belegschaft: 250

Hauptsitz: Kempten (Allgäu)

Niederlassungen:
Dresden,
Johannisburg (Südafrika)
Murcia (Spanien)
Breslau (Polen)
Katowice (Polen)
Hohenheim (Frankreich)

Jahresumsatz: 24 Millionen €

Kontaktdaten:
Soloplan GmbH
Illerhöhe 1
87437 Kempten (Allgäu)

Tel.: +49 (0)831 57407-0
Fax: +49 (0)831 57407-111

www.soloplan.de
info@soloplan.de

Leistungsprofil

Über uns
Wir sind ein inhabergeführtes Familienunternehmen mit Sitz im Allgäu. Soloplan entwickelt und vertreibt das Transportmanagement-System (TMS) CarLo®. Weltweit setzen über 1.600 Kunden und mehr als 32.000 User auf unsere Premium Software. Wir brennen für Digitalisierung und helfen Transportunternehmen, Logistikern und Speditionen bei der Digitalisierung und Automatisierung ihrer Arbeitsprozesse. Dadurch tragen wir unseren Teil für einen nachhaltigeren und effizienteren Arbeitsalltag in der Logistik bei.

Leistungsprofil
Die CarLo® Produktfamilie ist das Rundum-Sorglos-Paket für die gesamte Welt der Logistik. Eine Software, die alle Prozesse abbilden kann und gleichzeitig anpassbar ist bis hin zum einzelnen User. Durch die Erweiterung mit diversen Add-ons bezahlen Kunden nur für die Bereiche, die sie auch wirklich benötigen.

Hier ein Überblick:
- CarLo® – Transportmanagement, Stammdaten, Auftragserfassung, Disposition, Tourenplanung, Rechnungsstellung, Statistiken und Reports
- CarLo® inHUB – HUB-Steuerung und Abbildung sämtlicher Cross-Docking-Prozesse
- CarLo® inTOUCH – Telematiklösung, Kommunikation zwischen Disponent und Fahrer, Dokumentenaustausch, Navigation, Sprachsteuerung, uvm.
- CarLo® exCHANGE – webbasierte Unternehmerplattform, Übermittlung von Aufträgen und Dokumenten an Subunternehmer
- CarLo® inTOUR – optimale LKW-Routenplanung, Mautkostenberechnung
- CarLo® Cloud Services - Weblösung, Sendungsverfolgung (Track & Trace) sowie Auftragserfassung online im Browser
- CarLo® inSTORE – Lagerverwaltung, WMS
- CarLo® inAIR&SEA – Luft- und Seefrachtmanagement für intermodale Transportketten
- CarLo® inMOTION – Fuhrparkmanagement, Kraftfahrzeugtermine

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
Fabian Bielefeld

Ansprechpartner: Markus Vinke

Größe der Belegschaft: 104

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 60.000 Fahrzeugen in ganz Europa im täglichen Einsatz.

Seit über 35 Jahren entwickelt TIS intelligente Telematik-Lösungen für Speditionen, Transport- und Logistikunternehmen sowie Verlader. 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: Infraserv 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:
Infraserv Logistics GmbH
Sven Frerick, Leiter Marketing & Vertrieb
Stroofstrasse 27
65933 Frankfurt am Main

Tel.: +49 69 305-44010
Fax: +49 69 305-80164

www.infraserv-logistics.com
sven.frerick@infraserv-logistics.com

Leistungsprofil

Infraserv Logistics - intelligente Logistiklösungen 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.

Infraserv Logistics ist ein Unternehmen der Infraserv 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: Linde Material Handling GmbH

Gründungsjahr: 1904

Geschäftsführer:

Andreas Krinninger (Vorsitzender)
Dr. Karoline Jung-Senssfelder
Christophe Lautray
Dr. Konrad Pagenstert

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 Kunden aus unterschiedlichsten Branchen entwickelt Linde Material Handling hochleistungsfähige Lösungen für die Intralogistik. Dazu gehören Elektro- und Dieselstapler, Lagertechnikgeräte, Hubwagen, Software für das Flottenmanagement und die Lagerverwaltung, Automatisierungslösungen, Fahrerassistenzsysteme, Finanzierungsangebote sowie Dienstleistungen rund um den Stapler sowie Ausbildung und Training. Das Produktportfolio umfasst rund 80 Baureihen, hinzu kommen unzählige Varianten und Ausstattungsoptionen, sowie kundenspezifisch entwickelte Lösungen. Für jeden Anwender und seine individuellen Anforderungen beim Transportieren, Lagern, Kommissionieren und Stapeln hat Linde MH passgenaue Fahrzeuge, Software und Dienstleistungen im Angebot.

Kernkompetenzen

Für noch mehr Effizienz, Verfügbarkeit und Produktivität sorgen Digitalisierung und Vernetzung. Die neuen Frontstapler im Traglastbereich von 2,0 bis 5,0 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 Elektro-Stapler Linde X20 – X50 im Traglastbereich von 2,0 bis 5,0 Tonnen. Sie sind ebenso leistungsstark und robust wie die Linde-Hydrostaten – im Innen- wie im Außenbereich – und verbinden diesen Vorteil mit den Umweltvorteilen des Batteriebetriebs. Mehr Sicherheit schafft die KI-basierte "Reverse Assist Camera": Dieses neue Assistenzsystem unterscheidet in Echtzeit Personen von Gegenständen und verhindert Kollisionen von Flurförderzeugen und Fußgängern in Lager- und Produktionsbereichen.

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. Zur „Green Performance“ gehören leistungsfähige Fahrzeugmodelle mit Lithium-Ionen-Batterie, Brennstoffzellensysteme, Lösungen für Batterielade- und Energiemanagement, HVO-Treibstoffe, softwaregestützte Beratungen sowie das Batterie-Recycling.

Linde MH hat im Jahr 2021 mit dem X20 – X35 eine neue Generation an Elektro-Staplern gelauncht, die für Xtreme Leistung stehen.
In 2023 kamen die größeren Elektro-Gewichtsklassen bis 5,0 Tonnen Tragfähigkeit hinzu.

PAUL MÜLLER
seit 1959

Firmenname: Paul Müller Gmbh

Gründungsjahr: 1959

Geschäftsführer: Matthias Müller, Tobias Müller

Ansprechpartner: Katharina Capua

Größe der Belegschaft: ca. 300 Mitarbeiter

Hauptsitz: Balve, NRW

Niederlassungen: Nordhausen, Thüringen

Tochtergesellschaften: Polen, Indien, USA

Jahresumsatz: 59,6 Millionen (Geschäftsjahr 2022)

Kontaktdaten:
Paul Müller GmbH
Brobbecke 1
58802 Balve

Tel.: +49 2375 9181 - 12
Fax: +49 2375 9181 - 30

www.mueller-safety.de
info@mueller-safety.de

Leistungsprofil

Systeme für Gefahrgut
Wir sind spezialisiert auf die Entwicklung, Herstellung und Zulassung von individuellen Systemlösungen für Gefahrgut. Mit unseren Gefahrguttransportverpackungen sind wir zum führenden Hersteller geworden. Insbesondere wenn es um Kombinationen aus Stahl und Kunststoff geht, sind wir Vorreiter der Branche. Durch eine ausgeprägte Fertigungskompetenz mit eigener Konstruktions-, Werkzeugbau- und Modellbauabteilung setzen wir Projekte zielgerichtet und innerhalb kurzer Zeiträume um.

Gefahrgut-Zertifizierung
Wir verfügen über Bauartzulassungen für Stahl- und Kunststoff-Gefahrgutbehälter in vielen verschiedenen Abmessungen und Ausführungen. Zudem führen wir gesetzlich erforderliche Fall- und 6(c)-Brandtests direkt in unserem Hause durch, um sämtliche einschlägigen Vorschriften des Gefahrgutbeförderungsgesetzes (GGBefG) zu erfüllen.

Produkte und Dienstleistungen

Havariebehälter
Die wasserdichten Behälter bieten die Möglichkeit, große auffällige und reaktive Batterien von der Produktionsumgebung zu separieren. Die havarierte Lithium-Batterie wird über geöffnete Domdeckel oder eine Frontöffnung in den Behälter geladen. Dort können die Energiespeicher kontrolliert reagieren. Die Abmessungen reichen vom kleinen rollbaren Behälter bis zum Abrollcontainer für Wechsellader-Lkw.

Airbagbehälter
Wir haben individuelle Systemlösungen für Gefahrgut im Bereich der Pyrotechnik (Airbags) und deren Zulassung. Airbags, Gurtstraffer und Aktuatoren sind Gefahrgut, welches in speziellen Gefahrgutverpackungen transportiert werden muss.

Batteriebehälter
Für Batteriezellen und -module konstruieren und fertigen wir die optimal zu Ihrem Produkt passende Verpackung. Die Batteriebehälter dienen dem Transport verschiedenster Energiespeicher. Bei uns erhalten Sie Planung, Zulassung und Fertigung aus einer Hand.

Trockenlöschmittel
Ergänzend zu den Havariebehältern sind wir offizieller Extover-Vertriebspartner für spezielle Trockenlöschmittel zum Einsatz bei Bränden mit Energiespeichern. Das Löschgranulat des Herstellers Poraver ist zu 100% mineralisch und daher nicht brennbar (Baustoffklasse A1, DIN 4102). Das MPA Dresden hat die Wirksamkeit und Löschwirkung des Löschgranulats nach Feuerlöschversuchen mit Lithium-Batterien verschiedener Bauart bestätigt.

Beratung / Planung / Zertifizierung
Wir beraten bereits vor der Beschaffung und ermitteln mit unseren Experten die für Sie beste und wirtschaftlichste Lösung. Unser Gefahrgutbeauftragter kann Sie in allen Fragen rund um die Bauartzulassung für Gefahrgutverpackungen beraten. Gerne führen wir auch die dafür erforderlichen Tests bei uns durch. 15 hochmotivierte und erfahrene Konstrukteure setzen Ihre Anforderungen in durchdachte und praxistaugliche Konzepte um.

proLogistik
GROUP

Firmenname: proLogistik Group

Gründungsjahr: Operativer Start: 2021

Geschäftsführer:
Jörg Sänger (CEO),
Thulackshan Mohan (CTO),
Jens Wahl (CFO),
Dirk de Beer (COO)

Größe der Belegschaft: 700 Mitarbeiter:innen

Hauptsitz: Dortmund

Niederlassungen:
19 Standorte in Deutschland, Österreich, Schweiz, Frankreich, USA, Kanada, Mexiko

Jahresumsatz: 100 Millionen Euro

Kontaktdaten:
proLogistik Group
Fallgatter 1
44369 Dortmund

Tel.: +49 231 5194 0
Fax: +49 231 5194 94

www.proLogistik.com
info@proLogistik.com

Leistungsprofil

DIE GRUPPE

Supply Chain Excellence
Die proLogistik Group bündelt Kompetenzen in Deutschland, Österreich, Schweiz, Frankreich, USA, Kanada und Mexiko. Mehr als 700 Mitarbeitende an 19 Standorten sorgen mit ihrer Erfahrung in den vier Unternehmensbereichen Warehouse, Transportation, Hardware und Consulting dafür, die gesamte Lieferkette unserer Kunden zu optimieren.
Das passgenaue Warehouse Management System (WMS) der proLogistik Group für Wholesale, Retail, Industrie, Logistikdienstleister und E-Commerce sorgt für eine effiziente Digitalisierung der Lagerverwaltung. Erweitert wird das Produktportfolio durch ein umfangreiches Transport Management System (TMS) mit Lösungen für Tourenplanung, Telematik und Streckenoptimierung. Dies sorgt für geringere Kosten und mehr Nachhaltigkeit. Außerdem entwickelt und fertigt die proLogistik Group industrielle Hardware „Made in Germany" – vom Staplerterminal über Industrie-PCs bis zum sprachgeführten Dialogsystem.
Die neu geschaffene Cloud-Plattform pLG Portal vernetzt dabei sämtliche dieser Prozesse von der Warenwirtschaft und dem Lager bis zum Transport inklusive Business Intelligence.

DIE UNTERNEHMEN DER GRUPPE

Innerhalb der proLogistik Group bündeln wir die Kompetenzen von 13 starken Unternehmen:
proLogistik GmbH, Dataphone AG, XELOG AG, LogiSoft-S GmbH, ITC Henrik Ernst GmbH, TM3 Software GmbH, active logistics GmbH, Strübing Datensystemberatung GmbH, AIS alfaplan GmbH, IBB Adaptive Solutions GmbH, DILOS, Cargo Support GmbH & Co. KG, DSIA

PRODUKTE

Wir entwickeln Hard- und Softwarelösungen für die Supply Chain – und zwar in allen Geschäftsfeldern. Ob es um Warehouse Management Systeme, Transport Management Systeme, Intralogistik oder Hardware geht – alle Lösungen, die Ihnen die proLogistik Group anbietet, fußen auf einem umfassenden Logistik-Knowhow, einem Rundumservice und einer kompromisslosen Kundenorientierung – immer unter Berücksichtigung der branchenspezifischen Besonderheiten unserer Kunden.
Warehouse Management System pLG WMS für die Branchen Wholesale, 3PL, Retail, Industry und E-Commerce; Cloud-SaaS
Transport Management System pLG TMS: Telematik, Tourenplanung, Streckenanalyse und -optimierung, digitales Auftragsmanagement, Yardmanagement, Avisierung
Cloud-Lösung pLG Portal: vernetzt sämtliche Prozesse von der Warenwirtschaft und dem Lager bis zum Transport inklusive Business Intelligence (BI)
Hardware „Made in Germany". Hochwertige (Edelstahl-)Industrie-PCs für unterschiedliche Anforderungen, Barcode Scanner, Pick by Voice/Vision, mobile Arbeitsstationen, Labeling/Etiketten, Hardware as a Service (HaaS)

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

Firmenname: STILL GmbH

Gründungsjahr: 1920

Brand Management:
Florian Heydenreich
Executive Vice President Sales & Service STILL EMEA

Größe der Belegschaft: rund 9.000 MA

Hauptsitz: Hamburg

Jahresumsatz: 2.38 Mrd. (2019)

Produktionsstätten:
Hamburg (DE), Reutlingen (DE), Luzzara (IT), Châtellerault (FR), Indaiatuba (BR), Xiamen (China)

LinkedIn: www.linkedin.com/company/still-gmbh
Xing: www.xing.com/pages/stillgmbh
YouTube: www.youtube.com/c/STILLDeutschland
Instagram: www.instagram.com/stillintralogistics

Kontaktdaten:
STILL GmbH
Berzeliusstraße 10
22113 Hamburg

Tel.: +49 (0)40 7339-2000
Fax: +49 (0)40 7339-2001

www.still.de
info@still.de

Leistungsprofil

STILL ist ein führender Anbieter für innerbetriebliche Logistiklösungen. Das Portfolio umfasst Gabelstapler, Lagertechnik, vernetzte Systeme und Dienstleistungen. Zu den Markenzeichen des 1920 von Hans Still gegründeten Unternehmens zählen kundenspezifische, passgenaue Lösungen mit einem exzellenten Service. STILL hat sich zum Ziel gesetzt, die Intralogistik „smart“ zu machen: intelligente Lösungen zu entwickeln, die die Abläufe in der Lagerwirtschaft reibungsloser und effizienter gestalten, die Gesundheit der dort tätigen Menschen besser schützen und zugleich höchste Nachhaltigkeitsstandards erfüllen. Daher forciert STILL neue Lösungen zur E-Mobilität und zur Automatisierung, für das Flotten- und Energiemanagement bis hin zur Zirkularität, also der konsequenten Schonung von Ressourcen und der Wiederverwertung eingesetzter Materialien. STILL hat seinen Hauptsitz in Hamburg, beschäftigt rund 9.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in 22 Ländern und ist Teil der börsennotierten KION Group AG

STILL ist der smarte und zuverlässige 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 mehr als 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 passgenaue 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.

Fleet Solutions

Firmenname: Aral Fleet Solutions

Geschäftsführer:
Michael Brell
Senior Sales Manager Germany, Austria, Switzerland (DACH) bei bp/Aral

Hauptsitz: Bochum mit eigener Forschung

Niederlassungen:
Rund 2.400 Tankstellen in Deutschland

Die wichtigsten Leistungen im Überblick:
Maximale Versorgungssicherheit: 4.900 Akzeptanzstellen in ganz Deutschland und mehr als 24.000 Stationen in 32 europäischen Ländern.

Mehr Flexibilität: Klare Preisstruktur für jede Fuhrparkgröße und alle Transportanforderungen.

Höchste Kartensicherheit: Transparenz bei jeder Transaktion und erstklassiger Schutz vor Kartenmissbrauch.

Minimaler Aufwand: Arbeitserleichterung durch benutzerfreundliche, sichere Online-Services.

Professionelle Unterstützung: Dafür steht unser freundliches und kompetentes Kundenservice Team.

Kontaktdaten:
Aral Fleet Solutions
Wittener Straße 45
44789 Bochum

Tel.: +49 (0)800 7237115 (kostenfrei, Mo-Fr von 7-19 Uhr)
Fax: - - -

www.aral.de/fleet
info@aralcard.de

Leistungsprofil

Optimal versorgt und speziell für Lkw ausgelegten Stationen

Für größtmögliche Versorgungssicherheit sorgen über 2.400 Aral Stationen und insgesamt 4.900 Akzeptanzstellen in Deutschland, an denen die Tankkarten von Aral Fleet Solutions genutzt werden können. Für Logistiker besonders wichtig: Im Gegensatz zu einigen Stationen anderer Anbieter lassen sich die Aral Stationen auch mit großen Fahrzeugen effizient und gut erreichen. Mehr als 250 speziell für Busse und Lkw konzipierte Stationen im Aral Truck & Bus Netz bieten neben Stellplätzen auch moderne sanitäre Anlagen oder angenehme Ruheplätze. In Europa umfasst das Stationsnetz im ROUTEX Verbund rund 24.000 Tankstellen in 32 europäischen Ländern.

Mit der Aral Mautbox für EETS auf Mauterweiterung vorbereiten

Mautkosten können in Europa ganz einfach mit der Aral Mautbox für EETS abgerechnet werden. Eine einzige Box reicht für inzwischen 14 europäische Länder. Ab 01.07.2024 werden in Deutschland auch für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 3,5 Tonnen Straßengebühren fällig. Schon jetzt können sich Unternehmen für eine Aral Mautbox für EETS für diese Fahrzeugklasse registrieren und sind damit optimal auf die Mauterweiterung vorbereitet.

Alpen-Rhein-Korridor für Lkw elektrifiziert

Und sonst? Zu den Projekten zur Senkung der Flottenemissionen gehört die Elektrifizierung im Truck-Sektor. An acht 300 kW-Ladestationen zwischen Schwegenheim (Südpfalz) und Dortmund können E-Lkw in 45 Minuten grünen Strom für eine Reichweite von bis zu 200 Kilometern beziehen. Aral elektrifiziert somit den stark befahrenen Ladekorridor entlang der 600 Kilometer langen Rhein-Alpen-Schiene. Zudem unterstützt Aral Geschäftspartner:innen bei der Digitalisierung der Flotte mit variablen Zahlungsmethoden, einem webbasierten Kundenportal und modernen Apps.

Schluss mit dem Papierkrieg

Mit dem webbasierten Kundenportal behalten Flottenmanager:innen die Übersicht über alle wichtigen Kennzahlen ihrer Flotte und steuern Verwaltungsvorgänge und Rechnungen online. Die Energiekosten - egal ob getankter Kraftstoff oder geladene Energie für E-Fahrzeuge - werden auf nur einer Rechnung ausgewiesen.

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

Firmenname: ECOOLTEC Grosskopf GmbH

Gründungsjahr: 2016

Geschäftsführer:
Henning Altebäumer (CEO)
Dr. Jürgen Süß (CTO)

Ansprechpartner:
Matthias Kiefer (Vertrieb und Service DACH)

Hauptsitz: Mülheim an der Ruhr

Tochtergesellschaften: ECOOLTEC UK Ltd.

Das Unternehmen:
Die ECOOLTEC Grosskopf GmbH ist ein europäischer Hersteller von zukunftsweisenden, umweltgerechten Transportkälteanlagen. Die Mission des Unternehmens aus Mülheim an der Ruhr ist, der Kühltransportbranche Transportkältemaschinen anzubieten, die besonders nachhaltig, effizient und leistungsstark arbeiten. Gründer von ECOOLTEC ist Peter Großkopf. Der renommierte Experte für Transportkälte setzte bereits in den vergangenen 40 Jahren immer wieder Maßstäbe in der Branche, unter anderem als Gründer und Geschäftsführer der FRIGO-BLOCK Grosskopf GmbH, die er bis zum Verkauf im Jahre 2015 zu einem der größten europäischen Hersteller von hochwertigen Transportkältemaschinen aufgebaut hatte.

Kontaktdaten:
ECOOLTEC Grosskopf GmbH
Zinkhüttenstraße 17
45473 Mülheim an der Ruhr

Tel.: +49 (0)201 874894-10
Fax: +49 (0)201 874694-09

www.ecooltec.com
info@ecooltec.com

Leistungsprofil

Die Technologie:
Wesentliche Merkmale der ECOOLTEC-Technologie sind die Verwendung natürlicher Kältemittel mit geringstem Treibhausgaspotenzial sowie der vollelektrische, lokal emissions- und CO_2-freie Antrieb im Batteriebetrieb und bis zu 98 Prozent weniger Emissionen über den Generatorantrieb. Nahezu die komplette Kühlkette kann inzwischen ohne fluorierte Treibhausgase realisiert werden, nur der Transportkälte gelang dies bislang noch nicht. Das System von ECOOLTEC sorgt nun für den Lückenschluss, so dass Unternehmen den CO_2-Fußabdruck des Straßentransports deutlichen senken können. Statt der in der Transportkälte verwendeten fluorierten Kältemittel (Fluorkohlenwasserstoffe) mit GWP-Werten (Global Warming Potential) von ca. 2.000 setzt ECOOLTEC ausschließlich auf die natürlichen Kältemittel Propen für die Kälteerzeugung und CO_2 für die Kälteverteilung mit GWP-Werten von 3 beziehungsweise 1. Natürliche Kältemittel weisen somit ein vernachlässigbares Treibhausgas-Potenzial auf und bilden außerdem keine schädlichen Zerfallsprodukte in der Atmosphäre. Weiterhin sind sie gut und kostengünstig verfügbar. Das garantiert die Betriebssicherheit der Anlagen. Die wartungsarme, vollhermetische und betriebssichere Kälteanlage ist diffusionsdicht und verliert somit kein Kältemittel. Darüber hinaus hat ECOOLTEC die eingesetzte Kältemittelmenge um 90 Prozent gegenüber herkömmlichen Transportkälteanlagen reduziert.

Die Auszeichnung:
Die global aktive Umweltvereinigung ATMOsphere hat die Transportkälteanlage TM182 von ECOOLTEC mit dem ATMO Award Innovation of the Year / Refrigeration ausgezeichnet. Damit würdigt sie die technologische Lösung zur Verwendung natürlicher Kältemittel in Verbindung mit einem rein elektrischen Antrieb im temperaturgeführten Straßentransport.

Die Anwendungsmöglichkeiten:
Die ECOOLTEC-Transportkältemaschine TM182 verfügt über eine sehr hohe Kälteleistung, um den Anforderungen an die Temperatursicherheit in der anspruchsvollen Lebensmitteldistribution gerecht zu werden. Daher empfiehlt sie sich auch bei hohem Ladevolumen, niedrigsten Kühltemperaturen und häufigen Türöffnungen für alle Anwendungen im Fern-, Regional- und Nahverkehr. Zudem ist die Laufruhe der Anlage bemerkenswert, so dass Anlieferungen in den frühen Morgenstunden oder während der Nacht auch in Wohngebieten möglich sind. Die TM182 lässt sich an Sattelaufliegern, Motorwagen- und Wechselaufbauten montieren. Durch den eigens entwickelten Inverter ist eine Anbindung an alle gängigen Antriebsarten möglich.

Die Wirtschaftlichkeit:
Kohlenwasserstoffe zeichnen sich durch eine hohe Energieeffizienz des Kälteprozesses aus. Trotz der Leistungsstärke der ECOOLTEC TM182 ist ihr Energieverbrauch gering. Das System kommt bei gleicher Kälteleistung mit 60 Prozent weniger Energie aus als eine herkömmliche, dieselbetriebene Anlage. Dieser Vorteil und der geringere Wartungs- und Prüfungsbedarf gegenüber einem herkömmlichen System ermöglichen einen Return-on-Invest über die Nutzungsdauer.

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

Firmenname: Fliegl Fahrzeugbau GmbH

Gründungsjahr: 1991

Geschäftsführer: Helmut Fliegl

Größe der Belegschaft:
250 Beschäftige 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-Pannenhotline: 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)

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

Gegründet im Jahr 1893 ist Kässbohrer einer der führenden Hersteller von Aufliegern in ganz Europa. Das Unternehmen ist stolz darauf, Dank seiner technischen Expertise und Forschungs- und Entwicklungsarbeit in mehr als 55 Ländern vielfältige Anforderungen seiner Kunden in den Bereichen Gefahrguttransport, Stückgut, Kühltransport, Schwerlast und Intermodal-Transport zu erfüllen.

Kässbohrer verfügt über drei Produktionsstätten in Goch und Ulm (in Deutschland), sowie in Adapazari (in der Türkei), vier Ersatzteillager in Ulm, Lyon, Adapazari und dem neuesten Investment, dem erweiterten Lager in Goch, und acht Hauptniederlassungen in ganz Europa. Als Erfinder des Königszapfens setzte Kässbohrer 1931 neue Maßstäbe im Fahrzeugbau. Forschung und Entwicklung haben auch heute noch höchste Priorität bei Kässbohrer.

Unter dem Motto "Enginuity" gewann Kässbohrer den Trailer Innovation Award 2017 in der Kategorie "Sicherheit", den Trailer Innovation Award 2019 in der Kategorie "Fahrgestell", den Trailer Innovation Award 2021 in der Kategorie "Komponenten", den zweiten Platz in der Kategorie "Aufbau", sowie den "Smart Trailer" und den Trailer Innovation Award 2023, den zweiten Platz in der Kategorie "Sicherheit".

Produktpalette

Als Hersteller des ersten 12-Tonnen-Tiefladers im Jahr 1934 und des ersten Tank-Sattelaufliegers Anfang der 1930er Jahre bietet Kässbohrer seinen Kunden weiterhin die breiteste, effizienteste und robusteste Produktpalette in ihren jeweiligen Branchen.

- Auflieger mit Kastenaufbau - Entwickelt für vielseitige Stückguttransporte in den Produktgruppen Standard, City und Intermodal.
- Siloauflieger - Ausgezeichnetes Programm für höchste Qualität, Sicherheit und Effizienz - mit Volumen zwischen 30 und 90 m³, kippbaren und liegenden Silos für Ihre individuellen Anforderungen.
- Tankauflieger - Entwickelt für den leichtesten und sichersten Transport von Flüssiggütern wie Lebensmitteln, Gefahrgütern, Chemikalien und Abfällen.
- Tieflader - Vorstellung einer Serie von ausziehbaren und nicht ausziehbaren Tiefladern mit selbstlenkenden und hydraulisch lenkbaren Achsen für alle Transportanforderungen.
- Kippauflieger - Serie für Bauwesen und Landwirtschaft, konzipiert für Zuverlässigkeit und Robustheit unter anspruchsvollen Bedingungen.
- Spezialfahrzeuge - Entwickelt, um die beste Lösung für den Transport von Nutzfahrzeugen zu bieten.

Zusätzliche Dienstleistungen

Neben den hochwertigen Fahrzeugen bietet Kässbohrer seinen Kunden auch zusätzliche Dienstleistungen an: 24-Stunden-Ersatzteilservice, Qualitäts-Kundendienst an mehr als 667 Servicestellen in Europa, K-Finance Services in Zusammenarbeit mit führenden Finanzierungsgesellschaften in Deutschland, Polen, Frankreich, Spanien und Italien.

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

Firmenname: Pneuhage Fleet Solution GmbH

Gründungsjahr: Teil der 1953 gegründeten Pneuhage Reifendienste - Gruppe

Ansprechpartner:
Benjamin Gartenmaier (Geschäftsleiter);
Sebastian Warncke (Leiter Commercial)

Größe der Belegschaft:
Pneuhage Unternehmensgruppe mit 2.800 Beschäftigten

Hauptsitz: Karlsruhe

Standorte im Firmenverbund:
- ca. 160 eigene Reifen- und Auto-Service-Stationen unter den Marken Pneuhage, Reifen Ehrhardt und First Stop
- über 1.500 eigene Partner-Werkstätten in den Systemen First Stop und Reifen1+ sowie den Netzwerken Fleet-Partner (Deutschland) und PNEUNET (Europa)
- Europaweit sechs eigene Reifen- und Räder-Großhändler
- Vier Produktionsbetriebe in Deutschland für Erneuerung von Lkw-, Trailer- und Busreifen

Jahresumsatz:
Pneuhage Unternehmensgruppe 2022 ca. 900 Mio. Euro

Kontaktdaten:
Pneuhage Fleet Solution GmbH
An der Rossweid 23-25
76229 Karlsruhe

Tel.: +49 (0)721 6188-123
Fax: +49 (0)721 6188-402

www.pneuhage-fleetsolution.com
backoffice@pneu.com

Leistungsprofil

Als hersteller-unabhängiger Mobilitätsdienstleister betreut die Pneuhage Fleet Solution ganzheitlich regionale und internationale Flotten jeder Fuhrpark-Größe und -Art. Individuelle Leistungsbausteine rund um den Reifenservice halten Pkw, Transporter, Lkw, Auflieger, Bus, Ackerschlepper bis hin zur Baumaschine oder Stapler am Laufen.

Zu den Stellschrauben für nachhaltige Einsparpotentiale gehören nicht nur 70 Jahre Erfahrung der Pneuhage Gruppe mit Nutzfahrzeugen. Eine effizienz-optimierte Beratung soll Waren und Personen stets sicher und möglichst ressourcenschonend von A nach B bringen. Der Verbund mit eigenen Großhändlern sorgt für eine große vorrätige und De-minimis-förderfähige Markenvielfalt. Auch Runderneuerungen und Kompletträder kommen bequem aus einer Hand.

Nachhaltige und flächendeckende Reifenkonzepte

Die Reifen sind einige der wenigen Teile am Fahrzeug, die ein Fuhrpark-Betreiber selbst beeinflussen kann. Es gilt, den Verschleiß und weitere verbundene Kosten wie den Kraftstoffverbrauch zu reduzieren. Auch die CO_2-Bilanz ist verstärkt zu beachten. Um Stand- und Ausfallzeiten zu minimieren, organisiert Pneuhage regelmäßige Fuhrparkchecks und mobilen Service, im Pannenfall 24/7.

Kooperationen wie FleetPartner in Deutschland und PNEUNET in vielen Ländern Europas sorgen für erweiterte Flächendeckung an insgesamt über 1.500 Standorten. Für Nutzfahrzeuge kommen rund 400 mobile Service-Einheiten bei Fuhrparkchecks, Service oder Pannenhilfe vor Ort zum Einsatz.

Krönung der auf Nachhaltigkeit und langfristige Kundenzufriedenheit angelegten Reifenkonzepte von Pneuhage ist die Verbindung mit der eigenen Runderneuerung. In vier Werken erhalten 100.000 abgefahrene Lkw- und Bus-Reifen ressourcen-schonend ein weiteres Leben.

Ganzheitliche Mobilität mit digitaler Prozess-Steuerung

Egal ob einer der 160 eigenen Standorte in direkter Nähe ist, oder einer der Partnerbetriebe: die Pneuhage Fleet Solution sorgt für einheitliche Preise und Leistungen an den jeweiligen Servicestandorten. Über die elektronisch erfolgenden Flotten-Abrechnungen hinaus wird Pneuhage künftig mit seinem neuen Flottenservice-Tool „myfleetplus“ weitere Prozesse digitalisieren, um Kunden noch mehr nachhaltige Vorteile zu bieten.

Damit soll der Service für alle Fahrzeugarten im Flottenbetrieb gesteuert werden – d.h. sowohl Nutzfahrzeuge als auch Pkw. So kann transparent mobil und stationär gearbeitet werden, mit direktem Zugriff auf zentrale Stammdaten und fahrzeugbezogene Vereinbarungen.

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

Firmenname: SAF-HOLLAND GmbH

Gründungsjahr: 1881

Vorstand: Alexander Geis, CEO

Ansprechpartner:
Oliver Beierlorzer
Leitung Vertrieb Trailer OE + Flotte
Deutschland /Österreich/Schweiz/Ungarn
Telefon +49 (0) 60 95 / 301-302
SalesOEM_DKDACH@safholland.de

Größe der Belegschaft: ca.6.000 Mitarbeiter

Hauptsitz: 63856 Bessenbach, Bayern

Jahresumsatz: 1,56 Mrd. Euro 2022

Marken:
SAF, Holland, Haldex, KLL, Neway, V.Orlandi, York

Kontaktdaten:
SAF-HOLLAND GmbH
Hauptstraße 26
63856 Bessenbach

Tel.: +49 (0)6095 301-302
Fax: +49 (0)6095 301-200

www.safholland.com
SalesOEM_DKDACH@safholland.de

Leistungsprofil

Die SAF-HOLLAND Group zählt zu den international führenden Herstellern von fahrwerksbezogenen Baugruppen und Komponenten für Truck und Trailer sowie Busse. Als einer von wenigen Zulieferern in der Nutzfahrzeugindustrie ist das Unternehmen global breit aufgestellt und in allen wichtigen Märkten präsent. Das Produktprogramm umfasst Achsen- und Fahrwerksysteme, Bremssysteme, Stützwinden und Zugsattelzapfen sowie Sattelkupplungen und Kupplungssysteme. SAF-HOLLAND beliefert Fahrzeughersteller in der Erstausrüstung (OEM) und arbeitet eng mit Flottenbetreibern und Spediteuren zusammen. Mit seinen Innovationen und Servicepaketen unterstützt das Unternehmen Flotten dabei, ihre Betriebskosten zu minimieren. Auf sechs Kontinenten tragen rund 6.000 engagierte Mitarbeiter zum Erfolg der SAF-HOLLAND Group bei.

Erfolgreiche Elektrifizierung: SAF TRAKr
Qualität, Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit stehen bei den kontinuierlichen Produktinnovationen von SAF-HOLLAND an erster Stelle. Dabei konzentriert das Unternehmen sich auf die Themenstellungen seiner Kunden: Sicherheit, Effizienz, Gewichtsreduzierung und Umweltfreundlichkeit. Leichtbaulösungen sparen Gewicht ein, tragen zu geringerem CO_2-Ausstoß von Zugmaschine und Trailer bei und reduzieren die Betriebskosten über deren Gesamtlaufzeit hinweg.
Bei der Entwicklung neuer Produkte orientiert sich SAF-HOLLAND an Megatrends wie der Elektrifizierung oder Digitalisierung und liefert hier Antworten auf die aktuellen Herausforderungen in der Transportbranche: Die elektrische Rekuperationsachse SAF TRAKr steht für mehr Effizienz und Nachhaltigkeit in der Transportbranche. Sie reduziert oder verhindert Geräusch-, Feinstaub- und CO2-Emissionen. Zum Konzept der intelligenten Smart Axle zählen das digitalisierte Reifendruckkontrollsystem SAF TIRE PILOT I.Q. sowie das Telematik-System SAF TrailerMaster, das für digitale Logistikprozesse Daten in Echtzeit zur Verfügung stellt.

Immer nah am Kunden: SAF-HOLLAND
Nach dem Zusammenschluss zweier regionaler Champions – SAF in Europa und Holland in den USA – etablierte sich der global aktive Spezialist für Achsen und Fahrwerke seit 2006 in den internationalen Wachstumsmärkten. Heute gehören zur SAF-HOLLAND Group namhafte Unternehmen aus verschiedenen Regionen und Bereichen der Transportbranche. So ist der Zulieferer immer nah am Kunden.

Weltweites Service-Netzwerk
Nur wenn Truck und Trailer unterwegs sind, arbeiten sie wirtschaftlich, Ausfallzeiten wegen Reparaturen und Wartungen sind kostspielig. Die SAF-HOLLAND Group versorgt den Großhandel und die Service-Netzwerke der Hersteller zeitnah und kompetent mit Ersatzteilen und fachlichem Know-how. So entsteht ein engmaschiges, weltweites Service-Netzwerk, damit Sattelzüge rasch wieder unterwegs sind und Geld verdienen.

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

Firmenname:
TotalEnergies Retail Deutschland GmbH & Co. KG

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

Firmenkurzportrait:
Mit 1.200 Stationen verfügt TotalEnergies über das drittgrößte Tankstellennetz in Deutschland. Als Ihr zuverlässiger Mobilitätspartner bieten wir Ihnen neben unseren Qualitätskraftstoffen auch Hochleistungsladesäulen für das Stromladen, AdBlue® Zapfsäulen für PKW und LKW sowie gasbasierte Mobilität.

Produktpalette:
Alle Ausgaben rund um Ihren Fuhrpark lassen sich bequem bargeldlos mit der Fleet Card Multi-Energie, der kombinierten Lade- und Tankkarte von TotalEnergies, begleichen. Dazu zählen Ladevorgänge, Kraftstoffe, Erdgas, Autowäschen, Motorenöle und Fahrzeugzubehör.

Kontaktdaten:
TotalEnergies Retail Deutschland GmbH Co. KG
B2B & Card Sales
Jean-Monnet-Straße 2
10557 Berlin

Tel.: +49 (0)30 2027-8722
Fax: - - -

www.fleet-card.de
cards.services@totalenergies.com

Leistungsprofil

Starkes Netzwerk

Die Fleet Card Multi-Energie bietet Zugang zu einem deutschlandweitem Tankstellennetz mit rund 5.000 Akzeptanzstellen der Marke TotalEnergies, Aral, AVIA, Eni und Westfalen. TotalEnergies verfügt über ein hervorragendes Netz von Lkw-freundlichen Stationen und Autohöfen. Zusätzlich kann mit der Fleet Card Multi-Energie an mehr als 90.000 Ladepunkten in Deutschland Strom geladen werden.

Flexible und individuelle Service- und Produktoptionen

Wählen Sie Ihre Produktoptionen für Kraftstoffe, Strom, LNG, CNG, Schmierstoffe, Autowäsche und Fahrzeugzubehör im gewünschten Leistungsumfang für jede Karte individuell. Produktgruppen, die von Ihren Fahrern mit der Fleet Card Multi-Energie nicht bezahlt werden sollen, schließen Sie einfach aus. Zum Schutz vor Missbrauch stellen Sie individuelle Wertelimits. Anomalien werden sofort erkannt und die Transaktionen abgelehnt.

Kostenkontrolle und Transparenz

Mit dem Online-Kundenportal können Sie Ihre Fleet Cards in Echtzeit verwalten: Sie können jederzeit Karten sperren, löschen, neu bestellen, Limits eintragen, Transaktionen rechnungsabhängig kontrollieren, diverse Verbrauchsanalysen erstellen und exportieren sowie Rechnungen downloaden. Mit unseren Service verringern wir Ihren Verwaltungsaufwand und Sie haben alle Kosten im Blick – jederzeit. werden und die Standorte der Fahrzeugflotte zur Routenplanung und Kostenoptimierung in Echtzeit gesteuert werden.

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

Firmenname: Schmitz Cargobull AG

Gründungsjahr: 1892

Vorstand:
Andreas Schmitz (Vorsitzender)
Boris Billich
Andreas Busacker
Marnix Lannoije
Dr. Günter Schweitzer

Ansprechpartner:
Boris Billich
Vertriebsvorstand
Telefon 02558 / 81 - 12 20
Telefax 02558 / 81 - 13 60

Größe der Belegschaft: 6.800

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 rund 60.000 Fahrzeugen und über 6.000 Mitarbeitern ist die Schmitz Cargobull AG Europas führender Hersteller von Sattelaufliegern, Anhängern und Motorwagenaufbauten für temperierte Fracht, General Cargo sowie Schüttgüter. Im Geschäftsjahr 2022/2023 wurde ein Umsatz von ca. 2,6 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 zehn industrielle Fertigungsstätten. Absatzmärkte sind alle europäischen Länder, einschließlich Zentral- und Osteuropa, der Nahe und Mittlere Osten, Nord-Amerika, China, Australien und Afrika.

Schmitz Cargobull liefert Trailer für den sicheren und effizienten Transport. Alle Fahrzeuge sind mit der Schmitz Cargobull Trailer-Telematik TrailerConnect® ausgestattet.

Sattelkoffer
- für den Tiefkühl-, Frischdienst und Trockenfrachttransport
- Vollelektrischer Sattelkoffer für den emissionsfreien Kühltransport

Sattelcurtainsider
- für "General Cargo" und gewerbliche Fertigwaren (Stahl, Papier, Getränke)
- EcoGeneration: mit aerodynamischen Aufbauten

Sattelkipper
- mit optimiertem Eigengewicht und optionaler Thermoisolierung für Schüttgüter aller Art
- mit Onboard-Wiegesystem

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 Container-Transport
- **Anhänger-Wechselfahrgestelle und Zentralachs-Wechselfahrgestelle** für den intermodalen Transport kurzer Wechselbehälter
- **Wechselboxen** 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)
- Full Service Verträge
- Finanzierung, Leasing und Mietkauf
- Ersatzteile, Reifenservice, Reparatur- und Wartungsdienste
- Telematik Datenservice
- Gebrauchtfahrzeuge

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

Firmenname:
TotalEnergies Charging Solutions Deutschland GmbH

Gründungsjahr:
1. Oktober 2022

Geschäftsführer:
Jan Petersen

Größe der Belegschaft:
Rund 80 Mitarbeiter*innen (Stand: Dezember 2023)

Kontaktdaten:
TotalEnergies Charging Solutions Deutschland GmbH
Jean-Monnet-Str. 2
10557 Berlin

Tel.: +49 (0)162 133 38 07
Fax: - - -

www.totalenergies.de/charging-solutions
cs.vertrieb@totalenergies.com

Leistungsprofil

TotalEnergies sieht die Zukunft der Mobilität in alternativen Energien und Elektromobilität. Das Unternehmen geht konsequent den Weg zur Dekarbonisierung der Mobilität und setzt den Fokus auf die Versorgung mit alternativen Antriebsformen. Zur Förderung des Ausbaus der Elektromobilität und Ladeinfrastruktur in Deutschland erfolgte Ende 2022 die Gründung einer eigenen Gesellschaft.

Die TotalEnergies Charging Solutions Deutschland GmbH betreibt, als Full-Service-Anbieter im Bereich Ladeinfrastruktur rund 4.500 Ladepunkte in Deutschland. Das Angebot umfasst die Planung, Einrichtung und den Betrieb inklusive der Stromversorgung und Abrechnung von Normal- oder Schnellladestationen (AC/DC) deutschlandweit und flächendeckend.

Speziell für Geschäftskunden bietet TotalEnergies Charging Solutions integrierte Ladelösungen an Firmenstandorten sowie für Dienstwagenfahrer zuhause an. Als Full-Service Anbieter im Bereich Ladeinfrastruktur stellen wir vordefinierte Komplettpakete bereit, welche Beratung und Planung sowie Installation und Abrechnung der Ladeinfrastruktur aus einer Hand ermöglichen. Unsere Ladeinfrastrukturlösungen für Firmenstandorte beinhalten eine auf das individuelle Kundenbedürfnis abgestimmte Abrechnungsmethode.

Strom für Ladesäulen produziert TotalEnergies mit Solarfarmen, Photovoltaik auf Industriedächern perspektivisch selbst. Bis zum Jahr 2025 sollen weltweit 35 Gigawatt installierte Kapazität aus erneuerbaren Energiequellen erreicht werden, bis 2030 schon 100 Gigawatt. Der erklärte Anspruch ist es, Anfang des kommenden Jahrzehnts zu den weltweiten Top 5 der Produzenten von Strom aus erneuerbarer Energie zu gehören.

Ladelösungen von TotalEnergies - Ihre Vorteile auf einen Blick:

- Schnelle und professionelle Beratung
- Analyse der wirtschaftlichen und örtlichen Anforderungen
- Auf Ihre Bedürfnisse zugeschnittenes Konzept
- Volle Kosten-Kontrolle
- Effizientes Lastmanagement

Sie möchten sich über den Aufbau einer Ladeinfrastruktur an Ihren Standorten informieren?
Dann wenden Sie sich gerne an unser Team.

Hasan Gündüz
Gebietsleiter Sales Ladeinfrastruktur
+49 (0) 162 133 38 07
cs.vertrieb@totalenergies.com
www.totalenergies.de/charging-solutions

Firmenname:
UNION TANK Eckstein GmbH & Co. KG (UTA Edenred)

Gründungsjahr:
1963

Geschäftsführer:
Carsten Bettermann, Chief Executive Officer und General Manager Edenred Fleet & Mobility EMEA

Größe der Belegschaft:
ca. 700 Mitarbeiter

Mutterkonzern:
Edenred S.E., Frankreich

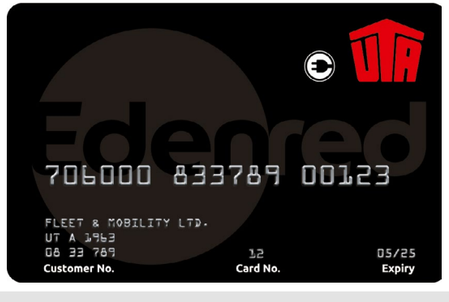
Hauptsitz:
Kleinostheim/Main

Niederlassungen:
15 eigene Niederlassungen und Vertriebsbüros:
Frankreich (Paris), Italien (Mailand),
Niederlande (IJsselstein), Rumänien (Bukarest),
Spanien (Barcelona), Ungarn (Budapest),
Tschechien (Prag), Slowakei (Bratislava),
Schweiz (Zug), Österreich (Wien), Bulgarien (Burgas),
Estland (Talinn), Litauen (Vilnius), Polen (Warschau),
Ukraine (Kiew)

Kontaktdaten:
UNION TANK Eckstein GmbH & Co. KG
Heinrich-Eckstein-Straße 1
63801 Kleinostheim/Main

Tel.: +49 (0)6027 509-0
Fax: +49 (0)6027 509-77177

www.uta.com
info@uta.com



Leistungsprofil

UNION TANK Eckstein GmbH & Co. KG (UTA Edenred) zählt zu den führenden Mobilitätsdienstleistern in Europa. Im 40 Länder umfassenden UTA Akzeptanznetz können gewerbliche Kunden tanken, E-Fahrzeuge laden und zahlreiche weitere Leistungen wie Mautabwicklung, Pannen- und Reinigungsservices sowie innovative digitale Lösungen rund um das Flottenmanagement nutzen. Ein Nachhaltigkeitsprogramm unterstützt Kunden auf dem Weg zu klimaneutraler Mobilität. Das Unternehmen wurde 1963 von Heinrich Eckstein gegründet. Heute ist es Teil der Edenred SE, einem der weltweit führenden Anbieter von Payment Solutions für die Bereiche Food (Essensgutscheine), Mobilität (z. B. Multi-Energie-, Wartungs-, Maut-, Park- und Pendlerlösungen), Incentives (Geschenkgutscheine, Mitarbeiter-Incentive-Portale) und Zahlungslösungen für Unternehmen. UTA Edenred wurde 2023 zum dritten Mal in Folge zum „Besten Tankkarten-Dienstleister für den Mittelstand“ gewählt (Ranking von WirtschaftsWoche/ServiceValue) und mit dem B2B Award der Deutschen Gesellschaft für Verbraucherstudien ausgezeichnet.

Leistungsübersicht/Produktportfolio
Mit der UTA Card und der UTA eCard erhalten Kunden mit Fahrzeugflotten aller Größen Zugang zu einem europaweiten Netzwerk mit über 82.000 Akzeptanzstellen. Sie können nicht nur Kraftstoff beziehen, sondern einfach und bequem in 27 Ländern die Maut abwickeln. Zusätzlich können Kunden weitere Dienstleistungen nutzen. Zu den Partnern gehören mehr als 63.000 Tankstellen in 36 Ländern. Neben Diesel und Benzin deckt das UTA Akzeptanznetz auch alternative Treibstoffe wie Biodiesel, LNG, CNG und seit 2023 auch HVO 100 ab. Darüber hinaus umfasst es UTA Edenreds Elektroladenetz mit mehr als 511.000 Ladepunkten in 28 Ländern.

Mit der UTA One® next hat UTA Edenred eine Mautbox für Fahrzeuge > 3,5 t im Angebot, die nahezu grenzenlose Mobilität in Europa gewährleistet. Die On-Board Unit deckt derzeit 17 Mautkontexte in 15 europäischen Ländern ab. Damit ist sie aktuell die umfassendste Lösung für den European Electronic Toll Service (EETS) am Markt. Mit der UTA One® Move bietet UTA Edenred zudem eine interoperable Mautlösung für Pkw und Transporter an.

Mit digitalen Lösungen wie der Tankplanungssoftware UTA SmartCockpit®, der Telematiklösung UTA SmartConnect® und der digitalen Tankkarte UTA EasyFuel® für die mobile Abwicklung des Kraftstoffbezugs transformiert sich das Unternehmen zu einer digitalen Plattform, die Kunden ein komfortables, transparentes und sicheres Rundum-Mobilitätsangebot bietet – um Mobilität so einfach wie möglich zu machen.

Das umfassende Nachhaltigkeitsprogramm „Move for Good“ und das CO_2-Kompensationsprogramm „UTA Carbon Offset“ unterstützen Kunden bei der Verbesserung ihrer Umweltbilanz und auf dem Weg zu klimaneutraler Mobilität.

Scannen Sie diesen Code mir Ihrem Smartphone, um sich die kostenfreie UTA Stationsfinder App herunter zu laden.

Firmenname: Van Eck Trailers B.V.

Gründungsjahr: 1912

Ansprechpartner:
Jan Paul Nederveen
Verkaufsleiter
jan-paul.nederveen@vanecktrailers.com
M: + +31 (0) 682 192 294

Niederlassungen:
Van Eck Trailers B.V.

After-Sales-Dienstleistungen:
Auch der Service des Herstellers Van Eck hat seinen Sitz in Beesd und bietet einen Rundum-Service an, der Wartung und Reparatur, geplanten Wartungsservice sowie Schadensbehebung mit einem hochqualifizierten Aftersales-Team umfasst.

Zusätzlich zu diesem Service verfügt Van Eck derzeit über 99 Servicestellen in 13 verschiedenen Ländern, um Ihnen den besten Service zu bieten und sicherzustellen, dass Ihr Van Eck-Auflieger gut versorgt ist.

Kontaktdaten:
Van Eck Trailers B.V.
Oude Waag 24
4153 Beesd Die Niederlande

Tel.: +31 (0)345 686 100
Fax: +31 (0)345 382 373

www.vanecktrailers.com
info@vanecktrailers.com

Leistungsprofil

Das 1912 gegründete Unternehmen Van Eck Trailers hat eine starke Tradition für innovative Logistiklösungen, die durch den Slogan 'Trailer Made' vermittelt wird. Das Unternehmen mit Sitz in Beesd - in der niederländischen Provinz Gelderland - begann seinen Betrieb ursprünglich in Lexmond mit Schubkarren und Waggons.

Über ein Jahrhundert alt, fing die Produktpalette von Van Eck an sich zu erweitern, von Lkw-Aufbauten über Kleinbusse in den 50er Jahren bis hin zu leichteren Sattelaufliegern in den frühen 70er Jahren. Im Jahr 2003 begann Van Eck mit dem Bau der Doppelstockauflieger und ergänzte seine Produktpalette um lange schwere Fahrzeuge (LHV). Darüber hinaus ist Van Eck der einzige Aufliegerhersteller, der seine eigenen Rollenbetten entwickelt und produziert. Seit 1983 stellt Van Eck Koffer- und Curtainsider-Rollbetten mit großem Know-How her.

Heute hat Van Eck seine Vision als Innovationsführer für kundenspezifische und nachhaltige Transportlösungen als treibende Kraft in den Vordergrund gestellt. Im Jahr 2020 hat Van Eck mit der Entwicklung der Smart Rollerbed Fahrzeugen mit NMLU (New Modular Loading Unit) den 3. Platz in der Trailer Innovation 2021 Award-Kategorie "Umwelt" belegt. Van Eck hat mit seinem selbst entwickelten Containersperrsystem den 1. Platz des Trailer Innovation Awards 2023 in der Kategorie „Component“ gewonnen.

Darüber hinaus entwickelt Van Eck entsprechend seiner Vision Innovationen für die Fahrzeugsicherheit und den ökologischen Einfluss. In diesem Zusammenhang ist Van Eck Teil mehrerer Initiativen zur Förderung von Straßentransportfahrzeugen und -systemen, wie z.B. das von der Europäischen Kommission geförderte Aeroflex- und Transformatoren-Projekt und das Cluster 2.0, das zur Verbesserung der Sattelauflieger-Technologie und zur Reduzierung der CO^2-Emissionen beträgt.

Produktpalette

Van Ecks Produktpalette besteht jeweils aus 5 Kategorien: Eckstreme, Eco Co2mbi, Eckcellent, Ekspress und Eckspert Series.

- Eckstreme Doppeldecker-Auflieger ermöglichen eine 30%ige Kostenreduzierung, 40% weniger CO^2 und verbessern den Gesamtkraftstoffverbrauch. Der Van Eck Doppeldecker-Auflieger ist der leichteste auf dem Markt.
- Mit der Eco Co^2mbi-Serie bietet Van Eck längere und schwerere Fahrzeuge an, die eine 30%ige Kostenreduzierung ermöglichen und für einen nachhaltigen Transport sorgen, indem die CO^2-Emissionen um 40% gesenkt werden.
- Die Eckcellent Series bietet individuelle Transportlösungen für Ihre Tag- und Nachteinsätze. Diese kann mit FRC- und Pharma-Zertifizierung ausgestattet werden.
- Die Ekspress-Serie ist die zuverlässige Lösung für Luftfracht- und Fluggesellschaften, indem sie Rollen Fördersysteme anbietet, die sichere und zuverlässige Straßentransporte ermöglicht.
- Die Eckspert-Serie repräsentiert sehr spezielle Fahrzeuge wie Flughafenausrüstung oder Schaumpressenauflieger. Jeder dieser Spezialauflieger sprengt die Grenzen der konventionellen Bauweise und demonstriert Van Ecks Einfallsreichtum.

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

Sharing the load

Firmenname: F-Trucks Deutschland GmbH

Gründungsjahr: 2021

Geschäftsführer:
Alex Kröper
Bernhard Kerscher

Ansprechpartner:
Holger Hahn
General Manager
holger.hahn@ford-trucks.de

Hauptsitz: 74564 Crailsheim

Kontaktdaten:
F-Trucks Deutschland GmbH
Haller Str. 208
74564 Crailsheim

Tel.: +49 (0)7951 9411-0
Fax: +49 (0)7951 9411-40

www.ford-trucks.de
info@ford-trucks.de

Leistungsprofil

Die F-Trucks Deutschland GmbH ist der offizielle Generalimporteur der Marke Ford Trucks in Deutschland. Das 2021 neu gegründete Unternehmen vertritt den Lkw-Hersteller Ford Otosan, ein Joint Venture der Koç Holding und der Ford Motor Company mit Sitz in der Türkei, und ist verantwortlich für den Vertrieb und Service von Ford Trucks im Bereich schwere Nutzfahrzeuge.

Produkte
Das erste Fahrzeug, mit dem die F-Trucks Deutschland GmbH die Marke Ford Trucks exklusiv auf den hiesigen Markt gebracht hat, ist der FORD F-MAX. Die universell einsetzbare Sattelzugmaschine in der 4x2-Variante spricht dabei eine breite Kundenbasis in verschiedenen Transportbereichen an. Weitere Typen und Baureihen folgen 2024.

Services
Die marktüblichen Dienstleistungen rund um das Fahrzeug gehören selbstverständlich zum Angebot, wie zum Beispiel verschiedene Servicevertragspakete. Ebenso ist für den F-MAX ein Leasingmodell möglich. Wahlweise können Kunden die Sattelzugmaschine über Fleet Mobility Concept, kurz FMC, das Partnernetzwerk der F-Trucks Deutschland GmbH, mieten. Ein maßgeschneidertes Finanzierungsangebot, bei dem der Kunde alles aus einer Hand erhält, ist über die Tochtergesellschaft F-Trucks Finance verfügbar.

Sales- und After-Sales-Netzwerk
Ein grundlegender Baustein für das erfolgreiche Engagement auf dem größten Nutzfahrzeugmarkt Europas, ist ein flächendeckendes Service- und Händlernetzwerk. Aktuell befindet sich die F-Trucks Deutschland GmbH deshalb im Aufbau eines dichten Partnernetzwerks, das bis zum Jahr 2025 mindestens 100 Servicestandorte und mehr als zwei Dutzend Händler umfassen wird. Die Partner verpflichten sich dabei höchsten Ansprüchen an Qualität und Zuverlässigkeit, für die die F-Trucks Deutschland steht.
Aktuell zählt das Netzwerk über 65 Stützpunkte und garantiert seinen Kunden schon jetzt entlang aller deutschen Hauptverkehrsrouten in jedem Fall ein vollumfängliches Serviceangebot – getreu dem Ford Trucks Motto „Sharing the load“.

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

KÖGEL
BECAUSE WE CARE

Firmenname: Kögel Trailer GmbH

Gründungsjahr: 1934

Geschäftsführer:
Christian Renners (CEO)

Größe der Belegschaft: 1.000 Mitarbeiter

Hauptsitz: Burtenbach

Ansprechpartner:
- Christian Renners, Vorsitzender der Geschäftsführung, christian.renners@koegel.com
- Milan Strmecki, Leiter Vertrieb milan.strmecki@koegel.com
- Maximilian Franz, Bereichsleiter Marketing, Öffentlichkeitsarbeit & Kommunikation, maximilian.franz@koegel.com

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).

- Pritschenfahrzeuge
- Kofferfahrzeuge
- Kühlfahrzeuge
- Baufahrzeuge
- Wechselsysteme
- Chassis
- Euro Trailer
- Kögel Trailer-Achse KTA
- Ladungssicherung

- 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.

Langendorf
high tech on wheels

Firmenname: Langendorf GmbH

Gründungsjahr: 1889

Geschäftsführer: Dr. Klaus P. Strautmann

Größe der Belegschaft: über 400

Hauptsitz: Waltrop, Deutschland

Niederlassungen: Wielun (PL)

Jahresumsatz: 78 Mio.

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 130 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 400 Mitarbeiter produzieren im Jahr zirka 1.500 Fahrzeuge. Das Produktprogramm umfasst dabei Innenlader für den Transport von Fertigelementen, wie beispielsweise Betonteile oder auch Flachglas, sowie Doppelstock-Innenlader, mit denen auf zwei verschiedenen Ladeebenen 66% mehr Frachtgut transportiert werden kann. Ebenfalls gehören Sattelkipper mit Stahl- oder Aluminiummulde, Kippaufbauten für Motorwagen und Tieflader-Sattelauflieger 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.

- Kippsattelauflieger 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.

MITSUBISHI HEAVY INDUSTRIES THERMAL TRANSPORT EUROPE

Firmenname:

Mitsubishi Heavy Industries Thermal Transport Europe GmbH (MTTE)

Gründungsjahr: 2018

Geschäftsführer:

Björn Reckhorn, Hiroyuki Otake und Hiroshi Shiraishi

Größe der Belegschaft: 48

Hauptsitz: Osnabrück

Kontaktdaten:
Mitsubishi Heavy Industries Thermal Transport Europe GmbH
Hannoversche Straße 49
49084 Osnabrück

Tel.: +49 (0)541 80005-0
Fax: +49 (0)541 80005-250

www.mhi-tte.com
info@mhi-tte.com

Leistungsprofil

Mitsubishi Heavy Industries Thermal Transport Europe GmbH (MTTE)

Die 2018 in Osnabrück gegründete MTTE ist mit dem Ziel angetreten, umwelt- und servicefreundliche Transport-Kühlanlagen für eine leisere und effizientere Kühlkette in den Markt zu bringen. MTTE ist ein Joint Venture von Mitsubishi und dem Kühlaggregate-Spezialisten HEIFO, der seit 1998 Generalimporteur der japanischen Mitsubishi-Kühlanlagen ist. Geleitet wird MTTE von den Geschäftsführern Björn Reckhorn, Hiroyuki Otake und Hiroshi Shiraishi. Im Jahr 2019 wurde die vollelektrische Kühlanlage TE30 vom Energy Conservation Center in Japan (ECCJ) als herausragendes energieeinsparendes Produkt ausgezeichnet. Unter dem neuen Markennamen PRECISO bündelte Mitsubishi im Jahr 2022 alle vollelektrischen Transportkühlanlagen. Der japanische Hersteller verfolgt den Weg der Elektrifizierung seiner Kühlanlagen konsequent weiter und baut sein vollelektrisches Portfolio beständig weiter aus.
Ob Stirnwand-, Unterflur- oder Sattelaufliegergeräte. Mitsubishi bietet für jeden Anwendungsfall die passende Lösung.

Mitsubishi Stirnwandgeräte:
- Optimale Gewichtsbilanz: Bezogen auf die Kühlleistung haben MITSUBISHI Stirnwandgeräte ein sehr niedriges Gewicht
- Flexibilität beim Antrieb: Wir bieten Stirnwand-Kühlung sowohl direkt angetrieben als auch vollelektrisch
- Maximale Zuverlässigkeit: Die Technik ist seit Jahrzehnten bewährt und entsprechend robust, dabei gleichzeitig hocheffizient
- Vor allem die vollelektrische Transportkühlung der TE-/TEK- und TEJ-Serie gewährt maximal umweltschonende und zuverlässige Kühlung. Zudem ist sie besonders wartungsarm. Ihre geschlossenen Kältekreisläufe sichern geringe Life-Cycle-Kosten
- Mehr Laderaum: Außenliegende Verdampfer bei der TDJS- und TEJ-Serie gewährleisten, dass der Laderaum komplett nutzbar ist

Mitsubishi Unterflurkühlanlagen:
- Sind immer dort gefragt, wo niedrige Kühlkofferaufbauten wichtig sind
- Die TU-Serie bietet bei sehr kompakten Abmessungen eine besonders hohe Kälteleistung
- Frühere Vorbehalte gegen Unterflurgeräte zählen heute nicht mehr. Mitsubishi Unterfluranlagen sind absolut zuverlässig und wartungsarm. Ihr hohes Maß an Zuverlässigkeit haben sie bereits tausendfach unter Beweis gestellt. Lange Wartungsintervalle belegen dies zusätzlich
- Die Unterflurgeräte der TU-Serie sind auch dann erste Wahl, wenn unterschiedliche Temperaturzonen im Koffer benötigt werden (Mult-Temp-Kühltechnik)

Mitsubishi Sattelaufliegergeräte:
- Sind für jeden Sattelauflieger geeignet
- TFV150: für Pharma zertifiziert (GDP)
- NEU: TFV150-E Elektro - eine vollelektrische Kühlmaschine, die von einem externen Batteriepaket mit Strom versorgt wird und somit eine lokal emissionsfreie Lösung darstellt
- TFV2000 Multi-Temp: das leistungsstarke Sattelaufliegerkühlgerät mit Multi-Temp-Kühltechnik

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:
COO Thomas Biringer
CFO Michael Hummelbrunner

Größe der Belegschaft: 2.150

Jahresumsatz: 446 Mio. Euro

Internationale Marktbearbeitung: 21 Länder
Über eigene Organisation: 12 Länder
Über Händler: 9 Länder

Eigene Standorte: 19

Produktionsstätten: 4
Hanzing (Freinberg; AT), Žebrák (CZ),
Dunaharaszti (HU), Neustadt/Dosse (D)

Vertriebs- u. Servicestandorte: 15

Marken: Schwarzmüller, Hüffermann

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

Der größte Nischenhersteller Europas
Mehr als 150 verschiedene Fahrzeugtypen haben nur einen Zweck: Anspruchsvollen Transportunternehmen mehr Produktivität zu ermöglichen. Das ist die Kernkompetenz der Schwarzmüller Gruppe. 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 vielfach die Standards der Branche und bietet seinen Kunden in anspruchsvollen Branchen individuell angepasste Transportlösungen. Im Mutterwerk Hanzing in Freinberg (Österreich) sowie in den drei weiteren Produktionsstätten Dunaharaszti (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 446 Millionen Euro (Stand: 2022), was einmal mehr ein enormes Wachstum gegenüber dem Vorjahr bedeutet (2021: 414 Mio. Euro, plus 8 Prozent).

In 21 Märkten erfolgreich
Die Schwarzmüller Gruppe verfügt über eine internationale Organisation, die in derzeit 21 Märkten Mittel- und Osteuropas agiert. In zwölf Ländern betreibt sie 19 eigene Standorte, in neun Ländern ist sie durch Händler vertreten. Die 100-Prozent-Tochter Hüffermann ist europäischer Marktführer für Behältertransportanhänger. Der österreichische Premiumhersteller ist trotz seiner Nischenstrategie Marktführer in Österreich, Ungarn, Tschechien, der Slowakei und der Schweiz. Die aktuellen Schwerpunktmärkte sind Europas größte Logistikmärkte Deutschland und Polen, wo in wenigen Jahren signifikante Marktanteile erobert worden sind.

Vielfältigstes Portfolio Europas
Schwarzmüller erzeugt 150 verschiedene Fahrzeugtypen. Für Bau und Infrastruktur bietet das Unternehmen ein Komplettangebot mit mehr als 100 verschiedenen Anhängern. Auch die Plateaufahrzeuge für den Fernverkehr bieten branchenspezifische Varianten für den Transport von Papier, Stahl oder Getränken. Diese Vielfalt unterstützt die Anpassung der Anhänger an unterschiedliche Einsatzumgebungen. Darüber hinaus weisen 60 Prozent der Fahrzeuge individuelle Komponenten jenseits der Preisliste auf, ja, sogar Maßfertigung ist möglich. Auf diese Weise erreicht Schwarzmüller für seine Kunden eine höhere Produktivität, als Standardfahrzeuge sie bieten.

Fahrzeuge, die Maßstäbe setzen
Schwarzmüller setzt die Maßstäbe, wenn es um höhere Nutzlast, längere Einsatzzeiten, einfaches und sicheres Handling oder um die Reduktion von CO_2-Emissionen geht. Dies gelingt durch regelmäßige Innovationen bei der Konstruktion, der Metallbearbeitung oder der Schweißtechnik. Die Schwarzmüller Anhänger verbinden extreme Robustheit mit niedrigem Eigengewicht und zeichnen sich dabei durch intelligente Konfiguration aus. Das Unternehmen ist seit Jahrzehnten Pionier im Leichtbau und bietet in allen Produktgruppen Varianten an, deren Eigengewicht gegenüber Standardfahrzeugen um bis zu 1.000 Kilogramm geringer ist. Mehr als zwei Drittel des gesamten Absatzes besteht aus Leichtbau-Fahrzeugen.

Modernste Produktion der Branche
Um die Komplexität dieses Produktportfolios zu beherrschen, hat Schwarzmüller die modernste Produktion im europäischen Anhängerbau entwickelt. Nach der Neuordnung von 140.000 Produktionsprozessen können komplexe, individuell ausgelegte Fahrzeuge in Standardlieferzeit hergestellt werden.

SCHUNCK GROUP
Internationaler Assekuranz-Makler

Firmenname:
OSKAR SCHUNCK GmbH & Co. KG

Geschäftsführer:
Richard Renner, Peter Kollatz,
Thomas Wicke

Größe der Belegschaft:
Mehr als 300 Mitarbeiter*innen

Standorte:
Berlin, Bielefeld, Bremen, Düsseldorf, Köln,
Frankfurt/Main, Freiburg, Hamburg, München, Stuttgart

Eine Tochtergesellschaft in 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
Englschalkinger 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

Assekuradeur 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

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)

Aufsichtsrat:
Horst Kottmeyer (Vorsitzender)
Thomas Heinbokel (Stellvertretender Vorsitzender)
Sandra Herbst
Reinhold Fisel
Klaus Akkermann

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: - - -

www.bgl-ev.de
bgl@bgl-ev.de

Leistungsprofil

Der BGL ist der Spitzenverband für Straßengüterverkehr, Logistik und Entsorgung in Deutschland mit Sitz in Frankfurt am Main. Er vertritt seit 1947 die berufsständischen Interessen von aktuell rund 7.000 in seinen Landesverbänden organisierten Unternehmen. Diese betätigen sich schwerpunktmäßig in den Bereichen Straßengütertransport, Logistik, Spedition, Lagerung und Entsorgung. Damals noch unter dem Namen BDF schuf der BGL das Logo „fern-schnell-gut“ sowie den „Brummi“ und ist Mitgründer der Kombiverkehr GmbH & Co. KG, dem größten Operator Deutschlands im Kombinierten Verkehr Straße/Schiene.

Seine Mitgliedsunternehmen vertritt der BGL in enger Zusammenarbeit mit seinen Landesverbänden überregional und international auf allen wichtigen gewerbepolitischen Feldern. Er unterhält dafür Repräsentanzen in Berlin und Brüssel sowie Fachabteilungen für Verkehrssicherheit, Umwelt, Gefahrgut und Entsorgung, Wirtschaftliche Grundsatzfragen, Internationalen Verkehr, Rechts- und Versicherungsfragen, Sozialpolitik und Berufsbildung, Technik, Betriebswirtschaftliche Informationssysteme und EDV, Öffentlichkeitsarbeit und Wirtschaftsbeobachtung. Der BGL ist Mitglied im Weltverband IRU (International Road Transport Union) in Genf. Für die Durchführung der laufenden Geschäfte sind BGL-Vorstandssprecher Prof. 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.

Zusätzlich zur gewerbepolitischen Vertretung bietet der BGL den ihm angeschlossenen Unternehmen viele wirtschaftlich interessante Produkte und Dienstleistungen mit echtem Mehrwert. Außerdem sind BGL-Mitgliedsunternehmen berechtigt, den „Brummi“ als Werbeträger auf Lkw-Planen, Briefpapier usw. zu verwenden. Über die „Brummi-Card“ erhalten Lkw-Fahrerinnen und Lkw-Fahrer exklusive Vorteile. Die verbandsinterne Kommunikation läuft zeitgemäß u.a. über das bidirektionale Portal „myBGL“.

idem telematics

Firmenname: idem telematics GmbH

Gründungsjahr: 1998

Geschäftsführer: Jens Zeller, Thomas Piller

Größe der Belegschaft: 75

Hauptsitz: München

Niederlassungen: Ulm

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 Verlader darin, ihr Kerngeschäft kontinuierlich zu verbessern. Damit können sie ihre Profitabilität und Wettbewerbsfähigkeit sowie die Zufriedenheit ihrer Kunden steigern – unkompliziert, unabhängig, flotten- sowie herstellerübergreifend. 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.

Kontaktdaten:
idem telematics GmbH
Lazarettstr. 4
80636 München

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

www.idemtelematics.com
info@idemtelematics.com

Leistungsprofil

Herstellerübergreifende Telematik-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
Die TC Trailer Gateway Familie von idem telematics besteht aus der TC Trailer Gateway BASIC und der TC Trailer Gateway PRO. Mit der TC Trailer Gateway BASIC bietet idem telematics für das preissensible Standard-Trailer-Segment (z.B. Curtainsider und Kofferaufbauten) eine günstige Einstiegstelematik mit vielfältigem Funktionsumfang: Drahtlos-Schnittstellen für die Reifendrucküberwachung (TPMS), Bluetooth und WLAN sind ebenso intergiert wie die elektronische Überwachung der Trailer-Bremsperformance (EBPMS). Der Einstieg in sicherheitsfördernde, spritsparende und datenbasierte Servicedienste war noch nie einfacher. Führende Trailerhersteller liefern ihre Fahrzeuge bereits ab Werk mit TC Trailer Gateways von idem telematics.

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.

Die TC Trailer Gateway PRO bietet darüber hinaus einen erweiterten Funktionsumfang, um die besonderen Anforderungen von temperaturgeführten Transporten für Lebensmittel oder Medikamente abzudecken und die gesetzlichen Anforderungen, z. B. hinsichtlich des Kühlkettennachweises, zu erfüllen.

Herstellerunabhängige Truck Telematik
idem telematics bietet außerdem eine Truck-Hardware, die sich einfach einbauen und vernetzen lässt. Die Lösung unterstützt neben dem 2G auch den 4G-Funkstandard und ist obendrein preisgünstiger als das Vorgängerprodukt. Die Hardware verfügt über eine eigene Batterie, durch die das System immer einsatzbereit bleibt. Auf diese Weise kann der Disponent auch bei ausgeschalteter Zündung Auftrags- und Tourdaten, Textnachrichten und Navigationsziele auf das Fahrer-Display senden, wo sie direkt beantwortet oder bearbeitet werden können.

Ob High-End oder Einstiegstelematik: Die Telematik Produkte von idem telematics können den Anforderungen entsprechend eingesetzt und erweitert werden und sorgen 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.

Firmenname:
OpenTelematics e. V. – Verband der Telematik

Gründungsjahr: 2018

Vorstand: Thomas Gräbner

Ansprechpartner:
Daniel Thommen
Jens Uwe Tonne
Hans-Jörg Nolden

Vorteile für Integratoren
- einheitliches Beschreibungs- und Konfigurationsformat
- Mitwirken bei Entwicklung und Erweiterung des OT Protokolls
- Optimierung bei Implementierung, Wartung und Support von Schnittstellen
- Geringer Integrationsaufwand

Vorteile für Anwender
- Standardisierter Prozess bei der Integration von Hard- und Software
- Geringerer Zeit- und Kostenaufwand bei der Implementierung
- Abbau von technischen, zeitlichen und finanziellen Barrieren
- Schnellerer ROI bei Digitalisierungsprojekten
- Reduktion von Abhängigkeiten und Fehlerquellen

Kontaktdaten:
OpenTelematics e. V. Verband der Telematik
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. In 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. Open Telematics richtet sich an Telematikanbieter, Softwarehersteller und Interessierte im europäischen Raum.

Unsere Ziele
Das formulierte Ziel des Verbandes ist eine offene Technologie- und Entwicklungspartnerschaft aus Anbietern von Telematik-Lösungen, branchennahen Soft- und Hardwareherstellern, sowie Nutzern der Technologie. Ein primäres Ziel ist die Weiterentwicklung standardisierter Protokolle zur Übertragung von Telematikdaten, sowie deren Austausch mit unterschiedlichen Software- und Basistechnologien.

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.

Einfacher Austausch logistischer Informationen mit OT API
Die OpenTelematics API integriert alle wesentlichen Daten, welche für den Austausch von logistischen Informationen benötigt werden. Neben Fahrzeug, Positions- und Statusinformationen, können Messages, Auftrags- und Tourdaten, sowie Informationen des digitalen Kontrollgerätes standardisiert ausgetauscht werden. Die Lösung basiert auf einer REST-API nach „Open API Spezifikation“ und beinhaltet moderne Standards wie „Webhooks“ zur eventbasierten Datenübertragen oder die Möglichkeit der Authorisierung durch „OAuth2“. Wir achten besonders auf eine eindeutige Spezifikation, die gängigen Konventionen folgt und auf eine umfangreiche Dokumentation.

Wie kann das OpenTelematics Protokoll genutzt werden
OpenTelematics e. V. verfolgt keine kommerziellen Ziele. Für die Integration und Nutzung des Protokolls fallen keine Implementierungs-, oder Transaktionskosten an. Die Lizenzierung der Open Telematics API erfolgt über die Mitgliedschaft in unserem Verband.

Weitere Informationen und Angebote auf:
https://www.opentelematics.io

Firmenname:
SVG Bundes-Zentralgenossenschaft Straßenverkehr eG

Gründungsjahr: 1947

Vorstand:
Marcel Frings
Dierk Hochgesang
Stefan Wurzel

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

E-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
- Kombinierter 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 1947 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.

Seite	Unternehmen	Straße	PLZ	Ort		Telefon			Fax			Internet	E-Mail
105	**Aral Fleet Solutions**	Wittener Straße 45	44789	Bochum		+49	(0)800	7237115 (kostenfrei, Mo-Fr von 7-19 Uhr)	-	-	-	www.aral.de/fleet	info@aralcard.de
60/61	**ASC DE Advanced Supply Chain GmbH**	Herrenpfad -Süd 40	41334	Nettetal		+49	(0)160	3437335	-	-	-	www.advancedsupplychain.com	simon.sexton@advancedsupplychain.com
82	**BFS - Business Fleet Services GmbH**	An der Autobahn 2-8	74592	Kirchberg an der Jagst		+49	(0)7904	94290-0	+49	(0)7904	94290-59	www.bfs.tv	zentrale@bfs.tv
62	**BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG**	Präsident-Kennedy-Platz 1	28203	Bremen		+49	(0)421	398-01	-	-	-	www.blg-logistics.com	communications@blg.de
122	**Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik u. Entsorgung (BGL) e.V.**	Breitenbachstraße 1	60487	Frankfurt		+49	(0)69	7919-0	-	-	-	www.bgl-ev.de	bgl@bgl-ev.de
63	**Chemion Logistik gmbH**	CHEMPARK Leverkusen, Gebäude G7	51368	Leverkusen		+49	(0)214	2605-33900	+49	(0)214	2605-33901	www.chemion.de	chemion@chemion.de
96/97	**CSD Transport Software GmbH**	Kirchstraße 11	4849	Bad Düben		+49	(0) 34243	2857-0	+49	(0)34243	2857-119	www.csd-transport.de	info@csd-transport.de
64	**DACHSER SE**	Thomas-Dachser-Straße 2	87439	Kempten im Allgäu		+49	(0)831	59160	+49	(0)831	59167777	www.dachser.de	info@dachser.com
88	**DAKO GmbH**	Brüsseler Straße 22	07747	Jena		+49	(0)3641	22778596	+49	(0)3641	22778599	www.dako.de	info@dako.de
68	**Duisburger Hafen AG**	Alte Ruhrorter Str. 42 - 52, Hafennr.3650	47119	Duisburg		+49	(0)203	803-0	-	-	-	www.duisport.de	presse@duisport.de
106	**ECOOLTEC Grosskopf GmbH**	Zinkhüttenstraße 17	45473	Mülheim an der Ruhr		+49	(0)201	874894-10	+49	(0)201	874694-09	www.ecooltec.com	info@ecooltec.com
107	**Fliegl Fahrzeugbau GmbH**	Oberpöllnitzer Straße 8	07819	Triptis		+49	(0) 36482	830-0	+49	(0)36482	830-60	www.fliegl-fahrzeugbau.de	triptis@fliegl-fahrzeugbau.de
65	**Frigo-Trans GmbH**	Industriestrasse 10	67136	Fußgönheim		+49	(0)6237	4043-10	-	-	-	www.frigo-trans.eu	logistik@frigo-trans.de
116	**F-Trucks Deutschland GmbH**	Haller Str. 208	74564	Crailsheim		+49	(0)7951	9411-0	+49	(0)7951	9411-40	www.ford-trucks.de	info@ford-trucks.de
89	**FUMO Solutions GmbH**	Lerchenbergstraße 27	89160	Dornstadt		+49	(0)7348	4071720	-	-	-	www.fumo-solutions.com	info@fumo-solutions.com
83	**GEFA BANK GmbH**	Robert-Daum-Platz 1	42117	Wuppertal		+49	(0)202	382-560	+49	(0)202	382-700560	www.gefa-bank.de	transport@gefa.de
66	**Geis Holding GmbH & Co. KG**	Rudolf-Diesel-Ring 24	97616	Bad Neustadt		+49	(0)9771	603-103	+49	(0)9771	603-119	www.geis-group.com	info@geis-group.de
67	**GROUP7 AG**	Eschenallee 8	85445	Schwaig b. München		+49	(0)8122	9453-1120	+49	(0)8122	9453-1129	www.group-7.de	k.spielmann@group-7.de
84	**GTT - Greiwing Truck & Trailer GmbH & Co. KG**	Mergenthalerstr. 2	48268	Greven		+49	(0)2571	99798-0	+49	(0)2571	99798-77	www.greiwing.com	info@greiwing.com
69	**a. hartrodt Deutschland (GmbH & Co) KG**	Högerdamm 35	20097	Hamburg		+49	(0)40	2390-0	+49	(0)40	2390-319	www.hartrodt.com	ah_ham@hartrodt.com
70	**Simon Hegele Ges. f. Logistik u. Service mbH**	Haid-und-Neu-Straße 13-15	76131	Karlsruhe		+49	(0)721	57009-0	+49	(0)721	57009-7104	www.simon-hegele.com	info@hegele.de
123	**idem telematics GmbH**	Lazarettstr. 4	80636	München		+49	(0)89	7201367-0	+49	(0)89	7201367-29	www.idemtelematics.com	info@idemtelematics.com
100	**Infraserv Logistics GmbH**	Stroofstrasse 27	65933	Frankfurt am Main		+49	(0)69	305-44010	+49	(0)69	305-80164	www.infraserv-logistics.com	sven.frerick@infraserv-logistics.com
90	**InterSystems GmbH**	Robert-Bosch-Str. 16a	64293	Darmstadt		+49	(0)6151	1747-0	+49	(0)6151	1747-11	www.InterSystems.de	info@InterSystems.de
108	**Kässbohrer Fahrzeugwerke GmbH**	Siemensstraße 74	47574	Goch		+49	(0)2823	97210	+49	(0)2823	9721-21	www.kaessbohrer.com	Customer care: 00 800 527 72 647 37
85	**KLVrent GmbH & Co.KG**	Gewerbestraße 11	83365	Nußdorf		+49	(0)8669	35822200	+49	(0)8669	35822291	www.klv.rent	info@klvrent.de
117	**Kögel Trailer GmbH**	Am Kögel-Werk 1	89349	Burtenbach		+49	(0)8285	880	+49	(0)8285	8817905	www.koegel.com	info@koegel.com
86	**KRAVAG-LOGISTIC Versicherungs-AG**	Heidenkampsweg 102	20097	Hamburg		+49	(0)800	5331135*	+49	(0)40	23606-4366	www.kravag.de	info@kravag.de
118	**Langendorf GmbH**	Bahnhofstraße 115	45731	Waltrop		+49	(0)2309	938-0	+49	(0)2309	938-190	www.langendorf.de	info@langendorf.de
101	**Linde Material Handling GmbH**	Carl-von-Linde-Platz	63743	Aschaffenburg		+49	(0)6021	99-0	+49	(0)6021	99-1570	www.linde-mh.de	info@linde-mh.de
91	**LIS Logistische Informationssysteme GmbH**	Hansaring 27	48268	Greven		+49	(0)2571	929-01	-	-	-	www.lis.eu	info@lis.eu
92	**q.beyond logineer GmbH**	Flughafenstraße 52b	22335	Hamburg		+49	(0)40	8090421-0	+49	(0)40	822235-200	www.logineer.com	info@logineer.com
78	**LOXXESS AG**	Weinheimer Straße 64	68309	Mannheim		+49	(0)621	727325-0	+49	(0)621	727325-10	www.loxxess.com	anfrage@loxxess.com
71	**METRO LOGISTICS Germany GmbH**	Schlüterstr. 1	40235	Düsseldorf		+49	(0)151	15115983	-	-	-	www.metro-logistics.de	t.schmalenberg@metro-logistics.de
119	**Mitsubishi Heavy Industries Thermal Transport Europe GmbH**	Hannoversche Straße 49	49084	Osnabrück		+49	(0)541	80005-0	+49	(0)541	80005-250	www.mhi-tte.com	info@mhi-tte.com
72	**MOSOLF SE & Co. KG**	Dettinger Straße 157 - 159	73230	Kirchheim/Teck		+49	(0)7021	8090	+49	(0)7021	52576	www.mosolf.com	mosolf@mosolf.com
102	**Paul Müller GmbH**	Brobbecke 1	58802	Balve		+49	(0)2375	9181-12	+49	(0)2375	9181-30	www.mueller-safety.de	info@mueller-safety.de
124	**OpenTelematics e. V. Verband der Telematik**	Schadowstraße 63	40212	Düsseldorf		+49	(0) 211	54767130	.	.	.	www.OpenTelematics.io	info@opentelematics.io
73	**Pabst Transport GmbH & Co. KG**	Industriestraße 15	97469	Gochsheim		+49	(0)9721	7630-300	+49	(0)9721	7630-111	www.pabst-transport.de	jochen.oeckler@pabst-transport.de
74	**PAKi Logistics GmbH**	Thüngenfeld 1	58256	Ennepetal		+49	(0)2333	975395-000	+49	(0)2333	975395-900	www.paki-logistics.com	info@paki-logistics.com
75	**pfenning-Gruppe**	Benzstr. 1	68542	Heddesheim		+49	(0)6203	9545-0	+49	(0)6203	99100	www.pfenning-group.com	info@pfenning-logistics.com
109	**Pneuhage Fleet Solution GmbH**	An der Rossweid 23-25	76229	Karlsruhe		+49	(0)721	6188-123	+49	(0)721	6188-402	www.pneuhage-fleetsolution.com	backoffice@pneu.com
103	**proLogistik Group**	Fallgatter 1	44369	Dortmund		+49	(0)231	51940	+49	(0)231	5194 94	www.proLogistik.com	info@proLogistik.com
110	**SAF-HOLLAND GmbH**	Hauptstraße 26	63856	Bessenbach		+49	(0)6095	301-302	+49	(0)6095	301-200	www.safholland.com	SalesOEM_DKDACH@safholland.de
112	**Schmitz Cargobull AG**	Bahnhofstraße 22	48612	Horstmar		+49	(0)2558	81-0	+49	(0)2558	81-500	www.cargobull.com	info@cargobull.com
121	**OSKAR SCHUNCK GmbH & Co. KG**	Englschalkinger Str. 12	81925	München		+49	(0)89	38177-0	+49	(0)89	38177-299	www.schunck.de	info@schunck.de
120	**Schwarzmüller Gruppe**	Hanzing 11	A-4785	Freinberg		+43	(0)7713	800-0	+43	(0)7713	800-297	www.schwarzmueller.com	office@schwarzmueller.com
98	**Soloplan GmbH**	Illerhöhe 1	87437	Kempten (Allgäu)		+49	(0)831	57407-0	+49	(0)831	57407-111	www.soloplan.de	info@soloplan.de
104	**STILL GmbH**	Berzeliusstraße 10	22113	Hamburg		+49	(0)40	7339-2000	+49	(0)40	7339-2001	www.still.de	info@still.de
125	**SVG Bundes-Zentralgenossenschaft Straßenverkehr eG**	Breitenbachstraße 1	60487	Frankfurt		+49	(0)69	7919-500	+49	(0)69	7919-245	www.svg.de	info@svg.de
93	**TachoEASY GmbH**	Viktor-Kaplan-Allee 12	A-7025	Pöttelsdorf		+43	(0)2626	21819	+43	(0)2626	21819 88	www.tachoeasy.com	info@tachoeasy.com
87	**TIP Trailer Services Germany GmbH**	Bredowstraße 20	22113	Hamburg		+49	(0)40	350880	+49	(0)40	35088222	www-tip-group.com	info-central@tip-group.com
99	**TIS Technische Informationssysteme GmbH**	Müller-Armack-Str. 8	46397	Bocholt		+49	(0)2871	27220	+49	(0)2871	272299	www.tis-gmbh.de	kontakt@tis-gmbh.de
113	**TotalEnergies Charging Solutions Deutschland GmbH**	Jean-Monnet-Straße 2	10557	Berlin		+49	(0)162	1333807	-	-	-	www.totalenergies.de	cs.vertrieb@totalenergies.com
111	**TotalEnergies Retail Deutschland GmbH Co. KG**	Jean-Monnet-Straße 2	10557	Berlin		+49	(0)30	2027-8722	-	-	-	www.fleet-card.de	cards.services@totalenergies.com
114	**UNION TANK Eckstein GmbH & Co. KG**	Heinrich-Eckstein-Straße 1	63801	Kleinostheim/Main		+49	(0)6027	509-0	+49	(0)6027	509-77177	www.uta.com	info@uta.com
115	**Van Eck Trailers B.V.**	Oude Waag 24	NL-4153	Beesd Die		+31	(0)345	686100	+31	(0)345	382373	www.vanecktrailers.com	info@vanecktrailers.com
80/81	**VGP Industriebau GmbH**	Karl-Arnold-Platz 1	40474	Düsseldorf		+49	(0)211	875445-00	+49	(0)211	875445-99	www.vgpparks.eu/de	germany@vgpparks.eu
94	**Webfleet Solutions Sales B.v.**	Inselstrasse 22	04103	Leipzig		+49	(0)69	6630-8024	--	--	--	www.webfleet.com	sales@webfleet.com
76	**Gebrüder Weiss Gesellschaft m.b.H.**	Bundesstraße 110	A-6923	Lauterach		+43	(0)5574	696-0	-	-	-	www.gw-world.com	service@gw-world.com
77	**Würfel Holding GmbH**	Am Leuchtturm 10	27568	Bremerhaven		+49	(0)471	9795-183	+49	(0)471	9795-4183	www.wuerfel.com	logistik@wuerfel.com
95	**Softwarebüro Zauner GmbH & Co. KG**	Jahnstraße 54 - 64	63150	Hausenstamm		+49	(0)6104	699-170	+49	(0)6104	699-184	www.zauner.software	office@zauner.software

verkehrs RUNDSCHAU

ANZEIGEN-MARKT

Rubriken:

Absatz- / Abrollkipper / Kipper
Ankauf Anhänger, Auflieger
Ankauf Lkw, Transporter
Aus- und Fortbildung
Fahrzeughersteller
Fahrzeugteile, Motoren, Zubehör
Gabelstapler, Zusatzgeräte
Geschäftsverbindungen
Immobilienbörse
Kapitalmarkt
Kühlfahrzeuge
Lkw-Leasing, Lkw-Vermietung
Lkw-Werkstätten
Logistik-Dienstleistungen
Messehinweise
Spezial- u. Kommunalfahrzeuge
Stellenmarkt
Tank- und Silofahrzeuge
Telematik und Software
Verkauf Anhänger, Auflieger
Verkauf Lkw
Verkauf Transporter
Verschiedenes
Versteigerungen
Wechselanhänger und -brücken
Werkstattbedarf

Anzeigenverwaltung
Tel. 089 / 20 30 43-23 75
anzeigen.verkehrsrundschau@tecvia.com

Ihr Mediaberater für Rubrikanzeigen
Ralf Schmidt
Tel. 08742 / 919994 oder 0160 / 8869867
E-Mail: ralf.schmidt@tecvia.com

Geschäftsverbindungen

GRÜRMANN
Unternehmenskauf
Unternehmensverkauf
seit über 70 Jahren
Eiserfelder Straße 300 · 57080 Siegen
Tel.: 0271 387878 0 · Info@gruermann.com

www.sofortleasing.eu

Mautbürgschaften
Hotline: (06621) 6400-0
...ist doch klar! truck-broker.
Ihr Versicherungsmakler

Prämie SZM Haftpflicht / Vollkasko mtl. € 327.20
LOGISTIK-ASSEKURANZ – Telefon 02153 950 72 73

WANTED!

ZUVERLÄSSIGE SUBUNTERNEHMER MIT SATTELZUGMASCHINE

SIE SIND
zuverlässig, engagiert, motiviert. Sie haben eine eigene EG-Lizenz und verfügen über eine Sattelzugmaschine, inkl. ADR-Ausrüstung?

WIR BIETEN:
- Ein angenehmes Arbeitsklima
- Einen wirtschaftlichen Fahrzeugeinsatz
- Europaweite Touren
- Stetige Preisanpassung mittels Dieselfloater

INTERESSIERT? WIR FREUEN UNS AUF SIE!
Frigo-Trans GmbH · Tel.: +49 6237 4043-10
Industriestraße 10 · 67136 Fußgönheim · www.frigo-trans.eu
E-Mail: fuhrpark@frigo-trans.de
Pharma Supply Chain Solutions FRIGO-TRANS®

IGS Intermodal Container Logistics
www.igs-intermodal.de
Wir suchen per sofort ab den Norddeutschen Seehäfen (Hamburg und Bremerhaven)
IGS INTERMODAL

Unternehmer in Dauerbeschäftigung für Container Trucking im Nah- und Fernverkehr

Wir sind ein am Markt etabliertes solides Unternehmen und stehen für eine langfristige faire Zusammenarbeit. Dabei bieten wir gute Konditionen bei gesicherter schneller Bezahlung.

Klaus Wiemer (Nahverkehr)
Telefon: 040 74 00 2- 120
Telefax: 040 74 00 2- 100
k.wiemer@igs-intermodal.de

Andree Weidmann (Fernverkehr)
Telefon: 040 74 00 2- 131
Telefax: 040 74 00 2- 100
a.weidmann@igs-intermodal.de

Partner der: ZIGSXPRESS GmbH

www.verkehrsrundschau.de

Entsorgungsunternehmen/ Containerdienst (KMU) in Bayern zur Übernahme von Investor gesucht. *Chiffre: 9259140*

Wir kaufen Ihre offenen Posten gegen Skontogebühr.
Nebes Leasingagentur
Mobil 0172-8620662
Tel 08105/5691
www.lkwleasing.net

Fahrzeughersteller

Highly efficient #together
That's: Sharing the load.

Der F-MAX: mein cleverer Partner.

Er überzeugt durch aerodynamisches Design, einen Ecotorq Motor mit Eco+ Modus und kraftstoffsparende Technologien, wie z. B. eine vorausschauende Geschwindigkeitsregelung. Wer dies zu nutzen weiß, ist auf lange Sicht nicht zu bremsen.

ford-trucks.de

Ford TRUCKS
Sharing the load

Ankauf Lkw, Transporter

* MB * MAN * Scania * Volvo * DAF * Iveco * MB * MAN * Scania * Volvo * DAF * Iveco * MB * MAN * Scania *

Flexibel + Fair seit 1980

KLINK Nutzfahrzeug-Handel

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 suchen und kaufen Lebensmitteltankfahrzeuge 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

Wir kaufen ständig gebrauchte LKW, Anhänger und Auflieger.

Kutsch
Fahrzeughandelsgesellschaft 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

Kaufe alle LKW, SZM, Auflieger, Kipper, Baumaschinen
NAJIM AUTOMOBILE GMBH, Mobil: 0179 7318743, info@najim-automobile.de

Suche laufend Nutzfahrzeuge
Tel. 08035/8115, Fax: -/9678354
Mobil: 0171/5282543
hiltrudsennhenn@t-online.de

www.verkehrsrundschau.de

Mobil: +49 173 77777 49
Email: info@khalil-trucks.com
NK TRUCKS
SUCHEN FÜR DUBAI DRINGEND
ALLER ART/TYP LKW · BAUMASCHINEN
BETONMISCHER · BETONPUMPEN · PKW
Bj. 1970 – 2020 · http://khalil-trucks.de/gesucht

RH 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

Eilige Anzeigen per E-Mail an:
anzeigen.verkehrsrundschau@tecvia.com

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

O.Marcus-Getriebeservice
Weissensteinstr. 10, 97737 Gemünden
– LKW-BUS-Getriebe mit Garantie für MB – SK/Actros, ZF, MAN, DAF und NMV-Getriebe
– Preiswerte Instandsetzung von Getrieben und Achsen mit Garantie
– Ankauf defekter Getriebe
Tel. (0 93 51) 60 45 708
Fax (0 93 51) 60 45 709
marcus-getriebeservice@gmx.de
www.getriebe-marcus.de

Anzeigendisposition
Tel.: 089/203043-2375
E-Mail:
anzeigen.verkehrsrundschau@tecvia.com

Ankauf Anhänger, Auflieger

ALLTRUCKS · KNORR-BREMSE · BOSCH · ZF

LKW Lasic GmbH • München
+49 (0)89/89 21 51-0 • lkwlasic.com

LKW LASIC Tankauflieger.de
Servicepartner von Tecnokar, Grapar und Magyar

Verkauf Lkw

HIKE USED

Im Erlet 11
D-90518 Altdorf
Tel.: +49 (0) 91 87/40 900-800
Fax: +49 (0) 91 87/40 900-805
E-Mail: info@noris-truck-center.de
Internet: www.noris-truck-center.de

OK TRUCKS
PRE-OWNED VEHICLES CERTIFIED BY IVECO

IVECO Eurocargo
Plane/Koffer, LBW

Sie brauchen Hilfe?
Wir helfen Ihnen bei der Gestaltung Ihrer Anzeige!
Rufen Sie uns an. Telefon (089) 203043-2375

Leasing, Vermietung

Ihr LKW-Vermiet-Service in Brilon, Paderborn und Arnsberg

LVS WITTELER

LVS LKW-Vermiet-Service Witteler GmbH
In der Mercedes-Benz Vertretung
PAUL WITTELER
Möhnestraße 54 · 59929 Brilon
Telefon 02961 7404-0
Telefax 02961 7404-66
Email info.lvs@witteler-automobile.de
Internet www.witteler-automobile.de

MTC MULTI-TRUCK-CENTER
Truck & Trailer mieten
0800-6827368 · www.mtc-rental.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

AKTION
STARK Autarke Mobile Waschanlagen
Selbstfahrend mit Wassertank
Batterie • Benzin • Diesel • Strom
Altgeräterücknahme
Vorführgeräte / Leasing
STARK WASCHANLAGEN
www.stark-waschanlagen.de · Telefon 07967 328

Regenwasser-/Löschwasserbehälter
Heizöl-/Diesel-/Pflanzenöl- und Edelstahlbehälter neu und gebraucht von 1.000 bis 300.000 Ltr. Inhalt. Pufferspeicher, Zapfsäulen, Tankreinigungen und Tankdemontage. **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

Volvo Trucks

Vergleich der Antriebskonzepte

Der Diesel ist nicht mehr allein – längst stehen klimafreundlichere Alternativen bereit. Bei Volvo Trucks sind das der frisch überarbeitete LNG-Motor, der, mit Biogas betrieben, klimaneutralen Transport ermöglicht. Oder man greift mit dem FH Electric gleich zur batterieelektrischen Lösung. Wie Gaser, Elektro und Diesel, Letzterer bereits mit dem neuen HVO-Kraftstoff betankt, fahren und sich ihre Verbräuche entwickeln, klären wir in unserem großen, markeninternen Vergleichstest.

Das Jahr in Bildern

Vielen Unternehmern wird 2023 wahrscheinlich als herausfordernd oder auch sorgenvoll in Erinnerung bleiben. Die Redaktion der VerkehrsRundschau blickt in der letzten Ausgabe des Jahres auf die wichtigsten Entscheidungen und Ereignisse zurück, die die Branche beschäftigt haben.

Lkw-Miete-Marktübersicht

Wie emissionsarm eine Lkw-Flotte aufgestellt ist, ist nicht länger nur ein Aspekt fürs gute Gewissen oder den Nachhaltigkeitsbericht, sondern wirkt sich jetzt mehr denn je auf die Mautbelastung aus. Auch Lkw-Vermieter bringen sich in Stellung, einige bieten bereits E-Lkw zur Langzeitmiete an. Mit welchen Services und Mehrwerten sie außerdem um die Gunst der Kunden buhlen, erfahren Sie in der großen Marktübersicht Lkw-Miete.

verkehrs RUNDSCHAU

IMPRESSUM

Verlag Heinrich Vogel
TECVIA GmbH
Aschauer Straße 30, 81549 München

Handelsregister: Amtsgericht München HRB 110956

Medienpartner
Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik
TÜV Süd

Geschäftsführer
Peter Lehnert

Chefredakteur (V.i.S.d.P.)
Gerhard Grünig (gg) 089 / 20 30 43-21 84

Stellvertreter des Chefredakteurs
Fabian Faehrmann (ff) 089 / 20 30 43-10 25

Chefinnen vom Dienst
Sabine Köstler (sk) 089 / 20 30 43-29 81
Stephanie Noll (sn) 089 / 20 30 43-26 17

Redaktion
Sascha Böhnke (sab) 089 / 20 30 43-25 07
Jan Burgdorf (jb) 089 / 20 30 43-29 77
Bastian Hambalgo (bh) 089 / 20 30 43-21 93
Eva Hassa (eh) 089 / 20 30 43-22 73
Mareike Haus (mh) 089 / 20 30 43-21 02
Martin Heying (hey) 089 / 20 30 43-10 42
Anja Kiewitt (akw) 089 / 20 30 43-21 20
Sarah Kuhn (saku) 089 / 20 30 43-04 17
Marie Maier (mm) 089 / 20 30 43-04 16
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
Marie Christin Wiens (mwi) 089 / 20 30 43-04 25

Redaktions-Sachbearbeitung
Elke Harder 089 / 20 30 43-23 86

Korrespondenten/Autoren
Kay Wagner/Brüssel (kw), Mirko Kaupat/Polen (mk), Nadine Jansen/Italien (nja), Thomas Burgert (tb), Matthias Roeser/Berlin (roe)

Herstellung
Heike Reim 089 / 20 30 43-22 83

Leitung Sales Transport & Logistik
Andrea Volz 089 / 20 30 43-21 24
(andrea.volz@tecvia.com)

Mediaberatung
Sabrina Pevak 089 / 20 30 43-22 04
(sabrina.pevak@tecvia.com)
Ralf Schmidt 089 / 20 30 43-23 23
(ralf.schmidt@tecvia.com)
Andreas Michaelis 089 / 20 30 43-22 26
(andreas.michaelis@tecvia.com)

Anzeigenannahme Rubrikanzeigen
089 / 20 30 43-23 75
(anzeigen.verkehrsrundschau@tecvia.com)

Leitung Vertrieb Fachzeitschriften
Tatjana Sachenbacher 089 / 20 30 43-16 27
(tatjana.sachenbacher@tecvia.com)

Abonnement-Service Tel.: 089 / 20 30 43-11 00
Fax: 089 / 20 30 43-21 00
E-Mail: vertriebsservice@tecvia.com

Marketing
Anselm Homburger 089 / 20 30 43-21 48
(anselm.homburger@tecvia.com)

Digitales Produktmanagement
Johannes Papacek 089 / 20 30 43-04 52
(johannes.papacek@tecvia.com)

ISSN: **0341-2148**

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: € 385,50 netto/€ 458,75 brutto inkl. MwSt.; inkl. Versand. Ausland (Europa): € 410,50 netto/€ 488,50 brutto inkl. MwSt.; inkl. Versand. Ausland (außerhalb Europas): auf Anfrage. Preisänderungen vorbehalten.

Abo-Bezugsmöglichkeiten
Bestellungen per E-Mail oder schriftlich über den Aboservice. 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: HYVEDEMMXXX)

Anzeigenpreise
Es gilt die Anzeigen-Preisliste Nr. 66 vom 1.1.2023.

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

Heft 24-25
erscheint am
15.12.2023

verkehrs RUNDSCHAU plus

Das Profiportal für Spedition, Transport & Logistik

verkehrsrundschau-plus.de

Wussten Sie schon?
Als Abonnent:in der VerkehrsRundschau können Sie sich kostenlos registrieren.