

Who is Who

Das Sonderheft der VerkehrsRundschau

LOGISTIK 2018



12 SOZIAL VERNETZTE WIRTSCHAFT

Professor Michael ten Hompel zur Vision Mensch und Maschine im gemeinsamen Team

20 ZUKUNFT DES HANDELS

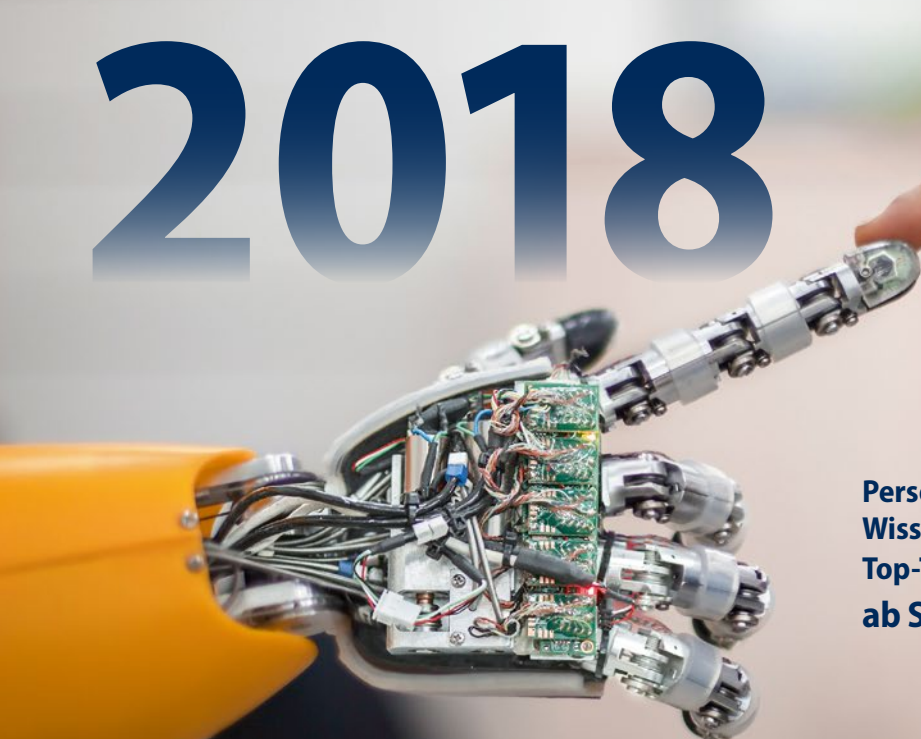
Alibaba-Europa-Chef Terry von Bibra zur Shopping-Welt von morgen

Member of
Logistics Alliance Germany



Logistik-Trends 2018

Verzeichnis
der führenden
Logistikanbieter ab Seite 41



Persönlichkeiten aus Wirtschaft,
Wissenschaft und Politik zu den
Top-Themen des Jahres 2018
ab Seite 4



Zeit für neue Ideen



Eva Hassa
Redakteurin

Eigentlich kann und will man das Thema nicht mehr hören. Zu oft und zu viel wurde über die „Digitalisierung“ und die damit einhergehenden Chancen und Risiken geschrieben und debattiert.

Der digitale Wandel ist aber da und trifft die Unternehmen mit aller Wucht. Und heute geht es längst nicht mehr nur um die Frage, wie viele CDs online gekauft werden. Heute geht es um viel mehr. Während die EU noch über Datenschutz diskutiert, arbeitet China an der „smarten“ Gesellschaft. Das Land baut gerade ein System zur biometrischen Gesichtserkennung, meldete der „Spiegel“ unlängst. Bis 2020 sollen so alle 1,4 Milliarden Einwohner binnen Sekunden identifiziert werden können. Wie viele Prozesse, Beispiel Bezahlung, durch diese Gesichtserkennung in geschäftlichen Transaktionen obsolet werden, lässt sich heute nur erahnen.

Höchste Zeit für Sie als Firmenchef, zukunftsgerichtet zu denken! Welche Aufgaben, welche Dienstleistungen, die Ihr Unternehmen heute für andere erbringt, sind wirklich zu-

kunftssträftig? Welche Geschäftsmodelle versprechen auch in den kommenden Jahren Erfolg? Denken Sie dafür bewusst auch einmal quer. Wie formulierte es vor vielen Jahren der berühmte US-Autobauer Henry Ford? „Wenn ich die Leute gefragt hätte, was sie brauchen, hätten sie geantwortet ‚Bessere Pferde‘“. Mit anderen Worten: Es ist zwar wichtig, auf die Wünsche seiner Kunden zu hören. Doch können Kunden in der Regel nur Änderungen an den ihnen bekannten Produkten vorschlagen; etwas, was sie sich nicht einmal vorstellen können, können sie sich auch nicht wünschen.

Nehmen Sie sich Zeit, nach vorne zu denken, und hinterfragen Sie Ihre Geschäftsmodelle!

Nutzen Sie das „Who is Who Logistik 2018“ um Inspiration zu finden, damit Sie für Ihr Unternehmen neue Ideen formulieren können!

E. Hassa



PDF-Download:
Who is Who Logistik 2018
www.verkehrsrundschau.de/wiw2018

Titelfoto: muratsengel/istock

IMPRESSUM

Verlag Heinrich Vogel
Springer Fachmedien München GmbH
Aschauer Straße 30, 81549 München
Telefon (Zentrale) 0 89 / 20 30 43 - 0
Telefax (Redaktion) 0 89 / 20 30 43 - 18 41

Geschäftsführer
Peter Lehnert

Verlagsleiterin Fachmedien
Katrin Geißler-Schmidt

Chefredakteur (V.i.S.d.P.)
Gerhard Grünig (gg) 089 / 20 30 43-21 84
Chefin vom Dienst
Katharina Spirkel (ks) 089 / 20 30 43-22 09
Redakteurin
Eva Hassa (eh) 089 / 20 30 43-22 73

Gesamtleitung Herstellung
Maren Krapp 0 89 / 20 30 43 - 14 18

Grafik/Layout
Heinke Friedl

Vertriebservice 0 89 / 20 30 43 - 1100

Anzeigenleitung
Andrea Volz 0 89 / 20 30 43 - 11 22
(andrea.volz@springernature.com)

Druck
L. N. Schaffrath GmbH & Co KG DruckMedien,
Marktweg 42-50, 47608 Geldern

Anzeigenpreise
Es gilt die Anzeigen-Preisliste Nr. 60 vom 1.1.2017

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).

Für die Herstellung des Who is Who Logistik verwenden wir chlorfreies Papier.



„Intelligent angepackt:
Cool bleiben auf dem
Datenhighway.“

Jan Hermeling, KRONE Telematics / KRONE Fair Care

Unser Cool Liner und KRONE Telematics sind ein perfektes Team, das Ihnen viele Transportsorgen abnimmt. Das intelligente Zusammenspiel von Trailer und KRONE Telematics ermöglicht Ihnen jederzeit ganz bequem online Position und Temperatur Ihrer Transporte zu erfassen und sogar direkt auf Ihre Kühlmaschine zuzugreifen, um Änderungen vorzunehmen. So können Sie stets dokumentieren, dass anspruchsvolle Güter bei Ihnen in besten Händen sind. Alles zusammen spart Ihnen Zeit und Geld. Und lässt Sie auch in heißen Phasen immer kühlen Kopf bewahren.



Cooler Code
für Infos.



Welche Innovationen wünschen Sie sich?

Namhafte Vertreter aus der Verladerschaft und Logistikdienstleistung verraten, welche **Innovationen** für das Jahr **2018** ganz oben auf ihrem Wunschzettel stehen.



AUTOMOBILLOGISTIK

„Höchste Transparenz in der Lieferkette schaffen“

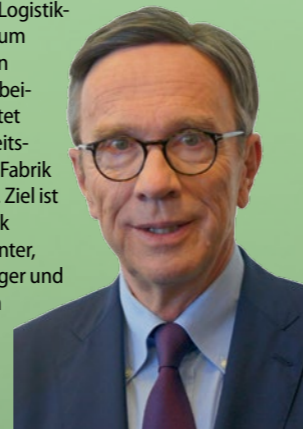
Alle Prozessbeteiligten in der Lieferkette sollten gleichzeitig und in Echtzeit über Prozessabweichungen informiert werden, meint **Matthias Wissmann**, Präsident des Verbandes der Automobilindustrie (VDA).

Die Logistik ist seit Jahrzehnten viel mehr als das allen geläufige Bild eines Lkw, der Waren über die Straße transportiert. Vor allem in der Automobilindustrie sind hochkomplexe Lieferketten entstanden. Vorschau-, Bestell-, Liefer-, Status- und Zahlungsdaten werden schon elektronisch ausgetauscht. Hier ist der Verband der Automobilindustrie sehr aktiv, um seine Mitglieder im Rahmen von gemeinsam verabschiedeten VDA-Empfehlungen immer stärker zu vernetzen. Für die Herausforderungen der Digitalisierung hat die Logistik somit das Fundament gelegt. Nun müssen die neuen Technologien schnellstmöglich in die Logistikprozesse integriert werden. In diesem Kontext erwarten wir für das Jahr 2018 folgende Entwicklungen in der Logistik: An vorderster Stelle steht für uns das Thema Transparenz in der Lieferkette. Die sogenannten Supply Chains in der Automobilindustrie sind gekennzeichnet von geringen Pufferzeiten, kurzen Zeitleisten und vielen Beteiligten. In diesen fein austarierten Systemen kann jede Abweichung große Konsequenzen nach sich ziehen. Unser Ziel ist es, alle Prozessbeteiligten möglichst gleichzeitig und in Echtzeit über Prozessabweichungen zu informieren, damit sie schnell und effektiv eingreifen können. Der VDA arbeitet mit seinen Mitgliedern schon seit Jahren an vielen Projekten, um ein stark verbessertes Tracking & Tracing zu ermöglichen. Beispielhaft sind hier der RFID-KLT, das Global Transport Label und die Erweiterung des ISO-Standards 19987.

Das nächste Forum Automobillogistik im Januar 2018, das alljährlich vom VDA in Zusammenarbeit mit der BVL veranstaltet wird, steht deshalb unter dem Motto „Chance durch Transparenz“. Experten aus der Automobillogistik werden in dieser zweitägigen Veranstaltung gezielt auf Fragen der besseren Vernetzung in den Lieferbeziehungen und neue Technologien zur Optimierung der Supply Chains eingehen. Neben den externen Materialströmen zwischen Lieferant und Kunde stehen verstärkt auch die Materialflüsse innerhalb von Produktionsstätten im Fokus der Automobilindustrie. In Fachpublikationen spielen Themen wie Industrie 4.0 und die Abkehr vom klassischen Fließband eine große Rolle. Die Umstellung der Produktion zur

Erfüllung individueller Kundenwünsche benötigt eine ebenso flexible wie präzise Logistik. In Zukunft werden fahrerlose Transportsysteme eine immer größere Rolle spielen. Zur optimalen Nutzung der Potenziale dieser Technik hat der VDA mit Herstellern und Zulieferern eine eigene Projektgruppe gegründet. Insgesamt wünschen wir uns einen verstärkten Einsatz von Virtual-Reality-Technologien zur Planung von Logistikflüssen und zum Ausbilden von Logistikmitarbeitern. Hier leistet der VDA-Arbeitskreis Digitale Fabrik Pionierarbeit. Ziel ist es, die Logistik immer effizienter, kostengünstiger und damit für den Kunden noch attraktiver zu machen.

Abkehr vom klassischen Fließband



VDA

Coloures-PIC/stock.adobe.com

LOGISTIK

„Logistik als unverzichtbares Schmiermittel der Weltwirtschaft“

Der Kundennutzen muss im Mittelpunkt aller Überlegungen stehen, meint **Hansjörg Rodi**, Deutschland-, Zentral- und Osteuropa-Chef des Logistikunternehmens Kühne+Nagel in Hamburg.

Im Hörfunkprogramm des Westdeutschen Rundfunks Köln „WDR 5“ gibt es eine Sendung mit dem wunderbaren Titel „Als das Wünschen noch geholfen hat“. Das müssen schöne Zeiten gewesen sein, als es ausreichte, sich etwas zu wünschen! Die Logistikindustrie ist aber kein Schlaraffenland. Innovationen fallen nicht vom Himmel, sie sind das Ergebnis täglicher harter Arbeit.

Ich sehe drei Achsen, an denen entlang unsere Innovationsarbeit zu erfolgen hat:

- Wir müssen uns um permanente Prozessoptimierungen kümmern, damit wir unsere internen Abläufe immer effizienter gestalten können.
- Wir werden die digitale Interaktion mit unseren Kunden und Lieferanten weiter intensivieren, und zwar in allen Bereichen, also beim Quoting, Booking, Pricing und bei der Visibility. Die Verlager und die Kunden von morgen werden digitalisiert sein. Wir müssen es daher auch sein.

Damit einher wird die Nutzung moderner Technologie gehen. Das entscheidende Stichwort dabei ist die Visibilität in der gesamten Transportkette. Jeder Player in der Industrie hat Themen wie Sensorik, Blockchain, Big Data und Predictive Analytics auf der Agenda.

Für digitale Welt ertüchtigen

Entlang dieser drei Achsen reihen sich die Hausaufgaben auf, die vor allen Logistikdienstleistern liegen. Wir sollten uns dabei immer die Frage stellen, welchen Wertbeitrag Innovationen liefern können, um den Nutzen des Kunden zu steigern. Dieser, der Kundennutzen, muss im Mittelpunkt aller Überlegungen stehen. Auf der anstehenden Reise in die digitale Welt müssen wir aber auch unsere Mitarbeiter mitnehmen. Sie weiter für die digitale Welt zu ertüchtigen, ist eine zentrale Aufgabe der kommenden Jahre. Denn so notwendig es ist,

das wir die nächsten Etappen dieser Reise bewältigen: Unser Geschäft ist und bleibt „People's Business“, für das wir qualifizierte Mitarbeiter brauchen.

Wenn ich auf unsere Branche schaue, gibt es ein Thema, das mir sehr am Herzen liegt, und das ist das Image der Logistik. Wir sollten uns gemeinsam und nachdrücklich darum bemühen, uns in der Öffentlichkeit als das zu präsentieren, was wir sind – als moderne, technologiebasierte und datengetriebene Industrie, als hochattraktiven Arbeitgeber und als unverzichtbares Schmiermittel der Weltwirtschaft. Denn auch hier ist es nicht mit Wünschen allein getan.



Kühne+Nagel

STÜCKGUTLOGISTIK

„Realistische Auflagen und eine funktionierende Infrastruktur“

Damit mittelständische Speditionen weiterhin zukunftsfähig sind, muss an vielen Hebeln angesetzt werden, meint **Burkhard Frese**, Geschäftsführer von Schmidt-Gevelsberg in Schwelm

Die Themen „digitale Spedition“ und „Logistik 4.0“ beschäftigen regelmäßig die Fachpresse – oft verbunden mit der Frage, ob es die klassische Spedition in wenigen Jahren noch geben wird. Wir sagen ganz klar ja – doch das hängt nicht allein von uns ab.

Tatsächlich befinden wir uns in einem digitalen Wandel, der unsere Art zu denken und Prozesse zu gestalten verändern wird und damit auch die Kommunikation zwischen Kunde und Dienstleister. Die Zeiten, in denen ein Versandleiter mehrfach täglich mit dem Disponenten in der Spedition seines Vertrauens sprach, neigen sich dem

Ende zu. Geschäftsverbindungen werden vielfach austauschbar und noch preisgetriebener. Gleichzeitig erwartet die neue Versandleitergeneration von ihrem B2B-Dienstleister denselben Grad an Information, Lieferschnelligkeit und Flexibilität, wie sie es aus dem B2C-Bereich kennt. Neben komplexen EDI-Systemen müssen daher neue Wege der Kommunikation mit dem Kunden und dessen Kunden gesucht und implementiert werden. Als Teil der Stückgutkooperation CargoLine arbeiten wir aus diesem Grund eng mit der Garage33 in Paderborn zusammen. Mit den dort ansässigen Start-ups wollen wir Lösungen finden, die unsere Leistung noch transparenter und flexibler machen. Ferner sind wir davon überzeugt, dass die Digitalisierung auch die Chance bietet, neue Geschäftsmodelle zu entwickeln.

Bundesverkehrswegeplan umsetzen

Allem Fortschritt jedoch zum Trotz wird Stückgut auf absehbare Zeit nicht mit fahrerlosen Transportsystemen oder gar Drohnen in Menge transportiert, geschweige denn am Empfangsort ausgeladen werden. Das führt die Mutmaßung ad absurdum, eine digitale

Spedition könnte eine klassische ersetzen. Auch zukünftig werden Lkw bemannt sein müssen. Allerdings: Das Übernachtungsverbot für Lkw-Fahrer in ihren Kabinen, überfüllte Parkplätze und Staus und andere Ärgernisse bewirken, dass bald nur ein Fünftel der Berufskraftfahrer, die in Rente gehen, durch jüngere ersetzt werden können – bei steigenden Transportmengen. Daher benötigen wir zur Erfüllung unserer Aufträge realistische gesetzliche Auflagen und eine funktionierende Infrastruktur. Die öffentliche Hand muss endlich mehr investieren, als die Infrastruktur jedes Jahr an Wert verliert. Der Bundesverkehrswegeplan muss stellenweise nachgebessert und vor allem schnell umgesetzt werden. Außerdem braucht es wieder auskömmliche Preise, eine Umsatzrendite von ein bis zwei Prozent ist dauerhaft nicht akzeptabel. Nur so können wir in die benötigte IT investieren, qualifiziertes Fachpersonal gewinnen beziehungsweise halten und die Arbeit vor allem für Fahrer wieder attraktiv machen, um auch zukünftig ein zuverlässiger, flexibler und innovativer Dienstleister zu sein.



Patrick Kirschofer

HANDELSLOGISTIK

„Im Voraus den richtigen Ort für die richtige Ware kennen“

Auf dem Weg zum Omnichannel-Warenhaus muss Galeria Kaufhof Daten noch intelligenter nutzen, meint **Klaus Hellmich**, Geschäftsführer Digital und Logistik des Unternehmens in Köln.

Wir wandeln uns vom traditionellen Warenhaus zum Omnichannel-Retailer: Galeria Kaufhof konnte in 2016 das Digitalgeschäft um 23 Prozent gegenüber 2015 steigern. Diese dynamische Entwicklung stellt uns auch in der Logistik vor neue, spannende Herausforderungen. Derzeit arbeiten wir intensiv daran, die uns zur Verfügung stehenden Daten noch besser zu nutzen: Wir müssen schlauer werden und im Voraus den richtigen Ort für die richtige Ware kennen. Hierzu muss für uns die Supply Chain vom Lieferanten bis zum Endkunden noch transparenter werden. „Data Analytics“ setzen wir auch ein, um eine hohe Verfügbarkeit bei einem immer umfangreicheren Online-Sortiment zu gewährleisten. Als Omnichannel-Händler sind wir da klar im Vorteil: Wir verfügen mit den bundesweit 97 Filialen über „Lager“, in denen wir unseren Kunden die Waren sogar auf einer Bühne präsentieren können. Zugleich müssen wir die uns vorliegenden Daten noch besser nutzen. Schnell drehende Artikel werden im Lager vorgehalten und von

dort ausgeliefert. Produkte aber, die online seltener gekauft werden, präsentieren wir den Kunden hervorragend in Szene gesetzt in der Filiale.

Ladennetz als virtuelles Logistikzentrum

Erfolgt die Bestellung des Artikels online, wird er in der Filiale kommissioniert und zum Kunden versandt – also, „Ship-from-store“. Das wollen wir im Jahr 2018 realisieren. Seit 2017 hat unser Onlinekunde die Möglichkeit, den in der Filiale verfügbaren Artikel per Klick für 48 Stunden zu reservieren und dort abzuholen: „Filialreservierung“ ist ein Service, der gut ankommt. Sollte der bestellte Artikel einmal nicht gefallen oder die Kleidung nicht passen, kann der Kunde bei uns in der Filiale die Ware retournieren und erhält sofort sein Geld zurück. Eine hohe Datenqualität ist auch notwendig, um Prozesse weiter und vor

allem optimal zu automatisieren. Fakt ist, dass wir viele Mehrwertdienste für Kunden, die bei uns online oder in der Filiale bestellen, höchstens teilautomatisieren können. Denn für Services wie individuelle Verpackung sind Menschen heute noch unabdingbar.

Wir stehen aber vor der Herausforderung, genügend Personal für unsere Logistikstandorte zu rekrutieren – gerade bei Saisonspitzen. Wenn wir das Serviceangebot für unsere Kunden steigern und unsere Supply Chain über alle Kanäle hinweg enger verzahnen, werden wir unsere Vorteile als Omnichannel-Warenhaus optimal ausspielen können.



Galeria Kaufhof

PAKETLOGISTIK

„In der City brauchen Zustelldienste mehr Raum“

Der E-Commerce erobert alle Sparten, die Logistikbranche muss dabei mitziehen, meint **Boris Winkelmann**, Geschäftsführer von DPD Deutschland in Aschaffenburg.

Paketdienste haben Hochsaison, das gilt nicht mehr nur für die Weihnachtszeit. Neben rasant steigenden Paketmengen steht die Branche noch vor weiteren großen Herausforderungen – aber diese sind lösbar, wenn alle an einem Strang ziehen. Eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur steht daher auf meiner Wunschliste weit oben. Gerade in der City brauchen Zustelldienste mehr Raum. Städte und Kommunen sollten unsere Anforderungen im öffentlichen Raum stärker berücksichtigen. So können reservierte Parkflächen für Lieferdienste einen großen Beitrag dazu leisten, den Lieferverkehr effizienter und verträglicher zu gestalten. Alternative Zustellkonzepte für Innenstädte sind ebenfalls unumgänglich. Mikrodepots als dezentrale Umschlagplätze können etwa in Kombination mit Lastenrädern ein Erfolgsmodell sein – emissionsfrei und effizient. Städte und Kommunen könnten dabei noch viel stärker unterstützen. Viel Luft nach oben gibt es auch bei der Elektromobilität, sowohl bei der Infrastruktur für

Strom-Ladestationen als auch bei den Angeboten der Fahrzeugindustrie. So kann eine flächendeckende E-Mobilität noch nicht greifen.

Steigender Trend zur Individualisierung

Der Ruf nach anbieterneutralen Infrastrukturen wird zu Recht lauter. Paketkästen, Paketkastenanlagen und Paketstationen, die alle Lieferdiensteanlagen und Paketstationen, die alle Lieferdienste nutzen können, sind eine sinnvolle Lösung für alle Anbieter – bis hin zum lokalen Biobauern, der Gemüseboxen ausliefert. Auch der Trend zur Individualisierung wird sich beschleunigen. Mit digitalisierten Prozessen können wir dafür sorgen, dass Kunden die Zustellung mit ihren individuellen Lebensgewohnheiten in Einklang bringen können. Beispiele dafür sind exakte Zustellprognosen und digitale Schnittstellen, mit denen Endverbraucher die Zustellung steuern und personalisieren können. Für unsere Kunden aus dem Handel müssen wir ein Partner auf Augenhöhe sein. Stichwort Omnichannel: Für das wirtschaftliche Überle-

ben werden Händler ihr Filialgeschäft noch konsequenter um Online-Angebote erweitern – das geht nur mittels starker Logistik-Unterstützung, etwa in Form von Same-Day, Click & Collect. Parallel müssen wir offen sein für neue Warengruppen. Der E-Commerce erobert immer mehr Sparten, die Logistikbranche muss da mitziehen. So können etwa mit passenden Services für das E-Food-Segment riesige Wachstumspotenziale gehoben werden. Ich bin überzeugt, dass sich im Jahr 2018 auch für die Logistikbranche erneut bestätigt: In jeder Herausforderung sind zukunftsfähige Konzepte und neue Möglichkeiten angelegt. Diese gilt es zu nutzen.



LOGISTIK

„Nicht in Assets, sondern in digitalen Strategien denken“

Die Logistikindustrie muss digitales Denken nun an den Anfang aller Prozessplanungen stellen, meint **Peter Voß**, Geschäftsführer des Club of Logistics in Dortmund.

Die entscheidende Innovation, die ich mir für 2018 in der Logistikindustrie wünsche, muss im Kopf stattfinden. Natürlich sollten die Logistikfirmen zu jeder Zeit abwägen, welche technologischen Innovationen ihnen für die Zukunft

ihres Geschäftsmodells am besten hilft. Aber es ist in meinen Augen eine Veränderung des Denkens, die über die Zukunftsfähigkeit der Logistikindustrie entscheidet.



Die gedankliche Innovation, von der ich spreche, besteht darin, nicht mehr nur auf Druck von außen zu reagieren, sondern selbst permanent innovativ zu denken und zu agieren. Die Logistikindustrie muss ihre Zukunft dadurch sichern, dass sie ihre Paradigmen und ihr Selbstverständnis ständig bezüglich ihrer Zukunftstauglichkeit hinterfragt und daraus neue Handlungsoptionen gewinnt.

Traditionelle Wege bewusst verlassen

Innovativ denken, heißt zum Beispiel zu erkennen, dass Kunden nicht dazu da sind, bestehende Logistik-Assets zu füllen. Noch immer denkt die Logistikindustrie zu stark in den Bahnen dieser Assets. Dabei geht es darum, Kundentrends und -wünsche vorwegzunehmen und schnell neue Services zu etablieren. Das bedeutet auch, neue Technologien, vor allem die Digitalisierung, mutig anzunehmen und Chancen zu suchen, anstatt ängstlich und skeptisch abzuwarten. Das Asset-Denken muss dem Denken in digitalen Strategien weichen. Für die Firmen heißt das, digitales Denken an den Anfang aller Prozessplanungen zu stellen. Deutschland fehlen nicht die

Fähigkeiten, sondern Mut und Vertrauen zum kreativen Annehmen der Digitalisierung. Innovatives Denken erfordert auch, Logistik immer wieder neu zu definieren. Im Zeitalter des 3D-Drucks kann Logistik bedeuten, vom reinen Transporteur zum Designer, Hersteller und Lieferanten von Produkten zu werden. Im Zeitalter von Industrie 4.0 wird Logistik immer mehr zu einem integrierten Teil eines verteilten Wertschöpfungsnetzwerks, das von der Logistik Kompetenz für Kunden- wie für Herstellerbedürfnisse verlangt. Und auf organisatorischer Ebene kann innovatives Denken auch bedeuten, die Vorteile von Kooperationen wahrzunehmen. Noch immer ist die Logistik in Deutschland zu kleinteilig und zersplittert, Fusionen und unterschiedliche Formen der Zusammenarbeit setzen neue Potenziale frei. Die entscheidenden Weichenstellungen müssen also im Denken erfolgen. Und die Innovation des Jahres 2018 muss darin bestehen, traditionelle Wege zu verlassen und kreativ neue Chancen zu suchen.

Club of Logistics

UMSCHLAGBAR



○→ Die Containerterminals der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) sind Knotenpunkte eines Netzwerks, das Häfen mit Wirtschaftsregionen im Binnenland verbindet. Als führender europäischer Hafen- und Transportlogistiker bietet die HHLA hoch-effizienten Containerumschlag für die größten Schiffe der Welt und leistungsfähige Containertransporte aus einer Hand – in Hamburg, Odessa, in Mittel- und Osteuropa, zwischen Nordsee, Ostsee und Mittelmeer.



Güterverkehr fair gestalten

Die EU-Verkehrspolitik will Sozialdumping bekämpfen. Doch wie lässt sich Europas Transportmarkt liberalisieren, ohne die sozialen Standards der westlichen Mitgliedstaaten zu untergraben?

Der Transport ist das Rückgrat des europäischen Binnenmarktes. Ohne leistungsfähige Verkehrsachsen quer durch Europa gibt es keinen funktionierenden Warenaustausch innerhalb der EU. Der Straßengüterverkehr nimmt dabei schon immer den größten Teil ein. Heute werden rund 75 Prozent der Güter auf der Straße transportiert.

Moderne Sklaverei

Doch die Arbeitsbedingungen von Lkw-Fahrern haben sich stark verschlechtert. Die europäische Transport Gewerkschaft (European Transport Federation) bezeichnet das System, bei dem osteuropäische Berufskraftfahrer monatelang in ihrem Lkw leben, als moderne Sklaverei. Um Geld zu sparen, schlafen und kochen sie im Lkw oft auf improvisierten Rastplätzen ohne ordentliche sanitäre Anlagen und kommen nur selten nach Hause zu ihrer Familie. Westeuropäische Transportunternehmer hingegen können mit der weit billigeren Konkurrenz aus Ost- und Mitteleuropa nicht mithalten und verlieren Marktanteile. In Deutschland konzentrieren sich die Probleme, denn hier finden die meisten internationalen Lkw-Verkehre statt. 2015 gingen nach Eurostat 27,2 Prozent aller europäischen Straßengüterverkehre durch Deutschland. Deshalb hat die deutsche Regierung erste Maßnahmen eingeführt, um die Wettbewerbssituation für die eigenen Transportbetriebe zu stärken und die Ausbeutung von ausländischen Fahrern einzuschränken. So wurde Anfang 2015 bei der

Einführung des Mindestlohns beschlossen, dass er auch für ausländische Lkw-Fahrer gilt, für die Zeit, die sie in Deutschland operieren. Nach Protesten der EU-Kommission wurden Transitfahrten zu Recht ausgenommen. Frankreich zog ein Jahr später nach. EU-Verkehrskommissarin Violeta Bulc leitete daraufhin Vertragsverletzungsverfahren gegen diese beiden Mitgliedstaaten ein wegen Behinderung des europäischen Binnenmarktes.

In der Tat ist der bürokratische Aufwand in Zusammenhang mit dem Mindestlohn für ausländische Unternehmer groß. Vor

Grenzübertritt müssen alle Fahrten mit einem eigenen Formular beim deutschen Zoll angemeldet werden, anfänglich sogar auf Deutsch und per Fax. In Frankreich muss jedes Transportunternehmen, das über französisches Gebiet fährt, einen offiziellen Repräsentanten im Land vorweisen, an den sich die Kontrollbehörden wenden können, um die Zahlung des französischen Mindestlohns zu überprüfen. Dort müssen Arbeitsnachweise und Gehaltszettel der Fahrer bis 18 Monate nach ihrer Fahrt durch Frankreich hinterlegt sein. Zusätzlich verboten Frankreich, Belgien und

Deutschland, die regelmäßige Wochenruhezeit (45 Stunden nach maximal sechs Arbeitstagen) in der Fahrerkabine zu verbringen. Die EU-Richtlinie zu den Lenk- und Ruhezeiten ist hierzu nicht eindeutig und lässt Spielraum für eine solche Maßnahme. Das sollte Transportunternehmen zwingen, ihre Fahrer ordentlich unterzubringen. Im Ergebnis fuhren manche Lkw über die Grenze nach Holland, um das Verbot zu umgehen.

Kurzum, der europäische Binnenmarkt im Straßengüterverkehr drohte an der sozialen Frage zu zersplittern. Die einzelstaatlichen Maßnahmen erschwerten den reibungslosen grenzüberschreitenden Verkehr und verunsicherten

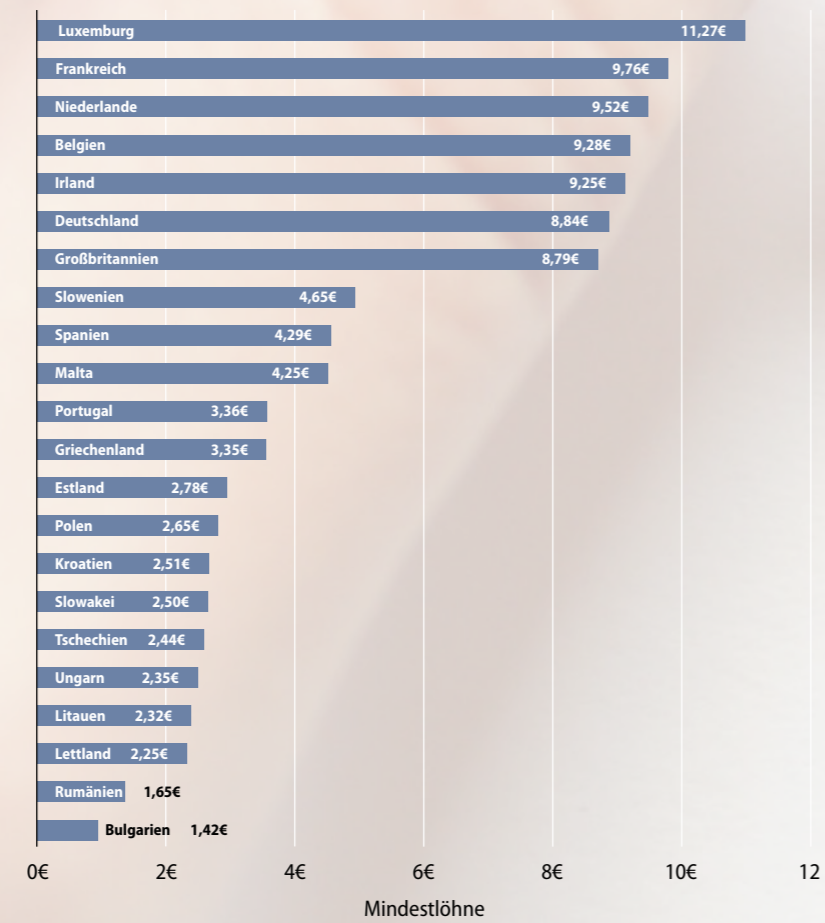
Mindestlohn für die Zeit, die sie in dem betreffenden Land verbracht haben, sofern sie nicht ohnehin mehr verdienen. Für alle Kabotagefahrten fällt sofort der nationale Mindestlohn an, nur reine Transitstrecken sind ausgenommen. Bleibt die Frage, ob das praktikabel ist. Soll man wirklich das Gehalt eines Fahrers für jede Teilstrecke einzeln berechnen, je nachdem wie viel Stunden er in welchem Land verbracht hat? Mindestlöhne variieren in der EU von 11,67 Euro in Luxemburg bis 1,42 Euro in Bulgarien. Das wird vor allem für kleine und mittlere Unternehmen zu kompliziert und aufwendig. Sie werden ihre Gehaltsabrechnungen

für die Firmen noch beträchtlich. Sie müssen für die Be- und Entladeländer jedes Mal vor Grenzübertritt eine Entsendemeldung für ihre Fahrer machen. Selbst wenn die Drei-Tages-Grenze am Ende des Monats gar nicht erreicht wird und der ausländische Mindestlohn überhaupt nicht anfällt. Aber auf diese Weise können die jeweiligen Behörden die Einhaltung der Mindestlohnvorschriften kontrollieren. Es gibt auch keine Ausnahmen für Hochlohnländer. Ein dänischer Fahrer verdient in den

Der Mindestlohn-Flickenteppich für europäische Lkw-Fahrer passt nicht zum EU-Binnenmarkt

MINDESTLÖHNE IN DER EU

Zwischen 1,42 Euro und 11,27 Euro : Die gesetzlichen Mindestlöhne pro Stunde in Ländern der Europäischen Union



Quelle: Statista 2017; Stand der Daten: Jan. 2017

In 22 der 28 EU-Staaten gibt es mittlerweile einen branchenübergreifenden gesetzlichen Mindestlohn

Sozialdumping

Transportbetriebe in ganz Europa. Es gab akuten Handlungsbedarf in Brüssel für eine Harmonisierung der Sozialvorschriften. Verkehrskommissarin Bulc rief das Jahr 2016 als Jahr des Straßenverkehrs aus und versprach ein umfassendes „Road Package“. Aufgrund langwieriger Evaluierungsmaßnahmen im Vorfeld der Gesetzgebungsvorschläge und ausbleibender Unterstützung der Kommissionsspitze ist das Paket allerdings erst im Mai 2017 veröffentlicht worden. In der Zwischenzeit hat es mehrfach seinen Namen geändert und liegt heute als „Mobility Package“, bestehend aus mehreren Gesetzesvorschlägen, auf dem Schreibtisch der Ko-Gesetzgeber Europaparlament und Ministerrat.

Um die Mindestlohn-Problematik europaweit einheitlich zu regeln, erklärte die Kommission, Lkw-Fahrer gelten als entsendete Arbeitnehmer, wenn sie mehr als drei Tage im Monat in einem anderen Land Ladung abliefern oder aufnehmen. Ab dann bekommen sie den nationalen

von teuren Beratungsfirmen machen lassen müssen.

Absurder Einzug neuer Barrieren

Das Entsenderecht scheint generell nicht für Lkw-Fahrer geeignet. Es gilt zum Beispiel für den tschechischen Monteur, der für einige Tage einen Auftrag in Deutschland erledigt, aber auch für den hochbezahlten deutschen Ingenieur, der von Bosch mehrere Jahre für ein Projekt nach Rumänien abgeordnet wird. Lkw-Fahrer hingegen verbringen oft nur wenige Stunden im Ausland. Zudem ist der gesetzte Grenzwert von drei Tagen sehr niedrig, wenn man bedenkt, dass sechs Arbeitsstunden einem Tag entsprechen. Auch wenn die Kommission argumentiert, sie habe für den Straßengüterverkehr nur „Entsendungsvorschriften light“ vorgeschlagen, ist der bürokratische Aufwand

meisten Teilen Europas ohnehin mehr als der nationale Mindestlohn und sein Unternehmen könnte sich die ständigen Meldungen bei Grenzübertritt sparen. Es ist absurd, wir arbeiten im Transportausschuss ständig daran, dass der grenzüberschreitende Verkehr reibungslos läuft und jetzt werden neue Barrieren eingezogen. Dieser Mindestlohn-Flickenteppich für europäische Lkw-Fahrer passt weder zum EU-Binnenmarkt noch zum Ziel der „better regulation“. Um wieder zu einer einheitlichen Regelung in ganz Europa zu kommen, hat die

VR plus Mehr zum Thema im Dossier „Verkehrspolitik“
www.verkehrsrundschau.de/dossiers

Kommission in der überarbeiteten Version der Richtlinie 561/2006 zu den Lenk- und Ruhezeiten ebenfalls klargestellt, dass die regelmäßige Wochenruhezeit außerhalb des Lkw verbracht werden muss. Der Arbeitgeber muss den Fahrer in einer geeigneten Unterkunft unterbringen.

Mangel an sicheren Lkw-Parkplätzen

Doch ist dafür überhaupt die nötige Infrastruktur vorhanden? Gibt es entlang Europas Autobahnen genügend Unterkunfts-möglichkeiten, auf denen sich auch Lkw abstellen lassen? Zusätzlich muss der Parkplatz gesichert sein, damit die Ladung nicht gestohlen werden kann. Auch wenn die Mitgliedstaaten investieren, ist der Mangel an sicheren Parkplätzen seit Jahren bekannt. Eine praktikable Lösung wäre vielleicht, den Aufenthalt in der Fahrerkabine

zu gestatten, wenn der Rastplatz bestimmte Kriterien erfüllt wie ausreichende sanitäre Anlagen. Denn falls die Fahrer am Ende für zwei Tage in billigen Mehrbettzimmern untergebracht werden, weil es für die Unternehmen die billigste Lösung ist, sind sie in ihrer eigenen Kabine besser aufgehoben. Die Kommission hat zudem neue Regeln für die Kabotage vorgeschlagen. Bisher waren drei Operationen in sieben Tagen erlaubt. Zukünftig können im Anschluss an eine grenzüberschreitende Beförderung innerhalb von fünf Tagen beliebig viele Kabotagefahrten durchgeführt werden. Für die Kommission ist das eine Vereinfachung der Regeln, da die Kontrollbehörden heute ohnehin nicht in der Lage sind, die genaue Anzahl von Kabotagefahrten eines Lkw zu überprüfen. Das klingt nachvollziehbar. Viele EU-Parla-

Die Behörden sind heute nicht in der Lage, die genaue Anzahl von Kabotage-Fahrten zu überprüfen

mentarier sehen jedoch in der Streichung der maximalen Anzahl der Fahrten eine gefährliche Liberalisierung. Wir brauchen Kabotage, um Leerfahrten auf dem Rückweg eines internationalen Transports zu vermeiden. Auch deutsche Unternehmer nutzen diese Möglichkeit. Eine Ausnutzung des Systems, die sogenannte systematische Kabotage, muss allerdings verhindert werden. Denn Deutschland ist das Land, in dem mit 41 Prozent die meisten Kabotagefahrten in Europa durchgeführt werden. Deshalb wird im Europaparlament diskutiert, ob man an die fünf Tage eine sogenannte „Cooling-off-Periode“ anschließen sollte, während der keine Kabotage möglich ist, oder ob man die Unternehmen verpflichtet, den Lkw nach fünf Kabotagetagen wieder ins Heimatland zu schicken. Dann reicht es nicht, kurz ins Nachbarland zu fahren, um anschließend eine neue Fünf-Tage-Periode zu beginnen.

Neue Marktzugangsregeln

Um unfairen Wettbewerb einzuschränken, hat die Kommission zudem erstmals Marktzugangsregeln für leichte Nutzfahrzeuge aufgestellt. Hintergrund ist der Vorwurf, dass gewisse Unternehmer mit Fahrzeugen unter 3,5 Tonnen gezielt aus dem geregelten Markt des Straßengüterverkehrs in einen derzeit unregulierten Bereich ausweichen. Laut Bundesverband Güterverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) sind immer mehr Kleintransporter aus den östlichen EU-Staaten mit Ein-Mann-Schlafkabine über dem Fahrerhaus monatelang in Westeuropa unterwegs. Natürlich ist dies nur für kleine Liefermengen sinnvoll. Kein Unternehmer würde einen großen Lkw auf mehrere kleine Fahrzeuge umladen, nur um Vorschriften zu entgehen. Künftig müssen Unternehmer, die ausschließlich mit leichten Nutzfahrzeugen operieren, nachweisen, dass sie über finanzielle Rücklagen verfügen (900 bis 1800 Euro für jedes genutzte Fahrzeug). Vielen gehen die vorgeschlagenen Auflagen für Kleintransporter nicht weit genug. Ich warne allerdings davor, die Tachografenpflicht auf leichte Nutzfahrzeuge auszuweiten. Wir hatten viel Ärger damit, Ausnahmeregelungen für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen zu finden, die einen Fahrtenschreiber führen mussten, obwohl es sich gar

nicht um Berufsfahrer handelt, zum Beispiel Handwerker, die mit ihrem Material zum Kunden fahren. Obwohl diese Personen nie so lange fahren, dass sie mit den Lenk- und Ruhezeiten in Konflikt kämen, mussten ihre Betriebe Tachografen für ihre Fahrzeuge anschaffen und auch umfangreiche Aufzeichnungs- und Archivierungspflichten über die zurückgelegten Fahrten erfüllen. Ich fürchte, wenn man Tachografen auch für Kleintransporter einführt, wären noch mehr Fahrzeuge betroffen, für die es keinen Sinn macht.

Kooperation der Kontrollbehörden

Auch Briefkastenfirmen sollen mit dem „Mobility Package“ besser bekämpft werden. Dabei ist der offizielle Firmensitz, der Briefkasten, in einem osteuropäischen Land mit günstigen Steuersätzen sowie niedrigen Personalkosten, wobei die Transportdienstleistungen in erster Linie in Deutschland, Belgien oder Holland erbracht werden. Die Firmen profitieren so von niedrigen Abgaben und machen mehr Gewinn. Das ist natürlich illegal, aber schwer aufzudecken. Eine verbesserte Zusammenarbeit zwischen den Kontrollbehörden der verschiedenen Mitgliedstaaten soll Abhilfe schaffen. Zudem werden die Vorschriften präzisiert, die garantieren sollen, dass ein niedergelassenes Unternehmen in diesem Mitgliedstaat tatsächlich dauerhaft tätig ist. Dafür muss die Firma unter anderem ausreichend Personal und Vermögenswerte vor Ort nachweisen. Grundsätzlich stellt sich die Frage, ob alle diese neuen Vorschriften für den Straßengüterverkehr kontrollierbar sind? Gerade die komplizierten Mindestlohnrechnungen für entsendete Lkw-Fahrer scheinen mir als schwer überprüfbar. Es ist sinnlos, Gesetze zu erlassen, die man nicht durchsetzen kann, nur um bestimmte Interessengruppen zu befrieden.

Mehr Digitalisierung statt Regulierung

Der intelligente Fahrtenschreiber, der mittels einer Satellitenverbindung regelmäßig den genauen Standort des Fahrzeugs aufzeichnet, würde die Kontrolle von Mindestlohnansprüchen für ausländische Fahrer sehr erleichtern. Zumindest die Kontrollbehörden smarten Tachografen bei Bedarf von außen „anzapfen“ können. Sie werden also nur Lkw anhalten, deren Daten auffällig sind, und alle anderen verlieren keine Zeit in langwierigen Kontrollen an der Autobahn. Für Neufahrzeuge ist der intelligente Fahrtenschreiber ab 2019 vorgeschrieben. Eine Nachrüstung für die bestehenden Flot-

AUTORIN



Hagen/Wolff

Gesine Meißner, verkehrspolitische Sprecherin der FDP im Europäischen Parlament

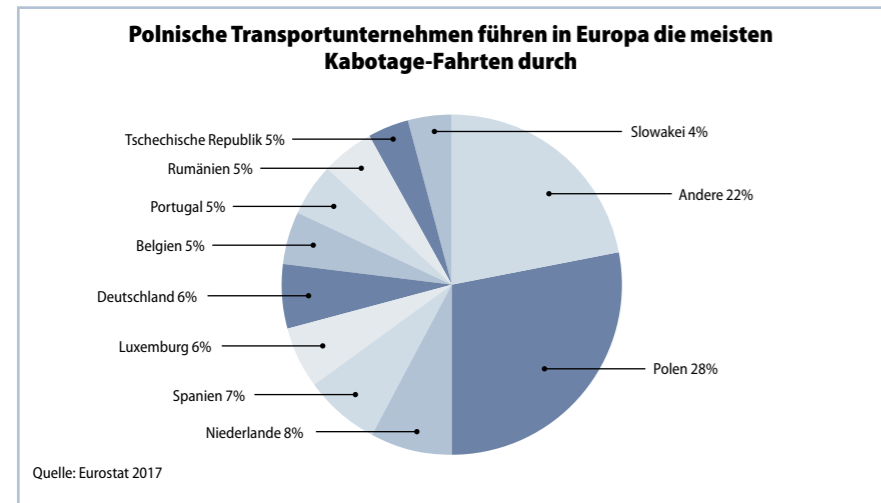
Seit 2009 ist Gesine Meißner Mitglied im Ausschuss für Verkehr und Tourismus und verkehrspolitische Sprecherin der FDP im Europaparlament. Meißner ist zudem stellvertretendes Mitglied im Ausschuss für Umwelt und Gesundheit sowie stellvertretendes Mitglied im Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie. Von 2003 bis 2009 war sie Mitglied des niedersächsischen Landtags und dort Vorsitzende des Ausschusses für Gesundheit und Soziales.

Im Jahr 1993 machte sich Meißner als Kommunikationstrainerin selbstständig. Von 1984 bis 1993 war Meißner stellvertretende Direktorin in der Ländlichen Erwachsenenbildung in Niedersachsen.

Ausgebildete Hotelkauffrau

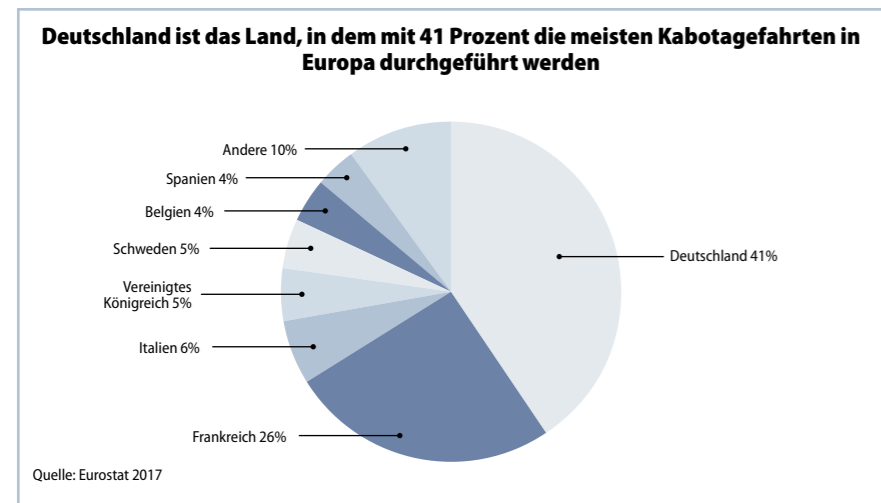
Nach ihrer Ausbildung studierte sie Ökologie, Anglistik und Germanistik, Rhetorik und Kommunikation und Pädagogik. Gesine Meißner ist ausgebildete Hotelkauffrau mit Abschluss im spanischen Puerto de la Cruz/ Teneriffa.

KABOTAGE



Die Grafik zeigt, welche Länder vorrangig Kabotage-Fahrten durchführen

KABOTAGE-ZIELLÄNDER



Die Grafik zeigt, in welchen Ländern vor allem Kabotage-Fahrten stattfinden

ten haben die Mitgliedstaaten damals abgelehnt. Erst ab 2035 sollen auch alte Lkw einen Smart-Tacho haben. Vielleicht ist der richtige Ansatz mehr Digitalisierung statt mehr Regulierung? Bei der Diskussion über die Lohn- und Arbeitsbedingungen von Lkw-Fahrern sollte man auch die aktuelle Marktentwicklung nicht außer Acht lassen. Es gibt seit Jahren einen Mangel an Fernfahrern in Europa. Nach Berechnungen des Deutschen Spedition- und Logistikverbandes (DSL) fehlen allein in Deutschland derzeit 45.000 Fahrzeugführer. Bislang wurde der fehlende deutsche Nachwuchs durch ost- und mitteleuropäische Fahrer ausgeglichen. Doch selbst in Osteuropa herrscht inzwi-

Zeitdruck. Das Parlament wird bis Sommer 2018 seine Position festlegen. Danach könnten die sogenannten Trilog-Verhandlungen mit dem Ministerrat beginnen, in denen sich die Ko-Gesetzgeber auf einen gemeinsamen Gesetzestext einigen müssen. Dies setzt allerdings voraus, dass auch der Ministerrat bereit ist. Dort ringen die Ministerien der Mitgliedsländer in der Ratsarbeitsgruppe Landverkehr um eine gemeinsame Position. Wenn man noch die Fristen für die Arbeit der Sprachjuristen und Übersetzer einrechnet, die den finalen Wortlaut für jedes neue Gesetz vor der endgültigen Annahme erarbeiten, müssten die Trilogverhandlungen bis Ende 2018 abgeschlossen sein.

Es ist sinnlos, Gesetze zu erlassen, die man letztlich nicht durchsetzen kann

schon Fahrer mangel. Für den deutschen Mindestlohn, sagen Transportunternehmer, würden sie heute keinen Lkw-Fahrer mehr finden. Zusätzlich zu mehr Lohn werden Transportbetriebe ihren Fahrern mehr Komfort auf Reisen und eine fahrer- und familienfreundliche Einsatzplanung bieten müssen. Auch die fortschreitende Digitalisierung und Automatisierung im Straßengüterverkehr werden die Arbeitsbedingungen von Lkw-Fahrern auf lange Sicht verändern und auch erleichtern. Vor diesem Hintergrund werden die Gesetze, die wir gerade diskutieren, vielleicht bald von der Realität überholt. Aufgrund der einjährigen Verspätung des Mobilitätspakets stehen alle Beteiligten aufgrund der nahenden Europawahlen unter

Abschluss vor Europa-Wahlen?

Das wird vor allem bei den sehr umstrittenen Gesetzestexten zu den Sozialvorschriften schwierig. Lässt sich dieser Zeitrahmen aber nicht einhalten, ist das keineswegs das Ende des Mobilitätspakets. Anders als der Bundestag nimmt das neu gewählte Europaparlament die nicht abgeschlossenen Gesetzgebungsverfahren wieder auf. Trotzdem würden mehrere Monate vergehen, bis das Parlament sich neu aufgestellt hat. Und Europawahlen bedeuten auch Verlust von Know-how. Denn einige der verantwortlichen Abgeordneten, bisweilen sogar der Verhandlungsführer auf Parlamentsseite, werden nicht wiedergewählt und neue Kollegen müssen sich in die Gesetzestexte einarbeiten. Hoffen wir, dass es gelingt, das Paket vor der Europawahl abzuschließen – im Interesse eines optimierten Straßengüterverkehrs, der fit für die Zukunft ist. ■■■

Gesine Meißner, verkehrspolitische Sprecherin der FDP im Europäischen Parlament

Mensch und Maschine als neues Team

In Zukunft werden Menschen und Maschinen in Netzen zusammenarbeiten, Informationen teilen und miteinander kommunizieren. Welche Weichen für die Zusammenarbeit 4.0 und das neue Miteinander gestellt werden müssen.

Autonom agierende Fahrzeuge bahnen sich ihren Weg selbst durch das Lager, transportieren Stückgut, Paletten und Regale. Drohnen können sowohl rollen als auch fliegen und übernehmen die Inventur im Lager. Roboter oder Maschinen klettern an den Regalen entlang und „picken“. Im Lager der Zukunft gibt es nur noch wenig fest installierte Infrastruktur – und mittendrin stehen mit elektronischen Hilfsmitteln ausgestattete Menschen, die Technik nicht überwachen, sondern vielmehr mit Technik interagieren. Sicher ist, das Zusammenspiel von Mensch und Technik wird sich durch die Digitalisierung in allen Bereichen der Logistik grundlegend ändern. Deutschland hat die konkrete Umsetzung der Industrie 4.0 lange verschlafen, nachdem man die Revolution 2011 selbst

einmal ausrief. Als der Begriff „Industrie 4.0“ zu Beginn dieses Jahrzehnts Einzug in Wissenschaft, Wirtschaft und Politik hielt, beschäftigten sich wenige, vor allem große Unternehmen innovativ mit Industrie 4.0-Fragen, die Mehrheit ignorierte den Wandel oder versuchte das eigene Geschäftsmodell zu bewahren. Inzwischen ist Industrie 4.0 greifbar und eine Fülle von „4.0-Technologien“ sorgt für einen Innovationsschub – zunehmend auch in kleinen und mittleren Unternehmen. Inzwischen gehört es zu den Binsenweisheiten, dass der Einsatz neuer Technologien die Art und Weise grundlegend verändert, wie in Deutschland, in Europa und weltweit produziert und gearbeitet wird. Allen voran in der Logistik entfalten neuen Technologien eine gerade-

zu disruptive Kraft. Damit stellt sich auch die Frage nach der Rolle des Menschen in nahezu jedem Beruf. Die zentralen Fragestellungen der vernetzten Wirtschaft zu erforschen und die Arbeitswelten der Zukunft zu gestalten, ist eine gemeinschaftliche Aufgabe von Wissenschaft, Wirtschaft, Politik und Gesellschaft.

Der Mensch in der vernetzten Wirtschaft

Dem trägt die „Social Networked Industry“ (Sozial vernetzte Wirtschaft – die Redaktion) Rechnung: Sie stellt die Zusammenarbeit zwischen Menschen und Maschinen in den Mittelpunkt der zunehmend vernetzten Wirtschaft, ohne die Technik infrage zu stellen, und entwickelt Lösungen, die den Menschen dienen und den Unternehmen nutzen. Von diesem

Wandel können Menschen und Unternehmen wesentlich profitieren. Trotzdem wird Innovation zunächst als Bedrohung empfunden. „Fortschritt macht arbeitslos“, titelte das Magazin „Der Spiegel“ im Jahr 1978. Die Zahlen sprechen jedoch eine andere Sprache: Zwischen 1970 und 2016 stieg laut statistischem Bundesamt der Anteil der Erwerbstätigen an der Gesamtbevölkerung in Deutschland sogar um ein Viertel von 44 Prozent auf knapp 55 Prozent. Die Social Networked Industry negiert dennoch nicht, dass Berufsbilder sich wandeln und teilweise ganz verschwinden werden.

„Chassis mit Antrieb reicht!“ beantwortete ein Daimler-Manager beim Zukunftskongress Logistik kürzlich die Frage, ob man im Lkw-Platoon der Zukunft noch einen Fahrer benötigt. Ob es tatsächlich so weit kommt oder ob der Fahrer künftig als Supervisor im Zusammenspiel mit Maschinen den Lieferprozess als Team managt, hängt maßgeblich davon ab, ob die Wirtschaft ihre Gestaltungsmöglichkeit wahrnimmt. Die Ausgangslage ist nicht etwa negativ, wie viele befürchten. Im Gegenteil, denn zweifelsohne machen technologische Innovationen Logistikprozesse und -systeme flexibler, steigern die Produktions- und Ressourceneffizienz und sichern sowohl Arbeitskraft als auch Arbeitszufriedenheit von Mitarbeitern.

Groß angelegte Forschungsprojekte wie das Dortmunder „Innovationslabor Hybride Dienstleistungen in der Logistik“ (siehe Kasten Seite 14) oder das „Future Work Lab“ in Stuttgart arbeiten bereits an den Lösungen: Sie erforschen und validieren das Zusammenspiel von Mensch und Technik im Austausch mit vielen Fachrichtungen. Im Ergebnis entstehen mit

„Die vierte industrielle Revolution kann man nicht aussitzen. Wie bei allen industriellen Revolutionen zuvor gilt: Der Schnellere gewinnt. Doch diesmal werden nur sozialverträgliche Lösungen auf Dauer erfolgreich sein“

PROFESSOR MICHAEL TEN HOMPEL

und in der Social Networked Industry grundlegend neue Produkte, Services und Geschäftsmodelle.

Die neue Mensch-Technik-Sprache

Vorbild für die Social Networked Industry sind die sozialen Netzwerke. Menschen bewegen sich ganz selbstverständlich auf Facebook, Twitter oder Instagram, sie kommunizieren und organisieren ihr privates Leben sozial vernetzt. Eine vergleichbare soziale Vernetzung wird auch die Zusammenarbeit von Mensch und Technik auf eine neue Basis stellen und steuern. Im Innovationslabor „Hybride Dienstleistungen in der Logistik“ wird diese „Mensch-Technik-Interaktion“ für die Zusammenarbeit von Menschen mit technischen Einrichtungen intensiv erforscht.

Damit diese neue Form des Teamworks auch gelingt, müssen sich Menschen und Technik verstehen, die gleiche Sprache sprechen und ihr Wissen effizient miteinander teilen. Die Social Networked Industry will keine Bevormundung des Menschen durch Maschinen, die Kompetenzen der Menschen müssen sich jedoch parallel zur Technik weiterentwickeln. Vor diesem Hintergrund haben die Experten der Fraunhofer Gesellschaft das Zukunftsbild der „Social Networked Industry“ entwickelt.

Die Diskussion über die Zusammenarbeit von Mensch und Technik wird heute noch vom Bild des Roboters beherrscht. Dies greift zwar zu kurz, ist aber ein gutes Beispiel für die heutige Arbeitsteilung zwischen Mensch und Technik. Roboter und Menschen erledigen ihre Arbeit im Unternehmen unabhängig voneinander. Angesichts der vorherrschenden Vollautomatisierung mit strikt getrennten Arbeitsräumen ist Interaktion von Mensch und Maschine die Ausnahme. In der Logistik von morgen arbeiten Menschen und Roboter wie Kollegen zusammen. Je früher sich ein Logistikdienstleister mit dem Einsatz von

AUTOR



Michael ten Hompel, Institutsleiter Fraunhofer IML

Professor Michael ten Hompel ist Inhaber des Lehrstuhls für Förder- und Lagerwesen an der TU Dortmund und geschäftsführender

Institutsleiter des Fraunhofer-Instituts für Materialfluss und Logistik (IML) sowie Institutsleiter des Fraunhofer-Institutes für Software und Systemtechnik (ISST). Neben seiner wissenschaftlichen Tätigkeit arbeitete ten Hompel auch als Unternehmer. So gründete er unter anderem 1988 die GamBit GmbH (heute Tochtergesellschaft der

Vanderlande Industries) und leitete das Unternehmen bis zum Jahr 2000 als geschäftsführender Gesellschafter. Er ist Autor und Herausgeber zahlreicher Fachbücher zu Logistik und IT, Vorstandsmitglied der Bundesvereinigung Logistik (BVL) und des Digitalverbandes Bitkom sowie Mitglied der deutschen Akademie der Technikwissenschaften Acatech. 2012 wurde er in die Hall of Fame der Logistik gewählt und erhielt 2017 den Ehrendoktor der Universität Miskolc, Ungarn. Professor ten Hompel studierte Elektrotechnik an der RWTH Aachen und promovierte an der Universität Witten/Herdecke.

Mensch-Maschine-Teams auseinander setzt, umso größer wird seine Chance, neue lukrative Services jenseits der reinen Transportdienstleistung konkurrenzfähig anbieten zu können. Das betrifft nicht nur die physische Logistik, sondern auch die Verhandlung und Disposition per Maschine.

So funktioniert das neue Teamwork

Menschen werden die Technik nicht nur überwachen und kontrollieren, sondern mit ihr interagieren. Schon bald wird es uns beispielsweise völlig normal vorkommen, mit Maschinen so zu kommunizieren wie mit menschlichen Kollegen – ob per Sprache, Chat oder per E-Mail. Gleichwohl gibt es auch zukünftig eine Arbeitsteilung, in der Mensch und Technik unterschiedliche Funktionen und Rollen übernehmen. Die Vision der Social Networked Industry ist, dass sie die Vorzüge der Technik und die des Menschen kombiniert. Als „kognitiver Alleskönner“ punktet der Mensch insbesondere mit seiner Kreativität, Individualität und der Fähigkeit, sich flexibel und intuitiv anpassen zu können. Die Technik wiederum überzeugt vor allem bei Genauigkeit, Geschwindigkeit und Ausdauer. In der Social Networked Industry entlasten Roboter den Menschen so von fehleranfälligen und physisch anstrengenden Tätigkeiten. Der Mensch ist für Flexibili-

AUS DER FORSCHUNG FÜR DIE PRAXIS

Emili – ein Meilenstein für die sozial vernetzte Wirtschaft

Basierend auf der aktuellen angewandten und grundlegenden Forschung für die Logistik 4.0 nimmt die Social Networked Industry zunehmend Gestalt an. Einfache Systeme wie intelligente Behälter, Regale und Container sind in den Firmen schon im Einsatz, komplexere Systeme in der Entwicklung. Einen Meilenstein auf dem Weg zur sozial vernetzten Wirtschaft stellt das interaktive fahrerlose Transportfahrzeug (FTF) Emili – kurz für ergonomischer, mobiler, interaktiver Ladungsträger für die Intralogistik – dar. Emili, eine Entwicklung des Fraunhofer IML, ist das erste autonome FTF, das eine intuitive Kommunikation zwischen Mensch und Maschine ermöglicht. Das Fahrzeug interagiert direkt mit Menschen in seiner Umgebung und ist über Gesten steuerbar. Wearables, etwa intelligente Armbänder, übermitteln die Gesteninformationen von Mitarbeitern per Funk an Emili. Alternativ lässt sich Emili auch über Smartphone, Tablet oder Smart Glasses heranwinken und fortschicken. Ziel ist, dass sich der Mensch nicht an die Technik anpassen



Emili: Das erste fahrerlose Transportfahrzeug

muss, sondern die Technik an den Menschen. Emili teilt sich aber auch selbst mit: An ihrem „virtuellen Gesicht“, einem energiesparenden E-Ink-Display an der Front, sollen sich im Lager der Zukunft aktuelle Zustände und Rückmeldungen unmittelbar ablesen lassen. Das macht die Kommunikation zwischen Mitarbeitern und Fahrzeug so natürlich wie möglich – eine Grundvoraussetzung für die Social Networked Industry der Zukunft. Praktische Einsatzmöglichkeiten von Emili werden im Innovationslabor Hybride Dienstleistungen in der Logistik (siehe Kasten oben) erprobt.

HINTERGRUND

Innovationslabor: Mensch-Technik-Interaktion im Fokus

Das Innovationslabor „Hybride Dienstleistungen in der Logistik“ ist ein Leuchtturmprojekt des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) und das derzeit größte Experimentierfeld für die Mensch-Technik-Interaktion in der Logistik. Das Innovationslabor ist ein Ort grundlegender Forschung und ein Raum empirischer Untersuchung, in dem die Social Networked Industry erdacht, umgesetzt und vermessen wird. Anspruch ist es, eine interdisziplinäre Entwicklung voranzutreiben, bestehende Projekte zu integrieren und alle Akteure miteinander zu vernetzen. Im Rahmen von Transferprojekten haben Unternehmen die Möglichkeit, innovative Lösungen für konkrete Anwendungsfälle aus ihrer betrieblichen Praxis auszuprobieren. Projektpartner des Innovationslabors Hybride Dienstleistungen in der Logistik sind das Fraunhofer IML und die Technische Universität Dortmund.

tät, Kommunikation und anspruchsvolle Aufgaben zuständig. Menschen und Maschinen werden auch Verantwortung teilen und für einander übernehmen. Der neue Begriff der „maschinellen Verantwortung“ charakterisiert den innewohnenden Widerspruch: Nicht nur Menschen, sondern auch Maschinen beginnen

zu lernen und entwickeln individuelles Verhalten. Die Frage ist, nach welchen Normen und Regeln dies geschehen wird.

Sinnvoll einbinden, gezielt entlasten: Wie Unternehmen profitieren

Die Entwicklung innovativer Bausteine für das soziale Netzwerk von Mensch und Technik läuft auf Hochtouren. Dazu gehören die verstärkte Integration von Sensorik in Handhabungsgeräten und deren Einbindung in den Arbeitsprozess ebenso wie Verfahren und Algorithmen der künstlichen Intelligenz und des maschinellen Lernens. Im Innovationslabor „Hybride Dienstleistungen in der Logistik“ werden solche Technologien in reale Anwendungsfälle eingebettet und die Auswirkungen auf den Menschen erforscht. So können positive Effekte noch verstärkt und negative korrigiert werden. Gleichzeitig lässt sich beurteilen, wie praktikabel und ökonomisch sinnvoll der Einsatz bestimmter Technologien ist. Dazu drei konkrete Beispiele aus der Intralogistik, Produktionslogistik und dem Transport:

1. Beispiel: Intralogistik

Logistikzentren müssen heutzutage flexibel auf Änderungen des Marktes, der Produkte und der neuen Dienstleistungen reagieren. Gleichzeitig muss die Arbeitsumgebung an die Bedürfnisse der Mitarbeiter angepasst und betriebswirtschaftlich sinnvoll genutzt werden. Virtual Reality (VR)-gestützte Simulationen können Menschen unterstützen, sich beispielsweise in einem neuen Lager besser zurechtzufinden. Die Simulation bedient sich dabei einer besonderen Form der digitalen Wissensvermittlung: der spielerischen Lernmethode eines „Serious Games“. Mit einer Datenbrille lässt sich eine absolut realistische Umgebung erzeugen, durch die man quasi mit „echten“ eigenen Gesten gehen kann. Mithilfe von „Gamification“ (einge-deutet „Spielifizierung“ – die Redaktion) kann man individuell und spielerisch auf Mitarbeiter eingehen, indem seltene Arbeitssituationen simuliert, Schulungsergebnisse verglichen oder die Sensomotorik von Mitarbeitern gefördert werden. Der Vorteil von Virtual-Reality-Simulationen liegt darin, dass Mitarbeiter deutlich mehr Spaß haben als bei traditionellen Schulungen und sich intuitiv in die Arbeitsaufgaben hineinversetzen können. Versuche zeigen, dass die Virtual-Reality-Lernumgebung eine positiv anregende,

motivierende und lernförderliche Wirkung hat.

In der Praxis ist ein virtuelles Training bereits während der Planungsphase eines Logistikzentrums sinnvoll, sodass bei der späteren Inbetriebnahme keine Zeitverluste durch die Schulung von Mitarbeitern entstehen. Mehr noch: Die Rückmeldung der Mitarbeiter kann gleichzeitig dazu dienen, die aktuelle Planung zu evaluieren und so Planungsfehler rechtzeitig zu korrigieren und Prozessabläufe an die Bedürfnisse der Menschen anzupassen.

2. Beispiel: Produktionslogistik

Produzierende Unternehmen werden gleichermaßen getrieben durch immer anspruchsvollere Kundenanforderungen und steigenden Wettbewerbsdruck. Die Lieferung individueller Produkte soll möglichst schon gestern erfolgen. Die Variantenvielfalt und Produktionsschritte nehmen zu und die Prozesskomplexität steigt. Lösungen verspricht eine verbesserte Mensch-Technik-Interaktion. Durch die Nutzung von „Smart Devices“ (intelligente Komponenten oder Geräte – die Redaktion) über ein Social Network können Mitarbeiter etwa Live-Informationen abrufen, zum Beispiel über den Status der Auftragslage oder die Beendigung eines Produktionsschrittes einer Maschine. Zudem können sie mittels digitalisierter und qualifikationsgerechter Arbeitsanweisungen ohne Vorkenntnisse durch die Montage geführt werden. Zur physischen Unterstützung der Mitarbeiter bei der Arbeit kommen in der Social Networked Industry zudem Exoskelette, fahrerlose Transportsysteme oder mobile Roboter zum Einsatz. Die gesamte Arbeitsumgebung stellt sich individuell auf den Menschen ein.

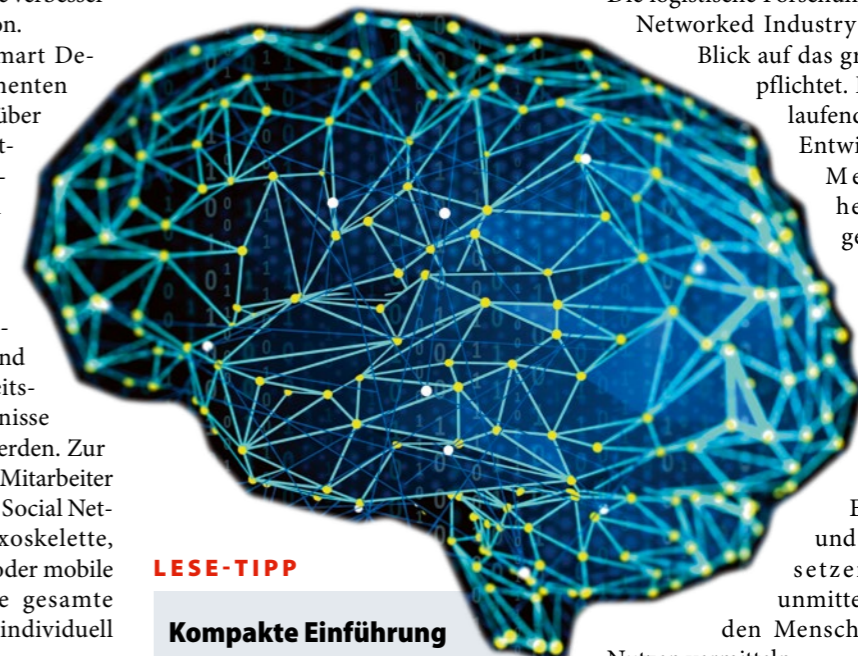
3. Beispiel: Transport

Ähnlich wie im Aktienmarkt werden weitere Aufgaben der Disposition und des Handels auf Softwareagenten übertragen werden. Es ist ein Irrglaube, die Komplexität erfordere menschliche Intuition und Erfahrung – im Gegenteil sind Big Data Algorithmen und automatisierte Buchungs- und Bezahlvorgänge per Blockchain schneller, sicherer und ohne Compliance-Probleme gestaltbar. Wie zuvor im Taxigewerbe (Uber), bei der Zimmervermietung (Airbnb) oder im Banken-

wesen werden in der Logistik Plattformen und soziale Netzwerke die Szene beherrschen. Die Vision der Social Networked Industry steht auch in diesem Kontext für die soziale Gestaltung des soziotechnischen Systems.

Risiko teilen und verteilen

Bei der vernetzten Zusammenarbeit von Mensch und Technik stellt sich zwangsläufig die Frage, welche Aufgaben in Zukunft in den Verantwortungsbereich des Menschen und welche in den Aufgabenbereich der Technik fallen. Die Frage, wie Risiko und Verantwortung geteilt und verteilt werden, hat der Wissenschaftliche Beirat der Bundesvereinigung Logistik (BVL) deshalb unlängst zu einer der elf zentralen Forschungsfragen der Logistik erklärt. Die Komplexität des Themas lässt sich gut anhand der Szenarien verdeutlichen, die aktuell im Bereich des autonomen Auto-



LESE-TIPP

Kompakte Einführung

Das erste Whitepaper zur „Social Networked Industry ganzheitlich gestalten“ des Innovationslabors „Hybride Dienstleistungen in der Logistik“ – bietet eine kompakte Einführung in das Thema. Das wissenschaftlich fundierte Papier zeigt auch zahlreiche Anknüpfungspunkte für Unternehmen auf. Es ist in der Schriftenreihe „Future Challenges in Logistics and Supply Chain Management“ des Fraunhofer-Instituts für Materialfluss und Logistik IML erschienen. Interessierte können sich das Whitepaper unter www.innovationslabor-logistik.de in der Rubrik Downloads herunterladen.

fahrens diskutiert werden. Zwar wurde im Mai 2017 ein Gesetz gebilligt, das erstmals grundsätzliche Haftungsfragen bei Unfällen klärt. Weiterhin offen sind allerdings ethische Fragen zur Programmierung des Fahrzeugverhaltens bei Unfällen. Von solchen Fragestellungen bleibt auch die Social Networked Industry nicht unberührt.

Die Logistikforschung konzentriert sich insbesondere darauf, unter welchen Voraussetzungen die beschriebene Zusammenarbeit von Menschen und Maschinen in einer Social Networked Industry für den Menschen akzeptabel erscheint und nachvollziehbar sozialverträglich ist. Und aus den korrespondierenden Forschungsergebnissen lassen sich Funktionalität, Design und Software für technische Systeme ableiten, die den Menschen fördern und entlasten.

Der Blick für das große Ganze

Die logistische Forschung für eine Social Networked Industry sieht sich dem Blick auf das große Ganze verpflichtet. Den Nutzen der laufenden technischen Entwicklung für den Menschen zu heben, ist eine gesellschaftliche Aufgabe, aber zugleich auch mit ökonomischer Zweckmäßigkeit verbunden. Es werden sich die Entwicklungen und Dienste durchsetzen, die einen unmittelbaren und auf den Menschen gerichteten Nutzen vermitteln. Es wird sich jedoch keine Technik mehr durchsetzen, die dem Menschen absehbar schadet. Die Geschichte zeigt aber zugleich, dass revolutionäre Entwicklungen nicht auszusetzen sind und schnelles Handeln und hohe Investitionen verlangen. Wer heute nur schaut, was Neues aus dem Silicon Valley kommt und damit auf bloße Mitnahmeeffekte hofft, schaut seinem eigenen Niedergang zu. ■■■

Professor Michael ten Hompel, geschäftsführender Institutsleiter Fraunhofer Institut Materialfluss und Logistik (IML)

Produktion ohne Band und Takt

Die vierte industrielle Revolution findet auf dem Forschungscampus „Arena2036“ in Stuttgart statt. Dort erforschen Wissenschaft und Wirtschaft die **automobile Produktion und Logistik der Zukunft.**

Die Zukunft der digitalen Fabrik ist dezentral und smart, die heute komplexe Produktion wird sich künftig auf Basis von echtzeitnahen Informationen und cyber-physischen Systemen (CPS) selbst organisieren. Auf dem Forschungscampus „Arena2036“ der Universität Stuttgart erforschen und realisieren bereits Partner aus Wissenschaft und Industrie ein entsprechendes Produktionssystem für die Automobilindustrie ohne Takt und Band. In diesem Konzept sind die Montagestationen nicht mehr starr miteinander verkettet. Die Produktionsinhalte der einzelnen Monta-

gestationen lassen sich dabei schnell anpassen. Deshalb verwenden die Wissenschaftler den Begriff Prozessmodule für definierte Fertigungs- und Montageoperationen. Durch das Nebeneinander vieler solcher Prozessmodule lassen sich alle notwendigen Einzeltechnologien für den Fahrzeugbau vorhalten.

Von fraktaler zu smarter Fabrik
Produktseitig wird das Fahrzeug bereits früh auf die Räder gestellt und in Betrieb genommen. Durch die elektrische Antriebstechnik künftiger Fahrzeuge, entsprechende Steuerungs- und Kommunikationstechnik und die Fähigkeit zum autonomen Fahren können die Fahrzeuge sich aus eigener Kraft durch die Produktion bewegen. So erhalten wir ein dezentrales, sehr robustes System, das schnell auf Änderungen reagieren kann. Das Auto fährt autonom durch die Prozessmodule des Montageraums. Die Module arbeiten mit unterschiedlichen Takten. Damit wer-

den individualisierende Fertigungsschritte in die Montage integriert, deren Aufgabeninhalte skalierbar sind. Die Vision der zaunlosen Fabrik wird demnächst Realität sein, denn die sichere Mensch-Maschine-Kooperation wird in großen Forschungsprojekten, etwa am Fraunhofer IPA, intensiv vorangetrieben.
Voraussetzung für die Nutzung von Industrie 4.0 ist, dass ein permanent aktuelles, vollständiges und automatisch generiertes digitales Abbild der Produktion bereitsteht, der sogenannte digitale Schatten. Alle Werker und Betriebsmittel sind als cyber-physische Systeme (CPS) damit verbunden, zudem fließen Daten aus einem 3D-Echtzeit-Hallenerfassungssystem und Objekterkennung ein. So wird es zum Beispiel möglich, alle Fabrikprozesse zu planen und zu steuern, die Logistik zu koordinieren und überdies durch die Visualisierung der erfassten Daten die reale Fabrik virtuell zu begehen und sie in 3D zu dokumentieren. Der digitale Schatten

stellt den zentralen Dreh- und Angelpunkt dar, um Daten für die Umsetzung von Industrie 4.0 in der Fahrzeugfertigung bereitzustellen,

Dezentrale Selbst-Organisation
Die dezentrale Datennutzung und -verarbeitung, echtzeitnah und cloudbasiert, wird Technologien bereitstellen, um die fraktale Fabrik zur smarten Fabrik fortzuentwickeln. Physikalische Daten werden mit Sensoren unmittelbar erfasst und weltweiten Diensten zur Verfügung gestellt. Resultate dieser Auswertungen können direkt zurückgespielt werden und mittels smarterer Aktoren so die Fabrik nahezu in Echtzeit optimieren. Die Vernetzung über digitale Kommunikationstechnologien ermöglichen also das Einwirken auf die physikalische Welt. Dazu werden multimodale Mensch-Maschine-Schnittstellen verwendet. Das können unter anderem Touchdisplays, Sprachsteuerung oder Gestensteuerung sein. Dadurch kann der Mensch in den Gestaltungs- und Optimierungsprozess der Fabrik mit einbezogen werden.

Die Entwicklung der cyber-physischen Systeme ging vom passiven RFID über aktive Sensoren und Aktoren und netzwerkfähige intelligente Komponenten. Aber erst die Zusammenstellung von cyber-physischen Systemen, die ihre Einzelfähigkeiten intelligent kombinieren, um neue Fähigkeiten zur Verfügung zu stellen, können die Fabrik der Zukunft optimieren. Cyber-physische Systeme, zum Beispiel Maschinen und Anlagen, haben eine Identität. Sie kommunizieren miteinander und mit der Umgebung. Sie konfigurieren sich selbst und speichern Informationen. Sie können sich damit an den aktuellen Produktionsbedarf anpassen. Am Ende organisieren sie sich dezentral selbst. Die CPS ermöglichen also die nächste Stufe der Dezentralität. Eine Kernanforderung der wachsenden Komplexität wird, wie eingangs erwähnt, Autonomie und Dezentralität von Systemen sein. Mittels cyberphysischer Produktionssysteme (CPPS) ist nun eine ganzheitliche Dezentralität möglich, nicht nur Organisationen können dezentralisiert werden, sondern auch Dienste, Software und Objekte der Fabrik.

Die Projektpartner arbeiten im Rahmen von Arena2036 nun daran, die künftige Automobilentwicklung und -produktion entlang der gesamten Supply Chain neu zu gestalten. Diese beginnt mit der Simulation des Automodells, den Materialien und des Produktionsprozesses als digitaler Prototyp. Dieses vom Computer Aided Manufac-

Die Projektpartner von Arena2036 arbeiten an einer völlig neuen automobilen Wertschöpfungskette

turing (CAM) inspirierte Verfahren beschleunigt die Erstellung von realen Prototypen und reduziert den Ausschuss sowie die Entwicklungsschleifen. Zugleich sind ständige Prozessoptimierungen möglich. Dank einer intelligenten Mischung neuer Materialien wie kohlefaserverstärktem Kunststoff (CFK) und hochfestem Stahl werden die Autos deutlich weniger wiegen als heutige Modelle. Dazu trägt auch der funktionsintegrierte Leichtbau bei: Viele Bauteile, etwa Sensoren, sind schon in den Komponenten verbaut, was die Montagekosten senkt. Zudem sollen neue Antriebskonzepte wie verschiedenartige Hybridlösungen mit Verbrennungsmotoren, Brennstoffzellen oder reine Elektromotoren flexibel zum Einsatz kommen und

Dank Industrie 4.0 sehr flexibel und autonom: die Automobilproduktion von morgen



AUTOREN

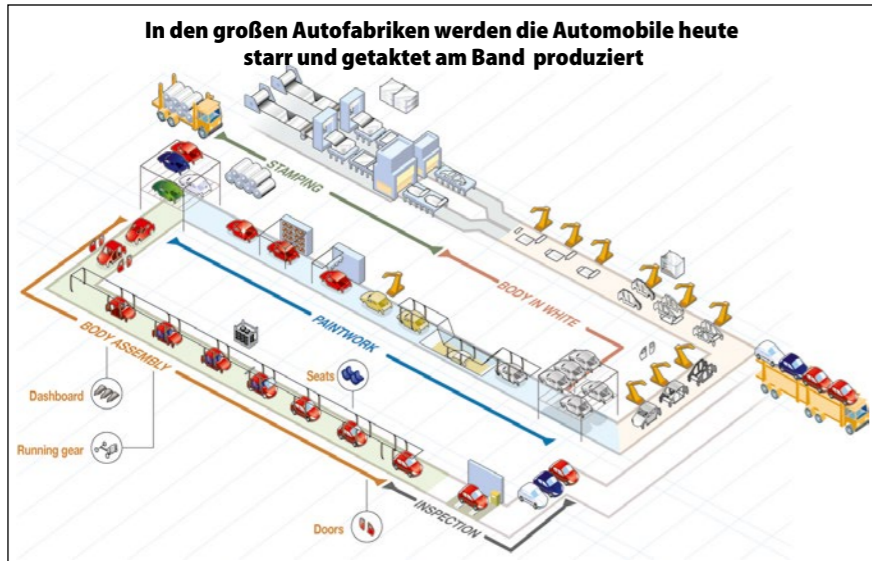


Professor Thomas Bauernhansl
Seit 2011 ist Professor Thomas Bauernhansl, Leiter des Fraunhofer-Instituts für Produktionstechnik und Automatisierung IPA. Außerdem leitet er das Institut für industrielle Fertigung und Fabrikbetrieb (IFF) der Universität Stuttgart. Bauernhansl studierte an der RWTH in Aachen Maschinenbau. Danach hatte er diverse Top-Positionen bei dem Technologieunternehmen Freudenberg.



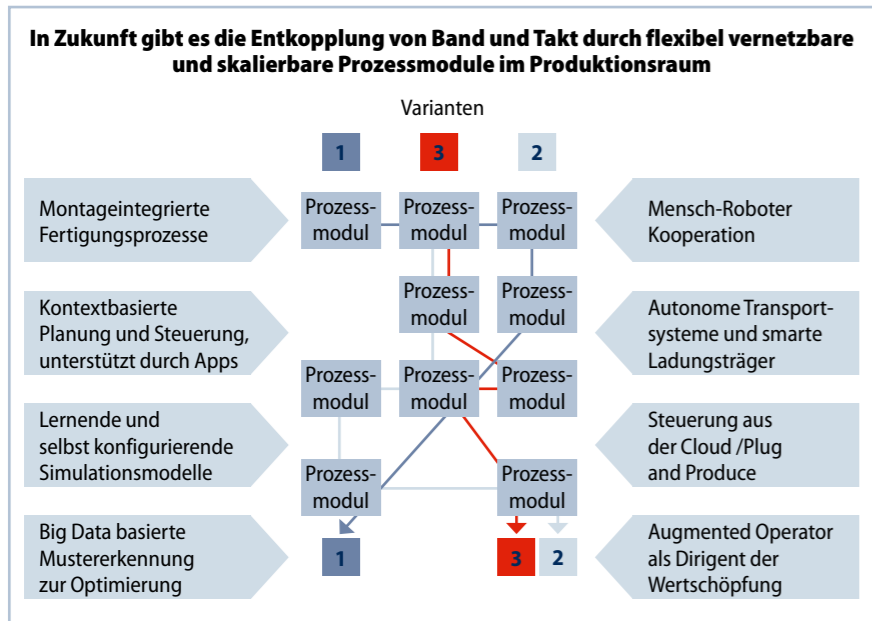
Thomas Dietz
Seit 2013 ist Thomas Dietz Leiter Forschungsfabrik Arena2036, Fraunhofer-Institut für Produktionstechnik und Automatisierung IPA in Stuttgart. Dietz studierte an der Eidgenössischen Technischen Hochschule Zürich Maschinenbau. Danach war er unter anderem Engineering Consultant bei der Berata GmbH und Gruppenleiter beim Fraunhofer IPA.

AUTOMOBILPRODUKTION HEUTE



Der konsequente Einsatz des Fließbandes macht den Bau von Automobilen bezahlbar

AUTOMOBIL-PRODUKTION MORGEN



Die Zukunft sind entkoppelte, flexible hochintegrierte Produktionssysteme

nahtlos in den Entwicklungs- und Produktionsprozess integriert werden.

Mensch-Roboter-Kooperation

Anstelle von Fließbändern bringen in der Fertigung in Zukunft fahrerlose Transportfahrzeuge (FTF) die Bauteile und Karosserien autonom von Montagestation zu Montagestation. Über die Leitsteuerung wissen die FTF, welcher Montageschritt und welcher Fahrauftrag anstehen. Die Karosserien sind im Sinne von Industrie 4.0 als cyberphysische Systeme (CPS) mit allen Komponenten der Montagelinie

vernetzt. Diese flexible Verkettung der Montagestationen ermöglicht, dass jede Modellvariante ihren eigenen optimierten Pfad durch die Montagestationen und somit die Fertigung durchläuft. Anders als heutzutage, wo das Fahrzeug erst gegen Ende der Produktion auf eigenen Rädern steht, soll im künftigen Produktionsprozess schnell ein fahrtüchtiges Fahrzeug entstehen. Das Fahrzeug kann sich dann mittels entsprechender Sensorik autonom durch die Fertigung bewegen. Das Auto, also das Produkt, kommt zum Material, nicht das Material ans Band. Aktuell

gehen bis zu 40 Prozent der Investitionskosten in die Fabrikinfrastruktur und ein Großteil davon in Lager, Transport- und Handhabungssysteme. Hier besteht also ein erhebliches Einsparungspotenzial. Die Türmodulmontage erfolgt dabei mittels sicherer Mensch-Roboter-Kooperation (MRK). Die Montagestation ist eine der wichtigsten Komponenten wandlungsfähiger Produktionssysteme in der Arena2036. Der Werker übernimmt hier Aufgaben, für die Feinfühligkeit und komplexe Bewegungsabläufe erforderlich sind, etwa das Einklipsen von Steckern. Der Roboter entlastet den Menschen, indem er monotone und einfache Arbeitsinhalte wie das Einsetzen und Verschrauben des Türmoduls in die Rohbautür übernimmt. Die Montagestation kann entsprechend den Auftragszahlen dem geforderten Variantenportfolio und den individuellen Kundenwünschen angepasst werden. Die Mobilität und freie Konfiguration aller Elemente der Montage sorgen für die geforderte Wandlungsfähigkeit. FTF bringen die Rohbautüren zu den Montagestationen. Die Leichtbauroboter können unterschiedliche Werkzeuge nutzen und sind auf mobilen Podesten verbaut, sodass sie ortsflexibel sind. Die Stationen können so individuell positioniert und zusammengestellt werden. Je nach Arbeitsaufkommen sind die Stationen skalierbar und erlauben eine variable Aufgabenteilung zwischen Mensch und Roboter.

Neue Logistikkonzepte nötig

Für die externe Logistik stellen sich im Rahmen der personalisierten Produktion und Industrie 4.0 einige Herausforderungen: Die Transportmengen werden immer geringer, weil durch individuellere Produkte jeweils kleinere Stückzahlen hergestellt und geliefert werden. Es ist also zu überlegen, ob die bestehenden Konzepte der Direktlieferung noch sinnvoll sind, oder ob Direktversorgungskonzepte wie Just-in-Sequence-Belieferung und Just-in-Time-Logik direkt ans Band sinnvoller sind. Aber auch diese Möglichkeit ist beschränkt, wenn der Produktionsort nicht mehr feststeht oder aber kurzfristig geändert wird. Zudem wird die Erfüllung der Forderung nach noch präziserer Anlieferung in noch engeren Lieferfenstern durch die steigende Verkehrsbelastung immer schwieriger.

Quelle: Fraunhofer IPA
 Professor Thomas Bauernhansl, Leiter des Fraunhofer-Instituts IPA, Thomas Dietz, Projektleiter BMBF Verbundprojekt Forschungsfabrik Arena2036

Alles für reibungslose Prozesse. DEKRA Mitgliedschaft.

Werden Sie Teil eines starken Netzwerks. Ob Kostenkontrolle, Einhaltung gesetzlicher Auflagen oder Betriebssicherheit – als DEKRA Mitglied sichern Sie sich kompetente Leistungen für Ihren Fuhrpark. Jetzt mehr erfahren unter der Service-Hotline 0800.5002099. Den nächstgelegenen DEKRA Standort finden Sie unter www.dekra-vor-ort.de



Zugang zur Fuhrpark-Plattform DEKRA.net

Datenmanagement digitales Kontrollgerät

Elektronisches Prüfberichtsweben

Fahrer-Qualifizierung

Elektronische Führerscheinkontrolle

Prüfservice für unterwegs

Sonder-/Wunschtermine für Fahrzeugprüfungen

Der Handel von morgen

Wer im Handel eine Zukunft haben will, muss den gesamten Einkaufsprozess ins Internet verlagern und die Kunden über das Smartphone mit allen verfügbaren Kanälen vernetzen – Stichwort Seamless Shopping. So macht es Alibaba.

Die Herausforderungen im grenzüberschreitenden Handel schwinden. Technische Innovationen und neue Geschäftsmodelle bieten Marken und Unternehmen inzwischen fertige Lösungen, die alle Back-End-Prozesse verwalten und eine internationale Expansion per Knopfdruck möglich machen. Das Feedback der Partner von Alibaba zeigt, dass der grenzüberschreitende Handel zwar Energie und Zeit in Anspruch nimmt, aber dass dadurch neue Möglichkeiten entstehen, für die sich der Aufwand lohnt.

Digitale Revolution findet mobil statt

Dabei zeigt sich, dass sich der Handel weltweit sehr unterschiedlich entwickelt. Während europaweit Großbritannien als Vorreiter in Sachen E-Commerce gilt, steht Schweden bei der mobilen Zahlung an der Spitze des europäischen Vergleichs, Deutschland gilt währenddessen noch als eher zurückhaltend. Besonders beim grenzüberschreitenden Handel lässt sich ein großes Gefälle feststellen: Während Länder wie Luxemburg und Österreich einen großen Anteil ihrer Waren im Ausland bestellen, bestellt in Deutschland nur jeder achte außerhalb des Landes.

Doch die größten Unterschiede von Märkten machen sich bemerkbar, wenn der Vergleich zwischen Asien und der westlichen Welt gezogen wird. China hat einige Entwicklungsstufen übersprungen und damit den Westen bereits in vielen Bereichen überholt. So hat der Einzelhandel in China ein enormes Wachstum hingelegt. Der Markt verfügt heute über gut ausgebildete Konsumenten, ein massives Transaktionsvolumen, eine schnelle Innovationsrate und integriert bereits Social Media, Multimedia und andere Kanäle. Das ermöglicht Alibaba, aus der Perspektive des chinesischen Markts, einen Blick in die Zukunft des westlichen Handels. Während die ersten Online-Shopping-Anbieter im Westen in den 1990er-Jahren entstanden, war die Einzelhandelsstruktur in China noch lange nicht so weit. Die Digitalisierung setzte in dem Land erst zu einer Zeit ein, als das verfügbare Einkommen sowie der Konsum stark anstiegen. Daher entwickelte sich E-Commerce schnell zu dem wichtigsten Shopping-Kanal für die Bevölkerung und überholte Länder wie die USA oder Frankreich.

Konsumenten-orientierte Innovation

Auch im mobilen Bereich schritt die Entwicklung in China schneller voran als im Westen. Der Grund dafür ist, dass viele Chinesen das „PC-Zeitalter“ komplett übersprungen haben und direkt zu den



E-Commerce ist in China mittlerweile der wichtigste Shopping-Kanal

Smartphones übergegangen sind. Online-Käufe mit Smartphones werden im Jahr 2020 bereits 74 Prozent des E-Commerces in China ausmachen. Zum Vergleich: Für die USA ist nur ein Anteil von 46 Prozent vorhergesagt. Durch dieses Wachstum werden viele Branchen profitieren und sich in Richtung Online-Handel bewegen. Denn Bio-Lebensmittel und Autos werden heute schon online gekauft, und weitere Branchen werden folgen, zum Beispiel Anbieter von Finanzdienstleistungen. Innovation entsteht unter anderem durch einen starken Wettbewerb der Marken. Etablierte Marken oder auch Start-ups schaffen stetig neue Angebote und Service-Modelle, um ihrer Konkurrenz einen Schritt voraus zu sein. Besonders in den stark vom Wettbewerb geprägten Kategorien wie etwa Kosmetik, Milchprodukte und Konditorwaren kann sich die Marktführerschaft deshalb sehr schnell ändern – abhängig davon, wer den Markt gerade betritt und wie dieses Unternehmen es schafft, die Aufmerksamkeit der Konsumenten auf sich zu ziehen. Händler dürfen deshalb keine Angst haben, neue Produkte einfach einmal zu testen und damit auch zu scheitern und es

dann wieder zu versuchen, anstatt an einem strikten Plan von festgelegten Produkteinführungen festzuhalten. Außerdem müssen sie Multimedia und alle verfügbaren Kanäle nutzen, um ihre Konsumenten zu erreichen. Sie stehen in der ersten Reihe beim Thema Daten: Diese zu nutzen, zu analysieren und auf Basis der Informationen über die Konsumenten sie besser zu verstehen wird in Zukunft zu einer Konsumenten-orientierten Produktentwicklung führen.

Integrierte Plattformen

Nahtlos ineinander übergehende und integrierte Shopping-Plattformen sind ebenfalls ein Trend der Zukunft, der aus China stammt. Nachrichten, Spiele, Videos und E-Commerce sind dort bereits miteinander verknüpft und enthalten Produktplatzierungen, die mit nur einem Klick gekauft werden können. Künftig werden immer mehr Aktivitäten in wenigen Apps gebündelt, wie bargeldlose Transaktionen, Essens- oder Taxibestellungen, Vereinbarung von Arzt-Terminen, Bezahlen von Rechnungen oder Kinotickets zu erwerben. Die Herausforderung für Händler weltweit besteht heutzutage darin, kontinuierlich und profitabel zu wachsen. Viele der Kaufhäuser und Einkaufszentren verlieren ihre Kunden und Gewinne an den Online-Handel. Um weiter wachsen zu können, müssen sie ebenfalls online expandieren.

Die Lösung besteht in der Entwicklung eines integrierten Omnichannel-Modells, das die Stärken von Online und Offline zusammenführt und den Konsumenten eine nahtlose und ansprechende Erfahrung bietet. Dazu gehört ein effizienteres Bestandsmanagement sowie eine optimierte Produktauswahl und Logistik. In der Zukunft verschwinden also die Grenzen zwischen Online- und Offline-Handel, denn die Konsumenten denken und handeln nicht mehr in einzelnen Kanälen. Wer zukünftig erfolgreich sein will, muss mit dem Konsumenten personalisiert in Kontakt treten und neue Wege im Marketing und im Logistik-Bereich gehen, um sich den stets ändernden Bedürfnissen der Konsumenten anzupassen.

Verschmelzen aller Kanäle

Konsumenten wollen online unterhalten werden, sich weiterbilden und mit ihren Freunden in sozialen Netzwerken interagieren. Die Herausforderung ist, die Shopping-Aktivitäten nahtlos darin einzubetten. Händler müssen auch Content bereitstellen, Influencer wie Berühmtheiten oder Experten müssen innovative und interaktive Online-Erfahrungen schaffen, die die Konsumenten in ihren Bann ziehen und so den Verkauf durch eingebettete Kauf-URL fördern.

Einige Firmen experimentieren bereits mit Content, aber im Westen ist es noch nicht sehr weit verbreitet. Unternehmen müssen sich bewusst machen, dass der Markt der Zukunft aus zwei Richtungen gleichermaßen beeinflusst wird: von den Händlern und von den Konsumenten.

In einem integrierten Omnichannel-Modell können Konsumenten stets überall neue Produkte, Trends, Innovationen entdecken – und das online sowie offline über alle Kanäle hinweg. Der Unterschied zwischen Online- und Offlinehandel wird verschwinden. In China wird dieses Konzept schon gelebt. Hier einige Beispiele: Bei den „Buy+“-Veranstaltungen von Alibaba können Nutzer über Virtual Reality shoppen. Dadurch erfahren sie ein Shopping-Erlebnis, als wären sie tatsächlich physisch in einem Einkaufszentrum

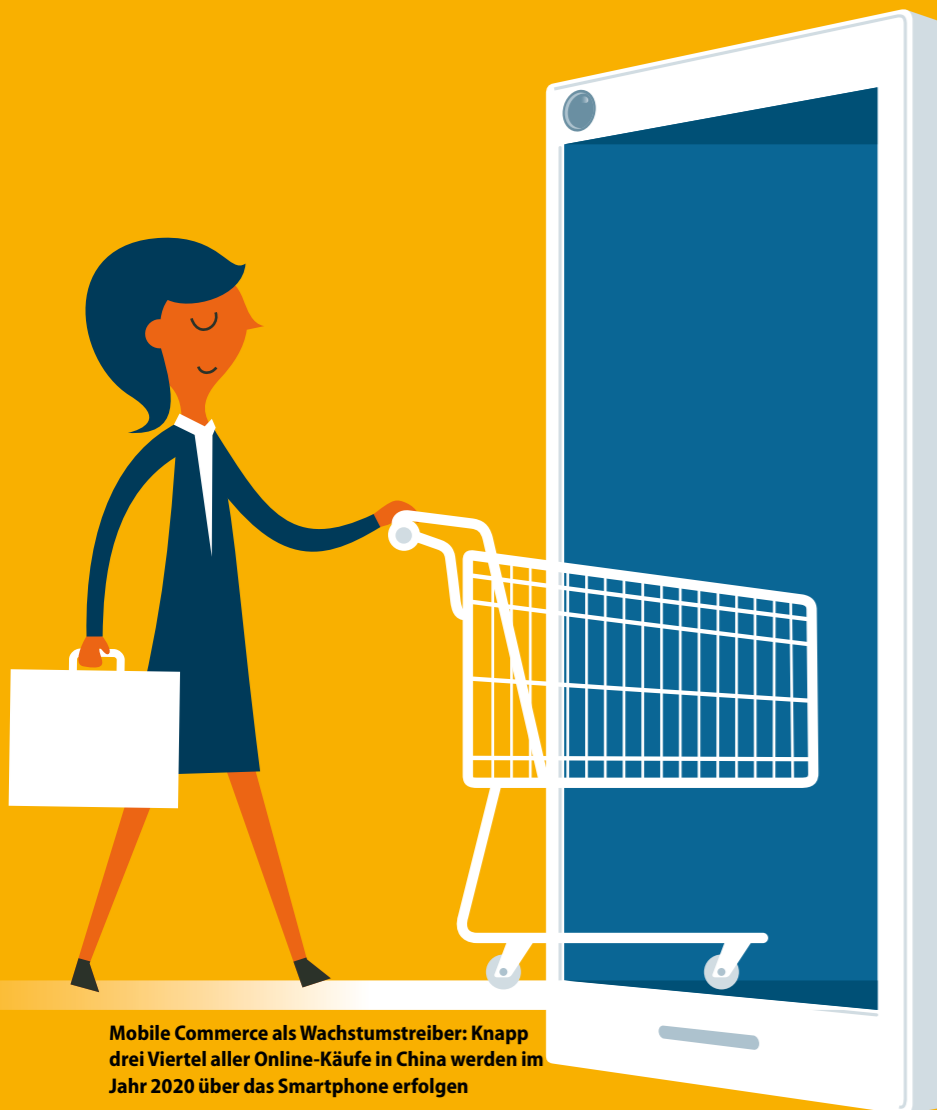
AUTOR



Terry von Bibra, Europa-Chef Alibaba Group

Seit 2015 ist Terry von Bibra General Manager Europe der chinesischen Plattform Alibaba Group. Von 2005 bis 2013 war von Bibra Chief Retail Officer Omnichannel der deutschen Warenhauskette Karstadt. Von 1998 bis 2004 hatte er unterschiedliche Management-Positionen bei Yahoo inne. So war er unter anderem Geschäftsführer Yahoo Deutschland, Vice President Zentraleuropa und Vice President Marketplaces für Yahoo EMEA.

Von Bibra spielte zudem bei der Etablierung von Amazon auf dem europäischen Markt eine zentrale Rolle und leitete das Online-Marketing sowie den Bereich Business Development des Onlineversandhändlers über fünf Jahre lang. Terry von Bibra verfügt über einen Bachelorabschluss in deutscher Literatur der University of California in Santa Barbara, einen Fine-Arts-Abschluss im Bereich Werbefotografie des Art Center College of Design sowie einen MBA/MBI der Rotterdam School of Management.



Mobile Commerce als Wachstumstreiber: Knapp drei Viertel aller Online-Käufe in China werden im Jahr 2020 über das Smartphone erfolgen



mit globalen Händlern wie Costco, Target oder Macy's. Mehr als acht Millionen haben dieses Erlebnis schon ausgetestet und Produkte über Links gekauft, die sie nur mit ihrer Augenbewegung angesteuert haben. Die chinesische Supermarktkette Hema verbindet Online- und Offline-Shopping mit dem Ziel, den Kunden einen besseren Service zu bieten. Dafür nutzt der Kunde eine mobile App, in der er Online-Bestellungen aufgeben, aber auch Produkte recherchieren kann, während er im stationären Laden einkauft. Die Transaktionsdaten werden für personalisierte Empfehlungen genutzt, um den Kunden ein besseres Shopping-Erlebnis zu bieten. Die geografischen Daten stellen die Basis dar, um die effizientesten Liefer-



Online bestellen und bezahlen per Gesichtserkennung – mit Alibaba ist das in China möglich



Forciert massiv den grenzüberschreitenden Handel: die chinesische Plattform Alibaba

siertes Produkt zu entwickeln basierend auf ihrer Kaufhistorie – online und offline.

Künstliche Intelligenz und Big Data

Künstliche Intelligenz (KI) ist für viele einer der wichtigsten Trends der Zukunft. Dabei hat KI bereits heute einen großen Einfluss. Verbesserte Produktsuchergebnisse, auf den Konsumenten zugeschnittene Angebote, Kundenservice mit Chatbots (textbasierte Dialogsysteme – die Redaktion) und Lieferungen innerhalb weniger Stunden sind nur einige Beispiele. Besonders zwei Bereiche stechen heraus: „Smart Supply Chain“ und „Smart Logistics“. Um das Alibaba-Supply-Chain-Management zu optimieren, hat Alibaba eine künstliche Intelligenz namens Ali Smart Supply Chain (ASSC) entwickelt, die Online- und Offline-Händlern die Nachfrage von bestimmten Produkten vorhersagt und ihnen hilft, ihren Lagerbestand für den optimalen Umsatz vorzubereiten, aufzustocken und die Produkte im Lager entsprechend aufzuteilen. Außerdem unterstützt sie bei der Auswahl der richtigen Produkte und angemessenen Preisstrategien. Das Ziel sind schnelle Geschäftsentscheidungen, wenn sich die Geschmäcker der Kunden aufgrund von Trends ändern. Diese kann die künstliche Intelligenz aufgrund von Transaktionsdaten schnell entdecken und Händler können dadurch Nachfrage und Angebot mit einer effizienten Koordination des Warenflusses ausgleichen und somit die Kosten und

70 Prozent aller Paketlieferungen in China werden über die Alibaba-Logistiktochter Cainiao verarbeitet

Während des letzten Singles' Day hat das automatische Beschaffungs- und Verteilungssystem von Ali Smart Supply Chain, die Verfügbarkeit der Waren optimiert, indem es Lager in ganz China verwaltet hat. Außerdem hat sich der Umsatz aufgrund regionaler Nachfragevorhersagen gesteigert. Trotz des immens hohen Volumens erhielten viele Kunden bereits am nächsten Tag ihre Bestellungen.

Smart Logistics

Cainiao Network, das Logistik-Tochterunternehmen von Alibaba, bietet eine logistische Informationsplattform, die Logistikpartner, Lagerhäuser und Distributionszentren miteinander verbindet. Über Cainiao werden 70 Prozent aller Paketlieferungen in China verarbeitet, was durchschnittlich 42 Millionen Pakete pro Tag sind (Stand August 2016). Die smarten und Big-Data-Technologien von Cainiao ermöglichen intelligente Lagerhaus-Managementsysteme, digitale Frachtbriefsysteme und eine computergesteuerte Paketsortierung sowie den Versand in Distributionszentren. Dabei wendet Cainiao eine große Anzahl mo-

dernster Künstliche-Intelligenz-Technologien an, um die Paketzulieferung zu beschleunigen. Das Unternehmen nutzt zum Beispiel GIS (Geographic Information System) gemeinsam mit Künstliche-Intelligenz-Techniken, um Computermodelle zu trainieren, die schnellsten und kosteneffizientesten Lieferrouten zu bestimmen. Dabei wird das gesamte komplexe Straßennetz berücksichtigt – von ländlichen Dörfern bis hin zu überfüllten städtischen Straßen. Cainiao nutzt auch Künstliche-Intelligenz-Technologie, um die Größe der Paketschachteln vorherzusagen, die sich am effizientesten verpacken lassen – je nach Größe und Gewicht. Dadurch lassen sich Verpackungsmaterialkosten von über zehn Prozent einsparen.

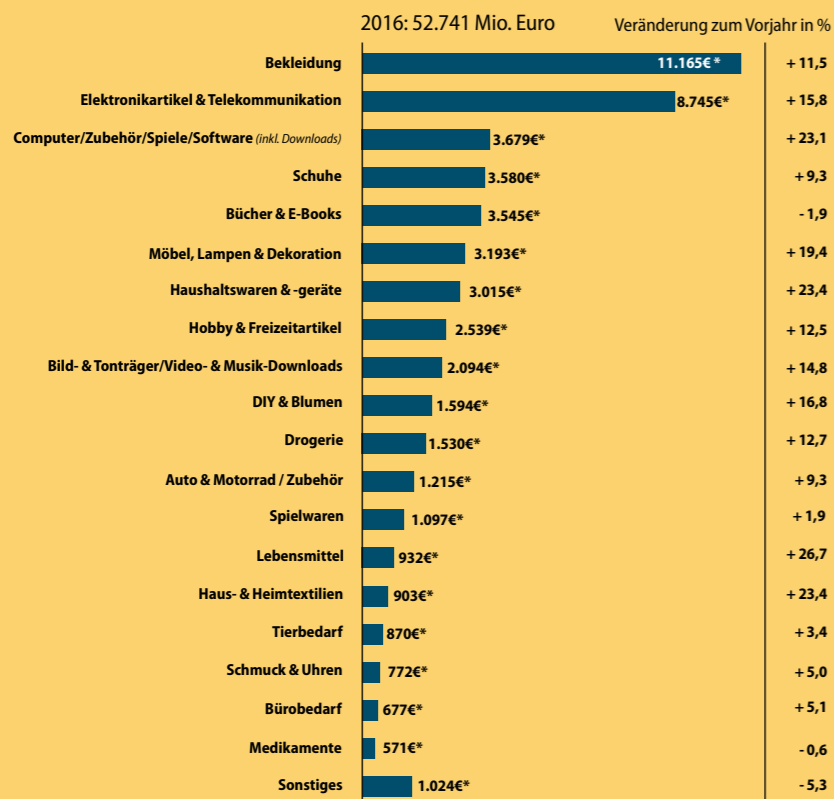
Nahtloses Kundenerlebnis
Die Zukunft liegt in der Entwicklung eines integrierten Omnichannel-Modells, das auf der einen Seite ein nahtloses und ansprechendes Kundenerlebnis bietet und auf der anderen Seite die Effizienz des Lagerbestandsmanagements, der Produktauswahl und der Logistik steigert. In Zukunft verschwinden die Grenzen zwischen Online und Offline. Händler müssen ihr Geschäft an den Konsumenten anpassen, der über alle Kanäle hinweg denkt und agiert. Personalisierter Content und neue Technologien im Marketing und in der Logistik stellen den Schlüssel für den Erfolg von Händlern dar.

Terry von Bibra,
Alibaba Group General Manager Europe



E-COMMERCE

Diese Produkte kaufen die Deutschen am liebsten online



Volumina nach Warengruppen (Vergleich 2015/2016), *Angaben in Tausend Euro

Quelle: BVEH

routen herauszufinden. Denn das Besondere an den Hema-Supermärkten ist, dass die Lieferungen nicht von einem separaten Warenlager aus erfolgen, sondern von jedem Laden selbst. Daher erreichen die Waren in einem Radius von drei Kilometern innerhalb von 30 Minuten nach der Bestellung ihren Bestimmungsort. Alle Zahlungen werden über Alipay, die mobile Bezahlplattform von Alibabas Tochterunternehmen Ant Financial, abgewickelt. Beim letzten Singles' Day am 11. November (größter Onlineshopping-Tag weltweit – kommt aus China, die Redaktion) arbeitete Alibaba mit über einer Million Läden aus den verschiedensten Branchen zusammen, um Kunden eine integrierte Online-Offline-Erfahrung zu bieten. So konnten zum Beispiel Kunden, die bei GAP online eingekauft haben, ihren Einkauf zum nächsten GAP-Laden liefern lassen – und das innerhalb weniger Stunden anstatt Tage. In dem stationären Laden konnten Kunden aber auch QR-Codes von Produkten scannen, die ihnen dann nach Hause geliefert wurden.

Personalisiertes Shopping

Heutzutage verstehen viele Händler unter einer personalisierten Ansprache, den Kunden mit Namen zu begrüßen und ihm Produktvorschläge auf Basis seiner letzten Suchanfragen und Käufe zu unterbreiten. Doch in Zukunft müssen sie noch einen Schritt weitergehen und die Daten analysieren: So können Händler beispielsweise automatisiert Nachbestellungen für Produkte des täglichen Bedarfs anbieten. Einige Händler experimentieren bereits damit, so hilft der Virtual Artist der Make-up-Marke Sephora Nutzern ein personali-

Mehr als drei Viertel der Deutschen kaufen online ein, weil es so bequem ist, fast 70 Prozent aufgrund der günstigeren Preise, und am liebsten shoppen sie abends und samstags im Netz

Private – die Paketboten von morgen?

Die Digitalisierung erreicht die Lieferkette. Dadurch werden viele Dinge möglich, die vor Jahren undenkbar gewesen wären. Innovationen wie Crowd Delivery könnten die letzte Meile revolutionieren. Ein Blick auf die Zustellung von morgen.

Mehr als ein Viertel der Endverbraucher kann sich vorstellen, Pakete einfach selbst zuzustellen. Zu diesem Ergebnis gelangte die Studie von PricewaterhouseCoopers (PwC) zum Thema „letzte Meile“. Das zeigt, wie viel Potenzial in der Lieferung aus dem Netz schlummert.

Win-win-Situation für alle Seiten

Denn ob berufstätige Pendler, reiselustige Studenten oder auch die Großfamilie, die im Urlaub mit ihrem Van gen Süden reist – sie alle können ohne großen Aufwand zum Kurier werden. Dafür benötigen sie lediglich etwas Platz in ihrem Gepäck oder Kofferraum und können gleichzeitig ihre eigenen Reisekosten senken. Genau diese vorhandenen Ressourcen nutzen Crowd-Delivery- und -Shipping-Konzepte. Die Idee bietet eine Win-win-Situation für alle Seiten: Die Absender können ihr Paket kostengünstig nachholen, während die Mitnehmer ihre Reisekosten teilfinanzieren. Zusätzlich wird die Umwelt entlastet, da bereits geplante Fahrten genutzt werden.

AUTOREN



Julian Maar, Geschäftsführer CoCarrier

Seit 2016 ist Julian Maar Geschäftsführer der Crowd-Delivery-Plattform CoCarrier in Berlin, die er mit Anabel Ternès gründete. Zudem ist er CEO der HealthMedo GmbH in Berlin sowie COO des Venture Capital Unternehmens Snow Peak Ventures in Berlin. 2012 bis 2016 war Julian Maar IT-Direktor des Venture-Capital-Unternehmens FSP Invest. Maar gründete bereits mit 16 Jahren sein erstes Onlinemarketing-Unternehmen. Tagsüber studierte er von 2012 bis 2016 an der SRH Hochschule – mit Abschluss Bachelor of Business Administration. Parallel dazu beteiligt er sich an verschiedenen Ventures.



Anabel Ternès, Geschäftsführerin CoCarrier

Seit 2016 ist Anabel Ternès Geschäftsführerin der Crowd-Delivery-Plattform CoCarrier in Berlin, die sie mit Julian Maar gründete. Ternès ist zudem Geschäftsführerin des Instituts für nachhaltiges Management und Professorin und Programm-Direktorin der SRH Hochschule in Berlin. Ternès studierte Germanistik und Diplom-Pädagogik an der Universität Osnabrück. Zudem verfügt sie über den Abschluss Diplom-Kauffrau der Fernuniversität Hagen. In den vergangenen Jahren gründete sie diverse digitale Start-ups und betreut zum Beispiel mit Julian Maar drei Start-ups.

Bei CoCarrier in Berlin zum Beispiel können sich Nutzer über die App oder Browser in wenigen Schritten anmelden. Wenn beispielsweise eine Studentin eine Reise nach Barcelona plant, kann sie auf der Webseite ihre Route eintragen – und so ein potenzieller „CoCarrier“ werden. Ein Absender, der seinen Teppich nach Barcelona schicken will, kann die Studentin kontaktieren und den Transfer planen.

Das Crowd-Delivery-Konzept funktioniert auch andersherum: Der Teppich-Besitzer trägt seinen geplanten Versand nach Barcelona auf der Webseite ein, woraufhin sich die Studentin meldet und das Paket nach Spanien mitnehmen kann. Beim Transfer selbst müssen sich die Nutzer nicht um rechtliche Bestimmungen oder Richtwerte beim Zoll kümmern, das übernimmt die CoCarrier-Plattform.

Alle „CoCarrier“ erhalten ein offizielles Dokument, das dem eines Kuriers ähnelt. Auf diese Weise haftet der Reisende nicht für den Inhalt des Pakets. Die Kosten für eine Sendung per CoCarrier variieren je nach Route und Lieferzeitpunkt. Von Berlin nach Toronto zahlen Nutzer zum Beispiel 92,50 Euro, unabhängig vom Gewicht des Pakets. Der Kurier erhält 75 Prozent des Preises, der vorher per Bedienungs-maske ausgerechnet wurde. Der Rest geht an das Berliner Start-up.

Die wirtschaftlichen Vorteile der Lieferung aus der Crowd: Die Infrastruktur von Lagerhäusern mit großem Fuhrpark, Treibstoffkosten sowie die hohen Verwal-

tungs- und Kuriermitarbeiterkosten fallen komplett weg. Stattdessen gibt es die CoCarrier-Plattform sowie die App, mit der wir die Tür zu einer großen Bandbreite an Zulieferungsoptionen öffnen. Im Vergleich zu traditionellen Logistikunternehmen bietet die Lieferung per Community ein leistungsfähiges und kosten-

Durch Crowd Delivery wird die Umwelt entlastet, da bereits geplante Fahrten genutzt werden

günstiges Logistiksystem. Hinzu kommt die soziale Komponente: Crowd Delivery gibt Paketmitnehmern ein Gesicht. Die Integration von sozialen Netzwerken, der direkte Austausch und die persönliche Absprache führen dazu, dass die „Letzte-Meile“-Problematik komplett entfällt. Auch soziale Aspekte wie der Community-Gedanke, dass etwa Nutzer ein Paket versenden und gleichzeitig die besagte junge Studentin auf ihrem Weg nach Barcelona unterstützen, können motivieren. Dadurch haben Kunden das Gefühl, dass sie der Gesellschaft etwas zurückgeben, statt einen großen Konzern zu unterstützen. Trotz aller Potenziale steht Crowd Delivery auch vor einigen Herausforderungen. Die Lieferung mithilfe der Community ist abhängig von beiden Seiten: vom Angebot und der Nachfrage. Wenn es keine Person gibt, die ein Paket mitnimmt, funktioniert

Sharing Economy im Paketmarkt der Zukunft: Die Community liefert selbst die Pakete aus

CROWD DELIVERY

Crowd Delivery wird insbesondere in den USA als Wegbereiter für die Öffnung der letzten Meile angesehen



Mittels Crowd Delivery wird die Auslieferung auf Privatleute sowie kleinere Betriebe ausgeweitet

VR plus Mehr zum Thema im Dossier „Start-ups in der Logistik“ www.verkehrsrundschau.de/dossiers

auch der Versand nicht. Genau daran scheiterte zum Beispiel DHL mit dem regionalen Versuch, Privatpersonen auf dem Weg zur Arbeit eine Sendung ausliefern zu lassen. Deshalb integriert CoCarrier auch herkömmliche KEP-Dienste in den Service, um Nutzern den Versand ihrer Waren in jedem Fall zu gewährleisten. Langfristiges Ziel ist es aber, jeden Versand wirklich aus der Community zu organisieren.

Prinzip Mitfahrzentrale

Andere Crowd-Delivery-Dienste umgehen das Henne-Ei-Problem, indem sie eigene Kurier beschäftigen. Kehrseite davon ist, dass sie sich ähnlich wie Uber, Helpling und andere Sharing-Economy-Konzepte dem Vorwurf der Schwarzarbeit und der Scheinselbstständigkeit stellen müssen. Dabei kommen sie dem traditionellen Kurier-Konzept zu nah. Die Idee von CoCarrier basiert auf der Nutzung vorhandener Ressourcen zur Schonung der Umwelt. Dabei erhalten die „CoCarrier“ nur einen Fahrtkostenzuschuss. Dieser deckt die Kosten für eine Fahrt, ähnlich wie bei der Mitfahrzentrale, nur teilweise. Die Nutzer selbst betreiben kein eigenes Gewerbe oder eine berufliche Tätigkeit und unterliegen damit keinem Arbeitsschutzgesetz.

Dabei entstand die Idee für CoCarrier aus der Not heraus: Ein Freund hatte ein Bewerbungsgespräch in Frankfurt und im Umzugsstress seinen Anzug in Berlin vergessen. Der günstigste Weg, um schnellstmöglich an seine Garderobe heranzukommen, bot DHL mit einem Preis von 700 Euro. Letztlich flog der Bekannte nach Hause: Das war schneller und billiger. Das zeigt, wie viel Potenzial in den Strecken schlummert, die sowieso von Mitfahrgelegenheiten oder anderen Reisen befahren werden. Von den klassischen Diensten bis hin zu den neuen Start-up-Ideen gibt es ein gemeinsames Ziel: die Verbraucher über ihre Alternativen und die Vorteile zu informieren. Nur dann durchbrechen sie ihre Gewohnheit und greifen auf nachhaltige, kostengünstige und zuverlässige Methoden zurück. ■■■

Julian Maar und Anabel Ternès, Co-Gründer und Geschäftsführer CoCarrier

Integration hat Zukunft

psdesign1/ Fotolia

Neue IT-Plattformen beschleunigen die Entwicklungsfähigkeit der Stückgut-Kooperationen. Den Trend bestimmen netzwerkübergreifende Zusammenarbeit und Transparenz. CargoLine und Eikona zeigen, was in Zukunft im Stückgutmarkt 4.0 vorstellbar ist.

Zwei Trends haben den Stückgutmarkt in den vergangenen Jahren entscheidend geprägt: die Entwicklung immer neuer Dienstleistungen und die zunehmende Verschmelzung von B2B- und B2C-Geschäft. Diese werden auch die fortschreitende Digitalisierung der Logistikkette weiter begleiten.

Kürzere Laufzeiten und eine fortschreitende Marktkonzentration erfordern, dass Logistiker häufiger und flexibler kooperieren. In den großen Stückgutnetzen ist es längst zur Normalität geworden, dass einzelne Mitglieder mit mehr als einem Stückgutnetz zusammenarbeiten. Daher ist es hilfreich, relevante Sendungsdaten effizient austauschen zu können. Für all dies bietet die Weiterentwicklung der IT interessante Möglichkeiten.

In der CargoLine beispielsweise läuft derzeit ähnlich wie bei anderen Netzen ein Projekt zur Modernisierung der IT-Infra-

struktur. Die neue Arbeitsplattform „Octopus“ löst im Juli 2018 das derzeitige Cepra-3.0-System ab. Damit verfolgt die Kooperation drei wesentliche Ziele: die Senkung der momentanen IT-Kosten, schnellere Weiterentwicklung und eine größere Unabhängigkeit von ihren IT-Dienstleistern durch eine konsequente Mehrlieferantenstrategie.

Neben der Anpassung des Zentralsystems sind auch Umstellungen an bis zu 15 TMS notwendig

Der Systemwechsel ist zudem mit dem Umstieg auf eine moderne Software-Architektur verbunden, die die Nutzung sogenannter Microservices als Software-Anwendungen für Teilbereiche ermöglicht. Für CargoLine ist dies ein wichtiger

Schritt in die Zukunft beziehungsweise die fortschreitende Digitalisierung. In zentralen Aufgabenbereichen realisiert die Software- und IT-Firma Eikona das Projekt, die bei der Umsetzung eng mit den anderen Partnern zusammenarbeitet.

Neue Trends aufnehmen

Ausgangspunkt für Octopus war die Notwendigkeit, schneller als bislang auf die Trends eines im Umbruch befindlichen Logistikmarkts reagieren zu können. Der anhaltende Boom im E-Commerce, ständig neue, individuelle Kundenanforderungen sowie veränderte Sendungsstrukturen erfordern es, Weiterentwicklungen und neue Services schneller implementieren zu können.

Neben der Anpassung des Zentralsystems sind dafür auch Umstellungen an den bis zu 15 verschiedenen Transportmanagementsystemen (TMS) der Gesellschafter

und Franchisenehmer notwendig. Im April 2016 hat deshalb die zuständige Projektgruppe begonnen, die Anforderungen für eine Neuausschreibung der Zentral-IT zu definieren. Das neue System sollte so aufgestellt werden, so die Zielvorgabe, dass Betrieb, Software-Architektur, Auftragsmanagement und die kooperationsinterne Verrechnung künftig von unterschiedlichen Logistikdienstleistern übernommen werden können. So erreicht die Kooperation einerseits eine bessere Verteilung der Entwicklungsressourcen und kann andererseits auch für künftige Weiterentwicklungen mit den jeweils in ihrem Sachgebiet führenden IT-Dienstleistern zusammenarbeiten. Dabei ersetzt das neue System zunächst die alten Funktionen und verschlankt die Prozesse. Nach dem Start des Produktivbetriebs beginnt das Netzwerk mit der Weiterentwicklung und macht sich dabei die neue Softwarearchitektur zunutze.

Denn sogenannte Microservices für neue Funktionen oder Dienstleistungen lassen sich schneller einführen und über die Zentralplattform auch allen angeschlossenen Partnern bereitstellen.

Aufteilung von Leistungsbereichen

Mit diesen Anforderungen startete CargoLine im August 2016 die Ausschreibung für ihr neues IT-System, in die auch der bisherige Full-Service-Partner einbezogen wurde. Alle IT-Dienstleister konnten dabei selbst entscheiden, in welchen Bereichen sie sich angesichts der aufgeteilten Struktur beteiligen wollten. Seitens der Kooperation galt lediglich der Grundsatz, keinem IT-Dienstleister den Zuschlag für alle Leistungsbausteine zu erteilen.

Nach dem Zugang der Angebotsunterlagen wurden Workshops mit den Bietern durchgeführt. Im Januar 2017 fiel schließlich die Entscheidung, sodass mit der Programmierung begonnen werden konnte. Einen Einschnitt gab es im April, als der IT-Dienstleister für die Software-Architektur ersetzt werden musste. Rückblickend betrachtet verfügte er nicht über ausreichend Branchenerfahrung und konnte diesen Rückstand nicht rasch genug aufholen.

Nach einer kurzen Interims-Phase erhielt die Eikona neben den Anwendungsservices auch für diesen Bereich den Zuschlag. Dabei hat der modulare Aufbau des neuen Systems einen reibungslosen Übergang ermöglicht und so schon früh bewiesen, dass die gewählte Struktur für mehr Unabhängigkeit sorgt.

Seit Juli senden die CargoLine-Betriebe bereits Echtzeiten an die neue Plattform, um die Datenmenge unter Echtbedingungen testen zu können. Gleichzeitig wird durch dieses Vorgehen ein neuer Datstamm aufgebaut. Denn die Übernahme von Daten aus dem Altsystem ist nicht vorgesehen – sie bleiben aber beim alten IT-Dienstleister archiviert und sind dort für alle erforderlichen Auswertungen weiterhin zugänglich.

Betriebe entwickeln mit

Mitte September 2017 haben ausgewählte Partner mit ersten Tests des neuen Systems begonnen. Während die Prozesse der Kooperation unverändert bleiben, können sie sich bereits mit der neuen Arbeitsoberfläche vertraut machen und Verbesserungsvorschläge einbringen. Der abschließende Testbetrieb startet im Januar 2018. Ab

Irgendwann steuert und optimiert im Stückgutmarkt eine zentrale Plattform die Produktionsprozesse aller

dann werden die einzelnen Relationen bis zum Sommer sukzessive auf die neue Plattform umgestellt, während das bestehende System weiter zur Verfügung steht. Ab dem 1. Juli 2018 ist Octopus für alle Gesellschafter, Franchisenehmer, Partner und Kunden live geschaltet.

Die Digitalisierung der CargoLine ist damit nicht zu Ende – eine Partnerschaft mit Start-ups wie der digitalen Spedition InstaFreight hat bereits begonnen. Hier profitieren die Partner des Netzwerks von der innovativen Auftrags-Vermittlungsplattform als erweitertem Vertriebsinstrument. Auch mit Garage 33 aus Paderborn laufen bereits Workshops mit dem Ziel, die Informationsvermittlung an Endkunden weiter zu verbessern und durch Nutzung digitaler Lösungen eventuell neue Geschäftsmodelle zu entwickeln.

Für beide Verbindungen gilt aber auch, dass alle damit zusammenhängenden Speditions-

und Logistikleistungen nur innerhalb der bestehenden CargoLine-Welt erbracht werden. Denn auch bei jeder zukünftigen Zusammenarbeit gilt gegenüber den Kunden der Kooperation der bewährte Service.

Zusammenarbeit in Einzelbereichen

Grundsätzlich werden solche punktuellen Partnerschaften in Zukunft deutlich erleichtert. Denn unabhängig von der Zusammenarbeit mit der CargoLine vereinfacht der Anbieter Eikona Logistikdienstleistungen, Verladern und IT-Serviceprovidern den Datenaustausch insgesamt. Die neue, offene Eikona-Integrationsplattform verknüpft diese Kommunikationspartner dafür in einem einzigen System, das Daten annimmt, konvertiert und in Echtzeit verteilt. So stehen sie allen Beteiligten direkt zur Verfügung, was neue Kooperationsbeziehungen ermöglicht und die dafür erforderliche Transparenz schafft.

Ausgangspunkt der Eikona-Integrationsplattform war der Bedarf bestehender Netzwerke, neue Partner, die darüber hinaus auch Mitglieder in einer weiteren Kooperation sind, schneller aufzuschalten. Außerdem müssen diese selbst sowie ihre Kunden und Partner immer auf alle erforderlichen Produktiv-Informationen zugreifen können. Gleichzeitig hat ein Generationswechsel in der Logistikbranche begonnen, der mit Smartphones, Telematik-Optionen und Start-ups den Wunsch nach neuen IT-Services geweckt hat.

So entstand ein Trend, der eine Abkehr von den bislang in der Logistik üblichen monolithischen IT-Systemen einleitet.

Ähnlich wie im Octopus der CargoLine werden offene Systeme den Markt dominieren, in denen Rechenzentrumsinfrastruktur, Software-Architektur und Anwendungen als Microservices unterschiedlicher IT-Dienstleister voneinander getrennt sind. An solchen Entwicklungen arbeiten derzeit alle großen mittelständischen Netze, um den an sie gestellten Bedarf nach einer Öffnung ihrer Welten zu erfüllen. Viele von ihnen greifen längst auf Drittpartner zurück. Gerade Logistiker, die in mehreren Netzen agieren, stellen daher besondere Anforderungen an die Verarbeitung von Sendungsinformationen. Sie wollen ihren Kunden ein einziges zentrales System für die Sendungsverfolgung bieten; zugleich sollen ihre Mitarbeiter für die Arbeit mit mehreren Partnern nicht mehrere IT-Systeme nutzen müssen.

Auf Basis der Plattform können neue Formen der Zusammenarbeit mit anderen Netzen entstehen

Diese Lücke schließt die Eikona-Integrationsplattform: Als offene, systemübergreifende Lösung ermöglicht sie – entsprechende Vereinbarungen mit den Netzen vorausgesetzt – die Kommunikation mit den Plattformen der Kooperationen. So entsteht ein geschlossenes Arbeitssystem, in dem eine Spedition alle eigenen Sendungen sichtbar machen und ihren Kunden ein einheitliches Track & Trace bieten kann.

Darüber hinaus bildet die Eikona-Integrationsplattform die Basis, auf der Logistikdienstleister künftig Microservices aller zertifizierten IT-Dienstleister für alle Bereiche des Auftragsmanagements nutzen können, angefangen bei der Auftragserfassung bis hin zum Rückspielen des Sendungsstatus in die Kundensysteme. Möglich ist dies, weil für diese Integrationsplattform nur eine einmalige Anbindung erforderlich ist. Wenn diese geschafft ist, konvertiert das System sämtliche Daten in ein plattforminternes Format, das den Datenaustausch mit allen angeschlossenen Partnern ohne Systembrüche leistet. Aus einer Vielzahl von „Eins-zu-eins-Verbindungen“ von Logistikern mit ihren Kommunikationspartnern formt die Eikona-Integrationsplattform die „m-zu-n-Verbindung“, also die Verbindung mit beliebig vielen Kommunikationspartnern über einen einzigen Kanal und somit mit deutlich schnelleren Anschlussmöglichkeiten. Das spart Zeit, denn derzeit kann schon die Einrichtung einfacher EDI-Verbindungen bis zu eine Woche dauern.

Als offene Plattform bietet die Eikona-Integrationsplattform aber auch IT-Dienstleistern die Möglichkeit, den angeschlossenen Nutzern ihre Funktionen über alle Leistungsbereiche der Logistik zur Verfügung zu stellen. Das gilt zum Beispiel für das Clearing in der Leistungsverrechnung zwischen Speditionen und für Warehouse-Management-Systeme als Software-as-a-Service (SaaS) (ein Teilbereich von Cloud-Computing – die Redaktion) in Klein-Projekten.

Neue Kooperationsoptionen

Außerhalb heutiger Schablonen gedacht, können auf Basis der Eikona-Integrationsplattform auch neue Konstellationen der Zusammenarbeit zwischen kleineren und größeren Netzwerken sowie mit Verladern entstehen. Denn die Werkzeuge zur Öffnung geschlossener Welten sind auf der Plattform vorhanden: Sendungsdaten, Routing, Track & Trace und Clearing. Die Intensität der Nutzung der offenen Plattform, jenseits der reinen Datenintegration, bestimmt jeder Nutzer selbst, auf Basis seiner eigenen Digitalisierungs- und Plattformstrategie. Die Microservices, die er da nutzt, kann er selbst entwickeln, vom IT-Dienstleister seiner Wahl entwickeln lassen oder vorhandene Microservices nutzen.

Jörn Peter Struck, Vorsitzender der Geschäftsführung CargoLine, Manuel Drescher, Vorstand Eikona

AUTOREN



Jörn Peter Struck, CargoLine

Seit 2014 ist Jörn Peter Struck Vorsitzender der Geschäftsführung der Stückgutkooperation CargoLine in Frankfurt am Main.

Bereits im Jahr 2006 wechselte Struck als Geschäftsführer zur Stückgutkooperation CargoLine. Zuvor hatte der 52-Jährige über 14 Jahre lang unterschiedliche Funktionen in verschiedenen namhaften Speditions- und Logistikunternehmen inne, unter anderem bei Kühne + Nagel, Gefco, Südkraft, zuletzt als Vice President Logistics Solutions bei Thiel Logistik/Microlog. Jörn Peter Struck studierte an der Universität Hamburg Betriebswirtschaftslehre (BWL) mit den Schwerpunkten Logistik, Handels- und Verwaltungsbetriebslehre.



Manuel Drescher, Eikona

Seit 2001 ist Manuel Drescher Vorstandsvorsitzender des Software- und IT-Unternehmens Eikona, Volkach, das er im selben Jahr gegründet hatte.

2006 bis 2017 gründete Drescher etliche Unternehmen: zunächst Eikona Systems, dann Ecology (Suchmaschinenoptimierung), Anaxco (Logistiksoftware) sowie unter anderem das Unternehmen Eikona Cinema Solutions. 2000 bis 2004 studierte er BWL an der FH Würzburg-Schweinfurt. 1998 bis 2000 war Drescher Assistent der Geschäftsführung in der damaligen Großbäckerei Hiestand. 1994 bis 1997 absolvierte Manuel Drescher eine kaufmännische Ausbildung bei der Großbäckerei Hiestand.



Aufbruch in eine neue, transaktionale Welt

Alle reden über die Blockchain, aber keiner weiß, was sich dahinter konkret verbirgt. Das System sollte man aber verstehen. Denn die neue Technologie könnte Transaktionen im Internet für immer verändern und auf lange Sicht sogar Banken überflüssig machen.

Es wird viel über das Thema „Blockchain“ geredet. Laut der IT- und Business-Consultingfirma Gartner ist das Konzept gar der wichtigste IT-Trend 2017. Trotzdem bleibt das Thema sehr abstrakt. Höchste Zeit, sich mit Blockchain einmal genauer zu beschäftigen und zu klären, ob und in welchen Bereichen die Technologie in der Logistik sinnvoll ist.

Transaktionen ohne Vermittler

Blockchain ist eine Technologie, die vor allem durch die Kryptowährung Bitcoin bekannt wurde (siehe Kasten Seite 29). Wie in einem digitalen Kassenbuch werden in der Blockchain Transaktionen gespeichert – dezentral, also auf den Rechnern aller Teilnehmer, unveränderbar und transparent. Diese Eigenschaften machen das Konzept zu einer interessanten und disruptiven Technologie für Firmen in vielen Branchen, weil sie Transaktionen, Geschäfte und Verträge direkt, sicher und ohne bisher notwendige Vermittler wie Banken oder Notare abschließen können. Neben der Überweisung von Kryptowährungen wie Bitcoin können zum Beispiel rechtssichere Verträge über die neue Tech-

nologie geschlossen werden. Sogenanntes Smart Contracting macht Verträge möglich, deren Einhaltung mit Algorithmen überprüft wird. Zahlt zum Beispiel ein Autokäufer seine Raten nicht, könnte die Blockchain via Internet den Zugang zum Fahrzeug sperren. Kurz gesagt: Mit Blockchain kann Vertrauen zwischen Akteuren hergestellt werden, die aus dezentralen, virtuellen und realen Welten stammen können und sich dabei gegenseitig nicht einmal kennen müssen. Mit dieser Technologie lassen sich Werte, zum Beispiel finanzielle Mittel, Verträge oder Services verschiedenster Art, austau-

schen, und zwar schnell, direkt und fälschungssicher. Der wichtigste Vorteil von Blockchain ist also die hohe Daten- und Manipulationssicherheit. Übermittelte Informationen werden nachhaltig und revisionssicher zur Verfügung gestellt. Blockchain kann also Unternehmen in Form solcher „Smart Contracts“ in Verbindung mit Algorithmen auch dabei unterstützen, über Analytics Schwachstellen in Lieferketten, im Zahlungs- und Warenverkehr oder in anderen Geschäftsprozessen aufzudecken. Das kann zu schlankeren und störungsfreien Prozessen und damit zu Einsparungen in der Produktions- und

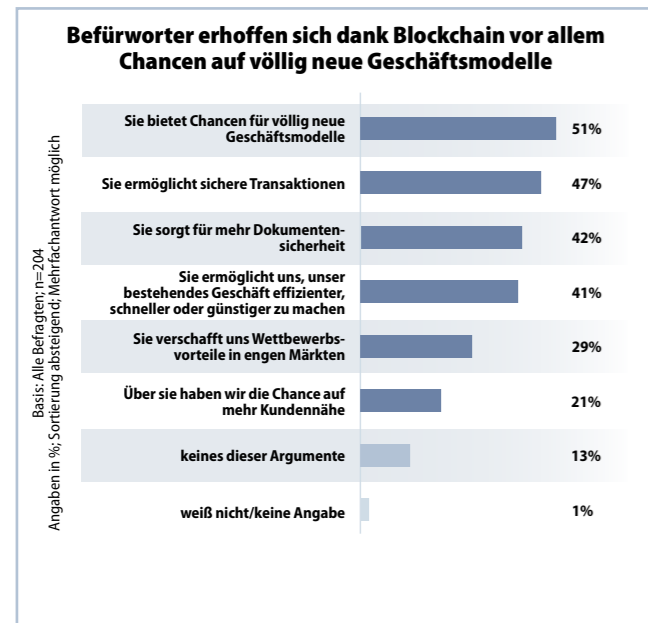
GLOSSAR

Was ist Blockchain?

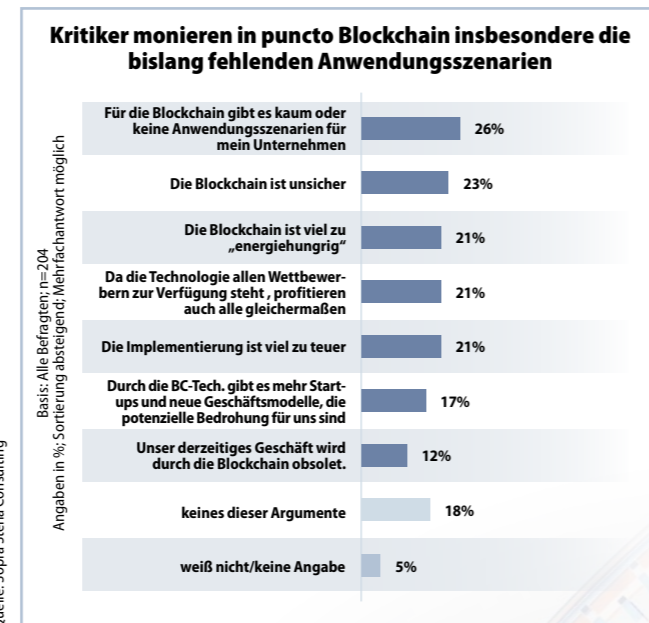
Die Blockchain (Blockkette) ist eine dezentrale Datenbank. Sie wird kontinuierlich um Datensätze erweitert, genannt „Blöcke“, die mittels kryptographischer Verfahren miteinander verkettet sind. Ist ein Block vollständig, wird der nächste erzeugt – so erklärt Wikipedia die neue Technologie. Blockchain ist also eine Art digitales Kassenbuch, das Transaktionen zwischen einem Verbraucher und Lieferanten

verzeichnet. Dieses Kassenbuch (englisch: „Ledger“) wird von vielen Rechnern verwaltet, Transaktionen in diesem Kassenbuch müssen von jedem dieser Rechner aus dezentral bestätigt werden, um gültig zu sein. Das bekannteste Beispiel für Blockchain ist die Kryptowährung Bitcoin, die einen sicheren Zahlungsverkehr ohne „Intermediäre“ ermöglicht, also ohne Banken und Kreditinstitute.

ARGUMENTE FÜR DIE BLOCKCHAIN



ARGUMENTE GEGEN DIE BLOCKCHAIN



Vertriebskette führen. Wenn es darauf ankommt, dezentrale Anwendungsfälle und Transaktionen sicher, transparent und nachvollziehbar zu steuern, spielt Blockchain ihre Stärken aus. Wenn man an Lieferbeziehungsweise Garantieketten denkt, in denen sich die einzelnen Beteiligten vielleicht nicht oder nur teilweise vertrauen, lässt sich die Transparenz der Transaktionen – und damit das Vertrauen in das System – über das Prinzip der Blockchain realisieren.

Transaktionen über Grenzen hinweg

Aufgrund der großen Anzahl von Beteiligten aus unterschiedlichen Firmen entlang der Lieferkette und der damit verbundenen hohen Zahl an Transaktionen über System- und Unternehmensgrenzen hinweg könnten sich viele Potenziale für den Einsatz von Blockchain-Technologien in der Logistikbranche ergeben. Ein multimodaler Transport umfasst typischerweise mehrere Hundert Transaktionen und eine über zweistellige Anzahl von Beteiligten – darunter Versender, mehrere Verladere und Speditoren als Subunternehmer oder Zollbehörden. Der Digitalisierungsgrad dieser Transaktionen ist bislang gering, Frachtdokumente sind in der Regel heute noch papierbasiert. Nicht zuletzt erzeugen gestiegene Konsumentenerwartungen an die ethisch unbedenkliche Herkunft von Produktbestandteilen die Bereitschaft der Industrie, in die Rückverfolgbarkeit zu investieren. Für die Digitalisierung von Logistikprozessen ist eine Blockchain nicht zwingend

nötig. Aber sie schafft überall dort einen Vorteil, wo die Beteiligten kein Interesse an einer vollständigen Integration ihrer Systeme haben. Stattdessen können sie ihre Transaktionen in ein gemeinsam genutztes, verteiltes System (Distributed Ledger Technology) einfließen lassen, um von der fälschungssicheren, verifizierten Dokumentation der Supply Chain zu profitieren, zum Beispiel durch Echtzeitinformationen zu Waren und Assets entlang der Lieferkette. Der kooperative Ansatz der Blockchain ermöglicht es, Risiken zu minimieren und die Supply-Chain-Resilienz zu erhöhen. Um allen Beteiligten – vom Produzenten über den Fahrer bis zum Konsumenten – die Interaktion mit der Blockchain zu vereinfachen, ergänzt Microsoft die Blockchain mit flexiblen Front-Ends im Web, über Apps und Schnittstellen. Dafür entwickeln Microsoft-Partner wie Contractus Management-Frameworks und Lösungen für einzelne logistische Prozesse und Problemstellungen. In welchen Bereichen der Einsatz von Blockchain in der Logistik vorstellbar ist, zeigen folgende Ausführungen.

Szenario Regulation & Compliance

Internationale Logistikaufträge unterliegen in bestimmten Regionen Bestimmungen wie Im- und Exportbeschränkungen oder anderen Auflagen. Zahlungsströme müssen länderspezifisch über bestimmte Banken geführt und Regierungsbehörden Zugriff auf Auftragsinformationen erteilt werden. Die Koordination der beteiligten Parteien sowie regulatorische Nachweise werden ma-

nuell erstellt und bei Behörden und Institutionen eingereicht. Antragsstellung und Genehmigung kosten Zeit und manuellen Aufwand. Ein direkter Systemzugriff ist auf Ebene einzelner Aufträge nicht möglich, da dies einen externen Zugriff auf die IT-Systeme der Logistiker erfordern würde. Mit einem dezentralen, Blockchain-basierten Auftragsmanagement können beteiligte Dritte direkten Zugriff auf spezifische Auftragsinformationen erhalten, ohne auf interne IT-Systeme der Logistiker zuzugreifen. Der „Smart Contract“ ist dabei die digitale Repräsentation eines Logistikauftrages, gibt allen Beteiligten Zugriff und vermittelt zwischen den Prozessen der beteiligten Parteien. Aufgrund der Unveränderbarkeit der Daten fungiert der „Smart Contract“ als dauerhafter Nachweis der Einhaltung gesetzlicher Vorschriften und Regularien. Die Blockchain-Technologie minimiert gleichzeitig die Kosten durch die Einsparung manueller Koordination und die Risiken durch einen manipulationssicheren Datenaustausch in Echtzeit.

Szenario Auftragsdisposition

Die Verteilung eines Logistikauftrags über mehrere potenzielle Logistikpartner erfordert eine erhebliche manuelle Koordination. Auftragspositionen müssen auf einen Pool von Logistikern und Subunternehmern verteilt werden. Immer wieder entstehen Unstimmigkeiten zwischen verladerer Ware und Lieferschein sowie Risiken in der Bewertung der Pfandrechte durch unzureichendes Wissen über den

Verkehrswert und die Besitzverhältnisse der transportierten Waren. Diese Probleme könnten mit einer Blockchain-Lösung behoben werden, weil der Versender Zugriff auf ein dezentrales Netz von Unternehmern erhält und die Leistungserbringung durchgehend digital überwacht wird. Digitale Lieferscheine und Frachtbriefe erhöhen die Effizienz. Zudem könnte der Versender die Zahlung an den Logistikdienstleister in Echtzeit auslösen, da er eine sofortige, Blockchain-verifizierte Lieferbestätigung erhält. Alle Unterlagen und Informationen sind manipulationssicher in einem digitalen Contract hinterlegt.

Szenario auftragsbezogene Produktion

Auftragsfertiger haben in der Regel schwankende Logistikbedarfe. Ihre Aufträge müssen an verschiedene Logistikpartner verteilt und die Auslieferung als Teil der Wertschöpfungskette koordiniert und kontrolliert werden. Zudem müssen Kapazitätsänderungen mit Sicherheitsbeständen gepuffert werden, was erhöhte Lagerkosten mit sich bringt. Sind alle Beteiligten über ein Blockchain-Management-Framework wie das von Contractus oder das Open-Source-Projekt CoCo auf der Basis von Microsoft Azure auf dem gleichen Informationsstand, können Beschaffungskosten durch (teil-)automatisierte Kapazitätsplanung und digitale Beauftragung gesenkt werden. Dabei wird der Transportauftrag in der Blockchain publiziert und alle Antworten laufen unabhängig von dem vom Lieferanten gewählten Kanal einheitlich beim Auftragsfertiger in seinem Contractus Cockpit ein. Hier findet die Auswahl automatisiert nach Geschäftsregeln statt. Subunterneh-

mer werden direkt in den Contract dazuge-laden und der Erfüllungsstatus dokumentiert. Die Lieferkette wird also durch digitale, papierlose Beauftragung und Koordination beschleunigt und die Fehleranfälligkeit der Lieferkette durch einen transparenten Produktionsstatus sowie die Nachverfolgung von Aufträgen reduziert. Durch die verbesserte interne Prozesskommunikation sinken die Fertigungskosten. Langfristig können zudem neue Partner, zum Beispiel regionale Zulieferer, leichter gewonnen und integriert werden.

Szenario Behältermanagement

Transportmittel wie Europaletten und andere Behälter werden in einem Umlaufverfahren ausgetauscht. Ein Austausch der Paletten für gelieferte Ware durch Leerpaletten ist nur selten praktikabel. Durch unterschiedliche Qualitätsklassen und die Sortierung der Behälter entstehen Speditoren hohe Umlaufkosten. Diese betragen zwischen 2,50 und über 4 Euro pro Palette – bei mehr als 90 Millionen Europaletten in Deutschland ein erheblicher Faktor. Zudem werden unnötigerweise leere Paletten über weite Strecken transportiert. Mittels eines dezentralen, Blockchain-basierten Paletten-/Behälterkontos könnten die Umlaufkosten für Paletten und Behälter gesenkt werden. Im Konto würden die Zu- und Abgänge an Paletten gespeichert. Zudem könnten Anfragen nach Paletten gestellt und von Palettenbesitzern beantwortet werden. Beim Austausch der Paletten würde das Konto sofort ausgeglichen.

Beispiel Transportversicherung

Die weltweit erste Blockchain-Plattform für die Transportversicherungsbranche haben

EY, Guardtime gemeinsam mit Microsoft, A. P. Møller-Maersk A/S, Acord, MS Amlin, Willis Towers Watson und XL Catlin initiiert.

Die weltweite Lösung auf Basis der Cloud-Plattform Microsoft Azure verbindet Kunden, Makler, Versicherer und Dritte. Sie kann Daten über Vermögenswerte von mehreren Parteien erzeugen und pflegen, Daten mit Versicherungsverträgen verknüpfen, Informationen empfangen und darauf reagieren, zum Beispiel in Form einer Tarifänderung, Kundenvermögen, Transaktionen und Zahlungen verbinden sowie erstmalige und weitergehende Schadenmeldungen erfassen und auswerten.

Beispiel Rohöl-Supply-Chain

Der australisch-britische Rohstoffkonzern BHP Billiton nutzt die Ethereum Blockchain und das InterPlanetary File System (IPFS) auf Microsoft Azure, um die Effizienz der globalen Supply Chain zu verbessern. So werden zunächst in der Blockchain die Bewegungen geologischer Proben dokumentiert und verfolgt. Diese Blockchain-Anwendungen sind nur ein kleiner Teil der vielen Projekte, die derzeit rund um dieses Thema entstehen. Es lohnt sich dazu immer einen Blick auf das Rise-100-Ranking mit den 100 einflussreichsten Unternehmen mit Blockchain-Bezug zu werfen. Hier halten auch zunehmend Logistikansätze Einzug. Fakt ist: Blockchains haben innerhalb einzelner Organisationen nur einen geringen Nutzen. Je mehr Organisationen und Unternehmen oder gar Mitbewerber jedoch beteiligt sind, desto erfolgreicher können Prozesse optimiert werden und desto größer wird der Nutzen dieser Technologie. Im Gegensatz zu früheren Methoden, bei denen der Weg über eine Vermittlungsinstanz führte, die die Authentizität dieser Werte validieren muss, lässt sich die Abwicklung über die virtuellen „Kettenglieder“ beschleunigen. Visionäre sprechen schon jetzt von einer völlig neuen, transaktionalen Welt, in der sich die Geschäfte zwischen Firmen sowie mit Verbrauchern in Zukunft abspielen. Wichtigster Vorteil von Blockchain ist dabei die hohe Daten- und Manipulationssicherheit. Übermittelte Informationen werden nachhaltig und revisionssicher zur Verfügung gestellt.

Birgit Davidian, Industry Market Development Manager Logistik, Jürgen Wirtgen, Geschäftsbereich Cloud & Enterprise, beide Microsoft

AUTOREN

Birgit Davidian, Industry Market Development Manager Logistik bei Microsoft

Seit 2006 ist Birgit Davidian bei Microsoft für Branchenlösungen in der Logistik zuständig. Als Industry Solution Executive unterstützt sie Logistiker bei der digitalen Transformation sowie der Nutzung innovativer Technologien wie Cloud Computing, Internet of Things (IoT), Big Data, künstliche Intelligenz, Mixed Reality und Blockchain. Birgit Davidian studierte Betriebswirtschaftslehre an der TU Berlin und war danach in verschiedenen Stationen in Marketing und Vertrieb in der Softwarebranche tätig.

Jürgen Wirtgen, Geschäftsbereich Cloud & Enterprise bei Microsoft

Jürgen Wirtgen verantwortet das Microsoft Geschäft mit Datenlösungen zum Management und der Analyse von Daten. Zuvor war er in verschiedenen leitenden Positionen in Vertrieb und Marketing bei Microsoft und Oracle tätig. Von 2005 bis ins Jahr 2008 war Wirtgen Professor an der Hochschule Bonn-Rhein-Sieg. Jürgen Wirtgen studierte Informatik an der Rheinische-Friedrich-Wilhelms-Universität in Bonn – er schloss das Studium als Diplom-Informatiker ab.

Waren unter der Straße anliefern

Unterirdisch Städte versorgen und so die Straßen entlasten. Das will das Projekt „CargoCap“. Dass das Ganze keine fixe Idee in der urbanen Logistik ist, zeigt Bergisch Gladbach. Dort könnte das Konzept vielleicht schon im Jahr 2021 Realität sein.



Lösung für Innenstädte? Das CargoCap-System ist eine Art gigantische Rohrpost, mit dem Waren unterirdisch zugestellt werden können

Alle Fotos/Grafiken: CargoCap

Während in vielen Städten Lkw auf Straßen mehr im Stau stehen als fahren, läuft der Güterverkehr nur wenige Meter unterhalb des Asphaltflüssig ab: Durch eine Röhre von 2,8 Metern Durchmesser werden Transportkapseln geschickt. Sie verteilen die Ware in der Stadt und nehmen im Gegenzug Abfälle oder fertige Produkte mit heraus. Was nach Zukunftsmusik klingt, könnte schon in vier Jahren dank der innovativen Zustelllösung CargoCap in Bergisch-Gladbach Realität werden. Als erste deutsche Kommune prüft die Stadt den unterirdischen Gütertransport in einer Machbarkeitsstudie. Der erste Spatenstich könnte im Jahr 2019 und die Inbetriebnahme im Jahr 2021 erfolgen.

Das CargoCap-System

Das CargoCap-System wurde im Rahmen eines vom Ministerium für Schule, Wissenschaft und Forschung des Landes Nordrhein-Westfalen geförderten interdisziplinären Forschungsverbundes an der Ruhr-Universität Bochum in den Jahren 1998 bis 2002 konzipiert und aus technischer, ökonomischer, ökologischer und juristischer Sicht bewertet. Seitdem erfolgte mit Unterstützung der Industrie sowie der Deutschen Bundesstiftung Umwelt (DBU) Osnabrück die technische Weiterentwicklung durch die CargoCap GmbH, Bochum, den Lehrstuhl für Maschinenelemente und Fördertechnik der Ruhr-Universität Bochum sowie die S&P Consult, Bochum bis zur inzwischen erreichten Einsatzreife. Das CargoCap-System ist die fünfte ergänzende Transport-Alternative zu Straße, Schiene, Wasser und Luft, um in Kombination mit Konsolidierungszentren (GVZ) an Stadträndern beziehungsweise Stadtumgebungen palettierte Güter automatisiert durch unterirdische Fahrrohrleitungen schnell, wirtschaftlich, zuverlässig, witterungsunabhängig und umweltfreundlich zu transportieren.

Autonom und vollautomatisch

Es ist als eigenständiges, leistungsfähiges und problemlos erweiterbares System konzipiert, das betriebliche Rentabilitätsanforderungen erfüllt, sich einfach in traditionelle Verkehrssysteme und Logistikkonzepte implementieren und schnell technisch und rechtlich ohne Verletzung von Bürgerinteressen realisieren lässt. Der unterirdische Gütertransport erfolgt autonom und vollautomatisch durch individuell elektrisch angetriebene, computer-

gesteuerte Transporteinheiten, den sogenannten Caps. Der Laderaum eines Caps ermöglicht die Aufnahme von je drei Euro-Paletten oder anderen Standardladungsträgern. Die Euro-Palette ist ein genormter Lastträger. Ihr Einsatz garantiert die leichte Implementierung von CargoCap in bestehende Materialflusketten aus konventionellen Verkehrssystemen. Durch die Beladung mit maximal drei Euro-Paletten pro Cap ist eine hohe Ladungs- und Verteilungsflexibilität der Waren gewährleistet. Zu den von CargoCap zu transportierenden Gütern zählen Konsum- und Investitionsgüter, Sammel- und Stückgüter, Produktionsbauteile, Baustoffe, Paket- und Expressfracht sowie Nahrungs- und Genussmittel. Etwa zwei Drittel aller in Deutschland transportierten Waren dieser

CargoCap verspricht erhebliche Verkürzung der Transportzeit gegenüber der Lkw-Beförderung

Art passen ohne weiteres Aufbrechen der Ladung in den CargoCap-Frachtraum. Die Transportgeschwindigkeit beträgt 36 km/h. Sie wird im Fahrrohrleitungsnetz konstant eingehalten und führt zu einer erheblichen Verkürzung der Transportzeit gegenüber dem Lkw, dessen Durchschnittsgeschwindigkeit im städtischen Raum rund 16 Stundenkilometer beträgt. Die Be- und Entladung der Caps erfolgt automatisch an ober- oder unterirdischen Stationen; nur hier gibt es eine Verbindung zur Oberfläche. Die Ladung der Caps wird an den Stationen bei Direktanschluss unmittelbar dem Empfänger zur Verfügung gestellt, etwa an der Rampe von Warenhäusern oder punktgenau am Fließband einer Fabrik.

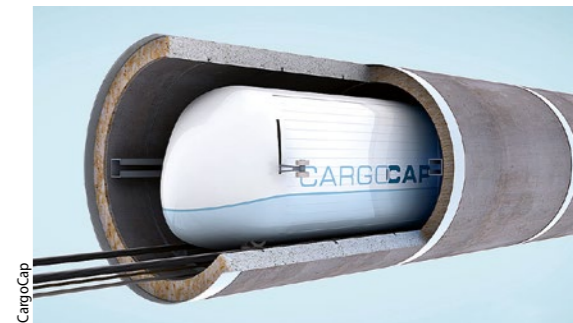
AUTOR



Professor Dietrich Stein, Geschäftsführer CargoCap

Professor Dietrich Stein lehrte und forschte bis zu seiner Pensionierung im Jahre 2004 auf dem Gebiet des Leitungs-

baues und der Leitungsinstandhaltung an der Ruhr-Universität Bochum. Angeregt durch seine Erfahrungen und Erkenntnisse aus dem Kanalbau entstand die Idee, den Güterverkehr in Großstädten und Ballungsräumen durch unterirdisch verlegte Rohrleitungen, statt auf der Straße oder durch



Via Tunnel zum Kunden: In jede Fracht-Kapsel (CargoCap) passen bis zu drei Euro-Paletten

In Innenstädten können, je nach deren Struktur und Aufbau, die Güter darüber hinaus an einen zentralen Punkt (City-Hub) oder an mehrere zentrale Punkte (City-Hubs) ungehindert geliefert werden, von denen dann jeweils die Weiterverteilung erfolgen kann, etwa mit umweltfreundlichen E-Karren oder Lastenfahrrädern an den in der Umgebung ansässigen Groß- und Einzelhandel.

Alle zurzeit diskutierten neuen Verteil- und Abholkonzepte lassen sich in dieser Form realisieren. So werden die Warenzufuhr und -verteilung nicht nur räumlich sondern auch zeitlich entzerrt. Belieferungszeit und -frequenz hängen ausschließlich von den jeweiligen Anforderungen und Möglichkeiten des angeschlossenen Geschäftes/Kunden ab. Mit dem Einsatz der „Zero-Emission-Lösung CargoCap“ im Zuge der City-Logistik wird die Attraktivität der Innenstadt bewahrt und die wirtschaftliche Entwicklung einer Stadt entscheidend verbessert.

Der Fahrweg des CargoCap-Systems besteht aus Rohrleitungen mit einem Innendurchmesser von lediglich 2,8 Metern, wie sie für die Sammlung und Ableitung von Abwasser, also in den Kanalisationen unserer Städte, verwendet werden.

große Verkehrstunnel, zu realisieren. Daraus entwickelte sich das Projekt CargoCap, das inzwischen unter der Leitung der CargoCap GmbH, Bochum, deren Geschäftsführer Stein ist, und mit Unterstützung eines interdisziplinären Forschungsverbundes der Ruhr-Universität Bochum bis zur Einsatzreife geführt werden konnte. Stein studierte an der Hochschule für Bauwesen Bauingenieurwesen in Cottbus und promovierte an der Hochschule für Verkehrswesen in Dresden.

VERGLEICH BAUKOSTEN

Baumaßnahme	Baukosten pro Kilometer
1 km Fahrrohrleitung Streckenabschnitt mit einer Fahrrohrleitung DN 2800 mit Innenausbau	4,5 Millionen Euro
1 km Autobahnerweiterung zweispurig (abhängig von Bauwerken und Bebauung)	10 bis 30 Millionen Euro*
1 km Tunnel im städtischen Bereich	> 100 Millionen Euro*

Quelle: CargoCap; * Angaben Landesbetrieb Straßenbau NRW (2009)

Die Fahrrohrleitungen werden in bebauten Gebieten so weit wie möglich im öffentlichen Straßenraum neben, unter oder über vorhandenen Ver- und Entsorgungsleitungen, Strom- und Telekommunikationskabeln, U-Bahn- oder Straßentunneln und anderen Tiefbauwerken verlegt. In der Regel wird die Tiefenlage sechs bis acht Meter betragen.

Geringer Platzbedarf für Bauarbeiten

Die Verlegung der Fahrrohrleitungen erfolgt in diesem Fall grabenlos (unterirdisch) nach dem Prinzip des Rohrvortriebs. Dabei werden von einem Startschacht aus mittels einer Hauptpresstation und im Rohrstrang positionierter Zwischenpresstationen vorgefertigte Vortriebsrohre durch den Baugrund bis in einen Zielschacht vorgetrieben. Der anstehende Boden oder Fels wird an der Ortsbrust mechanisch abgebaut und durch den vorgetriebenen Rohrstrang nach über Tage abgefordert. Eine steuerbare Schildmaschine, die dem ersten Rohr vorgeschaltet ist, ermöglicht den genauen Vortrieb in gerader oder gekrümmter Linienführung. Dieses in den letzten zwei Jahrzehnten perfektionierte, umweltschonende Bauverfahren gehört zu den Standardverfahren des Kanalbaus und stellt das eigentliche Zeitfenster für die heute machbare technische

Realisierung von CargoCap dar. Es wird unter anderem auch von der Emscher Genossenschaft, Essen für den Bau des Abwasserkanals Emscher, einer 80 Kilometer langen, zum Teil doppelröhrigen Abwasserleitung quer durch das Ruhrgebiet, eingesetzt. Vorteil ist: Der Platzbedarf an der Oberfläche während der Bauarbeiten ist gering. Die Anwohner sowie der Verkehr werden nicht gestört. Schäden an angrenzenden Bauwerken, Bäumen, Bewuchs und Leitungen werden vermieden. Vorhandenes

Das Infrastrukturprojekt besteht aus juristischer Sicht durch seine Durchsetzbarkeit

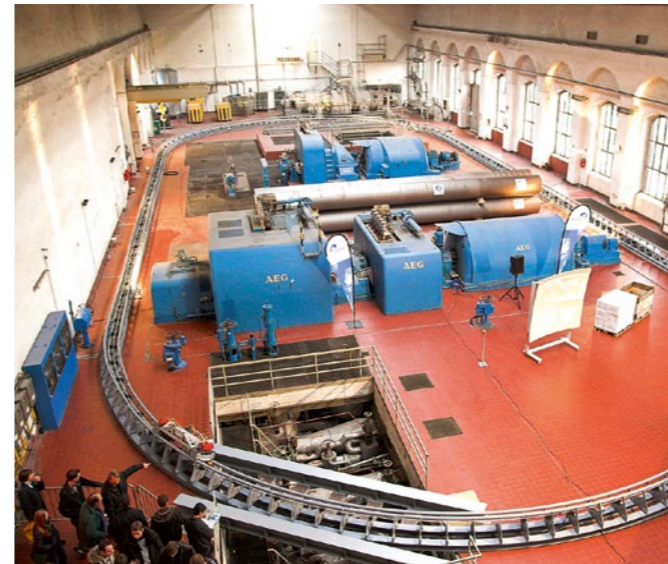
Grundwasser muss nicht abgesenkt werden. Wie viel der Bau der Fahrrohrleitung kostet im Vergleich zu einer zweispurigen Autobahnerweiterung oder aber einem Verkehrstunnel im städtischen Bereich, zeigt die Übersicht im Kasten auf Seite 34. Bereits in mehreren Studien ist das neuartige Verkehrssystem CargoCap auf seine Wirtschaftlichkeit und Realisierbarkeit im Ballungsraum hin analysiert worden. Die jüngste und umfassendste Untersuchung stellt eine im Jahre 2009 erarbeitete Markt-potentialanalyse dar, in der ein interdisziplinäres Projektteam aus Wirtschaftswissenschaftlern, Wirtschaftsprüfern, Juristen, Bauingenieuren und Maschinenbauern die wesentlichen Fragen bezüglich einer Umsetzung des neuartigen Transportsystems in die Realität untersucht haben. Die Untersuchung erfolgte am Beispiel einer Ruhrgebietsstrecke zwischen Dortmund und Duisburg mit einer Länge von etwa 85 Kilometern mit 24 Stationen und zwei parallel geführten Richtungs-Fahrrohrleitungen mit einem Innendurchmesser von zwei Metern. Dabei galt es festzustellen, unter welchen Bedingungen diese Beispielstrecke wirtschaftlich betrieben und eine private Investition (Investitionskosten inklusive Fördertechnik und Caps 782 Millionen Euro innerhalb von zwölf Jahren) in diese neue Infrastruktur erwartet werden kann. Als Kriterium diente eine Transportzielmenge, die die Break-Even-Größe darstellt, die mindestens erreicht werden muss, um die Renditeforderungen der Kapitalgeber erfüllen zu können.

Betriebswirtschaftlicher Break Even

Demnach müsste das System in etwa 15 Prozent der systemaffinen Stückgüter des Jahres 2007 entlang der betrachteten Strecke übernehmen, um wirtschaftlich zu arbeiten. Bei dieser Transportmenge ist das Fahrrohrleitungsnetzwerk erst zu zehn Prozent ausgelastet und in der Lage, weitere Güter zu akquirieren, wodurch die Wirtschaftlichkeit ebenso steigt wie bei einer zunehmenden Netzbildung der Fahrrohrleitungen. Betriebswirtschaftlich unberücksichtigt blieben in der Marktpotentialanalyse sämtliche externen Kosten, bei denen CargoCap gegenüber dem Straßenverkehr durch die unterirdische Streckenführung und den elektrischen Antrieb in jeder Hinsicht viel günstiger abschneidet. Folgekosten, zum Beispiel in Form von Staus, Unfällen, Lärm, Luftverschmutzung, Klimaveränderung, Natur- und Landschaftsverbrauch, die typisch für den oberirdischen Straßengüterverkehr sind, fallen hier nicht an.

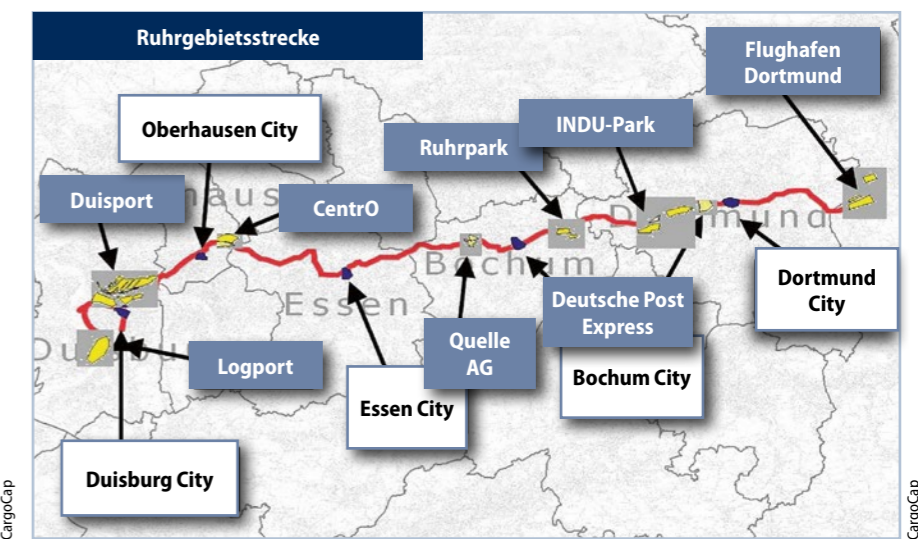
Wenige juristische Hürden

Die Durchsetzung guter Ideen scheitert gerade in Deutschland sehr häufig an rechtlichen Hürden. Bei CargoCap handelt es sich um ein Infrastrukturprojekt mit vergleichsweise geringem juristischen Konfliktpotenzial. Da es sich weder um ein Straßen- noch um ein Eisenbahnprojekt oder eine Energieleitung und auch nicht um eine Pipeline handelt, greift kei-



Blick auf Modell der CargoCap-Anlage

CARGOCAP-BEISPIELSTRECKE



Die untersuchte CargoCap-Beispielstrecke im Ruhrgebiet von Duisburg nach Dortmund

nes der bestehenden fachgesetzlichen Planfeststellungserfordernisse. Das bedeutet, dass weder aufwendige Verfahrensfolgen noch anspruchsvolle materielle Kriterien des Fachplanungsrechts zu beachten sind. Vielmehr ist „nur“ der allgemeine raum- beziehungsweise bauplanungs- und bauordnungs- sowie umweltrechtliche Rahmen einzuhalten; mit den Grundstückseigentümern und/oder den zuständigen Straßenbaulastträgern müssen Nutzungsvereinbarungen getroffen werden. Das Infrastrukturprojekt besteht aus juristischer Sicht damit auch durch seine Durchsetzbarkeit.

Gesucht: Neue Citylogistik-Lösungen

Damit kann unter der gegebenen Rechtslage davon ausgegangen werden, dass der Verwirklichung des CargoCap-Systems keine unüberwindbaren rechtlichen Hindernisse im Wege stehen. Auch stehen schon jetzt hinreichende rechtliche Gestaltungsoptionen zur Verfügung, die einen den Interessen aller Beteiligten und Investoren gerecht werdenden Bau und Betrieb gestatten. Fazit: Ohne leistungsfähige Transport- und Logistikdienstleistungen kann die heutige moderne, arbeitsteilige Wirtschaft nicht mehr funktionieren. Doch die traditionelle Verkehrsinfrastruktur, vor allem in Städten und urbanen Ballungsgebieten, wird den zukünftig steigenden und veränderten Anforderungen an die Transportleistung nicht gerecht werden können. Neue Lösungen sind daher dringend erforderlich, die eine möglichst schnelle

Entlastung bestehender Verkehrswege vom immer stärker wachsenden Güterverkehr erlauben, die die Bedienung der dort ansässigen Unternehmen auch in der Zukunft sicherstellen und zugleich umweltentlastender Natur sind. Dafür bietet sich aus städtebaulichen, ökologischen und humanitären Gründen ausschließlich ein unterirdischer Gütertransport an, der ohne Landschaftsinanspruchnahme realisiert werden kann. Eine solche Lösung stellt das CargoCap-System dar. Diesen Lösungsansatz favorisiert auch die Szenariostudie „Delivering Tomorrow –

CargoCap-System lässt sich schon heute technisch, wirtschaftlich und rechtlich problemlos umsetzen

Logistik 2050“, die die Deutsche Post DHL im Jahr 2012 veröffentlicht hat. Dort heißt es: „Der Einsatz einer unterirdischen Transport-Infrastruktur in Kombination mit Konsolidierungszentren an Stadträndern beziehungsweise -umgebungen könnte hier (Anmerkung: stadinterne Logistik) als Lösungsansatz fungieren, der für den Warenfluss von und in die einzelnen Stadtteile der Ballungsräume sorgt.“ Dass die Verfasser dieser Studie jedoch glauben, von dieser Option erst im Jahre 2050 Gebrauch machen zu müssen, ist in Anbetracht der heute schon bestehenden chaotischen Verkehrssituation und der negativen Auswirkungen des Straßengüterverkehrs auf den Gesundheits-, Um-

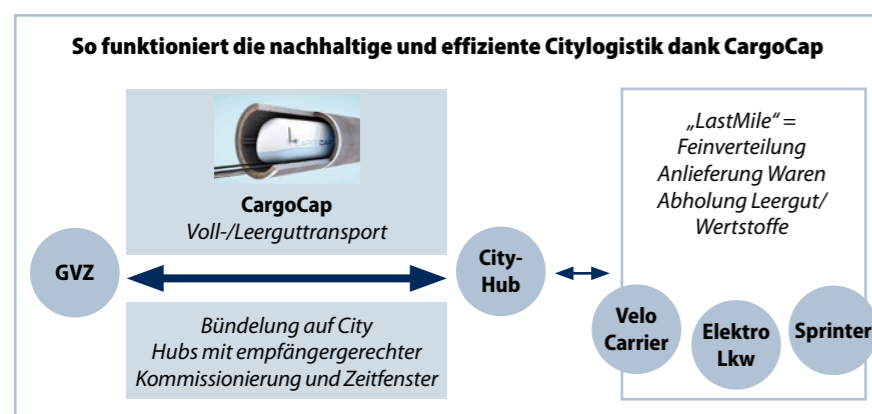
welt-, Klima-, Energie-, Ressourcen- und Flächenschutz in Ballungsräumen und in den Großstädten unverständlich. Denn mit dem CargoCap-System kann dieser Lösungsansatz schon heute technisch, wirtschaftlich und rechtlich ohne Verletzung von Bürgerinteressen problemlos umgesetzt werden. Das CargoCap-System lässt sich sehr einfach in die traditionellen Verkehrs- und Logistiksysteme implementieren und bereits bei Vorhandensein einer relativ kleinen Mindestnetzgröße wirtschaftlich betreiben. Zudem ist es in der Lage, die Erreichbarkeit von Produktionsstätten, Handelszentren und letztlich von bisher peripher gelegenen Standorten entscheidend zu verbessern. Dies bietet die Grundlage für die Neuansiedlung umweltfreundlicher, logistikintensiver Produktionsstätten auch in dicht besiedelten Gebieten ohne die sonst üblichen negativen verkehrsbedingten Nebeneffekte. Kurze Wege zwischen Wohn- und Arbeitsstätte werden wieder möglich.

Emissionen reduzieren

Gleichzeitig wird mit CargoCap ein wichtiger Beitrag zur emissionsfreien Innenstadt und damit zur Verbesserung der Lebensqualität der Bewohner geleistet. So werden die Treibhausgasemissionen des Verkehrs deutlich reduziert und auch dessen Luft-Schadstoff-Emissionen, insbesondere Feinstaub und Stickoxide, und Lärmbelastungen verringert.

Dietrich Stein, emeritierter Professor Ruhr-Universität Bochum

URBANE LOGISTIK



Heute notwendige Liefer-Fahrzeuge lassen sich laut den Machern von CargoCap oft einsparen

Schnell, schneller – sofort

Um die digitale Ungeduld der Kunden zu befriedigen, müssen sich die Lieferketten deutlich wandeln. Die Supply Chains der Zukunft sind nicht nur effizient und schlank, sondern vor allem flexibel und interaktiv. Wie das geht, zeigt McKinsey.

Mehrere Tage auf seine Onlinebestellung warten? Geduld haben? Vorbei. Das neue Motto der Kunden im digitalen Zeitalter lautet: „Jetzt, sofort, alles immer und überall“. Dass diese Anforderungen nur für B2C-Beziehungen und im E-Commerce gelten, nicht aber im B2B-Geschäft, ist ein Irrglaube. Gerade hier findet eine rasante Veränderung statt. Denn die Mitarbeiter auf der Kunden- und Zulieferseite in B2B-Supply Chains sind es privat gewohnt, bei Amazon & Co. zu bestellen – mit allen Annehmlichkeiten. Und eine ähnliche Performance erwarten sie auch im geschäftlichen Umfeld, also digitale Bestellketten, Track & Trace und elektronische Lieferbestätigungen.

Die autonome Supply Chain naht

Die Supply Chains werden sich deshalb grundlegend wandeln müssen. Schon heute müssen sie die Anforderungen an eine schnelle und flexible Lieferung erfüllen bei immer stärkerer Individualisierung. Immerhin ist bis zu einem Viertel der Konsumenten bereit, einen Aufpreis für die Lieferung am gleichen Tag (Same Day) zu zahlen, wie eine Studie von McKinsey zeigt. Aber das Tempo wird angesichts des neuen Sofortness-Trends weiter zulegen.

Die gute Nachricht: Auf dem Gebiet der rein technischen Abwicklung ist man bereits weit vorangeschritten. Die Vision der auto-

nomen Supply Chain ist keine ferne Zukunftsmusik mehr: Wir verfügen über alle Informationen, die für eine perfekte Planung nötig sind, haben flexible Prozesse, können schnell auf Ausnahmen reagieren und effiziente Gegenmaßnahmen einleiten.

Neue Technologien stehen bereit

So gibt es viele neue Technologien, die bewährte Abläufe revolutionieren. So laufen in Lagern bald keine Kommissionierer mehr durch die Gänge. Überall werden Schwarm-AGV (Autonomous Guided Vehicle) unterwegs sein und Sendungen zusammenstellen. Die Regalhinhalte bewegen sich zum Kommissionierer – wie von Kiva Systems in Amazon-Lagern realisiert oder durch CarryPick von Swisslog. Das reduziert Laufwege. Als nächster Entwicklungsschritt wird das AGV mit einer Greifeinrichtung ausgestattet und kommissioniert autonom, wie bei dem Toru von Magazino. Dabei kommen neueste Verfahren für Indoor-Navigation und Optimierung von Pick-Sequenzen zum Einsatz. Ist eine manuelle Kommissionierung nötig, etwa aufgrund von Größe oder Sensitivität der Produkte, werden Mitarbeiter mithilfe von Smart Glasses geleitet. Auch das minimiert Laufwege.

Künstliche Intelligenz

Neue Technologien werden vor allem die Planung verändern. Es stehen künftig noch mehr Daten zur Verfügung, Rechner werden leistungsfähiger und Anwendungen skalieren einfach in der Cloud. Der Einsatz neuer Verfahren aus dem Bereich künstliche Intelligenz/maschinelles Lernen wird die Qualität einer Prognose deutlich erhö-



Wie auf den „Sofortness“-Trend richtig reagieren? Eine Frage, die derzeit viele Logistiker bewegt

SF-PICT/Photolia

hen. Mit diesem zusätzlichen Wissen wird es möglich, eine Supply Chain sehr viel effizienter zu betreiben – bis zu zehn Prozent geringere Logistikkosten bei 20 bis 40 Prozent geringeren Beständen und einem höherem Servicelevel sind möglich. Schon heute nutzen Unternehmen zum Beispiel Ansätze des Anbieters Blue Yonder, um solche Verbesserungen zu erreichen. Planen mehrere Unternehmen entlang der Wertschöpfungskette gemeinsam, können

zusätzliche Potenziale gehoben werden. Supply Chain Collaboration und mehrstufige Transparenzanwendungen werden eine Renaissance erleben.

Automatisierte Planungsprozesse

Die Robotik optimiert nicht nur die physischen Prozesse, sondern zieht in Form von intelligenter Prozess-Automatisierung (IPA) auch in alle anderen Bereiche des Unternehmens ein. Viele Prozesse, etwa der Auftragsabwicklung, können einfach automatisiert werden – die deutliche Veränderung kommt durch Anwendung des maschinellen Lernens. Die Systeme bauen Kontextwissen auf und können viel weitreichendere Entscheidungen treffen – bei unklaren Entscheidungen werden die Planer vom System zu der Entscheidung hinzugezogen. Die Geschwindigkeit der Abwicklung erhöht sich signifikant und die Planer können sich wieder auf die Themen konzentrieren, bei denen sie Mehrwert leisten können – dem Behandeln von Ausnahmen.

3D-Druck

Für Lagerhaltung und Produktverfügbarkeit gelten bald neue Regeln, vor allem bei langsam drehenden Produkten, zum Beispiel Ersatzteilen. Durch 3D-Druck wird es möglich, bei Bedarf sehr schnell und vor allem global verteilt zu produzieren. Damit lassen sich deutliche Einsparungen im Transport und bei der Lagerhaltung erreichen. Ein sehr interessantes Geschäftsmodell für Logistikdienstleister: Sie können zum Beispiel in ihrem globalen Netz die Fähigkeit zum 3D-Druck aufbauen und damit nicht die Lagerung und den Transport, sondern die lokale Verfügbarkeit von Produkten anbieten.

Cloud-Logistics-Plattformen

In Deutschland liegt die durchschnittliche Auslastung eines Lkws heute bei nur 60 Prozent. Durch die Nutzung von Plattformen ließen sich indes Sendungen besser bündeln und sich so die Auslastung der Fahrzeuge deutlich erhöhen. Die Anwendungen profitieren hier von dem sogenannten Netzwerkeffekt: Je mehr Nutzer aufgeschaltet sind, desto höher ist die mögliche Verbesserung der Auslastung. Transparenz wird hier in Effizienz übersetzt.

Nachholbedarf in den Unternehmen

Doch sind die Logistikdienstleister auf diese Neuerungen vorbereitet, ist die Branche entsprechend innovativ? Warum hat zum

Beispiel Amazon und nicht ein Logistikdienstleister vor fünf Jahren den Roboterhersteller Kiva Systems übernommen? Immerhin gelang Amazon so der Einstieg in die Robotik und die Lagerautomatisierung. Die Frage ist auch, ob die Logistikfirmen die Anforderungen ihrer Kunden wirklich verstehen. Spricht ein produzierendes Unternehmen zum Beispiel von „Planung“, meint es damit Prognose, Produktions- und Beschaffungsplanung sowie die Optimierung der Bestände – nicht nur die Transportplanung. Dazu kommt, dass viele Logistikfirmen nach wie vor auf manuelle Planung setzen, das Tool ihrer Wahl ist Excel. Dabei verdecken zu hohe Bestände Probleme wie fehlende Abstimmung, schlechte Stammdatenqualität, unzuverlässige Zulieferer (intern wie extern) und lokale Silos. Um solche Unzulänglichkeiten auszugleichen, bräuchte es in den Logistikunternehmen Kompetenzen im Bereich Advanced Analytics und in den modernen Planungsverfahren – doch daran mangelt es oft noch.

Lieferkette als Service

Würde ein Dienstleister dagegen die Planungsaktivitäten von unterschiedlichen Unternehmen in einem „Shared Service Center“ bündeln, wäre Abhilfe geschaffen. Der Auftraggeber würde als Konsequenz die komplette Supply Chain auslagern und sozusagen Supply Chain as a Service (Lieferkette als Service) vom Dienstleister erhalten. Diese Planungsaktivität wird ausgeführt in agilen Netzen, die je nach Bedarf neu konfiguriert werden können.

Die Zuordnung der Produkte im Netzwerk basiert dann auf exzellenten Prognosen, etwa auf Tagesebene, und ändert sich somit je nach Saison und/oder Produktkategorie. Die Lagerstandorte werden flexibel zu- oder abgeschaltet; es ist jederzeit transparent, wann ein Umschalten erfolgen sollte. Transportraten werden durch Cleansheet-Modelle errechnet und automatisch abgerechnet, Transportkapazitäten über Internetplattformen optimiert. Damit sichert die Supply Chain die benötigte Agilität und der Kunde bezahlt nur für die zu dem geforderten Service-Level ausgelieferten Produkte.

Um einen derartigen Service bieten zu können, ist es für die Dienstleister aber wichtig, profunde Fähigkeiten im Bereich „Advanced Analytics“ (zukunftsorientierte Analyseverfahren als Basis für strategische Entscheidungen – die Redaktion) aufzubauen. Dafür ist ein Umdenken gefordert – weg vom reinen Kostenfokus hin zu mehr Ser-

vice und Innovation. Und mit der Anschaffung entsprechender Tools allein ist es nicht getan. Es müssen auch Mitarbeiter mit der entsprechenden Qualifikation aufgebaut werden, zum Beispiel Data Scientists – sogenannte Datenwissenschaftler. Und fallweise hilft auch der Kauf von Start-ups, um Know-how in diesem Bereich aufzubauen.

Paradigmenwechsel in der Logistik

Werden die genannten digitalen Supply-Chain-Hebel aber implementiert, sind die Einsparungen signifikant. So senken sie die Kosten für Transport und Lagerung um 15 bis 30 Prozent und die Umsatzverluste wegen Lieferunfähigkeit sogar um 65 bis 75 Prozent, zeigt eine McKinsey-Studie aus dem Jahr 2016. Aufgrund der besseren Planung lassen sich zudem die Bestände je nach Branche um 35 bis 75 Prozent verringern und die Kosten für Planung und Auftragsabwicklung gar um 50 bis 80 Prozent. Die Kunden können sich über präzisere Liefertermine in Folge der höheren Flexibilität der Logistiker freuen, die sich in Zeit und Ort der Lieferung ganz den individuellen Konsumentenwünschen anpassen können. Die digitale Supply Chain bietet also ein unglaubliches Verbesserungspotenzial für Versender – und das ist genau die Chance für Logistikdienstleister. Angebote wie Übernahme von Planungstätigkeiten werden von ihnen künftig stärker nachgefragt werden. Damit geht auch ein Paradigmenwechsel für die Dienstleister einher – weg vom günstigen Transport-Anbieter hin zum Manager durchgängiger Supply Chains. ■■■

Professor Knut Aliche, Master Expert Supply Chain, McKinsey & Company

AUTOR



Professor Knut Aliche

Professor Knut Aliche ist Master Expert Supply Chain bei McKinsey in Stuttgart. In dieser Funktion leitet er den Bereich „Europäische Supply Chain Practice“.

Zudem leitet er umfangreiche Supply Chain Transformation in unterschiedlichen Industrien und verantwortet die Aktivitäten zu Supply Chain 40 bei McKinsey. Aliche ist Honorarprofessor an der Universität Köln, unterrichtet an der London Business School und am Institut für Fördertechnik und Logistiksysteme in Karlsruhe. Er studierte Maschinenbau, promovierte in Logistik und habilitierte in Supply Chain Management am KIT.



Mehr zum Thema finden Sie im Dossier „Kontraktlogistik“

www.verkehrsrundschau.de/dossiers

Richtiges Lernen will gelernt sein

Apps, Tools, Software und digitale Endgeräte: **Berufskraftfahrer** müssen in **Zukunft** die gesamte **Klaviatur beherrschen**. Was das für ihre Weiterbildung heißt, untersucht das **MeMoApp-Projekt**.

Vor dem Hintergrund verschiedener Prognosen zur Digitalisierung des Gütertransports mag die Förderung nach der Förderung der Medienkompetenz von Berufskraftfahrern überholt klingen. Ist doch davon auszugehen, dass man in nicht allzu ferner Zukunft zugunsten selbstfahrender Fahrzeuge auf Lkw-Fahrer in vielen Bereichen verzichten kann. Zumindest auf der Autobahn müssen sie teils fast nur noch lenken, den Rest besorgen Fahrerassistenzsysteme. Dazu kommen digitale Tachos und Telematiksysteme. Und viele Fahrer nutzen Smartphones, Tablets und Notebooks für verschiedene Zwecke.

Generell hat sich das Berufsbild des Berufskraftfahrers insofern grundlegend verändert, als dass körperliche Tätigkeiten zwar nach wie vor eine zentrale Rolle spielen. Der Beruf ist aber insgesamt komplexer geworden und konfrontiert die Fahrer mit stetig wechselnden Herausforderungen. Das sind steigende organisatorische Anforderungen an die Abwicklung der jeweiligen Aufträge genauso wie die kontinuierliche Zunahme gesetzlicher Vorgaben wie zum Beispiel im Bereich der Lenk- und Ruhezeiten.

Vor diesem Hintergrund stieß das Projekt „MeMoApp – Medienkompetenz für mobiles, App-basiertes Arbeiten und Lernen“ bei Stute Logistics, einer 100-prozentigen Tochter von Kühne + Nagel, sofort auf

großes Interesse. Das vom Bundesministerium für Bildung und Forschung BMBF geförderte Vorhaben unterstützt Berufskraftfahrer und deren Arbeitgeber bei der Entwicklung einer arbeitsplatzorientierten, betrieblichen Lernkultur, die die Medienkompetenzförderung als zentralen Aspekt integriert. Neben Stute beteiligen sich drei weitere Unternehmen mit großen Fahrzeugflotten. Dazu kommen das Institut für Informationsmanagement Bremen und das Institut Technik und Bildung an der Universität Bremen als Forschungsinstitutionen sowie WebMen Internet als technischer Umsetzungspartner. Auch Stute Logistics ist im Geschäftsbereich Landverkehr mit den eingangs beschriebenen Herausforderungen konfrontiert, wobei sich folgende Schwerpunktbe- reiche ergeben:

- Zunehmende Digitalisierung auf Basis gesetzlicher Anforderungen (zum Beispiel digitaler Tachograf) oder zur Optimierung von Geschäftsprozessen (Telematik, elektronische Auftragsübermittlung, Statusrückmeldungen)
- Steigender Bedarf an Spezialwissen für eine sichere und erfolgreiche Transportdurchführung, etwa zum Verhalten bei Be- und Entladestellen, zum Ladegut und zur Ladungssicherung
- Erweiterung klassischer Lern- und Weiterbildungssystematiken um digitale Elemente

- Abbau von Berührungängsten und Vorurteilen auf Fahrerseite im Umgang mit digitalen Medien vor dem Hintergrund befürchteter Arbeits- und Leistungskontrollen

Berufliche Medienkompetenz – worauf kommt es an?

Berufliche Medienkompetenz adressiert unter anderem die Fähigkeit, die im Rahmen der Arbeit eingesetzten digitalen Medien zielgerichtet zu nutzen, mit deren Hilfe mit Kollegen und Kunden verantwortungsvoll zusammenzuarbeiten, mit Medien selbstständig Wissen und Kompetenzen zu erwerben sowie die Kompetenz, den im Rahmen der Mediennutzung erforderlichen ethischen und rechtlichen Grundlagen zu genügen und beispielsweise auch Urheberrechtsverletzungen zu vermeiden.

Vor diesem Hintergrund und weil gerade Berufskraftfahrer neben den ihnen vom Betrieb gestellten Medien regelmäßig auch ihre privaten Medien (insbesondere Smartphones) für die Arbeit nutzen und es dabei zu einer Vermischung beruflicher und privater Praxen kommt, gewinnt außerdem eine kritisch-reflektierende Medienkompetenz kontinuierlich an Bedeutung. Sie bildet die Basis, um die Auswirkungen des eigenen Medienhandelns in einer im Zuge der Digitalisierung zunehmend entgrenzten Lebens- und Arbeits-

welt besser einschätzen und geeignete Handlungspraxen entwickeln zu können. Im Zentrum des Projektes steht das Medienkompetenz-SmartHub (MekoSmartHub) als Klammer für die intelligente Verbindung aller Aktivitäten, (Medien-)Technologien und (Lern-)Inhalte, die der berufsspezifischen Kompetenzerweiterung und betrieblichen Medienkompetenzförderung dienen. Technisch betrachtet bietet das MekoSmartHub Berufskraftfahrern

MekoSmartHub bietet den Fahrern eine Lern-, Informations- und Kommunikationsumgebung

eine digitale, arbeitsprozessorientierte Lern-, Informations- und Kommunikationsumgebung, die sie bei der Bewältigung ihrer beruflichen Aufgaben unterstützt. Dazu wird eine eigene Anwendung entwickelt, mit der den Fahrern zum einen für ihre Arbeit relevante Inhalte durch das Unternehmen zur Verfügung gestellt werden (zum Beispiel Bedienungsanleitungen oder Schulungsunterlagen). Gleichwohl werden die Potenziale des mobilen Lernens häufig stark überschätzt und bleiben in der praktischen Umsetzung regelmäßig hinter den damit verbundenen Erwartungen zurück. Umso wichtiger sind

geeignete Maßnahmen, um die Akzeptanz solcher Angebote bei den Beschäftigten herzustellen. Dazu gehört auch, dass entsprechende Aktivitäten mit der betrieblichen Arbeits- und Lernkultur abgestimmt werden. Zum anderen sollen die Fahrer mit dem SmartHub selbst Informationen aufnehmen und mit ihren Kollegen nutzen. Diese Anwendung ergänzt die von den Fahrern bereits genutzten digitalen Technologien und soll Leerstellen ausfüllen, um Redundanzen zu vermeiden. Auch die berufliche Nutzung privater digitaler Medien ist dabei zu berücksichtigen. So kommunizieren zum Beispiel in manchen Betrieben Fahrer und Disponenten mittels ihrer privaten Smartphones per WhatsApp.

Die Bedeutung der Arbeits- und Lernkultur bei der Umsetzung

Die technische Implementation eines digitalen Werkzeugs wie dem MekoSmartHub kann nicht losgelöst von der inhaltlich-organisatorischen Integration im Betrieb betrachtet werden. Die Arbeit mit dem MekoSmartHub muss für die Fahrer einen unmittelbaren Nutzen haben und an die bestehende betriebliche Arbeits- und Lernkultur anknüpfen.

Die Arbeitskultur ist ein übergeordneter Begriff, der das Arbeitshandeln der Berufskraftfahrer als individuelle und gesellschaftliche Tätigkeit mit den sie prägenden Werten und Normen und den dazugehörigen sozialen Beziehungen umfasst und die Fahrer (betriebsübergreifend) über bestimmte Gemeinsamkeiten der Beruflichkeit verbindet. Die jeweilige Unternehmenskultur adressiert dagegen die spezifischen Werte und Normen innerhalb eines Unternehmens.

Jedes Transportunternehmen steht vor der Herausforderung, seinen Fahrern die unternehmensspezifischen Werte und Normen zu vermitteln – so auch Stute Logistics und Kühne + Nagel. Denn im Gegensatz zu kaufmännischen Mitarbeitern verfügen die Fahrer oft über einen erschwerenden Zugriff zu internen Kommunikationsinstrumenten wie Intranet. Um dieser und anderen Herausforderungen zukunftsorientiert zu begegnen, nehmen Stute Logistics und Kühne + Nagel mit ihrem Praxiswissen an dem vom Bundesministerium für Bildung und Forschung BMBF geförderten Vorhaben teil. Außerdem besitzt jedes Unternehmen eine spezifische Lernkultur, die den praktischen Kompetenzerwerb ebenfalls prägt. Diese ist zum einen charakterisiert durch

formalisierte Angebote wie etwa Fortbildungsveranstaltungen, an denen die Beschäftigten regelmäßig teilnehmen. Betriebliche Weiterbildung hat bei Stute Logistics insgesamt einen hohen Stellenwert, erreicht bisher aber vor allem das kaufmännische Personal. Für die im Unternehmen beschäftigten Lkw-Fahrer finden gelegentlich Präsenzs Schulungen (zum Beispiel Arbeitssicherheit) statt. Ansonsten erfolgt die Vermittlung bestimmter Kompetenzen primär situativ, etwa wenn ein Fahrer Hilfe mit dem digitalen Tachometer oder der verbauten Telematik benötigt.

Betriebliche Lernkulturen verändern sich

Die primär seminarbasierte Form betrieblichen Lernens verliert an Bedeutung, unter anderem weil damit kaum kurzfristig auf bestimmte Kompetenzanforderungen reagiert werden kann und regelmäßig zu viel Zeit vergeht, bis das vermittelte Wissen angewendet werden kann, sodass vieles wieder vergessen wird. Zunehmend relevanter sind kompetenzorientierte Modelle betrieblichen Lernens, die einhergehen mit einem hohen Maß an Selbstverantwortung der Beschäftigten für ihre Lernprozesse. Das setzt voraus, dass über alle Hierarchieebenen hinweg unmissverständlich klargemacht wird, dass Lernen notwendig und erwünscht ist, entsprechend gefördert wird und ein Garant für erfolgreiches berufliches Handeln ist. Dafür müssen Lernhindernisse abgebaut und lernförderliche Strukturen inklusive einer lernförderlichen Arbeitsgestaltung geschaffen werden. Dabei kommen zwar auch digitale Medien zum Einsatz (E-Learning), zentral für den Erfolg ist aber kollaboratives, problemzentriertes Lernen auf Augenhöhe. Kollaboratives oder kooperatives Lernen erscheint auf



Die Arbeitswelt des Lkw-Fahrers hat erheblich an Komplexität zugenommen

den ersten Blick mit dem Beruf des Berufskraftfahrers kaum vereinbar, arbeiten sie doch in der Regel alleine. Die im Rahmen des Projektes durchgeführte Bestandsaufnahme zeigt aber, dass unter den Fahrern eines Unternehmens überwiegend ein starker Zusammenhalt besteht oder, wie es ein Fahrer im Interview ausdrückt: „Alleine bist Du verloren!“ Zwischen den Fahrern finden vielfältige informelle Lernprozesse statt, die die zweite Säule der betrieblichen Lernkultur bilden. Diese Variante des Social Workplace Learnings findet selbstorganisiert statt, wenn herausfordernde Problemstellungen während der Arbeit zu lösen sind. Die Anlässe sind vielfältig. Fährt ein Fahrer erstmals zu einem Kunden, ruft er häufig Kollegen an, um die Bedingungen vor Ort zu erfragen. Dort angekommen, ist es nichts Ungewöhnliches, dass dem Fahrer wichtige Informationen fehlen, um Ladung ab- oder aufzuladen, dass vorhandene Informationen falsch sind, die Adresse des Kunden nicht exakt genug ist oder Ansprechpartner gewechselt haben, ohne dass der Spediteur davon erfahren hat.

Ambivalenzen der Digitalisierung – das Beispiel Telematik

An dieser Stelle kommen zwei weitere Aspekte ins Spiel, die für die Arbeit der Berufskraftfahrer zentral sind: die eingesetzten Telematiklösungen sowie die Disponenten, die die Fahrer mittels der Telematik mit den Informationen versorgen sollen, die sie für die erfolgreiche Durchführung ihrer Arbeitsaufträge benötigen. In vielen Fällen reichen diese Informationen natürlich aus, um den Auftrag zu erfüllen. Es wird jedoch streckenweise kritisiert, dass Telematiksysteme in der Logistikbranche existierende Tendenzen hin zu einer fachlichen Dequalifizierung und Verringerung selbstbestimmter Arbeitsprozesse verstärken, indem sie dazu beitragen, die Handlungsautonomie der Fahrer zu reduzieren. Dieser Bias von betriebswirtschaftlichen und logistischen Rationalisierungskalkülen begünstigt eine Überschätzung der Rolle der Technik und zieht eine Unterschätzung der strukturbildenden Wechselbeziehungen zwischen Technik und sozialen Handlungs- und Kommunikationsprozessen nach sich. Das wirkt sich negativ aus, wenn Disponenten versuchen, die Kommunikation mit den Fahrern so weit wie möglich auf die Weitergabe von Aufträgen und dazugehörigen Informationen über die Telematik zu beschränken und telefonische

AUTOR



Stefan Welling
Stefan Welling ist der stellvertretende Leiter des Instituts für Informationsmanagement Bremen

unter anderem intensiv an der aktuellen Frage, wie die fortschreitende Digitalisierung das betriebliche Lernen verändert und wie sich digitale Medien sinnvoll für das Lernen im Betrieb einsetzen lassen.

Nachfragen der Fahrer nicht oder aus deren Sicht nur unzureichend beantworten. Solche Erfahrungen könnten dazu beitragen, dass die Fahrer die Telematik nur eingeschränkt nutzen: Sie melden sich mit Arbeitsbeginn an dem System an, nehmen darüber ihre Aufträge entgegen und melden sich am Ende ihrer Arbeitszeit (even-

Telematiksysteme helfen nur, wenn die Fahrer sie auch richtig nutzen

tuell) wieder ab. Für Kalkulation und Planung sowie die Verbesserung der entsprechenden Geschäftsprozesse ist es aber wichtig, dass möglichst alle Fahrer eines Unternehmens die Telematik in der vorgesehenen Weise nutzen und Fahrt-, Be- und Entlade- sowie Wartezeiten möglichst vollständig und exakt erfassen. Am Ende ließen sich diese Daten auch verwenden, um die Arbeit der Fahrer besser zu planen und Beeinträchtigungen aufgrund von Planungsdefiziten zu reduzieren. Das Wissen um den betrieblichen Nutzen solcher Daten ist auch ein Bestandteil betrieblicher Medienkompetenz, den es ebenfalls zu fördern gilt.

Mehr Medienkompetenz nutzt allen

Statt zu versuchen, Koordinationsprobleme primär durch ein erhöhtes Maß an Kontrolle und Standardisierung zu reduzieren, könnte man durch den Einsatz digitaler Systeme kooperativere und kollaborativere Arbeitsformen unterstützen, gerade im Zusammenspiel von Fahrern und Disponenten. Der MekoSmartHub adressiert diese Lücke und will das Erfahrungswissen der Fahrer im Arbeitsprozess nutzbar machen, das auf diesem Wege mehr Sichtbarkeit erfahren könnte und zur Aufwertung der Funktion und Rolle

PROJEKTTEILNEHMER



Michael Großhans
Michael Großhans ist Projektleiter Landverkehr bei Stute Logistics (AG & Co.) KG. Der studierte Betriebswirt arbeitet seit 2011

bei Stute. Seine Aufgabenschwerpunkte bei Stute Logistics sind Geschäfts- und Prozessanalysen, Kalkulationen sowie die projektbezogene Unterstützung der Landverkehrsstandorte.

der Fahrer im Betrieb beitragen könnte. Dazu wird gemeinsam mit den Unternehmen und insbesondere den Fahrern eine App entwickelt, in der zum einen von den Fahrern Informationen hinterlegt werden sollen, um die Arbeit an den Be- und Entladestellen zu erleichtern. Fährt ein Fahrer einen Kunden erstmals an, kann er sich im Vorfeld über die spezifischen Anforderungen vor Ort informieren und auch dort auf relevante Informationen zurückgreifen. Hat sich dort etwas verändert, muss er die Informationen aktualisieren. Ansonsten verliert eine Anwendung an Akzeptanz und etabliert sich nicht im Betriebsalltag. Bis dahin muss das Management eine entsprechende Praxis nachhalten und Anreize schaffen, entsprechend zu handeln. Zum anderen können über den MekoSmartHub weitere, für die Fahrer relevante Inhalte durch das Management der Firmen zur Verfügung gestellt werden. Infrage kommen Schulungsunterlagen, Anleitungen oder Informationen zur Unternehmensentwicklung, die die Identifikation der Fahrer mit ihren Firmen unterstützen sollen. Auch hier gilt es zu klären, welche Medienkompetenz die Mitarbeiter benötigen, und wie sich diese effektiv fördern lässt. Das betrifft am Ende nicht nur die Arbeit mit dem MekoSmartHub, sondern auch den kompetenten und reflexiven Umgang mit dem gesamten betrieblichen Medienensemble und der bei hoch mobilen Berufen zunehmend zu beobachtenden Entgrenzung der Lebens- und Arbeitssphären. Ausgehend von dem hier skizzierten Themenkomplex wird sich das Forschungsvorhaben MeMoApp bis Mitte 2019 mit der Entwicklung einer arbeitsplatzorientierten, betrieblichen Lernkultur beschäftigen, die die Medienkompetenzförderung als zentralen Aspekt integriert.

Stefan Welling, stellvertretender Leiter des Instituts für Informationsmanagement Bremen

Branchenguide 2018

Der **Branchenguide** im „Who is Who Logistik 2017“ ist ein umfangreiches Verzeichnis führender Produkt- und Dienstleistungsanbieter in der Logistik.

INHALTSVERZEICHNIS BRANCHENGUIDE 2018

Logistik-Dienstleistungen	Intralogistik/Lagertechnik	Krone Commercial Vehicle	77
Alfred Amenda & Sohn	42 KNAPP AG	62 Langendorf	78
B+S	43 Stöcklin Logistik	63 MAN Truck & Bus	79
BLG LOGISTICS GROUP	44 Toyota Material Handling Deutschland	64 F. X. MEILLER	80
cargomando	45 Logistik-Immobilien	PEMA	81
DiALOG	46 Colliers International Deutschland	65 SAF-HOLLAND	82
ESG Elektroniksystem- und Logistik	47 Panattoni Europe	66 Schmitz Cargobull	83
GROUP7	48 SEGRO Germany	67 Schwarzmüller Gruppe	84
Duisburger Hafen	49 VGP Industriebau	68 TOTAL Deutschland	85
Simon Hegele	50 Aus- und Weiterbildung	UNION TANK Eckstein	86
Hellmann Worldwide Logistics	51 BirdieMatch	69 IT-Lösungen	
InstaFreight	52 Logistik-Regionen	Continental	87
LOXXESS	53 BIS	70 Finanzierung/Miete/Leasing	
Pabst Transport	54 Nutzfahrzeuge/Fuhrpark	KLVrent	88
pfenning logistics	55 DKV Euro Service	71 TIP Trailer Services Germany	89
Rhenus	56 EURO-Leasing / MAN Financial Services	72 Versicherungen/Finanzen	
Seifert Logistics Group	57 Rental	KRAVAG-LOGISTIC	91
STUTE Logistics	58 Fliegl Fahrzeugbau	73 Verbände/Organisationen	
System Alliance Europe Agency	59 GEFA BANK	74 BGL	92
Würfel Holding	60 Kässbohrer Sales	75 BWVL	93
Yusen Logistics (Deutschland)	61 Kögel Trailer	76 LAG	94

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

VR plus Umfangreicher digitaler Branchenguide der führenden Anbieter logistischer Produkte und Dienstleistungen im Internet unter: www.verkehrsrundschau.de/branchenguide



Firmenname: Alfred Amenda & Sohn Transport GmbH

Gründungsjahr: 1990

Geschäftsführer: Alfred Amenda

Größe der Belegschaft: 500

Hauptsitz: Hohenwart

Niederlassungen:

Ulm
Augsburg ab 2018

Fuhrpark

250 ziehende Einheiten

LKW Standorte:

Hohenwart, München, Nürnberg, Augsburg, Ulm,
Dortmund, Haiger, Hannover, Koblenz, Straubing,
Siegen, Dingolfing, Frankfurt, Erfurt, Freilassing

Logistikflächen:

ab 2018: 1.200 m² Derching
ab 2019: 10.000 m² Langenbruck

Kontakt Daten:

Alfred Amenda & Sohn Transport GmbH
Gutenbergstraße 3
86558 Hohenwart

Tel.: +49 (0)8443 9263-0
Fax: +49 (0)8443 727

www.amendagmbh.de
info@amendagmbh.de



Leistungsprofil

Über uns:

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

In allen Unternehmensbereichen streben wir stets nach bestmöglicher Qualität. Deshalb treffen wir unsere unternehmerischen Entscheidungen immer mit dem Fokus der Qualitätsverbesserung. Denn moderne Transportlogistik spielt heute in vielen Wirtschaftsbereichen eine entscheidende Rolle. Integrierte Prozessabläufe wurden in der Vergangenheit so optimiert, dass die Zeitfenster für eine Lieferung oft im Minutenbereich liegen.

Das bedeutet auch für uns mit größtmöglicher Effizienz und Effektivität zu arbeiten, die wir zum einen durch unseren neuwertigen Fuhrpark, einem durchgängigen Notfallkonzept und einer Vielzahl an Ersatzfahrzeugen erreichen. Unsere Kunden werden durch einen festen Disponenten betreut, der durchgehend erreichbar ist und somit bei auftretenden Problemen schnell reagieren kann. Auch auf Seiten der Instandhaltung ist es uns durch unsere eigene Werkstatt möglich, schnell und flexibel zu agieren.

Unsere Leistungen:

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

Unser Leitspruch:

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



Firmenname: B+S GmbH Logistik und Dienstleistungen

Gründungsjahr: 2001

Geschäftsführer:

Stefan Brinkmann, Hans Dieter Schürmeyer

Hauptsitz: Borgholzhausen

Niederlassungen:

7 Standorte in Deutschland mit 170.000 m²

- Borgholzhausen
- Hamburg
- Bielefeld
- Augustdorf (Detmold)
- Alzenau (Rhein-Main-Gebiet)
- Eppertshausen (Rhein-Main-Gebiet)
- Zettlitz (Leipzig)

Leistungsportfolio:

- Kontraktlogistik
- E-Commerce-Fulfillment
- Lager und Transportlogistik
- Aktionswarenlogistik
- Displaybau und Verpackung
- Value-Added-Services
- Pharmalogistik

Kontakt Daten:

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

Tel.: +49 (0)5425 2797-0
Fax: +49 (0)5425 2797-388

www.b-slogistik.de
info@b-slogistik.de



Leistungsprofil

Die B+S GmbH Logistik und Dienstleistungen bietet ganzheitliche, maßgeschneiderte Logistiklösungen aus einer Hand an. In 16 Jahren Firmengeschichte sind das Unternehmen und sein Angebot kontinuierlich gewachsen und hohe Qualitätsstandards entwickelt worden. Derzeit verfügt B+S über rund 170.000 m² modernste Logistikanlagen an sieben Standorten in Deutschland und einen großen, umweltfreundlichen Fuhrpark. Die Standorte und der Fuhrpark werden kontinuierlich erweitert.

Vielfältige Services werden in individuellen Logistikkonzepten entsprechend der Kundenbedürfnisse kombiniert. Von Transport über Lagerung, Distribution, Value Added Services bis hin zu Beratung bildet das Portfolio sämtliche Dienstleistungen ab. Da B+S sich bei seiner Angebotsentwicklung stets an aktuellen Markttrends orientiert, ist das Unternehmen auch im Segment **E-Commerce Fulfillment** ein starker Partner.

Flexibilität ist eine Stärke des Logistikers. Dabei hat die Erfüllung der Kundenwünsche oberste Priorität und ist der Antrieb stetiger Erweiterungen der Dienstleistungen und Standorte.

Ob Technik, Textil oder Tiernahrung – B+S ist branchenübergreifend tätig. Besonders etabliert ist der Logistiker in den Branchen **Food und Pharma** und bedient dort namhafte Kunden. Mit seinen Kühlflächen erfüllt er die speziellen Anforderungen in diesem Bereich. Die IFS-Zertifizierung, die Umsetzung von HACCP-Standards sowie die Genehmigung zu Lagerung von Arzneimitteln machen B+S zu einem optimalen Partner.

Ob **Aktionswaren- oder Kontraktlogistik**, alle logistischen Schritte entlang der Wertschöpfungskette führt das Unternehmen in Eigenregie durch. Durch ein effizientes Supply Chain Management entstehen transparente und kosteneffektive Abläufe.

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

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

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

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



Firmenname: BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG

Gründungsjahr: 1877

Größe der Belegschaft: Rund 18.000 Arbeitsplätze

Hauptsitz: Bremen

Über 100 Standorte in Europa, Amerika, Afrika und Asien

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

Tel.: +49 (0)421 398-01
Fax: +49 (0)421 398-3404

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



Leistungsprofil

Die BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG hat ihre Kernkompetenzen in der Automobil-, Kontrakt- und Containerlogistik. Die Wurzeln der Unternehmensgruppe reichen bis in das Jahr 1877 zurück. Heute bietet die BLG an über 100 Standorten in Europa, Amerika, Afrika und Asien rund 18.000 Arbeitsplätze, einen Großteil davon in Bremen (Hauptsitz) und Bremerhaven. 2015 hat die BLG den Deutschen Logistik-Preis gewonnen.

Geschäftsbereich AUTOMOBILE

Der Geschäftsbereich AUTOMOBILE befasst sich mit der Logistik von Fertigfahrzeugen. Dies betrifft im Wesentlichen den Umschlag, technische Dienstleistungen und die weltweite Distribution von den Herstellern bis zu den Händlern in den Bestimmungsländern. Mit einem Volumen von 6,3 Mio. Fahrzeugen hat dieser Geschäftsbereich 2016 seine Position als einer der führenden Automobillogistiker Europas bestätigt. Der Geschäftsbereich AUTOMOBILE betreibt neben den Seehafenterminals in Bremerhaven, Gioia Tauro (Italien), Cuxhaven, Hamburg, Danzig (Polen) und im Hafen Bronka (Russland) auch mehrere Terminals am Rhein und an der Donau. Acht Binnenschiffe, eine Flotte von rund 500 Lkw und 1.275 Eisenbahnwaggons sind im intermodalen Zusammenspiel für den Autotransport im Einsatz. Darüber hinaus sind wir mit unseren logistischen Dienstleistungen in Kroatien, Polen, Russland, Slowenien, Türkei sowie in der Ukraine präsent.

Geschäftsbereich CONTRACT

Der Geschäftsbereich CONTRACT realisiert umfassende individuelle Logistiklösungen für Kunden aus Industrie und Handel. Die Leistungsschwerpunkte sind die Autoteilelogistik sowie Industrie- und Produktionslogistik, Handels- und Distributionslogistik, die Seehafenlogistik für konventionelle Güter in Bremen, die Logistik für die Offshore-Windenergie in Bremerhaven sowie expeditionelle Dienstleistungen. In der Kontraktlogistik ist die BLG LOGISTICS in Logistikzentren und Spezialanlagen an über 40 Standorten in Europa sowie in Übersee für starke Marken wie Adler Mode, Basler, BMW, Bosch, Daimler, Deutsche Bahn, engelbert strauss, Golf House, Gerry Weber, Griesson -de Beukelaer, Hansgrohe, Konica Minolta, OBI, Siemens oder Tchibo tätig.

Geschäftsbereich CONTAINER

Der Geschäftsbereich CONTAINER wird durch das Joint Venture EUROGATE, führender Terminalbetreiber Europas, entwickelt. Die Position basiert auf dem kontinentalen Terminalkonzept und der Ergänzung mit Dienstleistungen rund um den Containerverkehr. Zum Netzwerk gehören Transporte per Schiene, Straße und Wasser sowie Logistikleistungen für containerisierte Güter. Das Terminalnetzwerk umfasst die Standorte Bremerhaven, Hamburg, Wilhelmshaven sowie La Spezia, Gioia Tauro, Cagliari, Ravenna und Salerno (alle Italien), Sao Paulo (Brasilien), Limassol (Zypern), Lissabon (Portugal) sowie Tanger (Marokko) und Ust-Luga (Russland).

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



Firmenname: cargomando GmbH

Spezialisierung: Kurier- und Sonderfahrten, Beschaffungslogistik, Sonderleistungen

Gründungsjahr: 2014

Geschäftsführer: Hüseyin Tasyürek
Tobias Baumann

Partnerbetreuung: Thorsten Rode (national)
Vasileios Zafeirakos (international)

Systempartner: 18 Partner in Deutschland,
6 Partner im europäischen Ausland,
Anbindung in alle europäischen Länder

Zertifizierungen: ISO 9001:2008 Qualitätsmanagement
ISO 14001:2009 Umweltmanagement

Jahresumsatz: ca. 70 Mio. Euro Umsatz

Fuhrpark: ca. 800 Fahrzeuge

Kontaktdaten:
cargomando GmbH
Franz-Reichle-Straße 2
D-74078 Heilbronn

Tel.: +49 (0)700 22 74 66 26 36
Fax: +49 (0)700 cargomando

www.cargomando.de
info@cargomando.de



Leistungsprofil

Unter der Marke cargomando vereinen sich mittelständische Kurier- und Speditionsunternehmen, um europaweite Expressdienstleistungen gemeinsam anzubieten und weiterzuentwickeln.

Hinter der im Juli 2014 gegründeten cargomando GmbH stehen keine Konzerne oder Investoren, sondern sieben Gründungsgesellschafter mit ihrem guten Namen und langjährig etablierten Kurierunternehmen. Ziel ist die Erfüllung von Kundenwünschen und nicht von Quartalsergebnissen. Dies erreichen wir durch partnerschaftliche Zusammenarbeit auf Augenhöhe und unseren hohen Qualitätsanspruch auf allen Ebenen!

Die cargomando GmbH bietet eine technologische Basis und organisatorische Rahmenbedingungen für die Partnerbetriebe. Das cargomando Kuriersystem stellt selbst jedoch keinerlei Fahrzeuge oder gar Filialen. Die Transportdurchführung erfolgt auch bei Key-Account betreuten Großkunden durch die Partner vor Ort. Deshalb lautet unser Grundsatz der Zusammenarbeit: „Gemeinsam mehr bewegen!“

Qualität

Entgegen zahlreicher Konkurrenten strebt das cargomando Kuriernetzwerk keine Preisführerschaft am Markt an. Wir möchten uns durch unsere auf Qualität optimierten Prozesse gegen den Trend der rein auf den billigsten Preis ausgerichteten Transporte stellen.

Zur Umsetzung unserer Qualitätsstrategie richten wir uns nach den Vorgaben des DIN ISO 9001:2008 Qualitätsmanagement-Standards. Unserer Umweltverantwortung tragen wir mit der Zertifizierung nach DIN ISO 14001:2009 Rechnung. Beide Standards gelten über alle Partnerbetriebe hinweg und sind im Partnervertrag tief verankert.

Vorteile für unsere Kunden

- Immer gleich hohe Dienstleistungsqualität durch einheitliche Standards für alle Partnerbetriebe
- Know-how aus den Erfahrungen aller Partnerbetriebe
- Günstige Preise durch hohe Synergien des Netzwerks und effiziente IT Unterstützung
- Umfassende Tracking-Funktionen sowie digitale Auftragsanfrage über das Kundenportal

Vorteile als Systempartner

- Zusätzliche Fahrzeugkapazitäten
- Verbesserung der Rückfrachtquote / Fahrzeugauslastung
- Kosteneinsparungen durch zentrale Einkaufskonditionen
- Imagegewinn durch Co-Branding
- Gebiets- und Kundenschutz
- Erweiterung des Produktportfolios um Beschaffungslogistik

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



DiALOG

Distribution and Logistics

Das Netzwerk. Ihr Spezialist.

Firmenname: DiALOG AG

Spezialisierung:

Markenartikel & Konsumgüter
Temperaturführung 14°C – 18°C flächendeckend

Gründungsjahr: 1995

Vorstand: Uwe Komma

Ansprechpartner: Jutta Uhlhorn (kfm. Leitung)

Systemzentrale: Backnang (bei Stuttgart)

Systemteilnehmer:

ca. 55 Partnerunternehmen
Anbindungen in alle europäischen Länder

Zentralhub: Hauneck (bei Bad Hersfeld)

Größe der Belegschaft:

12 Mitarbeiter (Systemzentrale)
ca. 8.000 Mitarbeiter (systemweit)

Volumen: ca. 1.820.000 t/Jahr

Fuhrpark: ca. 3.600 Einheiten

Fläche: ca. 1.400.000 m² (Lager & Umschlag)

Kontaktdaten:

DiALOG AG
Distribution and Logistics
Spinnerei 48
71522 Backnang

Tel.: +49 (0)7191 3248-0
Fax: +49 (0)7191 3248-33

www.dialog-ag.org
office@dialog-ag.org



Leistungsprofil

Die auf Markenartikel und Konsumgüter spezialisierte Speditionsoperation DiALOG ist ein europaweit agierendes Partnernetz mittelständischer Unternehmen, die unter dem Leitspruch "Gemeinsam sind wir stark" erfolgreich zusammenarbeiten.

Seit über 20 Jahren am Markt etabliert, steht das DiALOG-Netzwerk für konstantes, solides Wachstum.

Als Dachorganisation steuert und koordiniert die DiALOG AG zentral die operativen Prozesse und administrativen Aufgaben des DiALOG-Systems.

Die Transportabwicklung erfolgt sowohl mittels Direktverkehren zwischen den einzelnen Standorten als auch über das Zentral-Hub. Neben der klassischen Distribution wickelt DiALOG auch das Retourenmanagement sowie alle Prozesse im Rahmen der Beschaffungslogistik unter Einhaltung bestehender Systemstandards ab.

Die logistischen Prozesse werden mittels der webbasierten DiALOG-Software abgebildet, die speziell für die Anforderungen des Netzwerks entwickelt wurde und laufend bedarfsgerecht optimiert wird.

Der Einstieg ist via Internet ohne zusätzlichen Installationsaufwand möglich. Des Weiteren besteht die Möglichkeit einer Integration der DiALOG-Software in individuell bestehende Inhouse-Systemlandschaften.

DiALOG bietet die optimale Verknüpfung zwischen den Vorteilen einer umfassenden und übergreifenden organisatorischen Einheit mit der Regionalkompetenz rechtlich selbständiger Partnerunternehmen vor Ort und deren Nähe zum Kunden.

Unsere Stärken - Ihre Vorteile

- **Flächendeckende Distributions- & Beschaffungslogistik**
täglich Anschluss zu allen Partnern über zentrales HUB und Direktverkehre
- **Markenartikel & Konsumgüter**
fachgerechtes Handling sensibler Güter
- **Lebensmittelgerechtes Handling**
ausschließlich geruchsneutrale und lebensmittelverträgliche Güter
- **Durchgängige Temperaturführung von +14° bis +18°C**
für hitze- und kälteempfindliche Güter
- **Qualität als Standard**
absolute Termintreue, exzellente Zustellquote
- **Transparentes Sendungsinformationssystem**
stets aktueller Datenstand, optisch archivierte Originalbelege
- **Terminzustellung & 24-Stunden-Zustell-Service**
bundesweiter Standard im Systemverbund

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



Leistungsprofil



Firmenname: ESG Elektroniksystem- und Logistik-GmbH

Gründungsjahr: 1967 in München

Geschäftsführer: Dipl.-Ing. Kai Horten (CEO)

Ansprechpartner: Christine Luthardt

Größe der Belegschaft: ESG-Gruppe: 1.600 Mitarbeiter

Hauptsitz: München

Niederlassungen:

Berlin, Bonn, Detroit, Fürstenfeldbruck, Hamburg, Ingolstadt, Koblenz, Köln, München, Rüsselsheim, Shanghai, Stuttgart, Wolfsburg

Jahresumsatz: ESG-Gruppe: 267 Millionen Euro (2016)

ESG Automotive Electronics Co. Ltd. China (100 %)
ESG Automotive Inc. (100 %)
ESG Consulting GmbH (100 %)
ServiceXpert GmbH (100 %)

Kontaktdaten:

ESG Elektroniksystem- und Logistik-GmbH
Livry-Gargan-Straße 6
82256 Fürstenfeldbruck

Tel.: +49 (0)89 9216-0
Fax: +49 (0)89 9216-2631

www.esg.de
logistik@esg.de



Seit fünfzig Jahren entwickelt, integriert und betreibt die ESG komplexe, sicherheitsrelevante Elektronik- und IT-Systeme für Militär, Behörden und Unternehmen. Mit unseren Logistiklösungen sorgen wir für eine hohe Verfügbarkeit und Wirtschaftlichkeit dieser Systeme im Einsatz. Unsere Cyber- und IT-Services leisten dabei einen wichtigen Beitrag zur Sicherheit im Cyber Raum. Unter anderem gehören Firmen der Automobil-, der Luftfahrtindustrie und aus den Bereichen Gebrauchs- und Investitionsgüter zu unseren Kunden.

- Als unabhängiger Technologie- und Prozessberater, der selbst keine Interessen in der Hardware-Produktion hat, führen wir Studien und Simulationen für neue Systeme durch und unterstützen das Management großer IT-Projekte.
- Als Kompetenzzentrum ermöglichen wir unseren Kunden den Zugang zu neuen Technologien.
- Als Spezialsystemfirma sind wir gesamtverantwortlich für einzelne Module und komplette Systeme.

Mit unseren Leistungen unterstützen wir die Prozesse und Fähigkeiten unserer Kunden und steigern die Zuverlässigkeit ihrer Systeme. Technologietransfer zwischen den Märkten ist unsere Basis für einen entscheidenden Beitrag zur Wertschöpfung unserer Kunden. Als Lead Logistics Provider (LLP) widmet die ESG besondere Aufmerksamkeit den Leistungen im Logistikumfeld – etwa dem Material- und Ersatzteilmanagement, der Steuerung von Logistik- und Instandsetzungsprozessen, dem Prozess-Outsourcing, dem Thema Logistics Engineering und technisch-logistischen Dienstleistungen. Dabei haben wir vor allem mit der Lösung sicherheitsrelevanter Aufgabenstellungen große Erfahrung. Wir bieten Ihnen schlüsselfertige Softwarelösungen für Interaktive Elektronische Technische Publikation, Arbeitssicherheit sowie Supply Chain Solutions.

Wir begleiten Sie als Prozesspartner während des gesamten Lebenszyklus komplexer technischer Systeme und sorgen durch ein systematisches Life Cycle Management bereits in der frühen Phase von Entwicklung und Einführung für eine leistungsfähige Logistik, mit der die Systeme in der Nutzungsphase verfügbar und wirtschaftlich bleiben. Als Innovationspartner stellen wir Ihnen intelligente Softwarelösungen bereit und unterstützen Sie bei der Optimierung Ihrer Logistikprozesse durch den Einsatz innovativer Technologien. Wir führen im Auftrag unserer Kunden zentrale logistische Funktionen wie das Material-Management und den After Sales Support durch und übernehmen diese Aufgaben auch als Betreiber.

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





Firmenname: GROUP7 AG

Gründungsjahr: 2006

Vorstand: Günther Jocher

Größe der Belegschaft: 495 Mitarbeiter

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

Jahresumsatz: 96 Mio. Euro (2016)

Kontaktdaten:

GROUP7 AG
Eschenallee 8
85445 Schwaig b. München

Tel.: +49 (0)8122 9453-120
Fax: +49 (0)8122 9453-102

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



Leistungsprofil

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

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

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

- Bekleidungsindustrie
 - Hightech-Industrie
 - Sportartikel
 - Spielwaren
 - Handel
 - Werbemittel
 - Unterhaltungselektronik
 - Automotive
 - Maschinenbau
 - Lederwaren
- ISO 9001
 - ISO 14001
 - DGNB-Gold-Zertifikate (Deutsche Gesellschaft für nachhaltiges Bauen) für die GROUP7 Logistikcenter in Neuss (2015) und München (2009)
 - TÜV-zertifizierter CO₂-Rechner
 - Bayerns Best 50
 - AEO-F-Zertifikat
 - ERP-System des Jahres 2014
- Kundenbezogene, maßgeschneiderte Konzepte
 - Durchgängiges IT-Management
 - EIN Ansprechpartner für alle Leistungen
 - Hoher Servicelevel

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

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



Leistungsprofil



Firmenname: Duisburger Hafen AG

Gründungsjahr: 1926

Vorstand:

Erich Staake (Vorsitzender des Vorstands)
Prof. Thomas Schlipköther
Markus Bangen

Größe der Belegschaft: ca. 1.200

Jahresumsatz: (2016) 230 Mio. Euro

Branche: Logistik

Kontaktdaten:

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

Tel.: +49 (0)203 803-0
Fax: +49 (0)203 803-4409

www.duisport.de
unternehmenskommunikation@duisport.de



duisport – führende Logistikkreislauf in Zentraleuropa

Die Duisburger Hafen AG (duisport) ist die Eigentums- und Managementgesellschaft des Duisburger Hafens, des weltweit größten Binnenhafens.

Mit einem Gesamtumschlag von über 133 Mio. t und 3,7 Mio. TEU (2016) hat sich der Duisburger Hafen zur führenden Logistikkreislauf für den Güterumschlag in Zentraleuropa entwickelt. Als trimodale Drehscheibe kombiniert duisport optimal seine vorteilhafte geografische Lage, gute Standortbedingungen und umfassendes logistisches Know-how.

Mit seinem Netzwerk von Logistikdienstleistungen bietet der Hafen den am Standort agierenden Unternehmen beste Voraussetzungen für den Güterumschlag. Acht multimodale Containerterminals, mehr als 400 wöchentliche Zugverbindungen zu über 80 direkten Zielen in Europa und Asien sowie umfangreiche Warehouse- und Lagerkapazitäten werden vor Ort mit markt- und kundenorientierten Dienstleistungen verknüpft.

Mit diesem Full-Service-Ansatz deckt die duisport-Gruppe ein breites Leistungsspektrum ab. Das Angebot beinhaltet, neben dem Warenumschlag (u. a. Handelsware in Containern, Importkohle, Eisen/Stahl, Mineralöl/Chemie), Ansiedlungsmanagement, die Entwicklung von integrierten Hafen- und Logistikkonzepten, intermodale Transportdienstleistungen sowie spezialisierte Industriegüterverpackungen. duisport entwickelt zusammen mit Partnern transkontinentale Zugverbindungen bspw. entlang der neuen Handelsroute Neue Seidenstraße zwischen Duisburg und China. So verkehren heute bereits rund 25 Züge wöchentlich zwischen dem Duisburger Hafen und verschiedenen Zielen wie Shanghai, Wuhan oder Chongqing. Die Beratungsexpertise der Duisburger Hafen AG wird auch international geschätzt, aktuell z.B. unterstützt duisport gemeinsam mit dem führenden türkischen Logistikunternehmen Arkas Holding bei der gemeinsamen Entwicklung von multimodalen Logistikflächen sowie den Aufbau intermodaler Dienstleistungen in der Türkei. Im Bereich Verpackungslogistik werden weltweit logistische Dienstleistungen für den Maschinen- und Anlagenbau erbracht – u. a. auch mit eigenen Standorten in Belgien, den Niederlanden, Frankreich, China oder Indien.

Damit ist die duisport-Gruppe die Verbindungsachse zwischen Produzenten und Kunden, vernetzt internationale Märkte und ist Treiber für regionale sowie weltweite Warenströme. Das Unternehmen 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 Full-Service-Ansatz profitieren insbesondere die rund 300 logistikorientierten Unternehmen, die im Duisburger Hafen ansässig sind und eine Wertschöpfung von rund 3 Mrd. Euro pro Jahr generieren. Insgesamt hängen vom Duisburger Hafen über 45.000 Arbeitsplätze ab – Tendenz steigend.

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





Firmenname:
Simon Hegele
Gesellschaft für Logistik und Service mbH

Gründungsjahr: 1920

Größe der Belegschaft: 2.500 Mitarbeiter

Hauptsitz: Karlsruhe

Standorte: 49 Standorte weltweit

Logistik- und Servicefläche: 600.000 m²

Kontaktdaten:
Simon Hegele
Gesellschaft für Logistik und Service mbH
Hardeckstr. 5
76185 Karlsruhe

Tel.: +49 (0)721 57009-0
Fax: +49 (0)721 57009-7010

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



Leistungsprofil

Logistik weitergedacht...

Der Grundsatz „Logistik weitergedacht“ ist seit inzwischen fast 100 Jahren der Motor für die Weiterentwicklung der Simon Hegele Unternehmensgruppe und ihrer Dienstleistungen. Die Entwicklung zukunftsorientierter Businessstrategien entlang der Supply Chain stellt das Kerngeschäft von Simon Hegele dar. Mit einem intelligenten Mix aus branchen- und kundenbezogenen Mehrwertdienstleistungen wurden immer neue Geschäftsfelder erschlossen. Mittlerweile beschäftigt die Simon Hegele Unternehmensgruppe knapp über 2.500 Mitarbeiter an 49 Standorten weltweit.

Zukunftsorientierte Businessstrategien

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

Innerhalb der Kernbranchen Healthcare, Handel und Industrie wird der Aufbau, die Weiterentwicklung und Anwendung von tiefgreifendem, branchenspezifischem Wissen stetig vorangetrieben. Dieses Know-how und Prozessverständnis lässt Simon Hegele zu einem integralen Bestandteil der Wertschöpfungskette seiner Kunden werden. Im Bereich Transport & Montage von Hightech-Geräten ist die Simon Hegele Unternehmensgruppe seit vielen Jahren einer der internationalen Marktführer.

Unser 360° Dienstleistungsportfolio

- Beschaffungslogistik
- Produktionslogistik
- Ersatzteillogistik
- Verpackungslogistik
- HighTech-Transport
- Supply Chain Security Management
- Value added Services
- Reverse Logistics

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



Firmenname: Hellmann Worldwide Logistics

Gründungsjahr: 1871

Geschäftsführer:

Dr. Thomas Knecht
Jost Hellmann

Ansprechpartner:

Besuchen Sie uns auf
www.hellmann.com
Hier finden Sie Ihren persönlichen Ansprechpartner.

Größe der Belegschaft: 13.371

Jahresumsatz: 3 Mrd. EUR

Kontaktdaten:

Hellmann Worldwide Logistics GmbH & Co. KG
Elbstraße 1
49090 Osnabrück

Tel.: +49 (0)541 605-0
Fax: - - -

www.hellmann.com



Leistungsprofil

Die Dienstleistungspalette umfasst die klassischen Speditionsdienstleistungen per Lkw, Schiene, Luft- und Seefracht, genauso wie ein umfangreiches Angebot für KEP-Dienste, Kontraktlogistik-, Branchen- und IT-Lösungen sowie für die Bereiche Recycling, Schulungen und Versicherungen. Im Rahmen des kontinuierlichen Verbesserungsprozesses arbeiten wir permanent daran, unsere Top-Qualität noch weiter zu optimieren. Erfolgreiche Kooperationen existieren mit System Alliance, das flächendeckende Partnernetzwerk in Deutschland, SystemPlus, das paneuropäische Express-Netzwerk mit einer breitgefächerten Dienstleistungspalette und Night Star Express, die Zustellung in der Nacht bis spätestens 8 Uhr am anderen Morgen. Darüber hinaus ist Hellmann in einem Netzwerk mit festen Partnern in ganz Europa tätig, die eine extrem hohe Abfahrtsdichte gewährleisten. Hellmann ist ebenfalls in der Kooperation System Alliance Europe vertreten.

Spezielle Branchenlösungen werden in den Bereichen Automobil- und Landmaschinen-Zulieferung, Bekleidung, temperaturgeführte Güter, Healthcare und Hospital, Cruise und Marine, Projektverladungen sowie Elektrotechnik und Erneuerbare Energien angeboten.

Das Familienunternehmen

Hellmann Worldwide Logistics hat sich seit seiner Gründung 1871 zu einem der großen internationalen Logistik-Anbieter entwickelt. Das Unternehmen ist mit einem weltweiten Netzwerk mit 19.500 Beschäftigten in 437 Büros in 162 Ländern vertreten. Die Hellmann Gruppe hat 2016 mit 13.371 Mitarbeitern einen Umsatz von rund 3,0 Mrd. EUR erzielt. Mit den leistungsstarken Produktpartnern Air & Sea, Road & Rail und Contract Logistics bietet Hellmann jederzeit die passende Lösung für die Logistikanforderungen seiner Kunden, jetzt und in Zukunft. Denn in einer digitalisierten Welt bewegt Hellmann mehr als nur Güter: Daten und Know-how machen das Unternehmen zum Vorreiter der Logistik 4.0.

THINK AHEAD - MOVING FORWARD

Der Leitsatz der Firma Hellmann in der 4. Generation. Weiter denken und die Zukunft durch Innovation, Effizienz und maßgeschneiderte Logistiklösungen aktiv gestalten. 'Global denken – lokal handeln' bestimmt nicht erst seit 1996 mit Einführung des Umweltmanagementsystems nach ISO 14001 als erstes Logistikunternehmen in Deutschland das betriebliche Handeln. Ökonomisches, ökologisches und soziales Handeln sind fest in unserer Unternehmenskultur verankert.

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





Firmenname: InstaFreight GmbH

Gründungs-jahr: 2016

Geschäftsführer: Philipp Ortwein, Maximilian Schäfer

Mitarbeiter: 40+

Standort: Berlin

Länder: Europäische Union

Ladungsarten:

- Komplettladungen
- Teilladungen
- Stückgut

Leistungsportfolio für Verlager:

- Spottransporte: Online Buchungsmöglichkeit inkl. sofortiger Preisberechnung
- Wiederkehrende Transporte: Angebote auf Anfrage
- Geprüfte Frachtführer für Komplett- und Teilladungen
- Anbindung an qualitativ hochwertige Stückgutnetzwerke
- Express Direktfahrten
- Datenschnittstellen (API) für direkte Anbindungen

Leistungsportfolio für Frachtführer:

- Ausschreibung von festen Relationen
- Unterstützung bei der Findung von Rückladungen
- Vereinfachung von Dispositions- & Geschäftsprozessen
- Einspeisung in Stückgutnetzwerke
- Bezahlung innerhalb von 72 Std.

Kontakt-daten:

InstaFreight GmbH
Oranienstr. 25
10999 Berlin

Tel.: +49 (0)30 340603300

Fax: +49 (0)30 340603303

Besuchen Sie uns: www.instafreight.de
contact@instafreight.de



Leistungsprofil

InstaFreight ist eine **digitale Spedition für Geschäftskunden**, die eine schnelle und unkomplizierte Abwicklung von Straßentransporten ermöglicht. Wir digitalisieren die Transportlogistik und bieten innovative und effiziente Logistiklösungen mit erstklassigem Service – für unsere Kunden und Frachtführer.

Wir optimieren die Zuverlässigkeit unserer Transportdienstleistungen indem wir die Visibilität entlang der gesamten Transportlogistikkette erhöhen und nur mit ausgewählten Partnern zusammenarbeiten. Durch algorithmenbasierte Kombination von Transporten und digitaler Vernetzung mit strategischen Partnern reduzieren wir Leerfahrten. Digital verfügbare Informationen erlauben eine kosteneffiziente Abwicklung administrativer Prozesse für alle Beteiligten.

Vorteile für unsere Kunden

Verlager können von der einzelnen Palette bis zum kompletten LKW Transporte **direkt online buchen, EU-weit**. Nach Angabe von Abhol- und Zielort sowie der Art des Transports wird ein **sofortiger Festpreis** angezeigt, zu dem verbindlich gebucht werden kann – **Click & Buy**. Neben diesen "Spot-" Buchungen bieten wir insbesondere auch eine Lösung für wiederkehrende Verkehre an. **Track & Trace** ermöglicht Transparenz entlang der Lieferkette. Abliefernachweise und Rechnungen werden digital bereitgestellt.

Vorteile für Frachtführer

Frachtführer können sich passende und **attraktive Transportaufträge** zusenden lassen oder alle verfügbaren Aufträge im Carrier Portal und der **"Driver App"** einsehen und diese mit wenigen Clicks online verbindlich zum Festpreis bestätigen. InstaFreight arbeitet dabei mit Transportunternehmern jeder Größe zusammen – vom Einzelfahrer bis zum Flottenbetreiber. Die "Driver App" begleitet den Frachtführer während des Transports und ist der direkte Draht zu InstaFreight, von der Auftragsannahme bis zum Abschluss mit Abliefernachweis. Die Bezahlung erfolgt innerhalb von 72 Stunden, vorausgesetzt der Transport wurde mit der "Driver App" durchgeführt.

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



Leistungsprofil

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

Branchen

Als spezialisierter Logistikdienstleister konzentriert sich LOXXESS auf die folgenden Geschäftsfelder:

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

Leistungen

Kontraktlogistik

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

Value-Added-Services

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

Fulfillment

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



Firmenname: LOXXESS AG

Vorstand: Dr. Claus-Peter Amberger

Management Team:

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

Ansprechpartner: Patrick Mense

Größe der Belegschaft: ca. 1.600

Hauptsitz: Tegernsee

Niederlassungen: 27 Standorte in Deutschland, der Tschechischen Republik und Polen

Lagerfläche: 600.000 m² inkl. 2 vollautomatischer Hochregallager

Referenzen: Internationale Markenhersteller vertrauen den Logistiklösungen von LOXXESS. Dazu zählen unter anderem BMW, Burton, DM, HD+, Planet Sports, Rewe Digital, Vodafone, Wacker Chemie, Weinfreunde und ZooRoyal

Kontakt-daten:

LOXXESS AG
Betastrasse 10E
85774 Unterföhring

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

Fax: +49 (0)89 255476-11

www.loxxess.com
anfrage@loxxess.com





Firmenname: Pabst Transport GmbH & Co.KG

Gründungsjahr: 1953

Geschäftsführer: Hans Pabst, Jochen Oeckler

Ansprechpartner:
Jochen Oeckler, Geschäftsführer

Größe der Belegschaft: 600

Hauptsitz: 97469 Gochsheim

Niederlassungen:

Berlin, Bremen, Dortmund, Freiburg i. Br., Geisenfeld, Hamburg, Kürnach, Lauingen, Lehrte, Leipzig, Mannheim, Möckmühl, Nürnberg, Öhringen, Unterschleißheim, Wiesbaden, Wuppertal

Kontaktdaten:

Pabst Transport GmbH & Co. KG
Industriestraße 15
97469 Gochsheim

Tel.: +49 (0)9721 7630-390
Fax: +49 (0)9721 7630-111

www.pabst-transport.de
jochen.oeckler@pabst-transport.de



Leistungsprofil

Über uns:

Pabst Transport ist ein sympathisches Familienunternehmen mit hohem Gemeinschaftsethos. Offenes Denken und ehrliches Handeln sind die Eckpfeiler unserer unternehmerischen Verantwortung. Daher haben wir den Anspruch, unseren Kunden tagtäglich mit Bestleistung zu überzeugen. Wir gehören zu den besten Transport- und Logistikdienstleistern Deutschlands und stehen für etwas Besonderes und Einzigartiges.

Gerade für ein Transport- & Logistikunternehmen ist Voraussetzung, dass alles Hand in Hand geht, Eines ins Andere greift. Im Alltag und in der Haltung der Beteiligten. Deshalb steht bei uns jeder Mitarbeiter für das ganze Unternehmen und hinter den Werten, die wir vertreten. Gemeinsam, das ist unser Anspruch. Nur so können wir Bestleistung liefern.

Unsere Transportlogistik:

Pabst bietet neben dem klassischen Transport kundenspezifische Konzepte an und trägt proaktiv zur Logistikoptimierung bei. In den Bereichen

- Teil- und Komplettladung
- System-, Linien- und Expressverkehre
- Projektgeschäfte im Direkt- und Großkundenbereich
- Beschaffungslogistik und Gebietsspedition
- Jumboverkehre
- Gefahrguttransporte
- Transport von sensiblen Gütern (Pflanzen, Lebensmittel, Pharmaprodukte, etc.)

garantiert Pabst eine ausgezeichnete Ausführung der Aufträge.

Unsere Lagerlogistik:

Auf einer Fläche von aktuell 30.000 m² bieten wir unseren Kunden logistische Fulfillment-Services an. Angefangen von der Bestellverwaltung bis hin zur Lagerung, Picken, Packen sowie den Versand und das Retourenmanagement bietet Pabst Dienstleistungen aus einer Hand.

Absolute Kundenorientierung ist dabei immer die oberste Prämisse. Eine durchgängige IT-Landschaft, sowie motiviertes Personal garantieren logistische Bestleistung!

Durch die direkte Anbindung der Logistik an nationale und internationale Transportnetzwerke können wir die Waren just-in-time zu stellen. Gemeinsam mit unseren Kunden planen und realisieren wir branchenübergreifende, marktorientierte Logistikkonzepte.

Um auch in Zukunft individuelle und bedarfsgerechte Lagerlogistik nach neuestem Standard bieten zu können, erweitern wir unsere Lagerkapazität auf **75.000m²** in drei Bauabschnitten. Das neu entstehende Logistikgebäude entspricht in der Ausstattung einem hochmodernen Lager. Schwerlastfähigkeit, Verschlusslager, Kommissionier- und Konfektionsbereiche sowie eine Durchregalierung auf acht Ebenen sprechen für individuell realisierbare Logistiklösungen. Hiermit wird das Angebot an logistischen Fulfillment-/Service-Dienstleistungen von uns ausgebaut.

Links:

www.pabst-transport.de
www.facebook.com/pabst.transport
www.youtube.com

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



Firmenname: pfenning logistics GmbH

Gründungsjahr: 1932

Geschäftsführer:
Rana Matthias Nag, Matthias Schadler

Ansprechpartner:
Yeliz Kavak-Küstner
Leiterin / Head of Marketing, PR & New Business

Größe der Belegschaft: 2.300 Mitarbeiter

Hauptsitz: Heddesheim

Niederlassungen: 70 Standorte deutschlandweit

Kontaktdaten:

pfenning logistics GmbH
Daimlerstraße 4
68542 Heddesheim

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

www.pfenning-logistics.com
info@pfenning-logistics.com



Leistungsprofil

„pfenning logistics“ steht für maßgeschneiderte Logistiklösungen aus einer Hand. Wir realisieren kreative Konzepte in den Bereichen Lagerhaltung, Transport und Value-Added-Services. Die perfekte Integration in die Wertschöpfungskette unserer Kunden stellen wir sicher durch optimierte Lagerlogistik, praxiserprobte Distributionsabläufe, modernste Transport-Technologie und stets auf Kundenbedürfnisse angepasste Lösungen. Unter Einsatz modernster IT-Systeme schaffen wir mit unserem Kompetenz- Netzwerk Win-Win-Situationen für alle Beteiligten. So leisten wir seit über 80 Jahren einen wichtigen Beitrag zum wirtschaftlichen Erfolg unserer Kunden aus unterschiedlichen Branchen wie Lebensmitteleinzelhandel, Automotive, Chemie, Pharma und FMCG.

pfenning logistics bietet Komplettlösungen für alle Aktivitäten, die sich um einen Lagerstandort drehen. Dazu gehören Planung, Bau oder Miete sowie der Betrieb des Lagers oder der Cross-Docking Plattform. Als Problemlöser entwickeln wir für unsere Kunden Lösungen, die von produktionsnahen Aktivitäten (z.B. Stahlbearbeitung für die Automobilindustrie) über spezielles Produkt- Know-how (z.B. Gefahrgutlager für die Chemieindustrie) bis hin zur kompletten Auftragsabwicklung (z.B. Displaybau für Konsumgüter) reichen.

Wir ersetzen den Werksverkehr von der Fahrtätigkeit bis hin zur kompletten Disposition. Als Qualitätsanbieter für anspruchsvolle Transportlösungen haben wir uns auf temperaturgeführte LKW-Transporte im Lebensmittelbereich spezialisiert. Mit eigenem Fahrpersonal und einem Fuhrpark von über 600 Fahrzeugen sorgen wir für einen einheitlich hohen Service-Level und können unabhängig von saisonalen Schwankungen am Transportmarkt unseren Kunden entsprechende verfügbare Kapazitäten zusichern. Die Versorgung der Verkaufsstellen und der Zentral- und Regionallager des Handels ist unser tägliches Geschäft. Ein weiterer Fokus liegt auf der Organisation von Beschaffungsabläufen von den Lieferanten zu den Handelslagern oder Cross-Docking Plattformen. Als Systemanbieter übernehmen wir neben der Durchführung von Touren auch die intelligente Disposition im Nah- und Fernverkehr. Damit reduzieren wir den Koordinationsaufwand für unsere Kunden.

Wo immer Produktverbesserungen, leichte Reparaturen, Montagen, spezielle Verpackungen oder ähnliche Prozesse in der Lieferkette gebraucht werden, kommen unsere Mehrwertdienste zum Einsatz. Durch die flexiblere Nutzung von gelagerten Komponenten und Fertigteilen können Lieferfristen verkürzt, Aufträge kundenspezifisch bearbeitet und der Lagerbestand insgesamt reduziert werden. Auf diese Weise helfen wir unseren Kunden, deren Kundendienst qualitativ zu verbessern und sich so signifikante Wettbewerbsvorteile zu sichern.

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





Firmenname: Rhenus SE & Co. KG

Gründungsjahr: 1912

Vorstand:

Klemens Rethmann (Vorstandsvorsitzender)
Tobias Bartz
Egbert Bernsmeister
Michael Brockhaus
Dr. Stephan Peters
Andreas Stöckli
Michael Viefers

Größe der Belegschaft: Über 28.000

Niederlassungen: Mehr als 580 Standorte

Die Rhenus-Gruppe ist ein weltweit operierender Logistikdienstleister und realisiert für Kunden aus den unterschiedlichsten Branchen umfassende Logistiklösungen, die auf die Bedürfnisse der jeweiligen Auftraggeber zugeschnitten sind. Die Geschäftsbereiche Contract Logistics, Freight Logistics, Port Logistics sowie Public Transport stehen für ein effizientes Supply Chain Management und innovative Mehrwertdienste.

Kontakt Daten:

Rhenus SE & Co. KG
Rhenus-Platz 1
59439 Holzwickede

Tel.: +49 (0)2301 29-0
Fax: +49 (0)2301 29-1215

www.rhenus.com
info@de.rhenus.com



Leistungsprofil

Als inhabergeführtes Unternehmen ist die Rhenus-Gruppe in ihrem Selbstverständnis nah am Kunden. Die Bedürfnisse und Wünsche der Kunden stehen dabei im Mittelpunkt des täglichen Handelns. Und weil jeder Auftraggeber, jede Ware und jede Anforderung anders ist, bietet Rhenus nicht nur standardisierte Lösungen an, sondern setzt einzelne logistische Produkte auf Wunsch so zusammen, dass sie maßgeschneidert auf die individuellen Bedürfnisse des Kunden passen. Grundlage dafür sind die IT-Kompetenz, das starke Netzwerk und vor allem das engagierte Personal. Eine dezentrale Aufstellung und kurze Entscheidungswege ermöglichen es zudem, jederzeit und schnell auf sich ändernde Bedürfnisse und Wünsche reagieren zu können.

Dabei bietet Rhenus nicht nur verschiedene logistische Produkte an, sondern versteht sich darüber hinaus als Wertschöpfungspartner des Kunden. Als solcher optimiert der Logistiker gemeinsam mit dem Kunden alle logistischen Abläufe entlang dessen Supply Chain. Rhenus lässt Warenströme fließen, beschleunigt Prozesse, steuert nach, plant voraus und bietet dem Kunden so einen echten Mehrwert.

Die Unternehmenseinheiten der Rhenus sind dabei in vier Geschäftsbereiche unterteilt, welche nahtlos ineinandergreifen, um den Kunden den bestmöglichen Service bieten zu können:

Der reibungslose Ablauf von Beschaffung, Produktion und Distribution steht im Fokus der Dienstleistungen des Geschäftsbereiches Contract Logistics. Neben dem Warehousing werden hochwertige Transport- und Mehrwertdienstleistungen erbracht. Der Logistiker setzt dafür auch auf spezialisierte Netzwerke, wie sie die Rhenus Home Delivery oder die Rhenus Midi Data darstellen.

Der Geschäftsbereich Freight Logistics organisiert durch die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger internationale Transportketten. Die gesamte Rhenus-Gruppe kann auf ein Netzwerk von über 580 Standorten weltweit zurückgreifen und arbeitet darüber hinaus auch mit Partnern in aller Welt zusammen.

Die Rhenus hat ihren Ursprung in der Binnenschifffahrt und ist heute mit dem Geschäftsbereich Port Logistics ebenso in der Seeschifffahrt präsent. Die eigenen See- und Binnenhafenterminals dienen hierfür als Schnittstellen für den Transport, den Umschlag und die Lagerung der einzelnen Güter.

Der Geschäftsbereich Public Transport entwickelt gemeinsam mit den Verantwortungsträgern in Städten und Kreisen attraktive Angebote für den Öffentlichen Personennahverkehr. Rhenus betreibt in vielen Regionen Bus-, Straßen- und Eisenbahnservices, die zur Entlastung von stark frequentierten Verkehrswegen sowie zur Vermeidung zusätzlicher Emissionsbelastungen durch einen höheren Individualverkehr beitragen.

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



Firmenname: Seifert Logistics Group

Geschäftsführer: Harald Seifert

Größe der Belegschaft: 1.900 MitarbeiterInnen und Mitarbeiter

Services:

Kontraktlogistik
Vormontage
Value Added Services
Siloreinigung
Euronationale Ladungsverkehre

Hauptsitz: Ulm

Standorte: 42 im In- und Ausland, bspw. in:

Malsch / Rastatt / Karlsruhe
Zorbau / Merseburg / Leipzig
Esslingen / Sachsenheim / Stuttgart
Stockstadt / Mannheim
Düsseldorf
FR - Hambach
PL - Myslowice / Katowice
CZ - Ostrava

Kontakt Daten:

Seifert Logistics Group
Daimlerstrasse 22-26
89079 Ulm/Donautal

Tel.: +49 (0)731 4000-0
Fax: +49 (0)731 4000-180

www.seifert-logistics.com
info@seifert-logistics.com



Leistungsprofil

Seifert - Ihr Premium-Kontraktlogistikpartner

Die Seifert Logistics Group ist Spezialist für Kontraktlogistik
Im Bereich Kontraktlogistik bewirtschaftet die Seifert Logistics Group (SLG) hochmoderne Lagerflächen von mehr als 500.000 m² in Deutschland, Frankreich, und Polen. Die Seifert Logistics Group bündelt nicht nur die Logistikströme, sondern optimiert zugleich die Wertschöpfungsketten und sichert so Ertrags- und Strategievorteile. Dabei geht es nicht nur um Güterströme. Auch Datenströme, Finanzströme und Rechtsbeziehungen stehen auf dem Prüfstand, um diese, in Zusammenarbeit mit allen Beteiligten an der Supply Chain, exakt auf die Bedürfnisse der Kunden zuzuschneiden. Unsere Devise: Eine strategische Partnerschaft, die Sinn macht, Kosten spart und Firmen effizient aufstellt. So reduziert Seifert die Logistikkosten seiner Kunden und senkt die Durchlaufzeit der Aufträge. Noch wichtiger als die Kosten ist die Kompetenz, die die Seifert Logistics Group mit integriertem und innovativem Supply Chain Management in die Firmen bringt. Zahlreiche Beispiele aus der Praxis belegen die Kompetenz des Ulmer Familienunternehmens: Von der Ersatzteilabwicklung über die Motorenmontage, vom Warehousing über das Lagermanagement und bis hin zur Produktionsversorgung – Seifert ist Ihr Partner in Sachen Logistik und Value Added Services.

Starker Partner Spedition: Euronationale Landverkehre

Die europäischen Landverkehre der Seifert Logistics Group decken ein Gebiet vom Atlantik bis zum Ural und vom Nordkap bis zum Mittelmeer ab. Egal ob im Planen-, Thermo- oder Silobereich. Mit mehr als 1.200 disponierten Fahrzeugen täglich, bedient die Seifert Logistics Group namhafte Kunden in der Region Ulm, in Deutschland und Europa. Die Branchen reichen von Automotive, Papier, Chemie, Baustoffen und Konsumgütern bis hin zu Pharma. Das Ziel von Seiferts Distributionslogistik ist es, in Zusammenarbeit mit allen Beteiligten jede Dienstleistung exakt auf die Bedürfnisse des Kunden abzustimmen. Ihren innovativen Charakter beweist die Logistikgruppe mit 42 Standorten einmal mehr nicht nur durch patentierte Ladungssicherungssysteme wie das Seifert LaSiChemClick®.

Erreichbarkeit und Full Service

Die mehr als 1.900 Mitarbeiter der Seifert Logistics Group bieten Ihnen einen 52 – 7 – 24 Seifert – Service! Das Dienstleistungsunternehmen ist 52 Wochen im Jahr, 7 Tage die Woche, 24 Stunden am Tag für Sie erreichbar und freut sich auf neue Herausforderungen von seinen Kunden. Natürlich ist die Seifert Logistics Group mit den gängigen Zertifikaten der jeweiligen Branchen ausgestattet und von Creditreform für seine finanzielle Bodenständigkeit prämiert. Damit stellt die Seifert Gruppe höchste Qualität und Zuverlässigkeit sicher.

Als Full-Service-Anbieter in Sachen Logistik bietet Seifert auch Logistik-Consulting, tragfähige logistische IT-Konzepte und nahtlose Schnittstellenanbindung an die Systeme von Partnern und Kunden.

Testen Sie uns und fordern Sie uns heraus!

Ihr Seifert Logistics Group Team.

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





Firmenname: STUTE Logistics (AG & Co.) KG

Gründungsjahr: 1853

Geschäftsleitung:

Björn Bünemann (Vorsitzender)
Marco Hamacher (stv. Vorsitzender)
Michael Engler
Hergen Tönnies

Größe der Belegschaft:

über 3.000 Mitarbeiter (STUTE-Gruppe)

Niederlassungen: 44

Kontaktdaten:

STUTE Logistics (AG & Co.) KG
Hans-Böckler-Str. 48
28217 Bremen

Tel.: +49 (0)421 3862-0
Fax: +49 (0)421 3862-222

www.stute.de
info@stute.de



Leistungsprofil

Die STUTE Logistics (AG & Co.) KG ist ein moderner Logistikdienstleister mit langer Tradition. Das Unternehmen wurde 1853 in Bremen gegründet und ist heute einer der führenden Anbieter von Kontraktlogistik- und Transportdienstleistungen. Zum Kundenstamm zählen namhafte Industrie- und Technologieunternehmen, u.a. aus den Branchen Automotive, Aerospace, Industrial, Stahl und Aluminium. Seit 1996 ist STUTE zu 100 Prozent Teil des Kühne + Nagel Konzerns.

KONTRAKTLOGISTIK

Innerhalb des Kühne + Nagel Konzerns steht STUTE als eigenständiges Unternehmen und Marke für dedicated und inhouse Logistikdienstleistungen in Deutschland. Seit über 25 Jahren bietet STUTE maßgeschneiderte Logistiklösungen aus einer Hand. Zu den Kernkompetenzen innerhalb der Kontraktlogistik zählen u.a. die Produktionsversorgung und das Ersatzteilmanagement. Genau wie für Großkonzerne, übernimmt STUTE auch Leistungen für kleinere und mittelständische Unternehmen. Nach den individuellen Kundenanforderungen planen Experten aus den Bereichen Projektmanagement, Bau, Technik und Operational Excellence den Einsatz der passenden Lagertechnik, FFZ, Maschinen und Anlagen. Durch innovative und maßgeschneiderte IT- und HR-Konzepte in Verbindung mit dem professionellen Management von Betriebsübergängen schafft STUTE gemeinsam mit seinen Kunden die Grundlage für eine erfolgreiche Logistikabwicklung.

LANDVERKEHR

Im Landverkehr setzen die Experten aus den Bereichen Transportplanung, Transportsteuerung und Fahrzeugtechnik seit über 50 Jahren maßgeschneiderte Lösungen um. Das Leistungsportfolio umfasst kundenindividuelle Transportkonzepte, teils mit Spezialequipment aus dem eigenen Fuhrpark. Dabei liegt der Fokus auf Unternehmen aus den Branchen Stahl und Aluminium, Aerospace und Getränke.

STUTE realisiert neben Shuttle- und Flüssigaluminiumtransporten u.a. auch Abfall- und Gefahrguttransporte mit entsprechenden Genehmigungen. Das eingesetzte Spezialequipment umfasst XXL-Auflieger, Megaliner, spezielle RoRo-Trailer mit Walking-Floor, Abroller und Fahrzeuge mit speziellen Aufnahmevorrichtungen für druckempfindliche Coils („hängende Bänder“).

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



Firmenname: System Alliance Europe

Gründungsjahr: 2005

Geschäftsführer: Uwe Meyer

Ansprechpartner: Carina Lammers

Partner: 59

Länder: 32

Niederlassungen: 193

Sendungen 2016: 4,04 Millionen

Tonnage 2016: 1,60 Millionen Tonnen

Kontaktdaten:

System Alliance Europe Agency GmbH
Große Straße 28
49134 Wallenhorst

Tel.: +49 (0)5407 816680
Fax: +49 (0)5407 81668-16

www.systemallianceeurope.net
agency@systemallianceeurope.net



Leistungsprofil

System Alliance Europe ist eine zukunftsorientierte Kooperation von führenden mittelständischen Sammelgut-Speditionen. In ganz Europa garantieren unsere Partner Dienstleistungen höchster Qualität. Mit dem Fokus auf Zuverlässigkeit, Sicherheit und Liefertreue, steht der Kunde stets im Mittelpunkt.

Seit jeher haben wir äußerst ambitionierte Qualitätsziele. Durch standardisierte Richtlinien garantieren wir ein sehr hohes Leistungsniveau innerhalb der gesamten Kooperation. Dieses stellt weitreichende Anforderungen an unsere Partner, so dass wir in unserem Netzwerk nur die führenden Logistikkompetenzen Europas verbunden haben.

Unser Logistikmodell bietet Ihnen maximale Flexibilität. Alle Prozesse werden individuell auf Ihre spezifischen Situationen und Anforderungen angepasst. Ziel ist es, europaweite Logistikgeschäfte so effizient wie möglich abzuwickeln.

- Für unsere Kunden arbeiten wir lokal mit dem besten regionalen Partner zusammen. Der Kunde hat nur einen Ansprechpartner, selbst wenn mehrere Partner am Transport-Prozess beteiligt sind.
- Unsere Kunden profitieren von unseren erstklassigen Dienstleistungen in einem starken Netzwerk in ganz Europa. Mit Europa im Fokus arbeiten wir kontinuierlich an schnelleren und zuverlässigeren Verbindungen zwischen den Ländern.
- Jeder Kunde hat individuelle Anforderungen, welche wir mit maßgeschneiderten Lösungen bedienen. Wir passen uns den sich schnell ändernden Bedingungen am Transport- und Logistikmarkt an.
- Unsere Kunden haben kompletten Einblick in laufende Prozesse dank der Transparenz der Prozesse in unserem Sendungsverfolgungssystem *CargoTrack*.
- Für unsere Kunden gewährleisten wir ausgezeichnete Qualität durch aufwendige Kontrollen mit Hilfe von professionellen Reporting-Systemen, zertifiziertem Qualitätsmanagement und stetigen Auswertungen.

Kontaktieren Sie uns unter +49 5407 81 66 80 und wir entwickeln Ihr Logistikmodell exakt zugeschnitten auf Ihre individuellen Anforderungen.

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





Firmenname: Würfel Holding GmbH

Gründungsjahr: 1946

Geschäftsführende Gesellschafter:

Hans-Jürgen Schlausch
Karim Gebara

Größe der Belegschaft: 1.250

Jahresumsatz: 127 Mio. (2016)

Standorte:

Bremerhaven, Bremen, Hamburg, Stelle, Oranienburg,
Großbeeren, Diepholz, Damme, Wagenfeld,
Espelkamp, Köln, Koblenz, Ginsheim-Gustavsburg

Lagerfläche: 210.000 m²

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

Kontaktdaten:

Würfel Holding GmbH
Hoebelstraße 35
27572 Bremerhaven

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

www.wuerfel.com
logistik@wuerfel.com



Leistungsprofil

Die Würfel Holding ist ein Full Service Dienstleister, dessen Geschichte bis auf das Jahr 1946 zurückgeht. Das mittelständische Unternehmen ist in den Bereichen „Logistik“, „Air & Sea“ und „Spedition“ tätig. Insgesamt beschäftigt die in Bremerhaven beheimatete Holding rund 1.250 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Die Gruppe umfasst bundesweit 15 Niederlassungen und verfügt über moderne Lagerkapazitäten mit einer Gesamtfläche von 210.000 Quadratmetern.

Kontraktlogistik

Ganzheitlich denken – im Detail handeln. Würfel entwickelt für seine Kunden maßgeschneiderte Outsourcing- und Logistiklösungen. Von der Konzeption über die Planung bis zur Realisierung – Würfel deckt die komplette Supply Chain von der Beschaffung, über die Produktion und Distribution bis hin zum After Sales ab. Dabei schaffen individuell kombinierbare Leistungsbausteine und Value Added Services von Würfel die Voraussetzungen für maßgeschneiderte, kundenorientierte Lösungen. Allein in Deutschland steht die Würfel Logistik den Kunden aus Industrie und Handel an 15 Standorten für umfassende, integrierte Dienstleistungen zur Optimierung komplexer Logistikketten zur Verfügung. Ob Produktionsver- und -entsorgung, Vor- und Endmontagetätigkeiten, JIT- und JIS-Abwicklungen, Ersatzteil- und Retourenlogistik, Leergutlogistik – Würfel bietet maßgeschneiderte Logistik-Lösungen u.a. für folgende Branchen: Automotive, Food, Handel, Chemie-Industrie, Papierindustrie, Verpackungsindustrie, u.v.a.m.

Air & Sea

Als internationale Luft- und Seefrachtspedition stellt die Würfel Air & Sea GmbH seinen Kunden maßgeschneiderte Transport- und Logistiklösungen zur Verfügung. Gemeinsam mit seinem starken, weltweiten Partnernetzwerk werden Lösungen für alle Belange des internationalen Luft- und Seefrachttransports und der Logistik realisiert. Dabei zeichnet Würfel einen enger Kundenkontakt aus, der es ermöglicht, flexibel auf Anforderungen zu reagieren.

Spedition

Im Segment „Spedition“ hat sich Würfel unter anderem auf Transporte mit Jumbo-Wechselbrücken spezialisiert. Täglich für unsere Kunden im Einsatz befinden sich über 250 überwiegend eigene LKW und 1.000 Wechselbrücken. Die im Durchschnitt 1,5 bis 2 Jahre jungen Fahrzeuge bieten Nutzlasten von bis zu 25 t und Volumina von bis zu 114 m³. Würfel ist im Bereich der nationalen Komplett- und Teilladungsverkehre sowie im internationalen Ladungsverkehr (Westeuropa) tätig. Begegnungsverkehre, JIT- und JIS-Transporte, Kühlverkehre und kundenspezifische Wechselbrücken-Konzepte runden das Profil ab. Im Bereich Handelslogistik engagiert sich Würfel mit dem Tochterunternehmen Spetra an drei Standorten.

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



Firmenname: Yusen Logistics (Deutschland) GmbH*

Gründungsjahr: 2011

Geschäftsführer:

Piet Boogaard | Mario Cavallucci | Takuya Isozaki |
Hidenori Hara | Tomoo Moriya

Ansprechpartner:

Heiko Stegemann, General Manager Business Development

Größe der Belegschaft: 645 (Ø 2017)

Niederlassungen:

Hamburg (2x) | Duisburg | Düsseldorf | Frankfurt |
Alzenau | Stuttgart | München

Logistikstandorte:

Hamburg (30.000 m²) | Duisburg (61.000 m²)
Düsseldorf (12.000 m²) | Frankfurt (5.250 m²)
Alzenau (12.100 m²) | Stuttgart (2.800 m²)
München (2.600 m²) | Heilbronn (8.500 m²)

Jahresumsatz: 147.200.000 Euro (2017)

**Teil der Yusen Logistics Group mit einem weltweiten Netzwerk bestehend aus Standorten in über 300 Städten in 43 Ländern*

Kontaktdaten:

Yusen Logistics (Deutschland) GmbH
Theodorstr. 299
40472 Düsseldorf

Tel.: +49 (0)211 41854-0
Fax: +49 (0)211 41854-200

www.yusen-logistics.com
ylde-info@de.yusen-logistics.com



Leistungsprofil

Yusen Logistics ist ein stark wachsender international ausgerichtetem Logistikdienstleister. Mit über 21.000 Mitarbeitern an mehr als 500 Standorten und 2,2 Mio. m² Lagerfläche gehört Yusen Logistics zu den globalen Marktführern für integrierte Logistik.

Das Leistungsportfolio reicht von Supply Chain Management und Consulting über Kontraktlogistik, Gefahrstofflogistik und Reverse Logistics bis hin zu Tätigkeiten als Lead Logistics Provider, bei denen Yusen Logistics wesentliche Teile oder auch alle logistischen Prozesse seiner Kunden übernimmt. Im Bereich Transporte deckt der Logistikdienstleister ebenfalls alle Anforderungen ab:

Luftfracht, Seefracht, Bahn- und Lkw-Transporte, intermodale und multimodale Transportlösungen sowie Zollabwicklung – national wie international.

Der eigene Fuhrpark umfasst 29 Sattelzugmaschinen (Euro 6), 41 Megatrailer (Sattelaufleger) und einen Zwölftonner (Euro 6).

Neben den Kerndienstleistungen hat sich Yusen Logistics auf folgende Branchen spezialisiert:

- Aerospace
- Automotive
- Pharma & Healthcare
- Retail
- Technology
- Food

Diese Branchen erfordern aufgrund ihrer Komplexität und der individuellen Bedürfnisse besonderes Logistik-Know-how. Unsere erfahrenen Spezialisten verfügen über umfassendes Fachwissen und unterstützen die Unternehmen bei der Optimierung ihrer Lieferkette.

Am Standort Duisburg besitzt Yusen Logistics eine hochmoderne voll regalierte Gefahrguthalle mit 8.700 m² Lagerfläche. Diese ist mit einer hochmodernen Rauchmelde- und Schaumlöschanlage in drei Brandabschnitten ausgestattet und ermöglicht somit das getrennte Lagern von unterschiedlichen Gefahrstoffklassen, -mengen und Verpackungsarten der WGK I, II und III.

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





Firmenname: KNAPP AG

Gründungsjahr: 1952

Vorstand:

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

Geschäftsführer:

Heimo Robosch
Bernhard Rottenbücher

Ansprechpartner:

Heimo Robosch, KNAPP AG
Joachim Erhard, KNAPP Deutschland

Größe der Belegschaft: 3.400

Hauptsitz: Hart bei Graz, Österreich

Jahresumsatz: 632 Mio. Euro

Tochtergesellschaften:

Dürkopp Fördertechnik GmbH, Deutschland
KNAPP Systemintegration GmbH, Österreich
KNAPP AB, Schweden
KNAPP Industry Solutions GmbH, Österreich
KNAPP IT Solutions GmbH, Österreich
ivii GmbH, Österreich
APOSTORE GmbH, Deutschland
KHT Kommissionier- und Handhabungstechnik GmbH, Deutschland

Kontaktadressen:

KNAPP AG
Günter-Knapp-Str. 5-7
8075 Hart bei Graz

Tel.: +43 (0)504 952-0
Fax: +43 (0)504 952-4000

www.knapp.com
sales@knapp.com



Leistungsprofil

Partner der Industrie

Die KNAPP-Gruppe versteht sich als Partner der Industrie. Die Auseinandersetzung mit den Herausforderungen ihrer Kunden und den Branchen, in denen sie operieren, stehen im Vordergrund.

Innovation aus Tradition

KNAPP verfügt über die Erfahrung und Expertise von 65 Jahren in der Logistikbranche, die das Unternehmen immer wieder mit Innovationen geprägt und gestaltet hat. Logistik 4.0 beschäftigt die Branche – für die Herausforderungen dieses neuen logistischen Zeitalters stellt KNAPP neueste Technologien und Lösungen zur Verfügung und setzt auf Forschung, Entwicklung, Innovation und Wissensaufbau. KNAPP-Lösungen folgen dem Leitspruch making complexity simple: Auch im immer anspruchsvolleren logistischen Umfeld sind durch den klugen Einsatz des passenden Technologiemixes Prozesse und Systeme effizient, einfach und dadurch wirtschaftlich und nachhaltig gestaltet.

Maßgeschneiderte Lösungen

Von der Konzeption über die Fertigung und Installation bis zur umfassenden laufenden Betreuung bietet KNAPP logistische Gesamtlösungen aus einer Hand: In den Kernbranchen Healthcare, Fashion, Retail, Food Retail sowie Industry hat KNAPP systematisch Erfahrung und Expertise aufgebaut und bietet ihren Kunden einzigartige Lösungen und Dienstleistungen an. Zuverlässigkeit über den gesamten Projektverlauf und der Mut, neue Wege zu beschreiben, um die optimale Lösung zu finden, zeichnet KNAPP dabei aus.

Nachhaltiger Unternehmenswert

KNAPP trägt zur nachhaltigen Gestaltung der Logistik bei und schafft umweltgerechte, ressourceneffiziente und sozial verträgliche Logistikprozesse, um ein Gleichgewicht zwischen ökonomischer und ökologischer Effizienz zu erzielen. KNAPP verfügt über ein integriertes Managementsystem und ist in den Bereichen Qualitätsmanagement (ISO 9001), Arbeits- und Gesundheitsschutz (OHSAS 18001) und Umweltmanagement (ISO 14001) zertifiziert.

Auszug aus den Referenzen

E-Commerce (Boots, Wehkamp, Hermes Fulfilment/Otto Versand, HP Tronic, Marks & Spencer, Pabo/Beate Uhse, QVC, John Lewis Partnership, Netretail, Privalia, 3 Suisses, Vente Privée), Lebensmittelhandel (Edeka, SPAR, REWE, Migros, Zielpunkt, Bahlsen, Kaiser's Tengelmann, Shoprite, Wal-Mart), Fashion (Adidas, Asos, Bader, Hugo Boss, Clarks, Clinton, Brax, Bonita, Gerry Weber, Marc Cain, Olymp, Leder & Schuh, Next, Nike, Klingel, JCL Logistics, Land's End, Levis, Naf Naf, Sportler, C&A, Celio, Van de Velde), Optik (Bausch & Lomb, Luxottica, Ciba Vision), Kosmetik (Avon, Better Way, Müller, dm Drogeriemarkt, L'Oreal, Wella, Oriflame, Roche, Yves Rocher), Büroartikel (Fnac, PBS Logitek, Office Depot, Quantore), Multimedia (Gamestop, Universal Music, Sony, Cinram, Handleman), Werkzeuge (Grene, Würth, WASI, Hahn & Kolb, Ceratizit, Rensa, British Gas), Automotive (VW, Porsche, Pankl Racing, Saab).

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



Firmenname: Stöcklin Logistik AG

Gründungsjahr: 1934

Geschäftsführer: Urs Grüter

Größe der Belegschaft: Weltweit ca. 450

Unternehmensprofil

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

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

Kontaktadressen Schweiz:

Stöcklin Logistik AG
Förder- und Lagertechnik
Postfach
CH-4143 Dornach

Tel.: +41 61 7058111
Fax: +41 61 7013032
E-Mail: info@stoeklin.com

Kontaktadressen:

Stöcklin Logistik GmbH
Förder- und Lagertechnik
Untere Industriestraße 20
57250 Netphen

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

www.stoeklin.com
info-de@stoeklin.com



Leistungsprofil

Unsere Kernkompetenzen

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

Weltweit stehen 450 Mitarbeiter für Fragen rund um die innerbetriebliche Logistik zur Verfügung. Durch die stetige Weiterentwicklung der Produkte und Systeme ist Stöcklin in der Lage, modernste Technologien mit hochwertigen Materialien und effizienten Lösungen zu vereinen und individuell an Ihre Bedürfnisse und den Materialfluss anzupassen. Mehr als 1100 installierte Gesamtsysteme rund um den Globus zeigen den Erfolg der wirtschaftlichen und erfolgreichen Arbeiten von Stöcklin.

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

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

Öffnungszeiten Empfang

Montag bis Freitag 7.30 durchgehend bis 17.00

Besondere Öffnungszeiten

Helpdesk 24h/7 Tage die Woche erreichbar

Unser breites Portfolio umfasst:

Förder- und Lagertechnik

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

Flurförderzeuge

- Handgabel-Hubwagen
- Elektrostapler
- Frontstapler
- Ex-geschützte Stapler ATEX
- Spezialausführungen
- Edelstahlansführungen Hygieneschutz
- Verladebleche
- Flottenmanagement
- Fahrerlose Transportsysteme

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



TOYOTA

MATERIAL HANDLING

Firmenname: Toyota Material Handling**Geschäftsführer:** Norman Memminger**Größe der Belegschaft:** ca. 770**Hauptsitz:** Isernhagen**Niederlassungen:** 14 Niederlassungen und 16 Händler**Kontaktdaten:**

Toyota Material Handling Deutschland GmbH
 Hannoversche Straße 113
 30916 Isernhagen

Tel.: +49 (0)511 7262-0
 Fax: +49 (0)511 7262-112

www.toyota-forklifts.de
 info@de.toyota-industries.eu

**Leistungsprofil**

Toyota Material Handling Deutschland (TMHDE) vertritt hierzulande die Toyota Industries Corporation (TICO) – die Weltmarktführerin unter den Flurförderzeugherstellern. Bereits 1956 fuhr der erste Gabelstapler vom Band. 2007 wuchsen dann das schwedische Unternehmen BT – die Qualitätsmarke für Lagertechnik – und Toyota Gabelstapler zu einer starken Allianz, der Toyota Material Handling, zusammen. Jetzt, 10 Jahre später, wurde ein neues Mitglied in die Familie aufgenommen – Vanderlande. Vanderlande ist der Marktführer für logistische Prozessautomatisierung an Flughäfen und im Paketmarkt. Damit festigt Toyota seine weltweit führende Position als Gesamtlösungsanbieter im Bereich Intralogistik.

Der Erste vor Ort

Die Deutschlandzentrale des Unternehmens hat ihren Sitz in Isernhagen bei Hannover, dazu gehören sechs Toyota Stapler Center und acht weitere Niederlassungen sowie der Key-Account. Die rund 770 Mitarbeiter sind deutschlandweit verbreitet und somit jederzeit nah am Kunden. Ein eng geflochtenes Händlernetz mit 16 Partnern unterstützt außerdem die bestehenden Vertriebskanäle. Diese werden durch das gut ausgebaute Servicenetzwerk mit einer kurzen Reaktionszeit von durchschnittlich vier Stunden unterstützt. Eine „First Fix“ Quote von mehr als 90% und eine maximale Stapler-Verfügbarkeit bestätigen die zeitnahe Erfüllung der Kundenwünsche. Seit 2015 können Kunden Toyota-Produkte auch über einen Online-Shop erwerben.

Effizienzbringer in Europa gefertigt

Neben Gabelstaplern und Lagertechnik bietet TMHD auch Miet- und Gebrauchtgeräte. Logistiklösungen ergänzen das Produktprogramm und ermöglichen etwa durch Flottenmanagement, Regalsysteme, Routenzüge oder Automatisierung weitere Effizienzpotenziale im Warenfluss. Toyota fertigt an drei Standorten in Europa (Bologna, Ancenis, Mjölby) nach dem weltweit geltenden Toyota Produktionssystem (TPS). Damit gewährleistet das Unternehmen qualitative, nachhaltig gefertigte, sichere und effiziente Produkte.

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

**Firmenname:** Colliers International Deutschland**Gründungsjahr:** 2006**Geschäftsführer:**

Julius Bender, Peter Bigelmaier, Stephan Bräuning, Michael Bräutigam, Achim Degen, Martin Klöble, Peter Kunz, Matthias Leube, Frank Leukhardt, Herwig Lieb, Robert Menke, Wolfgang Speer, Matthias Stanke, Béla Tarcsay, Ignaz Trombello, Markus Wittmann, Alexa Zerbe

Ansprechpartner:

Peter Kunz FRICS,
 Head of Industrial & Logistics | Germany
 & Geschäftsführer

Größe der Belegschaft: 15.000 weltweit**Niederlassungen:**

7 in Deutschland (Berlin, Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, Köln, München, Stuttgart), 404 weltweit

Jahresumsatz: 2,3 Mrd. € weltweit**Kontaktdaten:**

Colliers International Deutschland
 Thurn-und-Taxis-Platz 6
 60313 Frankfurt am Main

Tel.: +49 (0)69 719192-0
 Fax: +49 (0)69 719192-71

www.colliers.de
 info.de@colliers.com

**Leistungsprofil**

Strategische Weichen stellen: Die Bedürfnisse der Nutzer und die Vorgaben der Investoren stellen heute hohe Anforderungen an die Qualität und den Standort von Logistikimmobilien. Diese Bedürfnisse zu erkennen und so die unternehmerischen Motive hinter den Immobilienentscheidungen unserer Kunden zu verstehen, steht für uns als strategischer Berater im Zentrum. So können wir maßgeschneiderte Dienstleistungen bieten und dabei unterstützen, Immobilien optimal zu nutzen. Der Erfolg unserer Kunden ist unser Ziel. Neben den Top-7-Städten Berlin, Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, Köln, München und Stuttgart decken unsere Berater alle relevanten Logistikstandorte und Knotenpunkte ab.

Sie sind auf der Suche nach einem neuen Standort für Logistik oder Produktion? Profitieren Sie von unseren Full-Service-Dienstleistungen. Wir begleiten Sie während des gesamten Prozesses: Von der strategischen Standortsuche, über den Ankauf oder die Anmietung, Planung bis hin zur Inbetriebnahme.

- **Strategische Standortsuche:** strategische Standort- und Grundstückssuche mit unserem eigens entwickelten IndustrialExpert Tool, Nachverhandlung und Optimierung Ihrer bestehenden Mietverträge, Entwickler-/ Investorenausschreibungen.
- **Investment:** An- und Verkaufsberatung von Grundstücken, Einzelassets und Portfolios, Begleitung bei der Baurechtschaffung, Sale-And-Lease-Back-Transaktionen, Entwickler- und Investorenausschreibungen, Koordination und Durchführung von Vertragsverhandlungen, umfassendes Markt-Research.
- **Neue Märkte erreichen:** Mit dem German Logistics Desk fungieren unsere Spezialisten als Ihr zentraler Ansprechpartner und stehen Ihnen beratend bei länderübergreifenden Immobilienprojekten zur Seite.
- **Gebündelte Expertise:** Durch unsere exklusive Partnerschaft mit MALORG Consulting, als Spin-Off des Fraunhofer-Instituts für Materialfluss und Logistik (IML) gegründet, bieten wir Integrierte Supply-Chain-Beratung (u.a. Netzwerkplanung, Simulationen, Machbarkeitsstudien).

Colliers International ist einer der führenden Dienstleister im Bereich Gewerbeimmobilien. Unter der Marke Colliers International bieten wir das gesamte Leistungsspektrum für Immobiliennutzer, Bauträger und Investoren – auf lokaler, nationaler und internationaler Ebene. Das Dienstleistungsangebot umfasst die Vermietung und den Verkauf von Immobilien aller Couleur, Immobilienbewertung, Consulting sowie die Unterstützung von Unternehmen bei deren betrieblichem Immobilienmanagement (Corporate Solutions). Als börsennotiertes Unternehmen, Colliers International Group, sind wir mit mehr als 15.000 Experten in 68 Ländern tätig.

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



PANATTONI EUROPE

Firmenname: Panattoni Europe

Gründungsjahr:

1986 Gründung der Panattoni Development Company in Kalifornien
seit 2005 aktiv in Europa

Geschäftsführer und Ansprechpartner Deutschland:

Fred-Markus Bohne

Größe der Belegschaft:

340 weltweit

Hauptsitz Deutschland:

Hamburg

Niederlassungen:

USA, Canada, Polen, Tschechien, Deutschland,
Rumänien, Großbritannien

Kontaktdaten:

Panattoni Europe
Am Sandtorkai 54
20457 Hamburg

Tel.: +49 40 525723 100
Fax: +49 40 525723 120

www.panattonieurope.com
deinfo@panattoni.com



Leistungsprofil

International vision. Local focus.

Panattoni Europe ist ein Full-Service-Entwickler für Industrie- und Logistikimmobilien. Es ist ein Tochterunternehmen der Panattoni Development Company, einem inhabergeführten und weltweit führenden Entwickler von Industrie- und Logistikimmobilien mit Niederlassungen in Nordamerika und Europa. Panattoni Europe bietet seinen Kunden auf den individuellen Bedarf zugeschnittene Facility-Lösungen.

Panattoni Europe weltweit

Panattoni wurde 1986 in Newport Beach Kalifornien gegründet und hat mittlerweile weltweit für über 2500 Kunden aus den unterschiedlichsten Branchen wie Logistik, Lebensmittel, Pharmazie, Einzelhandel, Automobilindustrie, Schwer- und Leichtindustrie entwickelt. Insgesamt betreibt Panattoni 26 Niederlassungen in Nordamerika und Europa. Seit seinem europäischen Markteintritt 2005 hat Panattoni Europe 5,7 Millionen Quadratmeter neuer Flächen erschlossen. Panattoni Europe ist mit 2,7 Millionen Quadratmeter entwickelter Fläche im Zeitraum von 2014 bis 2016 europaweit als Top Logistics Developer von der Zeitschrift Property EU benannt worden.

Panattoni Europe in Deutschland

In Deutschland entwickelte Panattoni Europe in den Jahren 2015 bis 2017 für über 30 Kunden neue Logistikstandorte. Die deutsche Unternehmenszentrale befindet sich in Hamburg mit weiteren Niederlassungen in Düsseldorf, Mannheim und München. Zu den Kunden zählen Firestone, BLG Logistics, Dachser, B+S, Lear, Rudolph, Schmalz+Schön, Noerpel u.w. 2017 ist Panattoni Europe mit 231.500 Quadratmeter entwickelter Fläche in Deutschland als Top-Projektentwickler 2017 vom Marktforschungs- und Bewertungsinstitut bulwiengesa ausgezeichnet worden.

Panattoni Europe Portfolio

Das Portfolio umfasst maßgeschneiderte Build-to-Suit-Lösungen, optimal gelegene Logistik Parks und ein ausgefeiltes Property Management. Egal ob Flächenentwicklung auf der "grünen Wiese" oder nachhaltige Brownfield Entwicklung. Wir kümmern uns um die Grundstückssuche und die notwendigen Verwaltungsverfahren über die Bauaufsicht bis hin zur Abnahme der fertigen Anlage. Die Chance liegt in der frühzeitigen Bearbeitung und Begleitung von Projekten. Wir pflegen einen vertrauensvollen und engen Kontakt zu den Kommunen, erarbeiten Bebauungspläne und als Projektentwickler kann es uns noch vor Baureife einer Fläche gelingen eine erfolgreiche Unternehmensansiedelung zu ermöglichen. Wir begleiten Sie von der Idee über die Planung und Realisierung bis zur Fertigstellung Ihres neuen Logistikstandortes.

Leistungsprofil

SEGRO ist an den wichtigsten Standorten Europas vertreten. Wir haben uns, als derzeit einziger Marktteilnehmer, sowohl auf kleinteilige Gewerbeparks als auch auf großflächige Logistikimmobilien-Lösungen spezialisiert. Ansprechende Objekte und attraktive Flächen, eine ökologisch nachhaltige Ausrichtung sowie innovative Gebäudetechnik und kundenorientierte Services bilden die Basis der SEGRO-Immobilien nach Maß. Ob für Logistik, Produktion oder Handel - wir haben den wachsenden Bedarf unserer Kunden und den steten Wandel der Prozesse immer im Blick, und das seit fast 100 Jahren.

Unser ganzheitliches Geschäftsmodell

Entwickeln

Passgenau auf den individuellen Bedarf unserer Mieter zugeschnitten, entwickeln wir Logistik- und Unternehmensimmobilien mit hoher Flexibilität für die Zukunft. Unterstützt durch modernste Konzepte spielt dabei das beste Preis-Leistungs-Verhältnis eine zentrale Rolle.

Halten

SEGRO entwickelt und erwirbt Immobilien, um diese im Sinne langfristiger und partnerschaftlicher Kundenbeziehungen dauerhaft im Bestand zu behalten – und das seit nahezu 100 Jahren.

Optimieren

Erstklassige 24/7-Kundenbetreuung durch unsere erfahrenen Gebäudeverwaltungsteams sowie ein aktives Energie-Monitoring sorgen dafür, dass SEGRO-Immobilien permanent für und mit unseren Kunden optimiert werden.

Die SEGRO Parktypen

SEGRO PARK

- Gewerbepark am Stadtrand in etablierter Lage
- Ideal für die Weiterentwicklung ansässiger Unternehmen, insbesondere KMU

SEGRO CITYPARK

- Gewerbepark in (Innen-)Stadtlage
- Ideal für Letzte-Meile-Konzepte

SEGRO LOGISTICS PARK

- Verkehrsgünstige Lage im Ballungsraum
- Exzellente Anbindung an das Fernstraßennetz
- Ideal als Distributionsstandort

SEGRO

Firmenname: SEGRO Germany GmbH

Gründungsjahr: 1920 (SEGRO Gruppe)

Business Unit Director Northern Europe:
Andreas Fleischer

Hauptsitz: Düsseldorf

Niederlassungen: 5 Niederlassungen in Nordeuropa

Verwaltete Mietfläche: 1,5 Mio. m²

Immobilienvermögen: 1,3 Mrd. Euro

Kontaktdaten:

SEGRO Germany GmbH
Fichtenstrasse 33
40233 Düsseldorf

Tel.: +49 211 497 65 0
Fax: +49 211 497 65 111

www.segro.com/de
germany@segro.com



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





Firmenname: VGP

Gründungsjahr:

1998 in Tschechien, seit 2012 in Deutschland aktiv
Sitz der Gruppe ist in Diegem/Belgien

Geschäftsführer:

Jan Van Geet (CEO VGP)

Ansprechpartner:

Darius Scheible
(Geschäftsführer VGP Industriebau GmbH)

Mitarbeiter:

ca. 120 Mitarbeiter gesamt,
(inklusive aller Tochterunternehmen) davon 54 in
Deutschland (Stand November 2017)

Kontakt Daten:

VGP Industriebau GmbH
Prinz-Georg-Straße 78
40479 Düsseldorf

Tel.: +49 (0)211 875445-00
Fax: +49 (0)211 875445-99

<http://www.vgpparks.eu/de/>
germany@vgpparks.eu



Leistungsprofil

VGP ist ein führender internationaler Projektentwickler für High-End-Gewerbeimmobilien und Verwaltungsgebäude. Die Logistik- und Gewerbeparks liegen an strategisch gelegenen Standorten mit optimaler Anbindung an die Verkehrsinfrastruktur und in Regionen mit einem großen Angebot an qualifizierten Arbeitskräften. Die Parks bieten Logistikunternehmen und Mittelständlern mit leichter Produktion den nötigen Raum zum Wachsen.

Die Kunden profitieren von einem vollständigen Serviceangebot aus einer Hand, vom Erwerb der Fläche bis hin zur maßgeschneiderten Immobilienlösung. Weitere Services von VGP sind:

- Projektentwicklung
- Überwachung der Bauarbeiten
bis zur schlüsselfertigen Übergabe
- Facility Management und
- langfristige Vermietung

Sämtliche von VGP gebauten Immobilien entsprechen den Anforderungen für energieeffizientes und nachhaltiges Bauen und erfüllen die hohen VGP-Qualitätsstandards für hochmoderne Gebäude, die auch für eine Mehrfachnutzung konzipiert werden können.

Alle Projekte können vom Design bis zur technischen Lösung an die individuellen Bedürfnisse des Mieters angepasst werden. Dies ist sowohl in der Vorbereitungsphase als auch bei bereits realisierten Projekten anhand konkreter Spezifikationen möglich.

In Deutschland wächst VGP seit 2012 sehr stark. Die Gruppe entwickelt und betreut hier 16 Parks u.a. in Berlin, Bingen, Bobenheim-Roxheim, Frankenthal (Pfalz), Ginsheim-Gustavsburg, Hamburg, Höchststadt (Nürnberg), Leipzig, Leipzig-Borna, München, Rodgau und Soltau. Weitere VGP Parks werden in Tschechien, Lettland, Slowakei, Ungarn und Rumänien betreut. Seit 2015 ist VGP auch in Spanien aktiv. VGP ist an der Euronext Brüssel und der Prager Börse notiert.

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



Firmenname: BirdieMatch GmbH

Gründungsjahr: 2015

Geschäftsführer:

Josef Schindler,
Bernd Vögele

Ansprechpartner: Bernd Vögele

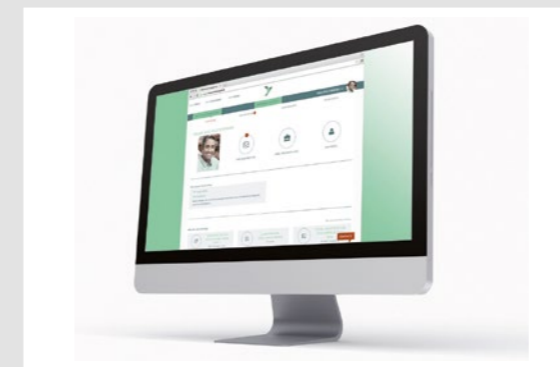
Größe der Belegschaft: 17 Mitarbeiter

Kontakt Daten:

BirdieMatch GmbH
Mittelweg 14
20148 Hamburg

Tel.: +49 (0)40 413 27 536
Fax: - - -

www.birdiematch.de
info@birdiematch.de



Leistungsprofil

BirdieMatch ist das Job-Matching-Portal für Logistiker. Die branchenspezifische Online-Plattform macht es Unternehmen leicht, offene Stellen schnell und kostengünstig mit den passenden Fach- und Führungskräften zu besetzen.

Erfolgsgarant dafür ist ein Matching-Algorithmus, der hunderte von berufs- und persönlichkeitsbezogenen Auswahlkriterien zwischen Bewerbern und Arbeitgebern abgleicht. So umfasst das Matching nicht nur berufsspezifische Fähigkeiten und Erfahrungen, sondern eine Vielzahl von individuellen Faktoren, die für eine nachhaltig erfolgreiche Stellenbesetzung von Bedeutung sind.

Für Personalleiter und HR-Manager heißt das: Statt eine Flut von Bewerbungen auf den Tisch zu bekommen und managen zu müssen, steht via BirdieMatch bereits eine gezielte Auswahl an Kandidaten für ein Bewerbungsgespräch bereit, die optimal zur jeweiligen Vakanz und zum Unternehmen passt.

Umgekehrt finden Kandidaten, die sich verändern möchten oder aktuell auf Jobsuche sind, direkt den Zugang zu ihrem Wunscharbeitgeber. Unsere Philosophie lautet: Für jeden Traumjob gibt es einen Traumkandidaten.

Die Erfolgsfaktoren von BirdieMatch:

Effizienz

BirdieMatch ist effizienter und erfolgreicher als jede Anzeigenschaltung. Denn wir bringen passende Bewerber und Arbeitgeber bereits im Vorfeld des persönlichen Kontakts zusammen.

Erfahrung

Hinter der Entwicklung der Matching-Algorithmen und dem Aufbau der Online-Plattform steht Erfahrung aus mehr als 15 Jahren Personalberatung in der Logistik.

Expertise

Ob Logistikunternehmen oder Spedition, Luft- oder Seefracht, Land- oder Kombiverkehr oder KEP: Wir wissen, worauf es Unternehmen und Arbeitnehmern in der Branche ankommt.

Der Zugang und das Online-Matching über BirdieMatch verbleiben solange anonym, bis der Nutzer sein Profil freigibt. Die Kommunikation über die Plattform verläuft - durch Firewalls geschützt - auf höchster Sicherheitsstufe. Daten werden nach dem international anerkannten Sicherheitsstandard 128bit SSL verschlüsselt. Anmeldung kostenlos unter www.birdiematch.de

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



Bremerhavener Gesellschaft
für Investitionsförderung
und Stadtentwicklung mbH



Firmenname:
Wirtschaftsförderungsgesellschaft
**BIS Bremerhavener Gesellschaft für Investitions-
förderung und Stadtentwicklung mbH**

Gründungsjahr: 1999

Geschäftsführer: Nils Schnorrenberger

Ansprechpartner:
Manuela Wiesinger-Trompeter,
Bereichsleitung Immobilien
Rita Jane Weinhold,
Immobilien- und Gewerbeflächenvermarktung
Matthias Pautzke,
Immobilien- und Gewerbeflächenvermarktung

Kontaktdaten:
BIS Bremerhavener Gesellschaft für Investitionsförderung
und Stadtentwicklung mbH
Am Alten Hafen 118
27568 Bremerhaven

Tel.: +49 (0)471 94646-0
Fax: +49 (0)471 94646-690

www.bis-bremerhaven.de
wirtschaft@bis-bremerhaven.de



Leistungsprofil

Industrie- und Gewerbegebiet LogInPort Bremerhaven
Das Industrie- und Gewerbegebiet LogInPort in Bremerhaven ist der ideale Heimathafen für Unternehmen aus Logistik, Industrie und Dienstleistung. Auf attraktiven Gewerbeflächen in unmittelbarer Nähe zu Containerterminals und Überseehäfen lassen sich die internationalen Märkte erschließen. In dem 306 Hektar großem Gewerbegebiet stehen aktuell 53 Hektar freie Flächen zur Verfügung.

Facts and Figures
Gesamtgröße (brutto) 306 Hektar
Verfügbare Nettofläche 53,5 Hektar
Größte verfügbare Einzelfläche 16,3 Hektar
Uneingeschränkter 24-Stunden-Betrieb möglich
Breitbandverbindung bis zu 100 Mbit/s synchron
Ver- und Entsorgungsmedien entsprechend Bedarf
ÖPNV vorhanden
Anbindung an Hafeneisenbahn teilweise möglich
Grundflächenzahl (GRZ) 0,7 - 0,8
Baumassenzahl (BMZ) 7,0 - 10,0
Kauf 25,00 - 60,00 €/m² (abhängig von der Nutzung)
Erbbaurecht 1,75 € - 4,20 € pro m² / pro Jahr (abhängig von der Nutzung)

National und international bestens angebunden

- Auf der Straße
Autobahn A27 5 km
Bundesstraße B6/B212 5 km
Wesertunnel 25 km
Küstenautobahn A20 (in Planung)
- Auf Schienen
Gleise der Hafeneisenbahn < 1 km
Hauptbahnhof Bremerhaven 7 km
- Zu Wasser
Seehafen Bremerhaven 1 km
Binnenhafen Bremerhaven 1 km
- In der Luft
Internationaler Flughafen
Airport Bremen 70 km
Flughafen Nordholz 31 km

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



Firmenname: DKV Euro Service GmbH + Co. KG

Gründungsjahr: 1934

Geschäftsführer:
Dr. Alexander Hufnagl
Dr. Werner Grünewald

Größe der Belegschaft:
rund 900 (DKV MOBILITY SERVICES Group)

Hauptsitz: Ratingen

Jahresumsatz: 6,3 Mrd. Euro (2016)

Kontaktdaten:
DKV Euro Service GmbH + Co. KG
Balcke-Dürr-Allee 3
40882 Ratingen

Tel.: +49 (0)800 3583583
Fax: +49 (0)2102 5518-192

www.dkv-euroservice.com
info@dkv-euroservice.com



Leistungsprofil

DKV steht für Deutscher Kraftverkehr und wurde 1934 in Düsseldorf gegründet. Mit der DKV CARD und ergänzenden Dienstleistungen bietet der europäische Marktführer seinen Kunden eine auf das Tagesgeschäft abgestimmte Produktpalette zur Optimierung und Steuerung von Fuhrparks. Mit mehr als 68.000 Akzeptanzstellen in über 42 europäischen Ländern verfügt der DKV dabei über das größte markenunabhängige Versorgungsnetz der Branche. Über 170.000 Kunden vertrauen den Leistungen des DKV und haben insgesamt über 3,1 Mio. Servicekarten und/oder On-Board-Units des DKV im Einsatz.

Produktpalette und Leistungen

DKV FUEL:
Zugang zum größten markenübergreifenden Tankstellennetz der Branche. Über 48.000 auf Preis und Qualität geprüfte Tankstellen und Autohöfe. Optimale Routenplanung mit günstigen Tankstellen, dank DKV MAPS.

DKV TOLL:
Abrechnung von 27 europäischen Mauten aus einer Hand. Schnelle und bargeldlose Zahlung von Autobahnen, Land- oder Bundesstraßen, Tunnel-, Brücken- und Fährgeldern. Grenzabfertigungsservice inklusive bargeldloser Zahlung von Zollgebühren. Kombiverkehr-Service.

DKV REFUND:
Zügige Mehrwertsteuer-Rückerstattung in 28 EU-Ländern. Sofortige Gutschrift der Mehrwertsteuer in der DKV Rechnung in zahlreichen europäischen Ländern (NIP-Service). Mineralölsteuer-Rückerstattung in Belgien, Frankreich, Slowenien und Spanien.

DKV VEHICLE SERVICES :
Mehrsprachiger internationaler DKV 24h-Pannennotruf unter 00800 365 24 365. Über 11.300 Vertragspartner für Parken, Reparatur, Reifen, Bergen, Abschleppen, Mietservice (PKW, LKW, Trailer), Reinigungsservice und Berufskraftfahrer-Weiterbildungen. Kostenkontrolle durch individuelle Limitsteuerung für die einzelnen Services. Rechnungsprüfung von Reparaturleistungen durch die jeweilige Notrufzentrale des Landes.

DKV eSERVICES:
DKV COCKPIT mit Tankkarten-Limitsteuerung, Routenplaner mit Tankempfehlung und Mautberechnung. Dieselpreis-Abfrage, DKV Stationsfinder. DKV eREPORTING für eine intelligente Auswertung von Fuhrparkdaten.

Produktneuheiten

Abrechnung Maut Kroatien, Limitsteuerung im DKV COCKPIT, DKV BOX EUROPE, Zahlungszielverlängerung durch DKV EASY FLEX, Fahrzeugortungssystem DKV FLEET VIEW.

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





MAN | Financial Services

Firmenname:
EURO-Leasing GmbH / MAN Financial Services Rental

Gründungsjaar: 1997

Geschäftsführer:
Armin Hofer
Christina Hummert

Niederlassungen:
Standorte national: über 130 Vermietstationen in ganz Deutschland
Standorte international in Dänemark, Polen, Schweden und Frankreich

PROFESSIONELLES FLEETMANAGEMENT

- Lang- und Kurzzeitmiete
- Tauschoption & Early-Out-Option

KUNDENINDIVIDUELLE FLEETSOLUTIONS

- Truck & Trailer
- Nah- und Fernverkehr

BEDARFSGERECHTES FLEETCONSULTING

- Kundenindividuelle Bedarfsanalyse
- Prozessoptimierung, Effizienzsteigerung, Telematik-analyse

FULL-SERVICE-BETREUUNG

- Wartung & Reparatur
- Maut & Schutzlinien
- Reifen- & Schadenmanagement

SUBUNTERNEHMERMODELLE

Kontaktdaten:
EURO-Leasing GmbH
Hansestraße 1
27419 Sittensen

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

www.manrental.eu
info@manrental.eu



Leistungsprofil

Die EURO-Leasing GmbH vermietet seit 20 Jahren Zugmaschinen, Sattelaufleger/Anhänger, Verteilerfahrzeuge und Spezialfahrzeuge und ist einer der führenden europäischen Full-Service-Provider für Fuhrparkmanagement. Seit 2014 ist die EURO-Leasing GmbH ein Teil der Volkswagen Financial Services. Unter der Marke MAN Financial Services werden kundenindividuelle, liquiditätsschonende Finanzierungs-, Leasing-, Versicherungs- und Mietlösungen angeboten. Unsere Dienstleistungspalette reicht von der Tages- & Wochenmiete bis zur professionellen Vermarktung von Gebrauchtfahrzeugen im In- und Ausland.

Produktportfolio Rental

MAN Financial Services Rental bietet moderne MAN-Fahrzeuge nachfragegerecht in den Ausstattungs- und Mietpreisvarianten BasicLion*, ComfortLion** und ExclusiveLion*** an. Alle Fahrzeuge sind mit einem Safety Package ausgestattet. Der MAN Notbremsassistent, Tempomat, ABS, ASR, ESP und das Notbremsignal (ESS) gehören zur Grundausstattung der Fahrzeuge. MAN Financial Services Rental bedient, mit der rund 13.900 Einheiten umfassenden Vermietflotte, den Fernverkehr und Distributionssektor.

Unser Produktportfolio:

- Sattelzugmaschinen
- Wechselfahrgestelle
- Verteilerfahrzeuge (7,5-, 12-, 15- und 18-Tonner)
- Trailer & Anhänger
- Koffer- und Pritschenfahrzeuge
- Kühlfahrzeuge
- VW Crafter / MAN TGE

Die innovativen Vermiet- und Servicekonzepte von MAN Financial Services Rental senken die Verwaltungs- und Fuhrparkkosten der Kunden und bieten Mehrwertdienste aus einer Hand. Permanent werden kundenindividuelle Komplettlösungen entwickelt. Hierbei werden die zunehmenden Bedürfnisse nach Flexibilität und Effizienz berücksichtigt. Kostenbewusstsein (Total Cost of Ownership), Umweltbewusstsein (niedrige Emissionen) sowie die Verkehrssicherheit und die Sicherheit der Fahrer (Sicherheits- und Assistenzsysteme) stehen dabei im Fokus.

Ihre Vorteile im Überblick

- Premium-MAN-Fahrzeuge der neusten Generation
- Maximale Fuhrparkflexibilität durch möglichen Fahrzeugtausch und Early-Out-Option
- Mietlaufzeit ab 1 Tag
- Komplettzugangebote (Truck & Trailer)
- Garantierte Mobilität durch schnelle Fahrzeugverfügbarkeit
- Versicherungslösungen & Full-Service-Betreuung inkl. Reparatur- und Schadenmanagement
- Feste Kalkulationsbasis durch monatliche Mietrate
- Off-Balance Investition

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



Leistungsprofil

Bereits bei der Herstellung von Anhängern und Auflegern für Bau, Spedition und Logistik achtet Fliegl auf Nachhaltigkeit. So wird an einem zentralen Standort konstruiert, produziert und montiert; CO₂ verursachende Zwischenwerksverkehre über weite Distanzen entfallen. Für sein modernes Trailerwerk in Thüringen weist Fliegl eine positive Energiebilanz aus - die Stromproduktion liegt über dem eigenen Verbrauch. Fliegl betreibt ein Blockheizkraftwerk und hat großflächige Photovoltaikanlagen installiert; geheizt wird mit Hackschnitzeln und Abfallholz.

Die Lackierung der Fahrzeuge erfolgt in einer hocheffizienten, ressourcenschonenden Anlage, energieintensive Einbrennvorgänge sind nicht nötig. Um den Energieverbrauch weiter zu drosseln, hat Fliegl in Puls-Schweißmaschinen und in Fiber Laseranlagen investiert und die Hallenbeleuchtung komplett auf LED umgestellt. Das neue Hochregallager speist aufgewandte Energie wieder in den Kreislauf ein. Beim Einkauf von Fahrzeugkomponenten achtet Fliegl auf die Abnahme von Full Truck Loads, so dass Anlieferungen immer unter optimaler Auslastung erfolgen.

Fliegls Fahrzeugkonzepten liegt eine nachhaltige Produktphilosophie zugrunde (Auszug). Leichtbau besitzt einen hohen Stellenwert, so dass Fliegl beim Trailergewicht Spitzenwerte erzielt - zugunsten von Nutzlast und CO₂ Ausstoß. Das Fliegl Quick Lock System generiert ein Aerodynamik-Plus bei Gardinensatteln. Es kommt ohne hervorstehende Verschlusschnallen aus, sodass eine völlig ebene Planenfläche entsteht. Sattelkipper von Fliegl werden serienmäßig mit aerodynamischer konischer Mulde gebaut und mit Curved Chassis, das über einen runden, extrem flachen Rahmen verfügt - der Kipper ragt nicht über die Zugmaschine hinaus. Windabweiser und die innovative Membran Rückwand reduzieren ebenfalls den Luftwiderstand. Nur Fliegl stellt die Spur aller Trailer individuell und exakt per Laser ein - für weniger Rollwiderstand und geringeren Reifenverschleiß. Ökologie und Nachhaltigkeit - Fliegl Trailer meint es ernst.

Produkte

Fliegl fertigt Trailer für alle Einsatzzwecke und Transportaufgaben im Logistik-, Speditions- und Baugewerbe:

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

Service

Fliegl bietet seinen 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 Fliegl Trailerpool



INNOVATING FOR YOU

Firmenname: Fliegl Fahrzeugbau GmbH

Gründungsjaar: 1991

Geschäftsführer: Helmut Fliegl

Größe der Belegschaft:
250 Beschäftigte am Standort Triptis, 850 europaweit

Hauptsitz: Triptis (Thüringen)

Niederlassungen:
Europaweite Produktions- und Vertriebsstandorte

Kontaktdaten:
Fliegl Fahrzeugbau GmbH
Oberpöllnitzer Straße 8
07819 Triptis

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

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





SOCIETE GENERALE GROUP

Firmenname: GEFA BANK GmbH**Gründungsjaar:** 1949**Geschäftsführer:**Martin Dornseiffer,
Christian Eymery,
Jochen Jehmlich**Niederlassungen:**Hamburg, Berlin, Wuppertal, Dresden, Eschborn,
Stuttgart, Unterföhring**Produktpalette:**

- Investitionskredite
- Leasing
- Mietkauf
- Absatzfinanzierung
- Einkaufs- und Mietparkfinanzierung
- Truck- und Trailermiete
- Versicherungen
- Tank- und Servicekarten
- Nutzfahrzeugbe- und -verwertung

Kontakt Daten:GEFA BANK GmbH
Robert-Daum-Platz 1
42117 Wuppertal

Tel.: +49 (0)202 382-1000

Fax: +49 (0)202 382-1001

www.gefa-bank.de
service@gefa-bank.de

Leistungsprofil

Die Wuppertaler GEFA BANK ist seit über 65 Jahren in der Absatz- und Investitionsfinanzierung für mobile Wirtschaftsgüter tätig und hat sich insbesondere in der Transportbranche als führender, unabhängiger Finanzdienstleister einen Namen gemacht. Als Tochter der Societe Generale und unter der Marke Societe Generale Equipment Finance betreibt die GEFA BANK ihr Geschäft auch international. Darüber hinaus bietet die GEFA BANK über die 100%ige Tochter PEMA Mietangebote aus einem modernen Fuhrpark mit rund 18.000 Trucks und Trailern und vom Konzernunternehmen TRUCKPORT erhalten Sie professionelle Unterstützung bei der Verwertung von Nutzfahrzeugen.

Umfangreiche Branchen- & Objektkenntnisse

Ein besonderer Vorteil ist die Spezialisierung: Die GEFA BANK hat sich mit ihrem Kompetenzcenter Transport noch stärker als zuvor auf die Transportbranche spezialisiert. Über 60 Firmenkundenberater im Außendienst und 50 Vertriebsmitarbeiter im Innendienst betreuen ausschließlich die Transportbranche und verfügen über exzellente Branchen- und Objektkenntnisse. Das sichert nicht nur eine Spitzen-Beratungsqualität, sondern auch eine sichere Objektbewertung und eine schnelle Kreditentscheidung.

GEFA online – Schnell kalkuliert, einfach finanziert

Um auch in Zeiten des digitalen Wandels echte Werte zu schaffen, bietet die GEFA BANK jetzt auch über das Internet Zugang zu ihren Dienstleistungen.

„GEFA online“ als digitaler Servicepartner bringt die langjährige Kredit-, Leasing und Mietkaufkompetenz ins Netz. Sie steht so per PC, Laptop oder Tablet rund um die Uhr und an jedem Ort zur Verfügung. Dadurch werden Prozesse für GEFA-Kunden noch einfacher und schneller, sie finden alle Vertragsdetails gebündelt in einem Portal und können Leistungen rund um Vertrag und Objekt papierlos abwickeln.

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

**Firmenname:**

Kässbohrer Sales GmbH

Gründungsjaar: 2002**Prokurist:**Derun Ünlüer
derun.unluer@kaessbohrer.com**CMO:**Alper Aydin
alper.aydin@kaessbohrer.com**Head of Key Account:**Mehmet Önen
mehmet.onen@kaessbohrer.com**Weitere Anlagen:**

Kässbohrer Fahrzeugwerke GmbH

Siemensstr. 74
47574 Goch
Telefon: +49 2823 9721-0
Fax: +49 2823 9721-21

Kässbohrer LLC

301032, Tula Region, Yasnogorsk Town
Zavodskaya Street, 3,
Telefon: +7 487 6621707**Kontakt Daten:**Kässbohrer Sales GmbH
Im Katzenwinkel 5
88480 Achstetten / Ulm

Tel.: +49 7392 96797-0

Fax: +49 7392 96797-67

www.kaessbohrer.com
info@kaessbohrer.com

Leistungsprofil

1893 begann ein Name, Geschichte zu schreiben. Seit 125 Jahren verbinden Generationen von Transportunternehmen den Namen Kässbohrer mit Innovationen und der neuesten Technologie im Fahrzeugbau. Aus dieser Unternehmenshistorie heraus haben wir für uns klare Prinzipien abgeleitet und den Kern unseres Selbstverständnisses formuliert: Ingenuity. Wir vereinen modernes „Engineering“ mit „Ingenuity“ – dem Erfindergeist.

Forschung und Entwicklung stehen bei uns an erster Stelle: Das Ergebnis sind Fahrzeuge, die hohe Wirtschaftlichkeit, Langlebigkeit und leichtes Handling in sich vereinen. In unserem modernen Forschungszentrum arbeiten wir mit den neuesten Technologien und sorgen für die Weiterentwicklung unserer Ideen, Produkte und Patente. Hier werden Standards für die Fahrzeugbranche gesetzt. Sowohl die Fahrzeuge als auch unser Service sind effizient und zuverlässig.

Bei 9 verschiedenen Produktparten haben Sie dank der großen Auswahl an Ausstattungsvarianten die Wahl zwischen mehr als 800 verschiedenen Produkten. Kässbohrer besitzt europaweit das breiteste Produktsortiment der Branche!

- Planenaufleger - Hohe Flexibilität für optimale Transporteffizienz
- Siloaufleger - Flexible Anpassung an große Leistungen
- Tankaufleger - Sicherer Transport sensibler Güter mit Preisträger in der Kategorie Sicherheit
- Containerchassis - Geschwindigkeit und Flexibilität für maximale Effizienz
- Kipper - Zuverlässig und robust bei anspruchsvollen Bedingungen
- Kühlkoffer - Der beste Schutz bei allen Wetterbedingungen
- Plateaufleger - Wenig Gewicht bei viel Kapazität
- Tieflader und Tiefbetten und spezielle Auflieger - Mehr Optionen im Schwertransport
- Swap Body - Für die perfektionierte Intermodal-Vielfalt

• **Vollautomatische KTL Anlage:** Perfekte Lösung mit der Zink-Phosphat-Beschichtung. Sichern Sie die Langlebigkeit und garantieren Sie zehn Jahre Korrosionsschutz.

• **Metallbeschichtung:** Die Oberfläche von Tiefbett und Tieflader-Auflieger wird durch die Folgen des Abreibens und der Korrosion für mehr als 20 Jahren schwerstens herausgefordert.

• **K-Fix Das Mehrpunkt-Ladungssicherungssystem:** Mehrpunkt-Ladungssicherungssystem, das Ihnen die Möglichkeit gibt, unterschiedlichste Ladung schnell, flexibel und zuverlässig zu sichern. Die K-FIX-Technik kann mit zusätzlichen Hilfen zur Ladungssicherung, wie K-STOP, K-RING und K-PILLAR erweitert werden.

• **Digital Trailer Control System (DTC):** Ziel des DTC Systems ist es, die Sicherheit von Fahrer und Bediener zu maximieren, indem es die mechanische Kontrolle verschiedener Ausstattungskomponenten von Silo-Aufliegern in einer zentralen Steuerungseinheit – ähnlich einer Fernbedienung – zusammenfasst.

• **K Advance Care:** Regelmäßige Wartungen, der Austausch von Verschleißteilen, Reifenmanagement, Pannendienst und die damit verbundenen Arbeitskosten - Mit K-Advance Care garantiert Kässbohrer eine unterbrechungsfreie Leistung für seine Nutzer mit den Vorteilen von fixen und an den Bedarf angepassten Kosten, in 16 Ländern Europas und an über 6.000 Servicestandorten.

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



KÖGEL

Firmenname: Kögel Trailer GmbH & Co. KG

Gründungsjahr: 1934

Geschäftsführer:

Thomas Heckel
Thomas Eschey
Petra Adrianowytch
Massimo Dodoni

Ansprechpartner:

Patrick Wanner, Leiter Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Größe der Belegschaft: ca. 1.100 Mitarbeiter

Kontaktdaten:

Kögel Trailer GmbH & Co. KG
Industriestraße 1
89349 Burtenbach

Tel.: +49 (0)8285 88-0
Fax: +49 (0)8285 88-17905

www.koegel.com
presse@koegel.com



Leistungsprofil

Kögel ist einer der führenden Trailerhersteller Europas. Bereits mehr als 550.000 Fahrzeuge hat das Unternehmen seit der Firmengründung 1934 produziert. Mit seinen Nutzfahrzeugen und Lösungen für das Speditions- und Baugewerbe bietet das Unternehmen seit über 80 Jahren ingenieursgeprägte Qualität „made in Germany“. Kögel hat im Trailerbau eine lange Tradition. Beispielsweise setzt Kögel im Kofferaufbau und besonders im Kühlerbau schon seit den 1960er Jahren Markttrends. Nach der Devise „immer eine Nasenlänge voraus“ gestaltete Kögel auch die Anfänge des kombinierten Verkehrs bereits in den 1950er maßgeblich mit. Im Mittelpunkt stehen seither die Leidenschaft für den Transport und Innovationen, die nachweislich nachhaltige Mehrwerte für die Spediteure bieten. Dazu zählen beispielsweise der brandneue Kögel Light^{plus}, die ebenfalls brandneue Kögel Trailer-Achse KTA oder der um 1,3 Meter verlängerte Kögel Euro Trailer Mega Rail, der für den für den Transport auf den gängigen T3000 Bahn-Taschenwagen kodifiziert ist. Der Firmensitz und Hauptproduktionsstandort der Kögel Trailer GmbH & Co. KG ist im bayerischen Burtenbach. Zu Kögel gehören außerdem Werke und Standorte in Ulm (D), Duingen (D), Chocen (CZ), Zwolle (NL) und in Moskau (RUS).

Produktpalette

Kögel bietet unter anderem die bewährten Pritschenfahrzeuge Kögel Cargo, Kögel Light^{plus}, Kögel Mega, Kögel FlexiUse, Kögel Euro Trailer und den höhenoptimierten Mega perfect height mit genau vier Metern Außenhöhe an. Als Kofferverfahrzeuge stehen den Kunden eine große Auswahl branchenspezifischer Lösungen der Baureihen Cool – PurFerro quality und Box – PurFerro quality zur Verfügung. Die Wechselsysteme Kögel Swap, Kögel Combi und Kögel Port sowie die Chassis Cargo, Mega und Cool runden das Produktprogramm für das Speditions-gewerbe ab.

Für das Baugewerbe gibt es den Baustoffsattel Kögel Multi, den Kögel Tieflader als Drehschemel 3-achsig oder 4-achsig sowie eine 3-Achs-Sattelvariante. Kögel hat auch 2-Achs- und 3-Achs-Mulden-Kipper auf Wunsch auch mit vollisolierter Mulde mit 24 m³ oder 27 m³ im Programm. Fast alle Kögel Fahrzeugrahmen sind durch die Nano-Ceramic- plus KTL-Beschichtung mit anschließender UV-Lackierung dauerhaft vor Korrosion geschützt.

Asprechpartner

Massimo Dodoni, Geschäftsführer Vertrieb für Neu- und Gebrauchtfahrzeuge und After Market
Telefon +49 1522 2636-011
massimo.dodoni@koegel.com

Jens Schroth, Leiter Vertrieb DACH
Telefon +49 1522 2636-310
jesn.schroth@koegel.com

Patrick Wanner, Leiter Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Telefon: +49 8285 88 12301
patrick.wanner@koegel.com

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



Leistungsprofil



Firmenname: KRONE Commercial Vehicle SE

Gründungsjahr: 1906

Geschäftsführer:

Bernhard Brüggem
Ralf Faust
Ingo Geerdes
Uwe Sasse (Dipl.-Ing. TH)
Aloysius Schnelte (Dipl.-Kfm.)
Gero Schulze Isfort (Dipl.-Ing.)
Gerold Wenisch (Dipl.-Wirt.-Ing.)

Ansprechpartner:

Dr. Frank Albers,
Vertriebsleiter Deutschland & Österreich

Größe der Belegschaft: ca. 2.500

Hauptsitz: Wertle

Kontaktdaten:

Krone Commercial Vehicle SE
Bernard-Krone-Str. 1
49757 Wertle

Tel.: +49 (0)5951 209-0
Fax: +49 (0)5951 98 268

www.krone-trailer.com
info.nfz@krone.de



KRONE ist ein familiengeführtes Unternehmen, das Nutzfahrzeuge und Landtechnik herstellt. Das Produktportfolio für Nutzfahrzeuge umfasst Pritschen- und Koffersattelaufleger, Containerfahrgerüste, Wechselsysteme, Anhänger und Motorwagenaufbauten sowie KEP-Fahrzeuge für Paketdienste. KRONE bietet Dienstleistungspakete wie Telematik, Ersatzteile, Finanzierung, Mietfahrzeuge und die Vermarktung von Gebrauchtfahrzeugen. Mit den hauseigenen KRONE Trailer Achsen und dem All-In-KRONE Trailer vertraut der Kunde bei allen Fragen auf einen Ansprechpartner. Seit 2016 arbeiten ca. 2.500 Mitarbeiter an den Produktionsstandorten Wertle, Herzlake, Dinklage (Niedersachsen), Lübtheen (Mecklenburg-Vorpommern) und Tire (Türkei).

Qualitäts- und Innovationsführerschaft.

Als Marktführer gibt KRONE starke Antworten auf extreme Belastungen. Qualität und Innovation haben bei KRONE höchste Priorität: solide Schweißverfahren, Qualitätskomponenten und stabile Ausstattungen machen die Fahrzeuge praxistauglich und effizient.

Alles aus einer Hand. Ihr Dienstleister KRONE.

Beim „All-in-KRONE“-Trailer kommt alles aus einer Hand. Jede Komponente des Fahrzeugs trägt das Logo und die Referenznummer von KRONE. Die eindeutige Identifikation am Fahrzeug erleichtert Ihre Fragen zu Ersatzteilen, Service und Wartung. Und entlastet Sie im Alltag.

Maximale Wirtschaftlichkeit. Minimale Life Cycle Costs.

Ob Sie Ihren KRONE Trailer mit 100 Prozent KRONE Parts oder Komponenten von bekannten Qualitätsherstellern ausstatten, im Bedarfsfall haben Sie die Sicherheit, europaweit auf ein engmaschiges Servicenetz zurückzugreifen. Pluspunkt für den Werterhalt Ihres KRONE Trailers:

Wir geben Ihnen zehn Jahre Garantie auf die KTL plus Pulver-Farbgebung.

Ladungssicherung.

Mit unserem Multi Safe System erfüllt Ihr Trailer alle geltende Sicherheitsanforderungen. Das zertifizierte System ist flexibel, praktikabel und zuverlässig.

Vorbildlicher Service. KRONE denkt an alles.

Unser Qualitätsanspruch umfasst den Trailer und unseren Dienstleistungskatalog. Wir begleiten Sie mit maßgeschneidertem Service und haben die passenden Antworten auf die Fragen, die Sie im Transportwesen bewegen.

Für KRONE sprechen viele gute Gründe.

Qualität und Service

- Maximale Wirtschaftlichkeit dank minimaler Life Cycle Costs.
- Alles aus einer Hand für schnelleren Service.
- Höchste Haltbarkeit und Robustheit.
- Zertifizierte Ladungssicherungssysteme.
- Zehn Jahre Garantie gegen Durchrostung, dank KTL plus Pulver-Farbgebung.
- Faire Finanzierungsmodelle mit KRONE Finance.
- Optimale Betreuung durch den KRONE After Sales-Service, wie z.B. Spare Parts Ersatzteilservice.
- Full Service Pakete mit KRONE Fair Care.
- Intelligentes Telematik-System KRONE Telematics.
- Gebrauchtfahrzeuge kaufen: günstig bei KRONE Used.
- KRONE Fahrzeuge finanzieren oder langfristig mieten: unkompliziert mit KRONE Fleet.



Firmenname: Langendorf GmbH

Gründungsjahr: 1889

Geschäftsführer: Dr. Klaus P. Strautmann

Größe der Belegschaft: 275

Hauptsitz: Waltrop, Deutschland

Niederlassungen: Potsdam

Jahresumsatz: 53.000 TEUR

Uwe Neuhaus
Vertriebsleiter
Tel.: +49 (0)2309 / 938-137, Fax -191
u.neuhaus@langendorf.de

Kontaktdaten:

Langendorf GmbH
Bahnhofstraße 115
45731 Waltrop

Tel.: +49 (0)2309 938-0
Fax: +49 (0)2309 938-190

www.langendorf.de
info@langendorf.de



Leistungsprofil

Langendorf GmbH

Der Name Langendorf existiert im Fahrzeugbau seit mehr als 125 Jahren und zählt zu den international renommiertesten Produzenten des Nutzfahrzeugbaus. Die Fahrzeuge aus Waltrop genießen national wie international einen hervorragenden Ruf. Die besonderen Stärken liegen dabei in der langen Lebensdauer, der Wertbeständigkeit und der praktischen Handhabung. Durch kontinuierliche Qualitätskontrolle und äußerste Sorgfalt bei der Verarbeitung bietet Langendorf "high tech on wheels".

1889 gegründet, ist das Unternehmen in Waltrop beheimatet. Rund 275 Mitarbeiter produzieren im Jahr zirka 1.100 Fahrzeuge. Das Produktprogramm umfasst dabei Innenlader für den Transport von Fertigelementen wie beispielsweise Betonteile sowie Innenlader für Flachglas. Ebenfalls gehören Sattelkipper mit Stahl- oder Aluminiummulde, Kippaufbauten für Motorwagen und Tieflader-Sattelaufleger zum festen Produktprogramm. Darüber hinaus werden in Waltrop verschiedenste Spezialaufbauten nach Kundenspezifikationen entworfen und hergestellt. Ebenfalls zum Unternehmensverbund gehören die Langendorf Service GmbH, in der alle Wartungen und Reparaturen gebündelt werden, sowie die Langendorf Trading GmbH. Hier erfolgen die europaweite Vermarktung von Gebrauchtfahrzeugen und die Vermietung. Langendorf ist nach ISO 9001 ff zertifiziert und stellt durch umfangreiche Prozesse sowie durch ständige Fort- und Weiterbildung aller Mitarbeiter die gleichbleibend hohe Qualität des Unternehmens sicher. Das komplette Angebot ist rund um die Uhr online unter www.langendorf.de verfügbar. Seit Mai 2017 gehört Langendorf zur polnischen Wielton-Gruppe.

- Kippsattelaufleger mit Aluminium- oder Stahlaufbauten,
- Kippaufbauten mit Aluminium oder Stahlmulde,
- isolierte Sattelkipper oder Kippaufbauten in der ISOXX-Ausführung ebenfalls als Aluminium- oder Stahlaufbau,
- Glas- und Betoninnenlader,
- Doppelstock-Innenlader,
- Satteltieflader,
- Spezialfahrzeuge.
- Reparatur aller Marken und Typen,
- Vermietung und Handel mit Gebrauchtfahrzeugen.

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



LOGISTIK IM FLUSS.

Firmenname:

MAN Truck & Bus AG

Markenname RIO

Gründungsjahr: 2016

Geschäftsführer: Markus Lipinsky

Ansprechpartner: Martin Anke

Größe der Belegschaft: 140

Hauptsitz: München

Kontaktdaten:

MAN Truck & Bus AG
Oskar-Schlemmer-Str. 19-21
80807 München

Tel.: +49 (0)89 15803304
Fax: - - -

www.rio.cloud
silvia.janzen@rio.cloud



Leistungsprofil

Volkswagen Truck & Bus bietet mit seiner neuen Digitalmarke RIO ab 2017 eine offene, cloud-basierte Plattform für die gesamte Transportbranche an. Die Marke RIO bündelt digitale Services für das Transport- und Logistik-Ökosystem. Damit sind erstmals alle Beteiligten der Lieferkette – vom Versender über Spedition und Transportunternehmen, Verlager, Disponent und Fahrer bis hin zum Empfänger – über ein einheitliches Informations- und Anwendungssystem mit Prognosefunktionalität miteinander vernetzt.

Durch die Zusammenführung von Informationen über Zugmaschine, Trailer, Aufbauten, Fahrer und Auftrag sowie deren Kombination mit z.B. Verkehrs-, Wetter- oder Navigationsdaten liefert RIO seinen Nutzern konkrete Handlungsempfehlungen in Echtzeit. Das steigert die Profitabilität des Kunden und entlastet die Umwelt beispielweise durch Verringerung von Leerfahrten.

Bislang ist eine transparente Datennutzung innerhalb der Transportbranche oft nicht möglich, weil die Akteure unterschiedlichste Softwaresysteme verwenden, die Inselfösungen darstellen. RIO bietet hier erstmals eine gemeinsame Plattform an und ist damit unabhängig von der jeweiligen Fahrzeugmarke bzw. dem jeweiligen Telematik-System einsetzbar. So können Flottenkunden mit gemischten Fuhrparks über eine einzige Lösung auf digitale Services zurückgreifen, auf einer einzigen Nutzeroberfläche. Bestehende, als Einzellösung genutzte Systeme lassen sich auf der RIO Plattform integrieren.

Seit dem 1. August 2017 sind alle neu ausgelieferten MAN Lkw mit Euro-6 Norm in Europa serienmäßig mit RIO ausgestattet. Services können künftig direkt über den RIO Marktplatz gebucht werden.

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





Firmenname:
F. X. MEILLER
Fahrzeug- und Maschinenfabrik-GmbH & Co. KG

Gründungsdatum: 1850

Geschäftsführer:
Dr.-Ing. Daniel Böhmer (Vorsitzender),
Jochen Strasser

Hauptsitz: München

Niederlassungen:
Karlsruhe, Österreich, Tschechien, Polen, Frankreich,
England, Russland

Drei- und Zweiseitenkipper, Hinter- und Muldenkipper,
Kippsattelanhänger, Zentralachsanhänger, Absetzkipper,
Abrollkipper, Behältertransportanhänger sowie MEILLER-
Hydraulik

Kontaktinformationen:
F. X. MEILLER
Fahrzeug- und Maschinenfabrik-GmbH & Co. KG
Ambossstraße 4
80997 München

Tel.: +49 (0)89 1487-0
Fax: +49 (0)89 1487-1355

Besuchen Sie uns: www.meiller.com
info@meiller.com



Leistungsprofil

MEILLER – dieser Name steht weltweit für eine seit Jahrzehnten erfolgreiche Markt- und Qualitätsführerschaft mit praxisorientierten Premium-Produkten. Mit einer einzigartigen Produktpalette und Programmtiefe, einem konsequent am Kunden orientierten Innovations- und Qualitätsmanagement sowie einem weltweit vernetzten Service-System steht MEILLER kompetent zur Seite.

Über 160 Jahre Erfahrung sowie Expertenwissen für die Bereiche Bau- und Entsorgungswirtschaft fließen ein in die Entwicklung qualitativ hochwertiger Produkte – dabei erhält der Kunde Stahlbau, Hydraulik und Steuerung aus einer Hand. Das Ergebnis ist ein perfekt auf den jeweiligen Einsatzbereich abgestimmtes Produkt- und Lieferprogramm.

Produktübersicht:

Zu den Produkten der Baulogistik gehören Dreiseitenkipper, Zweiseitenkipper (speziell für den französischen Markt), Hinterkipper, Asphaltmulden, Gesteinskipper, Kippsattelanhänger und Zentralachsanhänger. Die Verwendung hochwertiger Werkstoffe und der Einsatz modernster Herstellungsverfahren garantiert unseren Kunden eine hohe Nutzlast und Stabilität bei sehr guter Werterhaltung.

Im Bereich Entsorgungswirtschaft bieten wir Abrollkipper und Absetzkipper als Containerwechselsysteme an. Dank ihrer robusten und gewichtsoptimierten Bauweise gepaart mit hoher Zuverlässigkeit erfüllen wir die Kundenwünsche weltweit.

Unsere rund 2.000 hoch qualifizierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bieten Ihnen täglich hervorragende Leistungen und einen kompletten Service in Betreuung und Beratung.

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



PEMA

Firmenname: PEMA GmbH

Gründungsdatum: 1976

Geschäftsführer:
Peter Ström
Andreas Thomas

Größe der Belegschaft: rund 500 Mitarbeiter

Hauptsitz: Herzberg am Harz

Niederlassungen:
PEMA ist mit über 35 Standorten europaweit vertreten
International tätig:
9 Länder europaweit

Muttergesellschaft

Als Unternehmen der GEFA BANK-Gruppe, die Finanzierungslösungen für die Transportbranche anbietet, gehört PEMA seit 2008 zum Geschäftsbereich Societe Generale Equipment Finance des französischen Bankkonzerns Societe Generale. Gemeinsam überzeugen GEFA BANK und PEMA mit integrativer Kompetenz rund um das Nutzfahrzeug.

Die Akademie für Fahrzeugkompetenz

Die hauseigene PEMA Akademie bietet vielfältige Weiterbildungsangebote in allen relevanten Bereichen des Güterkraftverkehrs.

Kontaktinformationen:
PEMA GmbH
Northeimer Straße 90-94
37412 Herzberg am Harz

Tel.: +49 (0)5521 860 0
Fax: +49 (0)5521 860 1154

www.pema.eu
vertrieb@pema.eu



Leistungsprofil

MIETEN SIE EINFACH, WAS SIE BRAUCHEN

Die PEMA GmbH ist einer der führenden herstellerunabhängigen Full-Service Nutzfahrzeugvermieter von Komplettzügen der schweren Klasse in Europa und stellt Kunden seit 1976 flexible Miet-Lösungen zur Verfügung.

Die vielseitige Flotte bietet mit über 200 verschiedenen Spezifikationen eine breite Produktpalette und auf die Kunden Anforderungen zugeschnittene Transportlösungen. Natürlich sind kundenspezifische Lösungen ebenso möglich, wie die Anpassung an ein individuelles Corporate Design.

Das Mietportfolio beinhaltet unter anderem:

- 4 x 2 Sattelzugmaschinen / Low Deck
- 6 x 2 LKW für Wechselbehälter samt Anhänger und Brücken
- Planen- / Koffer- / Kühlauflieger / Megatrailer
- Containerchassis / Tieflader / Telesattel
- Schubboden- und Kippsattelaufleger (Agrar / Bau)
- Verteilerfahrzeuge 7,5t - 18t (Pritschen / Koffer / Kühler)
- Tank- und Silofahrzeuge
- Sonderfahrzeuge, wie: Abroller, Baustoffkräne, KAMAG Wiesel Hofumsetzer

Leistungen

PEMA bietet Mietkunden passende modular aufgebaute Dienstleistungen bei höchster Qualität und transparenten Kosten. Von Tages- über Kurzzeit- bis hin zu Langzeit-Mietmodellen – der PEMA-Kunde kann flexibel auf saisonale Spitzen und individuelle Auftragslagen reagieren. Selbst ein Fahrzeugtausch ist auf Wunsch innerhalb der Mietdauer möglich. Die Standard-Serviceprodukte lassen sich mit optionalen Vertragsvarianten variieren und um Zusatzprodukte aus den Bereichen Schutzprodukte, Mautabrechnung oder dem herstellerunabhängigen Telematik-Integrationsportal für Truck und Trailer erweitern. So ist der komplette Miet-Prozess bis hin zum PEMA "Safe Return" sicher kalkulier- und planbar.

Die eigenen PEMA Full-Service Werkstätten und das europaweite Netzwerk kompetenter Werkstatt-Partner runden das Service Portfolio des Nutzfahrzeugvermieters ab.

TOP QUALITÄT AUCH BEI GEBRAUCHTEN

PEMA ist darüber hinaus einer der größten Gebrauchtfahrzeughändler in der Transport- und Logistikbranche europaweit. Kunden profitieren von den hohen Qualitätsansprüchen und top-gepflegten Premium-Fahrzeugen des Nutzfahrzeugvermieters.

PRODUKTINFORMATIONEN

Produktweiterungen im Bereich der Tank- und Silofahrzeuge
Neu im Sortiment: VOLVO Trucks FM Light
Erweiterung des modularen Service-Angebotes um die Produkte PEMA Rent Plus und PEMA Rent Flex

IHRE VORTEILE

- Herstellerunabhängiger Anbieter
- Tages-, Kurzzeit- und Langzeitmiete
- Modernste und stets aktualisierte Fahrzeugtechnologie
- Modulares Serviceangebot
- Transparente und kalkulierbare Kosten
- Kein Fahrzeugverwertungsrisiko am Ende der Vertragslaufzeit
- Eigene Full-Service Werkstätten
- Europaweites Werkstattnetz
- 24 h Werkstatt Service-Hotline
- Mehr als 40 Jahre Nutzfahrzeugkompetenz

Mehr erfahren Sie auch im Internet unter www.pema.eu



Firmenname: SAF-HOLLAND GmbH

Gründungsjahr: 1881 (Gründungsjahr Dorfschmiede Sauer)

Vorstand: Dettlef Borghardt, CEO

Ansprechpartner:
Markus, Heuser, Director Global Marketing

Größe der Belegschaft: ca. 3.200 Personen weltweit

Hauptsitz: 63856 Bessenbach, Bayern

Niederlassungen: 34 Landes-Niederlassungen weltweit

Jahresumsatz: ca. 1,2 Milliarde Euro weltweit

17 Produktionswerke weltweit

Kontaktdaten:
SAF-HOLLAND GmbH
Hauptstraße 26
63856 Bessenbach

Tel.: +49 (0)6095 301-454
Fax: +49 (0)6095 301-200

www.safholland.com
markus.heuser@safholland.de



Leistungsprofil

SAF-HOLLAND zählt zu den weltweit führenden Herstellern und Anbietern von hochwertigen Produktsystemen und Bauteilen für Nutzfahrzeuge (Truck und Trailer) sowie für Busse und Wohnmobile. Unser Produktprogramm umfasst im Wesentlichen Achssysteme, Sattelkupplungen, Stützwinden und Königszapfen. Wir sind weltweit in allen wichtigen Wachstumsmärkten gut aufgestellt und verfügen über ein qualitativ hochwertiges und breites Produktsortiment. Auf vier Kontinenten sind über 3.000 Mitarbeiter am Erfolg von SAF-HOLLAND beteiligt.

Erfolg für unsere Kunden.

Bei der Entwicklung und Herstellung von Produkten sind uns Qualität, Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit für unsere Kunden wichtig. Wir wissen, dass unser Erfolg auf ihrem Erfolg basiert. In diesem Bewusstsein entwickeln wir kontinuierlich Lösungen, die Antworten auf die wachsenden Anforderungen unseres aktuellen Kundenumfelds geben. So muss sich die Transportindustrie heute mehr denn je mit steigenden Kosten und erschwerenden Umfeldbedingungen auseinandersetzen. Dazu gehören zunehmende Erfordernisse an Sicherheit und Zuverlässigkeit für Fahrzeuge und Transporte genauso wie schrumpfende Margen und sich verschärfenden Vorschriften. Neben unserem Anspruch an Qualität tragen wir beispielsweise mit gewichtsreduzierten Komponenten dazu bei, die Betriebskosten von Truck und Trailer, über deren Laufzeit betrachtet, zu reduzieren.

SAF-HOLLAND Produkte sind richtungsweisend und das Ergebnis jahrzehntelanger Erfahrung und Leidenschaft für die Truck- und Trailermärkte.

In der Welt zuhause.

Der Zusammenschluss zweier regionaler Champions – SAF in Europa und Holland in den USA – im Dezember 2006 war für beide Unternehmen der gemeinsame Schritt in die internationalen Wachstumsmärkte. Ob in China, Lateinamerika, Australien, Osteuropa, Russland und Indien – wir sind nah am Kunden und partizipieren an den wachsenden Warenströmen weltweit.

Service – just in time.

Nur wenn Truck und Trailer auf der Straße unterwegs sind, verdienen sie Geld. Wartezeiten wegen notwendiger Reparaturen und Wartung ist kostspielig. Mit einem engmaschigen weltweit verbreiteten Servicenetzwerk können wir Fahrer und Speditionen zeitnah und kompetent mit Ersatzteilen und fachlichem Know-how versorgen. Unsere Servicepartner sind u.a. DAF Parts, MAN, Volvo und Scania.

Leistungsprofil

1892 als Schmiede gegründet und 1998 in eine Aktiengesellschaft umgewandelt, hat sich Schmitz Cargobull zum umsatzstärksten europäischen Anhänger- und Aufliegerhersteller entwickelt. Der reiche Erfahrungsschatz, die konsequente Unternehmenspolitik und die intensiven Bemühungen um Lösungen für die branchenspezifischen Anforderungen haben den Namen Schmitz Cargobull zu einem Markenzeichen für erfolgreiche Transportlösungen werden lassen. Schmitz Cargobull verfügt derzeit über zehn industrielle Fertigungsstätten. Absatzmärkte sind alle europäischen Länder, einschließlich Zentral- und Osteuropa, der Nahe und Mittlere Osten, China, Australien und Afrika.

Produktpalette

Schmitz Cargobull liefert Trailer für den sicheren und effizienten Transport:

- **Sattelkoffer**
mit innovativer ThermoTechnology und eigener Transportkältemaschine für Lebensmittel im Trockenfracht- und Kühltransportsektor
- **Sattelpritschen und Sattelcurtainsider**
für "General Cargo" und gewerbliche Fertigwaren (Stahl, Papier, Getränke)
- **Sattelkipper**
mit optimiertem Eigengewicht und optionaler Thermoisolierung für Schüttgüter aller Art
- **Motorwagenaufbauten**
für den City-Verteilerbereich und Nahverkehr

Value Added Services

Mit einem kompletten Paket maßgeschneiderter Dienstleistungen "rund um den Trailer" ermöglicht Schmitz Cargobull optimierte Total Cost of Ownership (TCO)

- **Schmitz Cargobull Finance**
bietet Finanzierung, Leasing und Mietkauf
- **Schmitz Cargobull Parts & Services**
sorgt mit Ersatzteilwesen und Reifenservice sowie Reparatur und Wartung für Service rund um die Uhr an 365 Tagen
- **Schmitz Cargobull Telematics**
gewährt mit Trailer-Telematik ständigen Überblick
- **Schmitz Cargobull Trailer Store**
handelt mit erstklassigen Gebrauchtfahrzeugen



Firmenname: Schmitz Cargobull AG

Gründungsjahr: 1892

Vorstand:
Andreas Schmitz (Vorsitzender)
Boris Billich
Andreas Busacker
Andreas Klein
Roland Klement

Ansprechpartner:
Anna Stuhlmeier
Leiterin Marketing Kommunikation
Telefon 02558 / 81 - 13 40
Telefax 02558 / 81 - 12 87

Größe der Belegschaft: 5.800

Hauptsitz: Horstmar

Niederlassungen:
Tochtergesellschaften und Vertriebsniederlassungen in ganz Europa, dem Nahen und Mittleren Osten, China, Australien, Afrika

Kontaktdaten:
Schmitz Cargobull AG
Bahnhofstraße 22
48612 Horstmar

Tel.: +49 (0)2558 81-0
Fax: +49 (0)2558 81-500

www.cargobull.com
info@cargobull.com



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



SCHWARZMÜLLER

INTELLIGENTE FAHRZEUGE

Firmenname: Wilhelm Schwarzmüller GmbH

Gründungsjahr: 1870

Geschäftsführer:
CEO Roland Hartwig,
CSO Michael Weigand,
CFO Georg Preschern

Größe der Belegschaft: rund 2.240 Mitarbeiter

Kontakt Daten:
Schwarzmüller Gruppe
Hanzing 11
A-4785 Freinberg

Tel.: +43 (0)7713 800-0
Fax: +43 (0)7713 800-297

www.schwarzmueller.com
office@schwarzmueller.com



Leistungsprofil

Schwarzmüller ist der Premiumhersteller für intelligente Nutzfahrzeuge

Die Schwarzmüller Gruppe ist einer der größten europäischen Komplettanbieter für gezeigte Nutzfahrzeuge. Das Unternehmen setzt als Innovations- und Technologieführer die Benchmarks der Branche und ist aufgrund seiner mehr als 140-jährigen Kompetenz der Spezialist für individuelle Transportlösungen. Die wichtigsten Branchen, die Schwarzmüller Nutzfahrzeuge einsetzen, sind der Fernverkehr, die Bau- und die Mineralölgewirtschaft sowie die Lebensmittel- und die Holzindustrie. Schwarzmüller fertigt jährlich mehr als 8.800 Nutzfahrzeuge, beschäftigt aktuell rund 2.240 Mitarbeiter und erwirtschaftete im vergangenen Geschäftsjahr (2016) 342 Millionen Euro. Neben den Produktionsstandorten Österreich (Hanzing), Tschechien (Zebrak) und Ungarn (Budapest) bietet das Unternehmen ein europaweites Netz von 350 Servicestützpunkten.

Standorte

Die Schwarzmüller Gruppe verfügt über eine internationale Organisation in 20 Ländern Zentral-, Südost- und Osteuropas. Neben den drei als Kompetenzzentren geführten Produktionswerken in Österreich, Tschechien und Ungarn hat sie eigene Vertriebs- und Service-standorte in insgesamt zwölf Ländern, in weiteren fünf Ländern ist sie durch Partner vertreten. Die Serviceorganisation umfasst aktuell 350 Standorte entlang der wichtigsten europäischen Verkehrsverbindungen.

Technik

Schwarzmüller gibt die Benchmarks bei Nutzlast, Handling, Einsatzzeiten und den Kosten im gesamten Lebenszyklus vor. Das Unternehmen ist seit mehr als 25 Jahren Pionier im Leichtbau. Regelmäßige Innovationen in der Konstruktion und der Schweißtechnik tragen zum hervorragenden Ruf der Schwarzmüller Fahrzeuge bei. Mit acht Produktgruppen und 135 Fahrzeugtypen bietet Schwarzmüller als Komplettanbieter rund 1.000 verschiedenen Varianten von Fahrzeugen für außergewöhnliche Anforderungen. Mehr als 60 Prozent der Fahrzeuge weisen individuelle Komponenten auf. Zur Produktpalette zählen Plateau- und Kippfahrzeuge, Tankfahrzeuge, Tiefladerfahrzeuge, Holz-/Rungenfahrzeuge, Schubboden und Wechselfahrzeuge sowie Kühl-/Kofferverfahrzeuge.

Service

Das internationale Netzwerk und die rund 2.240 Schwarzmüller Mitarbeiter sind die Basis für erfolgreiche Kundenbeziehungen in etwa einem Dutzend verschiedener Transportbranchen. Neben dem Fahrzeugbau setzt Schwarzmüller verstärkt auf Serviceleistungen, um die hohe Qualität über die gesamte Nutzungsdauer der Fahrzeuge aufrechtzuerhalten.

Leistungsprofil

Starkes Tankstellennetz

Mit der TOTAL Card tanken Sie bargeldlos deutschlandweit an ca. 4.400 Tankstellen der Marken TOTAL, AVIA, Shell und Westfalen. TOTAL verfügt über ein hervorragendes Netz von TOTAL Stationen und Autohöfen an den Bundesautobahnen. Europaweit wird die TOTAL Card an 15.000 Stationen akzeptiert. Das Tankstellennetz wächst beständig - allein in den letzten drei Jahren hat TOTAL in Deutschland mehr als 170 Tankstellen eröffnet. TOTAL besitzt mit über 400 Autogas- und 100 Erdgas-Stationen eines der besten Alternativenenergie-Netze deutschlandweit. Wasserstoff-Tankstellen werden derzeit in Berlin, Geiselwind, Hamburg und München von TOTAL betrieben. Weitere Projekte sind in Planung.

Flexible und individuelle Service- und Produktoptionen

Wählen Sie Ihre Serviceoptionen für Kraftstoffe, Autowaschen, Schmierstoffe, Autowaschen, Fahrzeugzubehör und Shopoptionen im gewünschten Leistungsumfang für jede Karte individuell. Produktgruppen, die von Ihren Fahrern mit der TOTAL Card nicht bezahlt werden sollen, schließen Sie einfach aus. Zum Schutz vor Missbrauch stellen Sie individuelle Wertelimits in EURO oder Liter ein. Anomalien werden sofort erkannt und die Transaktionen abgelehnt.

Innovative Dienstleistungen

Die TOTAL BestPreis-Garantie: Entscheiden Sie sich für unser innovatives Abrechnungsmodell und Sie ersparen sich Aufwand bei der Kostenkalkulation sowie der Routenplanung. Basierend auf einem Tageslistenpreis fakturieren wir immer den BESTEN Preis - entweder den Tageslisten- oder den Säulenpreis!

Elektronische Führerscheinkontrolle

In Kooperation mit dem Technologieunternehmen VISPIRON bieten wir Ihnen die TOTAL Card optional mit der elektronischen Führerscheinkontrolle an. Sie können die Führerscheine Ihrer Fahrer entweder im TOTAL-Netz, am eigenen Computer oder an Ihrer Inhouse-Lesestation überprüfen.

Internationale Produkte und Services

Mit der TOTAL Card profitieren Sie von internationalen Services. Neben der bargeldlosen Zahlung von Maut-, Brücken- und Tunnelgebühren steht Ihnen wahlweise der internationale Pannendienst rund um die Uhr an sieben Tagen die Woche in 45 europäischen Ländern zur Verfügung. Darüber hinaus können Sie den Bußgeldservice in Anspruch nehmen. Beide Services stehen Ihnen ohne Mitgliedsbeiträge oder Abonnementkosten zur Verfügung. Weiterhin wickeln Sie die Umsatz- sowie die Mineralölsteuerrückstellung über die TOTAL Card einfach und bequem ab.

Kostenkontrolle und Transparenz mit TOTAL Cards Online

TOTAL Cards Online bedeutet für Sie Kartenverwaltung in Echtzeit: Sie können jederzeit Karten sperren, löschen, neu bestellen, Limits eintragen, Transaktionen rechnungsunabhängig kontrollieren, diverse Verbrauchsanalysen erstellen und exportieren sowie Rechnungen downloaden. Mit unserem Service verringern wir Ihren Verwaltungsaufwand und Sie haben alle Kosten im Blick - jederzeit!

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



Firmenname: TOTAL Deutschland GmbH

Gründungsjahr: 1955

Geschäftsführer: Bruno Daude-Lagrave

Größe der Belegschaft: 3.600 (in Deutschland)

Muttergesellschaft: TOTAL S.A.

International tätig: 130 Länder weltweit

TOTAL gehört als Teil einer in über 130 Ländern agierenden Gruppe zu den führenden Akteuren des Energiemarktes.

In Deutschland betreibt TOTAL mit rund 1.200 Stationen das drittgrößte Tankstellennetz sowie die modernste Raffinerie Europas in Leuna. Die Gruppe unterhält eine breit gefächerte Chemiesparte und ist von der Kunststoffherstellung bis hin zu Spezialapplikationen für die Automobilindustrie und die Luftfahrt aktiv. TOTAL sichert rund 3.600 Arbeitsplätze in Deutschland.

Die TOTAL Card bietet ein breites Spektrum an Services für Ihre uneingeschränkte berufliche Mobilität: ein hervorragendes nationales und internationales Tankstellennetz, bargeldlose Bezahlung von Kraftstoffen, Maut-, Brücken- und Tunnelgebühren, elektronische Führerscheinkontrolle sowie online Analyse- und Optimierungstools. Durch den Einsatz modernster Chip-Technologien sowie das dreifache PIN-Code-Safe-System bietet die TOTAL Card optimalen Schutz.

Kontakt Daten:
TOTAL Deutschland GmbH
Jean-Monnet-Straße 2
10557 Berlin

Tel.: +49 (0)30 20278722
Fax: +49 (0)30 20276785

www.totalcards.de
card.service@total.de





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

Gründungsjahr:
1963

Geschäftsführer:
Volker Huber (CEO),
Robert Nürnberger (CFO),
Olaf Schneider (CIO)

Größe der Belegschaft:
Über 400 Mitarbeiter

Hauptsitz:
Kleinostheim/Main

Niederlassungen:
8 Niederlassungen in Europa; Frankreich, Holland, Italien,
Schweiz, Spanien, Ungarn, Rumänien, Österreich und
Tschechien

Tochtergesellschaften:
Tochtergesellschaften und Vertriebspartner in
ganz Europa

Jahresumsatz:
ca. 2,6 Mrd. Euro

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

Tel.: +49 (0)6027 509-669
Fax: +49 (0)6027 509-77669

www.uta.com
sales@uta.com



Leistungsprofil

UTA wurde 1963 gegründet und ist eines der führenden markenunabhängigen Servicekarten-Unternehmen im europäischen Transportmarkt. Sämtliche Leistungen, die im Transportgewerbe unterwegs anfallen, können mit den UTA-Karten an über 54.000 Akzeptanzstellen in ganz Europa bargeldlos in Anspruch genommen werden. Europaweit ist UTA jederzeit in der Lage, die derzeit mehr als 89.000 Kunden aus der gewerblichen Güter- und Personenbeförderung schnell und flexibel zu betreuen.

UTA Diesel Service

- markenübergreifend und bargeldlos an über 43.000 Tankstellen in 37 Ländern Europas tanken

UTA Maut Service

- Abrechnung von Mautkontexten in 24 europäischen Ländern und Unterstützung sämtlicher Mauttechnologien

UTA Rückerstattungs Service

- USt-Rückerstattung und USt-Termin- oder Schnellerstattung
- Mineralölsteuerrückerstattung

UTA Plus Service

- elektronische Führerscheinkontrolle
- 24h Pannen Notdienst Service
- Reparatur-, Bergungs- und Abschlepp Service
- Reifen Service
- Miet Service
- Fahrzeugreinigung Service
- Fähr Service
- Kombiverkehr Service
- Tunnel und Brücken Service
- Grenzabfertigungs Service
- Parkplatz Service
- Kühlsystem Service

Online Service

- UTA Online Stationsfinder
- Preisfinder Online (Integriert im UTA Stationsfinder)
- Routenplaner Online (Integriert im UTA Stationsfinder)
- Umfangreiches Reporting im Online Exklusivbereich unter www.uta.com
- Download der Abrechnungsdaten – direkt zur Weiterverarbeitung in Fuhrparkmanagementsysteme
- Bestellung und Sperrung von Servicekarten
- Download von Informationen und Broschüren
- Servicekarten- und Mautgeräteverwaltung
- UTA Stationsfinder App

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



Firmenname: Continental

Gründungsjahr: 1871

Geschäftsführer: Dr. Elmar Degenhardt

Ansprechpartner: Marc Borchers

Größe der Belegschaft: 233.000 Mitarbeiter

Kontaktdaten:
Continental
Helfmann-Park 1
65760 Eschborn

Tel.: +49 (0)69 7603 1345
Fax: +49 (0)69 7603 1323

Besuchen Sie uns: www.fleet.vdo.de
tachograph@vdo.de



Leistungsprofil

Continental entwickelt wegweisende Technologien und Dienste für die nachhaltige und vernetzte Mobilität der Menschen und ihrer Güter. Unter der Marke VDO werden unter anderem Tachographen und deren Peripheriegeräte sowie Datamanagement-Produkte entwickelt und vertrieben. Sie machen Nutz- und Spezialfahrzeuge sicherer, sauberer und sparsamer sowie deren Einsatz im täglichen Geschäft effizienter. Ein globales Netz an Vertriebs- und Servicegesellschaften sorgt für die Nähe zum Kunden vor Ort.

Tachographen und Fuhrparklösungen sorgen durch einen schnellen Informationsfluss und die hohe Transparenz bei der Übertragung von Fahrzeug- und Fahrerdaten für mehr Effizienz und Kostenkontrolle in Logistikprozessen. Continental entwickelt hier passgenaue Lösungen, um sämtliche Abläufe im Betrieb – ob groß oder klein – zu optimieren. Das Online-Datenmanagement VDO TIS-Web Motion bietet eine einfache und kostengünstige Einsteigerlösung in das Flottenmanagement. Neben Funktionen zur Speicherung von Fahrzeug- und Fahrerdaten, verfügt das System über zahlreiche weitere Möglichkeiten in den Bereichen Tracing und Tracking sowie zur Überwachung der Reifeneigenschaften. Damit ergänzt TIS-Web Motion das beliebte Telematiksystem VDO TIS-Web, das in mehr als 20.000 Unternehmen europaweit genutzt wird und zahlreiche Flottenmanagement-Funktionen erfüllt. Als Premium-Lösung für effizientes Flottenmanagement hat Continental VDO FleetVisor im Programm. Zu den umfangreichen Auswertungsfunktionen gehören unter anderem Routen- und Fahrerplanung, Fahrzeugeinsatz, Remote Download, Truck-Navigation sowie eine Übersicht über anstehende Wartungen.

Für den Fahrer schaffen Flottenmanagement-Lösungen aus dem Hause Continental mehr Klarheit und Zufriedenheit, denn über eine App (TIS-Web Fleet App) ist er immer in engem Kontakt zum Büro und kann etwa Textnachrichten austauschen.

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





Firmenname: KLVrent GmbH & Co. KG

Gründungsjahr: Vorgängerorganisation im Nutzfahrzeughandel seit 1972

Geschäftsführer: Thomas Eberl

Niederlassungen:

8 Standorte in Deutschland

4 Standorte in der österreichischen Partnerorganisation

Kontaktdaten:

Zentrale Trostberg
KLVrent GmbH & Co. KG
Saliterastr. 24-26
83308 Trostberg

Tel.: +49 (0)8621 9844 0
Fax: +49 (0)8621 9844 22

www.klvrent.de
info@klvrent.de



Leistungsprofil

Konzern- und markenunabhängiger Nutzfahrzeugpartner des Mittelstandes

- Kurzzeitmiete „QUICKrent“ bis 30 Tage
- Langzeitmiete „FIXrent“ ab einem Monat
- OPTiflex – flexible Tarifvarianten 1-12 Monate
- KLVrent&buy – Miete mit Kaufoption
- markenunabhängiger Verkauf hochwertiger Gebrauchtfahrzeuge

KLVrent-Fullservicemietangebot inkl.:

- Wartung-, Verschleiß- und Reparaturarbeiten
- Reifenersatz und Service
- Mautabrechnung inkl. Mautinfosystem
- gesetzliche Untersuchungen
- 24-Stunden Pannenhilfe
- Vollkasko- und Haftpflichtversicherung
- Kfz-Steuer, GEMA, ...

Individuelle Vertragsgestaltungsvarianten möglich

Markenunabhängiges Mietportfolio:

Zugfahrzeuge der Marken MAN, DAF, Volvo und Mercedes Benz in verschiedenen Varianten:

- Sattelzugmaschinen, Wechselbrückenfahrzeuge, Entsorgungsfahrzeuge, Verteilerverkehrsfahrzeuge

Auflieger und Anhänger der Marken Schmitz Cargobull, Krone, F-A-G, Reisch und STAS in verschiedenen Varianten:

- Sattelaufleger (Plane, Koffer, Kühler, Kippmulde, Schiebeboden, Mega, ...)
- Entsorgungs- und BDF-Anhänger, Wechselbrücken

KLVrent Historie

In den vergangenen vier Jahrzehnten entwickelte sich die Marke KLVrent aus einem Nutzfahrzeughandel heraus zum größten marken- und konzernunabhängigen Vermieter schwerer Nutzfahrzeuge im deutschsprachigen Raum. In den beiden rechtlich unabhängigen nationalen Partnerorganisationen werden gesamt etwa 1.600 Fahrzeuge für die Vermietung und den Verkauf vorgehalten.

Partnerschaft auf Augenhöhe

Die markenübergreifende Kombination aus Vermietung und Verkauf von Nutzfahrzeugen ist die tragende Säule der Geschäftstätigkeit von KLVrent am Markt. Alle Fahrzeuge der Mietflotte werden während ihres Einsatzes sachkundig nach Herstellervorgaben gewartet, um dann im Anschluss als junge, hochwertige Gebrauchtfahrzeuge in den Verkauf zu gehen. KLVrent sieht sich als Partner auf Augenhöhe, der die fahrzeugbezogenen Grundlagen bereitstellt, damit sich die Miet- und Kaufkunden voll auf die Organisation ihrer Transportaufgaben konzentrieren können.

Zukunft mieten!

Vorrangiges Ziel von KLVrent ist es, durch die in Jahrzehnten erreichte Marktposition, dem mittelständischen Nutzfahrzeugkunden wettbewerbsfähige, sowie nachhaltige Rahmenbedingungen anzubieten. Als kompetenter und unabhängiger Dienstleister übernimmt der traditionsreiche Pionier der nationalen Nutzfahrzeugvermieter seit jeher wesentliche Aufgaben und Risiken, die mit dem Fuhrpark-einsatz und -management verbunden sind.

Leistungsprofil

Integrierter Servicedienstleister und Vermieter

TIP ist ein herstellerunabhängiger Vermieter und integrierter Dienstleister für die Transport- und Logistikindustrie. Das Angebot erstreckt sich über den gesamten Lebenszyklus eines Fahrzeugs; von der Beschaffung über die Wartung und Reparatur bis hin zum Wiederverkauf. Mit deutschem Hauptsitz in Hamburg und 13 weiteren Niederlassungen in Deutschland und über 70 europäischen Standorten in 16 Ländern, sowie einer Vielzahl von Servicepartnern, verfügt TIP über ein enges Niederlassungs- und Werkstattnetz. So können Kundenbedürfnisse schnell, gut und effizient erfüllt werden.

Flexible Mietoptionen

Mit einer großen Flotte an Trailern, Tankern und intermodalen Transportmitteln sowie einigen Zugmaschinen und einem europaweiten Niederlassungsnetz bietet TIP vielfältige Möglichkeiten, um individuelle Kundenanforderungen zu erfüllen. Ob Kurz- oder Langzeitmiete oder Sale & Lease Back, jeweils kombinierbar mit maßgeschneiderten Optionen zu Wartung und Reparatur, TIP findet immer eine Lösung. Der Schadenservice schützt überdies vor der Haftung für Verlust und Schäden am Mietfahrzeug.

Maßgeschneiderte Service-Lösungen

TIP bietet vielfältige Serviceleistungen für gemietete und kundeneigene Transportmittel an. Mit dem Wartungsvertrag, einem modularen Service-Programm, werden individuelle Dienstleistungspakete geschnürt. Module wie z.B. Technische Prüfung, Pannenservice, Reifen- und Reparaturmanagement, sowie dem Vor-Ort-Service mittels mobiler Servicefahrzeuge, helfen Standzeiten zu verringern, die Zuverlässigkeit der Flotte zu erhöhen und Kosten zu senken.

TIP übernimmt auch das Flottenmanagement des Kundenfuhrparks. So können sich die Kunden um ihr Kerngeschäft kümmern und überlassen die Verwaltung ihrer Fahrzeuge TIP.

TIP berät außerdem seine Kunden bei der Optimierung ihres Flottenmanagements. TIP-Experten analysieren hierzu die Kosten, um darauf aufbauend Möglichkeiten zur Verbesserung der Auslastung und Kosteneinsparung aufzuzeigen.

Gebrauchtfahrzeuge

Unter www.tip-sales.com bietet TIP gebrauchte Fahrzeuge an.



Firmenname: TIP Trailer Services Germany GmbH

Gründungsjahr: 1968

Geschäftsführer:

Oliver Bange
Lars von Ohlen
Robert Fast
Malachy McEnroe

Kontaktdaten:

TIP Trailer Services Germany GmbH
Bredowstraße 20
22113 Hamburg

Tel.: +49 (0)221 8000 84 104
Fax: +49 (0)221 8000 84 260

www.tipeurope.de
tip-services-de@tipeurope.com



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



~~GLAUBEN.~~
~~SCHÄTZEN.~~
~~DENKEN.~~
WISSEN.

NEU!
Ab sofort
Online-Unterweisungen
im Jahrespaket kaufen!

Aktuelle Kurse:

Lenk- und Ruhezeiten

Digitaler Tachograph

Diebstahl und Kriminalität

Unfallverhütung

Grundlagen Digitales Kontrollgerät

Erfüllen Sie die Unterweisungspflicht Ihrer Mitarbeiter mit der VerkehrsRundschau.

ONLINE-UNTERWEISUNGEN

Ihre Vorteile

- ✓ **Inklusive**
Für Abonnenten im Abopaket der VerkehrsRundschau enthalten
- ✓ **Flexibel**
Unabhängig von Zeit und Ort
- ✓ **Bequem**
Lernen am PC oder mit dem Tablet
- ✓ **Effizient**
Schneller zum großen Lernerfolg
- ✓ **Ausgezeichnet**
Mit Abschlusstest und Zertifikat
- ✓ **Erweiterbar**
Zusätzliche Online-Unterweisungen kaufen

Jetzt informieren auf:

weiterbildung.verkehrsrundschau-plus.de



Firmenname:
KRAVAG-LOGISTIC Versicherungs-AG

KRAVAG-SACH Versicherung
des Deutschen Kraftverkehrs VaG

Gründungsjahr: KRAVAG 1950

Vorstandsvorsitzender: Dr. Edgar Martin

Vorstand KRAVAG-LOGISTIC:
Michael Busch, Jan Dirk Dallmer,
Heinz-Jürgen Kallerhoff

Vorstand KRAVAG-SACH
Michael Busch, Jan Dirk Dallmer,
Heinz-Jürgen Kallerhoff, Bernd-Michael Melcher

Ansprechpartner
KRAVAG Kompetenzzentrum
Straßenverkehrsgewerbe und Logistik
RA Axel Salzmann

Größe der Belegschaft: ca. 520 (in Hamburg)

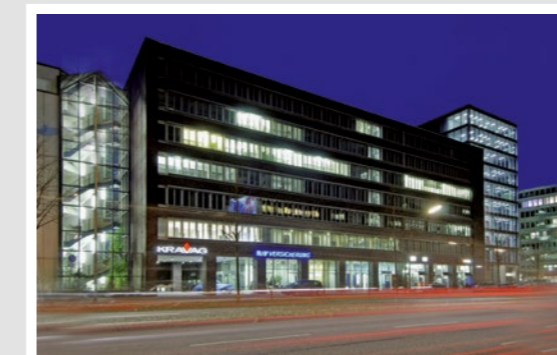
Hauptsitz: Heidenkampsweg 102, 20097 Hamburg

*kostenfrei aus allen deutschen Fest- u. Mobilfunknetzen

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

Tel.: +49 (0)800 5331135*
Fax: +49 (0)40 23606-4366

www.kravag.de
info@kravag.de



Leistungsprofil

1950 von den Straßenverkehrsgenossenschaften (SVG) ins Leben gerufen, ist KRAVAG der Spezialversicherer für Transportunternehmer, Spediteure, Lagerhalter und Logistik-Dienstleister.

Unter dem Dach des R+V Konzerns ist die KRAVAG-LOGISTIC Versicherungs-AG heute Marktführer im gewerblichen Güterkraftverkehr und in der Verkehrshaftungsversicherung sowie einer der führenden Transportversicherer.

PRODUKTPALETTE / LEISTUNGEN

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

Die maßgeschneiderten Versicherungslösungen werden bundesweit über 19 regionale Straßenverkehrsgenossenschaften (SVG) vertrieben. Die SVG bietet Ihnen eine Vielzahl von Leistungen und Services rund um das Verkehrsgewerbe. Die Experten vor Ort realisieren erstklassige Lösungen und überzeugen durch hohe Branchenkompetenz.

PREMIUM-ABSICHERUNG

Die KRAVAG-Logistic-Police ist die Komplettlösung für alle wesentlichen Sach- und Haftungsrisiken. Eine Police vereint Verkehrshaftungsversicherung, Betriebs- und Umwelthaftpflicht sowie Logistik-Schutz und lässt dabei noch Raum für individuelle Ergänzungen. Hohe Deckungssummen und eine Absicherung nach aktuellen Marktbedingungen garantieren ein hohes Maß an Sicherheit. So wird zum Beispiel das erhöhte Haftungs niveau nach den ADSp 2017 vollumfänglich abgesichert.

- Die Vorteile**
- > keine Deckungslücken
 - > keine Abgrenzungsprobleme
 - > schnelle Schadenabwicklung dank der Zuständigkeit EINES Versicherers
 - > Bündelnachlässe beim Abschluss mehrerer Bausteine
 - > starke Position des Versicherungsnehmers: Schäden in einem Bereich können durch einen guten Verlauf in einem anderen Bereich ausgeglichen werden, ohne dass sich der Beitrag erhöht

SERVICE PER MAUSKLIICK

Über die digitalen Plattformen KRAVAG-online (exklusiv für SVG-Kunden) und das KRAVAG-Portal können Kunden mit bestehender Transportversicherung ihre Warenmeldungen selbstständig anlegen sowie Zertifikate und Deckungsbestätigungen erzeugen und sicher empfangen. Ein Service, der in der täglichen Arbeitspraxis viel Zeit und Papierkram spart.

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



**Firmenname:**

Bundesverband Güterkraftverkehr
Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.

Gründungsjahr: 1947**Präsidium:****Präsident:**

Adalbert Wandt

Vizepräsidenten:

Claus-O. Herzig, Horst Kottmeyer, Hans-Dieter Otto,
Klaus Peter Röske und Hans Wormser

Ehrenpräsident:

Hermann Grever

Hauptgeschäftsführer:

Prof. Dr. Dirk Engelhardt

Größe der Belegschaft: 40**Hauptsitz:** Frankfurt am Main**Niederlassungen:** Büros in Berlin und Brüssel**Mitgliedsorganisationen:**

14 Landesverbände und 2 Bundesorganisationen

Kontaktdaten:

Bundesverband Güterkraftverkehr
Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.
Breitenbachstraße 1
60487 Frankfurt

Tel.: +49 (0)69 7919-0
Fax: +49 (0)69 7919-227

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

**Leistungsprofil****Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. – der Spitzenverband**

Der BGL ist der Spitzenverband für Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung in Deutschland. Seine Wurzeln liegen in der Arbeitsgemeinschaft Güterfernverkehr (AGF) und der Arbeitsgemeinschaft Güternahverkehr (AGN), die beide bereits im September 1947 – und damit fast zwei Jahre vor der Bundesrepublik Deutschland – gegründet wurden. 1964 benannte sich die AGF um in Bundesverband des Deutschen Güterfernverkehrs (BDF) e.V. und schuf in der Folge z.B. das Logo „fern-schnell-gut“, den „Brummi“ und die sog. BDF-Brücken – standardisierte Ladeeinheiten für den Kombinierten Verkehr Straße/Schiene, die noch heute „das Maß aller Dinge“ sind. Der BGL betreut über seine Landesverbände die Unternehmen des deutschen Transportlogistikgewerbes. Der BGL ist getreu seinem Motto ständig "unterwegs nach morgen": Die wachsende Bedeutung von Logistik und Entsorgung wurde nicht alleine durch eine Änderung seines Namens in Bundesverband Güterkraftverkehr und Logistik (BGL) e.V. im Jahre 1997 bzw. in den heutigen Namen 1999 – nach der Fusion mit dem Bundesverband Wirtschaftsverkehr und Entsorgung (BWE) e.V. – dokumentiert. Dieser Entwicklung trägt der BGL auch durch eine dementsprechende Erweiterung seines Leistungsspektrums Rechnung.

Der BGL lebt das Prinzip des "Verbandes von unten". Unternehmer bestimmen Verbandspolitik und Verbandsangebot auf allen Ebenen; in den Landesverbänden und im Spitzenverband, auf Mitgliederversammlungen, in Vorständen, im Präsidium, in Ausschüssen und in Arbeitskreisen. Der BGL lebt aber auch den Föderalismus. Die Unternehmer werden nicht von einer fernen Zentrale, sondern flächendeckend direkt vor Ort von regionalen, schlagkräftigen Einheiten – den Landesverbänden – betreut. Und natürlich prägen diese Mitgliedsorganisationen den Kurs des Spitzenverbandes.

Beim BGL arbeiten Unternehmer erfolgreich für Unternehmer. Deshalb vertritt er 7.000 Unternehmer, die erfahren haben, dass Verbandsmitgliedschaft mehr bringt als sie kostet. Schließlich bieten der BGL und seine Landesverbände Information, Dienstleistung und Interessenvertretung aus einer Hand. Der BGL als "Bundesverband" arbeitet also in zwei Richtungen. Einerseits stellt er über seine Landesverbände das Know-how, das er u.a. in den Unternehmerschüssen und -arbeitskreisen erworben hat, den Mitgliedsunternehmen zur Verfügung. Andererseits vertritt er ihre Interessen gegenüber Brüssel und Berlin. Dafür ist jeweils ein Verbindungsbüro vor Ort tätig, das den intensiven und problemlosen Informationsaustausch gewährleistet.

Die fachliche Kompetenz des BGL ist anerkannt. Die Politik schätzt sie ebenso wie die Landesverbände und die Unternehmer. Die Erfolge und Leistungen des BGL sind die besten Argumente für eine Mitgliedschaft in den Landesverbänden des BGL. Mitgliedschaft bringt viel mehr als sie kostet.

Die Erfolge und die angebotene Leistungspalette des BGL wären ohne das Expertenteam in der Frankfurter Dienstleistungszentrale undenkbar. Hier arbeiten annähernd 40 Mitarbeiter u.a. in 9 Fachabteilungen, daneben jeweils 2 Mitarbeiter in den Büros in Berlin und Brüssel. Das ehrenamtliche BGL-Präsidium unter Vorsitz von Präsident Adalbert Wandt führt die Beschlüsse des Vorstandes und der Mitgliederversammlung aus und überwacht die Geschäfte des BGL. Für die ordnungsgemäße Durchführung der laufenden Geschäfte sind der Hauptgeschäftsführer, Prof. Dr. Dirk Engelhardt, und sein Team verantwortlich.

Leistungsprofil**Profil**

Der BWVL e.V. ist einer der führenden Unternehmensfachverbände für Transport und Logistik. Seit 1955 vertritt er engagiert und wirksam die gemeinsamen Interessen seiner Mitgliedsunternehmen gegenüber der Politik und in der Wirtschaft. Mit Erfahrung und Fachkompetenz begleitet und gestaltet der Verband die Entwicklungen im Güterverkehrssektor.

Der BWVL setzt sich ein für:

- liberalisierte und harmonisierte Transportmärkte
- faire Bedingungen zur Optimierung logistischer Prozesse
- eine verbesserte Informations- und Verkehrsinfrastruktur
- bezahlbare wirtschaftliche Mobilität
- den Abbau bürokratischer und fiskalischer Beschränkungen

Der BWVL wendet sich entschieden gegen wettbewerbsverzerrende staatliche Markt Eingriffe, einseitige Belastungen, insbesondere des Straßengüterverkehrs und jede Beschränkung unternehmerischer Tätigkeit im Verkehrsmarkt.

Ziele

Im Interesse seiner Mitgliedsunternehmen bezieht der BWVL zu aktuellen verkehrswirtschaftlichen und -politischen Entwicklungen Position gegenüber nationalen und internationalen Entscheidungsträgern. Dazu gehört die Mitwirkung bei der Gesetzgebung und die Präsenz und gezielte Stellungnahme in Ausschüssen und bei Anhörungen. Der BWVL tritt in kritische Diskussion und konstruktiven Dialog mit allen Interessenvertretern und Institutionen, die das Meinungsbild der Verkehrswirtschaft mitprägen und leistet Öffentlichkeitsarbeit bei den Medien.

Leistungen

Der BWVL bietet seinen rund 1.200 Mitgliedern – Unternehmen aller Größenordnungen aus Industrie, Handel und Verkehrswirtschaft – maßgeschneiderte Kompaktlösungen. Ob chemische Industrie, Mineralölwirtschaft, Bauindustrie, Baustoffhandel, Maschinen- und Fahrzeugbau, Nahrungs- und Genussmittelindustrie, Lebensmittelgroß- und Einzelhandel, Landschafts- und Gartenbau oder Logistik-Dienstleister: Er fördert das Know-how und hilft seinen Mitgliedsunternehmen, Ressourcen und Potenziale optimal zu nutzen: Als Partner der Güterverkehrswirtschaft steht der BWVL den Unternehmen mit vielen Angeboten für die Praxis zur Seite:

- Individuelle Beratung zu transport-, verkehrs- und arbeitsrechtlichen sowie betriebswirtschaftlichen und logistischen Fragen durch Experten
- Aktuelle Rundschreiben und nutzbringende Hintergrundinformation, auch online unter www.bwvl.de
- Kundenorientierte Dienstleistungen wie Mautservice, Checklisten, Rechtsprechung, Fachliteratur
- Gezielte Weiterbildungsmaßnahmen wie Seminare, Studienreisen, Workshops und Fachkongresse
- Förderung des Meinungs- und Erfahrungsaustauschs der Mitglieder über Regionalgruppen und Arbeitskreise

**Firmenname:**

Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik e.V.

Gründungsjahr: 1955**Geschäftsführer:**

Hauptgeschäftsführer: Dipl. Volksw. Christian Labrot
Geschäftsführer: RA Detlef Neufang

Präsident Jochen Quick

(Quick GmbH & Co. KG, Buchholz/Ww.)

Vize-Präsident Klaus Hartmann

(nobilia-Werke GmbH & Co. KG, Verl)

Vize-Präsident Andreas Ott

(Pfleiderer Holzwerkstoffe GmbH, Verden)

Jörg Eichhorn

(F. W. Dauphin GmbH & Co., Offenhausen)

Willi Stollenwerk

(J. & W. Stollenwerk oHG, Merzenich)

Rainer Farsch

(NOSTA Trading S.a.r.l., Mertert – Luxemburg)

Kontaktdaten:

BWVL
Lengsdorfer Hauptstr. 75
53127 Bonn

Tel.: +49 (0)228 92535-0
Fax: +49 (0)228 92535-45

www.bwvl.de
info@bwvl.de



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



Logistics Alliance Germany



Firmenname: Logistics Alliance Germany

Gründungsjahr: 2011

Kontakt Daten:

Logistics Alliance Germany LAG
Invalidenstraße 34
10115 Berlin

Tel.: +49 (0)30 5858458-50
Fax: +49 (0)30 5858458-68

www.logistics-alliance-germany.de
info@logistics-alliance-germany.de



Leistungsprofil

Die Logistics Alliance Germany (LAG) ist eine Initiative zur Stärkung des Logistikstandorts Deutschland auf Zielmärkten primär außerhalb der Europäischen Union sowie zur Generierung neuer Transport-, Logistik- und Beratungsaufträge für die deutsche Logistikwirtschaft.

Die LAG ist ein öffentlich-privates Partnerschaftsprojekt, das vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zusammen mit der Logistikwirtschaft vorangetrieben wird.

In internationalen Zielmärkten, aber auch im Rahmen von internationalen Leitmesse in Deutschland bietet die LAG Plattformen und Zugänge an. Unter dem Motto »Logistics made in Germany« werden gemeinsame Vermarktungsmaßnahmen umgesetzt, um potenzielle Zielkunden anzusprechen und für die Lösungskompetenz der deutschen Logistikwirtschaft zu werben.

Die LAG fungiert dabei als zentrale Informations- und Anlaufstelle für Unternehmen aus dem Ausland, die auf der Suche nach kompetenten Partnern aus der deutschen Logistikwirtschaft sind. Ausländische Verlager werden beim Markteintritt nach Europa unterstützt, die Deutschland als Tor und Drehscheibe für ihre Güter nutzen und dafür auf deutsche Dienstleister zurückgreifen möchten. „We are the perfect partner for logistics“ lautet entsprechend die Kernbotschaft des Imagefilms, mit dem sich das Logistikland Deutschland auf internationalen Messen und Fachveranstaltungen präsentiert.

Durch gezielte Marketingmaßnahmen wie Messebeteiligungen, Delegationsreisen, Gespräche mit Politik und Wirtschaft in den Zielländern werben Politik und Fördervereinsmitglieder gemeinsam für den Logistikstandort Deutschland. Fördervereinsmitgliedern bietet sich so die Chance, Zugänge und Plattformen in inner- und außereuropäischen Zielländern zu nutzen. Jedes Mitglied wird zu einem „Member of Logistics Alliance Germany“, kann damit werben und mit diesem markenrechtlich geschützten Siegel speziell auf ausländischen Märkten sowohl die Referenz der deutschen Bundesregierung als auch das positive Image der deutschen Wirtschaft nutzen.

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



Statistisch gesehen sind VR-Abonnenten

32% BELESENER

als Nicht-VR-Abonnenten.

Woran das liegt? Vielleicht an unseren digitalen Fachbüchern.

Oder es ist einfach nur Zufall.



Das Abo der VerkehrsRundschau. Mit Wochenmagazin und Online-Profiportal für Spedition, Transport und Logistik.

verkehrs RUNDschau

Kompakt, informativ, verlässlich.

www.verkehrsrundschau.de/abo

ANBIETER-VERZEICHNIS (IN ALPHABETISCHER REIHENFOLGE)

Seite	Name	Adresse	Telefon Fax	Internet E-Mail
42	Alfred Amenda & Sohn Transport GmbH	Gutenbergstraße 3 86558 Hohenwart	+49(0)84439263-0 +49(0)8443727	www.amendagmbh.de info@amendagmbh.de
43	B+S GmbH Logistik und Dienstleistungen	Am Teuto 12 33829 Borgholzhausen	+49(0)54252797-0 +49(0)54252797-388	www.b-slogistik.de info@b-slogistik.de
69	BirdieMatch GmbH	Mittelweg 14 20148 Hamburg	+49(0)40413 27 536 ---	www.birdiematch.de info@birdiematch.de
70	BIS Bremerhavener Gesellschaft für Investitionsförderung und Stadtentwicklung mbH	Am Alten Hafen 118 27568 Bremerhaven	+49(0)47194646-0 +49(0)47194646-690	www.bis-bremerhaven.de wirtschaft@bis-bremerhaven.de
44	BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG	Präsident-Kennedy-Platz 1 28203 Bremen	+49(0)421398-01 +49(0)421398-3404	www.blg-logistics.com communications@blg.de
92	Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.	Breitenbachstraße 1 60487 Frankfurt	+49(0)697919-0 +49(0)697919-227	www.bgl-ev.de bgl@bgl-ev.de
93	BWVL	Lengsdorfer Hauptstr. 75 53127 Bonn	+49(0)22892535-0 +49(0)22892535-45	www.bwvl.de info@bwvl.de
45	cargomando GmbH	Franz-Reichle-Straße 2 74078 Heilbronn	+49(0)70022 74 66 26 36 +49(0)700cargomando	www.cargomando.de info@cargomando.de
65	Colliers International Deutschland	Thurn-und-Taxis-Platz 6 60313 Frankfurt am Main	+49(0)69719192-0 +49(0)69719192-71	www.colliers.de info.de@colliers.com
87	Continental	Helfmann-Park 1 65760 Eschborn	+49(0)697603 1345 +49(0)697603 1323	www.fleet.vdo.de tachograph@vdo.de
46	DiALOG AG Distribution and Logistics	Spinnerei 48 71522 Backnang	+49(0)71913248-0 +49(0)7191 3248-33	www.dialog-ag.org office@dialog-ag.org
71	DKV Euro Service GmbH + Co. KG	Balcke-Dürr-Allee 3 40882 Ratingen	+49(0)8003583583 +49(0)21025518-192	www.dkv-euroservice.com info@dkv-euroservice.com
47	ESG Elektroniksystem- und Logistik-GmbH	Livry-Gargan-Straße 6 82256 Fürstenfeldbruck	+49(0)899216-0 +49(0)899216-2631	www.esg.de logistik@esg.de
72	EURO-Leasing GmbH	Hansestraße 1 27419 Sittensen	+49(0)42829319 0 +49(0)42829319 730	www.manrental.eu info@manrental.eu
73	Fliegl Fahrzeugbau GmbH	Oberpöllnitzer Straße 8 07819 Triptis	+49(0)36482830-0 +49(0)36482830-60	www.fliegl-fahrzeugbau.de triptis@fliegl-fahrzeugbau.de
74	GEFA BANK GmbH	Robert-Daum-Platz 1 42117 Wuppertal	+49(0)202382-1000 +49(0)202382-1001	www.gefa-bank.de service@gefa-bank.de
48	GROUP7 AG	Eschenallee 8 85445 Schwaig b. München	+49(0)81229453-120 +49(0)81229453-102	www.group-7.de k.spielmann@group-7.de

Seite	Name	Adresse	Telefon Fax	Internet E-Mail
49	Duisburger Hafen AG Hafenummer 3650	Alte Ruhrorter Str. 42 - 52 47119 Duisburg	+49(0)203803-0 +49(0)203 803-4409	www.duisport.de unternehmenskommunikation@duisport.de
50	Simon Hegele Gesellschaft für Logistik und Service mbH	Hardeckstr. 5 76185 Karlsruhe	+49(0)72157009-0 +49(0)72157009-7010	www.simon-hegele.com info@hegele.de
51	Hellmann Worldwide Logistics GmbH & Co. KG	Elbestraße 1 49090 Osnabrück	+49(0)541605-0 ---	www.hellmann.com -
52	InstaFreight GmbH	Oranienstr. 25 10999 Berlin	+49(0)30340603300 +49(0)30340603303	www.instafreight.de contact@instafreight.de
75	Kässbohrer Sales GmbH	Im Katzenwinkel 5 88480 Achstetten / Ulm	+49(0)739296797-0 +49 (0)739296797-67	www.kaessbohrer.com info@kaessbohrer.com
88	KLVrent GmbH & Co. KG Zentrale Trostberg	Saliteraust. 24-26 83308 Trostberg	+49(0)86219844 0 +49(0)86219844 22	www.klvrent.de info@klvrent.de
62	KNAPP AG	Günter-Knapp-Str. 5-7 A-8075 Hart bei Graz	+43(0)504952-0 +43(0)504952-4000	www.knapp.com sales@knapp.com
76	Kögel Trailer GmbH & Co. KG	Industriestraße 1 89349 Burtenbach	+49(0)828588-0 +49(0)828588-17905	www.koegel.com presse@koegel.com
91	KRAVAG-LOGISTIC Versicherungs-AG	Heidenkampsweg 102 20097 Hamburg	+49(0)8005331135* +49(0)4023606-4366	www.kravag.de info@kravag.de
77	Krone Commercial Vehicle SE	Bernard-Krone-Str. 1 49757 Werlte	+49(0)5951209-0 +49(0)595198 268	www.krone-trailer.com info.nfz@krone.de
78	Langendorf GmbH	Bahnhofstraße 115 45731 Waltrop	+49(0)2309938-0 +49(0)2309938-190	www.langendorf.de info@langendorf.de
94	Logistics Alliance Germany LAG	Invalidenstraße 34 10115 Berlin	+49(0)305858458-50 +49(0)305858458-68	www.logistics-alliance-germany.de info@logistics-alliance-germany.de
53	LOXCESS AG	Betastrasse 10E 85774 Unterföhring	+49(0)89255476-10 +49(0)89255476-11	www.loxcess.com anfrage@loxcess.com
79	MAN Truck & Bus AG	Oskar-Schlemmer-Str. 19-21 80807 München	+49(0)8915803304 ---	www.rio.cloud silvia.janzen@rio.cloud
80	F. X. MEILLER Fahrzeug- und Maschinenfabrik-GmbH & Co. KG	Ambossstraße 4 80997 München	+49(0)891487-0 +49(0)891487-1355	www.meiller.com info@meiller.com
54	Pabst Transport GmbH & Co. KG	Industriestraße 15 97469 Gochsheim	+49(0)97217630-390 +49(0)97217630-111	www.pabst-transport.de jochen.oeckler@pabst-transport.de
66	Panattoni Europe	Am Sandtorkai 54 20457 Hamburg	+49(0)40525723 100 +49(0)40525723 120	www.panattonieurope.com deinfo@panattoni.com

Seite	Name	Adresse	Telefon Fax	Internet E-Mail
81	PEMA GmbH	Northeimer Straße 90-94 37412 Herzberg am Harz	+49(0)5521860 0 +49(0)5521860 1154	www.pema.eu vertrieb@pema.eu
55	pfenning logistics GmbH	Daimlerstraße 4 68542 Heddesheim	+49(0)62039545-0 ---	www.pfenning-logistics.com info@pfenning-logistics.com
56	Rhenus SE & Co. KG	Rhenus-Platz 1 59439 Holzwickede	+49(0)230129-0 +49(0)230129-1215	www.rhenus.com info@de.rhenus.com
82	SAF-HOLLAND GmbH	Hauptstraße 26 63856 Bessenbach	+49(0)6095301-454 +49(0)6095301-200	www.safholland.com markus.heuser@safholland.de
83	Schmitz Cargobull AG	Bahnhofstraße 22 48612 Horstmar	+49(0)255881-0 +49(0)255881-500	www.cargobull.com info@cargobull.com
84	Schwarzmüller Gruppe	Hanzing 11 A-4785 Freinberg	+43(0)7713800-0 +43(0)7713800-297	www.schwarzmueller.com office@schwarzmueller.com
67	SEGRO Germany GmbH	Fichtenstrasse 33 40233 Düsseldorf	+49(0)211497 65 0 +49(0)211497 65 111	www.segro.com/de germany@segro.com
57	Seifert Logistics Group	Daimlerstrasse 22-26 89079 Ulm/Donautal	+49(0)7314000-0 +49(0)7314000-180	www.seifert-logistics.com info@seifert-logistics.com
63	Stöcklin Logistik GmbH Förder- und Lagertechnik	Untere Industriestraße 20 57250 Netphen	+49(0)27131793-0 +49(0)27131793-100	www.stoecklin.com info-de@stoecklin.com
58	STUTE Logistics (AG & Co.) KG	Hans-Böckler-Str. 48 28217 Bremen	+49(0)4213862-0 +49(0)4213862-222	www.stute.de info@stute.de
59	System Alliance Europe Agency GmbH	Große Straße 28 49134 Wallenhorst	+49(0)5407816680 +49(0)540781668-16	www.systemallianceeurope.net agency@systemallianceeurope.net
89	TIP Trailer Services Germany GmbH	Bredowstraße 20 22113 Hamburg	+49(0)2218000 84 104 +49(0)2218000 84 260	www.tipeurope.de tip-services-de@tipeurope.com
85	TOTAL Deutschland GmbH	Jean-Monnet-Straße 2 10557 Berlin	+49(0)3020278722 +49(0)3020276785	www.totalcards.de card.service@total.de
64	Toyota Material Handling Deutschland GmbH	Hannoversche Straße 113 30916 Isernhagen	+49(0)5117262-0 +49(0)5117262-112	www.toyota-forklifts.de info@de.toyota-industries.eu
86	UNION TANK Eckstein GmbH & Co. KG	Heinrich-Eckstein-Straße 1 63801 Kleinostheim/Main	+49(0)6027509-669 +49(0)6027509-77669	www.uta.com sales@uta.com
68	VGP Industriebau GmbH	Prinz-Georg-Straße 78 40479 Düsseldorf	+49(0)211875445-00 +49(0)211875445-99	www.vgpparks.eu/de/ germany@vgpparks.eu
60	Würfel Holding GmbH	Hoebelstraße 35 27572 Bremerhaven	+49(0)4719795-183 +49(0)4719795-149	www.wuerfel.com logistik@wuerfel.com
61	Yusen Logistics (Deutschland) GmbH	Theodorstr. 299 40472 Düsseldorf	+49(0)21141854-0 +49(0)21141854-200	www.yusen-logistics.com ylde-info@de.yusen-logistics.com

Logistik?

#läuft

Sichern Sie sich gute Nachwuchskräfte!

Die Nachwuchsinitiative „Hallo, Zukunft!“ hilft Ihnen, qualifizierte Auszubildende für Ihr Unternehmen zu finden. Präsentieren Sie sich beim Nachwuchs der Verkehrs-, Transport- und Logistikbranche und werden Sie Mitglied in unserem „Hallo, Zukunft!“ Unterstützerkreis.

Mehr Infos unter
hallo-zukunft.info



Deine Zukunft in Verkehr und Logistik.

Initiatoren



Schirmherr



Unterstützerkreis





Mit ausgezeichneten Innovationen
noch wirtschaftlicher unterwegs.



Smart Transportation.



Innovationen
für Ihren
Transportalltag.

Mit Trailern und Aufbauten von
Schmitz Cargobull zuverlässig
ans Ziel kommen. Heute und
in Zukunft – **just more.**



The TrailerCompany.

www.cargobull.com

Mehr Infos:
+49 (0) 2558 81-7001