

verkehrs RUNDSCHAU

Magazin für Spedition, Transport und Logistik

Who is Who 2026

Mut zum Aufbruch

**Experten aus Wirtschaft,
Wissenschaft und Politik
zu den Top-Themen
der Logistik 2026**



12 FIT FÜR DIE ZUKUNFT

Wie Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder Infrastruktur und Logistik in Deutschland wieder voranbringen will

26 VERLADER-WÜNSCHE

Ausblick 2026: Das erwarten Top-Entscheider aus Industrie und Handel von ihren Logistikpartnern

LOGISTIK-TRENDS 2026

www.verkehrsrundschau.de

Emirates

COURIER **EXPRESS**



STARTKLAR FÜR IHR BUSINESS

Genießen Sie schnellen und direkten
Business-Versand weltweit in über
140 Städte im Emirates Netzwerk

EMIRATESCX.COM



Eva Hassa
Redakteurin
eva.hassa@tecvia.com

Mut zum Aufbruch

Wie entwickelt sich die Logistik im Jahr 2026? Wenige Wochen vor dem Jahreswechsel gibt es vielfach nur ein Achselzucken. Selbst von ausgewiesenen Wirtschaftsexperten.

Eines ist sicher: Es wird wieder ein arbeitsreiches Jahr. „Die strukturelle Zäsur des Transport- und Logistiksektors wird sich 2026 fortsetzen. Globale Lieferketten werden regionaler, regulierter und digitaler“, sagt Steffen Wagner, Head of Transport and Infrastructure bei KPMG.

Vieles ist also im Umbruch. Doch allmählich wird klar, wohin die Reise geht. Das zeigen die Beiträge im vorliegenden „Who is Who Logistik“, für die wir auch in diesem Jahr wieder namhafte Persönlichkeiten aus Wirtschaft, Politik, Wissenschaft und der Logistik gewinnen konnten, etwa Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder (S. 12) und den renommierten Ökonomen Professor Achim Wambach (S. 4). Branchenvertreter und Unternehmenschefs haben sich zudem festgelegt, welche Themen Entscheider in der Logistik 2026 auf der Agenda haben sollten (S. 8).

Zurücklehnen können sich die Unternehmen in der Logistik also nicht. Zumal die Anforderungen vieler Verlager im Supply Chain Management und in der Logistik noch höher werden (S. 26). Ganz oben auf ihrer Agenda: Digitalisierung und künstliche Intelligenz (KI). Umso dringlicher ist es, dass sich kleinere Betriebe mit anderen Firmen zusammentun, um etwa gemeinsam Innovationen voranzutreiben.

Lassen Sie sich dabei gerne vom vorliegenden Who is Who Logistik inspirieren. Die Ideen sind da. Man muss sie nur noch in die Tat umsetzen. Wagen Sie den Aufbruch!

Titel: © n8/stock.adobe.com

E. Hassa

Member of
Logistics Alliance Germany



Die VerkehrsRundschau
vergift die Auszeichnungen:



Who is Who Logistik 2026

4 Deutsche Wirtschaft 2035

Szenarien für die Zukunft der deutschen Wirtschaft von Ökonom Achim Wambach

8 Die Themen 2026

Probleme und Aufgaben, die Politik und Chefs in der Logistik 2026 lösen müssen

12 Verkehrspolitik

Welche Prioritäten der neue Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder setzt

16 Modal Split im Wandel

Vor welche schwierigen Aufgaben der Güterstruktureffekt die Logistik stellt

20 Projekt Weltmacht

Wie chinesische Logistikplayer den Aufstieg planen

TÜV Süd

24 Ein Service von TÜV Süd

26 Einkauf Dienstleister

Namhafte Verlager verraten, auf was sie bei der Dienstleisterauswahl Wert legen

30 Zukunft E-Commerce

Der digitale Handel erfindet sich neu – mit neuen Chancen für die Logistik

34 Deutscher Logistikmarkt

Exklusive Insights aus der Studie „Top 100 der Logistik 2025/2026“

38 Faktor Datenökonomie

Daten in der Logistik sind das neue Öl – so lassen sich die Potenziale heben

42 Null-Emissions-Logistik

Wie ein neuer Open-Source-Standard die grüne Logistik vorantreibt

46 KI im Lager

Mit generativer KI Lagerlayouts in Stunden anstatt in Monaten planen

50 AGB-Reform

Faire Spielregeln für mehr Rechtssicherheit – auch im Mittelstand

54 Arbeitswelt im Wandel

Welche Fähigkeiten, welche Skills in Zukunft gefragt sind

58 Lkw der Zukunft

So weit ist das autonome Lkw-Fahren auf öffentlichen Straßen

Branchenguide

61 Verzeichnis führender Produkt- und Dienstleistungsanbieter in der Logistik

Rubriken

110 Adressen 112 Rubrikanzeigen

115 Vorschau/Impressum

Online

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

Zukunfts-Agenda für Deutschland

Der renommierte Ökonom Professor Achim Wambach entwirft eine Agenda 2035, um Deutschlands Wettbewerbsfähigkeit zu sichern: Fünf Handlungsfelder, an denen die Bundesrepublik dafür ansetzen muss.

Deutschland steht 2025 vor einer Bewährungsprobe: Die Konjunktur schwächelt, zugleich treten strukturelle Probleme deutlich zutage. Die Gemeinschaftsdiagnose beziffert das Potenzialwachstum bis 2029 auf lediglich 0,9 Prozent pro Jahr. Gleichzeitig fragmentiert der Welthan-

del, Lieferketten werden komplexer, und die Klimapolitik verschiebt Standortvorteile. Hinzu kommt der demografische Wandel: Ohne Produktivitätssprünge, etwa durch künstliche Intelligenz (KI), drohen Engpässe.

Die nächsten Jahre entscheiden, ob Deutschland die strukturellen Herausforderungen als Chance für eine Neupositionierung nutzt. Fünf Handlungsfelder sind dabei zentral.

Neue Handelsallianzen

Deutschland ist Exportnation, doch das Erfolgsmodell gerät ins Wanken. Die USA sind durch Zölle und erratische Politik kein verlässlicher Partner mehr, China entwickelt sich zunehmend zum Rivalen. Beide Märkte stehen zusammen für rund ein Drittel des EU-Handels. Zugleich ist Europa bei kritischen Rohstoffen und Vorprodukten stark abhängig, etwa von China bei seltenen Erden (rund 97 Prozent) oder von Ostasien bei Halbleitern. Die Corona-Pandemie und der Ukrainekrieg haben die Fragilität globaler Lieferketten offengelegt.

Gleichzeitig halten andere große Volkswirtschaften und Handelsblöcke am Freihandel fest. Für Deutschland eröffnet dies Chancen, mittels der Europäischen Union neue Exportmärkte zu erschließen. Wachstumspotenziale liegen in Indien, Lateinamerika und Afrika, aber

Die Spielregeln des deutschen Wirtschaftsmodells werden sich in den kommenden zehn Jahren deutlich ändern



Hat ihren Preis: Die Energiewende hin zur Klimaneutralität

auch in Japan und Südkorea. Beide Länder weisen eine ähnliche Wirtschaftsstruktur wie Deutschland auf, orientierten sich lange in Richtung USA und haben ihre Handelsintensität mit Europa bisher kaum ausgeschöpft. Außerdem könnte das EU-Mercosur-Abkommen allein das Handelsvolumen mit Südamerika um

30 Prozent steigern. Gleichzeitig verlagert sich ein Teil des Handels nach Europa:

Durch den Aufbau

eigener oder

zusätzlicher

Kapazitäten

bei Energie,

Chips und

anderen

Schlüssel-

technologien

will die EU Ab-

hängigkeiten

reduzieren

und Lieferketten

widerstandsfähiger

machen.

Die Bundesregierung

sollte daher aktiv an der Neu-

ausrichtung der europäischen Handelspolitik mitwirken. Wichtig ist, dass man die Freihandelsabkommen mit dynamischen Partnerregionen zügig abschließt.

Mit Indien, den ASEAN-Staaten und Mercosur liegen die Verträge seit Jahren vor – ihre Ratifizierung wäre ein Signal für eine diversifizierte, zukunftsfähige Handelsstrategie. Denn es gilt, eine Handelspolitik zu verfolgen, die Abhängigkeiten reduziert, etwa durch strategische

Rohstoffallianzen. Die Unternehmen stehen allerdings ebenfalls in der Verantwortung, ihre Lieferketten breiter aufzustellen. Viele Unternehmen verfolgen inzwischen „China+1“-Strategien. Sprich: Sie behalten ihre Standorte in China bei, ergänzen diese jedoch durch Produktions- oder Beschaffungszentren in Indien, Südostasien oder Lateinamerika. So reduzieren sie Risiken, erschließen neue Märkte und sichern Vorteile durch die Festigung von Partnerschaften und dem frühzeitigen Managen von Risiken.

Deutschland ist wirtschaftlich erfolgreich, weil es Teil des europäischen Binnenmarkts ist. 53 Prozent der deutschen Exporte gehen in die EU, nur weitere neun Prozent in die USA und acht Prozent nach China. Doch der Binnenmarkt ist unvollständig. Dienstleistungen, Energie und Kapitalverkehr sind durch regulatorische Barrieren eingeschränkt, die nach IWF-Schätzungen Zöllen von bis zu 44 Prozent bei Gütern und 110 Prozent im Dienstleistungssektor entsprechen. Gleichzeitig verliert Europa im globalen Wettbewerb an Dynamik: In den vergangenen 20 Jahren wuchs das BIP der USA um 2,2 Prozent jährlich, das Chinas sogar um acht Prozent, während die EU im Schnitt lediglich 1,4 Prozent erreichte. Deutschlands eigene Wachstumsraten liegen darunter.

Den Binnenmarkt vertiefen

Bis 2035 hängt die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands davon ab, ob die EU den Binnenmarkt weiter voranbringt. Die Effizienzgewinne liegen im dreistelligen Milliardenbereich. Heute bremsen jedoch zahlreiche Hindernisse, die die EU-Kommission in den „Terrible Ten“ zusammenfasst: zu komplexe Vorschriften, langwierige Standardisierungsprozesse, man-

ZEW-Präsident Professor Achim Wambach

Professor Achim Wambach ist seit 2016 Präsident des ZEW – Leibniz-Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung und Professor für Volkswirtschaftslehre an der Universität Mannheim. Er gehört dem Deutschen Ethikrat sowie dem Wissenschaftlichen Beirat beim Bundesministerium für Wirtschaft und Energie an. Wambach promovierte in Physik an der Universität Oxford, absolvierte einen Master in Economics an der London School of Economics und habilitierte sich in Volkswirtschaftslehre an der LMU München. Er war Professor für VWL an der Universität Erlangen-Nürnberg und an der Universität zu Köln, wo er das Institut für Wirtschaftspolitik leitete.



ZEW-Präsident Professor Achim Wambach

Picture Alliance/Photoshot



„Wir überschätzen die Veränderung in den nächsten zwei Jahren und unterschätzen die der nächsten zehn Jahre.“

BILL GATES,
Unternehmer, Programmierer und Mäzen

gelnde Anerkennung beruflicher Qualifikationen, fragmentierte Regeln bei Dienstleistungen, Verpackung und Produktkennzeichnung oder auch territoriale Lieferbeschränkungen. Werden diese Barrieren abgebaut, entsteht ein Binnenmarkt, in dem 450 Millionen Konsumenten und 26 Millionen Unternehmen einen starken Heimatmarkt bilden, der Innovationen und Investitionen anzieht.

Deutschland sollte die Rolle des aktiven Gestalters in Europa übernehmen. Statt in Brüssel zu blockieren oder sich zu enthalten, gilt es, Allianzen zu schmieden und Integration voranzutreiben. Priorität haben der Abbau regulatorischer Barrieren im Dienstleistungssektor, um Wachstumspotenziale zu heben, und die Kapitalmarktunion, um Investitionen in Innovation und Transformation zu erleichtern. Deutsche Unternehmen sollten ihre europäische Wertschöpfungskette vertiefen. Kooperationen mit Partnern in

Nachbarländern ermöglichen nicht nur den Zugang zu einem großen Heimatmarkt, sondern auch die gemeinsame Entwicklung von Technologien.

Industriestandort stärken

Die Industrie erwirtschaftet rund ein Fünftel der deutschen Bruttowertschöpfung, doch der Druck wächst: Hohe Energiepreise, steigende Lohnkosten und eine sinkende preisliche Wettbewerbsfähigkeit führen zu Marktanteilsverlusten, besonders in Asien. Viele Firmen verlagern daher energieintensive Produktionsstufen ins Ausland.

Besonders deutlich zeigt sich die Entwicklung bei den Direktinvestitionen: Schon im Jahr 2022 flossen netto rund 125 Milliarden Euro ab, 2023 nochmals 94 Milliarden – die drittgrößte Summe seit 1971. Gleichzeitig sanken die Zuflüsse neuer Investitionen deutlich – ein strukturelles Signal für die sinkende Standortattraktivität.

Deutschland wird auch 2035 Industriestandort sein, aber mit verändertem Profil. Energieintensive Branchen wie Stahl und Grundchemie werden weiter an Gewicht verlieren oder Teile der Produktion ins Ausland verlagern. Schwer zu halten sind auch industrielle Segmente mit geringer Wertschöpfung. Wachstumspotenzial liegt indes in der stärkeren Verzahnung von Industrie und Dienstleistungen („Servitisierung“), etwa bei Software für Maschinen, Datenanalysen und Wartung. Schon heute stammen rund ein Drittel der Vorleistungen der deutschen Industrie aus dem Dienstleistungssektor, Tendenz steigend durch die Individualisierung von Produkten.

Um Deutschland als Industriestandort zu sichern, braucht es eine Änderung der Politik. Dabei ist insbesondere ein investitionsfreundlicheres Klima notwendig. Die anhaltend hohen Abflüsse von Direktinvestitionen zeigen, dass Unternehmen Zweifel am Standort haben. Beschleunigte Planungs- und Genehmigungsverfahren, weniger Bürokratie und klare industriepolitische Leitplanken würden Vertrauen zurückgewinnen und Investitionen im Land halten. Auch die Unternehmen selbst müssen ihren Beitrag leisten. Digitalisierung, Automatisierung und datengetriebene Geschäftsmodelle bieten die Chance, auch in einem Hochlohnland wettbewerbsfähig zu bleiben.

Klima-Transformationspolitik

Die Transformation hin zur Klimaneutralität ist längst zu einem zentralen Wettbewerbsfaktor geworden. Mit dem europäischen Emissionshandel (EU-ETS I) für Industrie und Stromerzeugung und dem EU-ETS II ab 2027 für Verkehr und Gebäude wird künftig für rund 90 Prozent der Emissionen ein CO₂-Preis aufgelegt. Für Unternehmen heißt das: Ener-



keitma/stock.adobe.com (KI-generiert)

Zu teuer für die Massenproduktion: der Standort Deutschland

gie und Emissionen bleiben teuer, während Wettbewerber außerhalb Europas oft günstigere Bedingungen haben. Der geplante Grenzausgleich (CBAM) kann diese Nachteile nur teilweise ausgleichen.

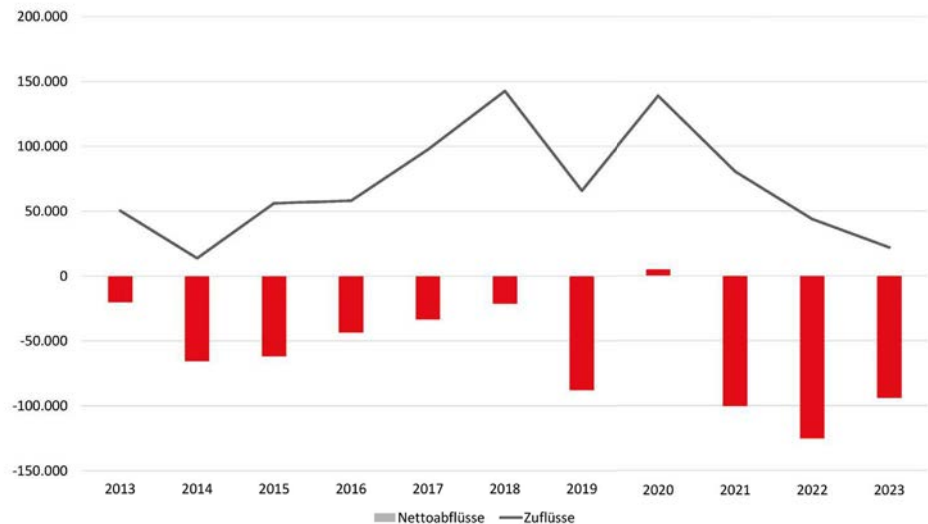
Schon heute verliert Deutschland an preislicher Wettbewerbsfähigkeit, auch weil es strukturell kein Niedrigenergiepreisland ist. Auf der anderen Seite ist der Emissionshandel das effizienteste Instrument zur Erreichung der Klimaziele. Emissionen werden dort eingespart, wo sie sich lohnen, und Unternehmen haben einen

planbaren Anreiz, in grüne Technologien zu investieren. 2035 wird sich die Transformationspolitik als entscheidender Standortfaktor etabliert haben. Günstige Energiepreise werden für Deutschland auf absehbare Zeit kein Vorteil sein – Sonne und Wind sind hier weniger konstant als in anderen Weltregionen. Die Politik sollte die Klimapolitik konsequent marktbasiert und europäisch gestalten. Der Emissionshandel ist das zentrale Instrument; zusätzliche nationale Maßnahmen, die das Preissystem verwässern, sind kontraproduktiv.

Quoten für grünen Stahl

Zugleich sollte der „Carbon Border Adjustment Mechanism“ (CBAM), ein CO₂-Grenzausgleichssystem der EU, zu einem wirksameren Schutzmechanismus ausgebaut werden, um Wettbewerbsnachteile und „Carbon Leakage“ zu verhindern, also die Verlagerung von Produktion und damit von Emissionen in Länder mit niedrigeren Klimastandards. Wichtiger als Subventionen für einzelne Produktionslinien ist die Schaffung von Leitmärkten, in denen klimafreundliche Produkte nachgefragt werden, etwa durch Quoten für grünen Stahl oder Zement.

Firmen ziehen Investitionen aus Deutschland ab



Die Grafik zeigt die Zuflüsse und Nettoabflüsse an Direktinvestitionen (in Mio. Euro): Vor allem energieintensive Unternehmen zieht es weg aus Deutschland

Fachkräfte sichern, KI integrieren

Der demografische Wandel lässt die Erwerbsbevölkerung schrumpfen, während der Fachkräftebedarf in Industrie, Pflege und IT steigt. Schon heute fehlen über 380.000 Arbeitskräfte. Gleichzeitig schreitet KI rasant voran und verändert die Arbeitswelt. Eine Studie beziffert den ersten Effekt eines KI-induzierten Rückgangs von Berufseinsteigerstellen auf 13 Prozent. Langfristig wird KI in fast allen Branchen zum Einsatz kommen: Sie übernimmt Routinen, analysiert Daten und steigert die Produktivität von Logistik bis Medizintechnik. Doch sie kann den Mangel nicht komplett ausgleichen: Ingenieure, Pflegekräfte, Handwerker, spezialisierte Facharbeiter bleiben unverzichtbar. Vielmehr entscheidet die Kombination von KI und qualifizierten Arbeitskräften über die Wettbewerbsfähigkeit. Firmen, die beide Ressourcen klug verzahnen, können Produktivitätssprünge erzielen. Die Politik sollte KI auch als arbeitsmarktpolitische Aufgabe verstehen. Erforderlich sind ein breiter Ausbau von Aus- und Weiterbildung, eine frühzeitige Vermittlung digitaler Kompetenzen und lebenslanges Lernen. Gleichzeitig werden sich die Lücken auf dem Arbeitsmarkt

2035 ohne qualifizierte Zuwanderung nicht schließen lassen. Entscheidend ist, dass Deutschland ein attraktiver Standort für internationale Talente wird, etwa durch schnellere Visa-Verfahren und eine transparente Anerkennung von Abschlüssen. Zudem braucht es eine klare Umsetzung des EU AI Act, um Transparenz, Datenschutz und ethische Standards bei der Nutzung von KI zu sichern und so Vertrauen in den Technologieeinsatz zu schaffen.

Weichen stellen statt abwarten

Deutschland wird 2035 anders aussehen als heute, aber schon heute werden dafür die Weichen gestellt. In den nächsten zehn Jahren verändern sich die Spielregeln des deutschen Wirtschaftsmodells: Handelsströme verlagern sich, die europäische Integration entscheidet über Marktgröße und Stärke, die Industrie wandelt ihr Profil, Klimapolitik prägt die Wettbewerbsbedingungen und KI transformiert den Arbeitsmarkt. Damit daraus Wohlstand entsteht, sollte man die aktuelle Krise nutzen, um Deutschland neu zu positionieren. *Professor Achim Wambach, Präsident ZEW – Leibniz-Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung •*

Quelle: Deutsche Bundesbank; eigene Darstellung des ZEW



Mut zum Aufbruch

Wir haben namhafte CEOs und Branchenexperten aus Logistik und Supply Chain befragt: Welche Trends, Herausforderungen und Prioritäten sehen sie 2026 für die Logistikbranche und ihre Unternehmen?

Stillstand ist Rückschritt. Doch wo anfangen – angesichts der unzähligen Herausforderungen, die aktuell in der deutschen Wirtschaft anstehen? Wir haben uns deshalb umgehört: Hier äußern sich prominente Unternehmens-Chefs und Branchenvertreter, welche wichtigen Themen

Entscheider in der Logistik im Jahr 2026 auf der Agenda haben sollten. Eine Quelle der Inspiration für jeden, der auf der Suche nach neuen Lösungswegen in der Logistik ist. Wichtig ist nur, sich die Zuversicht zu bewahren und sich auf den Weg zu machen. *eh •*



Kai Althoff, Vorstandsvorsitzender der BVL und CEO von 4Flow

BVL: „Künstliche Intelligenz wird 2026 unverzichtbar“

2026 wird ein Jahr, in dem die Logistikbranche entscheidende Weichen stellen muss. Volatilität, steigende Kundenerwartungen und die Notwendigkeit, Silos aufzubrechen, bestimmen das Handeln in unserer neuen multilateralen Welt. Orchestrierung statt Isolation lautet die Devise: Nur durch funktionsübergreifende Zusammenarbeit und Echtzeitabstimmung lassen sich Märkte agil bedienen. Transparenz entlang der gesamten Lieferkette wird zum Schlüssel – Daten müssen nahtlos fließen, um schnelle Entscheidungen zu ermöglichen. Künstliche Intelligenz wird dabei zum Gamechanger und 2026 unverzichtbar: Sie automatisiert Routineaufgaben, liefert präzise Einblicke und beschleunigt Entscheidungen. Mit KI können wir von isolierten Prozessen zu orchesterter Agilität wechseln. Die Zukunft gehört denen, die Silos auflösen und Synergien schaffen. 2026 ist das Jahr, um Logistik neu zu denken.



Martina Baerecke, Geschäftsführerin GO! Express & Logistics

GO!: „Wir stellen ab 2026 alle GO!-Transporte klimaneutral auf“

Ab dem 1. Januar 2026 stellen wir alle GO!-Transporte nachhaltig auf – das ist ein zentraler Meilenstein für uns und unsere Kunden. Dabei setzen wir auf emissionsarme Fahrzeuge, optimierte Routenführung und CO₂-Kompensation – mit dem Ziel, langfristig eine nachhaltige Lieferkette zu etablieren. Parallel investieren wir in Digitalisierung, Automatisierung und IT-Sicherheit, um Effizienz, Transparenz und Resilienz nachhaltig zu steigern. Innovationen entstehen bei uns stets mit Blick auf den Kundennutzen. Als starkes Netz setzen wir auch 2026 auf partnerschaftliche Zusammenarbeit und eine Unternehmenskultur, in der unsere Mitarbeiter Verantwortung übernehmen und Zukunft aktiv mitgestalten. Unser Anspruch: nachhaltiges Wachstum durch intelligente Technologien, verlässliche Prozesse und ein engagiertes Team, das Wandel lebt.

BPEX: „KEP arbeitet an belastbaren, lernfähigen Strukturen“

Der Strukturwandel der Logistik ist in vollem Gange und wird sich 2026 beschleunigen, getrieben von Technologie, Nachhaltigkeit und geopolitischen Veränderungen. Die KEP-Branche entwickelt sich von reiner Effizienzorientierung hin zu strategischer Widerstandsfähigkeit. Entscheider arbeiten an belastbaren und lernfähigen Strukturen – durch den gezielten Einsatz von Automatisierung und KI. Zudem gehört Nachhaltigkeit zum Selbstverständnis der Branche und wird noch stärker zum Innovationstreiber: durch effiziente Prozesse, alternative Antriebe und ressourcenschonende Lieferketten. Inmitten geopolitischer Verschiebungen bleibt Kooperation der Schlüssel zwischen Firmen, Branchen und Politik. Wer vorausschauert, versteht Logistik nicht nur als Bewegung von Gütern. Sie wird zur Infrastruktur einer vernetzten, anpassungsfähigen Wirtschaft und Gesellschaft.



Marten Bosselmann, Vorsitzender Bundesverband Paket- und Expresslogistik

BPEX

DVF: „Fokus auf CO₂, Fachkräfte und Digitalisierung“

Der Dekarbonisierungsdruck steigt: Der CO₂-Footprint von Flotten, Logistikketten und -standorten schlägt sich unmittelbar in der Unternehmensbilanz nieder. Die Tools zum CO₂-Accounting müssen das abbilden. Der Return on Investment (ROI) dafür kommt spät, aber es lohnt sich, Vorreiter zu sein. Kollaborative digitale Lösungen verdienen Vertrauensvorschuss. Sie bieten Kapazitätsoptimierung, Slotsteuerung in Logistikhubs oder den Datenabgleich mit Behörden. Mit digitalen Identitäten für Personen und Unternehmen rückt Verwaltungseffizienz näher. Gleichzeitig bleibt der Fachkräftemangel aktuell. Erfolgreiche Strategien kombinieren Standortmarketing, Kooperationen mit Schulen und Hochschulen sowie internationale Rekrutierung. Best Practices setzen hier auf direkte Kontakte mit den Herkunftsländern, betriebliche Willkommenskultur und Hilfe beim gesellschaftlichen Onboarding.



Florian Eck, Geschäftsführer Deutsches Verkehrsforum

Deutsches Verkehrsforum

Dachser: „Ziel ist, die Präsenz außerhalb Europas zu stärken“

Unsere Mission ist klar: Wir wollen bis 2030 der weltweit integrierteste Logistikdienstleister werden. Wir werden daher auch 2026 investieren – in das Wachstum unserer europäischen Lebensmittellogistik, in unser Stückgutnetz mit den neuen und erweiterten Standorten in Ingolstadt, Unna, Waddinxveen oder Parma, in die Integration unserer Zukäufe, in unsere Klimaschutzaktivitäten wie etwa unsere drei deutschen E-Mobility-Standorte und in die Digitalisierung, etwa mit dem weiteren Rollout unseres digitalen Zwillinges @ILO. Im Jahr 2026 werden wir zudem weitere Weichen stellen, um unsere Präsenz außerhalb Europas zu stärken und diese Märkte über eine starke und effiziente Air & Sea-Organisation mit unserem europäischen Stückgutnetz verbinden. Je breiter wir uns auch global aufstellen, desto mehr Resilienz können wir unseren Kunden in schwierigen Zeiten bieten.



Burkhard Eling, Vorstandsvorsitzender Dachser

Dachser

BGL: „Zentrales Thema ist und bleibt der Fahrermangel“

Der Fahrermangel ist und bleibt aus unserer Sicht das zentrale Thema der Logistik. Trotz vorliegender Vorschläge wird dagegen vonseiten der Politik immer noch zu wenig getan. Wenn – was wir alle hoffen – die Konjunktur wieder anzieht, dürfte uns der Fahrermangel noch härter treffen und sich in Transportkapazitäts-Engpässen manifestieren. Zugleich hemmt fehlende Planungssicherheit Investitionen und die Antriebswende. Persönlich haftende Familienunternehmer setzen die Existenz ihres Betriebs nicht leichtfertig aufs Spiel. Partnerschaft zwischen Verladern und Logistikdienstleistern wird sich auszahlen und in erhöhter Lieferfähigkeit niederschlagen. Darüber hinaus muss die verkehrsträgerübergreifende Zusammenarbeit nicht zuletzt wegen der desaströsen Zustände in der gesamten deutschen Verkehrsinfrastruktur weiter forciert werden.



Dirk Engelhardt, BGL-Vorstandssprecher

BGL



SupplyX

Henning Goldmann, Geschäftsführer von SupplyX

SupplyX: „Internationalisierung vorantreiben“

Digitale Lösungen gehören in unserem Unternehmen SupplyX längst zum Alltag. Unser Ziel ist es, mit Technologie neue Wertschöpfung für unsere Kunden zu schaffen und Logistik vom Kostenfaktor zum Wachstumstreiber zu entwickeln.

Das Jahr 2026 steht deshalb im Zeichen unserer neuen Kundenlösung „Ahead. By SupplyX“, einer Plattform, die Bedarfe intelligent verknüpft und Lieferketten von der Produktion bis zum Point-of-Sale dynamischer steuert. Zugleich treiben wir die Internationalisierung unseres Unternehmens mit neuen Standorten und Teams voran, nah an unseren Kunden und Märkten. Wir stärken also unsere Rolle als Gestalter globaler Lieferketten und investieren in lernende Systeme, datenbasierte Entscheidungen und resiliente Netzwerke.



DSLV

Frank Huster, DSLV-Hauptgeschäftsführer

DSLV: „Die Logistik steht 2026 unter 4D-Druck“

Die 3D-Transformation – Dekarbonisierung, Digitalisierung und demografischer Wandel – wird auch 2026 die Logistik prägen. Nachhaltigkeit bleibt Pflicht und Kür zugleich. Die Berichtspflichten sind für viele Firmen eine Bürde, Entlastung durch das EU-Omnibuspaket ist das Gebot der Stunde. Doch ESG-Bemühungen können sich auszahlen – bei Kreditfinanzierung, Auftragsvergabe und im Recruiting. Letzteres bleibt herausfordernd: Der demografische Wandel verschärft Engpässe auf fast allen Qualifikationsstufen. Zugleich befeuern die Mindestloohnerhöhung und das geplante Bundestariftreuegesetz den Druck auf Kosten. Effizienzgewinne durch Digitalisierung werden zum strategischen Imperativ. Hinzu kommt ein viertes D: Diversifizierung. Wer rasch auf geopolitische Verschiebungen reagiert und neue Handelsrouten erschließt, verwandelt Unsicherheit in Wachstumschancen.



Kühne+Nagel

Tobias Jerschke, Deutschland-Chef von Kühne+Nagel

K+N: „Fokus ist unsere unternehmerische Resilienz“

Wir stellen unsere unternehmerische Resilienz in den Fokus unseres täglichen wie strategischen Handelns. Ziel ist es dabei, die Lieferketten für unsere Kunden nachhaltig in stabile Strukturen zu überführen und uns zugleich als Organisation effizienter und flexibler aufzustellen. Um Resilienz wirksam zu entfalten, setzen wir auf Antizipationsfähigkeit: So können wir Marktveränderungen früh erkennen und zukunftsfähige Lösungen entwickeln. Kontinuität ist für uns in Zeiten zunehmender Unsicherheiten der Erfolgsfaktor: Wir konzentrieren uns auf die Bedürfnisse unserer Kunden und Mitarbeiter und verfolgen unsere Strategie „Roadmap 2026“ konsequent weiter. Die Digitalisierung und der Aufbau eines digitalen Ökosystems sind wichtige Bestandteile davon. Wir stärken unsere Services durch gezielte Digitalisierung, sowohl auf Prozessbasis als auch in Transportplanung und -nachverfolgung.



BLG Logistics

Matthias Magnor, CEO von BLG Logistics

BLG Logistics: „Wir investieren gezielt in Zukunftsfelder“

BLG Logistics ist mit den Geschäftsfeldern „Automobile“, „Contract“ und „Container“ sehr solide aufgestellt. Wir modernisieren unsere Organisation stetig, steigern unsere Wettbewerbsfähigkeit und verbreitern unsere Kundenbasis. Zudem investieren wir in Zukunftsfelder. So eröffnen asiatische Fahrzeugimporte neue Marktpotenziale – auch durch die Nachfrage nach technischen Services und integrierten Distributionslösungen. Auch im Bereich „Erneuerbarer Energien“ sehen wir neue logistische Supply Chains entstehen. BLG zeichnet die enge Verbindung von Kontraktlogistik und Hafenumschlag aus. Als Unternehmen mit fast 150 Jahren Geschichte wissen wir, was es heißt, bei Gegenwind Kurs zu halten. Eine gesunde Mischung aus strategischer Klarheit und hanseatischer Gelassenheit ist Teil unserer DNA. Das hilft uns, Herausforderungen der Gegenwart mit Zuversicht und Tatkraft anzugehen.



Mosolf: „Gezielter Ausbau des internationalen Netzes“

Unser Ziel ist es, durch den gezielten Ausbau unseres internationalen Netzwerks neue Märkte zu erschließen und zusätzliche Wertschöpfung im Unternehmen zu generieren. Im Fokus stehen hier für die Mosolf Group insbesondere Länder wie Saudi-Arabien, die Vereinigten Arabischen Emirate und die USA. Mit den passenden Produkten in relevanten Märkten, an entscheidenden Schnittstellen und mit kompetenten Kooperationspartnern treiben wir unsere Unternehmensentwicklung nachhaltig voran. Im Vordergrund stehen die Rentabilität und die Beseitigung von Ineffizienzen entlang der Lieferketten. Durch strategische Allianzen und die logistische Erweiterung unserer Marktaktivitäten entstehen Synergien, die unsere Präsenz stärken und die globale Wettbewerbsfähigkeit unseres Unternehmens langfristig sichern.



Mosolf Group

Jörg Mosolf, Vorstandsvorsitzender der Mosolf Group

BWVL: „Eigenlogistik 2026: Effizienz und Klimaschutz vereinen“

2026 stehen für Eigenlogistiker und Verlagerer vor allem diese Themen im Fokus: die Dekarbonisierung und CO₂-Bilanzierung entlang der gesamten Lieferkette, insbesondere durch den verstärkten Einsatz emissionsfreier Fahrzeuge, alternativer Antriebe und erneuerbarer Energien. Gleichzeitig gewinnen Digitalisierung, Telematik und KI-gestützte Transport- und Tourenplanung weiter an Bedeutung, um Effizienzpotenziale zu heben, Prozesse zu optimieren und Ressourcen zu schonen. Hinzu kommen Maut- und Regulierungsänderungen, höhere Energie- und Personalkosten sowie der anhaltende Fahrermangel, die die Wirtschaftlichkeit zusätzlich unter Druck setzen. Auch Lieferketten-Resilienz, ESG-Reporting und verlässliche Nachhaltigkeitsnachweise rücken zunehmend in den Mittelpunkt strategischer Entscheidungen.



BWVL

Markus Olligschläger, BWVL-Hauptgeschäftsführer

Kombiverkehr: „Strafferes und effizienteres KV-Netz“

Kombiverkehr macht sich zukunftsfit mit einem strafferen, effizienteren Netz – für eine noch stärkere Position im europäischen Schienengüterverkehr. Wir optimieren betriebliche Prozesse und konsolidieren etwa unsere spanischen Verkehre in Ludwigshafen und am Terminal Barcelona Morrot. Ab 2026 werden wir Betreiber des Terminals der Planungsgesellschaft Kombinierte Verkehre im Hafen Duisburg-Ruhrort. So setzen wir unsere Strategie fort, an europäischen Knotenpunkten in Wirtschaftszentren präsent zu sein. Um Betriebsprozesse zu verschlanken, investieren wir in Digitalisierung. Mit dem KV4.0 Data Hub, das den Datenaustausch zwischen allen Partnern im intermodalen Verkehr automatisiert, sind wir sehr gut aufgestellt und arbeiten intensiv daran, weitere Akteure anzubinden. Parallel entwickeln wir für das Portal „MeinKombiverkehr“ die neue Online-Buchungsplattform „Easy Booking“. Künftig können Kunden dort auch Emissionswerte pro Transportauftrag einsehen.



Kombiverkehr

Armin Riedl, Geschäftsführer Kombiverkehr

Emons: „2026 steht Nachhaltigkeitsstrategie auf dem Plan“

Zukunftssicher heißt für uns, attraktiv für unsere Kunden, Partner und die Menschen, die bei uns arbeiten, zu sein. 2026 werden wir unsere Internationalisierungsstrategie forcieren und unter anderem unsere Beteiligungsgesellschaften in Liechtenstein, Vietnam und Spanien entwickeln. Ein stabiles deutsches Netz ist unsere Basis – ab Mitte 2026 mit verdoppelter Umschlagsfläche in Leipzig. Trotz des schwierigen wirtschaftlichen Umfelds steht 2026 unsere Nachhaltigkeitsstrategie auf dem Plan. Wir beginnen, an unseren Betriebstankstellen HVO100 zu vertanken. In welchem Umfang, hängt von unseren Kunden ab. Das Gleiche gilt für E-Lkw. Auch die Prozessoptimierung und Digitalisierung stehen in 2026 erneut an, um unsere internen Prozesse schlanker zu gestalten. Im Fokus sind da Datensicherheit und ein leistungsfähiges TMS. All das stärkt unsere Qualität und Resilienz.



Emons

Ralf Wieland, Geschäftsführer Emons Spedition & Logistik

Deutschland fährt vor

Die deutsche Verkehrspolitik will Güterverkehr, Logistik und Infrastruktur grundlegend modernisieren. Neue Investitionen sollen das Verkehrsnetz stärken – als Rückgrat eines zukunftsfähigen Standorts Deutschland. Welche Projekte nun anstehen.

Bundesautobahn 61. Für eine Lkw-Fahrerin wird es Zeit, einen Stellplatz für die Nacht zu finden. Sie hat Glück: Auf der Rastanlage Hunsrück West ist einer frei. Seit Sommer 2025 wird hier das telematische Parkverfahren genutzt, was die Kapazität um 28 Parkplätze gesteigert hat. Dieses System sortiert die ankommenden Lkw und ordnet sie so intelligent, dass sie zur gewünschten Zeit abfahren können und nicht von parkenden Lkw blockiert werden. Am nächsten Morgen kann die Fahrerin also ausgeruht und pünktlich ihre Fahrt fortsetzen.

Mehr Lkw-Stellplätze schaffen

Damit die Stellplatzsuche künftig nicht mehr Glückssache ist, wird die Autobahn GmbH in den kommenden fünf Jahren bis

zu 50 weitere Rastanlagen mit telematischen Parkverfahren ausstatten. Sie sind ein Baustein des Fünf-Punkte-Plans des Bundesministeriums für Verkehr (BMV), um Lkw-Parkstände schnell und in nennenswerter Anzahl zu schaffen. Zudem wird weiter daran gearbeitet, Lkw-Parkstände neu zu bauen, diese bundesweit digital zu erfassen und den vorhandenen Lkw-Parkraum durch innovative Ansätze effizienter zu nutzen.

Das ist aber nur eines von vielen Beispielen dafür, wie wichtig eine moderne und intelligente, leistungsstarke und zuverlässige Infrastruktur für Güterverkehr und Logistik ist. Die Verkehrswege – Straßen, Schienen, Wasserstraßen, Luftverkehr und alles, was dazu gehört – sind das Fundament für reibungslose Abläufe

Patrick Schnieder, Bundesminister für Verkehr

Patrick Schnieder ist Mitglied des Bundestages und seit Mai 2025 Bundesminister für Verkehr in Berlin. Schnieder ist 1968 geboren und studierte Rechtswissenschaften an der Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität in Bonn. Nach seinem Rechtsreferendariat erhielt er 1998 seine Zulassung als Rechtsanwalt. Schnieder war Bürgermeister der Verbandsgemeinde Arzfeld und ist seit 2009 direkt gewählter Abgeordneter des Bundestagswahlkreises Bitburg. Von 2018 bis 2025 war er einer der parlamentarischen Geschäftsführer der CDU/CSU-Bundestagsfraktion. Von November 2011 bis März 2018 war er Generalsekretär der CDU Rheinland-Pfalz.



Patrick Schnieder, Bundesminister für Verkehr

Tobias Koch

Autor

Yury Gubin/stock.adobe.com

in der Wirtschaft und für die Wettbewerbsfähigkeit des Standortes Deutschland. Dieses Fundament bröckelt allerdings an vielen Stellen. Das ändern wir jetzt.

Ziel: flüssiger Warenverkehr

Dabei geht es auch darum, der deutschen Verantwortung im Herzen Europas und als Drehscheibe für den internationalen Warenverkehr gerecht zu werden. Der Warenverkehr in und durch Deutschland muss flüssig laufen. Er darf nicht durch marode Verkehrswege, durch defekte Weichen oder gesperrte Brücken ins Stocken geraten. Darauf muss sich die Transport- und Logistikbranche verlassen können. Wer in Deutschland Schwierigkeiten mit seinen Transporten hat, wird sich andere Partner und Wege suchen. Das kann sich Deutschland nicht leisten: Deutschland muss ein attraktiver Standort bleiben!

Wir nehmen deshalb alle Verkehrsträger in den Blick und gehen den Sanierungsstau an. Dabei gilt für uns Erhalt vor Neubau. Bei den Brücken geht es im ersten Schritt um rund 4000 Brückenteilbauwerke in einem Kernnetz

von besonders wichtigen Autobahnstrecken. Sie werden ertüchtigt oder neu gebaut. Dabei handelt es sich um eine Fläche von insgesamt 3,2 Millionen Quadratmetern, etwa ein Drittel davon wurde bereits fertiggestellt. Dieses Tempo müssen wir beibehalten oder am besten noch steigern. Darüber hinaus wird an besonders dringlichen Bauwerken außerhalb dieses Kernnetzes gearbeitet. Der Verkehr muss und soll auch hier sicher und ohne Einschränkungen fließen. Der Investitionsbedarf bei den Bundesfernstraßen ist und bleibt also hoch: für Brücken-Modernisierungen, Fahrbahnsanierungen, Erweiterungen und Neubauprojekte. Die Finanzierung ist da nicht die einzige Herausforderung. Damit die Vorhaben zügig umgesetzt werden, beschleunigen wir in Deutschland das Planen, Genehmigen und Bauen. Der Koalitionsvertrag gibt uns dafür den Auftrag, den wir entschlossen angehen und umsetzen.

Ausbau Tank- und Ladestationen

Zu einer modernen Straße gehört auch eine angemessene Tank- und Ladeinfrastruktur. Dies hilft Logistikunternehmen, ihren Fuhrpark auf klimafreundlich angetriebene Fahrzeuge umzustellen. Das Bundesministerium für Verkehr hat deshalb den Aufbau eines flächendeckenden Schnellladenetzes für batterieelektrische Lkw an den Bundesautobahnen initiiert. An rund 350 bewirtschafteten und unbewirtschafteten Rastanlagen sollen künftig E-Lkw ihre Batterien schnell laden können. Starten werden wir mit den unbewirtschafteten Rastanlagen. Die Zuschläge dafür sollen bereits Ende 2025 erteilt werden. Denn dieses

Schnellladnetz sorgt für die Grundversorgung der E-Lkw in der Hochlaufphase. Um die Nachfrage aber insgesamt decken zu können, sind auch privatwirtschaftliche Investitionen notwendig. Darüber hinaus arbeiten wir an einem Förderprogramm für den Aufbau von Ladeinfrastruktur auf weiteren öffentlichen Flächen entlang der Autobahnen, etwa auf Autohöfen und nicht öffentlich zugänglichen Flächen wie Betriebshöfen. Beide Bereiche sind für die Alltagstauglichkeit der E-Lkw entscheidend.

Technologieoffenheit

Für das Erreichen der Klimaziele braucht es einen technologieoffenen Ansatz. So ist neben der E-Mobilität zum Beispiel auch die Mobilität mit Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie ein wichtiger Baustein. Mit derzeit etwa 70 öffentlich zugänglichen Wasserstofftankstellen hat Deutschland das am weitesten entwickelte Netz in Europa. Über die Hälfte davon ist bereits für schwere Nutzfahrzeuge ausgelegt.

Der Lkw ist und bleibt das dominierende Transportmittel. Der Anteil der Schiene am Güterverkehr soll aber weiter steigen. Mit der Korridorsanierung machen wir dafür die Infrastruktur fit. 42 hochbelastete Strecken werden modernisiert: Gleise und Weichen, Stellwerke, Schwellen und Oberleitungen. Personen- und Güterverkehr profitieren davon gleichermaßen. Allerdings sind die Streckensperrungen, gerade für die Unternehmen des Schienengüterverkehrs, eine große Herausforderung. Auch deshalb wurde das Konzept angepasst und die Korridorsanierungen zeitlich bis zum Jahr 2036 gestreckt. Zudem sollen im Regelfall maximal vier Korridore pro Jahr saniert werden. So werden die Einschränkungen auf ein verträgliches Maß reduziert. Für einen effizienten, priorisierten Einsatz der finanziellen Mittel bei der Bahn haben wir das Gesamtgefüge Schienen-

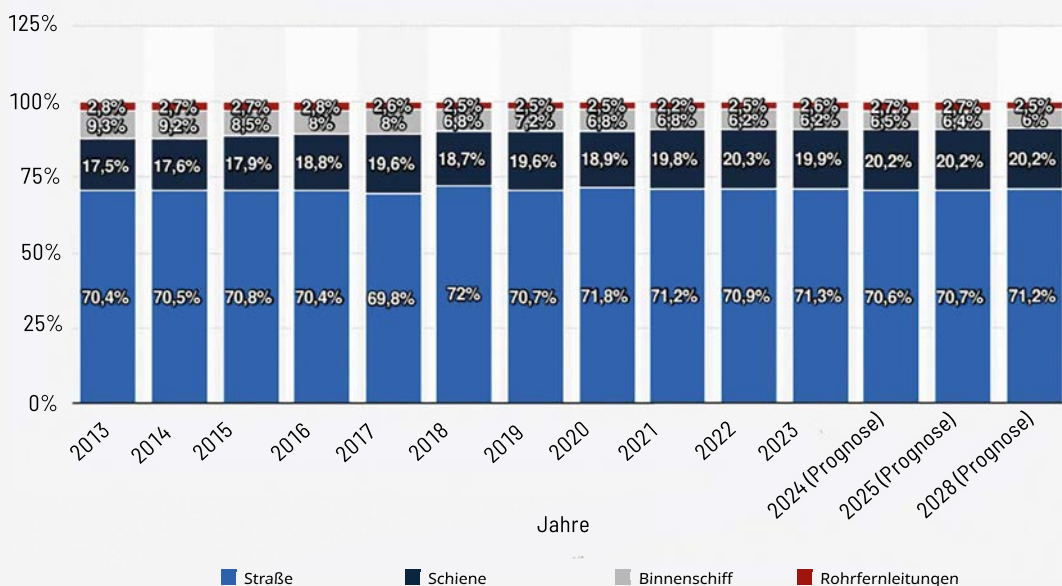
Der Schlüssel zur Top-Logistik ist eine Top-Infrastruktur. Daran arbeitet die Verkehrspolitik



1. Lkw: Ausbau Lade-Infrastruktur
2. Binnenschiff: Sanierungsstau auflösen
3. Schiene: Ziel ist Deutschland-Takt
4. See- und Binnenhäfen stärken
5. Infrastruktur: Erhalt geht vor Neubau

infrastruktur entwickelt. Planung und Finanzierung werden so auf eine verbindliche, in sich schlüssige neue Grundlage gestellt. Kern des Gesamtgefüges ist ein weiterentwickelter Infraplan. Er benennt jeweils für die nächsten fünf Jahre priorisierte Vorhaben und schafft Verbindlichkeit für deren Umsetzung. So werden wir nicht nur weitere Engpässe auflösen können. Das bringt uns auch beim Umsetzen der langfristigen Leitstrategie voran: Erreichen wollen wir den Deutschlandtakt, bei dem Menschen und

Prognose: Entwicklung des Modal-Split im deutschen Güterverkehr bis 2028





Güter schnell und zuverlässig befördert werden.

Korridorsanierungen, Gesamtgefüge, Infraplan, Deutschlandtakt: Das sind auch Elemente der Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene, die wir im September 2025 vorgestellt haben. Sie ist ein umfassendes Reformpaket, das die Deutsche Bahn AG und die gesamte Branche grundlegend verändern soll – und zu einem verlässlicheren, besseren Verkehr auf der Schiene beitragen wird.

Sanierungsstau auflösen

Enormes Potenzial für mehr Gütertransporte gibt es bei der Binnenschifffahrt. So können und sollen künftig etwa schwere und große Güter deutlich häufiger auf dem Wasserweg unterwegs sein. Dafür ist es wichtig, dass Wasserstraßen, Schleusen, Wehre und Häfen funktionsfähig sind. Hier gibt es einen erheblichen, vor allem altersbedingten Sanierungsstau, den wir auflösen werden.

Leistungsfähige Verkehrswege brauchen eine verlässliche, langfristige Finanzierung. Daran arbeiten wir, erste

Erfolge konnten erzielt werden. Aber es gibt einen Mehrbedarf vor allem bei der Straße und der Wasserstraße. Da bleiben wir dran.

Eine Infrastruktur auf Topniveau ist auch für die Seehäfen notwendig. Sie sind die wichtigsten Knotenpunkte für den weltweiten Handel, hier laufen die internationalen Warenströme täglich zusammen und werden verteilt. In den Seehäfen wird die Basis dafür gelegt, dass Deutschland eine weltweit führende Exportnation ist. Sowohl die See- als auch die Binnenhäfen unterstützen wir deshalb mit der Nationalen Hafenstrategie. Dazu gehört zum Beispiel, dass wir innovative Digitaltechnologien fördern, auf den Einsatz künstlicher Intelligenz (KI) hinwirken und die passenden rechtlichen Bedingungen schaffen. Zugleich tragen wir dazu bei, die Forschung in den Bereichen maritime Infrastruktur und digitale Vernetzung weiter voranzutreiben.

Vernetztes Zusammenwirken

Um ein vernetztes Zusammenwirken geht es auch beim Kombinierten Verkehr (KV) – und zwar von Straße, Schiene und Wasserstraße. Der KV ist schon heute ein wichtiges Segment für einen effizienten, nachhaltigen Güterverkehr, künftig werden Bedeutung und Bedarf weiter zunehmen. Um dem zusätzlichen Bedarf gerecht werden zu können, fördert der

Bund Aktivitäten privater Unternehmen. So übernimmt der Bund bis zu 80 Prozent der förderfähigen Investitionen beim Neu- und Ausbau von KV-Umschlaganlagen sowie beim Ersatz bestehender Anlagen.

Rückgrat für den Wohlstand

Zusätzlich zum Land- und Wasserweg spielt für die Exportnation Deutschland der Luftweg eine entscheidende Rolle. Das Luftfrachtaufkommen in Deutschland hat im Jahr 2024 wieder das Vor-Pandemie-Niveau erreicht. Für die kommenden Jahre wird mit weiterem Wachstum gerechnet. Die Flughäfen – von Frankfurt über Leipzig/Halle bis hin zu Köln/Bonn – sind deshalb gefordert und auch bereits dabei, ihre Luftfracht-Infrastruktur weiterzuentwickeln. Der Flughafen Frankfurt hat zum Beispiel den Masterplan Cargo aufgestellt, um zusätzlich benötigte Frachtkapazitäten zu schaffen.

Solche Bemühungen begrüßen wir. Zudem stehen wir im engen Dialog mit der Luftverkehrswirtschaft und schaffen die nötigen Rahmenbedingungen. So arbeiten wir etwa an einer neuen, modernen Luftfahrt-Strategie, die wir bis zum Jahresende 2025 vorstellen werden.

Ob Straße, Schiene, Wasser oder Luft: Logistik hängt maßgeblich von der Infrastruktur ab. Sie ist das Rückgrat eines komplexen Systems. Sie ermöglicht widerstandsfähige Lieferketten und damit wirtschaftlichen Erfolg, Beschäftigung und Wohlstand. Aus diesem Grund gestalten wir die Infrastruktur leistungsstark, verlässlich und zukunftsfähig.

Patrick Schnieder MdB,
Bundesminister für Verkehr •

Modal Split im Wandel

Der Güterstruktureffekt stellt die Verkehrsträger vor große Herausforderungen. Wie seine Dynamik den Modal Split jetzt und in Zukunft beeinflusst, das belegt eine neue Studie von SCI Verkehr mit konkreten Zahlen.

Schon heute werden weniger schwere Güter auf der Schiene befördert

Ob Echtzeitlogistik, digitalisierte Lieferketten oder automatisierte Terminals: Der Güterverkehr erlebt durch Megatrends wie die Deindustrialisierung oder die Digitalisierung seit mehr als einer Dekade einen strukturellen Umbruch, der besonders durch die veränderte Zusammensetzung des Güterverkehrsaufkommens greifbar wird. So umfasste die Güterverkehrsleistung laut der neuen „Kurzstudie zum Güterstruktureffekt“

von SCI Verkehr im Jahr 2024 657 Millionen Tonnenkilometer. Den größten Anteil daran hatten intermodale Ladeeinheiten und andere veredelte, containerisierte Warenströme, deren Transportleistung gegenüber 2010 um 72,8 Prozent gewachsen ist. Die Transportleistung der traditionellen Güter wie Kohle, Rohöl oder Erdgas ist dagegen in den letzten 15 Jahren um 38,09 Prozent gesunken. Aber auch andere Segmente, etwa Metalle

und Metallerzeugnisse (-18,2 Prozent) oder Mineralerzeugnisse (-12,6 Prozent), sind immer seltener Teil des Güterverkehrsaufkommens.

Greifbarer Strukturwandel

Das Phänomen, das den hier greifbaren Wandel von Massengütern hin zu kleineren Sendungsgrößen beschreibt, ist der sogenannte Güterstruktureffekt. Er ist das Ergebnis verschiedener ökonomischer, gesellschaftlicher und logistischer Entwicklungen, die sich gegenseitig verstärken. Er zeigt außerdem die Deindustrialisierungstendenzen und Verlagerungen in der Wertschöpfung an: Deutschland ist aktuell nach China und den USA der drittgrößte Exporteur und dominiert den globalen Markt insbesondere in der Chemie- und Elektrotechnik sowie der Maschinenbauindustrie. Das belegen Zahlen aus dem IW-Report Nr. 12 des Instituts der deutschen Wirtschaft (IW). Gleichzeitig sind E-Commerce und Digitalhandel in der Privatwirtschaft auch nach den Coronajahren weiterhin auf ungebremsstem Vormarsch. Auch neuere

Sektoren wie Windkraft oder Wasserstoff erhalten durch die Energiewende ein immer größeres Gewicht. Da die Güterströme von und nach Deutschland zudem global organisiert sind, sind die Anforderungen an die Transportleistungen in den vergangenen 15 Jahren deutlich komplexer geworden. Immer kleinere Stückgüter und zunehmend grenzüberschreitende Transportwege erfordern eine engere Vernetzung mit der gesamten Lieferkette – dementsprechend wachsen sowohl die Signifikanz des kombinierten Verkehrs als auch die Integration in digitale Logistikplattformen und Echtzeit-Tracking-Systeme.

Terminals und Umschlaganlagen entwickeln sich immer stärker zu intermodalen Schnittstellen einer durchgängigen Transportkette. Dieser Prozess schlägt sich unmittelbar im Modal Split der verschiedenen Verkehrsträger Schiene, Straße und Binnenschifffahrt nieder.

Der Modal Split in Deutschland entwickelte sich für die drei verschiedenen Verkehrsträger in den letzten 15 Jahren unterschiedlich: Der Anteil des Schienengüterverkehrs stieg von 17,6 auf 20,7 Prozent. Die Binnenschifffahrt musste dagegen Verluste von 3,5 Prozentpunkten hinnehmen. Ihr Anteil am Modal Split fiel von

10,2 auf 6,7 Prozent. Den größten Anteil im Modal Split verzeichnet der Straßenverkehr. Sein Anteil blieb in den letzten 15 Jahren konstant zwischen 72 und 73 Prozent. Um die Auswirkungen des Güterstruktureffekts auf den Modal Split der einzelnen Verkehrsträger zu analysieren, wurden die verschiedenen Gütergruppen in der Studie nach Eisenbahngütern 1., 2. und 3. Ordnung zusammengefasst. Eisenbahngüter der 1. Ordnung umfassen klassische Güter wie Kohle und Erz, bei denen die Eisenbahn Hauptverkehrsträger ist. Eisenbahngüter 2. Ordnung wie zum Beispiel Sekundärrohstoffe oder Abfälle verfügen über ein geringeres Gewicht, sind zeitkritisch im Transport und werden in kleineren Volumina verladen. Eisenbahngüter 3. Ordnung sind intermodale Ladeeinheiten wie Container und Wechselbehälter oder Post und Pakete. Diese Gruppe ist im Betrachtungszeitraum am stärksten gewachsen.

Der Güterstruktureffekt in Zahlen

Innerhalb der drei Gütergruppen konnte die Schiene ihren Anteil insbesondere in den Eisenbahngütern 1. Ordnung steigern: Der Anteil stieg von 26,5 Prozent im Jahr 2010 auf 31,8 Prozent im Jahr 2024. Auch in der zweiten Gütergruppe konnte sie ihren Anteil an der Transportleistung

20,8

Prozent Modal-Split-Anteil soll die Schiene im Jahr 2040 haben. Das erwartet das Bundesministerium für Verkehr

Dirk Flege

Dirk Flege wurde 1965 geboren. Nach Abschluss seines Studiums der Politikwissenschaft und des Öffentlichen Rechts volontierte er bei der Nordwest-Zeitung in Oldenburg. Seinen Einstieg in die Verkehrspolitik fand er als wissenschaftlicher Mitarbeiter bei dem SPD-Bundestagsabgeordneten Dietmar Mattern. Es folgten mehrere Stationen als Geschäftsführer des NABU Baden-Württemberg, als Manager für neue Geschäftsfelder in der Konzernzentrale der Deutschen Post in Bonn und als Bundesgeschäftsführer des ökologischen Verkehrsclubs Deutschland (VCD). Seit 2001 ist Dirk Flege Geschäftsführer der Allianz pro Schiene.



Dirk Flege, Geschäftsführer, Allianz pro Schiene

Allianz pro Schiene/Sascha Hilgers

Autor

leicht von 8,4 Prozent (2010) auf 9,9 Prozent (2024) steigern. In der stark gewachsenen Eisenbahngütergruppe der 3. Ordnung ist der Anteil der Schiene seit 2010 von 33,2 auf 31,2 Prozent zwar leicht gefallen. Dennoch ist ihre Transportleistung in diesem Segment insgesamt um 62,7 Prozent stark gestiegen: von 37,3 Millionen (Mio.) Tonnenkilometern (tkm) im Jahr 2010 auf 60,7 Mio. tkm im Jahr 2024. Der Straßengüterverkehr bleibt ungeachtet des starken Strukturwandels aufgrund seiner logistischen Flexibilität im Modal Split konstant. In der ersten Gütergruppe sank sein Anteil leicht von 52,2 auf 51,7 Prozent. In der zweiten Gütergruppe konnte er seinen Anteil von 85 Prozent beibehalten. In Gruppe 3 ist er klarer Anführer. Hier stieg sein Anteil von 62,9 auf 67,1 Prozent und die Transportleistung um 84,3 Prozent auf 130,5 Mio. tkm im Jahr 2024.

Die Binnenschifffahrt erlitt in allen drei Gruppen die größten Verluste. In der Gruppe 1. Ordnung verlor sie einen Anteil von 6,5 Prozent, in der Gruppe

2. Ordnung sank die Transportleistung um 1,8 Prozentpunkte. Auch in der Gruppe 3. Ordnung spielte sie eine untergeordnete Rolle: Sie transportierte lediglich 1,6 Prozent der Eisenbahngüter in diesem Segment. Ihre Transportleistung betrug nur 3,2 Mio. tkm im Jahr 2024.

Zuwachs als Zukunftstrend

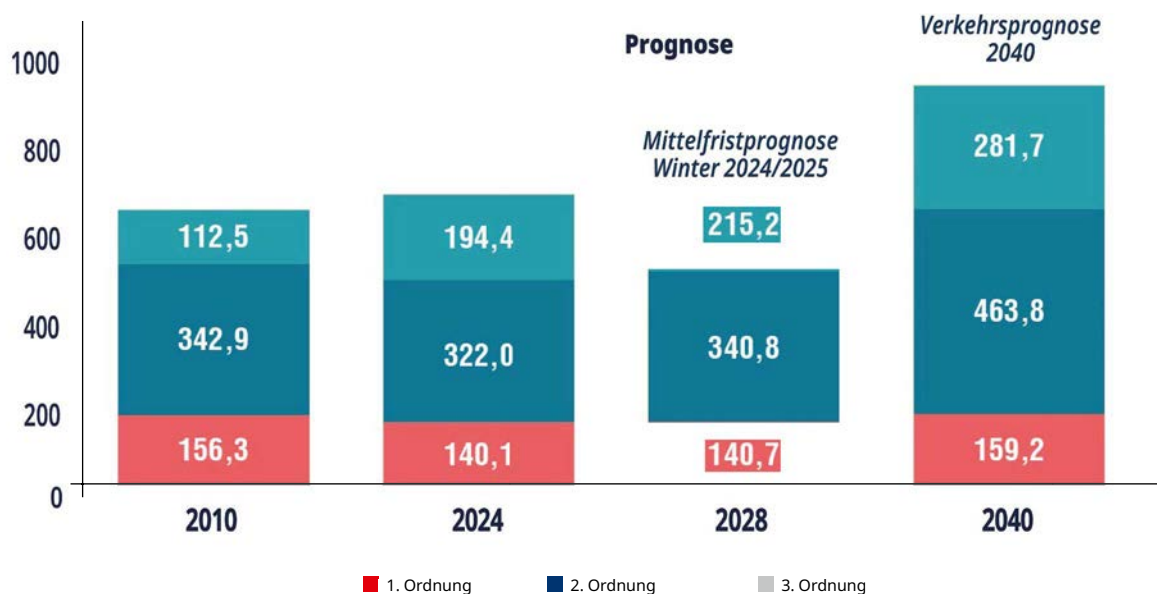
Die Ergebnisse der Studie zeigen eine klare Entwicklungstendenz in der Güterstrukturentwicklung in den letzten Jahren: Transporteinheiten werden kleiner, die Margen geringer, die Versandbedingungen in Folge spezieller. Gleichzeitig steigt der Anspruch an logistische Flexibilität. Für Schiene und Binnenschifffahrt wird der Handlungsspielraum aufgrund ihrer infrastrukturellen Bindung folglich kleiner. Ist ihre Zukunft durch den Güterstruktureffekt gefährdet?

Die Kurzstudie von SCI Verkehr prognostiziert auf Basis der aktuellen Langfrist-Verkehrsprognose des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) bis zum Jahr 2040, dass sich der künftige Trend in der

Transportleistung bis 2040 entgegengesetzt zur aktuellen Entwicklung verhält. Während die Eisenbahngüter der 1. und 2. Gruppe zwischen 2010 und 2024 zurückgegangen sind, soll sich die Verkehrsleistung in Zukunft in allen drei Gruppen positiv entwickeln, wenn auch in der Gruppe 1. Ordnung mit einem geringeren Zuwachs (+13,6 Prozent) als bei den anderen. Der Rückgang der Gütergruppen Kohle, Rohöl und Erdgas ist unmittelbar an die politischen Entscheidungen zur Energiewende geknüpft, durch die mit einem starken Rückgang der Nachfrage nach fossilen Brennstoffen zu rechnen ist.

Für die Güter der 2. und 3. Ordnung wird laut Prognose dagegen ein Anstieg der Verkehrsleistung von 44 bis 44,9 Prozent erwartet. Bei den Gütern der 2. Ordnung werden insbesondere Konsumgüter zum kurzfristigen Verbrauch (+40,3 Prozent) sowie chemische und mineralische Erzeugnisse (+53,4 Prozent) stark ansteigen. Der Prognose der Bundesregierung folgend profitiert vor allem die Straße:

Struktureller Wandel der Güterverkehrs-Zusammensetzung in Deutschland*



*Angaben in Millionen Tonnenkilometer

Quelle: Berechnungen SCI Verkehr auf Basis BALM und BMV-Verkehrsprognose 2040 (Stand 10/2025)



Media container/stock.adobe.com

**Verliert durch den Güterstruktureffekt weiter
Anteile am Modal Split:
Die Binnenschifffahrt**

Es wird erwartet, dass ihr Anteil am Modal Split bis 2040 auf 73,9 Prozent steigt, während der Anteil der Schiene bei 20,8 Prozent stagniert und der der Binnenschifffahrt auf 5,3 Prozent fällt.

Hebel für mehr Schiene

Dieses Szenario wäre aus klima- und umweltpolitischer Sicht höchst problematisch, weil mehr Gütertransporte auf der Straße deutlich mehr Treibhausgasemissionen bedeuten. Der Verkehrssektor hat 2024 erneut die eigenen Minderungsziele verfehlt, die im deutschen Klimaschutzgesetz festgelegt sind. Seine Treibhausgasemissionen lagen bei 143 Millionen Tonnen und sind damit laut Umweltbundesamt (UBA) um zehn Millionen Tonnen zu hoch. Um zu erreichen, dass Deutschland bis 2045 treibhausgasneutral wirtschaftet, muss eine großflächige Verlagerung aller Eisenbahngütergruppen auf die Schiene gelingen. Denn Güterzüge produzieren deutlich weniger Treibhausgase als Lkw und punkten zudem mit einer höheren Energieeffizienz als Binnenschiffe.

Um die Potenziale des Schienenverkehrs langfristig im großen Stil nutzen zu können und den Modal Split zugunsten der Schiene zu verschieben, müssen verschiedene Hindernisse überwunden werden, denn die Verlagerung auf die Schiene ist komplex. Die letzte Meile kann oft nur per Lkw zurückgelegt werden, vielen Unternehmen fehlt ein Gleisanschluss, die Umschlagkapazitäten an Terminals sind begrenzt, es bedarf bestimmter Mindest-

volumina für einen wirtschaftlichen Schienengüterverkehr.

Nichtsdestotrotz ist davon auszugehen, dass sich der Güterstrukturwandel in den kommenden Jahren noch verschärft und die traditionellen Transportgüter der Schiene weiter zurückgehen. Soll der Anteil der Schiene an der Gesamtverkehrsleistung erhöht werden, müssen die Zuwächse dementsprechend aus den Eisenbahngütern 2. und 3. Ordnung kommen. Insbesondere der Transport von Containern, Semi-Trailern und Wechselbehältern (Eisenbahngüter 3. Ordnung)

kann für die Schiene große Möglichkeiten bieten. Wie diese und weitere Wachstumspotenziale des Schienengüterverkehrs gehoben werden können, erarbeitet die Allianz pro Schiene aktuell in ihrem Projekt „Güterverkehr reloaded“, das vom Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMUKN) und dem UBA auf Beschluss des Deutschen Bundestages gefördert wird. Die vorliegende Studie von SCI Verkehr ist dafür der inhaltliche Grundstein. Dirk Flege, Geschäftsführer, Allianz pro Schiene •

Die wichtigsten Learnings

- Trotz des nachweisbaren Strukturwandels im Gütertransport konnte die Schiene ihren Anteil an der gesamten Transportleistung in den letzten 15 Jahren steigern. Die Maßnahmen, mehr Güter auf die Schiene zu verlagern, zeigen Wirkung.
- Der Transport intermodaler Ladeeinheiten ist seit Jahren ein Wachstumstreiber für den Schienengüterverkehr. Dieses Segment ist im Wettbewerb mit der Straße sehr umkämpft. Der Bedarf an spezifischen Transporten nimmt weiter zu, sodass die Schiene hier durch Punkt-zu-Punkt-Verkehre mit hohem Aufkommen profitieren kann.
- Für den notwendigen Ausbau der Verlagerung auf die Schiene braucht es faire Wettbewerbsbedingungen, etwa durch ein reformiertes Trassenpreissystem, eine bessere Verlagerungsinfrastruktur, zum Beispiel durch Gleisanschlussförderungen, und die Förderung technologischer Entwicklungen, wie modulare Güterwagenkonzepte, die einen Beitrag zur höheren Auslastung von Güterwagen leisten.

Projekt Weltmacht

China drängt nach vorne. Auch in der Logistik. Wie chinesische Logistikplayer den Aufstieg planen, welche neuen Regeln sie in den Supply Chains definieren und was dies für die Zukunft deutscher Logistikunternehmen heißt.

Die geopolitische Lage wandelt sich: China steigt auf – auch in der Logistik

Das Übernahmeangebot des chinesischen Onlinehändlers JD.com für Cecomony, Eigentümerin von MediaMarkt und Saturn, ist ein wichtiges Signal. Es zeigt eines: Die chinesische Logistik versucht, sich tiefer in den europäischen Markt einzubetten (Stand der Redaktion 26. Oktober 2025).

Das Angebot von JD.com umfasst Technologie, Lagerkapazitäten und wahrscheinlich eine Lieferbeschleunigung nach Europa. Zugleich zeigt dieses Angebot eines: Chinesische Akteure exportieren nicht mehr nur Waren, sondern streben auch nach der Integration in die Wertschöpfungskette – das ist der viel größere Trend. Chinas Aufstieg in der Logistik-

fähigkeit zeigt sich zunehmend in physischen Footprints: in Beteiligungen an europäischen Terminals und in eigenen Frachtflugzeugen, die die Planung erleichtern und verlässliche Laufzeiten nach Europa sicherstellen. Das Muster ist immer gleich: schnellere Tür-zu-Tür-Zyklen, engere Sendungsverfolgung und Nachverfolgbarkeit sowie höhere Terminzuverlässigkeit.

Aufstieg im LPI, Ausbau vor Ort

Aufgrund strengerer Prüfungen chinesischer Investitionsvorhaben in Europa sind Governance, Compliance und Sicherheit nun in den Fokus der Chinesen gerückt. Die Strategie zielt darauf ab,

Distanz in Zeit zu verwandeln – durch Lager im Zielmarkt, kontrollierte Haupttransporte und lokale Zustellpartner.

Diese Leistungsfähigkeit spiegelt sich auch im „Logistik Performance Index“ (LPI) der Weltbank: Chinas LPI-Rang verbesserte sich von Platz 28 (2014) über Platz 26 (2018) auf Platz 19 (2023). Die Punktzahl stieg von 3,53 (Zoll: Platz 38; Infrastruktur: Platz 23) auf 3,61 (Infrastruktur: Platz 20; internationale Sendungen: Platz 18), und 2023 wurde China unter Asiens leistungsstärksten Volkswirtschaften hinter Singapur und Hongkong eingeordnet. Chinesische Politik beschleunigt das Logistikgeschäft. In China dient „Logink“ als gemeinsame

Wolfgang Lehmacher

Wolfgang Lehmacher ist globaler Supply-Chain-Experte. Der ehemalige Direktor des World Economic Forum in Genf und New York, Partner der Beratungsfirma CVA in Hongkong und Shanghai und Präsident und CEO Emeritus von GeoPost Intercontinental in Paris und Hongkong ist Beiratsmitglied der Logistics and Supply Chain Management Society in Singapur, „Botschafter“ für F&L in Brüssel und Berater von RISE (Research Institute of Sweden) sowie des US-Unternehmens GlobalSF in San Francisco. Abgesehen davon schreibt und referiert Lehmacher seit Jahrzehnten über Innovation, Nachhaltigkeit, Expansion und Fortschritt in der Supply-Chain-, Logistik- und Transportbranche.



Wolfgang Lehmacher,
globaler Supply-Chain-
Experte

Autor

Datenplattform, die Buchung, Tracking, Zahlungsabwicklung sowie Zoll-Single-Window-Schnittstellen standardisiert. Integrationskosten kollabieren und die KI-Integration in die Geschäftsprozesse der Unternehmen beschleunigt sich.

Zwischen Europa und China verschmelzen Bahnstrecken, Hafenbeteiligungen, Unterseekabel und digitale Plattformen der digitalen Seidenstraße, um Transparenz und eine einfache Zollabwicklung über Grenzen hinweg zu ermöglichen. Die arktische „Polar-Seidenstraße“ bietet eine saisonale Transportalternative, die unter vorteilhaften Eisbedingungen die Transitzeit von China nach Europa verkürzen kann.

Staatsgeschützte Korridore

Subventionierte Datendienste, staatlich gesteuerte Korridore und Infrastrukturprojekte sind ein politisches Schwungrad. Das bedeutet: Viele kleine Schritte über einen langen Zeitraum hinweg erzeugen mit geringer Reibung großen Antrieb, mehr Routenwahl und Zuverlässigkeit auf kontinentalen und interkontinentalen Strecken.

Chinesische Akteure sind erfahren im Umgang mit hohen Volumina, schnellen Abläufen, Automatisierung sowie dem Transport zwischen China und Europa. Mehr Digitalisierung, schnellere Zollprozesse und verlässliche Verladung – etwa durch Frachter oder reservierte Frachtkapazitäten – wirken sich ebenfalls positiv auf die Leistung aus. Im China-Europa-Netzwerk wirkt grenzüberschreitende Logistik fast lokal, weil Bestände in Europa gehalten, interkontinentale Transporte selbst betrieben und vertraglich gesichert an Best-in-Class-Zustellnetze angebunden werden. Flexibilität ist der Punkt: auf die Schiene schwenken, wenn die Seefracht zu eng ist; auf See oder Luft zurück, wenn sich die Bedingungen ändern.

Wo es noch hakt

Herausfordernd bleiben die geopolitischen Limitationen und Risiken der nördlichen Bahnroute, die Kapazitäts- und Schwankungsgrenzen des mittleren Korridors sowie die strengen europäischen Anforderungen an ESG, Daten und Zollprüfbarkeit. Ohne stärkere Integration oder stabile lokale Netze kann die

Leistung auf der letzten Meile schwanken. Die Herausforderung besteht darin, europäische Compliance und Servicequalität sicherzustellen – und dies bei kurzen Laufzeiten.

Vergleich der Akteure

Chinesische Logistikakteure zeichnen sich durch Geschwindigkeit, Skalierbarkeit und hohe Flexibilität aus. Sie sichern sich eigenen oder vertraglich zugesicherten Frachtraum, platzieren Bestände direkt im Zielmarkt und nutzen gezielt Korridorverbindungen, um von vornhe-

rein schnelle Zyklen zu ermöglichen. Im Gegensatz dazu setzen deutsche Akteure stärker auf Verlässlichkeit und vertragliche Absicherung. Ihr Wert liegt in der strikten Einhaltung regulatorischer Vorgaben, in standardisierten Prozessen für den grenzüberschreitenden Verkehr sowie in einer transparent nachgewiesenen Nachhaltigkeit.

Stärken und Schwächen

Die chinesischen Logistikakteure verfügen über eine Reihe von Stärken, die ihren Markteintritt in Europa ►



Die zehn größten chinesischen Logistikunternehmen (nach Umsatz)				
Unternehmen	Umsatz (USD, 2024)	Hauptsegmente	Eigentumsverhältnisse	Präsenz in Deutschland
China Post Group	112 Mrd.	Express/Paket, LTL/FTL, Kontraktlogistik	Staatsunternehmen, Postgigant	Vereinbarungen mit Deutsche Post, internationaler Paketversand
SF Express	44,7 Mrd.	Express/Paket, E-Commerce-Fulfillment, Letzte Meile, Kühlkette, internationale Luftfracht	Privat, börsennotiert	Direktflüge, GLS-Cross-Border-Partnerschaft
JD Logistics	18 - 22 Mrd.	E-Commerce-Fulfillment, Lagerhaltung, Letzte Meile, Kontraktlogistik, Supply-Chain-Technologie	Privat, im Besitz von JD.com	Aufbau von Partnerschaften, ESG-Vorreiter
Sinotrans	14,8 Mrd.	See-/Luft-/Schienengüterverkehr, China-Europa-Bahn, 3PL, Lagerhaltung, Gefahrgut	Staatlich (China Merchants)	Büro in Duisburg, China-Europa-Bahn
Cainiao Smart Logistics Network Limited (Cainiao)	13,6 Mrd.	E-Commerce-Logistik/-Fulfillment, End-to-End-Paketlogistik, Line-Haul, Zoll, Sortierung, Letzte Meile, Zustellung für AliExpress	Mehrheitlich im Besitz der Alibaba Group	EU-Bedienung über Liège Airport E-Hub mit Zustrom nach Deutschland über Partner-Carrier und -Netzwerke
YTO Express	9,7 Mrd.	Express/Paket, grenzüberschreitender E-Commerce, Luftfracht	Privat, in Hongkong börsennotiert	EU-Bedienung über E-Commerce-Partner
Yunda Express	6,8 Mrd.	Express/Paket, Letzte Meile, E-Commerce, technologiegetrieben	Privat	Absichten und Partnerschaften für EU/DE
Deppon Logistics	6,8 Mrd.	LTL/FTL, Kontraktlogistik, Kühlkette, Smart Logistics	Privat, Teil der JD Group	Erkundung einer Expansion nach Europa
STO Express	6,6 Mrd.	Express/Paket, E-Commerce-Fulfillment, Franchisennetzwerk	Privat, ansässig in Shanghai	Bekanntgabe von Wachstumsambitionen in der EU
ZTO Express	6,2 Mrd.	Express/Paket, grenzüberschreitend, Börsennotierung (NYSE)	Privat	EU über Partner

Quelle: Die genannten Zahlen stammen aus dem Jahr 2024 sowie von den Unternehmen selbst und von Verbänden

Strategie: Chinesische und deutsche Logistik-Akteure		
	Chinesische Logistik-Akteure	Deutsche Logistik-Akteure
Wertversprechen	Geschwindigkeit und Flexibilität	Zuverlässigkeit und Compliance
Asset-Ausrichtung	Frachter, Trassenrechte, europäische Distributionszentren	Langfristige Carrier-Verträge, diversifizierte Gateways
Netzwerkdesign	Modale Agilität (Schiene/See/Luft)	Netzwerk-Standardisierung und Kapazitätzusagen
Datenprodukte	Wachsende End-to-End-Transparenz und Emissionsangebote	Reife Auditierbarkeit, ESG- und Daten-Governance
Letzte Meile	Schnelle Abdeckung via Partner, ohne Integration uneinheitlich	Konstante Leistungserbringung
Kommerzielles Profil	Crossborder lokalisiert	Zuverlässigkeit, vertragliche Absicherung (Verträge/SLAs)

Quelle: Recherchen des Autors (Stand 2025)

prägen. Dazu gehören eine ausgeprägte modale Agilität sowie die Fähigkeit, die Terminsteuerung über eigenen oder vertraglich gesicherten Frachtraum sicherzustellen. In der EU positionierte Bestände und Waren unter Zollverschluss schaffen zusätzliche Flexibilität, während zunehmend standardisierte Visibility- und Emissionsdaten das Vertrauen auf Kundenseite stärken. Besonders hervorzuheben ist die Fähigkeit, schnelle Zyklen für kleine und mittlere Unternehmen (KMU) sowie Plattformanbieter zu normalisieren und damit die Wettbewerbsfähigkeit zu sichern. Gleichzeitig bestehen jedoch auch klare Schwächen. Dazu zählen die geopolitische Anfälligkeit der nördlichen Schienenroute sowie die Kapazitäts- und Varianzrisiken im Middle Corridor. Hinzu kommen zusätzliche Kosten aufgrund

Risikomatrix: Korridore im Vergleich

Faktor	Nördliche Route (über Russland/Belarus)	Middle Corridor (Zentralasien-Südkaucasus)
Transitzeit	Direkte schnelle Route	Längere langsamere Route, verbessert sich, aber unbeständig
Geopolitisches Risiko	Hoch (Sanktionen/politische Exponierung)	Geringeres Sanktionsrisiko, regionale Instabilitätsinseln
Kapazität	Hoch, aber politiksensitiv	Niedriger, aber im Ausbau
Zuverlässigkeit	Historisch stabil, politisch induzierte Schocks möglich	Mehr Varianz, reifender Betrieb
Zoll/Abfertigung	Etabliert, sensitiv gegenüber Sanktionsregimen	Fragmentiert, Harmonisierung im Gang
Nachhaltigkeit	Aktive Pilotprojekte, Skalierung uneinheitlich	Erste Piloten
Risikodiversifikation	Hauptkorridor, wenn offen	Hedge-Route, Diversifizierungshebel

Quelle: Recherchen des Autors (Stand 2025)

europäischer Anforderungen an ESG, Datenstandards und Zollverfahren. Auch die gleichbleibende Leistung auf der letzten Meile bleibt eine Herausforderung, wenn keine tiefere Integration in europäische und deutsche Netzwerke erfolgt. Außerdem bestehen Anforderungen an die Buchung von Fracht- und Lagerraum sowie an Sortierungs- und Zustelleistungen, an die Einbindung von Arbeitnehmervertretungen und Gewerkschaften sowie an die Einhaltung von Sicherheitsvorschriften, um langfristig eine robuste Marktverankerung zu erreichen.

Chinesische Prioritäten

Chinesische Prioritäten liegen in grenzüberschreitenden E-Commerce-Fulfillment-Knoten in Nordrhein-Westfalen/Rhein-Ruhr, im Hinterland von Hamburg/Bremerhaven und Frankfurt/Rhein-Main, im Luftfrachtgürtel Leipzig/Halle sowie in an die Schiene angebundenen Distributionszentren entlang der Ost-West-Achsen, ergänzt durch Mehrwertservices, die Ermittlung von Emissionsdaten und eine vollständige digitale Visibility. In chinesischer Eigenregie werden Bonded- und grenzüberschreitende Abläufe aufgesetzt, Hochdurchsatzlager finanziert und betrieben sowie Langstreckentransporte mit Frachtern oder reservierten Frachtkapazitäten abgesichert; dies umfasst auch die Visibility. In Part-

nerschaften sind lokale Letzte-Meile-Anbieter einzubinden. Zolldienstleister und Compliance-Spezialisten mit ESG-, Daten- und Auditierungskompetenz sollten die regulative Seite absichern; Bahn- und Terminalpartner gewährleisten die

Kapazitäten, während TMS-/WMS-Integrationen sicherstellen, dass Daten reibungslos und vertrauenswürdig übermittelt werden.

Fazit: Die jüngsten geopolitischen Schocks haben Chinas Drang, den Schritt nach Europa zu vollziehen, nur beschleunigt. Die Auswirkungen sehen wir in Europas Netzen: Mehr chinesisches Transportvolumen und hohe Transportgeschwindigkeit treffen auf europäische Zuverlässigkeit und Compliance. Wachstum in Europa erzielen diejenigen, die Geschwindigkeit mit Vertrauen und Flexibilität mit Standards verbinden. Deutschland ist das Testfeld. Schaffen es die chinesischen Unternehmen, die Risiken der Korridore zu minimieren, europäische Regeln einzuhalten, lokale Investitionsvorhaben umzusetzen und eine gleichbleibende Leistung auf der letzten Meile sicherzustellen, steht ihnen der Markt offen und deutsche Unternehmen müssen sich den neuen Wettbewerbern mit Investitionsbereitschaft, Innovation und Digitalisierung stellen. Eine Begegnung mit Fragezeichen.

Wolfgang Lehmacher, Globaler Supply-Chain-Experte •





TÜV SÜD hat jahrelange und globale Erfahrung bei der Prüfung hochautomatisierter Fahrzeuge

Zulassung autonomer Lkw

TÜV SÜD und der ADAC bieten in Penzing bei Landsberg einen One-Stop-Shop für die internationale Fahrzeugzulassung an. Alle Dienstleistungen rund um die Homologation gibt es dort aus einer Hand – auch für automatisierte Fahrzeuge über 3,5 Tonnen.

Wenn sich zwei Profis zusammentun, freuen sich Dritte. Das gilt auch für die Kooperation von TÜV SÜD und dem ADAC: Direkt auf dem Gelände des ADAC-Testzentrums im bayerischen Penzing bei Landsberg am Lech betreibt TÜV SÜD eine Niederlassung, um seine Expertise in Testing, Regularien, Normen, Zulassungsprozesse und Homologation für globale Märkte einzubringen. Gemeinsam wollen die beiden Partner dort auf diese Weise neue Fahrzeugtypen nach internationalen Regularien effektiv prüfen, indem alle Services rund um die Homologation zum Rundum-Portfolio gehören.

Der verkehrsgünstig gelegene Standort ist Teil des TÜV SÜD-Testclusters Süd-deutschland. Dort haben die Experten von TÜV SÜD insbesondere die Homologation automatisierter Fahrfunktionen bis SAE-Level 4 im Fokus – so wie etwa beim Forschungs- und Entwicklungsprojekt ATLAS-L4 (siehe Infokasten).

Was ist ATLAS-L4?

Für das vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz geförderte Forschungs- und Entwicklungsprojekt ATLAS-L4 (Automatisierter Transport zwischen Logistikzentren auf Schnellstraßen im Level 4) haben mehrere namhafte Vertreter aus Fahrzeugindustrie, Wissenschaft, Softwareentwicklung und Verwaltung seit Januar 2022 ihre Kräfte gebündelt: Neben

TÜV SÜD waren 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. Weitere Informationen unter: www.atlas-l4.com

TÜV SÜD fungierte dabei als Prüfgesellschaft das Bindeglied zwischen Industrie und Forschung sowie den Behörden, die autonome Lkw letztendlich für den Straßenverkehr zulassen werden. Unter anderem die Aufgabe der TÜV SÜD-Experten: Die Validierung der für die Sicherheitsargumentation verwendeten Simu-

lation durch Tests mit dem realen Fahrzeug auf dem Prüfgelände.

„Wir freuen uns sehr, an diesem wichtigen Projekt von Beginn an mit dabei gewesen zu sein. Mithilfe unserer Testinfrastruktur haben wir Systematiken und ein Sicherheitskonzept erarbeitet, das zukünftig die Grundlage für Standards bei der Entwick-

lung autonom fahrender Nutzfahrzeuge im Hub2Hub-Betrieb sein wird“, sagt Emeram Klotz, Head of Testing, Global Homologation Service in der Division Mobility von TÜV SÜD. „Wir sind bereit, die ersten autonom fahrenden Fahrzeuge auf die Straße zu bringen!“

Mehr Simulations-Möglichkeiten

Ob autonome Fahrzeuge oder andere Technologien: Die Entwicklung ist rasant, ständig gibt es neue internationale Regularien. Kunden, die in der Entwicklung einer neuen Fahrzeuggeneration tätig sind, haben im TÜV SÜD-Cluster einen festen Ansprechpartner für ihre Projekte. Sie können damit mögliche Hürden bei der weltweiten Fahrzeugzulassung frühzeitig angehen. Die positiven Effekte: kürzere Entwicklungszeiten sowie beschleunigte Marktreife- und Zulassungsprozesse.

Auf dem Prüfgelände in Penzing werden die für die Typgenehmigung vorgeschriebenen Tests durchgeführt. Durch die Kombination des Know-how und der Ressourcen von ADAC und TÜV SÜD geschieht dies effizient und aus einer Hand. Die TÜV SÜD-Expertise umfasst speziell bei der Homologation automatisierter Fahrfunktionen neben der Typgenehmigung auch Funktionssicherheit, Safety of the Intended Function (SOTIF), Cybersecurity sowie das Testen auf Straße und Prüfgelände. Ein neuer Aspekt beim autonomen Fahren: Die Regulatorik bietet in einem viel größeren Umfang als bisher die Möglichkeit, Simulation für die Typzulassung zu nutzen. Auch hier muss si-



ATLAS-L4 Konsortium

Vertreter der zwölf Projektpartner des ATLAS-L4-Projekts bei der Abschlussveranstaltung in Penzing

chergestellt werden, dass die verwendeten Prozesse, Infrastruktur und Managementsysteme den Anforderungen entsprechen.

Laut Klotz wichtig bei der Entwicklung der Lkw: Von vornherein alle Anforderungen und gesetzlichen Vorgaben für die spätere Zulassung mit zu bedenken: „Zum Beispiel können vermeintlich kleine Details im Betriebsbereich sehr große Auswirkungen auf die Anforderungen haben: Kopfsteinpflaster, Mautschranken, Tunnel und, und, und. Das sind auch Punkte, die von Beginn an in die Entwicklung eingebracht werden müssen. Sonst bleibt der Lastwagen vor dem Tunnel einfach stehen.“

Auch bei solchen Punkten haben die TÜV SÜD-Experten jahrelange und globale Erfahrung bei der Prüfung hochau-

tomatisierter Fahrzeuge gesammelt. Dabei war TÜV SÜD jeweils maßgeblich daran beteiligt, die Relevanz gefährlicher Faktoren zu verstehen und zu benennen, um Rückschlüsse auf die Gesamtheit zu ziehen und so für die Typgenehmigung nötigen Tests zu bestimmen und zu validieren.

Klotz: „Wir kennen bis ins Detail alle Punkte, die für die Zulassung benötigt werden, und stehen bereits jetzt für die Hersteller bereit, sie bei ihrer Arbeit zu unterstützen – und das von der frühesten Entwicklungsphase an. Infrastruktur, Testing, Zulassung – wir sind am Start!“ Dabei steht TÜV SÜD die Teststrecke auf der Autobahn A9 und das ADAC-Testzentrum in Penzing als Prüfgelände zur Verfügung, das die besonderen Ansprüche des Schwerlastverkehrs erfüllt. ■■■



ADAC/Test und Technik

Teamarbeit (v.l.n.r.): Christian Gnadtt (Vice President and Global Head of Global Homologation Services, TÜV SÜD), Andreas Schäffler (Head of Global Homologation Services Deutschland, TÜV SÜD), Dr. Reinhard Kolke (Leiter ADAC Test und Technik) und Andreas Rigling (Leiter ADAC Testzentrum Mobilität)

TÜV SÜD Ansprechpartner



TÜV SÜD Auto Service GmbH,
TÜV SÜD Division Mobility
Andreas Schäffler
Leiter Homologation Deutschland
Tel.: +49 151 54333370
E-Mail:
Andreas.Schaeffler@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.: Markus Kammermeyer
Verlag: TECVIA Media GmbH, Aschauer Straße 30,
81549 München

Partner im Wandel

Für den Geschäftserfolg von Unternehmen werden resiliente Supply Chains immer wichtiger. Verlader bewerten deshalb ihre Logistikdienstleister neu. Welche Kriterien bei der Auswahl nun zählen.

DM-Drogerie Markt: „Sich intensiv mit technologischen Neuerungen auseinandersetzen“

Der positive Trend hält an: Unser Unternehmen blickt zuversichtlich auf 2026. Die Nachfrage bleibt stabil, doch die Rahmenbedingungen bleiben herausfordernd. Die Konsumschwäche deutscher Endverbraucher, gestörte Lieferketten und volatile Märkte zeigen, wie wichtig flexible, skalierbare Logistiklösungen sind. Auch wenn unser Logistiknetzwerk, insbesondere im Brownfield-Bereich, durch teils langfristige Investitionen gewisse Grenzen hat, sehen wir hier klare Fortschritte. Es entstehen neue Konzepte, die Strukturen resilienter und effizienter machen.

Ökologie und Ökonomie verbinden

Von unseren Logistikpartnern erwarten wir, dass sie sich intensiv mit technologischen Entwicklungen auseinandersetzen, etwa künstliche Intelligenz

(KI), Big Data oder optimierte Algorithmen, und so ihre Leistungsfähigkeit kontinuierlich steigern. Ziel sind höhere Transparenz, bessere Steuerung und ein effizienterer Ressourceneinsatz. Auch der Datenaustausch über digitale Plattformen und der Einsatz digitaler Zwillinge gelten als zentrale Zukunftsfelder. Nachhaltigkeit bleibt fester Bestandteil unserer Firmenstrategie. Partner sollen ihre Leistungen unter nachhaltigen Gesichtspunkten weiterentwickeln, ohne die Wirtschaftlichkeit aus den Augen zu verlieren. Dabei unterstützen wir diesen Prozess gerne, sei es durch die gemeinsame Bewertung von Ideen oder bei Pilotprojekten bis hin zur Markteinführung neuer Lösungen. Wichtig ist ein gemeinsames Verständnis für Qualität, Effizienz und Verantwortung. Auf zusätzliche Zertifizie-



DM-Drogerie Markt

Wulf Kristian Bauer, Geschäftsführer Logistik von DM-Drogerie Markt

rungen über gesetzliche Standards hinaus verzichten wir. Entscheidend ist, dass unsere Partner technologische und ökologische Entwicklungen mitgestalten und so langfristige, belastbare Partnerschaften sichern.

Audi: „Gesucht sind Logistik-Partner, die als Co-Innovatoren agieren“

2025 markiert für Audi den Beginn einer neuen Ära. Wir haben tiefgreifende Veränderungen umgesetzt und gestalten bei Audi die Zukunft, anstatt sie abzuwarten. Unsere Supply Chain ist längst mehr als ein Versorgungsnetz – wir leisten einen unverzichtbaren Beitrag in der Wertschöpfung und sind zentraler Treiber für Innovationen. Mit unserer „360°factory“-Strategie werden Fertigung und Supply Chain zu einem vernetzten System: schneller, flexibler und effizienter. Ziel ist es, Komplexität zu reduzieren und Krisen noch besser abzufedern.

Digitale Integration leben

Aus Corona, Engpässen bei Halbleitern, globalen Lieferkettenproblemen und geopolitischen Einflüssen haben wir gelernt: Resilienz ist kein Buzzword, sondern Überlebensstrategie. Unsere Organisation ist darauf ausge-

legt, standortübergreifend und in Echtzeit zu agieren. End-to-End-Denken und Frühwarnsysteme sind unser Radar für Risiken. Wir reagieren nicht, wir antizipieren und simulieren. Wir gestalten unsere gesamte Supply Chain vorausschauend, um handlungsfähig und resilient zu bleiben. Ein zentraler Erfolgsfaktor sind starke Partner. Gesucht werden Logistikdienstleister, die als Co-Innovatoren agieren, digitale Integration leben und Nachhaltigkeitsziele aktiv mitverfolgen. ESG-Kriterien sind fest in Prozessen und Roadmaps verankert. So kommen etwa an unseren Standorten in Ingolstadt und Neckarsulm E-Lkw unserer Speditionspartner für ausgewählte Materialtransporte zum Einsatz. Künstliche Intelligenz ist für uns ein Gamechanger. Sie eröffnet neue Dimensionen in der Steuerung und Absicherung unserer Supply Chains.



Dieter Braun, Head of Supply Chain von Audi

Digitale Zwillinge, Echtzeitdaten und standardisierte Plattformen schaffen Transparenz und Sicherheit. Unser Ziel ist eine Supply Chain, in der Informations- und Materialflüsse nahtlos, automatisiert und vorausschauend ineinandergreifen – für maximale Effizienz und Resilienz.

Bosch: „Dienstleister müssen elektronische Anbindung an Plattformen ermöglichen“

Die weltwirtschaftliche Lage bleibt anspruchsvoll: Durch geopolitische Risiken, handelspolitische Spannungen und volatile Märkte gewinnt die Transparenz in Lieferketten weiter an Bedeutung. Für Unternehmen bedeutet das, Störungen früher erkennen und Lieferketten flexibel steuern zu können. Bosch greift dabei auf ein etabliertes Supply-Chain-Risk-Management und ein eigenes Krisenteam zurück, das regelmäßig trainiert und Prozesse laufend anpasst.

CO₂-Reduktion vorantreiben

Zentral ist unsere Transport-Management-Plattform auf Basis der SupplyOn-Suite. Sie vernetzt digital sämtliche an Transportprozessen beteiligte Akteure – vom Lieferanten, über Fertigungswerke und Logistikdienstleister bis hin zum Kunden. Sie schafft durchgängige Transparenz und ermöglicht den ressourcenschon-

nenden Einsatz von Transportmitteln. Vor dem Hintergrund anspruchsvoller und komplexer werdender globaler Rahmenbedingungen sehen wir uns als Innovationsführer in der Verantwortung, unsere Lieferketten zusammen mit unseren Logistikdienstleistern kontinuierlich weiterzuentwickeln. Damit können wir zum gemeinsamen Erfolg, aber zugleich auch zum Funktionieren der Wirtschaft beitragen. Das erreichen wir zum Beispiel durch die Stärkung belastbarer Logistikketten.

Logistikdienstleister der Zukunft müssen dafür global einsetzbare Lösungen unterstützen, die Echtzeitverfolgung und Routenoptimierung durch den Einsatz von künstlicher Intelligenz und elektronischer Anbindung an unsere digitalen Plattformen ermöglichen.

Die Einhaltung von ESG-Kriterien und die Entwicklung klarer Strategien zur



Arne Flemming, Leiter Supply Chain Management bei Bosch

Dekarbonisierung sind inzwischen Standard in vielen Ausschreibungen. Bosch erwartet von seinen Logistikdienstleistern, diesen Anspruch zu teilen – durch Strategien zur Dekarbonisierung, den Einsatz alternativer Antriebe und innovative Ansätze zur CO₂-Reduktion.

Hipp: „Bevorzugt sind Partner, die transparente CO₂-Bilanzen vorweisen“

Hipp ist auf Kurs. Deshalb Daumen rauf für 2026. Die jüngsten Herausforderungen, etwa die globalen Lieferkettenstörungen, haben gezeigt, wie essenziell Resilienz, Transparenz und Flexibilität in der Supply Chain sind, gerade bei sensiblen Produkten wie Babynahrung. Daher setzen wir künftig noch stärker auf regionale und zuverlässige Partner, um Abhängigkeiten zu reduzieren, auf digitale Transparenz und eine bedarfsgerechte Planung. Im Bereich Babynahrung sind Sicherheit, Qualität und Verlässlichkeit nicht verhandelbar. Wir erwarten von unseren Dienstleistern Zertifizierungen im Bereich Lebensmittelsicherheit (z.B. IFS Logistics, HACCP), digitale Schnittstellenkompetenz zur nahtlosen Integration in unsere Systeme und nachweisbare Nachhaltigkeitsstandards, etwa CO₂-Tracking oder Eco-Logistik-Zertifikate. Zudem werden Krisenresilienz und Flexibilität wichtiger. Sprich,

Dienstleister müssen auch unter schwierigen Bedingungen schnell und zuverlässig liefern können.

Der Digitale Lieferschein kommt

Nachhaltigkeit ist für Hipp kein Trend, sondern Verpflichtung. ESG- und CO₂-Vorgaben fließen zunehmend in unsere Dienstleisterauswahl ein. Wir bevorzugen daher Partner, die transparente CO₂-Bilanzen vorlegen und aktiv an deren Reduktion arbeiten, nachhaltige Transportlösungen wie E-Mobilität oder Bahnlogistik bieten und ESG-konforme Prozesse nachweisen, etwa durch Zertifizierungen oder Nachhaltigkeitsberichte. Ziel ist eine Lieferkette, die sicher, effizient und zudem verantwortungsvoll gegenüber Umwelt und Gesellschaft ist. Hipp erhielt 2025 den „1st Star“ im Programm „Lean & Green“. Das verpflichtet uns, 20 Prozent CO₂ binnen fünf Jahren einzusparen. Essenziell ist



Peter Gebhardt, Bereichsleiter Logistik der Hipp-Gruppe

in der Babynahrung zudem lückenlose Rückverfolgbarkeit. Deshalb setzen wir künftig verstärkt auf den Einsatz des Digitalen Lieferscheins von GS1, EDI- und API-Schnittstellen, um Daten in Echtzeit auszutauschen sowie Tracking & Tracing mit Temperatur- und Qualitätsmonitoring.

Hipp-Gruppe

Covestro: „Lieferzuverlässigkeit, Nachhaltigkeit und Digitalisierung sind entscheidend“

Das Marktumfeld für die Chemie bleibt auch 2026 herausfordernd – besonders in Europa. Dies betrifft auch Covestro. Vor allem in der Logistik sind die Belastungen spürbar: überfällige Investitionen in die Infrastruktur, bürokratische Hürden trotz Beschleunigungsplänen, Mangel an Fahrpersonal und Equipment, eingeschränkte Zuverlässigkeit der Bahn sowie zusätzliche Zölle. Wir reagieren darauf, indem wir unsere Liefernetzwerke widerstandsfähiger gestalten und Partnerschaften mit Logistikdienstleistern vertiefen. Grundlage bleibt: Sicherheit und Compliance sind nicht verhandelbar.

Maßnahmen zur CO₂-Reduktion

Von unseren Partnern erwarten wir eine hohe Lieferzuverlässigkeit – unter schwierigen Bedingungen gilt es, Performance zu sichern und gleichzeitig Effizienzpotenziale zu

heben, um Kostensteigerungen abzufedern. Parallel treiben wir gemeinsam die Transformation hin zu einer grünen Logistik voran. Nachhaltigkeit ist dabei ein zentrales Thema. Covestro hat sich vorgenommen, die Scope-3-Emissionen – also die vor- und nachgelagerten Treibhausgasemissionen – bis zum Jahr 2035 deutlich zu senken und bis zum Jahr 2050 klimaneutral zu werden. Entsprechend bewerten wir in Ausschreibungen heute nicht nur Preis und Lieferzuverlässigkeit, sondern auch glaubwürdige Maßnahmen zur Emissionsreduktion.

Neben der Nachhaltigkeit ist die Digitalisierung das Thema mit einer hohen Dynamik. Die größten Fortschritte sehen wir bei Echtzeit-Tracking & Tracing, das heute vielfach Standard ist. Auch digitale Ausschreibungstools gewinnen zunehmend an Bedeutung und sorgen für Transpa-



Martin Quabius, Leiter Logistikbeschaffung, Covestro Deutschland

renz und Effizienzgewinne. In Zukunft wird vor allem die nahtlose Datenintegration entlang der gesamten Supply Chain entscheidend sein, um Störungen frühzeitig zu erkennen, flexibel zu reagieren und Netzwerke resilient zu halten.

Covestro

Mewa: „Unsere Service-Fahrer sind wichtiger Teil der Kundenbeziehung“

Der Textildienstleister Mewa blickt trotz verhaltener Konjunktur optimistisch in die Zukunft. Fachkräftemangel, Bürokratie und schwache Nachfrage prägen die Rahmenbedingungen, doch das nachhaltige Geschäftsmodell bietet Stabilität. Aus Krisen der vergangenen Jahre haben wir eines gelernt: Flexibilität und vorausschauendes Handeln sind wichtiger denn je. Wir reagieren frühzeitig. So erleichtern kleinere Fahrzeuge den Einstieg für Fahrer auch ohne Lkw-Führerschein, digitale Tools verbessern die Tourenplanung und erhöhen die Effizienz.

Emissionsfreie Lösungen in der City

Da wir unsere Logistik in Eigenregie betreiben, stellen wir hohe Ansprüche an uns selbst. Persönlicher und kundenorientierter Service ist das Herzstück unserer Dienstleistung. Unsere Mewa-Servicefahrer sind direkte Ansprechpartner und ein wichtiger Teil

der Kundenbeziehung. Sie sorgen dafür, dass sich unsere Kunden um ihre Betriebstextilien nicht kümmern müssen. Kontinuierliche Weiterbildung in Nachhaltigkeit, Arbeitssicherheit und Qualität sichern den Standard. Zertifizierungen nach ISO 9001, 14001 und 50001 sind Ausdruck dieses Selbstverständnisses. Nachhaltigkeit ist Kern des Geschäftsmodells – auf Basis von Kreislaufwirtschaft und Wiederverwendung. Mewa setzt bereits auf alternative Antriebe, prüft Wasserstofflösungen und entwickelt neue Konzepte für emissionsfreie Lieferungen in Innenstädten. So sind Nutzfahrzeuge mit Wasserstoff-Antrieb im Einsatz. Diese Technologie ist spannend, lässt sich aber leider noch nicht wirtschaftlich betreiben. Zudem hilft eine datenbasierte Steuerung, etwa bei der Tourenplanung, Fahrzeugauslastung und Fahrverhalten zu verbessern. Mit KI lassen sich



Mewa

**Björn Scheel, Vorstand
Produktion & Logistik bei Mewa**

Ressourcen sparen, Abweichungen erkennen und Touren dynamisch anpassen. Klar ist: Digitalisierung funktioniert nur mit der Akzeptanz von Menschen, die wir auf dem Weg mitnehmen müssen. Ohne deren Vertrauen in neue Technologien nutzen diese nichts.

Otto Group: „Von Partnern wird die Einhaltung hoher Sozialstandards gefordert“

Seit Jahren sehen wir uns in Deutschland und weltweit mit multiplen Krisen und geopolitischen Verwerfungen konfrontiert. Diese wirken direkt auf Wirtschaft, Handel und Logistik und damit auch auf die Otto Group. Doch unser Unternehmen zeigt sich anpassungsfähig und zukunftsorientiert. Die jüngsten Krisen haben uns gelehrt, unsere Supply Chain noch robuster aufzustellen. Daher setzen wir verstärkt auf die Diversifizierung unserer Lieferantenbasis, um Abhängigkeiten zu reduzieren, und auf eine stärkere regionale Nähe, um schneller reagieren zu können.

Ziel ist eine „Predictive Supply Chain“

Mit KI-gestützten Prognosen und datenbasierten Analysen verfolgt die Otto Group das Ziel einer „Predictive Supply Chain“: Risiken sollen früh erkannt, Szenarien simuliert und Entscheidungen auf Basis verlässlicher

Daten getroffen werden. So entsteht eine flexible, widerstandsfähige Struktur, die auch in unsicheren Zeiten Bestand hat. Nachhaltigkeit bleibt dabei zentral, und wir halten an unseren ehrgeizigen Vorgaben fest. Das erwarten wir auch von unseren Partnern: ambitionierte Ziele zur CO₂-Reduktion, die Einhaltung hoher Sozialstandards und eine transparente Unternehmensführung. Mit Hermes Germany verfügt unser Konzern außerdem über einen eigenen leistungsfähigen KEP-Dienstleister. Dies ermöglicht die konsequente Digitalisierung von Prozessen und eine engere Verzahnung von Daten- und Materialflüssen. Gleichzeitig erwarten wir von unseren externen Partnern in der KEP- und Logistikbranche, dass sie moderne digitale Tools einsetzen, sich nahtlos in unsere Systeme integrieren und einen reibungslosen Echtzeit-Datenaustausch



Otto Group

**Kay Schiebur, Konzern-Vorstand
Services der Otto Group**

gewährleisten. Fazit: Mit viel Innovationskraft, konsequenter Digitalisierung, einem starken eigenen KEP-Dienstleister und einem klaren Bekenntnis zu Nachhaltigkeit begegnen wir als Otto Group den Herausforderungen der Logistikbranche – und sind so gut für die Zukunft gerüstet.

Die Zukunft des digitalen Handels

Konkurrenz aus Asien, künstliche Intelligenz und preissensitive Endverbraucher setzen den E-Commerce unter Druck. Die Branche muss sich deshalb neu erfinden – mit ganz neuen Chancen für die Logistik.

Der E-Commerce befindet sich im Umbruch: Wirtschaftliche Unsicherheit, die zunehmende Dominanz internationaler Plattformen und die wachsende Akzeptanz neuer Technologien wie künstliche Intelligenz (KI) prägen das Konsumverhalten und die strategische Ausrichtung des Handels. Kundinnen und Kunden agieren kritischer, verschieben Einkäufe zunehmend in digitale Kanäle und erwarten gleichzeitig flexible, schnelle und personalisierte Einkaufserlebnisse.

Die Logistik wird damit in nahezu allen Unternehmen in den Wertschöpfungsnetzen zu einem zentralen Wettbewerbsfaktor. Im Folgenden werden vier zentrale Trends im E-Commerce dargestellt und ihre Implikationen für die Logistik analysiert.

Fokus auf den Preis

Der Handel kämpft weiterhin mit den Folgen der anhaltenden Wirtschaftskrise: Die Konsumstimmung bleibt gedrückt und spiegelt sich in einer erheblichen

Kaufzurückhaltung wider, welche die Branche massiv unter Druck setzt. Mehr als die Hälfte der Verbraucherinnen und Verbraucher äußert die Sorge, den eigenen Lebensstandard künftig nicht halten zu können. Dabei kann von Entspannung keine Rede sein: Der Anteil derjenigen, die der Aussage „Ich habe Angst, angesichts der Wirtschaftskrise meinen Lebensstandard nicht mehr halten zu können“ zustimmen, ist im Vergleich zum Vorjahr von 46 Prozent auf 53 Prozent noch deutlich gestiegen, wie die brandaktuelle „Schwerpunktstudie 2025“ der IFH Förderer aufzeigt.

Diese Stimmung spiegelt sich neben verschobenen Käufen auch in einem veränderten Kaufverhalten wider: Über die Hälfte der Konsumenten gibt an, bei Rabattaktionen Preise intensiver zu vergleichen als noch vor einigen Jahren. Fast ebenso viele (44 Prozent) kaufen gezielt online ein, um von der höheren Transparenz und Vergleichbarkeit der Preise zu profitieren. Dieser Trend führt dazu, dass auch die Markenloyalität sinkt: Rund ein Drittel der Konsumenten verzichtet inzwischen bewusst auf teurere Markenprodukte und greift stattdessen zu günstigeren Alternativen. Für Händlerinnen und Händler ist es zunehmend herausfordernd, die Balance zwischen preis-

Das Online-Wachstum fiel 2024 zwar moderat aus, dennoch ist die Richtung eindeutig

44

ist ein „kanal-egal“-Einkaufsverhalten längst Normalität.

Umgekehrt wird auch der Ladenbesuch digital unterstützt – das Smartphone fungiert als permanenter Begleiter, über den Preise verglichen, zusätzliche Produktinformationen abgerufen oder mobile Bezahlmöglichkeiten genutzt werden. Ein Drittel der Konsumenten, die im Rahmen einer Studie des ECC Köln und 1WorldSync befragt wurden, würde es begrüßen, jederzeit und überall mobil bezahlen zu können, bei den unter 30-Jährigen liegt dieser Anteil sogar bei 47 Prozent. Schon heute ersetzt das Smartphone bei jedem Sechsten das klassische Portemonnaie – ein klares Signal, dass digitale Schnittstellen den stationären Handel dauerhaft prägen werden. Damit steigen die Erwartungen an ein Omnichannel-Angebot, das heutzutage längst kein optionales Zusatzangebot mehr ist, sondern zum Standard gehört, den Konsumenten erwarten. Für Händler bedeutet dies, dass die klare Trennung zwischen Kanälen obsolet wird. Sie müssen ein nahtloses Einkaufserlebnis schaffen, das alle Kontaktpunkte konsistent

licher Wettbewerbsfähigkeit und differenzierenden Services zu halten. Insbesondere Discounter und Plattformanbieter profitieren von dieser Entwicklung, da sie glaubwürdig Kostenvorteile kommunizieren können.

Für die Logistik hat das weitreichende Folgen. Effizienz steht stärker im Fokus denn je, Händler versuchen ihre Logistikkosten weiter zu optimieren. Gleichzeitig bleiben auf Kundenseite sehr hohe Erwartungen an eine reibungslose Lieferung bestehen. Unternehmen sind daher gezwungen, durch Automatisierung, Digitalisierung und Kooperationen ihre Prozesse effizienter und effektiver zu gestalten. Ebenso gewinnen optimierte Retourenprozesse an Bedeutung, da gerade in preissensitiven Märkten hohe Rücksendequoten ein erhebliches Risiko darstellen.

Omnichannel wird Standard

Die extreme Preisorientierung verschärft in vielen Kategorien die Kanalverschiebung in Richtung Onlinehandel. Das Online-Wachstum fiel mit rund 3,5 Prozent im Jahr 2024 zwar vergleichsweise moderat aus, dennoch ist die Richtung eindeutig. IFH-Prognosen erwarten bis 2026 ein Volumen von rund 110 Milliarden Euro Umsatz.

Diese Entwicklung geht in einem wachstumsschwachen Gesamtmarkt zulasten des stationären Handels, dessen Flächen weiter unter Druck geraten. Gleichzeitig verschwimmen die Grenzen zwischen Online- und Offline-Welt, und Konsumenten nutzen immer häufiger beide. Fast die Hälfte von ihnen informiert sich heute bereits online, bevor sie ein Produkt im stationären Handel erwerben. Besonders die jüngeren Zielgruppen wechseln ganz selbstverständlich zwischen Online- und Offline-Kanal – für sie

Prozent der Konsumenten kaufen wegen der höheren Preistransparenz und -vergleichbarkeit gezielt online ein

verbindet – von der Inspiration über den Kauf bis hin zur Lieferung oder Rückgabe. Damit werden auch Themen wie Transparenz, Echtzeit-Bestandsführung und eine flexible Logistik zu Schlüsselfaktoren. Ob Click & Collect, Same-Day-Delivery oder Ship-from-Store: Die Leistungsfähigkeit der Logistik entscheidet zunehmend darüber, ob ein Omnichannel-Versprechen eingehalten und Kundenerwartungen erfüllt werden können.

Neue Anbieter im Vormarsch

Parallel dazu schreitet die Dominanz von Plattformen weiter voran. Zwar baut Amazon seine Stellung als Platzhirsch am Markt kontinuierlich weiter aus, mit einem Marktanteil von nunmehr rund 65 Prozent. Neue Anbieter wie Temu oder Shein gewinnen mit hohem Werbedruck ▶

Kai Hudetz

Kai Hudetz hat an der Universität Karlsruhe Wirtschaftsingenieurwesen studiert und wurde im Jahr 2000 an der Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlichen Fakultät der Universität zu Köln zum Doktor der Staatswissenschaften promoviert. Er ist seit August 2009 Geschäftsführer des IFH Köln (Institut für Handelsforschung), für das er inzwischen seit nahezu 30 Jahren tätig ist. 1999 gründete der E-Commerce-Experte der ersten Stunde die Wissens-, Beratungs- und Networking-Plattform ECC Köln, eine Tochtermarke des IFH Köln, und hat seitdem unzählige Unternehmen aus Handel und Industrie bei der kundenzentrierten Transformation ihrer Geschäftsmodelle beraten. Hudetz ist Mitglied in zahlreichen Aufsichtsräten und Beiräten und ein gefragter Referent bei Branchenevents.

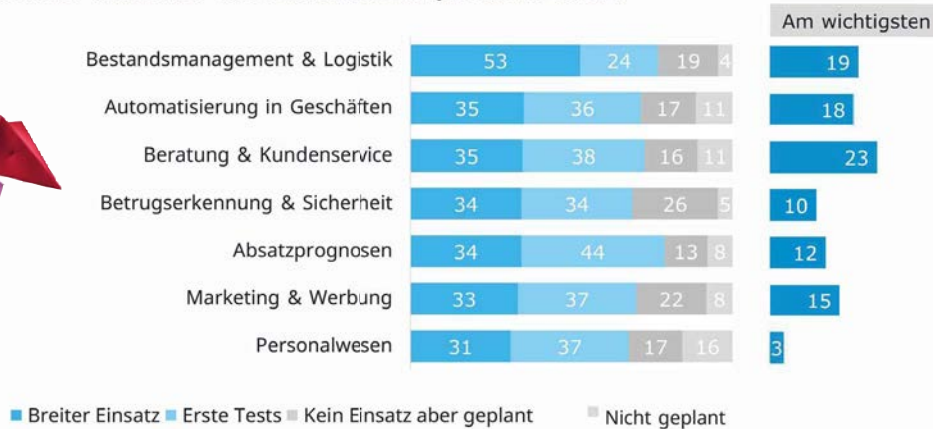


Kai Hudetz,
Geschäftsführer, IFH Köln

Autor

Studie: KI-Einsatz im Einzelhandel

KI ist mit Ausnahme des Anwendungsfelds Bestandsmanagement & Logistik nur selten im breiten Einsatz. Die meisten Einzelhändler führen aber erste Tests durch oder planen den Einsatz.



Frage In welchen Anwendungsfeldern setzen Sie bereits KI-Lösungen ein und in welchem Umfang?

Welches ist das wichtigste Anwendungsfeld von KI in Ihrem Unternehmen?

Info Links: n min = 87 (ohne „Weiß nicht/Kann ich nicht beurteilen“)

Rechts: n = 68 (nur Einzelhändler mit KI-Einsatz, ohne „Weiß nicht/Kann ich nicht beurteilen“)

(alle Angaben in Prozent)

Quelle: Studie „Transformation trifft Innovation: Smart Retail und AI im Handel“, IFH Förderer (September 2025)

und hoher Preisaggressivität an Bedeutung – insbesondere in den Segmenten Mode und Geschenkartikel.

Schon heute wird mehr als die Hälfte des gesamten Online-Umsatzes über Plattformen abgewickelt, wobei neben den genannten insbesondere Ebay eine große Bedeutung aufweist. Für Hersteller und

Händler ist die Anbindung an Plattformen kaum noch optional: Reichweite, Sichtbarkeit und Lieferstandards werden entscheidend über die Präsenz auf Plattformen bestimmt. Gleichzeitig verschärft der Preiswettbewerb die Bedingungen, da Kunden hier höchste Transparenz und Vergleichbarkeit erwarten.

Für die Logistik ergibt sich daraus eine doppelte Herausforderung: Zum einen muss die Anbindung an Plattformservices wie Amazon FBA erfolgen, um die dort etablierten Standards für Liefergeschwindigkeit und Servicequalität zu erfüllen. Zum anderen müssen Händler ihre eigenen Kanäle parallel betreiben und die Versorgung stationärer Flächen sicherstellen. In diesem Kontext gewinnt Logistik als Differenzierungsfaktor an Bedeutung: Nachhaltige Verpackungen, Same-Day-Delivery oder flexible Zustelloptionen werden zu entscheidenden Elementen, um sich im Wettbewerb nicht nur über den Preis, sondern auch über den Service zu positionieren. Neue Plattformen aus Fernost verschärfen den Druck zusätzlich, da sie oft über integrierte Lieferketten verfügen und Produkte direkt zu extrem niedrigen Preisen nach Europa liefern.

KI: Handel agiert zurückhaltend

Einen weiteren Schub erfährt die Branche durch die zunehmende Nutzung neuer Technologien, allen voran künstliche Intelligenz. Neueste Ergebnisse aus der Schwerpunktstudie der IFH Förderer zeigen: Während bereits über 40 Prozent der



Flächendeckend etabliert ist KI bislang vor allem im Bestandsmanagement und in der Logistik – dort nutzen 53 Prozent der Händler entsprechende Lösungen

Konsumentinnen und Konsumenten Anwendungen wie ChatGPT einsetzen und gerade jüngere Zielgruppen eine hohe Technologieaffinität zeigen, agiert der Handel selbst noch vergleichsweise zurückhaltend. Nur ein Drittel der Unternehmen rechnet mit revolutionären Veränderungen durch KI, und vielfach erfolgt der Einsatz bislang lediglich punktuell.

Dabei ist das Potenzial von künstlicher Intelligenz beachtlich: Es reicht von Prozessoptimierungen über individualisierte Produktempfehlungen bis hin zu maßgeschneiderten Vorteilsprogrammen und kann an nahezu jedem Punkt der Customer Journey Mehrwert erzeugen.

Flächendeckend etabliert ist KI bislang vor allem im Bestandsmanagement und in der Logistik – dort nutzen 53 Prozent der Händler entsprechende Lösungen, um Kosten zu senken, die Datenqualität zu verbessern oder manuelle Aufgaben zu automatisieren.

KI-gestützte Prognosemodelle erhöhen die Genauigkeit von Absatz- und Nachfrageplanungen, automatisierte Routenplanung senkt Kosten und reduziert Emissionen, während Robotik und intelligente Lagerverwaltung die Produktivität steigern. Gleichzeitig unterstützt KI die Bereinigung und Analyse großer Datenmengen und schafft damit eine bessere Grundlage für operative Ent-

scheidungen. Doch trotz dieser Fortschritte bleibt die Umsetzung eine Herausforderung: Fehlendes Know-how, komplexe IT-Integration und die oftmals unzureichende Datenbasis bremsen die flächendeckende Nutzung. Entscheidend wird sein, KI nicht nur punktuell einzusetzen, sondern strategisch zu verankern – als Rückgrat einer effizienten, flexiblen und datengetriebenen Logistik.

Fazit: Aufwertung für die Logistik

Das Fazit: Der E-Commerce wird derzeit von einer doppelten Dynamik geprägt. Konsumenten agieren preisbewusster und kritischer, erwarten aber gleichzeitig

Geschwindigkeit, Flexibilität und Komfort. Plattformen und Omnichannel-Modelle verschärfen die Anforderungen, während KI neue Effizienzpotenziale eröffnet. Für die Logistik bedeutet dies eine strategische Aufwertung. Sie ist nicht länger nur eine Kostenstelle, sondern zunehmend das Element, das über Wettbewerbsfähigkeit und Kundenzufriedenheit entscheidet. Unternehmen, die Kostenoptimierung, Flexibilität, Plattformintegration und technologische Innovation miteinander verbinden, werden im künftigen Wettbewerb die Nase vorn haben.

*Kai Hudetz,
Geschäftsführer, IFH Köln •*



Markus Mainka/stock.adobe.com

Neue Anbieter wie Shein gewinnen mit hohem Werbedruck und hoher Preisaggressivität an Bedeutung – insbesondere bei Mode und Geschenkartikeln



PALFINGER

**KOMFORT IM MITTELPUNKT:
PALFINGER PRÄSENTIERT
DEN NEUEN MITTELSITZ-
MITNAHMESTAPLER!**



Jetzt mehr erfahren!
Scannen Sie den QR-Code und entdecken
Sie alle Details zum neuen PALFINGER
Mittelsitz-Mitnahmestapler.

Logistik neu vermessen

Wachstum nur auf dem Papier: Warum Deutschlands Logistikbranche trotz steigender Zahlen schrumpft – exklusive Insights aus der Studie „Top 100 der Logistik 2025/2026“ der Hochschule Heilbronn.

Die Hochschule Heilbronn hat für die Studie „Top 100 der Logistik 2025/2026“ die Logistikwirtschaft in Deutschland neu vermessen. Die Studie ist eine Untersuchung der 100 größten Player im Logistikdienstleistungsmarkt und deren Einschätzungen bezüglich ihres unternehmerischen Umfelds. Demnach lag das deutsche Logistikwirtschaftsvolumen im Auswertungszeitraum 2024 bei 335 Milliarden Euro, ein nominales Plus von 2,6 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Der Anteil am Bruttoinlandsprodukt (BIP) lag damit bei rund acht Prozent. Hinter dieser stabilen Fassade steht jedoch ein reales Minus von rund zwei Prozent bei der Beförderungsleistung. Das heißt: Nominal wächst die deutsche Logistikwirtschaft, real schrumpft sie.

Strukturwandel trifft die Logistik

Konkret wurden in Deutschland 2,1 Prozent weniger Tonnen im Jahr 2024 transportiert als im Vorjahr. Als Hauptgründe benennt die Studie die schwächere Industrieproduktion, die geringere Transportnachfrage aus der Metall verarbeitenden und chemischen Industrie sowie rückläufige Exporte. Pro Einwohner lag die beförderte Menge bei 42 Tonnen im Jahr. Zum Vergleich: Im europäischen Mittel waren es 36 Tonnen. Strukturell sorgte der Ausstieg aus der Kohleverstromung dafür, dass sich die Massengutverkehre verringerten. Parallel dazu sank die Beschäftigung in der Logistikwirtschaft

Professor Martin Schwemmer

Martin Schwemmer ist Professor für Internationale Verkehrsbetriebswirtschaft und Logistik an der Hochschule Heilbronn und lehrt dort insbesondere zu Innovationen, Trends und Start-ups in Logistik und Supply Chain Management. Bis Oktober 2023 war er Geschäftsführer der Bundesvereinigung Logistik (BVL). 2021 promovierte er am Fraunhofer IIS zum Erfolg von Logistik-Start-ups. Dort war er zudem bis Anfang 2022 als Senior Consultant im Bereich Logistics Market Intelligence tätig. Im Zuge dessen war er über zehn Jahre lang Autor und Leiter der „Top 100 der Logistik“-Studienreihe, die sich zum Standardwerk zur Beschreibung und Analyse des Logistiksektors entwickelt hat. Seit 2025 ist er wieder Hauptautor der „Top 100“-Studien.



Hochschule Heilbronn

Professor Martin Schwemmer von der Hochschule Heilbronn

im Jahr 2024 um 1,8 Prozent auf 3,35 Millionen Menschen, nach einem Minus von 0,3 Prozent im Jahr 2023. Das besagte nominale Wachstum um 2,6 Prozent der deutschen Logistikwirtschaft beruht der aktuellen Auswertung zufolge überwiegend auf Preis- und Kosteneffekten.

So stiegen im Jahr 2024 die Entgelte der Beschäftigten im Schnitt um 5,9 Prozent, nach jeweils 3,5 Prozent in den beiden Vorjahren. Dazu kamen die Mautausweitung auf Fahrzeuge über 3,5 Tonnen, höhere Energiepreise und gestiegene Seefrachtraten infolge globaler Unsicher-

heiten. Gleichzeitig sorgte die Unterauslastung von Flotten, Lagern und Personal für weniger Produktivität. Das scheinbare Wachstum ist also zu großen Teilen preisgetrieben, nicht leistungsgetrieben.

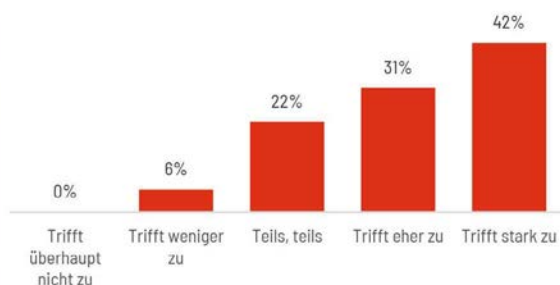
Wachstumstreiber Ausland

Für das Jahr 2025 rechnet die Marktstudie mit einem nominalen Logistikwachstum von rund einem Prozent und kommt damit voraussichtlich auf ein Volumen von rund 338 Milliarden Euro. Im Jahr 2026 dürfte das nominale Wachstum in der deutschen Logistikwirtschaft bei plus

drei Prozent liegen – abhängig davon, wie sich insbesondere das BIP, die produzierenden Industrien, der Export und das Kostenniveau entwickeln. Die Firmen schätzen die Entwicklungsaussichten für den deutschen Markt da sehr zurückhaltend ein. Deutlich optimistischer sind die Logistikwachstumserwartungen international. Hier rechnen die befragten Unternehmen mit Blick auf die globale Logistik mit durchschnittlich vier Prozent Wachstum 2025 und 2026 gar mit durchschnittlich fünf Prozent Zuwachs – jeweils zu Marktpreisen. Neben den ►

Weiterhin hohe Innovationsbereitschaft in den Logistikunternehmen

Unsere Unternehmenskultur ermöglicht das Hervorbringen von Innovationen besonders gut



Nehmen Sie bitte ihr fortschrittlichstes KI-Projekt in den Fokus: Wie wirkt KI in diesem Fall?



In der Logistikwirtschaft wird künstliche Intelligenz (KI) schon in etlichen Bereichen eingesetzt – zum Nutzen vieler Mitarbeiter. Das zeigen Zahlen der Top 100 der Logistik 2025/2026

Quelle: Top 100 der Logistik 2025/2026

makroökonomischen Entwicklungen dokumentiert die Studie die fortschreitende Konzentration im Logistikdienstleistungsmarkt. Beispielhaft dafür sind Transaktionen der jüngeren Zeit: Die Übernahme von DB Schenker durch DSV, die Integration der europäischen Imperial-Aktivitäten in DP World und die strategische Beteiligung der Mediterranean Shipping Company am Hamburger Terminalbetreiber HHLA. Diese Vorgänge auf internationaler Bühne werden die Anbieterlandschaft in Deutschland beeinflussen. So wird DB Schenker ab 2025 aus den Top Ten der größten Logistikdienstleister verschwinden, DSV im Gegenzug in die Top Five aufsteigen.

Im Fokus: Operative Themen

Die drängendsten Probleme in der Logistik sind für die im Rahmen der Studie befragten Logistikdienstleister: Kostendruck, Fachkräftemangel, Unsicherheit der Weltpolitik und Konjunkturschwäche, Infrastrukturprobleme, hohe Standortkosten und Bürokratie, die das aktuelle Logistikumfeld weiterhin treffend beschreiben. In den letzten Jahren, von 2020 bis 2025, kam da einiges zusammen: Corona-Pandemie, Krieg in der Ukraine, Energiekrise und geopolitische Unsicherheiten prägten Nachfrage, Kosten und Netzwerke.

Entsprechend dominieren in den Logistikunternehmen derzeit operative Themen, während strategische Themen deutlich in den Hintergrund rücken. 2020 waren laut den befragten Logistikplayern Digitalisierung, Automatisierung,

Nachhaltigkeit und Resilienzgewinnung noch am relevantesten. Das zeigt eine vergleichbare Abfrage von damals. 2025 sind es wie gesagt operative Themen wie etwa Kostendruck, Fachkräftemangel und Konjunkturschwäche, die die Logistikunternehmen umtreiben. Trotz des verstärkten Fokus auf diese operativen Themen liegt das Innovationsbudget der Logistikdienstleister laut der neuen Top 100-Studie stabil bei rund 2,5 Prozent des Umsatzes, also auf einem ähnlichen Niveau wie in den Vorerhebungen früherer Top 100-Ausgaben. Der wirtschaftsweite Innovationsetat dürfte

damit in der deutschen Logistikwirtschaft schätzungsweise bei jährlich rund acht Milliarden Euro liegen – insbesondere für Projektvorhaben der Automatisierung, Prozessoptimierung, Software/IT-Implementierung sowie Roll-out und natürlich KI.

Firmenkultur treibt Innovationen

Was solche Projekte begünstigt: Fast drei Viertel der befragten Logistiker schätzen ihre Unternehmenskultur als besonders gut geeignet ein, um Innovationen hervorzubringen. Die Studie hat dazu auch erfragt, welche Effizienzgewinne die Firmen durch den Einsatz von KI haben (siehe Grafik auf Seite 35). Ihren Antworten zufolge unterstützt die neue Technologie in den fortschrittlichsten KI-Projekten die beteiligten Mitarbeiter schon heute „wesentlich“. 17 Prozent der befragten Unternehmen gaben gar an, dass die KI-Werkzeuge in ihrem fortschrittlichsten Projekt bereits einzelne Mitarbeitende ersetzen. Kein Wunder, dass rund 75 Prozent der befragten Logistikdienstleister offene Stellen im IT-Bereich im Jahr 2025 vermelden. Dem KI-Hype zum Trotz werden operative Mitarbeiter in Lager und Transport aber nach wie vor in der deutschen Logistikwirtschaft am dringlichsten gesucht.

Martin Schwemmer, Professor für Internationale Verkehrsbetriebswirtschaft und Logistik an der Hochschule Heilbronn •

Kennzahlen deutscher Logistikmarkt

Nominales Volumen 2024:	335 Mrd. Euro (+2,6 %)
Realer Gesamteffekt:	etwa -2 %
Beförderte Tonnen:	-2,1 %
Beschäftigte:	3,35 Mio. (-1,8 %)
Reales BIP:	-0,5 %

Erläuterung: Treiber des nominalen Anstiegs im Jahr 2024 waren ein Entgeltzuwachs um 5,9 Prozent (rund +3,5 % in 2022 und 2023), die Mautausweitung auf Fahrzeuge über 3,5 Tonnen, Energiepreissteigerungen und höhere Seefrachtraten. Strukturelle Einflüsse waren der Ausstieg aus der Kohleverstromung und verringerte Massengutströme.

Zur Studie: Mit der aktuellen Ausgabe der Top 100 führt die Hochschule Heilbronn die Reihe weiter. Begleitet wird das Projekt weiterhin von Professor Peter Klaus, dem „Erfinder“ der etablierten Studie.

Quelle: Top 100 der Logistik 2025/2026



Die deutsche Logistikwirtschaft ist mit 334 Milliarden Euro (2024) der drittgrößte Wirtschaftsbereich Deutschlands – nach der Automobilwirtschaft und dem Handel

The Power of Networks

140 Jahre Erfahrung und Innovation.

Die HHLA prägt seit 1885 den technologischen Fortschritt in der Logistikbranche. Ihr Weg führte vom Kaffeesack in der Speicherstadt zum Container im Hafen, über intermodale Transportlogistik und innovative Datenplattformen zu einem europäischen Netzwerk-Logistiker.



Hamburger Hafen
und Logistik AG

Mehr über
Geschichte und
Zukunft der
Logistik erfahren:



Schlüssel zum Erfolg

Krisen häufen sich, doch echte Resilienz bleibt selten. Nur wer Daten konsequent nutzt und Lieferketten transparent macht, kann Risiken steuern, Chancen nutzen und Wettbewerbsvorteile sichern. Daten sind also das neue Öl – auch in der Logistik.

Resilienz war das große Schlagwort der Coronazeit. Unternehmen, Politik und Wissenschaft diskutierten Szenarien, die man hätte antizipieren können, über Vorsorge, die man hätte treffen sollen. Doch die Realität sah anders aus. 2021 blockierte die Ever Given den Suez-Kanal und alle erklärten: „Darauf konnte man nicht vorbereitet sein, das war zu unwahrscheinlich.“ Dann kamen der Ukraine-Krieg, geopolitische Schocks und Sanktionen. Der US-China-Handelskonflikt, Strafzölle und Exportkontrollen verschärften die Lage. Parallel dazu wech-

selte in den USA die politische Führung und damit ihre wirtschaftspolitischen Leitlinien.

Resilienz erfordert Daten

Unternehmen reagierten meist nach dem gleichen Muster: für jede Krise eine Ausrede. Die Vision von Resilienz, also der Fähigkeit, sich schnell von unbekannten Schocks zu erholen, wurde nie eingelöst. Im Gegenteil: Heute ist Resilienz fast schon eine Utopie, obwohl Krisen nicht enden, sich überlagern und potenzieren. Klassisches Risikomanagement stößt dabei an Grenzen. Echte Resilienz erfordert einen konsequenten Umgang mit Daten als Produktionsfaktor. Die Datenökonomie – das gezielte Erheben, Teilen, Verknüpfen und das ökonomische Nutzen von Informationen – wird in der Welt der multiplen Krisen zur zentralen Grundlage für die Wettbewerbsfähigkeit in Deutschland und Europa.

Mit Transparenz vorhersagefähig

Schon zu Beginn des Industrie-4.0-Hypes war klar: Die vollen Potenziale von Automatisierung und Digitalisierung lassen sich nur durch echte, unternehmensübergreifende Transparenz ausschöpfen. Transparenz bedeutet dabei mehr als die bloße Verfügbarkeit von Daten. Es reicht nicht zu sehen, was in der Wertschöpfungskette passiert. Entscheidend ist zu verstehen, warum etwas passiert. Daten aus verschiedenen Quellen müssen dazu effizient verknüpft werden.

Simulationen und digitale Zwillinge können aus Transparenz Vorhersagefähigkeit machen. Ein Hersteller kann so automatisiert und in Echtzeit Verzögerungen in der Zulieferkette erkennen und frühzeitig Gegenmaßnahmen einleiten,

Der Nutzen von KI und Digitalisierung entfaltet sich nur, wenn Daten entlang der Lieferkette geteilt werden

7 %

der Unternehmen in Deutschland sitzen auf einem Datenschatz, schöpfen laut Bitkom Research dieses Potenzial aber nicht vollständig aus

etwa die Produktionsplanung anpassen, Lagerbestände verschieben oder beim Zulieferer eine Zusatzcharge auslösen. Doch von einer solchen automatisierten Steuerung und Reaktion auf Störungen ohne Verzögerungen sind die meisten Unternehmen weit entfernt. Schlimmer noch: Viele Unternehmen haben heute weder eine vollständige Transparenz über ihre Lieferketten noch über die Zusammensetzung ihrer Produkte. Angesichts dynamischer ESG-Regulierungen und permanenter Schocks wäre das dringend nötig. Und: Ab 2026 wird EU-weit der „Digital Product Passport“ (DPP) für Batterien Pflicht. Er soll Transparenz über Materialzusammensetzung, Herkunft und Nachhaltigkeitsindikatoren sicherstellen. Ein Schritt, der die Notwendigkeit der Datenökonomie regulatorisch erzwingt (siehe Europäische Kommission, Proposal for a Regulation on Ecodesign for Sustainable Products, 2023).

Angst vor Kontrollverlust

Während viel über Daten gesprochen wird, dominiert in der Praxis die Angst. Kontrolle über die eigenen Wertschöpfungsprozesse an eine übergeordnete, womöglich anonyme und „künstliche“ Instanz abgeben? Für viele klingt das nach Kontrollverlust, nicht nach Chance. Doch genau darin liegt der Widerspruch. Solange Digitalisierung und künstliche Intelligenz (KI) hinter verschlossenen Türen einzelner Unternehmen bleiben, limitiert sich ihr Nutzen. Daten, die nur intern genutzt werden, entfalten keine Wirkung entlang der Lieferkette. Gleichzeitig wurden noch nie so viele Daten erhoben wie heute. Laut einer Bitkom-Studie aus dem Jahr 2024 haben 69 Prozent der deutschen Industrieunter-

nehmen bereits erste KI-Anwendungen im Einsatz. Doch dies sind meist Inselösungen, also Pilotprojekte ohne Durchgriff auf die Lieferkette. Die großen Optimierungspotenziale liegen hingegen ungenutzt brach.

Heute zahlen viele Unternehmen den Preis für ihre versäumten Hausaufgaben: IT-Systeme sind nicht harmonisiert, es gibt keine einheitliche Datenbasis, Prozesse sind lediglich teilweise digitalisiert. Viele Betriebe stecken noch im Übergang von Industrie 3.0 zu 4.0. Noch immer werden Logistikhallen und Fabriken mittels Papier und Excel gesteuert, während längst der Sprung in die Datenökonomie anstehen müsste. Daten gäbe es genug:

Maschinensensoren liefern Betriebszustände, Logistiksysteme erfassen Lagerbestände, Produktionssysteme dokumentieren Auftragsfortschritte, Produktpässe könnten Emissionen und Lebenszyklen transparent machen. Doch alles das liegt in inkompatiblen Formaten vor, verteilt über Systeme, ohne Echtzeit-Verfügbarkeit.

Mehrwert durch Vernetzung

Trotz vieler gesammelter Daten herrscht Skepsis, wenn es darum geht, Kontrolle an externe oder „künstliche“ Instanzen abzugeben. Wie bei digitalen Plattformen entstehen ökonomische Werte in der digitalisierten Lieferkette nur, wenn eine kritische Masse von Akteuren Informationen entlang der Supply Chains teilt. Isolierte Daten, also Inselösungen, sind wertlos. Der ökonomische Mehrwert von KI und Digitalisierung entsteht erst durch die Verknüpfung über mehrere Akteure hinweg, wenn genügend Partner Daten teilen. Dafür braucht es gemeinsame Regeln. Sogenannte industrielle Datenräume (engl.: Industrial Data Spaces) schaffen dafür Standards und einen Datenrahmen. Initiativen wie Catena-X zeigen, wie die Datenökonomie im Automobilsektor praktisch funktionieren kann. OEMs, Zulieferer und Dienstleister definieren hier gemeinsam, wie zukünftig Daten ▶

Professorin Julia Arlinghaus

Professorin Julia Arlinghaus leitet seit 2025 das Institut für Produktion und SCM an der Universität St. Gallen. Der Fokus ihrer Forschung liegt auf der Gestaltung und dem Management globaler Wertschöpfungssysteme sowie auf digitalen Transformationsprozessen für die Industrie. Arlinghaus studierte Wirtschaftsingenieurwesen an der Universität Bremen. Danach war sie unter anderem Professorin für Produktionssysteme und -automatisierung an der Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg und Leiterin des Fraunhofer-Instituts für Fabrikbetrieb und -automatisierung IFF in Magdeburg.



Julia Arlinghaus, Professorin für Logistik & SCM, Universität St. Gallen (HSG)

Universität St. Gallen

Autorin



zong/stock.adobe.com

Trotz vieler gesammelter Daten, teilen diese viele Unternehmen bislang nicht mit anderen Firmen – auch aus Angst, die Kontrolle an externe Instanzen abzugeben

standardisiert und sicher ausgetauscht werden können, etwa zu CO₂-Emissionen, Materialherkunft oder Produktionskapazitäten. Erste Pilotprojekte belegen: Lieferanten können so schneller auf Engpässe reagieren und gleichzeitig Nachweispflichten im ESG-Bereich erfüllen.

Gesetze treiben Datenökonomie

Was Unternehmen bisher freiwillig nicht umgesetzt haben, wird nun schrittweise regulatorisch erzwungen. Die beiden EU-Richtlinien „Corporate Sustainability Reporting Directive“ (CSRD) und „Corporate Sustainability Due Diligence Directive“ (CSDDD) verpflichten Unternehmen zu umfassender Dokumentation und Risikomanagement. Das ist nur zu schaffen, wenn Daten automatisiert zwischen Akteuren fließen.

Industrielle Datenräume können dafür den technischen und organisatorischen Rahmen schaffen. Hier sind branchenspezifische Regeln definiert, wie Daten sicher und standardisiert von Akteur zu Akteur weitergegeben werden können – ohne sie zentral zu speichern. Ein Lieferant kann so, zum Beispiel für einen defi-

Fünf Schritte: So können Unternehmen die Potenziale ihrer Daten besser nutzen

Schritt 1: Digitalisierungsvision und -strategie – Unternehmensführung in der Pflicht

Das klare Bekenntnis der Unternehmensführung und des mittleren Managements ist der Startpunkt. Nur auf dieser Grundlage können zukünftige Use Cases koordiniert und externe Anforderungen von Kunden, Regulieren oder Kapitalgebern erfüllt werden.

Schritt 2: Finanzielle und personelle Ressourcen bereitstellen – über das IT-Tagesgeschäft hinaus

Die Transformation hin zu durchgängig digital unterstützten Prozessen ist kein normales IT-Thema. Um eine Digitalisierungsstrategie in eine operativ umsetzbare Roadmap zu überführen, braucht es zusätzliche Ressourcen. Vor

allem Investitionen in oft zerklüftete IT-Infrastrukturen dürfen nicht länger aufgeschoben werden.

Schritt 3: Quick-Wins realisieren und mittelfristige Potenziale erschließen

Kleinere Use Cases lassen sich schnell umsetzen. Sie erzeugen Akzeptanz und Motivation bei den Mitarbeitenden. Nicht alles muss intern gelöst werden – die lebhafteste Start-up- und Beratungsszene kann besonders in der Anfangsphase Hilfestellung zu vertretbaren Kosten leisten.

Schritt 4: Proaktiv Teil von Netzen werden und Standards mitgestalten

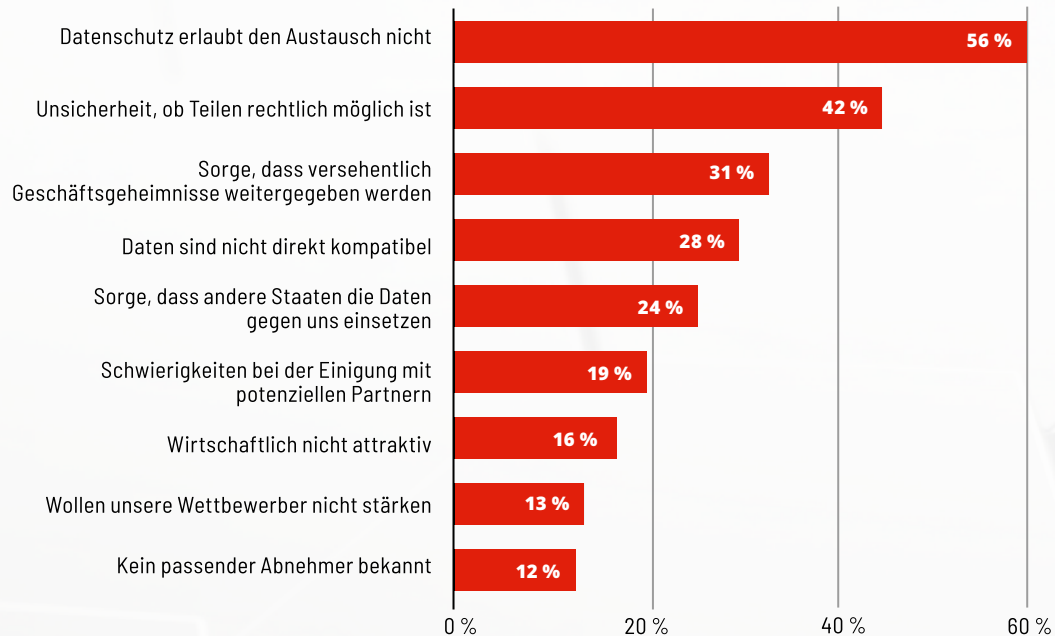
Es sind aktuell zahlreiche Initiativen und geförderte Projekte aktiv, zum Beispiel zu industriellen Datenräumen

und zur ESG-Regulierung. Unternehmen sollten sich hier frühzeitig beteiligen, um Standards mitzuprägen und nicht nur deren Anwender zu werden.

Schritt 5: Kontinuierliche Optimierung und lebenslanges Lernen als Normalfall

Rund 50 Prozent aller Digitalisierungsprojekte scheitern an Widerständen, Workarounds (Notlösungen – die Red.), Fehlern oder Unwissenheit (Arlinghaus, Risikomanagement für die smarte Fabrik, 2021). Daher braucht es kontinuierliche Aus- und Weiterbildung, Training und Change Management in Technologie, neuen Arbeits- und Führungsweisen sowie den genutzten Tools – nicht als Einmal-aufwand, sondern als Daueraufgabe.

Bitkom-Umfrage: Warum bieten Unternehmen keine Daten an?



Basis: Befragung von 500 Unternehmen, die keine Daten anbieten (Mehrfachnennungen möglich)

Quelle: Bitkom Research 2025

Daten helfen Unternehmen in vielen Bereichen. Deutsche Unternehmen hinken hier aber weit hinter USA und China hinterher. Hemmnisse sind vor allem der Datenschutz und Unsicherheiten, wie eine Umfrage von Bitkom Research 2025 zeigt

nierten Zeitraum, CO₂-Emissionsdaten für ein Produkt bereitstellen, die der Hersteller mit Transportdaten kombiniert, um regulatorische Anforderungen zu erfüllen. Ganz automatisiert. Alternativ entstehen Geschäftsmodelle, in denen Dienstleister Emissionsdaten entlang kompletter Lieferketten aggregieren und als Service verkaufen.

Regulierung als Chance begreifen

Viele Unternehmen klagen über die Last neuer Berichtspflichten. Doch richtig genutzt, können diese Daten tatsächlich interne Werte schaffen. Banken honorieren zum Beispiel dokumentierte Nachhaltigkeit mit günstigeren Finanzierungsbedingungen. Versicherungen bewerten Transparenz als Risikoreduktion, große Auftraggeber übertragen Anforderungen an ihre Dienstleister. Für Logistikunternehmen, IT-Provider und Datenplattformen entstehen neue Chancen zur Differenzierung im Wettbewerb. Wer ESG- und KI-Daten integriert, Frühwarn-

systeme aufbaut und Effizienzpotenziale hebt, kann so Regulierung in Wettbewerbsvorteile verwandeln.

Kosten der Nicht-Digitalisierung

Die Digitalisierung der Unternehmensprozesse ist kein Selbstzweck, sondern die Grundlage für die Konkurrenzfähigkeit von Unternehmen. Natürlich ist gerade im Mittelstand der starke Fokus auf konkrete Anwendungsfälle nachvollziehbar. Doch dieser hat schon in der frühen Phase der Industrie-4.0-Dynamik dazu geführt, dass Unternehmen hier nichts getan haben. Wer dagegen damals die Grundlagen geschaffen hat – durchgängige Datenarchitekturen, Standards, Schnittstellen –, hat heute eine Ausgangsbasis, um von Technologien wie digitalen Zwillingen oder Industrial Data Spaces zu profitieren. Wer diese Transformation nicht frühzeitig angestoßen hat, muss sie jetzt im Schnelldurchlauf nachholen. Andernfalls droht das „leise Sterben“: nicht durch große Skandale, sondern

durch schrittweise Marktverluste. Zulieferer und Logistikdienstleister werden aus Ausschreibungen ausgeschlossen, weil sie Transparenzanforderungen nicht erfüllen. Sie verlieren Zugang zu Kapital, weil Banken fehlende Daten als Risiko werten. Sie verlieren Versicherungsschutz, weil sie regulatorische Pflichten nicht nachweisen können. Nicht eine der großen Krisen drängt sie aus dem Markt, sondern die schleichende Unfähigkeit, Datenökonomie zu betreiben.

Jetzt gilt es zu handeln

Gerade Logistikunternehmen können diesen Wandel nutzen. Denn als Dienstleister verfügen sie über Informationen, die Verlager brauchen, um regulatorische Vorgaben zu erfüllen: Aus Daten entstehen Services, aus Services neue Märkte. Wer jetzt handelt, verwandelt regulatorische Anforderungen in Wettbewerbsvorteile.

Professorin Julia Arlinghaus, Leiterin des Instituts für Produktion und Supply Chain Management, Universität St. Gallen •

Neuer Standard

Die größte Hürde auf dem Weg zur Null-Emissions-Logistik liegt im Austausch von Emissionsdaten. Unterschiedliche Systeme erschweren bislang einen reibungslosen Datenaustausch entlang der Lieferkette. Ein neuer Standard soll diese Brüche überwinden.

Ein Open-Source-Standard für den Austausch von Emissionsdaten: Das ist das Ziel einer Working Group von zwölf Unternehmen unter der Leitung von Lkw Walter

Etwa acht Prozent der weltweiten Treibhausgasemissionen (CO₂) entfallen dem Climate-Portal (2023) zufolge auf den Güterverkehr. Laut dem International Transport Forum wird sich der weltweite Frachtbedarf bis zum Jahr 2050 noch verdreifachen. Damit steht die Branche unter erheblichem Druck, ihren Beitrag zu den Pariser Klimazielen zu leisten.

Wechselvoller Weg mit Hürden

Der Weg dorthin ist jedoch komplex. Hohe Investitionen in neue Technologien und vor allem fehlende Standards für den Datenaustausch bremsen die Umsetzung. Zwar legt die ISO 14083 inzwischen weltweit fest, wie Emissionen berechnet werden, doch wie diese Informationen entlang der Lieferkette weitergegeben werden, ist bislang nicht geregelt. Besonders der Vergleich von Emissionswerten stellt eine Hürde dar, da Unternehmen bisher mit unterschiedlichen Methoden und Systemen arbeiten.

Hier setzt die Open Logistics Foundation an: eine neutrale, gemeinnützige Stiftung, die kostenlose und freizugängliche Open-Source-Standards für die Logistik entwickelt. In einem Workshop der Open Logistics Foundation im November 2023 identifizierte man den Emissionsdatenaustausch als eines der drängendsten Probleme. Die Resonanz war so groß,

dass Stiftungsmitglieder der Foundation im Sommer 2024 die „Working Group Enabling Logistics Decarbonization“ (dt. Arbeitsgruppe zur Förderung der Dekarbonisierung der Logistik – die Red.) gründeten. Aktuell (Stand September 2025) gehören 19 Unternehmen zur Arbeitsgruppe unter Leitung der Komplettladungsspedition Lkw Walter. Auch der Impuls zur Standardisierung im Projekt „Emissions Data Exchange“ (dt. Emissionsdatenaustausch – die Red.) kam aus der Community selbst. Ziel ist ein offener Standard, der Emissionsdaten über die gesamte Lieferkette hinweg vergleichbar und nutzbar macht – als Basis für belastbare CO₂-Bilanzen und eine klimafreundlichere Logistik.

Standard für Vergleichbarkeit

Grundlage der Working Group ist die Überzeugung, dass Dekarbonisierung nur gemeinsam gelingt. Die Open Logistics Foundation stellt dafür den neutralen Rahmen und die technische Infrastruktur bereit. In Online-Workshops wurden Ziele, Rollen und die Öffnung für neue Mitglieder definiert.

Der Einstieg ist bewusst niedrigschwellig: Interessierte Unternehmen können sich bewerben und eigene Anwendungsfälle einbringen. Im Mittelpunkt des Projekts Emissionsdatenaustausch steht das

8 %

der weltweiten Treibhausgasemissionen entstehen laut Climate Portal (2023) durch Güterverkehr

iLEAP-Datenmodell, ein Standard für den Austausch von Emissionsdaten in der Logistik, der vom Smart Freight Centre und der Sine Foundation entwickelt worden ist. Das Smart Freight Centre ist eine international anerkannte Non-Profit-Organisation mit Fokus auf die Reduktion von Treibhausgasemissionen im Güterverkehr. Die Sine Foundation bringt ihre Expertise aus den Bereichen Kryptografie und Wirtschaft ein. Gemeinsam mit der Open Logistics Foundation und den teilnehmenden Unternehmen wird daran gearbeitet, das iLEAP-Modell als De-facto-Standard für die Branche zu etablieren.

Universell einsetzbar

Technisch basiert iLEAP auf dem weltweit anerkannten GLEC-Framework und der ISO-Norm 14083. Vor Einführung des GLEC-Framework hatte jede Firma ihre eigenen Verfahren zur Emissionsberechnung. Erst mit dem europäischen „Green Deal“ im Jahr 2019 stieg der Druck, eine gemeinsame Methodik zu entwickeln. Heute ist die ISO 14083 eine international gültige Methode zur Berechnung von CO₂-Emissionen in der Logistik und bietet so die Basis, Emissionsdaten branchenweit vergleichbar zu machen. iLEAP ist universell einsetzbar, nicht auf Regionen oder Firmen beschränkt und ermög-

licht den bidirektionalen Datenaustausch entlang der Lieferkette. So können Informationen zwischen Spediteuren, Kunden und Drittanbietern ausgetauscht werden, was Transparenz und Vergleichbarkeit erhöht und die Basis für wirkungsvolle CO₂-Reduktionsstrategien schafft. Die Genauigkeit der Ergebnisse hängt indes stark von den zugrunde liegenden Daten ab. Standardwerte liefern nur grobe Schätzungen, die beste Qualität bieten modellierte Daten, die auf Primärdaten basieren.

Auch reine Primärdaten spielen eine wichtige Rolle, sind aber im Straßengüterverkehr schwer zugänglich, da sie oft in Onboard-Units gespeichert sind. Hier könnte der EU Data Act künftig Verbesserungen bringen. Für die Berechnung nutzen Firmen eigene Emissionsrechner oder Plattformen. Unabhängig vom Tool sorgt iLEAP dafür, dass die Ergebnisse

interoperabel ausgetauscht und verglichen werden können. Unter dem Dach der Open Logistics Foundation lebt das Projekt von einer offenen Zusammenarbeit zwischen Unternehmen, die im Markt durchaus auch Mitbewerber sind.

Kooperation statt Abgrenzung

Innerhalb der Open Logistics Foundation herrscht dafür eine starke Vertrauensbasis, die durch den kontinuierlichen Austausch und die gemeinsame Arbeit in Workshops gefördert wird. Das Thema Datenschutz wird dabei großgeschrieben: Es werden nur technische Informationen ausgetauscht, sensible Geschäftsdetails einzelner Unternehmen bleiben dagegen unangetastet. Der Fokus liegt auf dem Teilen von Wissen und Erfahrungen. Vor allem Nachhaltigkeit ist in der Branche ein Thema, über das offen gesprochen wird. Alle Beteiligten sind ►

Justin Lemmens

Justin Lemmens ist seit 2023 SHEQ-Manager (Fokus Nachhaltigkeit) bei Lkw Walter. Das Kürzel SHEQ steht für Safety, Health, Environment, Quality, sprich für Sicherheit, Gesundheit, Umwelt und Qualität. Außerdem leitet Lemmens die Arbeitsgruppe zur Förderung der Dekarbonisierung der Logistik in der Open Logistics Foundation. Lemmens studierte BWL in Saarbrücken mit Fokus auf Internationalem Management und Marketing. Von 2004 bis 2023 war er im Verkauf und im IT-Steuerkreis tätig.



Lkw Walter

Justin Lemmens, SHEQ-Manager bei Lkw Walter

Andreas Nettsträter

Andreas Nettsträter ist seit 2022 CEO der Open Logistics Foundation und engagiert sich für Open Source und Community-Building in der Logistikbranche. Nettsträter studierte Informatik an der TU Dortmund. Von 2007 bis 2022 war er am Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik mit Fokus auf Digitalisierungsprojekte in Logistik und IT tätig.



Open Logistics Foundation

Andreas Nettsträter, CEO Open Logistics Foundation



Lkw Walter

Möglichst wenig CO₂-Ausstoß in der Transportkette – darauf setzt Lkw Walter

sich einig, dass es dabei nicht zielführend ist, parallele Einzelansätze zu entwickeln, sondern dass gemeinsame Standards nötig sind. Die Stiftung stellt mit ihrer Community-Struktur sicher, dass dieser Austausch transparent bleibt und neue Mitglieder jederzeit andocken können. So entsteht ein neutraler Rahmen, in dem Kooperation wichtiger ist als Abgrenzung.

Die größten Hürden auf dem Weg zu einem Standard liegen weniger in der Technik als in der Organisation. Entscheidend ist, dass möglichst viele Firmen den Standard übernehmen und aktiv mitgestalten. Nur so wird die breite Marktdurchdringung erreicht. Um diese Akzeptanz zu fördern, sind konkrete Use Cases wichtig. In ihnen wird der Datenaustausch mit realen Werten getestet. Die gewonnenen Erfahrungen fließen als Feedback zurück in die Entwicklung. So entsteht Schritt für Schritt ein praxistauglicher Standard, der sich an den Bedürfnissen der Anwender orientiert. Technisch gilt das iLEAP-Modell als ausgereift, und die Schnittstelle ist voll funktionsfähig. Smart Freight Centre und Sine Foundation nehmen regelmäßig Feedback aus der Praxis auf und entwickeln die Lösung entsprechend weiter. Eigentliche Aufgabe ist, die Schnittstelle korrekt in die jeweilige Systemumgebung und in vorhandene Datenbanken der Unternehmen einzubinden. Dieser Implementierungsprozess ist weniger eine Frage der Technik, sondern ein Lernprozess, bei dem Unternehmen Erfah-

rungen sammeln und ihre Systeme schrittweise anpassen. Einheitliche Standards für den Austausch von Emissionsdaten schaffen messbare Mehrwerte: Sie reduzieren individuelle Schnittstellen, senken den Aufwand und schaffen Transparenz entlang der Lieferkette.

Neue Optimierungsoptionen

Firmen können ihre Emissionen verlässlich berechnen und vergleichbar machen. Das bietet neue Optimierungsmöglichkeiten, etwa bei Routenplanung, Lkw-Auslastung oder Investitionen in alternative Antriebe. Damit der Standard genutzt werden kann, müssen Firmen die Komponenten in ihre IT integrieren.

Dafür stellt die Open Logistics Foundation Referenzimplementierungen im digitalen Speicher, dem GitLab-Repository, bereit. Diese dienen als Vorlage, erleichtern die Einführung und verhindern, dass durch unterschiedliche Ansätze Interoperabilität verloren geht. Die Umsetzung folgt dem Open-Source-Prinzip: Alle Interessierten können die Lösungen frei nutzen, anpassen und weiterentwickeln. So entsteht kein Flickenteppich an Insellösungen, sondern ein gemeinsamer Standard, der sich durch breite Anwendung kontinuierlich verbessert.

Justin Lemmens, SHEQ-Manager bei Lkw Walter; Andreas Netträter, CEO der Open Logistics Foundation •

Die drei wichtigsten Projekt-Learnings

- **Gleiche Ausgangslage:** Alle beteiligten Unternehmen stehen vor denselben Fragen und Herausforderungen beim Umgang mit Emissionsdaten.
- **Klare Kommunikation:** Wichtig sind eine offene Kommunikation nach außen, die unkomplizierte Verfügbarkeit von Emissionsdaten über iLEAP und das Bewusstsein, dass ergänzende individuelle Lösungen zusätzlichen Mehraufwand bedeuten.
- **Vermeidung paralleler Entwicklungen:** Durch gemeinsame Standards wird verhindert, dass verschiedene Unternehmen mehrfach ähnliche Insellösungen entwickeln. Ressourcen fließen stattdessen in praxistaugliche Anwendungen, die für alle zugänglich sind.

Welche KPIs 2026 zählen

Von ETA-Qualität über Carrier-Preisvergleich bis Rechnungsprüfung. Mit Solvares Logistics entsteht ein durchgängiger Datenfluss über alle Prozesse hinweg, der maximale Transparenz und Effizienz durch einheitliche Daten, geprüfte KPIs und zentrale Steuerung bietet.

WER 2026 IM TRANSPORTGESCHÄFT voraus sein will, braucht weniger Gefühl und mehr belastbare Zahlen, konsistent erhoben und nutzbar. Drei KPI-Felder stechen heraus: Operative Performance, Finanzen und ESG. Entscheidend ist nicht die einzelne Kennzahl, sondern ein gemeinsames Datenmodell vom Auftrag bis zur Gutschrift, getragen von Disposition (z. B. opheo), Transportmanagementsystem (z. B. LP2) inklusive eines Reporting-Layer und Portalen (Order-, Tracking-, Billing-), die identische Definitionen, Zeitstempel und Stammdaten sicherstellen bis hin zur korrekten Frachtenprüfung. Achten Sie auf folgende KPIs:

Operative Performance: Estimated Time of Arrival (ETA) und Proof of Delivery (POD)

- **ETA-Qualität:** Anteil der Sendungen, deren prognostizierte Ankunftszeit im definierten Toleranzfenster liegt. Grundlage hierfür sind historisierte ETAs, Zeitfenster und Verkehrseinflüsse.
- **POD-Quote und -Zeit:** Vollständigkeit und Zeit bis zum Proof of Delivery, je Relation oder Kundensegment.
- **Planungsstabilität:** Anteil automatisch geplanter Touren/Stopps und manuelle Eingriffe je 100 Sendungen.

Finanziell: Transparenz bis auf Positionsebene

- **Abweichungsquote auf der Rechnung:** Anteil der Frachtrechnungen mit Differenzen versus vereinbartem Tarif, inklusive der Top-3-Ursachen.
- **Cost to Serve:** Vollkosten pro Auftrag/Kunde/Lane, inklusive von Wartezeiten, Leerkilometern und Sonderleistungen.
- **Cashflow-Tempo:** Zeit vom POD bis zur Gutschrift oder Bezahlung.
- **Carrier-Preis-/Qualitätsindex:** Vergleich von Tarifkosten versus Service Level



Solvares Logistics ist Ihr Software-Partner für Transportlogistik

Agreements (SLAs)/Qualität je Dienstleister

ESG: messbar statt wohlklingend

- **CO₂-Emissionen** je Sendung/Stopp/Kilometer – methodisch konsistent
- **Rampen-Effizienz:** Warte-/Standzeiten, Slot-Treue, Leerfahrtenquote.

Quick Wins für 2026: Unsere Tipps für bessere KPIs

- **ETA-Definition** vereinheitlichen und die Forecast-Genauigkeit wöchentlich veröffentlichen und anpassen
- **Abweichungsquote** mit Toleranzen je Kostenart messen und hier die Top-3-Gründe monatlich beheben
- **Cost to Serve** für Top-10-Kunden pilotieren und Entscheidungen auf Fakten statt auf Durchschnitt treffen
- **CO₂-Bericht** mit realen Tour-Daten speisen, nicht mit pauschalen Faktoren

Solvares Logistics verbindet Daten und Definitionen zu einem durchläufigen

Datenfluss: LP2 als Transportmanagementsystem mit durchgängigem Transport-Datenmodell inklusive geprüfter KPI-Reports und zentralisierter Steuerung mehrerer Mandanten. Opheo stabilisiert Planung und ETA und liefert in Kombination mit Telematik saubere Zeitstempel und Belege gefahrener Lkw-Fahrten. Das Solvares Logistics Freight Competence Center übernimmt die Rechnungsprüfung inklusive Toleranzen und Audit-Trail für zukünftig fehlerfreie Rechnungen. Über offene APIs werden ERP/WMS/Telematik nahtlos integriert für konsistente KPIs, geringere Kosten und belastbare ESG-Berichte.

Sie möchten Ihre KPIs fest im Blick haben?

Wir sind Ihr Software-Partner für operative Spitzenleistung in der Transportlogistik.

www.solvares-logistics.com

KI als Lager-Designer

Die Lagerplanung der Zukunft ist intelligent: KI-Systeme entwerfen dynamische Layouts, optimieren Wege in Echtzeit und können so die Basis für effizientere Logistikprozesse schaffen.

**Hilft, den Materialfluss
effizient zu gestalten:
Der KI-gestützte
WarehouseDesigner**

Künstliche Intelligenz (KI) ist zum Rückgrat des technologischen Fortschritts der Logistikbranche geworden. Autonome Roboter übernehmen zunehmend Aufgaben von Menschen, intelligente Kameras identifizieren und verfolgen Waren, und in Warehouse-Management-Systemen wird KI als Prognosewerkzeug verwendet. Im Windschatten dieses ersten KI-Durchbruchs hat sich ein neuer Hype entwickelt. Generative KI erkennt nicht nur Muster und erstellt Prognosen, sondern produziert auch neue, plausible Inhalte. Ein Beispiel ist der „Warehouse-Designer“ am Fraunhofer IML (siehe Kasten). Dazu später mehr.

Blicken wir zunächst zurück: Die erste industrielle Revolution brachte mechanische Produktionsanlagen mit Wasser- und Dampfkraft wie etwa den mechanischen Webstuhl. Die zweite industrielle Revolution elektrifizierte die Produktion, wie in der Automobilindustrie. Die dritte industrielle Revolution automatisierte Abläufe und machte programmierbare Roboterzellen möglich.

KI als aktive Mitgestalterin

Industrie 4.0 vernetzt Maschinen, Daten und Prozesse zu cyber-physischen Systemen – und mit generativer KI werden diese Systeme kreativ. Sie liefert nicht nur



Output, sondern gestaltet aktiv mit. Damit ist generative KI weit mehr als ein Werkzeug. Sie zeigt Handlungsoptionen auf und wird von vielen als super-schlauer Kommunikationspartner genutzt. Generative KI ist damit ein Gamechanger vieler Branchen. Eine IW-Consult-Studie hat eine Reduktion von bis zu 100 Stunden Arbeitsaufwand im Jahr ermittelt. Im digitalen Marketing entstehen Posts und Video-Skripte durch Prompts. In der Architektur erwachsen aus groben Ideen binnen Sekunden dreidimensionale Entwürfe. Und in der Logistikbranche hat generative KI eine stille Revolution für

Programmierer ausgelöst. Heute dirigieren sie Softwareprozesse, die KI generiert die Codeblöcke. Entscheidender Hebel: Programmiersprachen folgen festen Regeln, die sich leicht in maschinell erlernbare Muster überführen lassen.

Deutlich schnellere Planung

Ein Beispiel für die Nutzung generativer KI in der Logistik ist der Warehouse-Designer, an dem das Fraunhofer IML als Partner im Lamarr-Institut arbeitet. Die oft unstrukturierten, schlecht definierten und branchenspezifischen Entscheidungsprobleme ermöglichen viele alter-

native Lösungen in der Planung. In der Folge sind die Ergebnisse und die dabei bedachten Varianten stark von der Erfahrung der jeweiligen Experten abhängig. Dieses Expertenwissen in die generative KI zu bringen und zu nutzen, wird die Planung in der Logistik elementar verändern. Denn dann ist es im Dialog mit der generativen KI – unter Nutzung des gesammelten Expertenwissens – möglich, binnen weniger Stunden Logistiksysteme zu planen. Die generative KI zeigt, welche alternativen Layouts und Lagerstrategien es gibt oder umgekehrt, welche Technologien in einem gegebenen Layout als Optionen infrage kommen. Besonders im Greenfield dauert die Ausarbeitung von Logistiksystemen mehrere Monate mit vielen Iterationsschleifen (Iteration – die Wiederholung eines Schritts, die Red.). Ein wesentlicher Bestandteil ist die Erstellung und Bewertung verschiedener Layoutvarianten, die auf einer detaillierten Daten- und Prozessanalyse basieren. Und für die Ausarbeitung der Layouts werden heute enorm viele Ressourcen verbraucht. Hier setzt das Projekt WarehouseDesigner des Fraunhofer IML an (siehe Foto Seite 49). Das Ziel ist es, die Generierung und Bewertung von Layoutvarianten deutlich ▶

Glossar: Was ist ein WarehouseDesigner?

Der WarehouseDesigner ist ein KI-gestütztes Werkzeug, das die Konzeptphase der Lagerplanung unterstützt. Das Tool generiert basierend auf handgezeichneten Lagerlayouts automatisch eine strukturierte, digitale Datenbasis der Layouts, die mit Technologien wie Regalsystemen gefüllt und schlussendlich zum Beispiel als CAD-Dateien bereitgestellt werden. Dazu erfasst der WarehouseDesigner die Skizzen mit KI-basierter Computer Vision. Perspektivisch soll es den gesamten Planungsprozess KI-basiert unterstützen.

Professorin Alice Kirchheim

Professorin Alice Kirchheim

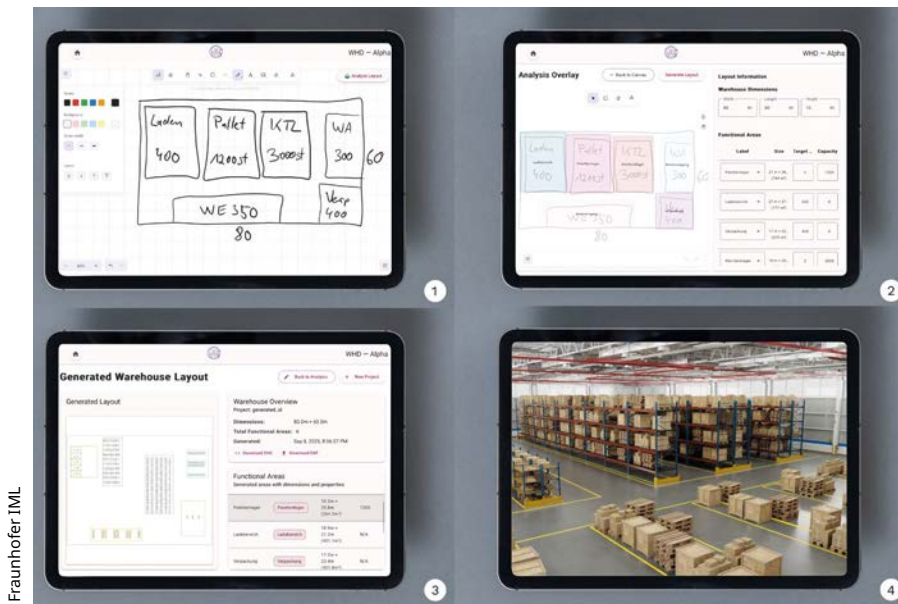
studierte Informatikingenieurwesen an der TU Hamburg und promovierte im Fachbereich Produktionstechnik der Universität Bremen. Seit 2024 ist sie Inhaberin des Lehrstuhls Förder- und Lagerwesen an der TU Dortmund und Institutsleiterin am Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik IML. 2021 bis 2024 war sie Professorin für Technologie von Logistiksystemen an der Helmut-Schmidt-Universität/Universität der Bundeswehr Hamburg. Zuvor war sie unter anderem Professorin für Prozessmanagement in Produktion und Logistik an der Hochschule Aalen sowie in leitenden Positionen bei Still und Dematic tätig.



Fraunhofer IML

Professorin Alice Kirchheim, Institutsleiterin am Fraunhofer IML

Autorin



Der WarehouseDesigner des Fraunhofer IML soll mittels KI die Generierung und Bewertung von Layoutvarianten deutlich vereinfachen und beschleunigen

zu vereinfachen und zu beschleunigen. Der Prozess beginnt mit einem manuell gezeichneten Blocklayout (1), das mithilfe von KI-gestützter Bild- und Handschriftenerkennung in ein digitales Datenmodell überführt wird (2). Für die Erstellung der Blocklayouts befüllt ein generativer Algorithmus das gezeichnete Layout automatisch mit Objekten aus einer Technologiebibliothek. Dabei orientiert er sich an individuell definierbaren Zielfunktionen wie beispielsweise Flächenverbrauch oder Kosten. Das Ergebnis wird in Form eines zweidimensionalen Layouts visualisiert (3), das exportiert und somit in gängigen Planungstools weiterverwendet werden kann. Perspektivisch ist auch die Generierung dreidimensionaler Modelle vorgesehen (4), da diese inzwischen in Ausschreibungen zunehmend gefordert werden.

Die Mensch-Maschine-Rollen

Die Rollen in der Interaktion zwischen Mensch und Maschine sind klar verteilt. Die KI ist Ideengeber, schlägt Designs und Optimierungen vor. Planungsexperten wählen die passendste Variante, nehmen Anpassungen vor und spielen so ihr Fachwissen in die Generierungslogik zurück, sodass es nachhaltig im System verbleibt. Die Zukunft des WarehouseDesigners reicht indes über die Layoutgenerierung im Greenfield hinaus. Künftig werden auch Brownfield-Szenarien unterstützt, also die Analyse bestehender

Lagerlayouts und ihre Nutzbarmachung für Neu- und Umplanungen. Zudem werden Materialflussanalysen integriert, automatisierte Kapazitätsberechnungen durchgeführt und Vorschläge auf Basis vergangener Projekte gemacht.

Gamechanger mit Grenzen

Der Mehrwert des WarehouseDesigners für Firmen liegt in der Beschleunigung der Konzeptphase eines Planungsprojektes. Zudem hilft die Lösung angesichts des Fachkräftemangels, wertvolles Expertenwissen zu formalisieren, im Betrieb zu halten und skalierbar einzusetzen. Der WarehouseDesigner zeigt den Weg von langwierigen, stark manuellen Prozessen

hin zu einer interaktiven Zusammenarbeit zwischen Planer und KI.

Generative KI ist ein Gamechanger, allerdings heute noch mit klaren Grenzen und Herausforderungen. KI kann zwar Vorschläge generieren, die Auswahl von Zielgrößen und die Definition von Restriktionen wird auf absehbare Zeit durch erfahrene Planer erfolgen. Um bestehende Planungen für einen Algorithmus nutzbar zu machen und Zusammenhänge erlernbar darzustellen, sind strukturierte und qualitativ hochwertige Daten erforderlich. Um diese aus verfügbaren Daten zu kreieren, bedarf es derzeit noch manueller Arbeit. Hier sind Feedbackschleifen zu drehen: Welches von einem Menschen oder einer KI vorgeschlagene Layout ist tatsächlich wie gut? In vielen Unternehmen existieren diese Informationen zwar, liegen jedoch verteilt über verschiedene Dateien und Experten und in unzureichend standardisierter Form vor.

Es gilt: Generative KI wird zuerst für die Unternehmen zum Wettbewerbsvorteil, die den technologischen Wandel aktiv mitgestalten. Wichtig ist es, Akzeptanz zu schaffen, indem man die Mitarbeiter bei der Gestaltung der neuen Lösungen mitnimmt. Denn so gibt es die Möglichkeit, Chancen, Grenzen und Mehrwerte künftigen Anwendern erlebbar zu machen. Führungskräfte sind aufgerufen, Transformation vorzuleben. Mensch und KI stehen nicht in Konkurrenz, sondern in produktiver Partnerschaft. Lassen Sie uns gemeinsam den Transfer aus der Forschung in die Praxis gestalten.

Professorin Alice Kirchheim, Inhaberin des Lehrstuhls Förder- und Lagerwesen, TU Dortmund •

Der WarehouseDesigner des Fraunhofer IML

Eine erste Version des WarehouseDesigner ist als Proof of Concept erfolgreich umgesetzt und läuft auf handelsüblichen Tablets. Für die praktische Umsetzung gilt es nun, die Datengrundlage zu diversifizieren und gemeinsam mit Industriepartnern unternehmensspezifische Informationen zu integrieren – schließlich hat jeder Anbieter eigene Produkte mit eigener Spezifikation und eigenen Alleinstellungsmerkmalen. Für eine Demonstration des aktuellen Entwicklungsstands und firmenspezifische Weiterentwicklungen stehen die Projektverantwortlichen Anike Murrenhoff und Maximilian Otten zur Verfügung. Das Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik IML geht den Weg der Innovation gemeinsam mit seinen Industriepartnern.

Der Kia PV5 Cargo.

Für alles, was bewegt werden muss.



Movement that inspires



Mehr erfahren

Abbildung zeigt kostenpflichtige Sonderausstattung.

Der vollelektrische Kia PV5 Cargo eröffnet eine neue Dimension elektrischer Nutzfahrzeuge. Er bietet bis zu 416 km Reichweite (WLTP), schnelles Laden von 10% auf 80% in nur 30 Minuten und ein Ladevolumen, das neue Maßstäbe setzt. Dabei passt sich jede Ausführung flexibel an Ihre Anforderungen an: kompakt als L1H1, mit verlängertem Überhang als L2H1 oder mit Hochdach als L2H2. Die niedrige Ladekante erleichtert das Be- und Entladen, und das agile Fahrwerk ermöglicht zugleich präzise Manövrierbarkeit. So wird der Kia PV5 Cargo zu einem echten Partner, der Ihr Business voranbringt. Wenn Sie mehr über unsere PBV-Nutzfahrzeuge erfahren möchten, kontaktieren Sie uns unter firmenkunden@kia.de und lassen Sie sich individuell beraten.

Keine AGB für KMU?

Von der geplanten AGB-Reform werden bislang kleine und mittelständische Unternehmen (KMU) ausgeklammert. Wie die Bundesregierung deshalb nachsteuern sollte, um faire Spielregeln und mehr Rechtssicherheit zu schaffen.

99

Prozent der Unternehmen in Deutschland sind KMU. Das sind Unternehmen mit nicht mehr als 250 Arbeitnehmern und einem Umsatz von nicht mehr als 40 Millionen Euro im Jahr.

In der Umgebung von Berlin will ein Bauträger rund 120 moderne Townhäuser erbauen. Der Bauträger beauftragt einen Generalunternehmer damit, diese für rund 120 Millionen Euro zu erbauen. Sie vereinbaren die Zahlung in Raten nach Baufortschritt. Zur Zahlung der letzten Rate soll eine Gewährleistungsgarantie des Unternehmers gestellt werden, um sicherzustellen, dass Restleistungen, unabhängig von der wirtschaftlichen Situation des Generalunternehmers erfüllt werden.

Rechtsprechung hebt Vertrag auf

Da dies eine typische Vertragskonstellation bei Bauverträgen ist, haben die Parteien in ihrem Vertrag aufgenommen, dass die Parteien den Vertrag verhandelt hatten, um zu vermeiden, dass das Vertragswerk als AGB-Vertrag von der Rechtsprechung aufgehoben wird. Es kam aber,

wie es kommen musste, der Generalunternehmer meldete Insolvenz an, der Bauträger wollte die Bankgarantie ziehen. Die Bank machte jedoch erfolgreich geltend, dass der Bauträgervertrag gegen AGB-Recht verstoßen würde, weil er dem gesetzlichen Leitbild des Bürgerlichen Gesetzbuches (BGB) nicht entspräche. Dem ist der Bundesgerichtshof (BGH) gefolgt. Denn er sah den gesamten Text des Vertrages inklusive der Klausel über die Gewährleistungsgarantie als typisch für einen Standardtext an, womit er unter die Regeln für AGB-Texte fällt. Und zwar unabhängig von der Behauptung der Parteien, dass sie über diesen verhandelt hätten (BGH-Urteil vom 20.3.2014, Aktenzeichen VII ZR 248/13).

AGB in der Logistik

Ähnlich stellt sich die Situation bei Ausschreibungen in der Logistikbranche dar. Eine solche wird viel-

Stößt auf Kritik bei Juristen und Verbänden: Die geplante AGB-Reform der Bundesregierung



fach mithilfe von Beratern erstellt. Darin werden die Bedingungen für eine längerfristige, meistens komplexe Beauftragung definiert, zum Beispiel der Betrieb eines Lagers mit IT-, Verpackungs-, Montage- und Transportleistungen. Das Ganze wird verbunden mit Garantien und Vertragsstrafen für den „Dienstleister“.

Ein Nachverhandeln der Bedingungen ist dagegen nicht vorgesehen. Denn dann wäre die Vergleichbarkeit der Offerten nicht mehr gegeben. Kommt es bei diesem Projekt zu Problemen und der ausschreibende Auftraggeber will von der „zackigen“ Vertragsstrafe Gebrauch machen, könnte der „Dienstleister“ hier tatsächlich überlegen, ob er die AGB-Karte ziehen und darauf verweisen will, dass zum Beispiel die geforderten Garantien und die Vertragsstrafe nicht den gesetzlichen Regelungen entsprechen und damit gemäß § 307 BGB unwirksam sind.

Eingeschränkt durch AGB-Recht

Moderne Unternehmen arbeiten vielfach mit gleichen Vertragstexten, sei es in Form von Modulen, Musterverträgen oder allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB), um zum einen die Vertragserrichtungskosten möglichst niedrig zu halten; zum anderen, um zwischen den Partnern in einer Liefer- oder Logistikkette die gleichen Bedingungen für die Leistungserbringung zu definieren, zum Beispiel

Schnittstellen, Termine, Haftung und Versicherung. Wenn aber die so verwendeten Vertragstexte mehr als zweimal angewendet werden sollen, handelt es sich nach deutschem Recht um AGB, egal wie diese bezeichnet werden.

Allerdings gelten für AGB besondere Anforderungen, die es verbieten, Verträge nach eigenen Vorstellungen zu gestalten.

Stattdessen müssen sich diese an den gesetzlichen Regelungen messen lassen. Diese Bestimmungen des AGB-Rechts (§§ 307 ff. BGB) verhindern unternehmerische Kreativität, sie blockieren kaufmännisches Verhandlungsgeschick und internationalen Austausch. Diese Kritik an der Anwendung des AGB-Rechts, auch im kaufmännischen Verkehr, hat nun Wider- ▶

Autoren

Professor Axel Salzmann

Rechtsanwalt Professor Axel Salzmann war langjähriger Leiter des Kompetenzzentrums für das Straßenverkehrsgewerbe und die Logistik bei der Kravag-Logistic Versicherungs-AG in Hamburg. Er ist als Wirtschaftsrechts-Professor an der FH Westküste in Heide tätig. Salzmann hat an rechtlichen Entwicklungen unter anderem der ADSp 2017 und der Logistik-AGB 2019 mitgewirkt. Seit Jahren ist er auch mit dem Schwergutgewerbe, der Möbelspedition und dem Handwerk verbunden. Für alle Bereiche hat Salzmann die aktuellen Branchen-AGB wesentlich mitgestaltet. Als Rechtsanwalt unterstützt er Logistiker bei komplexen Vertrags- und Schadensangelegenheiten.



VR/Jan Scheutzow

Professor Axel Salzmann, Fachhochschule Heide

Professor Thomas Wieseke

Professor Thomas Wieseke lehrt Wirtschafts-, Transport- und Logistikrecht an der Hochschule Bremerhaven und seit 2008 auch an der Universität Bremen. Seit seiner Emeritierung 2022 an der Hochschule Bremerhaven leitet er das Institut für Logistikrecht und Riskmanagement in Hamburg und ist Schiedsrichter beim Deutschen Schiedsgericht für Logistik in Koblenz sowie bei der Handelskammer in Hamburg. Zudem ist er Delegierter der Kravag-Sachversicherung in Hamburg. Wieseke studierte ursprünglich Rechtswissenschaften und Politikwissenschaften und promovierte in Hamburg. Als Rechtsanwalt war er über zehn Jahre Leiter des Rechtsbereichs von Kühne+Nagel in Hamburg und der Schweiz und berichtete dort direkt an den Vorstand.



ILRM

Professor Thomas Wieseke, Universität Bremen



hall im Koalitionsvertrag der Bundesregierung von CDU/CSU und SPD (Zeilen 2783 ff.) gefunden. Dort heißt es zur Reform des AGB-Rechts: „Wir werden das Recht der allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) reformieren, um sicherzustellen, dass sich große Kapitalgesellschaften nach § 267 Absatz 3 HGB, wenn sie untereinander Verträge unter Verwendung der AGB schließen, darauf verlassen können, dass das im Rahmen der Privatautonomie Vereinbarte auch von den Gerichten anerkannt wird.“

AGB-Reform – auch für KMU

Soweit so gut. Wenn diese Reform aber lediglich für die großen Kapitalgesellschaften gelten soll, wird diese Reform weniger als ein Prozent der Unternehmen betreffen und schafft neue, nicht zu unterschätzende Wettbewerbsverzerrungen zwischen Unternehmen. Das zu verhindern, ist das Ziel der Initiative der

beiden Juristen und Autoren des vorliegenden Artikels, Professor Axel Salzmann und Professor Thomas Wieske. Ihr Bestreben ist es, die geplante AGB-Reform auf alle Unternehmen im Sinne von § 14 BGB auszuweiten, um Rechtssicherheit zu schaffen, wenn Unternehmen miteinander Verträge abschließen wollen, damit sich diese darauf verlassen können, dass das B2B-Vereinbarte von den Gerichten anerkannt wird.

Risiko Wettbewerbsverzerrung

Eine Reform des AGB-Rechts ausschließlich für große Kapitalgesellschaften würde also eine wettbewerbsrechtliche Verschlechterung für kleine und mittelständische Unternehmen (KMU) bedeuten, weil diese von standardisierten Vertragserrichtungen ausgeschlossen wären. Das sind solche Unternehmen mit nicht

AGB

mehr als 250 Arbeitnehmern und einem Umsatz von nicht mehr als 40 Millionen Euro im Jahr. Mit der Folge, dass KMU für den Vertragsabschluss mehr Zeit und höhere Kosten aufwenden müssten.

Außerdem würde dies kleinen und mittelständischen Unternehmen den Einsatz von digitalen Möglichkeiten bei der Vertragserrichtung erheblich beschränken, da digitale Systeme auf wiederholenden Texten basieren. Die Folge wäre, dass zum Beispiel ein Frachtführer mit 120 Mitarbeitern künftig jeden Auftrag mit seinen B2B-Kunden ausgiebig verhandeln müsste. Der Speditionskonzern mit Rechtsabteilung dürfte dagegen künftig mit Formularverträgen arbeiten, wenn er Verträge mit großen Kapitalgesellschaften abschließt, also Unternehmen mit mehr als 250 Mitarbeitern und über 40 Millionen Euro Jahresumsatz.

Eine solche Differenzierung in der Art der Vertragserrichtung B2B zwischen den Unternehmen könnte also dazu führen, dass die gewachsene Zusammenarbeit in der deutschen Wirtschaft zwischen Großunternehmen und Mittelständlern infrage gestellt würde. So wäre ein unter mehreren Beteiligten abgestimmtes Vertragswerk (AGB) zur Schaffung einer Lieferkette unter Hinzuziehung deutscher KMU immer mit dem Manko AGB-Konformität behaftet. Die Folge wäre, dass Großunternehmen in

Hintergründe zum Thema AGB-Reform



FMZ/adobe.stock.com

Die allgemeinen Geschäftsbedingungen (ABG) bedeuten für viele Unternehmen heute eine deutliche Vereinfachung. Denn sie regeln für Verträge die rechtlichen Rahmenbedingungen, indem sie standardisierte Vertragsklauseln festlegen, etwa Zahlungsbedingungen, Haftung und Versicherung. Die Rechtsprechung in Deutschland bezeichnet indes jede mehr als zweifache Verwendung eines Vertragstextes als AGB. Mit der Folge, dass die kaufmännische Vertragsfreiheit der Firmen eingeschränkt wird und dass das rigide AGB-Recht zur Anwendung kommt.

Schreiben an Bundesministerien

Deshalb will die Bundesregierung das AGB-Recht für große Kapitalgesellschaften nun reformieren. Die AGB-Rechtsreform klammere aber kleine und mittelständische Unternehmen (KMU) aus, kritisieren die Wirtschaftsrechts-Professoren Axel Salzmann und Thomas Wieske, die Autoren des Beitrags. Sie haben daher eine Initiative gestartet. Im Oktober 2025 haben sie in einem Schreiben an Bundeswirtschaftsministerin Katherina Reiche und Bundesjustizministerin Stefanie Hubig appelliert, diese AGB-Reform auf KMU auszuweiten, also Firmen mit nicht mehr als 250 Arbeitnehmern und einem Umsatz von nicht mehr als 40 Millionen Euro im Jahr. *eh*

Die AGB vereinfachen Verträge, indem sie eine Vielzahl von Fällen einheitlich regeln

Brnz/adobestock.com (KI-generiert)

Zukunft nur noch mit Großunternehmen Verträge abschließen, weil nur diese Verträge AGB-fest sind. Darüber hinaus können Großunternehmen leichter ins Ausland gehen. Dort würden sie sicherlich auch kleine und mittelständische Unternehmen aus dem Ausland beauftragen, weil sie dadurch dem deutschen AGB-Recht entfliehen sowie die Preis-, Lohn- und Abgabendifferenzen erfolgreich nutzen können. Langfristig hätte dies also ein Abwandern von Unternehmen in europäische Nachbarländer zur Folge. Schon heute sehen sich Unternehmen ja veranlasst, für ihre Verträge eine fremde Rechtsordnung zu wählen, um dem strengen deutschen AGB-Recht zu entkommen.

Versicherungsschutz gefährdet

Vor allem Haftungsfragen stellen Unternehmer im B2B-Verkehr immer vor hohe Herausforderungen, selbst wenn Regelungen über Haftungsbegrenzungen von den Parteien in der Lieferkette als sachgerecht und einheitlich vereinbart wurden, weil ihnen aufgrund der AGB-Nähe der Makel der Unwirksamkeit anhaftet. Für rechtlich unwirksame Haftungsvereinbarungen kann aber auch der Versicherungsschutz entfallen. Brancheneinheitliche Versicherungsmodelle würden dadurch also erodieren und zukünftig zu Differenzierungen zwischen KMU und

Großunternehmen führen. Eben durch diese möglichen Folgen und Behinderungen kleiner und mittelständischer Unternehmen in Deutschland können europäische Wettbewerber flexibler und risikobewusster agieren. Für den deutschen Mittelstand bedeutet dies einen klaren Standortnachteil. Zudem würde dies die Entwicklung neuer Geschäftsmodelle, etwa durch Start-ups im B2B-Bereich, in Deutschland erheblich erschweren.

Verbände unterstützen Initiative

Verbände nehmen die Interessen ihrer Mitglieder wahr, genießen dabei verfassungsrechtlichen Schutz durch Artikel 9

Absatz 3 Grundgesetz und wirken an der Vereinheitlichung von Standards und Vertragsmodellen mit, um dadurch für ihre Mitgliedsfirmen die Transaktionskosten möglichst gering zu halten. Deshalb haben zum Beispiel der DSLV Bundesverband Spedition und Logistik, der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL), der Verband der Automobilindustrie (VDA), der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV), der Bundesverband der Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK) Musterverträge beziehungsweise Musterbedingungen für ihre Mitglieder im B2B-Verkehr entwickelt.

Diese sind aus heutiger Sicht vielfach anerkannt, aber rechtlich nicht immer „wasserdicht“. Deshalb ist die Initiative der Bundesregierung zu begrüßen, wenn sie für alle Unternehmen gilt. Ein möglicher Gesetzestext unter Einbeziehung der kleinen und mittelständischen Unternehmen könnte lauten: „Wir werden das Recht der allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) reformieren, um sicherzustellen, dass sich Unternehmen nach § 14 BGB, wenn sie untereinander Verträge unter Verwendung der AGB schließen, darauf verlassen können, dass das im Rahmen der Privatautonomie Vereinbarte auch von den Gerichten anerkannt wird.“

Damit würden Rechtsunsicherheit und die daraus resultierenden Bürokratie- und Transaktionskosten reduziert, ohne dass dafür finanzielle Mittel aus dem Haushalt notwendig würden. Deutschland käme einfach einmal ins Machen!

Professor Axel Salzmann, Fachhochschule Westküste; Professor Thomas Wiese, Universität Bremen •

TEPE SYSTEMHALLEN

Satteldachhalle Typ SD15 (Breite: 15,04m, Länge: 21,00m)

- Traufe 4,00m, Firsthöhe 6,60m
- mit Trapezblech, Farbe: AluZink
- inkl. Schiebetor ca. 3,90m x 4,20m
- feuerverzinkte Stahlkonstruktion
- inkl. prüffähiger Baustatik

Mehr Infos

Aktionspreis
€ 39.900,-

ab Werk Buldern; exkl. MwSt.

ausgelegt für Schneelastzone 2, Windzone 2; Schneelast 85kg/qm²

www.tepe-systemhallen.de · Tel. 0 25 90 - 93 96 40

Skills von morgen

Künstliche Intelligenz (KI) verändert in Transport, Spedition und Logistik nicht nur Prozesse und Aufgaben, sondern auch die Rolle von Fach- und Führungskräften. Welche Kompetenzen und Fähigkeiten in Zukunft über Erfolg entscheiden.

Digitalisierung, ökologischer Umbau und demografischer Wandel – die Welt dreht sich scheinbar immer schneller. Diese Triple-Transformation stellt nicht nur die Unternehmen vor nie gekannte Herausforderungen, sondern verändert auch die Arbeitswelt massiv.

Klarer Trend zu Future Skills

Um in diesen unsicheren und von stetiger Transformation geprägten Zeiten handlungsfähig, offen, kritisch und selbstwirksam zu bleiben, brauchen Menschen „Future Skills“. Das sind vor allem überfachliche Kompetenzen, die oft auch Softskills genannt werden, wie etwa Lernbereitschaft und kritisches Denken, um zum Beispiel mit neuen Technologien umzugehen, sich verändernde Tätigkeitsfelder zu erschließen, Desinformation zu erkennen und in einer vielfältigen Gesell-

schaft respektvoll zusammenzuarbeiten. Um so dringlicher stellt sich die Frage: Welche Future Skills gewinnen aus Sicht der Arbeitgeber an Bedeutung?

Die Studie „Kompetenzen für morgen“ der Bertelsmann Stiftung, für die 47 Millionen Online-Stellenanzeigen analysiert wurden, zeigt einen klaren Trend hin zu einer stärkeren Nachfrage nach Future Skills: In vier von fünf Stellenanzeigen werden Selbstmanagement-Kompetenzen wie Anpassungsfähigkeit gesucht, in drei von vier Stellenanzeigen soziale Fähigkeiten wie Einfühlungsvermögen. Auch kognitive Kompetenzen wie kritisches Denken fordern Arbeitgeber in mehr als jeder zweiten Stelle.

Revival von Kardinaltugenden

Allerdings variiert je nach beruflichem Anforderungsniveau die Nachfrage nach Future Skills. Die Klassifikation der Berufe der Bundesagentur für Arbeit unterscheidet vier Stufen: Hilfskräfte verfügen meist über keinen oder einen einjährigen Berufsabschluss, Fachkräfte über eine zwei- bis dreijährige Berufsausbildung. Spezialisten haben meist eine Meister- oder Techniker-Qualifikation oder einen Bachelorabschluss, während Experten in der Regel mindestens vier Jahre studiert und einen Master-, Diplom- oder Staatsexamensabschluss haben. Durchschnittlich fünf überfachliche Kompetenzen suchen Unternehmen in Jobanzeigen für Hilfskräfte. Bei Experten sind es mit acht deutlich mehr. „Anpassungsfähigkeit“ ist beispielsweise entscheidend, um sich immer wieder auf neue Tätigkeitsanforderungen einzustellen. Sie wird besonders bei Hilfskräften nachgefragt, die stärker von Automatisierung betroffen sind (2023: 21 Prozent). Bei Experten liegt der Anteil zwar nur bei

Larissa Klemme

Larissa Klemme hat Soziologie studiert und ist seit 2021 Project Manager bei der Bertelsmann Stiftung, Gütersloh, und dort Expertin für Future Skills am Arbeitsmarkt. Im Projekt „Beschäftigung im Wandel“ analysiert sie die Nachfrageentwicklung nach Future Skills in Online-Stellenanzeigen, identifiziert lernförderliche Unternehmenskulturen und etabliert derzeit ein digitales Softskill-Assessment, um Future Skills bei jungen Menschen und Erwachsenen sichtbar zu machen.



Larissa Klemme,
Project Manager,
Bertelsmann Stiftung

Ansichtssache/Britta Schröder

16 Prozent, dieser ist jedoch seit 2019 deutlich gestiegen (plus 24 Prozent). Mit dem erhöhten Einsatz von künstlicher Intelligenz (KI) wird Anpassungsfähigkeit auch in komplexen Dienstleistungsberufen zunehmend zur Schlüsselkompetenz. Auch „Einfühlungsvermögen“ gewinnt an Bedeutung, besonders in Jobanzeigen für Experten, die öfter Führungsverantwortung innehaben als Fachkräfte. Seit 2019 ist die Nachfrage nach dieser Kompetenz um 76 Prozent gestiegen. Empathie gilt als zentraler Bestandteil einer modernen Führungskultur, die auf Vertrauen und Wertschätzung setzt. Gleichzeitig erleben auch traditionelle Tugenden wie Verlässlichkeit und Sorgfalt einen Nachfrageaufschwung – vor allem bei Hilfs- und Fachkräften. Seit 2019 stieg die Nachfrage nach Verlässlichkeit um 23 Prozent und wird inzwischen in jedem vierten Stellenangebot genannt. Wo Fachkräfte fehlen, setzen Unternehmen zunehmend auf diese „Grund-Tugenden“ – fehlendes Fachwissen lässt sich hingegen meist einfacher vermitteln.

Was in der Logistik zählt

In den Berufsgruppen „Führer von Fahrzeug- und Transportgeräten“ sowie „Verkehrs- und Logistikberufe“ der Klassifikation der Berufe dominieren die Future Skills „Einsatzbereitschaft“, „Teamfähigkeit“, „Selbstständigkeit“, „kritisches Denken“ und „Anpassungsfähigkeit“. Zu den Berufen der Fahrzeug- und Transportgeräteführung zählen Tätigkeiten im Straßen-, Schienen- und Luftverkehr sowie in der Führung von Bau- und Transportmaschinen. Verkehrs- und Logistikberufe umfassen hingegen unter anderem Servicekräfte im Personenverkehr, Tätigkeiten im technischen Betrieb des Eisenbahn-, Luft- und Schiffsverkehrs sowie Berufe in der Lagerwirtschaft, bei der Post und im Güterumschlag.

Während Einsatzbereitschaft in mehr als der Hälfte dieser Stellenanzeigen genannt wird, liegt die Nachfrage nach kritischem Denken bei 27 Prozent in Verkehrs- und Logistikberufen und bei 15 Prozent in Berufen in der Fahrzeug- und Transportgeräteführung. Verkehrs- und Logistikberufe erfordern zudem häufiger Planungsfähigkeit (12 Prozent) und analytisches Denken (6 Prozent), während bei Berufen in der Fahrzeug- und Transportgeräteführung Kundenorientierung (15 Prozent) stärker im Vor-

Der Transformationsdruck in Unternehmen wächst. Dadurch kommen auf Mitarbeiter neue Anforderungen zu



dergrund steht. Auch wenn sich die relevanten Future Skills teils nach Beruf und Branche unterscheiden, sind alle Bereiche vom Einzug der KI betroffen, wenngleich in unterschiedlichem Maße. Inwiefern wird die KI also den Menschen aus Jobs verdrängen?

Einige sehen in KI ein großes Potenzial, die Produktivität der Arbeit zu steigern und angesichts des Fachkräftemangels schwer zu besetzende Stellen durch Automatisierung zu ersetzen. Andere hingegen befürchten den Verlust von Arbeitsplätzen. Neue Technologien können einige menschliche Tätigkeiten ersetzen, aber auch neue Aufgabenfelder schaffen. Während Computer bisher vor allem Routinetätigkeiten automatisierten, können KI-Systeme heute auch komplexe Aufgaben übernehmen – oft ohne detaillierte Anweisungen.

Welche Berufe KI ersetzt

Die genauen Entwicklungen sind schwer vorherzusagen. Die vom Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (IAB) entwickelten Substituierbarkeits-Potenziale sind Grundlage für entsprechende Prognosen. Sie beschreiben, in welchem Umfang Computer oder computergesteuerte Maschinen berufliche Tätigkeiten vollständig automatisiert ausführen können. Studien des IAB zeigen, dass das Substituierbarkeits-Potenzial für Fertigungsberufe mit über 80 Prozent relativ hoch ist, während es für soziale und kulturelle Dienstleistungsberufe mit weniger als 15 Prozent vergleichsweise gering ist. Das Substituierbarkeits-Potenzial für Verkehrs- und Logistikberufe liegt bei knapp über 60 Prozent.

Doch selbst bei hohem Automatisierungspotenzial verschwinden Berufe selten – oft verhindern ethische oder rechtliche Aspekte, wie in der Pflege oder beim autonomen Fahren, eine vollständige Automatisierung. Auch wirtschaftliche Überlegungen spielen eine Rolle – insbesondere die Energieeffizienz, da generative KI-Systeme einen hohen Energiebedarf haben. Der Beitrag von KI zur Lösung des Fachkräftemangels ist daher voraussichtlich begrenzt. KI-Systeme können Beschäftigte jedoch entlasten und Arbeit effizienter gestalten, indem sie zum Beispiel Routineaufgaben übernehmen oder bei der Texterstellung unterstützen. Durch die multiple Transformation müssen Menschen sich stetig

neue Fachkompetenzen aneignen, um beruflich anschlussfähig zu sein. Voraussetzung dafür sind aber Future Skills wie Lern- und Anpassungsfähigkeit sowie kreatives Denken, um Veränderungen auch aktiv zu gestalten. Future Skills stärken die Resilienz von Beschäftigten und Organisationen gleichermaßen. Sie ermöglichen es, Herausforderungen lösungsorientiert zu begegnen und die Chancen des Wandels, zum Beispiel für mehr Produktivität durch den Einsatz von KI, zu nutzen.

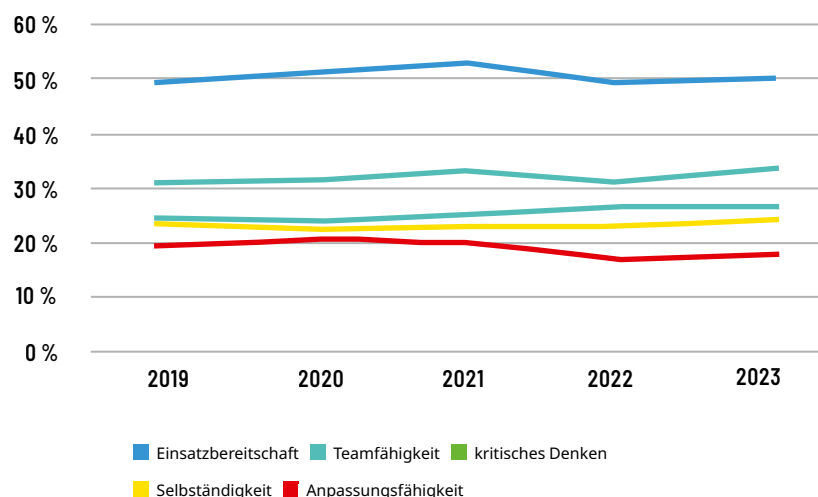
Kompetenzen für KI stärken

Kompetenzen, die Menschen für die Arbeit mit KI benötigen, gehen aber weit über technisches Verständnis hinaus. Kritisches Denken, Selbstreflexion und Planungsfähigkeit sind Future Skills, die wir benötigen, um die Ergebnisse der KI kritisch zu bewerten, die Technologie ethisch korrekt einzusetzen und Prozesse mit KI zu optimieren. Weiterbildung und kontinuierliche Kompetenzentwicklung sind damit die Grundlage für Wettbewerbsfähigkeit und gesellschaftliche Teilhabe. Entscheidend ist, wie Menschen auch nach ihrer Ausbildung Future Skills weiterentwickeln können – das Arbeits-

umfeld spielt dabei als praxisnaher Lernort eine zentrale Rolle. Voraussetzung dafür sind passende Rahmenbedingungen und eine Unternehmenskultur, die lebenslanges Lernen fördern.

Unternehmen und Führungskräfte können die Zukunftsfähigkeit ihrer Organisation entscheidend stärken, indem sie Weiterbildung und lebenslanges Lernen fest verankern. Regelmäßige Weiterbildung stärkt wichtige Future Skills der Mitarbeiter, wie Lernfähigkeit, Problemlösungskompetenz und Sinnstiftung – unabhängig vom jeweiligen Lerninhalt. Dafür braucht es Zeit, finanzielle Mittel und gezielte Anreize: Mitarbeiter sollten für Weiterbildung freigestellt und durch ein festes Weiterbildungsbudget motiviert werden. Führungskräfte übernehmen dabei eine Vorbildfunktion, indem sie selbst aktiv an Weiterbildungen teilnehmen und ihre Teams ermutigen, sich stetig weiterzuentwickeln. Wichtig ist, dass Weiterbildungsangebote zu den Lebensrealitäten der Menschen passen. Sie sollten selbstbestimmt in ihrer Wahl der Weiterbildung sein, wozu ausreichend Weiterbildungsangebote erforderlich sind. Unternehmen sollten Weiterbildung zudem strategisch managen und

Immer wichtiger: Teamfähigkeit und kritisches Denken



Quelle: Jobmonitor der Bertelsmann Stiftung, für den insgesamt 47 Millionen Online-Stellenanzeigen analysiert wurden; 2,8 Mio. davon sind Stellenanzeigen in Verkehrs- und Logistikberufen (Stand 2024)

klare Verantwortlichkeiten dafür festlegen. Zu einer guten Weiterbildungsstrategie gehören regelmäßige Soll-Ist-Abgleiche der Kompetenzen und die Vereinbarung von Entwicklungszielen. Beides zählt auch beim Onboarding von neuen Mitarbeitern positiv auf deren Lernmotivation und eine schnelle Einarbeitung ein. Kompetenzprofile der Mitarbeiter werden idealerweise mithilfe eines 360-Grad-Feedbacks erfasst, das sowohl ihre Selbsteinschätzung als auch die Rückmeldungen von Führungskräften und Kollegen einbezieht. Das stärkt Future Skills wie Selbstreflexion, Kritikfähigkeit und Selbstwirksamkeit. Darüber hinaus fördern informelle Lernformate, wie kollegiale Beratung, Mentoring sowie Peer-Learning, oder gemeinsame Projekte den Erfahrungsaustausch und kreatives Denken. Auch partizipative Formate, in denen Mitarbeiter Ideen einbringen und mitgestalten, stärken das Engagement für die Firma und Innovationskraft – und damit die Wettbewerbsfähigkeit des gesamten Unternehmens.

Larissa Klemme, Project Manager,
Bertelsmann Stiftung •

Contrastwerkstatt/stock.adobe.com



Schlüsselkompetenzen helfen auch in der KI-Ära, zukunftsfähig zu bleiben

Die fünf zentralen Treiber des Wandels

Der Transformationsdruck auf Unternehmen steigt – mit Folgen für die Arbeitswelt. Welche Treiber dafür maßgeblich sind, zeigt die Studie „Stetiger Wandel der Anforderung“ der Bertelsmann Stiftung.

- 1. Fachkräftemangel:** Der demografische Wandel verringert die Erwerbsbevölkerung, wodurch viele Stellen unbesetzt bleiben. Zugleich finden Bewerber oft keinen passenden Job – ihre Qualifikationen entsprechen nicht immer den Anforderungen der Unternehmen. Lernbereitschaft wird daher immer wichtiger, damit Betriebe Bewerber, die nicht exakt ins Stellenprofil passen, nachträglich qualifizieren können.
- 2. Digitalisierung:** Innovationen wie Cloud-Technologien, Automatisierung und künstliche Intelligenz (KI) verändern Geschäftsprozesse rasant. Unternehmen müssen IT-Strukturen modernisieren, Arbeitsprozesse digitalisieren und Beschäftigte für den Umgang mit neuen Technologien qualifizieren.
- 3. Steigende Kosten und geopolitische Unsicherheiten:** Energiepreise, Lieferengpässe und Inflation zwingen Unternehmen, ihre Wertschöpfung effizienter und resilienter zu gestalten. Hier ist die gezielte Förderung von kreativen Lösungen und Innovation gefragt.
- 4. Nachhaltigkeit:** Gesetzgebungen zum Klimaschutz und gesellschaftlicher Druck beschleunigen den Übergang zu nachhaltigen Geschäftsmodellen. Auch hier können Future Skills wie ganzheitliches Denken zugleich zu kosteneffizienteren Lösungen führen. Ökologische Transformation wird zunehmend zu einem Wettbewerbsfaktor.
- 6. New Work:** Die Erwartungen von Menschen an ihre Arbeit haben sich in den vergangenen Jahren verändert: Diese soll sinnstiftend sein und gesellschaftliche Teilhabe ermöglichen. Um als Arbeitgeber attraktiv zu bleiben, sollten Unternehmen darauf reagieren und zum Beispiel flexible Arbeitsmodelle einführen, flachere Hierarchien etablieren und partizipativere Entscheidungsprozesse ermöglichen.

Autonom, schnell, Deutschland

Die Zukunft beginnt jetzt: Der autonome Lkw im Straßenverkehr wird Realität. Mit dem Projekt ATLAS-L4 wird Deutschland zum Wegbereiter für selbstfahrende Lkw auf öffentlichen Straßen – und setzt neue Maßstäbe für Transport und Logistik.

Wegweisender Meilenstein für den autonomen Lkw: Das Projekt ATLAS-L4

Mit dem Projekt ATLAS-L4 ist Deutschland zum europäischen Vorreiter für autonomes Fahren im Güterverkehr geworden. Erstmals rollt ein Level-4-Lkw unter realen Bedingungen über deutsche Schnellstraßen – ermöglicht durch ein einzigartiges Gesetz und getragen von einem interdisziplinären Konsortium aus Industrie, Forschung und Infrastruktur. Die Initiative zeigt, wie technologische Pionierarbeit die Logistik revolutionieren und den Wirtschaftsstandort stärken kann.

Klarer gesetzlicher Rahmen

ChatGPT, Dall-E und Co: In unserem Alltag hält künstliche Intelligenz (KI) Einzug. Doch die gesetzlichen Grundlagen und Grenzen müssen erst noch gefunden werden. Die Gestaltung eines rechtlichen

Rahmens beim fahrerlosen Fahren ist da weiter: Im Jahr 2021 schuf Deutschland klare gesetzliche Vorgaben, die automatisiertes Fahren auf fest definierten Strecken sowie unter technischer Aufsicht möglich machen (Level 4). Erstmals gibt es deshalb die Gelegenheit, wichtige Meilensteine für die automatisierte Mobilität der Zukunft zu setzen – und das im laufenden Straßenverkehr. Wir bei MAN Truck & Bus haben diese Chance aktiv

Autor

Georg Grüneißen

Georg Grüneißen ist seit September 2024 Leiter Produktstrategie und -planung bei MAN Truck & Bus. Er studierte Maschinenwesen und Management an der Technischen Universität München. Seine Karriere startete er 2010 als Graduate Trainee Engineering bei MAN Truck & Bus. 2012 bis 2016 übernahm er dort verschiedene Positionen im Bereich Gesamtfahrzeugentwicklung. 2016 bis 2018 wurde er bei MAN Vorstandsassistent im Bereich Forschung und Entwicklung. 2022 stieg er zum Leiter Elektrik/Elektronik Funktionsarchitektur bei Scania auf.



MAN Truck & Bus

Georg Grüneißen, Leiter Produktstrategie und Planung, MAN Truck & Bus



genutzt und echte Pionierarbeit geleistet. Mit dem Förderprojekt ATLAS-L4 (Automatisierter Transport zwischen Logistikzentren auf Schnellstraßen im Level 4) hat MAN Truck & Bus gemeinsam mit elf Partnern aus Industrie, Wissenschaft und Infrastruktur einen wichtigen Meilenstein erreicht: Nach rund drei Jahren intensiver Forschungs- und Entwicklungsarbeit ist der fahrerlose Truck im Straßenverkehr Realität geworden. Rund 150 Ingenieurinnen und Ingenieure haben ein industrialisierbares Basiskonzept für autonomes Fahren im Hub-to-Hub-Einsatz entwickelt und erstmals einen Level-4-automatisierten Lkw auf deutschen Schnellstraßen und Autobahnen erprobt – ein Novum, das durch das 2021 verabschiedete Gesetz zum autonomen Fahren möglich wurde.

Pionierarbeit mit zwölf Partnern

Das Konsortium, bestehend aus MAN Truck & Bus, Knorr-Bremse, Leoni, Bosch, Fernride, BTC Embedded Systems, Fraunhofer AISEC, Technische Universität München, Technische Universität Braunschweig, TÜV SÜD, Autobahn GmbH und WIVW GmbH, hat dabei alle Projektziele erreicht: Die Entwicklung und Integration sicherheitsrelevanter, redundanter Komponenten wie

Bremssystem, Bordnetz und Lenkung, die Inbetriebnahme eines Control Centers für die technische Aufsicht sowie die Durchführung umfangreicher Risiko- und Safety-Analysen. Im April 2024 wurde außerdem die erste Level-4-Erprobungsgenehmigung für einen Nutzfahrzeughersteller erteilt, woraufhin die Premiere im öffentlichen Straßenverkehr mit einem autonomen Lkw auf der Autobahn stattfand – selbstverständlich stets mit Sicherheitsfahrer an Bord.

Schutz gegen Cyberangriffe

Auch dem immer mehr an Bedeutung gewinnenden Thema Cybersecurity widmete sich das Projekt intensiv. Ziel war es, parallel zur Technik die notwendigen Konzepte zu entwickeln, um fahrerlose Lkw und Control Center ganzheitlich abzusichern – von der Entwicklung über die Produktion bis hin zum Betrieb. Dafür wurde eine in der Automobilentwicklung etablierte Methode zur Security-Risikoanalyse (Modular Risk Assessment, MoRA) gezielt auf die Anforderungen des autonomen Hub-to-Hub-Verkehrs angepasst. So konnten spezifische Bedrohungsszenarien identifiziert und geeignete Schutzmaßnahmen abgeleitet werden, etwa zur sicheren Datenübertragung, zur Härtung sicherheitskritischer Komponenten oder zur Resilienz des Control Centers gegenüber Cyberangriffen. Die gewonnenen Erkenntnisse flossen in ein prototypisches Security-

Managementwerkzeug ein, das bereichsübergreifend Risiken dokumentiert und bewertet – ein wichtiger Schritt hin zu einem durchgängigen Schutz über den gesamten Produktlebenszyklus hinweg. Ergänzend dazu wurden regulatorische Anforderungen wie die UNECE-Vorgaben und ISO/SAE 21434 berücksichtigt und in konkrete Sicherheitsanforderungen für die Serienentwicklung überführt. Damit leistet ATLAS-L4 auch im Bereich Cybersecurity Pionierarbeit und schafft die Grundlage für den sicheren Betrieb autonomer Nutzfahrzeuge im öffentlichen Straßenverkehr.

Die Stärke von ATLAS-L4 lag dabei im interdisziplinären Ansatz: Industrie, Softwareentwicklung, Forschung und Verwaltung arbeiteten eng zusammen. MAN Truck & Bus verantwortete die Gesamtsystementwicklung und Integration aller Komponenten ins Fahrzeug sowie die Datenübertragung und das Control Center. Partner wie Knorr-Bremse, Leoni und Bosch steuerten ihre jeweilige Systemkompetenz bei, während wissenschaftliche Einrichtungen und Prüforganisationen die technische Machbarkeit, Sicherheit und Zulassung begleiteten.

Nutzen für die Logistik

Die Ergebnisse zeigen: Autonome Lkw können einen entscheidenden Beitrag zu mehr Effizienz, Sicherheit und Flexibilität im Warentransport leisten. Sie helfen, den akuten Fahrermangel abzufedern, und ermöglichen einen kontinuierlichen Betrieb ohne Lenk- und Ruhezeiten. Automatisierte Transporte reduzieren Staus und Unfälle, da menschliches Versagen als Unfallursache minimiert wird. Die gewonnenen Erkenntnisse und Techno- ▶





Hightech vom Feinsten: Blick in die Kabine des ATLAS-L4-Prototypen

logien dienen als Blaupause für die Serienentwicklung und die Integration in bestehende Logistikprozesse.

Automatisierte Transportkonzepte sind folglich oft Auslöser für die Debatte, ob eine Welt ohne Fahrerinnen und Fahrer nicht eine Gefahr für Arbeitsplätze darstelle. Das Gegenteil ist der Fall: Die Transportbranche leidet seit langer Zeit unter einem enormen Fahrpersonalmangel. Ein Problem, das sich durch den demografischen Wandel zuspitzen wird. Automatisierte Transportsysteme können diesen Personalmangel teilweise auffangen und die Branche entlasten, etwa, indem automatisierte Lkw auch ohne Lenk- und Ruhezeiten zu allen Tages- und Nachtzeiten eingesetzt werden können.

Serienreife offen

Die Initiative ATLAS-L4 stellt einen Meilenstein in der Entwicklung autonomer Nutzfahrzeuge dar und bildet die technologische Grundlage für die zukünftige industrielle Serienfertigung fahrerloser Lkw. Die bisherigen Fortschritte zeigen, dass autonome Lkw nicht nur technisch realisierbar sind, sondern auch das Potenzial haben, die Logistikbranche grundlegend zu transformieren.

Für die Erreichung der Serienreife sind jedoch noch zahlreiche Detailfragen zu klären. Dazu zählen insbesondere die nahtlose Integration autonomer Fahrzeuge in bestehende operative Abläufe, die Entwicklung effizienter Prozesse für das autonome Laden in Logistikdepots sowie die Anbindung an digitale Transport- und Frachtmanagementsysteme, um eine durchgängige digitale Wert-

schöpfungskette zu ermöglichen. Doch MAN kann auch hier schon auf Entwicklungs-Know-how zurückgreifen: Gemeinsam mit der Deutschen Bahn, Hochschule Fresenius und Götting KG wurde im Projekt „Autonome Innovation im Terminalablauf“ (ANITA) ein selbstfahrender Lkw entwickelt, der seine Transportaufgabe im Containerumschlag erfüllt – der Projektabschluss erfolgte 2023. In sechsmonatigen Praxistests im DB Intermodal Services Container-Depot und im DUSS-Terminal Ulm zeigte das Fahrzeug eine bis zu 40 Prozent höhere Produktivität im Vergleich zu herkömmlichen Lkw.

Ein ganzheitlicher Beratungsansatz wird künftig eine zentrale Rolle spielen, um Unternehmen bei der optimalen Einbindung autonomer Fahrzeuge und der zugehörigen Ladeinfrastruktur in ihre Logistiknetzwerke zu unterstützen. Ziel

ist es, durch intelligente Systemintegration maximale operative Effizienz und signifikante Kostenvorteile für die Kunden zu realisieren.

Parallel dazu entwickelt sich die regulatorische Landschaft in Europa weiter. Der EU-Action Plan Automotive sieht gezielte Erleichterungen bei der Durchführung von Tests und der Zulassung automatisierter Fahrzeuge vor. Dies betrifft insbesondere auch fahrerlose Transporte über internationale Langstrecken, die bislang regulatorisch stark eingeschränkt waren. Ergänzend dazu könnte das Konzept des teleoperierten Fahrens eingesetzt werden, um komplexe Fahrsituationen außerhalb von Logistik-Hubs sicher zu bewältigen und die Einsatzmöglichkeiten von Level-4-Fahrzeugen zu erweitern.

Ausblick: Die nächsten Schritte

Mit dem Projekt ATLAS-L4 ist der fahrerlose Lkw im öffentlichen Straßenverkehr Realität geworden. Die Pionierarbeit der beteiligten Partner demonstriert, dass autonome Lkw nicht nur technologisch umsetzbar sind, sondern auch als Schlüsseltechnologie für die Logistik 4.0 gelten. Die nächsten Schritte liegen nun in der industriellen Skalierung, der Integration in die Kundenprozesse sowie in der weiteren Ausgestaltung der regulatorischen Rahmenbedingungen, um den breiten Einsatz autonomer Nutzfahrzeuge zu ermöglichen. Dabei sind starke Partnerschaften aus Industrie, Wissenschaft und Infrastruktur der essenzielle Schlüssel zum Erfolg.

*Georg Grüneißl,
Leiter Produktstrategie & Planung,
MAN Truck & Bus SE •*



Die Vertreter der zwölf Projektpartner des ATLAS-L4-Projektes mit Ernst Stöckl-Pukall vom Bundeswirtschaftsministerium (1. Reihe, 2. v. r.) und Georg Grüneißl

ATLAS-L4 Konsortium



Branchenguide 2026

Der **Branchenguide** im „Who is Who Logistik 2026“ ist ein umfangreiches Verzeichnis führender Produkt- und Dienstleistungsanbieter in der Logistik.

Travel mania/adobestock.com

Inhaltsverzeichnis Branchenguide 2026

Logistik-Dienstleistungen

Blåkläder	S. 62
BLG Logistics Group	S. 63
Chemion Logistik	S. 64
Geis-Group Spedition	S. 65
Hafen Duisburg / Duisport	S. 66
Hartrodt Spedition	S. 67
Kombiverkehr	S. 68
Metro Logistics	S. 69
Mosolf Logistik	S. 70
Nordfrost	S. 71
Gebrüder Weiss	S. 72
Würfel Holding	S. 73

Logistik-Immobilien

VGP Industriebau	S. 74
------------------	-------

Finanzierung/Miete/Leasing

GEFA - SG Equipment Finance	S. 76
GTT - Greiwing Truck and Trail	S. 77
KLVrent	S. 78
Seaco International Leasing	S. 79
TTP Service	S. 80

IT-Lösungen

Aumovio Continental Villingen	S. 82
DAKO	S. 83
PTV Logistics	S. 84
Solvares	S. 85
Tachoeasy Austria	S. 86
Webfleet Solutions Leipzig	S. 87
Softwarebüro Zauner & Partner	S. 88

Telematik

Soloplan	S. 89
TIS Techn. Inform.-Systeme	S. 90

Intralogistik und Lagertechnik

Infraserv Logistics	S. 91
Linde Material Handling	S. 92
Still	S. 93

Nutzfahrzeuge und Fuhrpark

Fliegl Fahrzeugbau	S. 94
Michelin Reifenwerke	S. 95
Mobility House	S. 96

Pneuhage	S. 97
SAF-Holland	S. 98
Schmitz Cargobull	S. 99
Triflex	S. 100
Westfalen	S. 101

Fahrzeughersteller

F-Trucks Deutschland	S. 102
Goldhofer	S. 103
Kraker Trailers	S. 104
Langendorf	S. 105

Versicherungen und Finanzen

Kravag+Logistic Versicherung	S. 106
Schunck Assekuranz	S. 107

Verbände/Organisationen

Open Telematics	S. 108
SVG	S. 109

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



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



Firmenname: Blåkläder Deutschland GmbH

Gründungsjahr: 1959 in Schweden

Geschäftsführer: Jan Gundermann

Ansprechpartner: Christian Kern, Kundenservice

Hauptsitz: Svenljunga, Schweden

Niederlassungen:

Deutschland: Ratingen

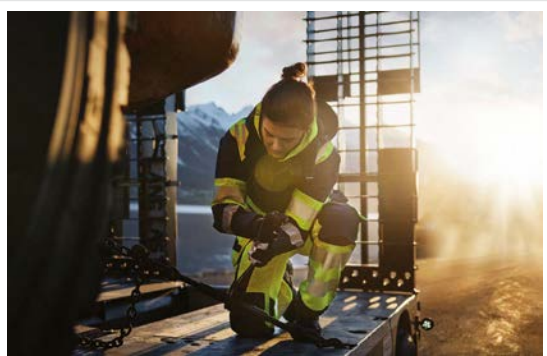
Weitere Niederlassungen in über 20 Ländern weltweit

Kontakt Daten:

Blåkläder Deutschland GmbH
Papiermühlenweg 74
40882 Ratingen

Tel.: +49 2102 48279-40

www.blaklader.com
kundendienst@blaklader.com



Leistungsprofil

Arbeitskleidung für die Logistikbranche

Blåkläder verbindet nachhaltige Produktion mit transparenter Logistik

Qualität für Profis in Handwerk und Logistik

Blåkläder steht seit über 65 Jahren für robuste, funktionale und langlebige Arbeitskleidung – entwickelt für Menschen, die täglich körperlich anspruchsvolle Arbeit leisten. Das Sortiment umfasst neben klassischer Handwerkerkleidung auch speziell entwickelte Arbeitskleidung für Lager, Logistik und Transport. Sämtliche Kleidungsstücke sind funktional, bequem und auf die Anforderungen der Branchen zugeschnitten.

Kontrolle entlang der gesamten Lieferkette

Ein zentraler Bestandteil dieser Philosophie ist die vollständige Kontrolle über die Produktions- und Lieferketten. Der Großteil der Kleidungsstücke entsteht in firmeneigenen Werken, unter anderem in Sri Lanka und Myanmar. Diese Kontrolle über die Produktion ermöglicht nicht nur faire Arbeitsbedingungen, sondern auch hohe Umwelt- und Sozialstandards. Eine der Fabriken in Sri Lanka war die erste im ganzen Land, die das international anerkannte STeP by OEKO-TEX Label, welches eine umweltfreundliche und gesundheitlich unbedenkliche Herstellung garantiert, erhalten hat.

Nachhaltige Logistik als Leitprinzip

Auch in der Logistik folgt Blåkläder diesem Anspruch und setzt auf Verantwortung:

- Nutzung erneuerbarer Energien in den Produktionsstätten
- Solarpanels zur Einsparung von mehreren hundert Tonnen CO₂ jährlich
- Energieeffiziente Prozesse im Zentrallager in Schweden
- Vollelektrische Lkw und optimierte Containerplanung für ressourcenschonende Transporte

Diese und weitere Maßnahmen senken Emissionen deutlich und machen die Lieferkette effizienter und klimafreundlicher.

Langlebigkeit als Teil der Nachhaltigkeit

Robuste Materialien und durchdachtes Design sorgen dafür, dass die Kleidungsstücke von Blåkläder so lange wie möglich im Einsatz bleiben – ein wichtiger Beitrag zur Nachhaltigkeit. Denn das Unternehmen versteht Nachhaltigkeit als kontinuierlichen Verbesserungsprozess: Materialien, Produktionsverfahren und Logistikstrukturen werden regelmäßig überprüft und weiterentwickelt. Für Mensch und Umwelt.

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





Firmenname: BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG

Gründungsjahr: 1877

Vorstand:

Matthias Magnor, Vorstandsvorsitzender
Michael Blach, Vorstand Geschäftsbereich CONTAINER
Christine Hein, CFO & Mitglied des Vorstands
Axel Krichel, COO & Mitglied des Vorstands
Ulrike Riedel, Arbeitsdirektorin & Mitglied des Vorstands

Ansprechpartner:

Tina Allerheiligen
Leiterin Unternehmenskommunikation & Marketing

Größe der Belegschaft: Rund 11.600 Arbeitsplätze

Hauptsitz: Freie und Hansestadt Bremen

Niederlassungen:

Fast 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

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



Leistungsprofil

BLG LOGISTICS ist ein Seehafen- und Logistikdienstleister mit einem internationalen Netzwerk. Uns stärkt die Erfahrung einer fast 150-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. Im gesamten AUTOMOBILE-Netzwerk hat BLG LOGISTICS 2024 etwa 4,4 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 im Inland.

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 Leiskette 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 Ersatzteillistik. 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.

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.



Firmenname: Chemion Logistik GmbH

Gründungsjahr: 2001 (Ausgliederung aus der Bayer AG)

Geschäftsführer: Dr. Christian Czaderna

Größe der Belegschaft: ca. 800 Mitarbeiter(innen)

Jahresumsatz: 133 Mio. € in 2024

Standorte:

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

Lagerfläche:

- rund 37.000 m² Container-Lagerfläche mit 2.760 TEU
- ca. 50.000 Paletten-Stellplätze

Equipment:

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

Zertifizierungen:

- Qualitätsmanagementsystem nach ISO 9001:2015
- Arbeitsschutzmanagementsystem nach ISO 45001:2023
- Umweltmanagementsystem nach ISO 14001:2015
- Entsorgungsfachbetrieb nach EfbV
- Sicherheitsmanagementsystem (SMS) im Bereich Bahnlogistik
- SQAS im Bereich Behälterreinigung und Bahnlogistik
- EcoVadis Nachhaltigkeitsbewertung

Kontakt Daten:

Chemion Logistik GmbH
CHEMPARK Leverkusen, Gebäude G 7
51368 Leverkusen

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

www.chemion.de
chemion@chemion.de



Leistungsprofil

Das Unternehmen

Die Chemion Logistik GmbH ist Bestandteil der CURRENTA-Gruppe, 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 rund 800 Mitarbeiter*innen an den CHEMPARK-Standorten in Leverkusen, Dormagen und Krefeld-Uerdingen und in den Außenlagern in 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. 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. Administrative Wareneingangs- und Warenausgangsabfertigung sowie Zollabwicklung für Lkw, Bahn und Binnenschiff erfolgt flexibel an 365 Tagen und rund um die Uhr. Die Lkw-Abfertigung mit dem neuen "GATE" sogar vollautomatisiert. Im Rahmen des trimodalen Umschlags bietet Chemion auch umfangreiche Services in der Hafenlogistik. Ob Schüttgüter oder Flüssigkeiten – Chemion wickelt pro Jahr rund 2.500 Schiffe mit einem Warenvolumen von 4,0 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 sowie Dienstleistungen für Pharma- und Engineering Logistics angeboten. 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 Musterendungen 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 sowie vollautomatische Sprinkler- und Schaumlöschvorrichtungen sorgen dabei für ein Höchstmaß an Sicherheit für das Gefahrgut.

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





Global Logistics

Firmenname: Geis Gruppe

Gründungsjahr: 1945

Größe der Belegschaft: 10.000 Mitarbeitende

Hauptsitz: Bad Neustadt

Standorte: 170 Standorte in 14 Ländern

Logistik- und Umschlagfläche: 1,8 Mio. m²

Regional verwurzelt, weltweit vernetzt.

Leistungsstark, zuverlässig und kundenorientiert: Seit der Gründung 1945 hat sich das Familienunternehmen in Zentral- und Südosteuropa eines der dichtesten länderübergreifenden Transport- und Logistiknetze aufgebaut. Von Luxemburg bis zum Schwarzen Meer und von der Ostsee bis zum Mittelmeer.

Kontakt Daten:

Hans Geis 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

Keeping Things Moving.

Geis bewegt die Dinge, die Sie bewegen. Mit modernster IT, klar definierten Standards und einem europaweit einzigartigen Netzwerk bietet die Unternehmensgruppe umfassende Logistiklösungen aus einer Hand – von Transport über Kontraktlogistik bis hin zu globaler Luft- und Seefracht. So entsteht ein Leistungsportfolio, das präzise auf die individuellen Anforderungen ihrer Kunden abgestimmt ist.

Road Services

Geis sorgt dafür, dass jede Sendung zuverlässig ihr Ziel erreicht. Ein flächendeckendes Netzwerk, moderne Fahrzeugflotten und flexible Serviceangebote machen das Unternehmen zu einem starken Partner im europäischen Landverkehr. Ob Stückgut, Teil- oder Komplettladungen oder Pakete – für jede Anforderung bietet Geis die passende Lösung. Linienverkehre verbinden die wichtigsten Wirtschaftszentren Europas, während eine lückenlose Sendungsverfolgung maximale Sicherheit garantiert. Ergänzende Value-Added-Services und spezialisierte Projektspeeditionen, etwa im Bereich Healthcare, runden das Angebot ab.

Logistics Services

In der Kontraktlogistik entwickelt Geis maßgeschneiderte Konzepte – von der Planung bis zur Umsetzung. Ob Beschaffungs-, Distributions- oder Produktionslogistik: Das Unternehmen bietet effiziente Lösungen mit echtem Mehrwert. Dazu zählen Qualitätsprüfungen, Vormontagen, Konfektionierung sowie Verpackungslogistik. In Multi-User- und kundenspezifischen Logistikzentren setzt Geis auf Innovation, modernste IT und eine Kultur der kontinuierlichen Verbesserung.

Air + Sea Services

Global vernetzt und individuell abgestimmt: Mit Luftfracht, Seefracht, internationalen Bahntransporten und Projektlogistik deckt Geis das gesamte Spektrum der internationalen Logistik ab. Kunden profitieren von langjähriger Erfahrung, einem weltweiten Partnernetzwerk und höchster Flexibilität – für reibungslose Abläufe rund um den Globus.

Spezialleistungen

Über Standards hinaus bietet die Geis Gruppe maßgeschneiderte Lösungen, die den entscheidenden Unterschied machen. Dazu gehören individuell entwickelte Exportverpackungen, umfassende Qualitätsprüfungen, professionelle Zolldienstleistungen sowie Spezialtransporte inklusive Montageleistungen.

duisport**Firmenname:** Duisburger Hafen AG (duisport)**Gründungsjahr:** 1926**Vorstand:**

Markus Bangen (Vorsitzender des Vorstands)

Lars Nennhaus

Giordana Sperling-Doppstadt

Größe der Belegschaft: ca. 1.400**Jahresumsatz:** (2024) 356,3 Mio. Euro**Branche:** Logistik**Kontakt Daten:**

Duisburger Hafen AG

Hafennummer 3650

Alte Ruhrorter Str. 42 - 52

47119 Duisburg

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

www.duisport.de

presse@duisport.de

**Leistungsprofil**

duisport — Größter Binnenhafen der Welt und führende Logistikkreuzung in Zentraleuropa

Die Duisburger Hafen AG (duisport) betreibt den größten Binnenhafen der Welt Mit einem Gesamtumschlag von 102,3 Mio. t und 4 Mio. TEU (2024) ist der Duisburger Hafen die führende Logistikkreuzung für den Güterumschlag in Zentraleuropa. Als trimodaler Logistik-hub 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. Zehn 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 Warenumsatz (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 operierende Logistikdienstleister siedelten sich an, duisport entwickelte den Duisburger Hafen zu einem der bedeutendsten europäischen Logistik-Drehkreuze. Heute ist er ein prominentes Aushängeschild für die Bedeutung des Wirtschaftsstandorts 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. Außerdem hat duisport 2024 gemeinsam mit internationalen Partnern das Duisburg Gateway Terminal erfolgreich an den Start gebracht. Im Endausbau wird es das größte Containerterminal im europäischen Hinterland sein — auf dem im Rahmen des Forschungsprojekts „enerPort II“ der vollständig treibhausgasneutrale Betrieb eines Terminals erprobt wird.

Die duisport-Gruppe ist 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.



a. hartrodt
TRANSPORT IS OUR BUSINESS

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

Gründungsjahr: 1887

Geschäftsführer:
Hendrik Khezri

Größe der Belegschaft: 2.061

Hauptsitz: Hamburg

Niederlassungen:

In Deutschland finden Sie uns in Hamburg, Hannover, Wuppertal, Düsseldorf, Stuttgart, Frankfurt, München und Nürnberg

Tochtergesellschaften:

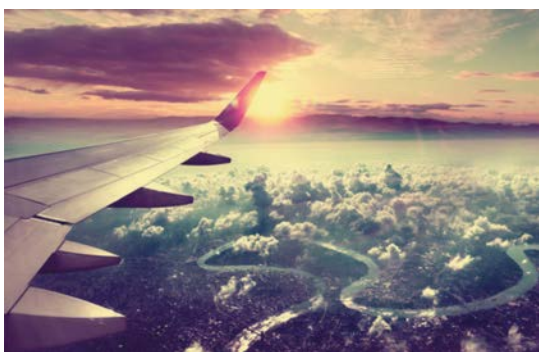
Unsere Unternehmensgruppe besteht aus 69 operativen Tochter- und Partnerunternehmen in 47 Ländern.

Kontaktdaten:

a. hartrodt Deutschland (GmbH & Co) KG
Recha-Lübke-Damm 31
20097 Hamburg

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

www.hartrodt.com
ah_ham@hartrodt.com



Leistungsprofil

„We are your Master Navigator in Logistics“

Wir bewegen Werte. Wir verbinden Märkte. Wir sichern globale Warenströme. Als international agierender Logistikdienstleister übernehmen wir an unseren Standorten weltweit vorwiegend Luft- und Seefrachtaufgaben. Dabei bieten wir maßgeschneiderte Lösungen entlang der gesamten Transportkette – von der Planung und Abwicklung über die Verzollung bis zum Dokumentenmanagement. Ergänzend stellen wir bedarfsgerechte Lager- und Logistikflächen bereit und unterstützen unsere Kunden bei der Optimierung von Umschlags- und Dispositionsprozessen.

Unser Leistungsspektrum

- Transportlogistik (See- und Luftfracht): Planung, Durchführung, Zollabwicklung, Dokumentenmanagement
- Lagerlogistik: Flächenbereitstellung, Umschlagsoptimierung, Disposition
- Individuelle Lösungen für komplexe Warenströme

Unser Netzwerk

Unsere Unternehmensgruppe ist weltweit präsent – mit **69 Tochter- und Partnerunternehmen in 47 Ländern**. Wir begleiten unsere Kunden direkt aus ihren Märkten heraus und kennen die regionalen Besonderheiten. So stellen wir sicher, dass unsere Services optimal auf lokale Anforderungen abgestimmt sind.

Unsere Werte – Unser Kompass

Unsere Unternehmenskultur basiert auf vier zentralen Werten:

- **Unity:** Unsere Verbundenheit macht uns aus.
- **Determination:** Unser Leistungswille treibt uns voran.
- **Reliability:** Unsere Zuverlässigkeit kennzeichnet unsere Arbeitsweise.
- **Integrity:** Integrität, dafür stehen wir.

Diese Werte sind für uns mehr als Worte – sie sind Grundlage für:

- **Fundierte Entscheidungen** im Tagesgeschäft
- **Vertrauensvolle Beziehungen** innerhalb des Teams
- **Eine positive Unternehmenskultur** mit Respekt und Inspiration
- **Stolz und Identifikation** mit unserem Unternehmen

Nachhaltigkeit als Ziel – und wir unterwegs

Wir übernehmen Verantwortung – ökologisch, sozial und unternehmerisch:

Umwelt: CO₂-Reduktion durch alternative Transportlösungen und energieeffiziente Prozesse

Soziales: Ausbildung, Kompetenzentwicklung und ein inklusives Arbeitsumfeld

Governance: Einführung eines globalen Verhaltenskodex, Hinweisgebersysteme und verbindliche Richtlinien zu Menschenrechten und Compliance

Diese Maßnahmen bilden das Fundament für eine nachhaltige und integre Unternehmensführung.

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



**Firmenname:**

Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG

Gründungsjahr: 1969

Geschäftsführer: Heiko Krebs, Armin Riedl

Größe der Belegschaft: 150

Hauptsitz: Frankfurt am Main

Jahresumsatz: 434,6 Millionen Euro

Transportaufkommen:

769.733 Lkw-Sendungen bzw. 1,54 Mio. TEU

Kontaktdaten:

Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG
Zum Laurenburger Hof 76
60594 Frankfurt am Main

Tel.: +49 (0)69 7 95 05-0

www.kombiverkehr.de
info@kombiverkehr.de

**Leistungsprofil**

Kombiverkehr wurde 1969 in Frankfurt am Main als Kommanditgesellschaft gegründet. Dahinter stehen in gleichberechtigter Partnerschaft die DB Cargo AG und rund 230 nationale und internationale Speditionen. In Zusammenarbeit mit einer Vielzahl von Eisenbahnverkehrsunternehmen realisiert Kombiverkehr als neutraler und unabhängiger Partner eines der umfassendsten, flexibelsten und stabilsten Direkt- und Shuttlezugnetze für den Kombinierten Verkehr in Deutschland und Europa. Als Operateur im Kombinierten Verkehr Schiene-Straße-Wasser vergibt das Unternehmen die Traktionsleistungen an verschiedene Staats- und Privatbahnen.

Das Unternehmen mit Sitz in Frankfurt am Main verlagerte im Jahr 2024 insgesamt 769.733 Lkw-Sendungen (1,54 Mio. TEU) von der Straße auf die Schiene und ersparte damit der Umwelt den Ausstoß von mehr als 1,12 Millionen Tonnen des klimaschädlichen Kohlendioxids. Das Kerngeschäft wird durch begleitende Geschäftsfelder ergänzt. Dazu gehört das Engagement im Bereich Terminals durch Beteiligungen, die Entwicklung und Unterhaltung von Waggons sowie die Beratung von Dritten zu zahlreichen, den Kombinierten Verkehr betreffenden Themen.

Das Netzwerk

Als logistischer Dienstleister kombiniert das Unternehmen alle spezifischen Stärken und Vorteile von Lkw, Zug und Schiff und nutzt die vorhandene Infrastruktur optimal. Denn Kombiverkehr bietet ein einzigartiges, europaweites Netzwerk für schienengebundenen Gütertransport und ist neutraler und flexibler Partner aller Spediteure und Verlader in der intermodalen Transportabwicklung in Deutschland und Europa. Für den wirtschaftlichen, sicheren und umweltfreundlichen Transport von Gütern bietet Kombiverkehr täglich mehr als 170 Zugabfahrten mit mehr als 15.000 Verbindungen quer durch Europa an. Das Netzwerk überzeugt mit höchster Flexibilität in den Routings dank Gatewaysystematik an bedeutenden Terminalhubs sowie synchronisierten Fähr- und Schiffsübergängen.

Die Beteiligungen

Das Unternehmen bringt sich durch Terminalbeteiligungen ein in den Neu- und Ausbau und den Betrieb von Umschlaganlagen, in die Vermarktung des Kombinierten Verkehrs durch die Beteiligung an Operateuren und natürlich auch in die Entwicklung von Traktionsgesellschaften, Consulting-Projekten und IT Dienstleistungen.

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



METRO LOGISTICS

OUR NETWORK. YOUR SUCCESS.

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, 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 Fulfillment im E-Commerce. METRO LOGISTICS betreibt sieben eigene Multi-User-Logistikzentren an geo-optimalen Knotenpunkten Deutschlands mit einer Lagerfläche von rund 400.000 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

www.metro-logistics.de
t.schmalenberg@metro-logistics.de



Leistungsprofil

Unsere Herkunft: Lebensmittellogistik

Die Lebensmittellogistik ist seit 30 Jahren eine der Kernkompetenzen der METRO LOGISTICS, so dass wir Ihnen neben den Warehousing-Leistungen auch entsprechende Value Added Services sowie Transportlösungen anbieten können. Höchste Hygiene- und Qualitätsstandards sind dabei selbstverständlich. Unser Angebot an temperaturgeführter Logistik im Food-Bereich beinhaltet die Lagerung sowie den Transport von tiefgekühlter Ware bei mindestens -18°C, Ultrafrischartikeln wie Fisch und Fleisch bei 2°C, Frischartikeln bei 0 bis 6 °C und reicht bis zu Obst und Gemüse in verschiedenen Temperaturzonen von 4 bis 16 °C.

Umfassende Kontrakt- und Lagerlogistiklösungen

In unserer Kontraktlogistik können Sie sich auf zuverlässige Lösungen verlassen – immer passgenau abgestimmt auf Ihre Bedürfnisse und kompatibel mit Ihren IT-Systemen. Dank unseres Logistiknetzwerks und unseren rund 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 Altlandsberg 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: 3.500

Jahresumsatz: 767 Mio. p.a.

Standorte: 51

Fahrzeugtransporter: 800

Ro Ro Binnenschiffe: 2

Transportierte Fahrzeuge: 3.000.000 p.a.

Lagerkapazität: 250.000 Fahrzeuge

Werkstatt- und Produktionsfläche: 185.000 m²

Sonderfahrzeugbau: 5.000 Einheiten p.a.

Fahrzeugaufbereitungen: 1.300.000 Fahrzeuge p.a.

Kontakt Daten:

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

Tel.: +49 (0)7021 80 90

www.mosolf-group.com
mosolf@mosolf.com



Leistungsprofil

MOSOLF Gruppe:

YOUR BEST PARTNER IN AUTOMOTIVE BUSINESS

Die MOSOLF Gruppe, gegründet 1955 mit Hauptsitz in Kirchheim unter Teck, zählt zu den führenden Systemdienstleistern der Automobilindustrie in Europa. Als inhabergeführtes Familienunternehmen bietet MOSOLF ein umfassendes Leistungsspektrum entlang der gesamten Wertschöpfungskette der Automobillogistik – von Transport- und Standortlogistik über Sonderfahrzeugbau bis hin zu Retail-Lösungen. Mit 51 Standorten in Europa und einer bimodalen Verkehrsträgerflotte setzt das Unternehmen auf innovative und zukunftsorientierte Logistikkonzepte. E-Lkws sind bereits Teil der Flotte, ebenso wie ein hybridbetriebenes Binnenschiff, was die schrittweise Umsetzung der nachhaltigen Bestrebungen von MOSOLF unterstreicht. Im Zuge einer strategischen Neuausrichtung Anfang 2024 ist die MOSOLF Gruppe heute in zwei zentrale Geschäftseinheiten gegliedert: „Logistics & Services“, die sich auf Transport- und Standortlogistik spezialisiert, und „Special Vehicles“, die den Sonderfahrzeugbau für innere Sicherheit, Verteidigung und Katastrophenschutz abdeckt. Ergänzt wird das Portfolio durch die 2024 gegründete MOSOLF Port Logistics & Services GmbH, die maritime Logistikstandorte wie Wilhelmshaven, Cuxhaven und Zeebrugge betreibt. Mit der Übernahme der Transport Overseas Group (TO Group) am 2. Januar 2025 stärkt die MOSOLF Gruppe ihre Kompetenz in den Bereichen Roll-On/Roll-Off, Break Bulk, Projektlogistik sowie High & Heavy und erweitert ihr globales Netzwerk für maritime Transportlösungen. Zusätzlich erweitert die Übernahme der Stoof International GmbH ab April 2025 MOSOLFs Kapazitäten im Bereich gepanzerter Spezialfahrzeuge.

Weitere Informationen finden Sie unter www.mosolf-group.com.

Netzwerk

Standorte der MOSOLF Gruppe:

Deutschland: Borkheide, Bremen, Buch, Cuxhaven, Dortmund, Düsseldorf, Eisenach, Frankfurt (ETECTURE GmbH), Germersheim, Glauchau, Gößnitz, Hattingen, Illingen, Karlsruhe (ETECTURE GmbH), Ketzin, Kippenheim, Kirchheim Teck, Kitzingen, Kornwestheim, Korschenbroich, Leipzig, Lüdersfeld, Rackwitz, Rüsselsheim, Saarlouis, Schöneck, Schweitenkirchen, Überherrn, Wesel, Wilhelmshafen, Wolfsburg, Zörbig

Belgien: Zeebrugge (Carcenter Zeebrugge N.V.), Antwerpen

Frankreich: Hambach, Paris / Vetry

Polen: Bytom, Gdansk, Kleszczow (CAT MOSOLF Polska SP.z.oo), Mszczonów, Plock, Szczecin

Slowenien: Koper

Spanien: Bilbao

Tschechische Republik: Dobruška

China: Shanghai

Saudi Arabien: Dubai

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



NORDFROST

Firmenname: NORDFROST GmbH & Co. KG

Gründungsjahr: 1975

Geschäftsführer:

Britta Bartels (Vorsitzende der Geschäftsführung),
Philipp Brandstrup, Dennis Gloystein

Ansprechpartner: Britta Bartels

Größe der Belegschaft:

2.300 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Hauptsitz:

Europa-Zentrale im friesischen Schortens bei
Wilhelmshaven

Niederlassungen:

Bundesweit 40 Niederlassungen

Jahresumsatz:

ca. 570 Mio. € in 2024

Kontaktdaten:

NORDFROST GmbH & Co. KG
Europa-Zentrale
Nordfrost-Ring 1
26419 Schortens

Tel.: +49 (0) 4461 8902-20

www.nordfrost.de

info@nordfrost.de



Leistungsprofil

Die NORDFROST ist Marktführer im Bereich der Tiefkühllogistik und bietet schwerpunktmäßig Kunden aus der gesamten Lebensmittelbranche umfassende und maßgeschneiderte Lösungen in der Lager-, Transport- und Hafenlogistik. Vorwiegend an ihren Hafenstandorten, dem NORDFROST Seehafen-Terminal im Containerhafen in Wilhelmshaven, dem NORDFROST Hafen-Terminal im Inneren Hafen von Wilhelmshaven und dem NORDFROST Hafen-Terminal Wesel am Niederrhein erbringt das Familienunternehmen zusätzlich Services für Non-Food, Pharma und Breakbulk / Projektverladungen, Automotive, Erneuerbare Energiebranche sowie Dienstleistungen rund um den Container. Mit 2.300 Mitarbeitenden betreibt der Logistiker bundesweit 40 Standorte mit einer Lagerkapazität von rund 1 Million Palettenstellplätzen sowie ein europaweites Sammelgut-Transportnetz, das auf die Feindistribution von Tiefkühlwaren spezialisiert ist. Aus der Europa-Zentrale im niedersächsischen Schortens wird die NORDFROST von Britta Bartels (Vorsitzende der Geschäftsführung) sowie den Geschäftsführern Philipp Brandstrup und Dennis Gloystein geleitet. Das 1975 von Horst Bartels gegründete Unternehmen befindet sich zu 100 % in Familienhand.

Die Kernkompetenz ist die Tiefkühllogistik mit der ganzheitlichen, internationalen Gestaltung der Supply Chains. Aus der Kombination der Services aus Lager-, Transport-, Hafen- und Handelslogistik entstehen Konzepte zur Werksver- und -entsorgung, bundesweite Lagerstrategien mit angeschlossener Distribution und effiziente Lösungen für den Im- und Export von Rohstoffen und Fertigwaren. Die Lagerlogistik zeichnet sich durch eine hohe Qualität nach IFS Logistics, IFS Food, BRC, Bio- und MSC-Zertifizierung und durch zahlreiche Value Added Services gemäß Kundenbedarf aus. Dazu zählt die Lebensmittelbearbeitung in Weißbereichen mit Frosten, klimakontrolliertem Auftauen und Lohnverpackung, die auch über automatische Anlagen zur Befüllung von Schlauchbeuteln oder anderer Verkaufseinheiten erfolgt. Weitere Kompetenzen sind die Kommissionierung ganzer Sortimente, die Konfektionierung von Mischkartons und Verbrauchereinheiten, Displaybau sowie das Labeln und das Etikettieren. Die Services der Transportlogistik umfassen neben der europaweiten Feinverteilung auch FTL- und LTL-Transporte. In der Hafenlogistik organisiert NORDFROST Seefrachten sowie Bahnverkehre und führt Vor- und Nachläufe per Container-Trucking, die behördliche Im- und Exportabfertigung und den Schiffsumschlag an den eigenen Hafen-Terminals durch.

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
Dr. Lothar Thoma
Peter Schfleitner

Größe der Belegschaft:

rund 8.600 weltweit, davon 3.450 in Österreich

Hauptsitz: Lauterach (Vorarlberg)

Niederlassungen:

180 firmeneigene Standorte in Europa, Amerika, Asien und Ozeanien

Jahresumsatz:

2,71 Milliarden Euro (2024)

Eigentümer:

100 Prozent Privatbesitz der Familien Senger-Weiss und Jerie

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: +43 (0)5574 696-2600

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



Leistungsprofil

Gebrüder Weiss ist ein weltweit agierender Full-Service-Logistiker mit über 8.600 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und 180 firmeneigenen Standorten. Zuletzt erwirtschaftete das Unternehmen mit Firmensitz in Lauterach (Österreich) einen Jahresumsatz von 2,71 Milliarden Euro (2024). 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“.

Nachhaltigkeitsstrategie GWcares

Gebrüder Weiss ist sich seiner gesellschaftlichen Verantwortung bewusst und unterstreicht das mit seiner Nachhaltigkeitsstrategie „GWcares“. Im Einsatz für den Klimaschutz möchte das Unternehmen bis 2034 die verursachten Emissionen um bis zu 60 Prozent reduzieren. Um das zu erreichen, setzt Gebrüder Weiss auf den zunehmenden Einsatz von E-Lkw, die Umstellung eines Großteils der österreichischen Lkw-Flotte auf hydriertes Pflanzenöl (HVO100) und den Ausbau erneuerbarer Energien. 2024 erzeugten die 34 unternehmenseigenen Photovoltaikanlagen bereits 13.000 Megawattstunden Strom. Das entspricht etwa der Hälfte des Strombedarfs aller eigenen Standorte weltweit.

Gebrüder Weiss bewegt

Die Markenbotschaft „GWmoves“ meint nicht nur den Transport von Waren und Daten, sondern auch den Anspruch, die Zukunft der Mobilität mitzugestalten und durch technologischen Fortschritt zu begeistern. Deshalb kooperiert der Logistiker bereits seit einigen Jahren gezielt mit Start-ups, privaten Forschungseinrichtungen und Universitäten, die an innovativen Lösungen für den Mobilitätssektor arbeiten. Um die Zukunft weiterhin aktiv mitzugestalten, wird auch die Aus- und Weiterbildung bei Gebrüder Weiss 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

Geschäftsführer: Karim Gebara

Ansprechpartner: Karim Gebara

Größe der Belegschaft: 1000

Hauptsitz: Bremerhaven

Niederlassungen:

Bremerhaven (Hauptsitz), Bremen, Oranienburg, Großbeeren, Diepholz, Damme, Wagenfeld, Espelkamp, Ginsheim-Gustavsburg, Paderborn, Anröchte, Köln, Dortmund, Budapest

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

Jahresumsatz: 82 Mio. Euro (2024)

Lagerfläche: 150.000 qm

Zertifizierung:

DIN ISO 9001:2015, ISO 14001:2015, IFS Logistics Standard 2.2, QS-Standard für Lebensmitteltransport, AEO-C-Zertifizierung

Kontakt Daten:

Würfel Holding GmbH
Am Leuchtturm 10
27568 Bremerhaven

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

www.wuerfel.com
logistik@wuerfel.com



Leistungsprofil

Würfel Logistik vereint vielfältige Kompetenzen und Dienstleistungen. Sechs spezialisierte Unternehmen an 15 Standorten in Deutschland und Europa decken alle wichtigen Bereiche der Logistik, Produktion und Beschaffung ab.

Beschaffungslogistik

- Just-in-Time-Lieferungen und intelligente Lagerhaltung
- Präventive Maßnahmen für reduzierte Risiken
- Einsatz moderner IT-Systeme
- Umweltfreundliche Beschaffungsstrategien

Just-in-Time (JIT) / Just-in-Sequence (JIS)

- Modernste Variantensortierer
- Effektive Materialbeschaffung
- Nahtloses Einbinden in bestehende Supply Chains
- Kurze Wege durch Standortnähe

Value Added Services

- Set-Building mit vorkonfektionierten Komponenten
- Materialbereitstellung direkt am Produktionsband
- Ersatzteillistik
- Montagedienstleistungen direkt vor Ort
- Qualitätskontrolle
- Ver- und Umpackstätigkeiten sämtlicher Güter

Lagerlogistik

- Passgenaue Flächen in der benötigten Größe und Dauer
- Zwischenlagern und Ausliefern auf Abruf
- IT-basierte Bestandsverwaltung
- Routenzug-Systeme für effizienten Materialtransport
- Automatik-Shuttle (Walking Floor)
- Displaykommissionierung

Inhouse-Logistik

- Arbeit in Kundensystemen (z.B. SAP)
- Wareneingangs-Management und Ausgangsmanagement
- Nahtlose Produktionsversorgung und -entsorgung
- Leergutmanagement
- Prozesse unter Schutzmaßnahmen (z.B. ESD)

Versandlogistik

- Versandlösungen für den internationalen Handel
- Zollabwicklung für weltweite Im- und Exporte
- Zolllager
- Fachgerechtes Stauen von Gütern in See- und Bahncontainern

Transportlogistik

- Deutschlandweite und internationale Netzwerke
- Sichere und gesetzeskonforme Gefahrguttransporte
- Just-in-Time Lieferungen
- 24/7 Be- und Entladung
- Bahntransport

Lebensmittellogistik

- 24/7 Versorgung vom LEH
- Eigene Kühlflotte mit 75 LKWs
- Fachgerechter Umgang mit Lebensmitteln (HACCP)
- Nachhaltiges Leergutmanagement

IT-Prozesssteuerung

- Entwickeln ganzheitlicher Software-Anwendungen
- Individuelle und branchenspezifische Schnittstellen
- Vernetzen verschiedenster Systeme und Technologien
- Digitalisieren von Workflows
- Echtzeit-Informationen und umfassende Auswertungen

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





Firmenname: VGP Group

Gründungsjahr: 1988

Geschäftsführer:

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

Größe der Belegschaft:

ca. 412 Vollzeitbeschäftigte in 18 europäischen Ländern

Hauptsitz: Antwerpen, Belgien

AnsprechpartnerInnen:

Martijn Vlutters
(Vice President – Business Development & Investor Relations)
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

Kontakt Daten:

VGP Industriebau GmbH
Büro Deutschland
Karl-Arnold-Platz 2
40474 Düsseldorf

Tel.: +49 (0)211 875 445-00
Fax: +49 (0)211 875 455-99

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



Leistungsprofil

VGP ist ein europaweit tätiger Eigentümer, Betreiber und Entwickler qualitativ hochwertiger Logistik- und Produktionsimmobilien sowie Anbieter von Lösungen für erneuerbare Energien. 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 18 europäischen Ländern mit circa 412 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 Juni 2025 belief sich das Bruttovermögen von VGP, einschließlich der 100%igen Joint Ventures, auf 8,3 Milliarden Euro und der Nettovermögenswert (EPRA NTA) des Unternehmens auf 2,6 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 CO₂-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 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 beauftragten Bauunternehmen im Rahmen der Bauabschreibung, 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 ländersübergreifend 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 ihre nachhaltige Agenda ein und kooperiert lediglich mit Unternehmen, welche die Nachhaltigkeitsstandards von VGP ausnahmslos einhalten.

Dank der Anerkennung seiner Tochtergesellschaft VGP Renewable Energy Deutschland als regulierter Energieversorger ist das Unternehmen in der Lage, die eigene Ökostromproduktion im Rahmen entsprechender Power Purchase Agreements (PPA) effizienter an den Bedarf seiner Mieter in ganz Deutschland anzupassen und den vor Ort produzierten Strom überregional anzubieten.

VGP ist der festen Überzeugung, dass ein zukunftssträchtiges Geschäftsmodell nur funktionieren kann, wenn energieeffizientes Arbeiten fest im Unternehmenskompass verankert wird und alle internen und externen Stakeholder gemeinsame Nachhaltigkeitsziele verfolgen.

VGP Park München (Parsdorf)



VGP Park Gießen am Alten Flughafen



VGP Park Laatzen

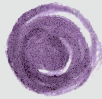


VGP Park Magdeburg-Sülzetal



Entdecken Sie mehr über VGP:





GEFA BANK
GROUPE BPCE

Firmenname: GEFA BANK GmbH

Gründungsjahr: 1949

Geschäftsführer:

Albrecht Haase (Sprecher)

Winfried Schülken

Alexandre Zimmermann

Vertriebsteam Kompetenzcenter Transport:

Über 55 Firmenkundenberater bundesweit im Außendienst und kompetente Vertriebsmitarbeiter im Innendienst

Produktpalette:

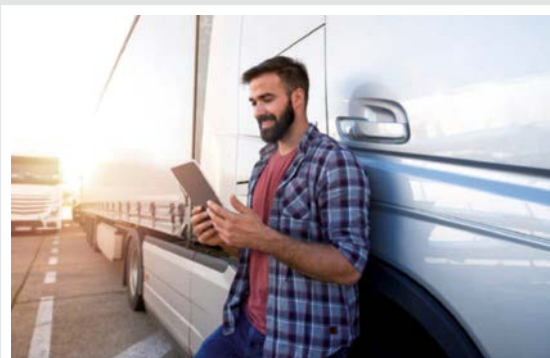
- Investitionskredite
- Leasing (auch mit GEFA BANK eigenem Restwertrisiko)
- Mietkauf
- Absatzfinanzierung
- Einkaufs- und Mietparkfinanzierung
- Versicherungen
- All-In-One-Tankkartenservice
- Bewertung und Verwertung von Nutzfahrzeugen

Kontaktdaten:

GEFA BANK GmbH
Robert-Daum-Platz 1
42117 Wuppertal

Tel.: +49 (0)202 382-560

www.gefa-bank.de
transport@gefa.de



Leistungsprofil

Die Wuppertaler GEFA BANK ist seit mehr als 75 Jahren ein zuverlässiger Finanzierungspartner für den Mittelstand. In der Transportbranche hat sie sich als führender herstellernabhängiger Anbieter von Kredit-, Leasing und Mietkaufösungen 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 Groupe BPCE und unter der Marke BPCE Equipment Solutions 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. 55 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 zum Beispiel der KfW oder EIB (Europäische Investitionsbank) ermöglicht den Zugang zu Fördermitteln.

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 Bank 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 - Greiving Truck & Trailer GmbH & Co. KG

Gründungsjahr: 2002**Geschäftsführer:**Nina Greiving, Simon Greiving,
Frederik Rumpf (International)**Hauptsitz:** Greven (NRW)**Tochtergesellschaften:**GTT - Greiving Truck & Trailer Rental ApS (DK)
GTT - Greiving Truck & Trailer Rental S.L. (ES)
GTT Schweiz AG (CH)
GTT International B.V. (NL)
GTT - Greiving Truck & Trailer Rental Ltd. (BGR)**Geschäftsfeld:**

Vermietung und Verkauf von konventionellen und elektrischen Nutzfahrzeugen, Mobilitätsdienstleistungen und Transportlösungen

Kooperationen:

- Fleetboost GmbH (www.fleetboost.de)
- RentalConcepts (www.rentalconcepts.eu)
- Fleetloop GmbH (www.fleetloop.com) Joint Venture mit KUBIKx, Tochter der Schmitz Cargobull AG)

Kontakt Daten:GTT - Greiving Truck & Trailer GmbH & Co. KG
Mergenthalerstr. 2
48268 GrevenTel.: +49 (0)2571 99798-0
Fax: +49 (0)2571 99798-77www.greiving.com
info@greiving.com**Leistungsprofil**

Seit über zwei Jahrzehnten steht Greiving Truck & Trailer für Innovation, Verlässlichkeit und Leidenschaft in der Welt der Nutzfahrzeuge. **Als zukunftsorientierter Full-Service-Anbieter sind wir Ihr Partner für maßgeschneiderte Mobilitätslösungen und Flottenkonzepten** – von der Vermietung und dem Verkauf konventioneller und elektrischer Nutzfahrzeuge bis hin zu ganzheitlichen Beratung zur benötigten Ladeinfrastruktur.

Nachhaltigkeit ist für uns kein Trend, sondern eine Haltung. Als Pioniere in der E-LKW-Vermietung verfolgen wir das klare Ziel, **bis 2030 die Hälfte unserer ziehenden Einheiten emissionsfrei** auf die Straße zu bringen. Doch wir denken weiter: Mit unserer Beteiligung an der Fleetboost GmbH investieren wir aktiv in die Zukunft der Elektromobilität – und bringen Schnellladeinfrastruktur genau dorthin, wo sie gebraucht wird.

So gestalten wir die Transformation der Transportbranche aktiv mit – **praktisch, effizient und zukunftsfähig.**

Mit Hauptsitz im nordrhein-westfälischen Greven und Standorten in **fünf weiteren europäischen Ländern** garantieren wir durch über **6.000 Partnerstützpunkte** maximale Flexibilität, Servicequalität und Mobilität – europaweit.

Als Greiving Truck & Trailer ist es unsere Mission die **Nutzfahrzeugvermietung kundenorientiert, nachhaltig, flexibel und unter Einhaltung höchster Qualitätsstandards zu gestalten.**

Unsere Flotte besteht aus...**Sattelzugmaschinen:**

Mercedes-Benz, Volvo, MAN, Scania, DAF, Renault, Iveco & Designwerk – als klassische oder vollelektrische Variante

Auflieger:

Kippsilos, Eutersilos, Tankauflieger, Curtainsider (Standard & Mega), Containerchassis, Kühlaufleger und Kippmulden

Verteiler und Kühlfahrzeuge:

7,2–18 Tonnen, als Kühlfahrzeug in Single- und Multitemperaturausführung

Spezialfahrzeuge und Wechselbrückenfahrzeuge (BDF):

Tiefelader, BDF Standard- und Multiwechsler

Gut zu wissen...

- CO₂-neutrale Zukunft: Beratung & Begleitung auf dem Weg zur nachhaltigen Lieferkette
- Markenunabhängiger Full-Liner: Vom LKW, eLKW, Ladeinfrastruktur bis zum Auflieger – alles aus einer Hand
- Hol- und Bringdienst: deutschlandweit und zuverlässig
- Individuell: Fahrzeuge auf Wunsch im Corporate Design Ihres Unternehmens
- Maximale Flexibilität: Mietdauer von einem Tag bis zu 60 Monaten – mit Kaufoption
- Mobilitätsgarantie: 24 Stunden Pannenservice und europaweites Servicenetz
- Telematik & Mautservice: Effiziente Verwaltung Ihrer Flotte
- Kundennähe: Schnelle, faire und unkomplizierte Fahrzeugrücknahmen

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



KLV.rent

Nutzfahrzeugvermietung

Firmenname: KLVrent GmbH & Co. KG

Gründungsjahr: 1972

Geschäftsführer: Thomas Eberl

Ansprechpartner:

Andre Werner

Vertriebsinnendienst / Kundenberatung

Größe der Belegschaft: 50

Hauptsitz: 83365 Nußdorf

Niederlassungen:

Nussdorf Hannover Berlin Kassel Gera Würzburg / Dettelbach Nürnberg Schweich Stutensee-Friedrichstal Ilsfeld Stuttgart Ulm / Leipheim Wittlich Aschheim b. München

Jahresumsatz: >50 Mio. Euro

Kontaktdaten:

KLVrent GmbH & Co. KG

Gewerbestraße 11

83365 Nußdorf

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

www.klv.rent

info@klvrent.de



Leistungsprofil

KLVrent:

Flexibilität, Service und Leidenschaft für Nutzfahrzeuge

Seit der Gründung 1972 hat sich die KLVrent GmbH zu einem der größten markenunabhängigen Spezialisten in der deutschen Nutzfahrzeugvermietung entwickelt. Mit mehr als 1.600 Fahrzeugen, 14 Standorten und einer engen Anbindung an die Regionen bieten wir maßgeschneiderte Lösungen für mittelständische Unternehmen – schnell, zuverlässig und nah am Kunden.

Flexibilität trifft Markenunabhängigkeit: Bei KLVrent stehen Geschwindigkeit und Anpassungsfähigkeit im Fokus. Ob kurzfristige Buchung oder langfristige Miete – wir reagieren flexibel auf Marktschwankungen und liefern genau das Fahrzeug, das Sie jetzt brauchen. Dazu kommen umfassende Dienstleistungen aus einer Hand: Wartungspakete, passende Versicherungen und ein 24/7-Support, der Sie jederzeit begleitet.

Zusätzlich öffnen wir mit KLVused die Tür zu hochwertigen, einsatzbereiten Gebrauch-LKWs. Diese Fahrzeuge sind gut ausgestattet, verfügen über gültige gesetzliche Untersuchungen und werden regelmäßig gewartet. Um den Fuhrpark modern zu halten, tauscht KLVrent kontinuierlich Fahrzeuge aus, sodass kurzfristig LKW mit geringer Laufleistung verfügbar sind.

KLVrent – Ihr zuverlässiger Partner für flexible Nutzfahrzeuglösungen. Entdecken Sie mehr unter www.klv.rent.

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



seaco

Firmenname: Seaco International Leasing GmbH

Gründungsjahr: 1998

Geschäftsführer: Mark Bishop

Ansprechpartner:

Stephan Richter:

Director German Domestic

Stefan Gagel:

Marketing Manager

Josef Barqawi:

Operations Manager

Eva Ayunts:

Business Development Manager

Kirsten Lauermann:

Customer Services Manager

Katharina Jahnke:

Customer Service Operations Executive

Cem Held:

Operations Executive

Größe der Belegschaft: 30

Hauptsitz: Hamburg (International: Singapur)

Niederlassungen: weltweit

Kontaktdaten:

Seaco International Leasing GmbH

Am Sandtorpark 2

20457 Hamburg

Tel.: +49 (0)40 808031 0

Fax: +49 (0)40 808031 12

www.seacoglobal.de

german.domestic@seacoglobal.com



Leistungsprofil

Die Firma Seaco ist einer der größten Containervermieter weltweit mit einer Flotte von über 3 Millionen Containereinheiten (TEU). Mit Büros und Depots auf allen Kontinenten sind wir ein Global Player und unterstützen den weltweiten Handel mit Standard-, Kühl-, Tank- und Spezialcontainern.

Als spezialisierte Abteilung für die Wechselbrückenvermietung unterhalten wir eine Flotte von 15000 Einheiten und sind ein Top-Vermieter für den Deutschen und Österreichischen Markt. Unsere Flotte ist standardisiert und besteht aus 7,45 m langen Stahlboxen mit Rolltor. Ebenfalls zum Standard gehören Staplertaschen, obere Eckbeschläge und Schlüssellochleisten. Wir halten 4 verschiedene Typen für Sie vor, Standard- oder Jumbokoffer, glatt oder gesickt. Ein Teil unserer Jumbokoffer bietet zusätzlich Klapptische. Unsere Wechselbrücken sind in Deutschland und Österreich fast flächendeckend aus einem Netz von 16 Depots heraus verfügbar.

Mobile Reparatur- und Wartungsdienste

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

Telematik

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

Gebrauchtverkauf

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

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





Firmenname: TIP Trailer Services Germany GmbH

Gründungsjahr: 1968

TIP ist einer der führenden herstellerunabhängigen Vermieter und Dienstleister für die Transport- und Logistikbranche. Unter dem Markendach der TIP Group vereinen sich die Bereiche TIP Rent, TIP Services sowie TIP Used Equipment und positionieren TIP als erfahrenen One-Stop-Shop-Anbieter. Mit 135 Standorten in 17 europäischen Ländern sowie einer Vielzahl von Servicepartnern, verfügt TIP über ein enges Niederlassungs- und Werkstattnetz und eine weite geografische Abdeckung.

Kontaktdaten:

TIP Trailer Services Germany GmbH
Bredowstraße 20
22113 Hamburg

Tel.: +49 800 888 50 51

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



Leistungsprofil

Das Serviceportfolio erstreckt sich über den gesamten Lebenszyklus eines Nutzfahrzeuges; von der Beschaffung über die Wartung und Reparatur bis hin zum Wiederverkauf und beinhaltet 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.

Mehr als 50.000 Fahrzeuge, von Transport- und Logistikunternehmen aller Größenordnungen, befinden sich derzeit in Wartungsverträgen, viele andere nutzen das TIP-Werkstattnetz nach Bedarf. Die TIP Mietflotte umfasst über 90.000 Einheiten mit unterschiedlichen Spezifikationen. Vom Wechsellaufbau 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 ab. TIP engagiert sich für eine umweltbewusste Zukunft und arbeitet stolz mit Partnern zusammen, um Nachhaltigkeitsziele schneller und umfassender zu erreichen.

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

Telematik-Lösungen

Vernetzung von Miet- und Kundenflotten

Scalar

Plattform für Flottenmanagement (Kundenportal)

Vorteile

- 55+ Jahre Erfahrung in der Transport- und Logistikindustrie
- Kundenspezifische Fuhrparklösungen
- Individuelle Mietzeiträume
- Herstellerunabhängig
- Planbare Kosten für Wartung & Reparatur
- Großes Netz von eigenen Werkstätten und Servicefahrzeugen
- Europäischer Pannenservice in 18 Sprachen (24/7/365)
- Flottenmanagement

Highlights

- Elektrische Sattelzugmaschinen und Verteilerfahrzeuge verschiedener Hersteller
- Elektrische Kühlaufleger: verschiedene Lösungen aus Batterie, Solar und Rekuperation

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



Jetzt
2 Monate
unverbindlich
testen!

Jetzt durchstarten!

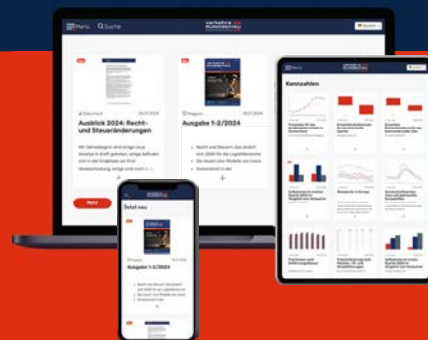


Mit VerkehrsRundschau plus, dem Profiportal für Spedition, Transport und Logistik – nutzwertig, praxisnah, lösungsorientiert.

Das **plus** für Ihren Erfolg.

Erfahren Sie mehr unter:

verkehrsrundschau-plus.de





Firmenname: AUMOVIO Germany GmbH

Kontakt Daten:
AUMOVIO Germany GmbH
Heinrich-Hertz-Straße 45
78052 Villingen-Schwenningen

Tel.: +49 (0)7721 670

www.fleet.vdo.de
info@vdo.com



Leistungsprofil

VDO vereint den intelligenten Tachographen der zweiten Version (DTCO 4.1a und höher) mit der eigenen Hardware (Telematik- und Download-Tools, Zubehör) und der Flottenmanagement-Plattform VDO Fleet zu einem durchgängigen Ecosystem für vernetzte und automatisierte Flottenprozesse. Die vielfältige und einfache Anbindung Ihrer Fahrzeuge in das cloudbasierte VDO Fleet-Backend automatisiert Pflichten, schafft Transparenz und erhöht die Effizienz im Flottenalltag.

- **Compliance & Nachweise:** rechtssichere Archivierung, Fristenmanagement, aussagekräftige Auswertungen Ihrer Tachographendaten
- **Remote-Download:** Speicherung Ihrer Fahrerkarten- und Massenspeicherdaten zeitgesteuert aus allen europäischen Ländern – ohne manuelle Eingriffe
- **Live-Transparenz:** Karten- und Ansichten in Echtzeit zu Position, Route, Lenk- und Ruhezeiten sowie Verfügbarkeit
- **Einfache Nutzung:** intuitive Oberfläche, geführte Workflows – am Gerät, im Web und per App
- **Modulares System:** bedarfsgerecht kombinierbar und skalierbar – für ein starkes Preis-Leistungsverhältnis
- **Geräteauswahl:** DLK Smart Download Key, VDO Link (Plug & Play-Telematik) oder Remote DL 4G (feste Telematik) – individuell passend zu Flottencharakteristik und -prozessen
- **Offene Schnittstellen:** Integration in Logistik-/ERP-Systeme und Anbindung von Drittanbieter-Services möglich

So entsteht eine skalierbare Plattform, die heute Compliance, Effizienz und Transparenz europaweit sichert – und morgen neue, datengetriebene Anwendungen für das digitale Flottenmanagement ermöglicht.

Das Unternehmen

VDO ist eine Marke der AUMOVIO Germany GmbH und entwickelt und verkauft seit über 100 Jahren Tachographen und entsprechenden Zubehör. Seit der Einführung des digitalen Tachographen im Jahr 2006 umfasst das Angebot auch digitale Archivierung-, Auswerte- und Flottenmanagementsoftware sowie Downloaddösungen. AUMOVIO führt nach dem Spin-off im September 2025 das Geschäft des ehemaligen Continental-Konzernbereichs Automotive als eigenständiges Unternehmen fort.

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: 170 Mitarbeitende

Kontaktdaten:

DAKO GmbH

Brüsseler Straße 22

07747 Jena

Tel.: +49 (0)3641 22778 596

Fax: +49 (0)3641 22778 599

www.dako.de

vertrieb.jena@dako.de



Leistungsprofil

Tacho- und Telematik-Software für Verkehrsleiter und Fuhrparkmanager

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 - immer auf dem neuesten Stand der Technik (Gen2V2-fähig) und nach individuellem Bedarf (auch für LCV- und Mischflotten). Das spart wertvolle Zeit und Ressourcen.

Produktübersicht

DAKO Fleet – Software für Verkehrsleiter und Fuhrparkmanager

DAKO Apps – Für einen effizienteren Alltag auf der Straße und in der Zentrale

DAKO TachoKEY – Der smarte Downloadkey für alle Tachos (einfache Datenübertragung per zugehöriger App)

Wesentliche Funktionen

- Tachografen- und Fahrerkartendaten auslesen
- Lenk- und Ruhezeiten archivieren und analysieren
- Telematik
- Bedarfsgerechte Auseresehardware / Remote Download (auch für Gen2V2-Tachos)
- Abfahrts- und Führerscheinkontrolle
- Spesenberechnung
- Vollständig digitale Fahrerbelehrung

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 Forschungsprojekte im Compliance- und KI-Bereich.

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.



PTV LOGISTICS

Firmenname: PTV Logistics GmbH

Gründungsjahr: 1979

Geschäftsführer:

Dr. Steven De Schrijver (CEO)

Dr. An De Wispelaere (CPO)

Elmar Weber (CFO)

Größe der Belegschaft: 300+

Hauptsitz: Karlsruhe, Deutschland

Niederlassungen: 20+ weltweit

Kontaktdaten:

PTV Logistics GmbH

Stumpfstraße 1

76131 Karlsruhe

Tel.: +49 (0) 721 91112-0

Fax: +49 (0) 721 91112-699

www.ptvlogistics.com

info@ptvlogistics.com



Leistungsprofil

Ein starker Partner für die Logistik

PTV Logistics ist ein eigenständig agierendes Tochterunternehmen der PTV Group und fokussiert sich gezielt auf die Anforderungen der Logistikbranche. Als strategische Ausgründung vereint das Unternehmen führende Marken wie Conundra, bekannt für die leistungsstarke Tourenoptimierungsplattform PTV OptiFlow, sowie PTV Axylog, einen Spezialisten für cloudbasierte Transportvisibilität in Echtzeit. Diese Zusammenschlüsse bilden ein umfassendes Lösungsportfolio – von der automatisierten Tourenplanung bis hin zur transparenten Ausführung und Analyse logistischer Prozesse.

Unterstützt von starken Investoren

PTV Logistics wird von den Investoren Bridgepoint und der Porsche Automobil Holding SE getragen. Gemeinsam verfolgen sie die Vision, ein Katalysator für eine umweltfreundliche und wirtschaftlich erfolgreiche Straßenlogistik zu sein – mit Lösungen, die den CO₂-Fußabdruck und die Kosten gleichermaßen senken.

Fokus auf Effizienz und Nachhaltigkeit

PTV Logistics steht für moderne Lösungen, die Logistikprozesse ganzheitlich optimieren. Mit langjähriger Erfahrung in der Branche und innovativer Technologie unterstützt das Unternehmen Logistikverantwortliche und Planer:innen dabei, ihre Prozesse entlang der gesamten Lieferkette zu optimieren – von der Planung bis zur Ausführung. Dabei stehen Zeitersparnis, Kosteneffizienz und die Reduktion von CO₂-Emissionen im Fokus.

Die Lösungen von PTV Logistics sind darauf ausgelegt, komplexe Lieferprozesse zu vereinfachen und gleichzeitig maximale Transparenz und Zuverlässigkeit zu gewährleisten. Dabei versteht sich PTV Logistics nicht nur als Technologieanbieter, sondern als verlässlicher Partner. Die Zusammenarbeit bei PTV Logistics basiert auf Vertrauen, Ehrlichkeit und einem tiefen Verständnis für die Herausforderungen der Branche – sowohl im Umgang mit Kund:innen und Partnerunternehmen als auch im täglichen Miteinander mit den Mitarbeitenden.

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





SOLVARES LOGISTICS

Firmenname: Solvares Logistics GmbH

Geschäftsführer:

Alexander Sollmann, Ivan Bagaric, Benjamin Stoffels

Ansprechpartner:

Alexander Sollmann (Geschäftsführung),
Nora Holtmann (Head of Marketing)

Größe der Belegschaft: ca. 150 Mitarbeiter

Hauptsitz: Hamburg

Niederlassungen: Nürnberg

Branchen:

Industrie, Handel, Recycling, Healthcare, Transportdienstleistungen.

Kontaktdaten:

Solvares Logistics GmbH
Werner-Otto-Straße 8
22179 Hamburg

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

www.solvares-logistics.com
log.info@solvares.com



Leistungsprofil

Kurzprofil

Solvares Logistics ist Ihr Softwarepartner für operative Spitzenleistung in der Transportlogistik. Mit *opheo* (vorausschauende Tourenplanung & Fahrerkommunikation), *LP2* (TMS) und der *Frachtenrevision* verbinden wir Planung, Ausführung und Abrechnung zu einem durchgängigen Datenfluss.

Nutzen: Verlässliche Beauftragung, effektives Carrier-Management, ETA und Zeitfenster im TMS, höhere Auslastung, weniger Leerkilometer, transparente Abrechnung.

Aus Daten werden Entscheidungen

Solvares Logistics verbindet Planung, Ausführung und Abrechnung und setzt KI heute schon dort ein, wo sie messbar wirkt. Logistik braucht keine Versprechen, sondern Leistung. Genau hier setzen wir an: Mit durchgängigen Datenflüssen vom Carrier-Management, zur Tourenplanung über die Ausführung bis zur Abrechnung - und mit KI, die konkret unterstützt.

Was das in der Praxis bedeutet

1) Verlässliche ETA & KI-gestützte Disposition

opheo lernt aus historischen Laufzeiten, Verkehrs- und Standortmustern und liefert präzise Ankunftsprognosen inklusive Unsicherheiten. Disponenten sehen transparente Vorschläge, greifen in Echtzeit ein und steuern Ausnahmen souverän. Ergebnis: Stabilere Zeitfenster, weniger Hektik, höhere Auslastung.

2) Das TMS als Prozess-Rückgrat

LP2 orchestriert Aufträge, Tarife, Carrier, Rampen-Slots und Dokumente – durchgängig vom Order- bis zum Abrechnungsprozess. Integrationen zu Telematik, WMS und ERP sorgen für konsistente Datenflüsse und Transparenz bis auf Kunden- oder Artikel-Ebene. Ergebnis: Sichere Prozesse, bessere Steuerbarkeit, klare Verantwortlichkeiten.

3) Frachtenrevision (Freight Audit), die spart

Unsere Lösung prüft Frachtrechnungen gegen Verträge, Tarife und Trackingdaten, erkennt Abweichungen und dokumentiert Freigaben revisionssicher. So sinken Fehlerquoten und es entstehen messbare Einsparungen. *LP2* liefert dafür die Stammdaten und Belege – das Audit hebt das Potenzial.

Unser Anspruch: Pragmatische KI mit klarem ROI

Offene Schnittstellen zu TMS, Telematik, ERP und Partnern sorgen dafür, dass Daten fließen. Governance, Rollen und Audit Trails machen Ergebnisse belastbar. Und weil jedes Netzwerk anders ist, starten wir mit einem fokussierten Use Case – vom ETA-Transparenzpaket bis zur Einsparinitiative in der Frachtenrevision.

Ihr 90-Tage-Fahrplan

Datenlage klären, Use Case wählen, KPIs definieren, Pilotprojekt starten, begleitet von unserem Team. Danach skalieren wir, was messbar funktioniert.

Mehr erfahren:
www.solvares-logistics.com
Jetzt QR-Code scannen!





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.





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

www.webfleet.com

sales@webfleet.com



Leistungsprofil

Webfleet ist die weltweit bewährte Flottenmanagementlösung von Bridgestone. Mehr als 50.000 Unternehmen auf der ganzen Welt nutzen sie, um die Effizienz ihres Fuhrparks zu steigern, den Arbeitssalltag ihrer Fahrer zu erleichtern ihren Betrieb sicherer zu machen, Vorschriften einzuhalten und insgesamt nachhaltiger zu agieren. Seit mehr als 25 Jahren bietet Webfleet Flottenmanagem 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.)



Firmenname: Softwarebüro Zauner GmbH & Co. KG

Gründungsjahr: 1981

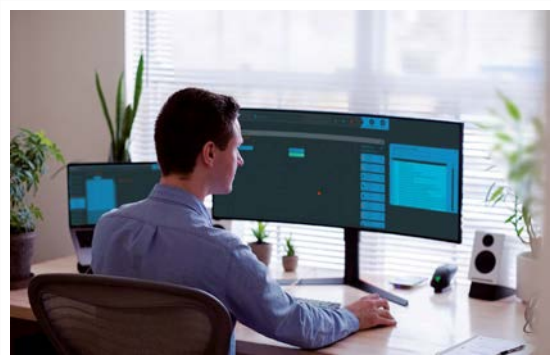
Geschäftsführer: Gerhard J. Mairhofer

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.



Logistische Software

soloplan.de



Firmenname: Soloplan GmbH

Gründungsjahr: 1991

Geschäftsführer:
Wolfgang Heidl, Fabian Heidl, Maik Fischer

Größe der Belegschaft: 260

Hauptsitz: Kempten (Allgäu)

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

Jahresumsatz: 30 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 1.700 Kunden und mehr als 33.000 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. Innovationskraft und die ständige Weiterentwicklung unserer Software zeichnen uns aus. So haben wir bereits heute zahlreiche KI-Funktionen in unsere Software implementiert. Durch sogenannte Workflows lassen sich standardisierte und repetitive Aufgaben im Arbeitsalltag zum Großteil automatisieren und somit manuelle Klicks und Eingaben sparen.

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 Verlager. Unsere Arbeit ist geprägt von der Begeisterung für Technik – und dem Ziel, für die alltäglichen Herausforderungen unserer Kunden wirklich praktikable und wirtschaftliche Lösungen zu finden.

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

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

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

TISLOG Logistics & Mobility

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

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

TISWARE – Selected Hard- & Software

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

TISPLUS – Value added Accessories

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

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

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





Firmenname: Infraser Logistics GmbH

Gründungsjahr: 2001

Geschäftsführer: Dr. Klaus Alberti

Jahresumsatz: 80 Mio €

Lagerfläche: 120.000 Palettenstellplätze

Hauptsitz

Industriepark Höchst, Geb. H831,
Brüningstraße 50
65926 Frankfurt am Main

Niederlassung:

86368 Gersthofen
60386 Frankfurt-Fechenheim

Kontakt Daten:

Infraser Logistics GmbH
Sven Frerick, Leiter Marketing & Vertrieb
Industriepark Höchst, Geb. H831, Brüningstraße 50
65926 Frankfurt am Main

Tel.: +49 69 305-44010

Fax: +49 69 305-80164

www.infraser-logistics.com

sven.frerick@infraser-logistics.com

LOG IN
GEFAHRSTOFFLAGERUNG
FÜR CHEMISCHE UND
PHARMAZEUTISCHE PRODUKTE

Temperaturbereiche
von 2 – 8 °C und
15 – 25 °C

ca. 21.500
Palettenplätze

Leistungsprofil

Infraser 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.

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

Unsere Leistungsbereiche:

Lagerung verpackte Ware

- 120.000 Palettenplätze
- Wirkstofflagerung
- Pharmalagerung
- 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

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:



Linde Material Handling


Firmenname: Linde Material Handling GmbH

Gründungsjahr: 1904

Geschäftsführer:

Andreas Krinninger (Vorsitzender)

Dr. Karoline Jung-Senssfelder

Ulrike Just

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

Für Kundenunternehmen unterschiedlichster Branchen entwickelt Linde Material Handling hochleistungsfähige Intralogistik-Lösungen. Dazu gehören elektro- und verbrennungsmotorisch angetriebene Gegengewichtsstapler, Lagertechnikgeräte und Fahrerassistenzsysteme, aber auch Automatisierungslösungen, Flottenmanagement- und Lagerverwaltungssoftware sowie Finanzierungsmodelle. Flankiert wird dieses Portfolio von vielfältigen geräteseitigen Dienstleistungen und Angeboten im Bereich Ausbildung und Training.

Kernkompetenzen

Das Fahrzeugportfolio von Linde MH umfasst rund 80 Baureihen. Hinzu kommen unzählige Varianten und Ausstattungsoptionen sowie kundenspezifisch entwickelte Lösungen. So können Unternehmen die Geräte gezielt auf ihre individuellen Einsatzerfordernisse anpassen. In Kombination mit dem Beratungsangebot des breit aufgestellten Linde MH-Händlernetzwerks sorgt dies für optimierte Warenflussprozesse und ein Plus an Wirtschaftlichkeit.

Digital voraus

Selbstverständlich stehen bei Linde MH die Themen Digitalisierung und Vernetzung besonders im Fokus; schließlich bilden sie die Basis für wettbewerbsüberlegene Effizienz sowie maximale Verfügbarkeit und Produktivität. Daher wurden beispielsweise die Systemarchitektur und die Sensorik der Linde-Gegengewichtsstapler so konzipiert, dass sich die Fahrzeuge nahtlos in digitale Prozesse und IT-Systeme einbinden lassen: von der Flottenmanagementlösung bis zur Serviceanwendung. Indes steigern KI-basierte Assistenzsysteme wie das Linde Reverse Assist Radar die Sicherheit maßgeblich. Das System erkennt bewegliche und statische Objekte beim Rückwärtsfahren und warnt das Staplerpersonal zuverlässig vor Zusammenstößen mit Fußgängern oder Hindernissen.

Elektrostapler, neu gedacht

Eine eigene Liga in Sachen Performance bildet der neue Linde Xi10 – Xi20. Mit fest integrierter Li-ION-Batterie und 90-Volt-Technologie liefert er bislang ungekannte Leistung auf V-Stapler-Niveau. Der Platzgewinn durch den Entfall des Batterietrags sowie ein innovatives Dämpfungskonzept machen ihn außerdem zum komfortabelsten Gegengewichtsstapler in diesem Segment.

Kompromisslos nachhaltig

Der schonende Umgang mit Ressourcen ist seit langem Teil des Linde MH-Markenversprechens. Im Mittelpunkt stehen dabei sowohl das eigene Wirtschaften als auch die Lösungen und Dienstleistungen von Linde MH. Hierzu zählen leistungsfähige Flurförderzeuge mit Li-ION-Batterien, Brennstoffzellensysteme, Batterielade- und Energiemanagementlösungen, Batterierecycling sowie softwaregestützte Beratung.



Firmenname: STILL GmbH

Gründungsjahr: 1920

Geschäftsführer: Dr. Florian Heydenreich

Größe der Belegschaft: rund 7.100 MA

Hauptsitz: Hamburg

Jahresumsatz:

2.69 Mrd. (Durchschnitt der Geschäftsjahre 2022-2024
STILL Global)

Produktionsstätte:

Hamburg (DE), Reutlingen (DE), Châtellerauld (FR),
Luzzara (IT), Indaiatuba (BR), Xiamen (China),
Střibro (CZ), Jinan (CN), Antwerpen (BE)

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

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

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

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

Kontaktdaten:

STILL GmbH
Berzeliusstraße 10
22113 Hamburg

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

Fax: +49 (0)40 7339-2001

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 7.100 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in 89 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.




INNOVATING FOR YOU
Firmenname: Fliegl Fahrzeugbau GmbH

Gründungsjahr: 1991

Geschäftsführer: Helmut Fliegl

Größe der Belegschaft:

250 Beschäftigte am Standort Triptis, 850 europaweit

Hauptsitz: Triptis (Thüringen)

Niederlassungen:

Europaweite Produktions- und Vertriebsstandorte

Kontakt Daten:

Fliegl Fahrzeugbau GmbH
Oberpölnitzer Straße 8
07819 Triptis

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

Fax: +49 (0) 36482 830-60

www.fliegl-trailer.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**

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

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

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

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



Firmenname: Michelin

Gründungsjahr: 1889

Vorstand und Geschäftsführer: Florent Menegaux, CEO

Größe der Belegschaft: 129.800

Hauptsitz: Clermont-Ferrand, Frankreich

Kontakt Daten:

Michelin
The Square 17, am Flughafen
60548 Frankfurt am Main

Tel.: +49 (0) 671 8550

www.michelin.de
webmaster.de@michelin.com



Leistungsprofil

Michelin – Partner für nachhaltigere Mobilität im Lkw-Geschäft

Michelin hat den Anspruch, die Mobilität seiner Kund*innen nachhaltig zu verbessern und zugleich einer der weltweit führenden Hersteller von Verbundwerkstoffen zu sein. Mit mehr als 130 Jahren Erfahrung und einer Pionierrolle in der Entwicklung technischer Materialien steht die Michelin Gruppe für Fortschritt, Innovation und Verantwortung.

Mit Hauptsitz im französischen Clermont-Ferrand beschäftigt Michelin weltweit rund 129.800 Mitarbeiter*innen, davon 6.000 in Forschung und Entwicklung. In 86 Reifenwerken und 45 Produktionsstätten für Hightech-Materialien entstehen Reifen und Produkte, die Mobilität effizienter, sicherer und umweltfreundlicher machen.

Lösungen für die Transport- und Logistikbranche

Steigende Kosten, Fachkräftemangel, gesetzliche Vorgaben und die Klimakrise stellen die Transport- und Logistikbranche vor große Herausforderungen. Michelin begegnet diesen mit einem klaren Ziel: Flottenbetreiber*innen dabei zu unterstützen, ihre Fuhrparks effizienter, sicherer und nachhaltiger zu gestalten.

Michelin verfolgt hier einen ganzheitlichen Ansatz, um Wirtschaftswachstum und nachhaltigere Mobilität in Einklang zu bringen. Von Premium Reifen bis zu vernetzten Flottenlösungen.

Nachhaltigere Reifen für mehr Einsparungen

Die Qualität der Reifen hat entscheidenden Einfluss auf die Gesamteffizienz einer Flotte – von Kraftstoffverbrauch über Ausfallzeiten bis hin zu Sicherheit und Umweltwirkung. Michelin setzt hier auf Premium-Produkte mit verbessertem Rollwiderstand und hoher Laufleistung. Sie können den Kraftstoffverbrauch reduzieren und gleichzeitig die CO₂-Bilanz verbessern.

Ein Beispiel für ressourcenschonende Innovation ist das MICHELIN Mehr-Leben-Konzept. Durch die Heißrunderneuerungsverfahren MICHELIN REMIX und MICHELIN REMIX 2 kann ein einziger Reifen bis zu sechs Leben bekommen. Das spart Rohstoffe und CO₂-Emissionen.

Ein Herzstück der Michelin-Strategie im Lkw-Segment ist MICHELIN

Optimized Tire Performance: eine integrierte Lösung, die Hightech-Reifen, Reifenmanagement, vorausschauende Wartung und vernetztes Fuhrparkmanagement kombiniert. Mit den datengestützten Tools von **MICHELIN Connected Fleet** erhalten Flottenbetreiber*innen einen vollständigen Echtzeit-Überblick über ihre Fahrzeuge. So lassen sich Auslastung, Betriebskosten und Fahrverhalten analysieren und optimieren – mit messbaren Effekten auf Effizienz und CO₂-Bilanz.

Darüber hinaus vergibt Michelin in Zusammenarbeit mit der Prüfgesellschaft DEKRA Frankreich Bescheinigungen über CO₂- und Rohstoff-Einsparungen. Diese Initiative unterstützt Flottenkund*innen, die eine nachhaltige Reifenmanagement-Strategie verfolgen. Unternehmen können die Bescheinigung zudem als Nachweis ihrer Nachhaltigkeitsleistung, etwa im Rahmen von Ausschreibungen, einsetzen.

„Wir müssen heute schon die Grundlagen legen, um die Mobilität von morgen in einer lebenswerten Welt zu gestalten. Eine moderne, auf Nachhaltigkeit ausgerichtete Mobilität, sagt Philipp Ostbomk, Vice President B2B Europa Nord bei Michelin. „Die Transport- und Logistikbranche formt diese Welt maßgeblich mit. Für unsere Kund*innen geht es in einem hart umkämpften Markt darum, langfristig wettbewerbsfähig zu bleiben – profitabel, effizient und nachhaltig. Wir stehen deshalb eng an ihrer Seite, um den Fuhrpark gemeinsam fit für die Zukunft zu machen.“

THE MOBILITY HOUSE

Solutions

Firmenname: The Mobility House GmbH

Gründungsjahr: 2009

Geschäftsführer: Heiko Bayer, Daniel Heydenreich

Ansprechpartner: Amin Darwish

Hauptsitz: München

Kontakt Daten:

The Mobility House GmbH
St.-Martin-Str. 57
81669 München

Tel.: +49 (0)89 416143010

www.mobilityhouse.com
fleet@mobilityhouse.com



Leistungsprofil

Ihr erfahrener Partner für die Elektrifizierung Ihrer Flotte

Als Teil von The Mobility House GmbH steht The Mobility House Solutions für zukunftsichere Ladelösungen, die E-Flotten und Energiesystem intelligent verbinden. Mit Erfahrung aus über 2.500 Ladeinfrastruktur-Projekten begleiten wir Unternehmen auf ihrem Weg zur elektrischen Mobilität, von der Planung bis zum Betrieb. ChargePilot®, unser smartes Lade- und Energiemanagementsystem, ist die Basis für zuverlässiges, kosteneffizientes und herstellerrunabhängiges Laden von Flotten weltweit.

E-Mobilität, die sich rechnet

Mit unseren Ladelösungen vermeiden Sie Ausfälle, senken Betriebskosten und investieren ohne Risiko – damit Ihre Waren und Ihr Unternehmen noch besser ankommen.

- Zukunftssicher aufstellen: Damit der Umstieg auf E-Mobilität reibungslos läuft, bieten wir zuverlässige Ladelösungen, die mit Ihrer Flotte mitwachsen.
- Kosten senken: Der Netzanschluss wird optimal genutzt und die Leistung clever verteilt, so dass Sie Investitions- und Betriebskosten reduzieren.
- Betrieb sichern: Das System ist auf maximale Verfügbarkeit ausgelegt. Im Notfall ist unser 24/7-Service zur Stelle, remote oder vor Ort.

Smarte Ladelösungen aus einer Hand

- Individuelle Beratung mit 16 Jahren Branchenerfahrung
- Breites Portfolio mit AC- und DC-Ladestationen verschiedener Hersteller
- Projektmanagement für eine schnelle und reibungslose Umsetzung
- Installation durch regionale Fachbetriebe aus unserem Partnernetzwerk
- Standortübergreifende Abrechnung unterschiedlicher Nutzergruppen
- 24/7 Monitoring & Support für maximale Verfügbarkeit
- Automatische Updates und regelmäßige Wartungen
- Flexible Erweiterungen für wachsende Anforderungen

„Von der ersten Beratung bis zum laufenden Betrieb stehen wir an der Seite unserer Kunden – damit Laden reibungslos klappt und sie sich auf ihr Kerngeschäft konzentrieren können.“

Amin Darwish

Experte für Ladeinfrastruktur in Logistikunternehmen

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 Unternehmensgruppe

Ansprechpartner:
Benjamin Gartenmaier (General Manager)
Sebastian Warncke (Head of Sales 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
- 1.800 eigene Partner-Werkstätten in den Systemen First Stop und Reifen1+ sowie den Netzwerken FleetPartner (Deutschland) und PNEUNET (Europa)
- Europaweit sieben eigene Reifen- und Räder-Großhändler
- Vier Produktionsbetriebe in Deutschland für Erneuerung von Lkw-, Trailer- und Busreifen

Jahresumsatz:
Pneuhage Unternehmensgruppe
2024 über 1,15 Mrd. EUR

Kontakt Daten:
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

Mobilität neu gedacht – digital, herstellerunabhängig und flächendeckend.

Die Pneuhage Fleet Solution GmbH (PFS) ist Teil der inhabergeführten Pneuhage-Gruppe, die auf über 70 Jahre Erfahrung im Reifen- und Autoservice zurückblickt. Spezialisiert auf die Anforderungen überregional tätiger Fuhrparks bietet PFS maßgeschneiderte Leistungen zur Steigerung von Effizienz und Wirtschaftlichkeit im Flottenbetrieb – von PKW über LKW bis zu Spezialfahrzeugen wie Stapler, Traktoren oder Bagger.

Mit über **160 eigenen Standorten**, rund **1.800 Netzwerkpartnern in Europa** sowie mehr als **440 mobilen Einheiten** steht ein flächendeckendes Servicenetz bereit – stationär wie mobil. Die zentrale Steuerung aller Prozesse erfolgt digital über das eigene Flottenmanagement-System **myfleetplus**.

Ganzheitliche Mobilität für jede Flottenstruktur

PFS entwickelt individuelle Mobilitätslösungen, die exakt auf den jeweiligen Fuhrpark zugeschnitten sind. Ob Fuhrparkberatung, Reifenstrategie oder ganzheitliche Betreuung: Ziel ist es, Standzeiten zu reduzieren, Prozesse zu optimieren und Betriebskosten langfristig zu senken. Dabei profitieren Kunden von einem markenunabhängigen Vollsortiment, schnellen Lieferzeiten und zentraler Abrechnung aller Leistungen.

Digitale Fuhrparksteuerung mit myfleetplus

Mit myfleetplus steht eine leistungsstarke Plattform zur Verfügung, die Reifendaten, Wartungszyklen, Fahrzeugstatus und Abrechnungen in einem System bündelt. Das sorgt für volle Transparenz, eine effizientere Verwaltung und schlanke Prozesse.

Nachhaltige Mobilitätskonzepte

Ein zentraler Fokus liegt auf nachhaltigen Konzepten. In vier eigenen Werken werden jährlich über 100.000 LKW-Reifen runderneuert – ressourcenschonend und wirtschaftlich. Zusätzlich bietet PFS Unterstützung beim Karkassenmanagement, der Auswahl effizienter Neureifen sowie bei der Umsetzung von Förderprogrammen. So gelingt der Spagat zwischen Wirtschaftlichkeit und Umweltverantwortung.

Zentrale Koordination – maximale Transparenz

Die Koordination aller Services erfolgt zentral mit einheitlichen Leistungen und Preisen über alle Standorte hinweg. Kunden erhalten so eine transparente, digitale Abwicklung, wodurch der eigene Verwaltungsaufwand deutlich gesenkt und Prozesse optimiert werden.

Pneuhage Fleet Solution ist mehr als ein Reifendienstleister – wir sind Ihr Mobilitätspartner.

Mit Beratung, Service, Logistik und Digitalisierung aus einer Hand steigern wir nachhaltig die Leistungsfähigkeit Ihrer Flotte.

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. 5.500 Mitarbeiter

Hauptsitz: 63856 Bessenbach, Bayern

Jahresumsatz: 1,88 Mrd. Euro in 2024

Marken:

SAF, Holland, Haldex, KLL, Neway, V.Orlandi, York, Assali Stefen, GreenSteering, SEM, Tecma, ALEXRIMS, SAUER QUALITY PARTS

Kontaktadressen:

SAF-HOLLAND GmbH

Hauptstraße 26

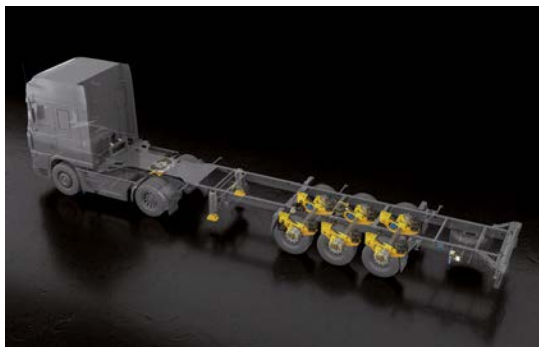
63856 Bessenbach

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. Darüber hinaus entwickelt SAF-HOLLAND Produkte, die die Sicherheit und Umweltfreundlichkeit von Nutzfahrzeugen erhöhen. Der Fokus liegt dabei auf der Digitalisierung und Vernetzung von Trailern sowie auf der Elektrifizierung von Achsen.

Immer nah am Kunden: SAF-HOLLAND

Zur SAF-HOLLAND Group gehören namhafte Unternehmen aus verschiedenen Regionen und Bereichen der Transportbranche. Die Produktpalette wird unter den Marken SAF, HOLLAND, Haldex, Assali Stefen, GreenSteering, KLL, Neway, SEM, Tecma, V.ORLANDI, York und ALEXRIMS vertrieben. So ist der Zulieferer breit aufgestellt und immer nah am Kunden.

Partner der Industrie und Flottenbetreiber

SAF-HOLLAND beliefert Fahrzeughersteller in der Erstausrüstung (OEM) auf sechs Kontinenten und arbeitet eng mit Flottenbetreibern und Spediteuren zusammen. Als Entwicklungslieferant ist das Unternehmen bei den Erstausrüstern ebenso geschätzt wie bei den Flottenbetreibern, die mit Innovationen und Servicepaketen dabei unterstützt werden, ihre Betriebskosten zu minimieren. Rund 5.500 engagierte Mitarbeiter weltweit arbeiten schon heute an der Zukunft der Transportindustrie und tragen zum Erfolg der SAF-HOLLAND Group bei.

Zukunftsweisendes Leistungsspektrum

Qualität, Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit stehen bei den kontinuierlichen Produktinnovationen von SAF-HOLLAND an erster Stelle. Dabei konzentriert sich das Unternehmen auf die Themenstellungen seiner Kunden: Sicherheit, Effizienz, Gewichtsreduzierung und Umweltfreundlichkeit. Leichtbaulösungen sparen Gewicht ein, tragen zu geringerem CO₂-Ausstoß von Zugmaschine und Trailer bei und reduzieren die Betriebskosten über deren Gesamtlaufzeit hinweg. SAF-HOLLAND zählt in allen seinen Produktkategorien zu den Top 3-Anbietern weltweit und baut diese Marktstellung stetig aus. Treiber der kontinuierlichen Produktinnovationen sind die aktuellen Megatrends Elektrifizierung sowie Digitalisierung. SAF-HOLLAND liefert die Antworten auf die aktuellen Herausforderungen in der Transportbranche.

Aftermarket: 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: Schmitz Cargobull AG

Gründungsjahr: 1892

Vorstand:

Andreas Schmitz (Vorsitzender)

Ralph Kleideiter

Boris Billich

Andreas Busacker

Marnix Lannoije

Dr. Günter Schweitzer

Ansprechpartner:

Anna Stuhlmeier

Head of Marketing Communications, Press & PR

Telefon: +49 (2558) 81-1340

Mobil: +49 160 96821832

Größe der Belegschaft: > 6.000

Hauptsitz: Altenberge

Niederlassungen:

Vertriebsniederlassungen bestehen in ganz Europa, dem Nahen und Mittleren Osten, Australien und Afrika.

Das internationale Produktions-Netzwerk umfasst Werke in Deutschland, Litauen, Spanien, England und in der Türkei.

Kontakt Daten:

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

Schmitz Cargobull ist führender Hersteller von Sattelauflegern für temperaturgeführte Fracht, General Cargo und Schüttgüter in Europa und Vorreiter bei digitalen Lösungen für Trailer Services und verbesserte Konnektivität. Das Unternehmen stellt für den temperaturgeführten Güterverkehr zudem Transportkältemaschinen für Sattelkühlkoffer her. Mit einem ganzheitlichen Angebot von Finanzierung, Ersatzteilversorgung, Service-Verträgen, Telematiklösungen bis zum Gebrauchtfahrzeughandel unterstützt Schmitz Cargobull seine Kunden bei der Optimierung der Gesamtbetriebskosten (TCO) sowie der digitalen Transformation. Schmitz Cargobull wurde 1892 im Münsterland (Deutschland) gegründet. Das familiengeführte Unternehmen produziert pro Jahr mit über 6.000 Mitarbeitern rund 50.000 Fahrzeuge und erwirtschaftete im Geschäftsjahr 2024/25 einen Umsatz von rund 2,16 Mrd. Euro.

Sattelkoffer für Kühltransporte und Trockenfracht

- für temperierte und/oder sicherheitsrelevante Fracht (Lebensmittel, Pharma, Chemie, Expressgut)
- Vollelektrischer Sattelkoffer für den emissionsfreien Kühltransport, auch im innerstädtischen Verteilerverkehr
- S.KO CITY in 1- und 2-Achsausführung, besonders flexibel für den urbanen Verteilerverkehr
- Dieselbetriebene und elektrische Transportkältemaschinen S.CU: S.CU d80 ePTO ready kann über den elektrischen Nebenabtrieb der Zugmaschine rein elektrisch betrieben werden, S.CU dc90 für mehr Effizienz und geringe Emissionen

Sattelcurtainsider

- für "General Cargo" und gewerbliche Fertigwaren (Automotive, Stahl, Papier, Getränke)
- EcoGeneration: mit aerodynamischen Aufbauten für mehr Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit im Gütertransport
- Leichtbaufahrzeuge mit leichtem BERGERecotrail® Chassis und vielseitig einsetzbarem Schmitz Cargobull Aufbau

Sattelkipper

- für die Bau- und Agrarbranche
- 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-Wechsel-fahrgestelle und Zentralachs-Wechsel-fahrgestelle** für den intermodalen Transport kurzer Wechselbehälter
- **Wechselboxen** für den Trockenfracht-Transport mit vielfältigen Ausstattungsmöglichkeiten

Maßgeschneiderte Dienstleistungen "rund um den Trailer" für optimierte Total Cost of Ownership (TCO):

- Full Service Verträge
- Finanzierung, Leasing und Mietkauf
- Original-Ersatzteile und VALUE-Parts für eine zeitwertgerechte Reparatur, Reifenservice, Reparatur- und Wartungsdienste
- 24/7 Service-Bereitschaft mit eigener mobiler Service Van-Flotte

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



Triflex

Gemeinsam gelöst.

Firmenname: Triflex GmbH & Co. KG

Gründungsjahr: 1984

Geschäftsführer:
Dr. Clemens von Trott

Ansprechpartner:
Marcel Köchling, Vertrieb Industrie

Größe der Belegschaft: 300

Hauptsitz: Minden

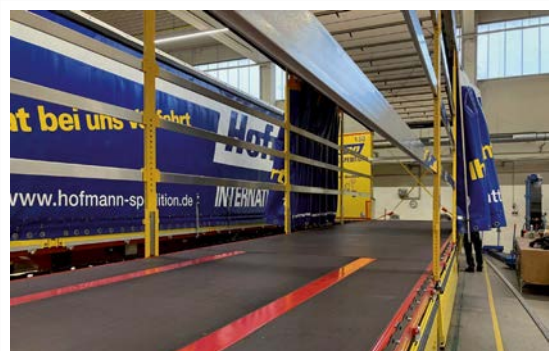
Jahresumsatz: 140M € (2023)

Triflex Niederlande, England, Frankreich, Österreich,
Schweiz, Belgien, Italien, Tschechien, Polen, Singapur,
China

Kontakt Daten:
Triflex GmbH & Co. KG
Karlstraße 59
32423 Minden

Tel.: +49 (0)571 387 80-0

www.triflex.de
info@triflex.de



Leistungsprofil

Triflex ProTruck ist eine TÜV-geprüfte Antirutsch-Beschichtungslösung, die speziell für die Ladungssicherung auf Nutzfahrzeugen entwickelt wurde. Die hochleistungsfähige Beschichtung auf PMMA-Basis sorgt dafür, dass schweres und rollendes Transportgut während der Fahrt sicher auf der Ladefläche bleibt. Dank der dauerhaften Beschichtung kann auf herkömmliche Rutschmatten verzichtet werden, was eine Zeitersparnis von bis zu 30 Minuten pro Be- und Entladung ermöglicht. Triflex ProTruck ist innerhalb einer Stunde voll belastbar und reduziert Ausfallzeiten sowie Wartungskosten, da die Haltbarkeit der Ladeflächen verlängert wird.

Vorteile von Triflex ProTruck

Triflex ProTruck bietet entscheidende Vorteile für die Logistikbranche. Die TÜV-geprüfte Beschichtung verhindert zuverlässig das Verutschen von Transportgütern und erreicht Reibbeiwerte von bis zu 0,8. Im Vergleich zu herkömmlichen Rutschmatten bietet sie eine deutlich längere Haltbarkeit und reduziert die Notwendigkeit von häufigen Wartungen. Zudem sparen Unternehmen bis zu 30 Minuten pro Ladevorgang, da keine losen Matten mehr notwendig sind. Die einfache und schnelle Verarbeitung sorgt dafür, dass die Ladeflächen bereits nach einer Stunde wieder voll einsatzbereit sind – ein klarer Vorteil in der Logistik.

Weitere Lösungen für die Logistik

Neben Triflex ProTruck bietet Triflex weitere Lösungen für die Logistikbranche. Die PMMA-basierten Beschichtungen eignen sich ideal für die Abdichtung und Beschichtung von Dachflächen oder Rampen, die Ausbesserung von Schlaglöchern sowie Markierungsarbeiten auf Fahrwegen und Straßen. Diese langlebigen und widerstandsfähigen Beschichtungssysteme tragen dazu bei, den Verkehr sicherer und die Infrastruktur langlebiger zu machen. Triflex ist bekannt für maßgeschneiderte Lösungen, die praxisnah, wirtschaftlich und einfach zu verarbeiten sind – immer mit dem Ziel, höchste Qualität und Sicherheit zu gewährleisten.



Westfalen

Firmenname: Westfalen AG

Vorstand:

Dr. Thomas Perkmann (Vorsitzender)

Dr. Meike Schöffler

Jesko von Stechow

Ansprechpartner:

Paul Askemper

Sales Manager Fleet Solutions, Business Unit Mobility

Telefon +49 (0) 151 185 439 74

p.askemper@westfalen.com

Größe der Belegschaft: ca. 2.000 Mitarbeitende

Hauptsitz: Münster

Jahresumsatz: rund 2,3 Milliarden Euro

Firmenkurzporträt

Die Westfalen-Gruppe verfügt mit rund 260 Stationen über das größte Netz konzernunabhängiger Markentankstellen in Deutschland. Gleichzeitig steht der Name für 100-jährige Expertise im Gasgeschäft. Aus diesem Know-how heraus schafft die Unternehmensgruppe für ihre Kunden bedarfsgerechte Mobilitätslösungen mit Zukunft.

Kontaktdaten:

Westfalen AG

Industrieweg 43

48155 Münster

Tel.: +49 (0)251 695-306

www.westfalen.com

info@westfalen.com



Leistungsprofil

Westfalen unterstützt Logistiker, Speditionen und Fuhrparkunternehmen bei der Transformation zu nachhaltigen Antriebsenergien: von E-Mobilität über Bio-CNG und Bio-LNG bis hin zu HVO und Wasserstoff. Die Unternehmensgruppe mit Sitz in Münster arbeitet mit Hochdruck daran, die erforderliche Infrastruktur an geeigneten Standorten bundesweit weiter auszubauen.

So investiert Westfalen gezielt in den Ausbau des öffentlichen E-Ladenetzes, nicht nur für Pkw, sondern zunehmend auch für Lkw. Zusätzlich wird verstärkt in Depotladelösungen für den Schwerlastverkehr investiert, die eine effiziente und bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur am Standort bieten. Westfalen unterstützt seine Kunden umfassend beim Aufbau einer betriebseigenen Ladeinfrastruktur: von der Planung, Beratung, Installation und Wartung von Ladepunkten bis hin zur Abrechnung. Mit der Westfalen Service Card kann diese Infrastruktur europaweit an öffentlichen Ladestationen, auf dem Firmengelände und zu Hause an der eigenen Wallbox genutzt werden.

Darüber hinaus betreibt Westfalen vier Bio-CNG- und vier Bio-LNG-Tankstellen und bietet damit eine verlässliche Betankungsmöglichkeit insbesondere für den Nutzfahrzeugverkehr.

Ein weiterer Schwerpunkt ist HVO: Bis Ende 2025 wird Westfalen an 27 Stationen HVO-Kraftstoff anbieten, wobei die meisten dieser Standorte speziell für Lkw ausgelegt sind. Für das Jahr 2026 ist ein weiterer Roll-out von HVO-Tankstellen geplant, um die Verfügbarkeit dieses erneuerbaren Kraftstoffs weiter zu erhöhen.

Im Wasserstoff-Sektor treibt Westfalen gemeinsam mit RWE über das Joint Venture two4H2 den Aufbau einer Wasserstoff-Tankstelleninfrastruktur in Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen voran – mit Fokus auf den Schwerlastverkehr.

Neben der Nutzung für die europaweite Ladeinfrastruktur an öffentlichen Ladestationen, auf dem Firmengelände und zu Hause, wird die Westfalen Service Card bundesweit an allen Tankstellen des Westfalen-Verbundnetzes als Zahlungsmittel für fossile sowie alternative Kraftstoffe wie HVO, LNG und CNG akzeptiert. Damit ist sie die ideale Tank- und Ladekarte für gemischte Fuhrparks.



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 dem deutschen Markt präsentierte, war der FORD F-MAX. Diese universell einsetzbare Sattelzugmaschine in der 4x2- Variante spricht eine breite Kundenbasis in verschiedenen Transportbereichen an. Weitere Typen und Baureihen wurden im Frühsommer 2024 mit der FORD F-LINE Produktlinie präsentiert. Die Baureihe mit Sattelzugmaschinen und Fahrgestellen für den Bau- und Straßenbereich überzeugt mit zahlreichen technischen Neuerungen und einer optischen Anlehnung an das Flaggschiff F-MAX.

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 2027 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 70 Stützpunkte und garantiert seinen Kunden schon jetzt entlang aller deutschen Hauptverkehrsruuten 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.



Goldhofer

Firmenname: GOLDHOFER AG

Gründungsjahr: 1946

Vorstand:

Matthias Ruppel (CEO)
Florian Werner

Ansprechpartner:

Dennis Leschensky
(Director of Sales Europe / North Africa)

Größe der Belegschaft: ca. 900

Hauptsitz: 87700 Memmingen, Germany

Jahresumsatz: ca. 270 Mio. EUR

Kontakt Daten:

Goldhofer AG
Donaustraße 95
87700 Memmingen

Tel.: +49 (0)8331 15-341

www.goldhofer.com
sales-transporttechnology@goldhofer.com



Leistungsprofil

Goldhofer-Unternehmensgruppe

Goldhofer ist ein weltweit agierender Hersteller von Schwerlast- und Spezialtransport-Fahrzeugen mit Stammsitz in Memmingen. Aufgrund der hohen und nachhaltigen Qualität seiner Transportlösungen wie seiner kundenorientierten Service-Angebote nimmt das Unternehmen einen weltweit führenden Spitzenplatz ein. Ein konstant wachsendes, globales und eng verzahntes Vertriebs-, Service- und Produktionsnetzwerk gewährleistet, dass Kunden jederzeit vor Ort auf Neufahrzeuge, Teile und Dienstleistungen zugreifen können. Einen weiteren Mehrwert bieten Software-Tools zur Unterstützung bei Achslast-, Stabilitäts- und Kurvenanalysen. Dank innovativer Sensorik und einem durchdachten Telemetriesystem »LINK« ist eine umfassende und sichere Datenanalyse sogar über Fernzugriff möglich. Auf Basis einer engen Zusammenarbeit mit Kunden entstehen Goldhofer-Produkte und -Services, die jede logistische Herausforderung meistern.

Transport Technology

Der Geschäftsbereich **Transport Technology** liefert kompromisslos einsatzorientierte Transportlösungen sowie umfangreiches Zubehör für den Einsatz auf und abseits der Straßen in einem Nutzlastbereich bis über 15.000 t. Das breit aufgestellte Produktportfolio ist optimal auf die jeweiligen Anforderungen sowie die Infrastruktur der regionalen Märkte angepasst. Dies sorgt für die nötige Flexibilität auch für außergewöhnliche Einsätze. Neben Anhängern und Sattelanhängern für die Bau- und Transportindustrie bietet Goldhofer zum Transport übergroßer und schwerer Güter diverse Schwerlastkombinationssysteme mit und ohne hydrostatischem Fährantrieb sowie Transportsysteme für die Windkraftindustrie an.

Airport Technology

Der Geschäftsbereich **Airport Technology** konzentriert sich auf die spezifischen Anforderungen der Flughafenlogistik. Konventionelle und stangenlose Flugzeugschlepper, Fracht- und Gepäckschlepper in verschiedenen Leistungsklassen sowie Flugzeug-Bergesysteme meistern zuverlässig und effizient hochfrequente Logistikprozesse auf den Flughäfen der Welt. Auch im emissionsfreien Ground Handling ist Goldhofer mit seiner einzigartigen »IonMaster« Technology, einer hocheffizienten 400/700 V Lithium-Ionen Technologie, die Lösungskompetenz. Die neue IoT-Plattform »LINK«, bietet zudem eine Vielzahl an Telemetriefunktionen, wie Monitoring- und Condition Based Maintenance, für wirtschaftliches Flottenmanagement.

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





Firmenname: Kraker Trailers

Kontakt Daten:

Kraker Trailers
Vaartwijk 7
NL-4571 SV Axel

Tel.: +31 115 561740

www.krakertrailers.eu
info@krakertrailers.eu



Leistungsprofil

K-Force, der unübertroffene Standard für Schubbodenaufleger Kraker Trailers ist europaweit für seine bärenstarken Schubbodenaufleger aus dem Werk im niederländischen Axel bekannt. In den ca. 35 Jahren seines Bestehens entwickelte sich Kraker Trailers zu den „Masters in Moving Floor Trailers“. Die Kraker-Aufleger sind nachhaltig, innovativ und langlebig.

Kraker Trailers entwickelt und baut Schubbodenaufleger von höchster Qualität. Der Kraker „K-Force“, mit den charakteristischen Schraubverbindungen, ist der innovativste und stärkste Schubbodenaufleger auf dem Markt.

Diese Verbindungen ersetzen die stark belasteten Schweißnähte und machen es dadurch möglich, Stahl und Aluminium zu kombinieren. Das Ergebnis? Eine starker, gleichzeitig leichter und langlebiger K-Force. Zudem bietet Kraker Trailers als einziger Hersteller eine einzigartige Garantie auf die Konstruktion: Bei Anmeldung im Online Service Center erhalten Sie eine Verlängerung der 1-jährigen Herstellergarantie auf 5 Jahre. Dies bietet Ihnen Sicherheit bei der Arbeit mit Ihrem K-Force.

Dank der Kombination aus Schraubverbindungen und der nahezu unverwüstlichen Bodenkonstruktion transportiert und entlädt K-Force mühelos eine große Menge an Tonnen Fracht – und dies unter allen Umständen sowie an allen Orten. Ob Schüttgut, BigBags, Paletten oder andere Arten von Ladung: der K-Force-Standard ist für alle Arten geeignet. Und für den Transport von Agrarprodukten wie Zuckerrüben und Kartoffeln gibt es den K-Force Agri, einen kürzeren, leicht wendbaren Auflieger. Der K-Force Agri braucht keine Höhe, um zu entladen. Dadurch ist das Entladen in Schuppen kein Problem. Und nach der Agrarsaison? Dann lässt sich der Agri für andere Arten von Ladung einsetzen.

K-Force ist maximal einsetzbar, besitzt eine niedrige TCO und bringt einen hohen Ertrag. So bietet Kraker Trailers für die meisten Transportformen und Ladungsarten über einen speziell dafür geeigneten Typ. Besuchen Sie unsere Website www.krakertrailers.eu und erfahren Sie, welcher K-Force-Schubbodenaufleger zu Ihrer Branche passt.

Leichtigkeit und Sicherheit dank breitem Service-Netzwerk

Zu einem Kraker-Schubbodenaufleger gehört die Sicherheit, die die Unterstützung durch geschulte Servicepartner bietet. Kraker Trailers verfügt über ein breites Netzwerk, wodurch Sie in fast ganz Europa Servicepartner in der Nähe finden. Diese Unternehmen stehen gerne für Wartung und Reparatur für Sie bereit. Selbstverständlich erfüllen die Servicepartner die hohen Standards von Kraker.

Sie erwarten maximale Einsetzbarkeit und ein zuverlässiges Fahrzeug? Entscheiden Sie sich für K-Force.

Kraker-Trailers bietet Ihnen als Nutzer auf jeden Fall ein zuverlässiges Fahrzeug, das sich maximal einsetzen lässt. Mit Schüttgut hin, mit Paletten zurück. Auf diese Weise senken Sie die Anzahl an leer gefahrenen Kilometern auf ein nicht gekanntes Minimum. Fragen Sie bei Ihrem Händler in der Nähe nach den Möglichkeiten für Ihr Transportgut.

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





Firmenname: Langendorf GmbH

Gründungsjahr: 1889

Geschäftsführer:

Julia Herholz Siems, Mariusz Golec

Größe der Belegschaft: ca. 400 Mitarbeiter

Hauptsitz: Waltrop, Deutschland

Niederlassungen: Wielun (PL)

Jahresumsatz: 70 Mio.

Uwe Neuhaus

Vertriebsleiter DACH

Mobil: + 49 160 478 9264

Tel.: +49 2309 938 137

Mail: u.neuhaus@langendorf.de

Kontakt Daten:

Langendorf GmbH

Bahnhofstraße 115

45731 Waltrop

Tel.: +49 (0)2309 938-0

www.langendorf.de

info@langendorf.de



Leistungsprofil

Langendorf GmbH

Der Name Langendorf steht seit über 135 Jahren für innovative und praxisorientierte Lösungen im Fahrzeugbau. Das Unternehmen zählt heute zu den etablierten Herstellern im internationalen Nutzfahrzeugbereich.

Langendorf-Fahrzeuge sind für ihre Langlebigkeit, Wertbeständigkeit und einfache Handhabung bekannt. Durch konsequente Qualitätskontrollen und präzise Verarbeitung entstehen Produkte, die Kunden weltweit im täglichen Einsatz überzeugen – High Tech on Wheels.

Das 1889 in Waltrop gegründete Unternehmen beschäftigt rund 400 Mitarbeiter und produziert jährlich etwa 1.250 Fahrzeuge. Seit Mai 2017 ist die Langendorf Gruppe Teil der polnischen Wielton-Gruppe, seit 2021 ergänzt ein weiteres Werk im polnischen Wielun das Unternehmen. Dadurch wird die internationale Präsenz und Innovationskraft von Langendorf weiter gestärkt.

Zum Produktsortiment gehören Innenlader für den Transport von Fertigelementen wie Betonteilen oder Flachglas, Doppelstock-Innenlader, die auf zwei Ladeebenen bis zu 66 % mehr Fracht transportieren können, sowie Sattelkipper mit Stahl- oder Aluminiummulden, Kippaufbauten für Motorwagen und Tieflader-Sattelaufleger. Zudem entwickelt und fertigt Langendorf in Waltrop maßgeschneiderte Spezialaufbauten nach individuellen Kundenwünschen.

Zur Langendorf Gruppe zählen außerdem die Langendorf Service GmbH, die Wartungen und Reparaturen übernimmt, sowie die Langendorf Trading GmbH, die sich auf Verkauf und Vermietung gebrauchter Fahrzeuge spezialisiert hat.

Langendorf ist nach ISO 9001 ff zertifiziert und sichert durch umfassende Prozesse sowie kontinuierliche Schulungen seiner Mitarbeiter eine gleichbleibende hohe Qualität. Das gesamte Produktportfolio ist jederzeit auf www.langendorf.de einsehbar.

Produktauswahl:

- Kippsattelaufleger mit Aluminium- oder Stahlaufbauten
- Kippaufbauten mit Aluminium- oder Stahlmulde
- Isolierte Sattelkipper und Kippaufbauten in ISOXX-Ausführung, ebenfalls als Aluminium- oder Stahlausführung
- Glas- und Betoninnenlader
- Doppelstock-Innenlader
- Plateausattel
- Satteltieflader und Spezialfahrzeuge

QR-Code: Scannen Sie den Code, um direkt auf weitere Online-Inhalte zuzugreifen.



**Firmenname:**

KRAVAG-LOGISTIC Versicherungs-AG

KRAVAG-SACH Versicherung
des Deutschen Kraftverkehrs VaG**Gründungsjahr:** KRAVAG 1950**Vorstandsvorsitzender:** Dr. Nils Reich**Vorstand KRAVAG-LOGISTIC:**Michael Busch, Jan Dirk Dallmer,
Jens Hasselbacher**Vorstand KRAVAG-SACH**Michael Busch, Jan Dirk Dallmer,
Jens Hasselbacher, Dr. Jan Zeibig**Ansprechpartner**KRAVAG KompetenzCenter
Logistik & Mobilität
Anja Ludwig**Größe der Belegschaft:** ca. 520 (in Hamburg)**Hauptsitz:** Heidenkampsweg 102, 20097 Hamburg**KRAVAG Service-Hotline:** 0800 533-1130**KRAVAG Schaden-Tel.:** 0800 533-1131

*kostenfrei aus allen deutschen Fest- u. Mobilfunknetzen

Kontaktadressen:KRAVAG-LOGISTIC Versicherungs-AG
Heidenkampsweg 102
20097 Hamburg

Tel.: +49 (0)800 5331130*

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 Deutschlands führender Transportversicherer sowie Marktführer bei den gewerblichen Güterkraftverkehr- und Verkehrshaftungsversicherungen.

PRODUKTPALETTE / LEISTUNGEN

Das Versicherungsangebot umfasst den kompletten Risikoschutz für Fuhrpark, Ladung und Betrieb sowie die Absicherung multimodaler Transporte und expeditionsunüblicher Leistungen. Die Branchenkompetenz der KRAVAG wird dabei ergänzt durch die umfassende Produktpalette der R+V im Schaden-/Unfall- und Personenbereich.

PERSÖNLICH. NAH. AUS EINER HAND

Vom bundesweiten Vertrieb über die regionalen Straßenverkehrsgenossenschaften (SVG) profitieren Unternehmen in mehrfacher Hinsicht. Neben maßgeschneidertem Versicherungsschutz und Vorsorgelösungen für Geschäftsleitung und Mitarbeiter erwartet sie eine Vielzahl von Leistungen und Services rund um das Verkehrsgewerbe. Die Experten vor Ort beraten ganzheitlich und bedarfsgerecht und überzeugen durch hohe Branchenkompetenz.

EINFACH RUNDUM VERSICHERT

Die KRAVAG-Logistic-Police bietet Premium-Absicherung für Logistik-Dienstleister und ist die Komplettlösung für alle wesentlichen Sach- und Haftungsrisiken. In nur einer Police vereinen sich Verkehrshaftungsversicherung, Betriebs- und Umwelthaftpflicht sowie Logistik-Schutz. Hohe Deckungssummen und eine Absicherung nach aktuellen Marktbedingungen garantieren dabei ein hohes Maß an Sicherheit. Daneben bleibt noch Raum für individuelle Ergänzungen: So federt eine zusätzlich integrierte Cyber-Versicherung die finanziellen Folgen ab, die durch Hackerangriffe ins IT-System entstehen können.

LKW bergen + abschleppen

LKW bergen + abschleppen steht für den KRAVAG-Unfall-Bergungsservice, der für Vollkasko- und Verkehrshaftung-Versicherte beitragsfrei und ohne Zusatzkosten 24/7 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

Von der elektronischen Versicherungsbestätigung über Ladesäulen-Sharing bis zur täglichen Abfahrtskontrolle per Smartphone und individuellen Notfallhilfe in der Wedolo-App im Falle von Unfall, Panne oder Umweltschäden - KRAVAG bietet eine Vielzahl digitaler Lösungen, die das tägliche Geschäft von Unternehmen des Straßenverkehrsgewerbes erleichtern.

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




Firmenname:

SCHUNCK GROUP GmbH

Geschäftsführer:

Richard Renner, Peter Kollatz, Thomas Wicke

Größe der Belegschaft:

350 Mitarbeiter*innen, Zugehörig zur Ecclesia Gruppe mit mehr als 2.400 Mitarbeiter*innen

Standorte:

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

Eine Tochtergesellschaft in Spanien sowie ein weltweites Netzwerk durch Beteiligung an unisonSteadfast - einem der größten unabhängigen und mittelständischen Maklernetzwerke weltweit.

Kontaktdaten:

SCHUNCK GROUP GmbH
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 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

OpenTelematics

VERBAND DER TELEMATIK

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

Kontakt Daten:

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 Datenübertragung oder die Möglichkeit der Authentisierung 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:

Stephan Böschmeier
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 13 regionalen Straßenverkehrsgenossenschaften

www.svg.de

E-Learning: www.SVG-akademie.de

SVG Kundenportal: www.mySVG.de

Kontaktdaten:

SVG Bundes-Zentralgenossenschaft Straßenverkehr eG
Breitenbachstraße 1
60487 Frankfurt

Tel.: +49 (0)69 7919-500

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
- Brandschutz Schulung und Beratung
- Cybersicherheit
- Fahrschulen
- Fördermittelberatung
- Gefahrgut Schulung und Beratung
- Mautabrechnung europaweit
- MwSt. Rückerstattung
- Tank- und Servicekarten
- Unternehmensberatung
- Versicherung

Die SVG-Gruppe verfügt über 30 Autohöfe und Tankstellen sowie 20 Fahrschulen.

Jährlich schult der SVG-Verbund rund 50.000 Berufskraftfahrer und bereitet mehr als 5.000 Förderanträge für die BAG-Förderprogramme vor.

12.000 Transport- und Logistikunternehmen mit 120.000 schweren Lkw rechnen ein Mautvolumen von rund 1 Mrd Euro über die SVGen ab und mehr als 6.000 Unternehmen nutzen 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 13 regionalen SVGen ortsnahe, kompetente Beratung und Lösungen.

QR-Code Scannen für weitere Online-Inhalte



Seite	Unternehmen	Straße	PLZ	
82	AUMOVIO Germany GmbH	Heinrich-Hertz-Straße 45	78052	
62	Bläkläder Deutschland GmbH	Papiermühlenweg 74	40882	
63	BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG	Präsident-Kennedy-Platz 1	28203	
64	Chemion Logistik GmbH	CHEMPARK Leverkusen, Gebäude G 7	51368	
83	DAKO GmbH	Brüsseler Straße 22	07747	
66	Duisburger Hafen AG	Alte Ruhrorter Str. 42 - 52	47119	
94	Fliegl Fahrzeugbau GmbH	Oberpöllnitzer Straße 8	07819	
102	F-Trucks Deutschland GmbH	Haller Str. 208	74564	
76	GEFA BANK GmbH	Robert-Daum-Platz 1	42117	
65	Hans Geis GmbH + Co. KG	Rudolf-Diesel-Ring 24	97616	
103	Goldhofer AG	Donaustraße 95	87700	
77	GTT - Greiwing Truck & Trailer GmbH & Co. KG	Mergenthalerstr. 2	48268	
67	a. hartrodt Deutschland (GmbH & Co) KG	Recha-Lübke-Damm 31	20097	
91	Infraserv Logistics GmbH	Industriepark Höchst, Geb. H831, Brüningstraße 50	65926	
78	KLVrent GmbH & Co. KG	Gewerbestraße 11	83365	
68	Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG	Zum Laurenburger Hof 76	60594	
104	Kraker Trailers	Vaartwijk 7	NL-4571	
106	KRAVAG-LOGISTIC Versicherungs-AG	Heidenkampsweg 102	20097	
105	Langendorf GmbH	Bahnhofstraße 115	45731	
92	Linde Material Handling GmbH	Carl-von-Linde-Platz	63743	
69	METRO LOGISTICS Germany GmbH	Schlüterstr. 1	40235	
95	Michelin	The Square 17, am Flughafen	60548	
70	MOSOLF SE & Co. KG	Dettinger Straße 157 - 159	73230	
71	NORDFROST GmbH & Co. KG	Nordfrost-Ring 1	26419	
108	OpenTelematics e. V. Verband der Telematik	Schadowstraße 63	40212	
97	Pneuhage Fleet Solution GmbH	An der Rossweid 23-25	76229	
84	PTV Logistics GmbH	Stumpfstraße 1	76131	
98	SAF-HOLLAND GmbH	Hauptstraße 26	63856	
99	Schmitz Cargobull AG	Bahnhofstraße 22	48612	
107	SCHUNCK GROUP GmbH	Engelschalkinger Str. 12	81925	
79	Seaco International Leasing GmbH	Am Sandtorpark 2	20457	
89	Soloplan GmbH	Illerhöhe 1	87437	
85	Solvaes Logistics GmbH	Werner-Otto-Straße 8	22179	
93	STILL GmbH	Berzeliusstraße 10	22113	
109	SVG Bundes-Zentralgenossenschaft Straßenverkehr eG	Breitenbachstraße 1	60487	
86	TachoEASY GmbH	Viktor-Kaplan-Allee 12	A-7025	
96	The Mobility House GmbH	St.-Martin-Str. 57	81669	
80	TIP Trailer Services Germany GmbH	Bredowstraße 20	22113	
90	TIS Technische Informationssysteme GmbH	Müller-Armack-Str. 8	46397	
100	Triflex GmbH & Co. KG	Karlstraße 59	32423	
74	VGP Industriebau GmbH	Karl-Arnold-Platz 2	40474	
87	Webfleet Solutions Sales B.v.	Inselstrasse 22	04103	
72	Gebrüder Weiss Gesellschaft m.b.H.	Bundesstraße 110	A-6923	
101	Westfalen AG	Industrieweg 43	48155	
73	Würfel Holding GmbH	Am Leuchtturm 10	27568	
88	Softwarebüro Zauner GmbH & Co. KG	Jahnstraße 54 - 64	63150	

Ort	Telefon			Fax			Internet	E-Mail
Villingen-Schwenningen	+49	(0)7721	670				www.fleet.vdo.de	info@vdo.com
Ratingen	+49	(0)2102	48279-40				www.blaklader.com	kundendienst@blaklader.com
Bremen	+49	(0)421	398-01				www.blg-logistics.com	communications@blg.de
Leverkusen	+49	(0)214	3139-3900				www.chemion.de	chemion@chemion.de
Jena	+49	(0)3641	22778 596	+49	(0)3641	22778 599	www.dako.de	vertrieb.jena@dako.de
Duisburg	+49	(0)203	803-0				www.duisport.de	presse@duisport.de
Triptis	+49	(0)36482	830-0	+49	(0)36482	830-60	www.fliegl-trailer.de	triptis@fliegl-fahrzeugbau.de
Crailsheim	+49	(0)7951	9411-0	+49	(0)7951	9411-40	www.ford-trucks.de	info@ford-trucks.de
Wuppertal	+49	(0)202	382-560				www.gefa-bank.de	transport@gefa.de
Bad Neustadt	+49	(0)9771	603-103	+49	(0)9771	603-119	www.geis-group.com	info@geis-group.de
Memmingen	+49	(0)8331	15-341				www.goldhofer.com	sales-transporttechnology@goldhofer.com
Greven	+49	(0)2571	99798-0	+49	(0)2571	99798-77	www.greiwing.com	info@greiwing.com
Hamburg	+49	(0)40	2390-0	+49	(0)40	2390-319	www.hartrodt.com	ah_ham@hartrodt.com
Frankfurt am Main	+49	(0)69	305-44010	+49	(0)69	305-80164	www.infraserv-logistics.com	sven.frerick@infraserv-logistics.com
Nußdorf	+49	(0)8669	358 222 00				www.klv.rent	info@klvrent.de
Frankfurt am Main	+49	(0)69	79505-0				www.kombiverkehr.de	info@kombiverkehr.de
SV Axel	+31	115	561740				www.krakertrailers.eu	info@krakertrailers.eu
Hamburg	+49	(0)800	5331130*				www.kravag.de	info@kravag.de
Waltrop	+49	(0)2309	938-0				www.langendorf.de	info@langendorf.de
Aschaffenburg	+49	(0)6021	99-0	+49	(0)6021	99-1570	www.linde-mh.de	info@linde-mh.de
Düsseldorf	+49	(0)151	15115983				www.metro-logistics.de	t.schmalenberg@metro-logistics.de
Frankfurt am Main	+49	(0)671	8550				www.michelin.de	webmaster.de@michelin.com
Kirchheim/Teck	+49	(0)7021	8090				www.mosolf-group.com	mosolf@mosolf.com
Schortens	+49	(0)4461	8902-20				www.nordfrost.de	info@nordfrost.de
Düsseldorf	+49	(0)211	54767130				www.OpenTelematics.io	info@opentelematics.io
Karlsruhe	+49	(0)721	6188-123	+49	(0)721	6188-402	www.pneuhage-fleetsolution.com	backoffice@pneu.com
Karlsruhe	+49	(0)721	91112-0	+49	(0)721	91112-699	www.ptvlogistics.com	info@ptvlogistics.com
Bessenbach	+49	(0)6095	301-302	+49	(0)6095	301-200	www.safholland.com	SalesOEM_DKDACH@safholland.de
Horstmar	+49	(0)2558	81-0	+49	(0)2558	81-500	www.cargobull.com	info@cargobull.com
München	+49	(0)89	38177-0	+49	(0)89	38177-299	www.schunck.de	info@schunck.de
Hamburg	+49	(0)40	8080310	+49	(0)40	808031 12	www.seacoglobal.de	german.domestic@seacoglobal.com
Kempton (Allgäu)	+49	(0)831	57407-0	+49	(0)831	57407-111	www.soloplan.de	info@soloplan.de
Hamburg	+49	(0)40	414960-0				www.solvares-logistics.com	log.info@solvares.com
Hamburg	+49	(0)40	7339-2000	+49	(0)40	7339-2001	www.still.de	info@still.de
Frankfurt	+49	(0)69	7919-500				www.svg.de	info@svg.de
Pöttelsdorf	+43	(0)2626	21819	+43	(0)2626	21819 88	www.tachoeasy.com	info@tachoeasy.com
München	+49	(0)89	416143010				www.mobilityhouse.com	fleet@mobilityhouse.com
Hamburg	+49	800	8885051				www.tip-group.com	info-central@tip-group.com
Bocholt	+49	(0)2871	27220	+49	(0)2871	272299	www.tis-gmbh.de	kontakt@tis-gmbh.de
Minden	+49	(0)571	38780-0				www.triflex.de	info@triflex.de
Düsseldorf	+49	(0)211	875445-00	+49	(0)211	875455-99	www.vgparks.eu/de	germany@vgparks.eu
Leipzig	+49	(0)69	6630-8024				www.webfleet.com	sales@webfleet.com
Lauterach	+43	(0)5574	696-0	+43	(0)5574	696-2600	www.gw-world.com	service@gw-world.com
Münster	+49	(0)251	695-306				www.westfalen.com	info@westfalen.com
Bremerhaven	+49	(0)471	9795-183				www.wuerfel.com	logistik@wuerfel.com
Hausenstamm	+49	(0)6104	699-170	+49	(0)6104	699-184	www.zauner.software	office@zauner.software

ANZEIGEN- MARKT

Rubriken:

Absatz- / Abrollkipper / Kipper	Logistik-Dienstleistungen
Ankauf Anhänger, Auflieger	Messehinweise
Ankauf Lkw, Transporter	Spezial- u. Kommunalfahrzeuge
Aus- und Fortbildung	Stellenmarkt
Fahrzeughersteller	Tank- und Silofahrzeuge
Fahrzeugteile, Motoren, Zubehör	Telematik und Software
Gabelstapler, Zusatzgeräte	Verkauf Anhänger, Auflieger
Geschäftsverbindungen	Verkauf Lkw
Immobilienbörse	Verkauf Transporter
Kapitalmarkt	Verschiedenes
Kühlfahrzeuge	Versteigerungen
Lkw-Leasing, Lkw-Vermietung	Wechselanhänger und -brücken
Lkw-Werkstätten	Werkstattbedarf

Anzeigenverwaltung
Tel. 089 / 20 30 43-23 75
anzeigen.verkehrsrundschau@tecvia.com

**Ihr Mediaberater
für Rubrikanzeigen**
Ralf Schmidt
Tel. 08742 / 919994 oder
0160 / 8869867
E-Mail: ralf.schmidt@tecvia.com

Ankauf Lkw, Transporter

*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 · WhatsApp: 01 60 / 705 40 40
E-Mail: info@klink-lkw.de

Suche laufend Nutzfahrzeuge
Tel. 08035/8115, Fax: -/9678354
Mobil: 0171/5282543
hiltrudsennhenn@t-online.de

Mobil: +49 173 77777 49
Email: info@khalil-trucks.com



SUCHEN FÜR DUBAI DRINGEND
ALLER ART/TYP LKW · BAUMASCHINEN
BETONMISCHER · BETONPUMPEN · PKW
Bj. 1970 – 2020 · <http://khalil-trucks.de/gesucht>

Firma FORSTER sucht
LKW 2-,3-,4-Achs-Kipper, Sattelzugmaschinen, Bagger, Radlader, Anhänger, Auflieger
Tel. 09492 52 33, Fax 6836,
Mobil 0171 4 86 52 33,
WhatsApp 0170 3 48 08 81,
E-Mail: info@forster-degerndorf.de

www.verkehrsrundschau.de

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

Fahrzeugteile, Motoren, Zubehör

MAN-Fahrerhäuser Tel. 0171/2350742
verschiedene Varianten vorrätig,
Tausch, Reparatur + Ankauf von
Unfall-Fahrerhäusern
www.lkw-instandsetzung.de
rehm-michael@freenet.de

Chiffre-Anzeigen
Senden Sie Ihre Zuschriften an
TECVIA Media GmbH
Anzeigenabteilung Verkehrsrundschau
Chiffre-Nr.
Aschauer Str. 30 · 81549 München
anzeigen.verkehrsrundschau@tecvia.com

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. (093 51) 60 45 708
Fax (093 51) 60 45 709
marcus-getriebeservice@gmx.de
www.getriebe-marcus.de



Verschiedenes

AKTION

STARK Autarke Mobile Waschanlagen

Selbstfahrend mit Wassertank
Batterie · Benzin · Diesel · Strom
Altgeräterücknahme

Vorführgeräte / Leasing

www.stark-waschanlagen.de · Telefon 07967 328

Ew-Paletten 80x120 cm zu verk
A 81 STUTTGART-SINGEN
Tel. 07157 7809
mail@grau-paletten.de

Regenwasser-/Löschwasserbehälter
Heizöl-/Diesel-/Pflanzenöl- und Edelstahlbehälter neu und gebraucht von 1.000 bis 300.000 Ltr. Inhalt. Pufferspeicher, Zapfsäulen, Tankreinigungen und Tankdemon-tage. **Ankauf gebrauchter Tanks.**



Barth GmbH
Tel. 0 72 51/9 15 10, Fax -/91 51 75
E-Mail: info@barth-tank.de
www.barth-tank.de

www.verkehrsrundschau.de

Anzeigendisposition
Tel.: 089/203043-2375

GRÜMMANN
Unternehmenskauf
Unternehmensverkauf
Eiserfelder Straße 300 · 57080 Siegen
Tel.: 0271 387878 0 · Info@gruermann.com

Fahrzeugversicherung: ab € 149,- p.M.
SZM-Haftpflicht/Kasko!
Hotline: **truck-broker.**
(06621) 6400-0
Ihr Versicherungsmakler

www.verkehrsrundschau.de

PFAHLER
Spedition Entsorgung Containerservice
Aktiv für Sie!

Wir suchen SIE!

Zur Unterstützung unseres eigenen Fuhrparks suchen wir zuverlässige Transportunternehmer/innen im Dauereinsatz. Sattel oder Hängerzüge mit Planenaufbau.

Gerne auch Jumbo oder Mega.

Wir bieten im innerdeutschen Fernverkehr faire Konditionen und pünktliche Bezahlung.

Sie haben Interesse? Dann melden Sie sich bitte bei:

J. & F. Pfahler GmbH & Co. KG
Herrn Semlinger
91550 Dinkelsbühl
f.semlinger@Pfahler.de
Tel.: 09851 / 57 11 13

Seit 1990 agiert die
VCL Vogt Container GmbH & Co. KG
erfolgreich vom Hamburger Hafen aus.

WIR SUCHEN *per sofort* TRANSPORTUNTERNEHMER

- Festeinsatz im Bereich Container Fernverkehr
- Abholung/Anlieferung an allen deutschen Seehäfen
- Lieferungen überwiegend im süddeutschen Raum (PLZ: 6..., 7..., 8..., 9... und angrenzend)

WIR BIETEN:

- wirtschaftliche Vollausslastung Ihrer Sattelzüge und Motorwagen (Hängerzüge)
- dauerhafte und faire Partnerschaft
- marktgerechte Preise sowie transparente und zeitnahe Abrechnung
- Chassis (u.a. Kühlchassis) können wir Ihnen zur Verfügung stellen

**... auf eine gute
Zusammenarbeit!**

Email: info@vogt-container.de
Telefon: +49(0)40-780 783 40



WIR BIETEN EINE SOLIDE ZUKUNFT...



... wenn Sie sich für **europaweite Transporte** von Gütern der **pharmazeutischen Industrie & HealthCare-Branche** entscheiden.

SIE SIND

- zuverlässig, engagiert, motiviert?
 - Sie führen eine eigene EG-Lizenz und verfügen über eine oder mehrere Sattelzugmaschinen, inkl. ADR-Ausrüstung?
 - Sie haben idealerweise Erfahrung mit Temperatur geführten Transporten?
- Dann sind Sie der richtige Transportpartner für uns!

WIR BIETEN ein angenehmes Arbeitsklima, einen wirtschaftlichen Fahrzeugeinsatz, und eine stetige Preisanpassung mittels Dieselfloater.

INTERESSIERT? Dann bewerben Sie sich direkt über unsere Webseite www.frigo-trans.de, rufen Sie einfach an ☎ 06237 4043-1218 oder kontaktieren Sie uns per E-Mail: fuhrpark@frigo-trans.de

Wir freuen uns auf Sie!

Frigo-Trans
Industriestraße
67136 Fußgönheim

FRIGO-TRANS®
Pharma Supply Chain Solutions



Anzeigendisposition
Tel.: 089/203043-2375

LKW-Versicherung: ab € 149,- p.M.
Hotline: **truck-broker.**
(06621) 6400-0
Ihr Versicherungsmakler

► Leasing, Vermietung

Ihr LKW-Vermiet-Service in Brilon, Paderborn und Arnberg

LVS WITTELER

Jetzt bei uns:
Tiefkühlaufleger

**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

Ihr Mediaberater für Rubrikanzeigen

Ralf Schmidt
Tel. 08742/919994 oder 0160/8869867
E-Mail: ralf.schmidt@tecvia.com



**WIR BESCHÜTZEN KINDER IM STRASSENVERKEHR.
HELFEN SIE MIT!**

www.kinderunfallhilfe.de

26. bis 29. Januar 2026

Seminare Lithiumbatterien

Auf der 19. Fachkonferenz Lithiumbatterien in Göttingen



Montag, 26. Januar 2026

Seminar 1 **Lithiumbatterien im Landverkehr**

Praxis-Seminar für Fortgeschrittene, die bereits wissen, was nach Vorschriftentext zu tun ist und die richtige Vorgehensweise für konkrete Alltagsfragestellungen erarbeiten, erfahren und besprechen möchten.

Montag, 26. Januar 2026

Seminar 2 **Sicheres Verpacken von Lithium- und Natriumbatterien**

Praxisworkshop zur regelkonformen Verpackung von Batterien – von der Knopfzelle bis zum Hochleistungsmodul.

Montag, 26. Januar 2026

Seminar 3 **Sichere Bewertung von Lithium- und Natriumbatterien**

Praxisworkshop zur regelkonformen Bewertung von Batterien – vom Smartphone bis zum Container-Großspeicher und fundierte Klassifizierung von Lithium- und Natriumbatterien für Fortgeschrittene.

Donnerstag, 26. Januar 2026

Seminar 4 **Verantwortlichkeiten im Gefahrgutrecht**

Praxisworkshop über Gefahrgutverstöße und wer dabei Verantwortung trägt.

Donnerstag, 26. Januar 2026

Seminar 5 **Umgang mit verunfallten HV-Fahrzeugen/-Batterien**

Praxisworkshop zum Umgang und der Bewertung von verunfallten HV-Fahrzeugen und deren Antriebsbatterien.



© Zetha Work/Adobestock



Profi-Test Volvo FH Aero 420 I-Save

Optisch schickt Volvo Trucks einen ganz normalen FH Aero auf die VR-Testrunde. Unterhalb der Kabine wartet der 420er-I-Save aber mit neuer Technik auf. Denn er verfügt mit „I-Roll with Motor-Stop-Start“ über die erste automatische Motorabschaltung in einem europäischen Lkw. Das System nimmt den D13-Sechszylinder in Schubphasen komplett aus dem Rennen, was spürbar Kraftstoff sparen soll. Ob's stimmt, klärt unser Test.

Wie wird 2026?

Eine neue Bundesregierung, geopolitische Spannungen und eine anhaltende Rezession: Das Jahr 2025 war für viele Unternehmen aufreibend. Was wird das Jahr 2026 also bringen? Geht es dann im Güterverkehr und in der Logistik wieder aufwärts? Mehr dazu in der nächsten Ausgabe der VR.

Azubis aus Westafrika

Im Rahmen des Ausbildungsprojekts „Why not Logistics“ rekrutiert die Spedition Emons Azubis aus Westafrika. Drei von ihnen und die Projektleiterin erzählen von ihren Erfahrungen und worauf es bei Integration ankommt.

verkehrs RUNDschau

IMPRESSUM

Verlag Heinrich Vogel
TECVIA Media GmbH
Aschauer Straße 30, 81549 München

Handelsregister: Amtsgericht München HRB 285026

Medienpartner
TUV Süd

Geschäftsführer
Peter Lehnert

Chefredakteur (V.i.S.d.P.)
Gerhard Grünig (gg) 089 / 20 30 43-2184

Chefinnen vom Dienst
Anja Kiewitt (akw) 089 / 20 30 43-2120
Tabea Schulz (ts) 089 / 20 30 43-0085

Redaktion
Deborah Baran (db) 089 / 20 30 43-04 63
Sascha Böhne (sab) 089 / 20 30 43-25 07
Jan Burdorf (jb) 089 / 20 30 43-25 77
Eva Hassa (eh) 089 / 20 30 43-22 73
Mareike Haus (mh) 089 / 20 30 43-2102
Mireille Pruvost (mp) 089 / 20 30 43-12 51
Stefanie Schuhmacher (ste) 089 / 20 30 43-04 32
Marie Christin Wiens (mwi) 089 / 20 30 43-04 25

Content-Management
Sonja Paulus-Gartmeier (spg) 089 / 20 30 43-04 36

Redaktions-Sachbearbeitung
Leya Strelow (ls) 089 / 20 30 43-10 39

Korrespondenten/Autoren
Kay Wagner (kw, Brüssel), Mirko Kaupat (Polen),
Nadine Jansen (nja, Italien), Thomas Burgert (tb),
Julia Arlinghaus, Dirk Fliege, Georg Grüneißl, Kai
Hudetz, Alice Kirchheim, Larissa Klemme, Wolfgang
Lehmacher, Justin Lemmens, Andreas Netzsträter,
Axel Salzmann, Patrick Schnieder, Martin Schwemmer,
Achim Wambach, Thomas Wieske

Herstellung
Heike Reim 089 / 20 30 43-22 83
(heike.reim@tecvia.com)

Grafik
Dierk Naumann, Sabine Spinner

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)

Anzeigenannahme Rubrikanzeigen
Tel.: 089 / 20 30 43-23 75
E-Mail: 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 43-1100
E-Mail: vertriebservice@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: € 16,90 netto/€ 18,08 brutto inkl. MwSt.;
inkl. Versand. Jahresabonnement Inland: € 425,00
netto/€ 505,75 brutto inkl. MwSt.; inkl. Versand.
Ausland (Europa): € 450,00 netto/€ 535,50 brutto inkl.
MwSt.; inkl. Versand. Ausland (außerhalb Europas):
auf Anfrage. Preisänderungen vorbehalten.

Ab-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 Bezugszeitraum-Ende dem Verlag schriftlich mitzuteilen. Die Abonnement-Gebühren 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.

Commerzbank München
(BLZ 70040041, Konto 0212113500;
IBAN: DE05 7004 0041 0212 1135 00,
Swift-BIC: COBADEFFXXX)

Anzeigenpreise
Es gilt die Anzeigen-Preisliste Nr. 68 vom 1.1.2025.

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
12.12.2025



Bestens geschützt unterwegs.

Mit den Fahreranweisungen aus dem Verlag Heinrich Vogel.

Flexibel unterweisen. Einfach dokumentieren:

Unsere Fahreranweisungen sind für die gezielte Schulung der Fahrer konzipiert. Mit einer QuickCheck-Karte für die Jackentasche, 10-Punkte-Checkliste und abtrennbarer Bestätigung für die Dokumentation der gesetzlichen Unterweisungspflicht.



Wir bieten eine Vielzahl an unterschiedlichen Fahreranweisungen für den Güter- und Personenverkehr. Jetzt entdecken unter:



heinrich-vogel-shop.de

