

Who is Who

Das Sonderheft der VerkehrsRundschau

LOGISTIK 2019



04 VERKEHRSPOLITIK

Steffen Bilger, parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, zur Zukunft im Güterverkehr

38 KLIMASCHUTZ

Frank Sportolari, Deutschland-Chef von UPS, über neue Wege in der urbanen Logistik

Member of
Logistics Alliance Germany



Logistik-Trends

2019



Persönlichkeiten aus Wirtschaft, Wissenschaft und Politik
zu den Top-Themen des Jahres 2019
ab Seite 4

Verzeichnis der
führenden Logistik-Anbieter
ab Seite 41



Alle reden. Einer macht. Der neue Actros.

Wir bringen die Zukunft auf die Straße – mit zahlreichen Innovationen, wie MirrorCam, Active Drive Assist, Multimedia Cockpit und Predictive Powertrain Control, die den Fernverkehr, so wie Sie ihn kennen, revolutionieren. www.mercedes-benz-trucks.com

Mercedes-Benz
Trucks you can trust





Eva Hassa,
Redakteurin

Das Thema des Jahres!

Wunschzettel vor Weihnachten haben Konjunktur. Und wäre es nicht wunderbar, wenn diese Wünsche auch erfüllt würden? Da wäre in unserer turbulenten Zeit allerdings einiges zu tun: endlich mehr Einigkeit in der Europäischen Union oder ein echter Plan, wie die Politik hierzulande Zukunftsthemen wie Klimaschutz, Energiewende und Digitalisierung endlich anpacken will. Aber das ist wohl reines Wunschdenken!

Unternehmer sind aber zum Glück keine Menschen, die darauf warten, dass Dinge für sie herbeigezaubert werden. Stattdessen entscheiden sie, was gut und richtig für sie und ihr Unternehmen ist. Fest steht aber auch: In einer Zeit, in der durch den globalen Wettbewerb und den digitalen Wandel alles komplexer und schneller wird, muss zuweilen sehr schnell entschieden und gehandelt werden.

Die größte Herausforderung ist: Bestimmte Fragen lassen sich heute nicht mehr im Alleingang entscheiden und meistern. Denn gerade in der Logistik gewinnt die Verzahnung

In Zeiten der Beschleunigung kann's heute keiner mehr allein. Firmen müssen zusammenrücken

der Prozesse und der Unternehmen durch die Digitalisierung an Fahrt. „In Zeiten der Beschleunigung kann's heute keiner mehr allein“, formulierte es vor wenigen Monaten Thomas

Fell, Geschäftsführer von GS1 Germany (siehe Seite 24). Stattdessen müssten die Unternehmen im Zeitalter Künstlicher Intelligenz, Internet of Things und Block Chain zusammenrücken und enger zusammenarbeiten.

Mein Wunsch deshalb an Sie: Springen Sie über Ihren Schatten, sprengen Sie Unternehmensgrenzen und suchen Sie nach neuen Formen der Zusammenarbeit – mit Branchenkollegen, Wettbewerbern, Kunden und Lieferanten. Wohin das alles führen kann, zeigt das vorliegende Who is Who Logistik 2019. Lassen Sie sich davon inspirieren, um für Ihr Unternehmen neue Ideen formulieren zu können! ■■■

E. Hassa



04 Verkehrspolitik

Wie die Verkehrspolitik die Weichen für die Logistik von morgen stellt

08 Klimaschutz

Probleme, die Politik und Wirtschaft 2019 lösen müssen

12 Big Data

Erfahrungen von Einkäufern mit dem neuen Schatz im Datensee

16 Künstliche Intelligenz

Hype oder echtes Potenzial? Das leistet KI in der Logistik

20 Robotik im Lager

Wie fliege Logistik sein Lager für die Zukunft rüstet

24 Blockchain

So revolutioniert die neue Technologie den Palettentausch

28 Supply Chain der Zukunft

Wie Unternehmen von der neuen Transparenz profitieren

31 Logistik und IT

Wichtige digitale Werkzeuge für den Erfolg in der Logistik

34 Antrieb der Zukunft

Wasserdampf statt Abgase: So klappt CO₂-neutraler Transport

38 Urbane Logistik

UPS Deutschland über neue Wege in der Innenstadtbelieferung

BRANCHENGUIDE

Ein informatives Verzeichnis wichtiger Anbieter von logistischen Produkten und Dienstleistungen finden Sie im Branchenguide des Who is Who Logistik 2019 ab Seite 41



PDF-Download:
Who is Who Logistik 2019
www.verkehrsrundschau.de/wiw2019

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

Stellvertreter des Chefredakteurs

Michael Cordes (cd)

089 / 20 30 43-21 31

Stellvertretender Chefredakteur

Martin Orthuber (mo)

089 / 20 30 43-29 74

Redakteurin

Eva Hassa (eh)

089 / 20 30 43-22 73

Chef vom Dienst

Sabine Köstler (sk)

Katharina Spirkli (ks)

089 / 20 30 43-29 81

089 / 20 30 43-2209

Gesamtleitung Herstellung

Maren Krapp

089 / 20 30 43 - 14 18

Grafik/Layout

Heinke Friedl; Dierk Naumann

Vertriebsservice

Andrea Volz

089 / 20 30 43 - 1100

Anzeigenleitung

andrea.volz@springer.com

089 / 20 30 43 - 21 24

Druck

L.N. Schaffrath GmbH & Co. KG Druckmedien,

Marktweg 42-50, 47608 Geldern

Anzeigenpreise

Es gilt die Anzeigen-Preisliste Nr. 61 vom 1.1.2018

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.



Mobilität heute und morgen

Deutschland soll auch in Zukunft Logistikweltmeister bleiben. Dafür hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur BMVI ein Innovationsprogramm Logistik 2030 aufgelegt. Welche Elemente dies umfasst, was die **Verkehrspolitik** hier künftig plant.

Unser Mobilitätssystem steht vor einem tiefgreifenden Strukturwandel. Die Bundesregierung will diesen Wandel aktiv begleiten und die damit verbundenen Chancen für die Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands im globalen Markt nutzen. Das gilt insbesondere auch für die Logistikbranche: Wir wollen das Logistikland Deutschland zukunftsfähig machen. Darin sehe ich meine Hauptaufgabe als Koordinator der Bundesregierung für Güterverkehr und Logistik in dieser Legislaturperiode

Intelligente Infrastruktur

Um die führende Position des Güterverkehrs- und Logistikstandorts Deutschland zu sichern, wird das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur über die zahlreichen schon laufenden Aktivitäten hinaus ein Innovationsprogramm Logistik 2030 erstellen. Deutschland soll auch in Zukunft Innovationsstandort und Logistikweltmeister bleiben.

Es gilt, eine intelligente Infrastruktur voranzutreiben, die Verkehrsträger noch effizienter zu vernetzen, mehr Güter von der Straße auf die Schiene oder die Wasserstraße zu verlagern und deutliche Emissionseinsparungen im Gütertransport zu erreichen. Der Güterverkehr wird seinen – übrigen technologieoffenen – Bei-

trag bei der Einführung neuer Antriebsarten leisten. Dabei steht die Elektrifizierung des Güterverkehrs im Vordergrund, wo das machbar und wirtschaftlich darstellbar ist. Auch der Güter- und Warenverkehr ist den Klimaschutzziele der Bundesregierung verpflichtet. Über alle Verkehrsträger hinweg wollen wir gemäß dem Klimaschutz-

Ziel sind 40 bis 42 Prozent weniger CO₂-Emissionen bis 2030 – über alle Verkehrsträger hinweg

plan 2050 die Treibhausgasemissionen des Verkehrs bis 2030 um 40 bis 42 Prozent (im Vergleich zu 1990) senken.

Diese Ziele erfordern einen tiefgreifenden Wandel. Wo immer das möglich ist, werden wir auch im Güterverkehr den Ausstieg aus den fossilen Kraftstoffen schaffen müssen, entweder durch direkte Elektrifizierung, durch den Einsatz der Wasserstoff-/Brennstoffzellentechnologie oder durch die Nutzung synthetischer Kraftstoffe auf Basis erneuerbarer Energien. Im Rahmen der Fortentwicklung der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie MKS untersuchen wir daher die Potenziale und den Einsatz innovativer Antriebe und alternativer Kraftstoffe. Ziel ist es, so schnell wie möglich ihre Marktfähigkeit auf die Straße zu bringen.

Eine marktfähige Alternative zum Diesel bietet bereits Erdgas in Form von Druck- und Flüssiggas (CNG und LNG). Durch den Einsatz lassen sich die schadstoff- und die antriebsbedingten Lärmemissionen deutlich verringern. Auch der CO₂-Ausstoß kann bei richtigem Einsatz in einer Größen-

ordnung von zehn bis 15 Prozent gesenkt werden. Das Potenzial von Erdgas besteht indes in der Möglichkeit der zunehmenden Substitution von fossilem Erdgas durch synthetisch produziertes Methan auf der Basis erneuerbar hergestellten Stroms. Das BMVI hat daher zum Beispiel die Beschaffung von 20 LNG-Lkw eines Frischelastikers bei Berlin sowie von vier mit Biomethan betriebenen CNG-Lkw für den Werksverkehr eines deutschen Automobilherstellers in Leipzig als Pilotprojekte gefördert. Wir werten die Ergebnisse im Echtbetrieb mit Blick auf das CO₂-Einsparpotential laufend aus. Erste Zwischenergebnisse sind vielversprechend.

Förderung neuer Antriebsarten

Darüber hinaus können Güterkraftverkehrsbetriebe seit Juli 2018 eine Förderung energieeffizienter und/oder CO₂-armer mautpflichtiger Lkw ab 7,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht in Anspruch nehmen. Gefördert werden die Anschaffung von Lkw und Sattelzugmaschinen mit Erdgasantrieb (CNG), Flüssiggasantrieb (LNG) oder Elektroantrieben auf Batterie- und Brennstoffzellenbasis. Das BMVI stellt dafür zehn Millionen Euro pro Jahr bereit. Zusätzlich werden diese Lkw absehbar von den Mautzahlungen befreit (siehe Grafik Seite 6).

AUTOR



**Steffen Bilger,
Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur**

Seit März 2018 ist Steffen Bilger Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur BMVI in Berlin. Von 2014 bis Februar 2018 war der 39-Jährige Vorsitzender der Jungen Gruppe der CDU/CSU-Bundestagsfraktion. Seit 2011 steht Bilger an der Spitze des CDU-Bezirksverbandes Nordwürttemberg, dem größten Bezirksverband im Landesverband Baden-Württemberg. Seit 2009 vertritt er als direkt gewählter Abgeordneter den Bundestagswahlkreis Ludwigsburg.

Steffen Bilger ist 1979 geboren und studierte Rechtswissenschaften an der Eberhard Karls Universität in Tübingen. 2007 erhielt er seine Zulassung als Rechtsanwalt.

Auch in der Schifffahrt ist LNG eine wichtige Option zur Reduzierung der Emissionen, da dieser Sektor auf absehbare Zeit nicht elektrifiziert werden kann. Das BMVI hat dazu Pilotvorhaben, etwa zur umweltfreundlichen Energieversorgung von Containerschiffen im Hamburger Hafen mittels neuentwickelter LNG-Container (LNG-PowerPacs), finanziell unterstützt. Ferner hat das BMVI eine Richtlinie zur Förderung der Aus- und Umrüstung von Seeschiffen auf LNG-Antrieb veröffentlicht.

Erste Binnenschiffe mit LNG-Antrieb verkehren schon auf dem Rhein. Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt nannte in ihrer 2017 verabschiedeten Strategie erstmals die Vision einer emissionsfreien Binnenschifffahrt bis 2050. Das BMVI wird diese Initiative nach Kräften unterstützen. Die Vision ist ein Mix von Antriebstechnologien in der Binnenschifffahrt, mit denen Emissionen weitgehend vermieden werden. Dazu gehören in der Übergangsphase LNG-Antriebe, vor allem Elektroantriebe, sowohl batteriebetriebenen als auch mit Brennstoffzellenantrieb. Der Luftverkehr ist mit Wachstumsraten von rund fünf Prozent pro Jahr global der am stärksten wachsende Verkehrsträger. Die Verbesserung der Treibstoffeffizienz durch technologische und operationelle Maßnahmen bewegt sich derzeit im Bereich von ein bis zwei Prozent pro Jahr. Das wollen wir verbessern. Eine Selbstverpflichtung der Luftfahrtbranche sieht vor, die CO₂-Emissionen des Luftverkehrs ab dem Jahr 2020 einzufrieren und bis 2050 auf 50 Prozent des Wertes von 2005 zu senken. Elektrische Motoren in Kombination, etwa mit Batterien oder Brennstoffzellen, stellen auch im Luftverkehr alternative Antriebe dar, die derzeit an experimentellen Luftfahrzeugen und Kleinflugzeugen (vor allem Motorseglern) erprobt wer-

Die aktuelle Bundesregierung schaltet die Ampel beim Klimaschutz ganz klar auf Grün



Beide Fotos (l. ur.) pagadesign/istock, Bildbearbeitung (rechts): Longo; Montage: Heineke Friedl

den. Bis zum Einsatz eines großen elektrischen Verkehrsflugzeugs ist aber noch viel zu tun. Bislang stehen die Anforderungen an Luftfahrtantriebe, insbesondere im Hinblick auf die erforderliche hohe Leistung bei gleichzeitig geringem Gewicht und einer hohen Zuverlässigkeit auch unter widrigen Umgebungsbedingungen, einer Nutzung von Elektroantrieben im Luftverkehr entgegen. Mittel- und langfristig, beginnend ab dem Jahr 2030, ist insbesondere auf kurzen Strecken elektrisches Fliegen vorstellbar.

E-Kerosin für den Luftverkehr

Der Luftverkehr wird auf absehbare Zeit auf Flüssigkraftstoffe angewiesen bleiben. Daher ist auch hier die Förderung nachhaltiger Kraftstoffoptionen in Form des auf der Basis erneuerbarer Energien hergestellten Kerosins ein wichtiges Ziel. Ziel ist die Herstellung des E-Kerosins im großindustriellen Maßstab zu marktfähigen Preisen. Im ersten Schritt finanziert das BMVI ein Forschungs- und Demonstrationsvorhaben. Dabei wird das Verhalten unterschiedlicher erneuerbarer Multikerosinmischungen vor allem auf Basis von Biomasse unter realistischen Bedingungen in der Kraftstoffversorgungsinfrastruktur eines Groß-Flughafens untersucht. Die Projektergebnisse werden für Mitte 2019 erwartet.

Ferner unterstützt das BMVI die Weiterentwicklung anderer Technologien, Konzepte und Verfahren mit innovativem Potenzial. So ist das automatisierte und vernetzte Fahren im Straßenverkehr heute schon ein wichtiger Bestandteil moderner Mobilität. An automatisierte Systeme kann die Fahrzeugführung in speziellen Situationen für

einen begrenzten Zeitraum abgegeben werden. Beim vernetzten Fahren kommunizieren die Fahrzeuge untereinander und mit der Infrastruktur. Verkehrsbezogene Daten und Informationen werden in intelligenten Verkehrssystemen erfasst, übermittelt und verarbeitet. Das sind etwa von Sensoren erfasste Daten zu Verkehrsfluss, Unfällen, Baustellen oder Wetterlagen.

Bei der Schaffung der Rahmenbedingungen für automatisierte Systeme hat Deutschland eine internationale Vorreiterrolle erreicht. Es wurde der nationale Rechtsrahmen angepasst, insbesondere durch die Änderung des Straßenverkehrsgesetzes. Die Bundesregierung verabschiedete einen Maßnahmenplan zur Schaffung von Ethik-Regeln für Fahrcomputer. Testfelder im Realverkehr wurden eingerichtet und Forschungsprogramme zur Weiterentwicklung aufgelegt. Deutschland gestaltet notwendige Regelungen und Standards auf europäischer und

Wichtig ist, dass Deutschland die Vorreiterrolle bei den automatisierten Systemen ausbaut

internationaler Ebene aktiv mit. Wichtig ist mir, dass Deutschland die Vorreiterrolle bei den automatisierten Systemen weiter ausbaut und die Zielsetzungen der „Strategie automatisiertes und vernetztes Fahren – Leitanbieter bleiben, Leitmarkt werden, Regelbetrieb einleiten“, die die Bundesregierung 2015 beschlossen hat, fortführt. Bei

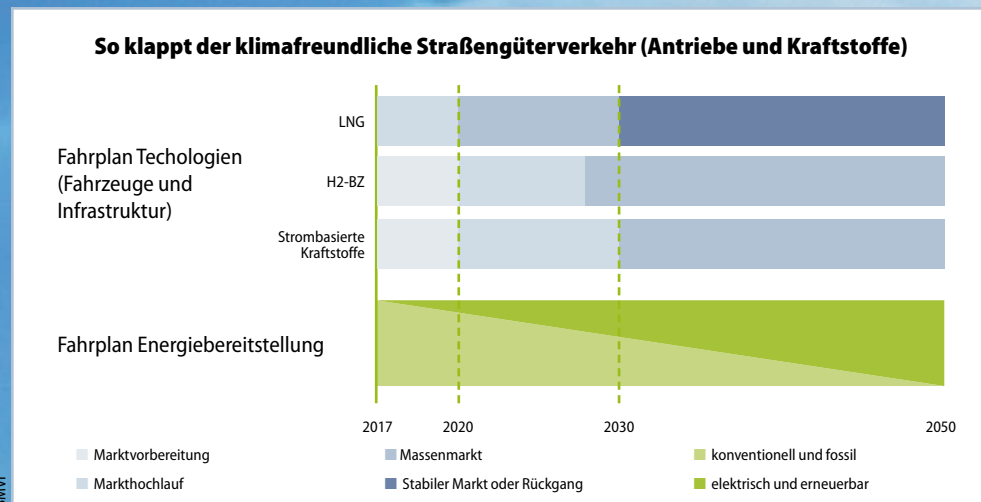
allen Themenkomplexen gilt dem Datenschutz und der Datensicherheit ein besonderes Augenmerk.

Langfristig sind Lkw-Manager nötig

Das BMVI fördert Pilotvorhaben zur Weiterentwicklung automatisierter Fahrsysteme. So wird Lkw-Platooning in der Praxis getestet. Auch auf dem digitalen Testfeld Autobahn A 9 werden Fahrsysteme auf Praxistauglichkeit und Systemsicherheit sowohl im realen Straßenverkehr als auch in den Logistikabläufen erprobt. Zusätzlich untersucht das Vorhaben potentielle Auswirkungen der neuen Technologie auf den Beruf der Lkw-Fahrenden. Es wird erwartet, dass die Platooning-Technologie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, zur Entlastung der Lkw-Fahrenden in monotonen Verkehrssituationen, zu einem geringeren Kraftstoffverbrauch und damit weniger Emissionen beiträgt. Wichtig ist mir dabei die Feststellung, dass diese technischen Entwicklungen mit dazu führen werden, dass wir auf absehbare Zeit weiterhin qualifizierte Lkw-Fahrer brauchen. Vielmehr werden diese Technologien das Berufsbild erweitern und attraktiver machen. Denn während des Fahrens können andere Tätigkeiten übernommen werden und langfristig werden nicht nur Lkw-Lenker, sondern Lkw-Manager benötigt.

Auch die deutschen Seehäfen haben eine wichtige Rolle zur Versorgung von Deutschland und Europa mit Gütern. Die Seehäfen stehen in einem starken Wettbewerb und müssen fortlaufend ihre Prozesse optimieren. Daher arbeiten wir daran, deutsche Häfen zu High-Tech-Standorten der Spitzenklasse weiterzuentwickeln. Dazu haben wir 2016 ein neues Förderprogramm „Innovative Hafentechnologien“ (IHATEC) aufgelegt und mit 64 Millionen Euro bis 2020 ausgestattet. Aufgrund des heute schon erkennbaren hohen Wirkungsgrades dieses Programms ist geplant, IHATEC zu verlängern und mit zusätzlichen Mitteln auszustatten. Das Programm ermöglicht die Förderung innovativer Neuerungen in den Häfen. Das könnten etwa technische Innovationen zur Optimierung des Güterumschlags sein, innovative und informations-

GRAFIK KLIMASCHUTZ IM STRASSEN GÜTERVERKEHR



Was im Straßengüterverkehr ansteht, um die vereinbarten nationalen Energie- und Klimaschutzziele zu erreichen



Marco2811/Fotolia



Hauke-Christian Dittich/ picture alliance/dpa



Bernd-Settnik/picture alliance/dpa

Deutschlands Langfristziel ist es, bis zum Jahr 2050 weitgehend treibhausgasneutral zu werden: Auch der Güterverkehr muss dafür seinen Beitrag leisten

technische Konzepte und Systeme zur Steuerung der Warenströme im Hafen, informationstechnische horizontale Integration über Wertschöpfungsnetze sowie vertikale Integration und Industrie 4.0, Verbesserung der IT-Sicherheit, Automatisierungsprozesse und Mensch-Technik-Interaktion sowie technische Innovationen zur Steigerung der Energieeffizienz im Hafen und Verringerung der Umweltbelastung.

Bei dem Projekt Containerterminal 4.0 geht es zum Beispiel um die Automatisierung von Containerterminals durch Interaktion von Mensch und Maschine. Weitere Projekte zielen auf interaktive und simulationsgestützte Betriebsplanung, dynamische und kontextbasierte Steuerung der Gerät- und Ladungsbewegungen oder der Entwicklung von Prognose- und Risikomanagementmodellen für ein echtzeitfähiges Zuverlässigkeitsmanagement.

Geld für Zukunft Schienengüterverkehr

Der Verkehrsträger Schiene spielt im Gesamtsystem des Güterverkehrs eine wichtige Rolle. Das BMVI hat 2017 mit der Branche den Masterplan Schienengüterverkehr erarbeitet, um den Verkehrsträger nachhaltig und zukunftsfähig zu machen. Als erste Sofortmaßnahme wird die Förderung zur Absenkung der Trassenpreise durch zusätzliche Bundesmittel umgesetzt. Durch sie sollen die Eisenbahnverkehrsunternehmen des Schienengüterverkehrs gestärkt und Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagert werden. Die Fördermaßnahme soll sich über fünf Jahre bis 2023 erstrecken.

Zu den Maßnahmen des Masterplans gehört auch das Bundesprogramm „Zukunft Schienengüterverkehr“. Damit wollen wir moderne Technik schneller auf die Schiene bringen, etwa automatische Zugbildungsanlagen und Telematiksysteme. Das Bundesprogramm „Zukunft Schienengüterverkehr“ soll in den nächsten fünf Jahren mit insgesamt 500 Millionen Euro ausgestattet werden. Zur Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Schiene fördert

die Bundesregierung zudem den Neu- und Ausbau von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs und den Neubau und die Reaktivierung von Gleisanschlüssen. Diese Programme sind mit rund 100 Millionen Euro jährlich ausgestattet.

Darüber hinaus gibt es Maßnahmen zur Digitalisierung, die den Güterverkehr stark beeinflussen und verändern werden. Das BMVI reagiert auf diese Entwicklung und hat mit der Forschungsinitiative mFUND ein datenbasiertes Förderprogramm gestartet, um digitale Geschäftsideen für die Mobilität 4.0 voranzutreiben. Dafür stehen bis 2020 Fördermittel in Höhe von 150 Millionen Euro zur Verfügung. Von der Förderung sollen auch kleinere Betriebe und Start-ups profitieren. Schon jetzt werden mehr als 100 Projekte unterstützt – darunter sind auch Innovationen für den Güterverkehr der Zukunft und die Logistik 4.0.

Die Förderung umfasst etwa die Entwicklung eines neuen cloudbasierten Internetdienstes für Spediteure und Frachtführer. Ein Echtzeit-Datenaustausch soll unter anderem unvorhergesehene Transportverzögerungen vermeiden. In einem weiteren

Wir brauchen eine höchstleistungsfähige und zuverlässige 5G-Mobilfunkinfrastruktur

Projekt werden kommunale Daten des digitalen Straßenraumes mit jenen des Bundes und der Länder zusammengeführt, um ein verbessertes Routing für Großraum- und Schwertransporte zu entwickeln.

Auch die verbesserte Planung und Steuerung maritimer Containertransportketten ist Gegenstand des Forschungsprogramms. Ziel ist es, dass Akteure künftig die für einen maritimen Transport relevanten Informationen, etwa pro Reise, pro Hafenanlauf und pro Container, nur einmal zur Verfügung

stellen müssen – unabhängig von Mitgliedstaaten, Häfen und sonstigen Beteiligten. Auch im Kombinierten Verkehr sind Verbesserungen angestrebt. Ziel ist es, die gesamte intermodale Transportkette über Ländergrenzen hinweg transparenter zu gestalten. Eine gemeinsame Datendrehscheibe soll allen Beteiligten einen direkten Zugriff auf transportrelevante Parameter des Kombinierten Verkehrs ermöglichen, zum Beispiel Ankunftsprognosen und transportbegleitende Information.

Neue Geschäftsmodelle dank 5G

Flächendeckende mobile Netzverbindungen unterstützen diese Innovationen in der Logistikbranche und eröffnen weitere Chancen für die Firmen. Der nächste Mobilfunkstandard 5G wird eine stärkere Vernetzung von Menschen, Fahrzeugen und Produktionsanlagen ermöglichen und so die Effizienz der Prozesse steigern. Die bessere Koordination und Navigation von Liefer- und Transportfahrzeugen unter Einsatz mobil verfügbarer Verkehrs-, Prozess- und Kundeninformationen können dabei ebenso wertvolle Beiträge leisten wie innovative Transportkonzepte.

Schon heute werden Anwendungskonzepte für den 5G-Mobilfunkstandard entwickelt und unter realen Bedingungen getestet. 5G ermöglicht die Etablierung neuer Geschäftsmodelle, die sich nach individuellen und spezifischen Anforderungen wie etwa der Vernetzung mehrerer Standorte oder der Implementierung von Machine-to-Machine-Lösungen richten. Solche Lösungen sind mit Blick auf die Nutzung von Industrie 4.0 insbesondere für Logistik- und Industriestandorte relevant. Wir brauchen eine höchstleistungsfähige und zuverlässige 5G-Mobilfunkinfrastruktur mit geringer Latenz und hohen Datenübertragungsraten. ■■■

Steffen Bilger, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur

Damit Deutschland die Klimaschutz-Ziele erreicht, müssen bis zum Jahr 2030 nahezu alle Wirtschaftsbereiche treibhausgas-neutral werden. Wie im Güterverkehr die nachhaltige Wende für mehr Klimaschutz gelingen kann.

Am 12. Dezember 2015 wurde Geschichte geschrieben: An diesem Tag wurde auf der Klimakonferenz in Paris das Abkommen für mehr Klimaschutz beschlossen. Auch die Bundesregierung verpflichtete sich, die Treibhausgasemissionen bis 2050 um 80 bis 95 Prozent gegenüber 1990 zu senken. Dafür ist ein weitestgehender Verzicht auf die Verbrennung fossiler Energieträger erforderlich. Und hier stehen alle Sektoren in der Pflicht. Der Verkehrssektor ist derzeit für etwa ein Fünftel der Treibhausgasemissionen Deutschlands verantwortlich. Wäh-

rend andere Sektoren seit 1990 Emissionsminderungen erzielten, stiegen die Emissionen des Verkehrs im gleichen Zeitraum leicht (siehe Grafik Seite 8).

Herausforderung Straßengüterverkehr
Da durch die Energiewende und zur Erfüllung der Klimaziele die erneuerbaren Energien im Zentrum des künftigen Energiesystems stehen werden, ist eine direkte Elektrifizierung des Verkehrs technologisch und wirtschaftlich effizient und mit einem realisierbaren Zubau der Anlagen vereinbar. So kann die Einbindung von

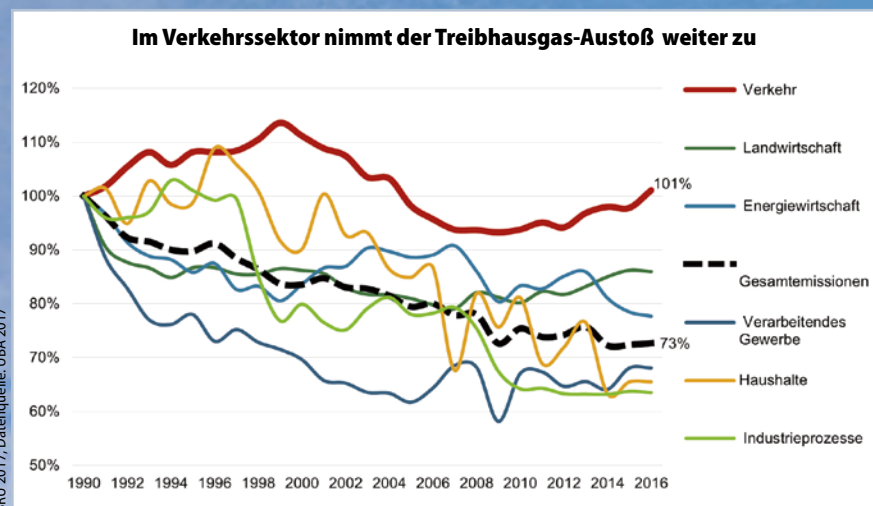
Batterien systemdienlich zur Stromspeicherung und Entlastung der dezentralen Netze beitragen.

Der Straßengüterverkehr stellt die wohl größte Herausforderung für die Dekarbonisierung des Verkehrs dar. Er ist für etwa ein Drittel aller Treibhausgasemissionen des Verkehrs verantwortlich, was unter anderem auf den hohen Anteil an der Güterverkehrsleistung (siehe Grafik Seite 10) zurückzuführen ist. 80 Prozent davon entfallen auf den Fernverkehr mit schweren Lkw.

Für kleinere Lkw im Nahverkehr ist das verfügbare technologische Portfolio ähnlich dem im Pkw-Verkehr, wobei auch die relativen Stärken und Schwächen der verschiedenen Lösungen ähnlich zu bewerten sind. Folglich ist auch hier eine weitgehende direkte Elektrifizierung mittels batterieelektrischer Fahrzeuge anzustreben.

Im Fernverkehr mit schweren Lkw kommen nach derzeitigem Stand der Technik rein batterieelektrische Fahrzeuge nicht infrage. Das sehr hohe Volumen und Gewicht der Batterien steht dem im Wege. Um dennoch die Wirkungsgrad-Vorzüge der direkten Elektrifizierung zu nutzen, können Schwerlast-Lkw über Oberleitungen mit Strom versorgt werden.

TREIBHAUSGAS-EMISSIONEN



So entwickelten sich die Treibhausgas-Emissionen in den diversen Sektoren in Deutschland

SRU 2017; Datenquelle: UBA 2017

Dabei würden Teile des Autobahnnetzes mit Oberleitungen ausgestattet. Wege abseits des elektrifizierten Autobahnnetzes können entweder über Batterien mit begrenzter Reichweite oder mithilfe von Hybridkonzepten (ergänzender Verbrennungsmotor oder aber Brennstoffzelle) zurückgelegt werden. Welche Technologie sich für die Erweiterung der Reichweite langfristig als vorteilhafter erweist (Batterie, Brennstoffzelle, Verbrennungsmotor mit synthetischen Kraftstoffen), ist derzeit nicht klar und zudem vom jeweiligen Fahrprofil abhängig. Eine breit gefächerte Förderpolitik scheint daher geboten.

Breit gefächerte Förderpolitik

Auch für den Straßengüterverkehr gilt, dass die Dekarbonisierung der Energieversorgung der letzte Schritt ist. Zugleich sind die Potenziale für Effizienzverbesserung, Vermeidung und Verlagerung konsequent auszuschöpfen. Zusätzlich bietet die Digitalisierung Chancen, um im Güterverkehr Energie zu sparen, etwa das Platooning. Durch ein Steuerungssystem verbundene Lkw in sehr geringem Abstand können so hintereinander fahren und Diesel sparen.

Neben dieser technologischen Transformation muss eine offensive Effizienzstrategie verfolgt werden: Zum einen muss die Energieeffizienz von Pkw und Lkw mit Verbrennungsmotoren verbessert werden. Zum anderen müssen auch die Fahrzeuge mit alternativen Antrieben möglichst energieeffizient sein, um den erforderlichen Zubau erneuerbarer Energieanlagen zu begrenzen.

1 Umstellung auf Elektromobilität

Die direkte Elektrifizierung, sprich die Umstellung auf Elektromobilität, ist aufgrund ihres sehr hohen Wirkungsgrads besonders geeignet, die Klima- und Umweltauswirkungen des Verkehrs grundlegend zu verringern. Zudem emittieren elektrische Antriebe lokal keine Schadstoffe. Eine großflächige Nutzung strombasierter synthetischer Kraftstoffe würde aufgrund hoher Umwandlungsverluste mit einem um ein Vielfaches größeren Strombedarf einhergehen. Dieser hätte nicht nur enorme ökologische, sondern auch hohe wirtschaftliche Kosten und sollte auf die Einsatzbereiche beschränkt bleiben, in denen eine direkte Elektrifizierung technisch oder ökonomisch nicht realisierbar ist, etwa Teile des Luft- und Seeverkehrs. Neben dem Schienenverkehr, der schon heute größtenteils elektrifiziert ist, eignet sich vor allem der Straßenverkehr für direkte Elektrifizierung.

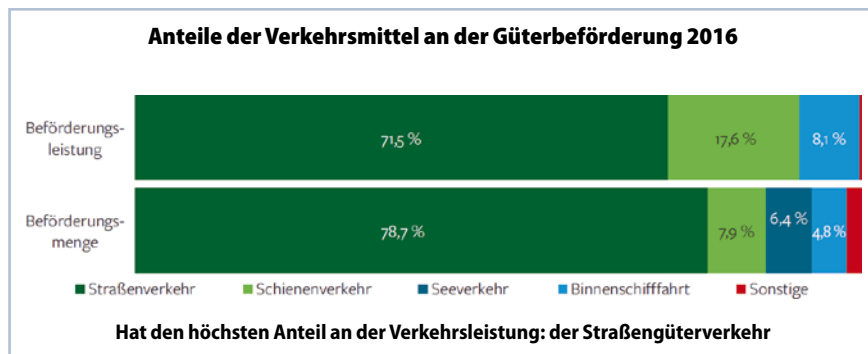
Wegen der vielen Vorteile der Elektromobilität wäre eine Strategie der Technologieutralität im Straßenpersonenverkehr verfehlt. Eine gezielte Technologieförderung ist sinnvoll, weil ein vermeintlich neutraler Regulierungsrahmen angesichts der privilegierten Ausgangslage des Verbrennungsmotors die neuen Technologien benachteiligen würde. Auch mit Blick auf die zu schaffenden Infrastrukturen sollten die Technologien gefördert werden, die langfristig die Einhaltung der Klimaziele gewährleisten. So wird verhindert, dass die Infrastruktur mehrfach angepasst oder parallel betrieben werden muss.

Um den Anteil batterieelektrischer Fahrzeuge und Brennstoffzellenfahrzeuge zu erhöhen, wäre als erster Schritt eine verbindliche Quote für den Anteil an den Neuzulassungen in Höhe von mindestens 25 Prozent ab dem Jahr 2025 sinnvoll. Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge sollten in dem System ebenfalls anrechenbar sein. Zudem sollte eine Erhöhung der Quote auf mindestens 50 Prozent bis 2030 bereits heute festgeschrieben werden. Das führt zu einer zügigen Einleitung der notwendigen technologischen Transformation und ermöglicht Planungssicherheit bei Investitionen in den Markthochlauf dieser Technologien sowie in die Infrastruktur. Dieser deutliche Anstieg der Quote erscheint realistisch, da zu erwarten ist, dass sich die Elektromobilität nach dem Überwinden einer gewissen Schwelle zügig durchsetzen wird.

Ladeinfrastruktur zügig ausbauen

Um die Marktdurchdringung elektrischer Antriebe zu fördern, muss zügig eine bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur aufgebaut werden. Das derzeitige Programm des Bundes, das 300 Millionen Euro in der Förderperiode 2017 bis 2020 bereitstellt, sollte daher fortgeführt und erweitert werden. Da ungefähr 85 Prozent aller Ladevorgänge im privaten Bereich stattfinden, sollten bindende Vorgaben für die Bereitstellung von Ladeinfrastrukturen bei Neubauten auf EU-Ebene gemacht werden. Anpassungen im Bau-, Wohneigentums- und Mietrecht sind notwendig. Private Arbeitgeber sollten verpflichtet werden, Ladeinfrastruktur auf ihren Firmenparkplätzen bereitzustellen. Oberleitungen sind eine technisch umsetz-

BEFÖRDERUNGSLEISTUNG GÜTERVERKEHR



SRU 2017, Datenquelle: Statistisches Bundesamt v. 17.2.2017

gleichung der Dieselsteuer auf das Niveau der Benzinsteuern würde Einnahmen von bis zu neun Milliarden Euro generieren. Zukünftig können Mautsysteme auch als wichtiges Steuerungsinstrument für die Verkehrsverlagerung, -vermeidung und -lenkung sowie zur Effizienzverbesserung und Flottenerneuerung dienen. Um die Kostenwahrheit im Verkehr zu fördern und CO₂-Emissionen zu vermindern, sollte die in der vergangenen Legislaturperiode beschlossene Pkw-Maut zu einer streckenabhängigen Maut fortentwickelt werden.

bare Option, um im Fernverkehr mit schweren Lkw die Wirkungsgradvorteile der direkten Elektrifizierung zu nutzen.

2 Ausbau erneuerbarer Energien

Der mit dem EEG 2017 angestrebte Ausbau der erneuerbaren Energien ist für eine Umstellung der Energiebasis auf erneuerbaren Strom im Verkehr und weiteren Verbrauchssektoren nicht ausreichend. Der zukünftige Zubaukorridor sollte sich dabei proaktiv an Stromverbrauchsszenarien orientieren, denen anspruchsvolle Klimaziele und die daraus resultierende Elektrifizierung der Verbrauchssektoren zugrunde liegen.

Neben einer Anpassung der kurz- und mittelfristigen Zubauraten sind auch die langfristigen 2050-Ziele für den Anteil der erneuerbaren Energien an der Energieversorgung insgesamt (60 Prozent) und am Strommix (80 Prozent) deutlich zu niedrig. Letztlich muss die Energieversorgung spätestens bis zur Mitte des Jahrhunderts fast vollständig auf erneuerbaren Energien beruhen. Bei den Ausschreibungen erneuerbarer Energien würde Technologieoffenheit vor allem preiswerte Anlagen, somit Onshore-Windanlagen favorisieren.

Zum Gelingen der Energiewende sind aber ebenso lastnahe Stromerzeugungsanlagen wichtig, die Energie bedarfsgerecht und versorgungssicher herstellen. Dazu können Solaranlagen oder Biomasse

Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen genauso gehören wie mittelfristig jedwede Speicherlösungen. Diese würden bei technologieoffenen Ausschreibungen kaum eine Chance bekommen. Erneuerbare Energien sind Teamplayer, man darf sie nicht gegeneinander ausspielen.

3 Reform der Steuern und Abgaben

Seit Jahren ist der Anteil der umweltbezogenen Steuereinnahmen rückläufig und die reale Abgabenbelastung von Kraftstoffen sinkt (siehe Grafik Seite 11). Die höhere Abgabenbelastung von Strom gegenüber fossilen Kraftstoffen hemmt die angestrebte Elektrifizierung des Verkehrs. Strom sollte daher als Energieträger im Verkehr – zumindest relativ – entlastet werden, die Dieselsteuer sollte erhöht und angeglichen werden auf das Niveau der Benzinsteuern. Nutzer sollten zudem einen stärkeren Anreiz haben, ihren Stromverbrauch an den Erfordernissen eines auf erneuerbaren Energien basierenden Energiesystems auszurichten. Generell sollte der Abbau von umweltschädlichen Subventionen ein zentrales Ziel sein. Allein im Verkehrssektor belaufen sich die umweltschädlichen Subventionen auf annähernd 30 Milliarden Euro jährlich. Dabei sind vor allem die Privilegierung von Diesel und Erdgas als Kraftstoff, die Entfernungspauschale sowie die niedrige, pauschale Besteuerung privat genutzter Dienstwagen zu nennen. Die An-

Anreize für autonome Fahrzeuge

Das ist insbesondere angesichts einer zu erwartenden Verbreitung autonomer Fahrzeuge geboten, um unnötige Leerfahrten zu vermeiden, einen weiteren Anstieg der Beförderungsleistung zu verhindern und finanzielle Anreize für die Nutzung autonomer Fahrzeuge in Kombination mit dem ÖPNV zu setzen. Die weitere Ausdifferenzierung einer solchen Maut nach ökologischen oder verkehrstechnischen Kriterien kann sinnvoll sein, muss aber im Hinblick auf Datenschutz, Erhebungsaufwand und Verbraucherschutz abgewogen werden

4 Ambitioniertere Grenzwerte schaffen

Besonders wichtig sind deutlich anspruchsvollere Zielvorgaben auf EU-Ebene

AUTORIN



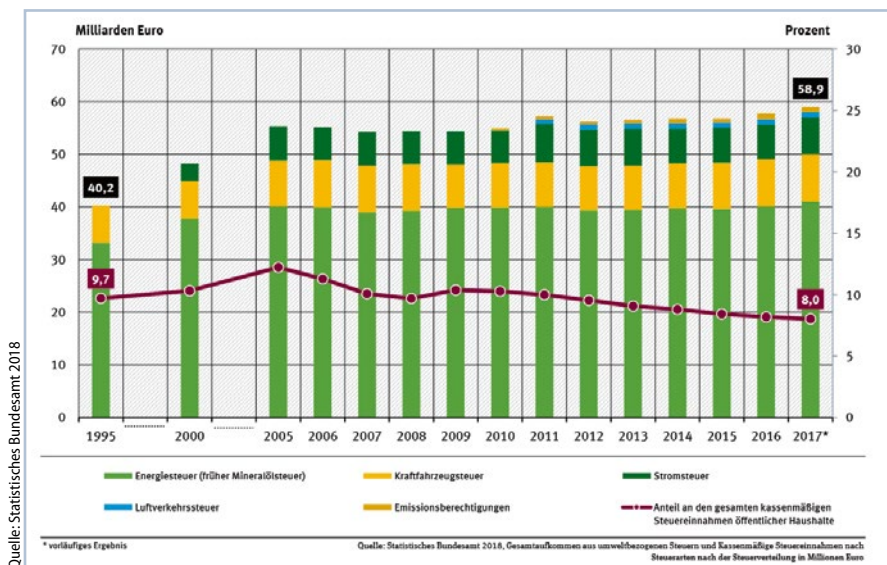
Professorin Claudia Kemfert

Professorin Claudia Kemfert leitet seit 2004 die Abteilung Energie, Verkehr und Nachhaltigkeit am Deutschen

Institut für Wirtschaftsforschung (DIW, Leibniz-Gemeinschaft) in Berlin und ist Professorin für Energieökonomie und Nachhaltigkeit an der privaten Hertie School of Governance.

Im Jahr 2016 wurde Kemfert in den Sachverständigenrat für Umweltfragen SRU beim Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit berufen. Sie war unter anderem Beraterin von EU-Präsident José Manuel Barroso und ist neben vielen anderen Positionen in diversen Gremien auch Mitglied des Club of Rome. Claudia Kemfert studierte Wirtschaftswissenschaften an den Universitäten Bielefeld und Oldenburg sowie Stanford. Sie ist 1968 in Delmenhorst geboren.

UMWELTBEZOGENE STEUERN



Mit umweltbezogenen Steuern steuert der Gesetzgeber den Verbrauch von Energie und Strom

ne für CO₂-Flottengrenzwerte für die Jahre 2025 und 2030, die ebenso schwere Nutzfahrzeuge einbeziehen. An die Stelle der CO₂-Flottengrenzwerte sollten Flottenzielwerte für den durchschnittlichen Energieverbrauch treten mit antriebs-spezifischen Mindesteffizienzvorgaben („duale Effizienzregulierung“). Die herstellereffizienzvorgaben sollten zudem künftig nicht mehr gewichtsabhängig sein, um Anreize zur Gewichtsreduktion zu stärken. Als Ergänzung zu ordnungsrechtlichen Vorgaben auf europäischer Ebene sollten fiskalische Effizienz-anreize gestärkt werden, um die Robustheit der Effizienzregulierung zu verbessern und die Flottenerneuerung zu beschleunigen.

5 Emissionsminderung in der Luft- und Seeschifffahrt

Die klimaneutrale Ausgestaltung des Luftverkehrs erfordert Maßnahmen auf internationaler, europäischer und nationaler Ebene. International sollte kurzfristig CORSIA, das marktbasierende Instrument zur Reduktion der Treibhausgaswirkun-

gen des Luftverkehrs, anspruchsvoller ausgestaltet werden. Auf der europäischen Ebene sollten die Reduktionsziele für den Luftverkehr im Rahmen des EU-Emissionshandels verschärft und die Nicht-CO₂-Effekte berücksichtigt werden. Außerdem sollte die europäische Mehrwertsteuer-richtlinie geändert werden, um grenzüberschreitende gewerbliche Flüge mehrwertsteuerpflichtig zu machen.

Kerosin in der Luftfahrt besteuern

Auf nationaler Ebene ist es nötig, die Subventionierung des Luftverkehrs abzubauen, indem Kerosin besteuert wird. Der Ausschluss der Kerosinbesteuerung in bestehenden bilateralen Luftverkehrsabkommen sollte revidiert werden. Sinnvoll wäre es zudem, die Luftverkehrsteuer weiterzuentwickeln und sie nach Klimawirkung differenziert auszugestalten. Langfristig sollten im Schiffsverkehr synthetische Energieträger auf Basis erneuerbarer Energien eingesetzt werden. Bereits heute besteht technisch die Möglichkeit, Schiffsantriebe auf fossiles Erdgas (Liquified

Natural Gas – LNG) umzustellen und damit den Ausstoß von Schadstoffen stark zu senken. Sukzessive kann fossiles durch regenerativ erzeugtes Gas ersetzt werden. Treibhausgas-minderungsziele sollten mit dem Ziel einer vollständigen Dekarbonisierung bis 2050 im Rahmen der International Maritime Organization IMO angestrebt werden. Europäische Initiativen zur Minderung von Schadstoffemissionen im Seeverkehr haben gezeigt, dass Europa eine Vorreiterrolle spielen und die Regelungen der IMO beeinflussen kann. Der Environmental Ship Index sollte weiterentwickelt und stärker auf den Klimaschutz ausgerichtet werden. Auf nationaler Ebene empfiehlt der SRU eine Abschaffung der steuerlichen Privilegierung von Schiffskraftstoffen als ersten Schritt hin zu mehr Kostenwahrheit. Der Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung hat sich für den Verkehrssektor das

Nachhaltige Verkehrspolitik sorgt für die künftige Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Industrie

ambitionierte Zwischenziel einer Treibhausgas-minderung von 40 bis 42 Prozent bis zum Jahr 2030 gesetzt. Angesichts des damit einhergehenden verbleibenden Emissionsbudgets ist ein unverzügliches und konsequentes Umsteuern erforderlich. Eine innovative und nachhaltige Verkehrspolitik ist indes nicht nur ein umwelt- und klimapolitisches Gebot, sondern auch eine zentrale Bedingung für die künftige Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Industrie. Durch alternative Antriebstechnologien und -kraftstoffe lassen sich neue Märkte erschließen, eine höhere Wertschöpfung erzielen und Arbeitsplätze schaffen. ■■■

Claudia Kemfert, Leiterin der Abteilung Energie, Verkehr und Umwelt am Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung in Berlin



Der Schatz aus dem Datensee

Daten sind das neue Öl. Viele sprechen gar vom Schatz im Datensee. Doch wie sie diesen heben wollen, wissen sie nicht. Dabei könnte **Big Data** in Zukunft den **Einkauf** und möglicherweise auch die Auswahl und Bewertung von **Logistikdienstleistern** revolutionieren.

Big Data wird im Zuge der digitalen Transformation immer mehr zum entscheidenden Wettbewerbsfaktor für Unternehmen jeder Größe. Die intelligente Analyse und Interpretation riesiger Datenmengen steht aber zum Beispiel im Einkauf der Unternehmen noch ganz am Anfang. Dabei könnten bereits einfache Big-Data-Analysen helfen, bestimmte Entscheidungen schneller zu treffen. Zwar ist mehr als jeder zweite Einkaufs- und Supply-Chain-Manager davon überzeugt, dass Big Data bis 2025 zu einem entscheidenden Erfolgsfaktor für sein Unternehmen wird. Doch bisher haben die meisten noch kein klares Ziel, wie sie den Megatrend zum eigenen Vorteil ausbauen können. Das hat die gemeinsam von Bundesverband Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik BME und der Strategieberatung Oliver Wyman durchgeführte Befragung von 75 europäischen Einkaufschefs klar ergeben.

Wunsch und Wirklichkeit

Die Zukunft wird von Big Data dominiert – und in vielen Bereichen hat die Revolution sogar schon begonnen. Schließlich erhöhen sich Masse, Umfang und Tiefe der verfügbaren Daten drastisch. Bisher nutzen die meisten Unternehmen jedoch vor allem traditionelle Daten (Small Data), die strukturiert und klar definiert sind sowie ein überschaubares Volumen aufweisen. Big Data ist dagegen gekennzeichnet durch große, komplexe, sehr variable und schwach strukturierte Daten-

sätze. Andererseits bietet Big Data im Einkauf Verbesserungen des Risikomanagements, der Lieferantenforschung, der vorausschauenden Beschaffung sowie der Preis- und Kostenmodellierung. Wunsch und Wirklichkeit klapfen indes noch weit auseinander. So erfüllen bislang der Oliver Wyman/BME-Umfrage zufolge nur vier Prozent der befragten Unternehmen alle notwendigen Voraussetzungen, um überhaupt Big-Data-Kompetenzen im Einkauf zu entwickeln.

Zudem haben demnach nur 21 Prozent ein klares Ziel oder eine Vision sowie nur elf Prozent einen konkreten Umsetzungsplan. Die Gründe dafür liegen vor allem in einer fehlenden internen Unterstützung, sagen drei von vier Führungskräften. Dagegen scheinen die finanziellen Mittel zumindest bei größeren Unternehmen kein Engpass zu sein. So verfügt fast jeder zweite Großkonzern über genügend Budget für Investitionen in Big Data, bei Mittelständlern ist es fast ein Drittel. Engpässe gibt es bei kleinen Firmen – hier haben nur 15 Prozent ausreichend Geld für die neue Technologie. Die wichtigsten Hebel für die Nutzung von Big Data sehen die befragten Einkaufs- und Supply Chain Manager im Aufbau einer geeigneten Datenbasis und IT-

Umgebung im Unternehmen. Hinzu kommen die Qualifikation der Mitarbeiter und eine bessere Zusammenarbeit mit anderen Bereichen innerhalb der Organisation. Insgesamt hängt die intelligente Nutzung von Big Data auch von weiteren wichtigen Veränderungen im Einkauf ab. In Zukunft werden nach Einschätzung der befragten Experten vor allem „klassische“ Einkäufer, SCM-Mitarbeiter und Ausschreibungen nach heutigen Standards an Wichtigkeit verlieren. Für jeden zweiten wird auch die persönliche Beziehung mit Zulieferern für weniger umsatzstarke Warengruppen deutlich zurückgehen. Dagegen werden im Jahr 2025 eine State-of-the-Art-Datenbasis und ein verbesserter Datenaustausch mit Zulieferern und Kunden zu erfolgskritischen Faktoren aufsteigen. Künftig wird auch die Zahl der Mitarbeiter im Einkauf und Supply Chain Management stark abnehmen. So erwarten die Befragten den größten Rückgang im operativen Einkauf (minus 37 Prozent), gefolgt vom strategischen Einkauf (minus 24 Prozent) und dem Supply Chain Management (minus 24 Prozent). Gleichzeitig wandelt sich das Anforderungsprofil der Mitarbeiter. Ständen bisher Qualifikationen wie Verhandlungsgeschick und Geschäftssinn im Vordergrund, so braucht das Procurement von morgen „Data-driven Performance Manager“ mit fortgeschrittenen Analyse- und Data-Science-Kenntnissen. Big Data ist aber nicht, wie viele meinen, nur ein Thema für große Unternehmen. Big Data geht auch den Mittelstand an. Denn auch

kleine und mittelständische Betriebe verfügen über sehr viele Daten. Dabei handelt es sich nicht nur um Unternehmensinformationen, sondern

auch um Daten

entlang der Lieferkette. Die Firmen kaufen in der Regel 50 bis 80 Prozent ihres Umsatzes extern ein. Dadurch entsteht ein riesiges Datenvolumen – und das sowohl bei Global Playern als auch bei Mittelständlern. Konzerne können aus eigener Kraft mit Big Data umgehen. Kleinen und mittelständischen Betrieben empfehlen wir Kooperationen mit Dienstleistern. So bieten gerade Start-ups gute Möglichkeiten, sie beim Einstieg in die Digitalisierung zu unterstützen.

Einkäufer wird zum Schrittmacher

Auch die Chancen dank Industrie 4.0 werden noch nicht vollumfänglich ausgeschöpft. So wird zwar über Industrie 4.0 viel geredet und geschrieben. In der Breite wissen die Unternehmen aber bisher nicht immer in ausreichendem Maße, wie sie daraus Profit generieren und welche Lösungen sie entwickeln sollen. Bei den meisten fehlt es noch an den technischen Basislösungen im SCM, um in die Welt des Internets der Dinge erfolgreich einzutauchen. Und viele Firmen verfügen nicht einmal über eine konkrete Industrie-4.0-Strategie. Das hat unsere Studie „Industrie 4.0: Wie verändern sich die IT-Systeme in Einkauf und SCM?“ ergeben, die der BME gemeinsam mit der Universität Würzburg, der HTWK Leipzig und dem Bundesverband Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik in Österreich BMO durchgeführt hat.

Wenn von „digitaler Revolution“ die Rede ist, kreist die De-

batte häufig nur um Fragen der Produktion. Das ist aber ein klarer Trugschluss. Das Neue an Industrie 4.0 ist die digitale Vernetzung zwischen mehreren Unternehmen. Und genau hier wird der Einkauf zum „Key Enabler“. Er ist der Schrittmacher dieses Prozesses. Seine Erfahrung hilft ihm,

die neue Qualität in der Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Firmen erfolgreich durchzusetzen. Ziel ist es, Innovationen im Sinne eines Wertschöpfungsnetzwerkes gemeinsam voranzutreiben. Dieser Ansatz geht weit über bisher schon realisierbare innerbetriebliche Optimierungsmaßnahmen hinaus. Abgesehen davon fordert Industrie 4.0 die strategische Beschaffung noch viel stärker: So werden neue Allianzen und Partnerschaften zur Reali-

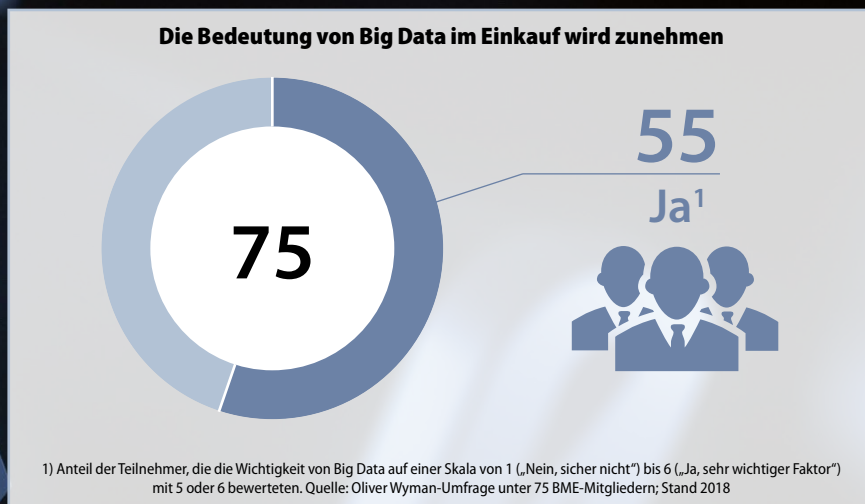
sierung kundenspezifischer Lösungen nötig sein. Herkömmliche Erzeugnisse und Produkte werden „intelligent“ und damit zu Kernkomponenten von Industrie 4.0. Die Prozesskompetenz und Markt-

Die meisten Betriebe wissen noch nicht, wie sie Big Data zu ihrem eigenen Vorteil ausbauen

expertise des Einkaufs sind damit unverzichtbar zur Umsetzung des Internets der Dinge und Dienste.

Könnten zum Beispiel Maschinen ihre Ersatzteile und Services nicht automatisiert bestellen, weil das IT-System dies verhindert, ließe sich dieses Problem durch ein gesamthafes Versorgungskonzept inklusive entsprechend parametrisierter IT-Systeme sofort lösen. Industrie 4.0 bedeutet aber nicht nur, dass ein Roboter Ersatzteile ordert. Das gibt es

RELEVANZ BIG DATA



Über die Hälfte der Befragten schätzt Big Data als entscheidend für ein erfolgreiches Weiterbestehen am Markt im Jahr 2025 ein

Matthias Eiter/Fotolia

heute schon. Die Integration von IT in den Produktionsprozess will etwas ganz anderes erreichen. Ziel ist die vollintegrierte Supply-Chain-Steuerung über viele Unternehmen hinweg – je nachdem, in welche Richtung sich der Markt entwickelt, wo beste Gewinnaussichten oder günstigste Kosten zu erreichen sind. Sie erfordert indes ein vertrauensvolles und durch Verträge abgesichertes Partnernetz. Das alles sind Einkaufsthemen, die weit über den Produktionsprozess hinausgehen. Kein Wunder, dass die Digitalisierung auch die Einkaufsorganisationen unter Transformationsdruck setzt. Die Frage ist, welchen Einfluss Big Data und Industrie 4.0 auf den Einkauf haben werden und welche neuen Anforderungen auf die Mitarbeiter zukommen. Fakt ist: Die digitale Automatisierung und Vernetzung wird den Firmen neue Möglichkeiten eröffnen, mit denen der Einkauf sichtbarer wird und den Geschäftser-

Die intelligente Lieferkette wird Kernstück der innerbetrieblichen Optimierung der Prozesse

folg beeinflussen. Der Einsatz innovativer Technologien und Prognose-Tools wird die Analysequalität des Einkaufs signifikant verbessern und proaktivere Ansätze ermöglichen. So lassen sich nach Auskunft unserer BME-Mitgliedsfirmen Risiken früher erkennen und Vertrags-Compliance in Echtzeit monitoren. Die Diskussion „Einkauf als Vorreiter, Wegbereiter oder Mitläufer“ muss im jeweiligen unternehmerischen Kontext geführt werden. Dabei wird der Einkauf eine zunehmend proaktive Rolle besetzen und „seine“ Themen treiben und gestalten. Für eine erfolgreiche Umsetzung der Digitalisierung ist es aber notwendig, dass eine Strategie vorhanden ist und dass diese in den Kontext der Unternehmensstrategie eingepasst ist. Ein zunehmender Fokus auf technische Kompetenz, IT-Affinität und analytische

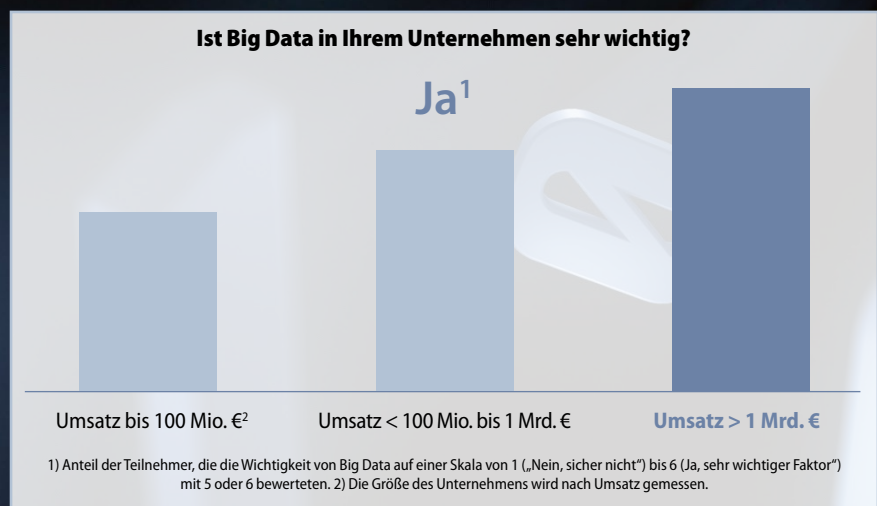
Fähigkeiten wird die Anforderungen an den Einkäufer der Zukunft weiter erhöhen. Operative Arbeiten werden entfallen, und strategische Prozesse erfordern künftig ein breiteres und tieferes Know-how. Zu den klassischen Einkaufsprofis gesellen sich in den Teams zunehmend Mitarbeiter der Generation Y. Die nachrückende Generation Z wird mit ihrer Wertevorstellung, der ausgeprägten Affinität zu Social Media Networking und dem Bestreben nach Anerkennung neues „Kolorit“, aber auch integrative Herausforderungen in die Unternehmen bringen. Auf BME-Veranstaltungen hören wir zudem von den CPOs, dass auch die zunehmende Komplexität der Geschäftsmodelle die Anforderungen an die Einkäufer erhöhen werden. Darüber zieht die fortschreitende Tendenz zum Angebot

von Lösungen vielfach eine Verquickung von Dienstleistungen und Produkten nach sich. Telekommunikationsanbieter vertreiben Pakete aus Hardware und Inhalten; Medizintechnikunternehmen bieten neben Produkten auch komplette Patientenbehandlungen an. Einen wertschöpfenden Beitrag zu dieser Integration unterschiedlicher Bedarfsarten zu einer Kundenlösung wird der Einkauf insbesondere dann leisten können, wenn er Geschäftsmodell, Produkt und Kundenbedürfnisse verstanden hat.

Hybride Services in der Logistik

Die 4. Industrielle Revolution verändert aber nicht nur Einkauf, Materialwirtschaft und Supply Chain Management, sie hat auch gewaltige Auswirkungen auf die Logistik. Diese muss in Zukunft hybride Services aus IT- und physischer Dienstleistung erbringen. Logistik-on-Demand-Lösungen aus der Cloud steuern komplexe Materialflusssysteme. Maschinen und Transportbehälter erhalten eine eigene Intelligenz. Darüber hinaus wird die intelligente

BIG DATA



Noch sehen insbesondere nur die Mitarbeiter großer Unternehmen die Bedeutung von Big Data; in kleineren Betrieben wird die Relevanz offenbar noch nicht erkannt

Lieferkette (Smart Supply Chain) ein Kernstück für die Optimierung der betrieblichen Prozesse in einer Industrie-4.0-Strategie sein. Die

Digitalisierung der

Produktions- und Vertriebssysteme schafft die Voraussetzungen für die Smart Supply Chain. Kennzeichnend sind automatisierte Transaktionen und „Embedded Intelligence“ – optimierte und miteinander verbundene Datenflüsse sowie Planungen auf der Basis von Echtzeitdaten und Simulationen. Interessant ist in diesem Zusammenhang ein Blick in das Lünendonk-Whitepaper „Intelligente Logistikdienstleistungen für die Fertigungsindustrie“, das in Zusammenarbeit mit Lufthansa Industry Solutions entstand. Darin wird das Szenario einer Smart Supply Chain anschaulich beschrieben. So sorgt der Einsatz von Scanning in allen Prozessen für Transparenz und Selbststeuerung. Warenströme in physischen Netzen werden durch vernetzte Informationsströme widerspiegelt.

Daten über die Position der Waren oder ihren Zustand – in Echtzeit und auf mehreren Aggregationsebenen – bilden Lieferströme auf virtueller Ebene nach; physische Prozesse können so nahtlos integriert und automatisiert werden, und die Transparenz wird erhöht. Daten werden entlang der ge-

samten Lieferkette – vom Lieferanten der Rohmaterialien über das produzierende Unternehmen bis zur Auslieferung der Fertigprodukte an den Kunden – erhoben und in Echtzeit verarbeitet. Routinemäßige Prozesse wie Bestell-, Liefer- oder aber Lagerabwicklung sind automatisiert und senken die Betriebskosten drastisch. Electronic-Data-Interchange-Center und Logistics-Datenplattformen organisieren den Datenaustausch mit Kunden und bilden digital die Waren-

AUTOR



Silvius Grobusch, BME-Hauptgeschäftsführer

Silvius Grobusch ist seit Februar 2018 neuer Hauptgeschäftsführer des Bundesverbandes

Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik BME in Eschborn, in dem er bereits seit dem Jahr 2004 ehrenamtlich als Vorstandsmitglied tätig war. Grobusch bekleidete in der Vergangenheit über viele Jahre leitende Funktionen in der ThyssenKrupp AG, in der er zuletzt bis zum Jahr 2015 Zentralbereichsleiter war.

Seine berufliche Karriere startete Grobusch als Unternehmensberater bei Andersen Consulting. Zuvor hatte er sein Studium Maschinenbau/Fertigungstechnik sowie Bergbau, Hüttenkunde und Geowissenschaften jeweils als Diplomingenieur an der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule RWTH in Aachen erfolgreich abgeschlossen.

ströme mit Sendungsverfolgung und Auftragsverwaltung ab. Informationsformate sind durchgehend digital und lösen Papierdokumente damit ab.

Die Planung erfolgt auf der Basis von Datenanalysen durch den

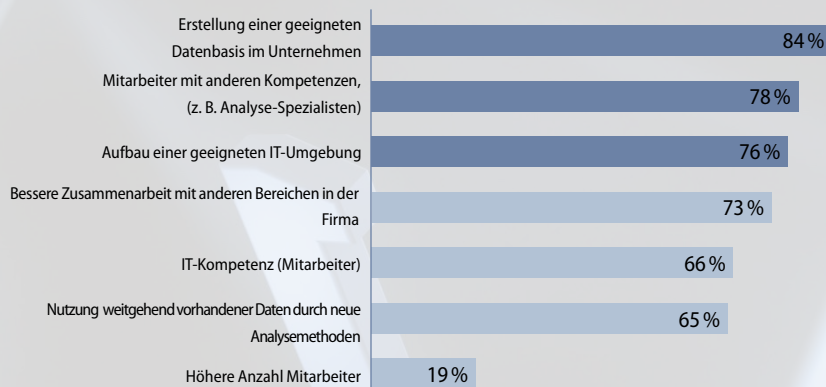
Einsatz von Simulationsmodellen für Kosten, Zeitbedarf, Service und Servicequalität, aber auch mittels Predictive Analytics, Prognosen und einer wahrscheinlichkeitsbasierten Risikobeurteilung der Ereignisse in der Supply Chain.

Eine Smart Supply Chain in der Fertigungsindustrie 4.0 sollte in der Lage sein, in Echtzeit die Transaktionen innerhalb der Logistikkette darzustellen, nachzuverfolgen, zu prognostizieren und zu optimieren. Dazu ist es jedoch zwingend erforderlich, dass sämtliche relevante Daten aus den ERP-Systemen der beteiligten Netzwerkpartner aus Produktion und Logistik berücksichtigt werden.

Silvius Grobusch, Hauptgeschäftsführer des Bundesverbandes Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik BME

ERFOLGSTREIBER BIG DATA

Wichtigste Hebel für die Kompetenz-Entwicklung in Big Data



1) Anteil der Teilnehmer, die die Maßnahme für „sehr wichtig“ oder „wichtig“ halten

Quelle: Oliver Wyman-Umfrage unter 75 BME-Mitgliedern; Stand 2018

Die Erstellung einer geeigneten Datenbasis im Unternehmen ist für die meisten Befragten der wichtigste Hebel, um Big Data zum Erfolg zu bringen

Künstliche Intelligenz trifft auf Logistik

Maschinen lernen zu denken – was einst Science Fiction war, zieht immer mehr in die Logistik und ins Supply Chain Management ein. Wie Künstliche Intelligenz hier wirkt, welche Vorteile sie hat, und welche Potenziale in der Logistik künftig vorstellbar sind.

Am Abend des 16. Februar 2011 musste die Menschheit im Kampf gegen die Maschinen eine bittere Niederlage hinnehmen. IBM-Supercomputer Watson trat damals gegen die Jeopardy-Champions Ken Jennings und Brad Rutter an – und gewann. Seit 2017 setzt das japanische Versicherungsunternehmen Fukoku Mutual Life Insurance IBMs Watson sogar als Sachbearbeiter ein, der Auszahlungen prüfen soll. Und der Einsatz von Künstlicher Intelligenz (KI) wird immer noch wichtiger (siehe Kasten Seite 18).

Laut einer im Mai 2018 veröffentlichten Studie des US-amerikanischen Marktforschungs- und Beratungsunternehmens IDC hat gut ein Viertel der befragten Unterneh-

men in Deutschland schon KI-Projekte umgesetzt. 69 Prozent wollen in den nächsten zwölf Monaten neue KI-Initiativen anstoßen. Die Angst, Arbeitsplätze dadurch zu verlieren, scheint aber zunehmend unbegründet: Arbeitsmarktexperten schätzen, dass „nur“ neun Prozent der Jobs komplett von KI ersetzt werden. Die meisten Arbeitsplätze werde dagegen einen Aufschwung an Produktivität durch KI erfahren.

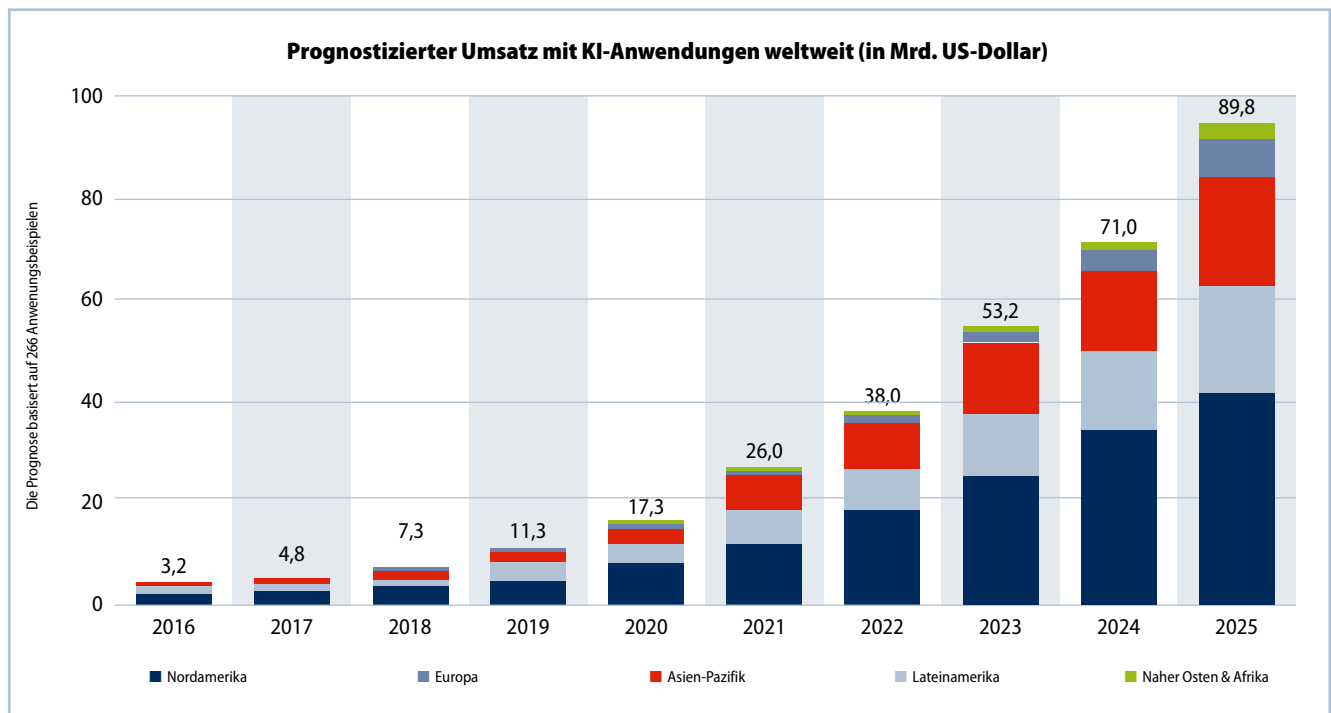
KI: Nur Hype oder echtes Potenzial?

Neue Technologien müssen sich heutzutage zuerst im Consumer-Bereich bewähren, um dann im industriellen Umfeld anzukommen. Den gleichen Trend sieht man im Bereich KI. Und gerade die Logis-

tik bietet für dieses neue Instrument ein spannendes Umfeld. Denn Lieferketten generieren und nutzen ein unglaublich hohes Datenvolumen. Und dieses Potenzial ließe sich mit Künstlicher Intelligenz voll ausschöpfen. Außerdem sind Logistikunternehmen abhängig von Netzwerken – physisch, aber auch digital – die harmonisch funktionieren müssen bei hohem Volumen, geringen Margen und unter Kosten- und Zeitdruck. KI bietet hier Effizienzmöglichkeiten und erlaubt eine Netzwerk-Orchestrierung, die menschliches Denken nicht bewerkstelligen kann.

Ebenso typisch für die Logistikbranche ist der Einsatz von Drittanbietern wie Subunternehmen oder Charter-Frachtairlines.

MILLIARDENGESCHÄFT MIT DER KÜNSTLICHEN INTELLIGENZ



Mit KI verdienen bislang vor allem nordamerikanische Firmen Geld, Europa und Asien holen auf

Das schafft zusätzlichen Druck für die Buchhaltung, die Millionen von Rechnungen von Tausenden von Anbietern und Partnern verarbeiten muss. Hier kann KI zum Beispiel mit Sprach- und Textunterstützung helfen und wichtige Informationen wie Rechnungsadressen und Kontodaten aus dem Meer an unterschiedlichen Rechnungsformaten herausfiltern, klassifizieren und weiterverarbeiten – alles vollautomatisch und ohne menschlichen Eingriff. Anwendungen im Bereich Logistik

sind vielfältig und der Nutzen liegt meist direkt auf der Hand.

Präzisere Vorhersagen in der Supply Chain

Ein Anwendungsfeld von KI in der Logistik sind automatische Vorhersagen, die durch Analysen der anfallenden Daten gemacht werden

können. Schon als Klassiker kann man das Phänomen des Fidget Spinner Booms aus dem Jahre 2017 bezeichnen. Der kleine

Handkreisel ist ein Spielzeug, das sich unerwarteter Weise über 50 Millionen Mal in nur wenigen Monaten verkaufte. Allein in den USA schoss der Absatz aus dem Nichts auf 20 Prozent aller verkauften Spielzeuge in die Höhe. Das bedeutete einen ebenso plötzlichen Anstieg an Luft-

fracht und Versandvolumen. Mit der sogenannten kognitiven Supply Chain und der Analyse von Daten aus dem Internet, beispielsweise aus sozialen Medien, Youtube oder Instagram, hätte man den Anstieg der Nachfrage voraussehen können.

Bei der Kognitiven Supply Chain geht es darum, auf Grundlage von Daten aus der Supply Chain Vorhersagen zu treffen.

So kann, wie bereits beschrieben, die Nachfrage nach einem Produkt prognostiziert werden. Die Daten dienen der Transparenz des aktuellen Standes, erlauben jedoch auch einen Blick in die Zukunft. Störungen in der Lieferkette lassen sich damit frühzeitig erkennen. Stellt ein Mitarbeiter im Supply Chain Management dank eines Smart Sensors eine

Beschädigung an einem Produkt fest, so kann er alle am Prozess beteiligten Mitarbeiter in einen Chatroom einladen und das

weitere Vorgehen besprechen. Die Lösungen werden alle erfasst und direkt auf den weiteren Prozess, beispielsweise den weiteren Transport, angewandt. Das System speichert alle Informationen über Störungen und analysiert die Effektivität der Lösungen. So wird das System immer smarter und kann Mitarbeitern, die ein Problem entdecken, das bereits häufiger vorgekommen ist, die effektivste Lösungsmaßnahme anbieten.

Mittels Künstlicher Intelligenz wird die Logistikbranche ihr Betriebsmodell erneuern: weg von reaktivem Handeln hin zu einer proaktiven und prädiktiven Vorgehensweise. Das wird sich positiv auf verschiedene Tätigkeiten und Sektoren auswirken, zum Beispiel das Back Office, den operativen Bereich und Aktivitäten mit Kundenkontakt. So nutzen KI-Technologien modernste Bilderkennung, um den Zustand von Sendungen und Anlagen zu verfolgen, einen vollständig autonomen Transport zu ermöglichen oder Schwankungen der globalen Sendungsmengen im Voraus zu prognostizieren.

KI-Einsatzfelder bei DHL

Künstliche Intelligenz erweitert also die menschlichen Fähigkeiten und reduziert repetitive Aufgaben. Damit verlagert sich der Fokus der Logistikmitarbeiter auf anspruchsvollere Aufgaben. Durch die Nutzung von KI in Kernprozessen können Unternehmen mehr in strategische Wachstumsfelder investieren und gleichzeitig eventuell veraltete Anwendungen modernisieren. Das macht bestehende Anlagen und Infrastrukturen effizienter und gibt Mitarbeitern Zeit, ihre Fertigkeiten zu erweitern oder zu verbessern.

Laut einer aktuellen, gemeinsamen Studie der beiden Unternehmen DHL und IBM wird Künstliche Intelligenz im Industriesektor in Zukunft

genauso weit verbreitet sein, wie sie es

schon in der Verbraucherwelt ist. KI wird die Logistikindustrie in eine proaktive, vorausschauende, automatisierte und personalisierte Branche verwandeln, so das Kernergebnis der Studie.

Alexa als Tracking-Tool für Pakete

DHL setzt seit vielen Jahren auf Analytics-Lösungen von IBM. Bereits in den frühen 2000er-Jahren brachte die Deutsche Post DHL Group als Pionier eine Smart-Truck-Initiative auf die Straße mit Algorithmen für die Lastwagenflotten in Echtzeit. Das Projekt wurde zwischenzeitlich weiter ausgebaut und um digitale Daten wie Satellitenkarten, Verkehrsmuster und Informationen aus sozialen Medien bereichert. DHL Parcel hat 2017 als einer der ersten Anbieter Sprachservices eingesetzt und zwar mithilfe von Amazons Alexa. Kunden

EINSATZMÖGLICHKEITEN VON KI BEI DHL



Künstliche-Intelligenz-Anwendungen, die in DHL-Logistikzentren vorstellbar sind

WAS IST KÜNSTLICHE INTELLIGENZ?

Definition und Anwendung

Das Forschungsgebiet Künstliche Intelligenz versucht menschliche Wahrnehmung und menschliches Handeln durch Maschinen nachzubilden, das heißt, einen Computer so zu bauen oder zu programmieren, dass er eigenständig Probleme bearbeiten kann. Oft wird damit auch eine nachgeahmte Intelligenz bezeichnet, wobei durch meist einfache

Algorithmen ein „intelligentes Verhalten“ simuliert werden soll. Für Künstliche Intelligenz gibt es zahlreiche Anwendungsgebiete. Dazu nur wenige Beispiele, die Wikipedia nennt: Suchmaschinen erleichtern den Umgang mit einer im Internet vorhandenen Informationsflut. Data Mining bietet etwa Methoden zur Extraktion von Kerninformationen. Auch die Analyse und Prognose von Daten wird durch künstliche neuronale Netze unterstützt. Selbst Sprach-, Gesichts-, Handschrift- und Bilderkennung sind dank KI zunehmend möglich. *eh*

können zu Hause ihr Soundsystem fragen „Alexa, wo ist meine Lieferung?“ oder „Frag DHL, wo mein Paket ist.“ und erhalten anhand der Frachtnummer sofort Auskunft. Im Luftfrachtverkehr nutzt DHL ein auf Machine Learning basierendes Tool, um Verspätungen vorherzusehen. Dazu werden 58 verschiedene Parameter an internationalen Daten herangezogen. So kann das Modell potenzielle Verspätungen für jede Strecke bis zu einer Woche im Voraus berechnen. Zudem können die wichtigsten Faktoren benannt werden, die zu Verzögerungen führen, damit man diese vermeiden oder einplanen kann. Ebenso spannend ist das Global Trade Barometer von DHL. Dabei werden große Mengen an Logistikdaten und statistischen Modellen verarbeitet, um mit Künstlicher Intelligenz eine monatliche Vorhersage der Weltwirtschaftslage zu treffen. Unter anderem werden regelmäßig 240 Millionen Variablen wie Im- und Exportzahlen von sieben Ländern (China, Deutschland, Großbritannien, Indien, Japan, Südkorea und die USA) als Basisinput für das System benutzt. Tests mit historischen Daten bewiesen eine hohe Übereinstimmung zwischen dem DHL Global Trade Barometer und realen Handelszahlen, weshalb sichere Drei-Monats-Vorhersagen getroffen werden können.

Zugrundeliegende Technologien der KI in der Logistik sind ebenso vielfältig wie die Anwenderszenarien. Als Vorreiter sieht die Daimler AG hier die RFID-Technologie. Der global agierende Konzern setzt schon seit Längerem verstärkt auf RFID. Seit 2007 betreibt IBM im Auftrag und gemeinsam mit Daimler ein 300 Quadratmeter großes RFID-Test- und Innovation-Center. Über Standardisierungstests werden hier Daimler-RFID-Standards definiert. Die gewonnenen Testergebnisse und Standards stehen den Fachbereichen als Basis für die jeweilige Projektumsetzung zur Verfügung.

RFID in der Daimler-Werklogistik

So werden im Berliner Werk jährlich 100.000 Motoren unter anderem für die Marke Mercedes-Benz gefertigt. Transportiert werden die Motoren über mehrere Tausend spezielle metallische Motorladungsträger MLT, deren Bestand und Bewegung vor Umsetzung des RFID-Projekts nicht transparent waren. Die MLT zirkulieren ständig und bleiben nur selten über längere Zeit an einem Ort. Zwar waren die MLT ab der Bestückung mit Motoren einzelnen Lagerorten klar zugeordnet und konnten jederzeit systemseitig abgerufen werden. Um indes einen bestimmten Ladungsträger zu verfolgen, musste aufwendig der Umweg über den Motor gewählt werden, da nur dieser als eindeutig identifiziertes Objekt im System geführt wurde. Der Rücklauf (MLT-Leergut) für den Bereich der V-Motoren wurde nur manuell auf Basis der auf dem Fracht-

Künstliche Intelligenz im Supply Chain Management verändert die Logistikbranche grundlegend

brief dokumentierten Angaben erfasst und nicht noch einmal, etwa beim Entladen am Leergut-Lagerort. Leere Ladungsträger ließen sich also kaum lokalisieren. Im Falle von zu reparierenden MLT erfolgte eine manuelle Umbuchung auf einen virtuellen Lagerort. Oft blieb nach der Reparatur die Rückbuchung auf den Standard-Lagerort für Leergut aus. Es war aufwendig bis unmöglich, Menge, Typ, Verbleib oder Zustand des Leerguts für die Produktion werkübergreifend zuverlässig festzustellen. Verantwortliche der Logistik von Daimler und der TU Berlin analysierten und bewerteten die Prozessketten und berücksichtigten dabei den gesamten Wertschöpfungsprozess. Um die Ladungsträger künftig zuverlässig über die gesamte Lieferkette verfolgen zu können, wurden 2500 Ladungsträger mit wetterfesten RFID-Transpondern für den Außenbereich versehen. An zwei definierten Orten des Werks, in der Schleuse und vor der Produktionshalle, installierte IBM komplette RFID-Tore mit der dazu gehörenden Sensorik und optimierte diese für optimale Leseergebnisse. So erhält der Fahrer innerhalb sehr kurzer Zeit die notwendige Rückmeldung über die Anzahl der gelesenen Ladungsträger.

Einblick in MLT-Bestände in Echtzeit

Die Qualität der Bewegungsdaten und die Transparenz von Leer- und Vollgut stiegen erheblich. So können die verantwortlichen Fachabteilungen nun den Ladungsträgerbestand innerhalb des Werks und bei den Kunden in Echtzeit überblicken und auf mögliche Engpässe rechtzeitig reagieren.

AUTOREN



IBM

Michelsen hat in Theoretischer Elementarteil-

Dirk Michelsen, Managing Consultant, IBM Watson

Dirk Michelsen ist als Managing Consultant im deutschsprachigen Watson Team beratend im Umfeld von IBM Watson Software & Services tätig.

chenphysik an der Universität Hamburg promoviert. Bei der IBM leitete und unterstützte er in den vergangenen Jahren europäische Teams im Bereich Information Management, Big Data und – seit Gründung der Watson Group im Jahr 2014 – das Thema Künstliche Intelligenz und IBM Watson.



IBM

Er hat Wirtschaftsingenieurwesen studiert und seinen beruflichen Werdegang am Wis-

Dierk Ölheim, Management Consultant, IBM

Dierk Ölheim ist als Managing Consultant beratend im Bereich IBM Global Technology Services im Umfeld von IoT Hardware & Services tätig.

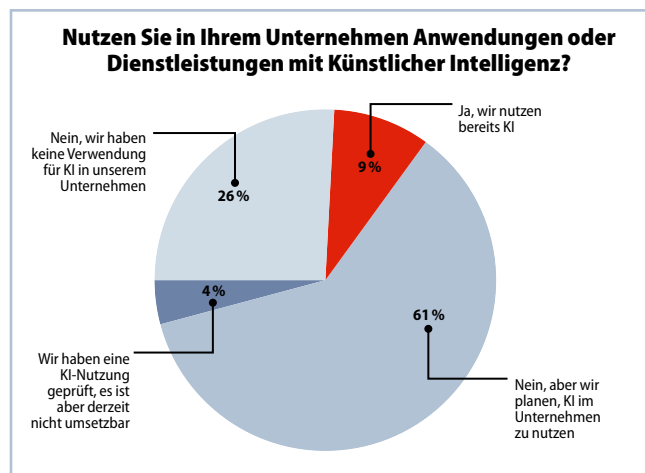
senschaftlichen Zentrum der IBM in Heidelberg begonnen. Als Technical Leader im Bereich Global Technology Service hat er für einen Kunden aus dem Automobil-Umfeld ein „RFID Test & Innovation Center“ aufgebaut. Mit seinem Team setzte er danach viele RFID- & IoT-Projekte in verschiedenen Branchen um und entwickelte neue Lösungen wie „Managed IoT Device“ und „IoT Security“.

Analysen der Umlaufzeiten einzelner Ladungsträger erlauben es, die Planungsgrundlagen und den Bestand regelmäßig anzupassen. Die durch die Lösung gewonnenen Daten erlauben zudem eine detaillierte Bewertung des Motorladungsträger-Kreislaufs. Erste Analysen zeigten, dass sich die bisher verwendeten Umlauffaktoren stark reduzieren lassen. So wurde die Basis für eine weitere Optimierung des Motorladungsträger-Managements geschaffen. Zusammenfassend lässt sich sagen, dass KI in der Logistik schon jetzt eine Rolle spielt, die an Bedeutung massiv zunehmen wird. Um die KI-Technologie sinnvoll einsetzen zu können, ist es wichtig, die Systeme mit den notwendigen Daten zu versorgen. Dabei kann zum Beispiel die RFID-Technologie helfen. Es kommen aber auch viele andere Technologien infrage. Um die Wettbewerbsvorteile auszuschöpfen, ist es für die Firmen wichtig, jetzt mit KI-Projekten zu starten und in den Wirkbetrieb zu überführen. Das Optimierungspotenzial im SCM mit hohem Volumen, geringen Margen und unter Kosten- und Zeitdruck ist enorm und wird die Branche in Zukunft grundlegend verändern. ■■■

me mit den notwendigen Daten zu versorgen. Dabei kann zum Beispiel die RFID-Technologie helfen. Es kommen aber auch viele andere Technologien infrage. Um die Wettbewerbsvorteile auszuschöpfen, ist es für die Firmen wichtig, jetzt mit KI-Projekten zu starten und in den Wirkbetrieb zu überführen. Das Optimierungspotenzial im SCM mit hohem Volumen, geringen Margen und unter Kosten- und Zeitdruck ist enorm und wird die Branche in Zukunft grundlegend verändern. ■■■

Dirk Michelsen, Managing Consultant, IBM Watson KI, Dierk Ölheim, Management Consultant, IBM Global Technology Services

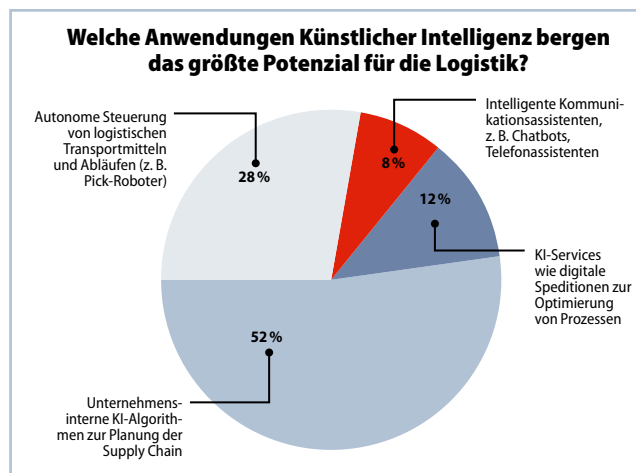
NUTZUNG KÜNSTLICHE INTELLIGENZ



Quelle: BVL Stimmungsbarometer Künstliche Intelligenz, Juni 2018

61 Prozent der Umfrageteilnehmer setzen Künstliche Intelligenz zwar noch nicht ein, planen dies jedoch für die Zukunft

POTENZIAL KÜNSTLICHE INTELLIGENZ



Quelle: BVL Stimmungsbarometer Künstliche Intelligenz, Juni 2018

52 Prozent der Umfrageteilnehmer sieht in unternehmensinternen KI-Algorithmen zur Planung der Supply Chain das größte Potenzial

Das Lager der Zukunft

Roboter können fehlende Mitarbeiter ersetzen und die Menschen, die im Lager arbeiten, entlasten. Welche Einsatzmöglichkeiten Fiege Logistik heute schon nutzt und wohin da die Zukunft geht.

Der Onlinehandel wächst mit der fortschreitenden Digitalisierung kontinuierlich. Die E-Commerce-Kunden stellen ihre Logistikdienstleister vor große Herausforderungen: Peaks nicht nur saisonbedingt, sondern sogar an verschiedenen Tagen der Woche machen die Planung von Ressourcen schwieriger. Der Bedarf an automatisierten Prozessen in Logistikzentren ist deshalb groß.

Der Personalknappheit begegnen

Das Unternehmen Fiege Logistik sieht im E-Commerce einen Geschäftsbereich mit enormem Bedarf an spezialisierten Fulfillment-Dienstleistern und setzt bei den veränderten Anforderungen auf vielfältige Zukunftstechnologien. Im Fokus stehen Lösungen, die die Effizienz einzelner Prozesse verbessern oder der Personalknappheit entgegenwirken. Zudem sollten sie wenig aufwendig in der Implementierung und flexibel erweiterbar sein.

In Fiege-Niederlassungen werden daher unter anderem fahrerlose Transportfahrzeuge und Datenbrillen eingesetzt. Mit dem Münchener Start-up Magazino hat Fiege zudem den Kommissionier-Roboter Toru gemeinsam zur Marktreife weiterentwickelt, auf den im Folgenden näher eingegangen wird.

Jährlich werden in Deutschland 2,8 Milliarden Euro für das Artikel-Picken in Lagern ausgegeben

Nicht nur im E-Commerce braucht man am Ende ein einzelnes Objekt und keine ganze Palette oder Ladungsträger. In Deutschland werden pro Jahr knapp 2,8 Milliarden Euro für das Picken von Artikeln aus Warenlagern ausgegeben – das entspricht 55 Prozent der gesamten Lagerhaltungskosten. Den Großteil der Ausgaben bilden die Lohnkosten für die Mitar-

beiter. Beim klassischen Kommissioniervorgang läuft ein Mitarbeiter durch das Lager und sammelt die bestellten Artikel aus den entsprechenden Fachbodenregalen nach einer Papierliste ein. Um den Kommissionierer zu unterstützen, wird immer häufiger auf technische Hilfsmittel wie mobile Datenterminals (MDE), Voice-Anwendungen oder Datenbrillen zurückgegriffen.

Roboter ist digitaler Kollege

Diese Mensch-zu-Ware-Systeme sind jedoch zeitaufwendig, teilweise fehleranfällig oder setzen den Menschen unter (körperlichen) Leistungsdruck. Automatisierte Ware-zu-Mensch-Systeme, die darauf basieren, dass ganze Ladungsträger wie etwa Kartons und Paletten automatisch zum Mitarbeiter gebracht werden, verbessern die Prozesse nur bedingt. Denn auch hier sind es Menschen, die am Ende das einzelne Produkt entnehmen. Zudem sind die Systeme wenig flexibel und mit hohen Investitionskosten verbunden. Der Bedarf an automatisierten Prozessen in Logistikzentren ist groß. Doch fehlt es den bisher eingesetzten Lösungen an der notwendigen Flexibilität. Gerade im Bereich des E-Commerce ist aber Anpassungsfähigkeit an die stetig wechselnden Bedürfnisse der Unternehmen und Kunden gefragt.

Daher haben die beiden Unternehmen Magazino und Fiege den intelligenten Kommissionier-Roboter Toru am Stand-

ort Ibbenbüren in einem realen Logistikumfeld weiterentwickelt: Toru füllt genau diese Lücke, indem er hohe Flexibilität und Leistungsfähigkeit vereint. Anstatt die Ware zum Menschen zu bringen, fährt der autonome Roboter zum Regal und entnimmt selbstständig das gewünschte Objekt. Am Fiege-Standort in Ibbenbüren arbeiten zum ersten Mal weltweit sensorgesteuerte Kommissionier-Roboter und menschliche Mitarbeiter parallel – der Roboter ist hier zum digitalen Kollegen geworden.

Im Vergleich zum Menschen ist der Roboter etwa 30 Prozent günstiger, was die Kosten pro Pick angeht

AUTOREN



Fiege Logistik

Jens Fiege, Vorstand Fiege Logistik

Seit dem Jahr 2009 ist Jens Fiege Mitglied des Vorstands des Familienunternehmens Fiege

Logistik, das er in fünfter Generation zusammen mit seinem Cousin Felix Fiege führt. Jens Fiege stieg im Jahr 2004 als Geschäftsführer von Fiege International in die Fiege-Gruppe ein. Seine berufliche Karriere startete er als Diplom-Kaufmann nach seinem Studium in den Unternehmen Bertelsmann Ventures und Lufthansa Technik. Geboren ist Jens Fiege im Jahr 1974.



Magazino

Frederik Brantner, Co-Founder & CEO Magazino

Frederik Brantner startete das Projekt Magazino Ende 2011, im Jahr 2014 wurde die GmbH gegründet. Seitdem ist er CEO des Unternehmens Magazino, das

Roboter für die Logistik entwickelt, baut und vertreibt. Sein erstes Unternehmen gründete Brantner mit 16 Jahren. Sein Studium hat Brantner mit einem Master of International Management/CEMS abgeschlossen. Er war Stipendiat der Stiftung der Deutschen Wirtschaft (sdw) und wurde im Jahr 2016 ausgezeichnet als einer der „Innovatoren unter 35“.

Das Ziel sind schnelle und zuverlässige Logistikkonzepte für extrem schwankende Auftragslagen. Neben Zeitanforderungen werden insbesondere die folgenden Herausforderungen an die Logistiksysteme zunehmend relevant: Skalierbarkeit sowohl dynamisch als auch statisch, extreme Schwankungsbreiten saisonal, aber auch tagesbezogen, hohes Produktsortiment, kurze Vertragslaufzeiten, kleine Losgrößen, fehlende mittel- bis langfristige belastbare Planungshorizonte. Gleichzeitig steht ausreichendes qualifi-

ziertes Personal nicht mehr uneingeschränkt zur Verfügung.

Roboter übernimmt Beschwerliches

Unter den genannten Rahmenbedingungen sind klassische Automatisierungsansätze ökonomisch nicht immer sinnvoll. Magazinos Ansatz der Entwicklung einer skalierbaren Lösung unter Nutzung der vorhandenen technischen Einrichtungen, möglichst in Kombination manueller und automatisierter Arbeitsabläufe, stellt aus ökonomischer Sicht eine Alternative dar.

Toru fährt selbstständig zum Regal, entnimmt das gewünschte, einzelne Objekt und lagert es in seinem mitgeführten Regal zwischen. Anschließend bringt er das gefüllte Regal mit den gepickten Objekten direkt zur Versandstation. Zum ersten Mal weltweit wird die Schuhkommissionierung vollautomatisch durchgeführt. Die Aufgaben Ein- und Auslagerung und die Wegstrecke zwischen den zu kommissionierenden Objekten übernimmt ebenfalls Toru. Ziel ist es, ein wirtschaftlich optimales Zusammenspiel zwischen Automatisierung und Personal zu erreichen. Durch die kollaborierende Arbeitsweise des Roboters übernimmt er vor allem die für ihn performantesten Aufgaben wie weite Strecken zwischen dem Pick oder das Greifen aus

Regalfächern. Darüber hinaus bietet der Roboter Vorteile wie die eigenständige Inventur über 3D-Visualisierung und Auffüllung der Kommissionierplätze. Zudem erreicht der Roboter durch die eigenständige Umlagerung der Objekte im Lager eine erhöhte Lagerplatzverdichtung, wodurch ebenfalls Geld gespart wird.

Vollständig automatisierte Lösung

Durch Vorkommissionierung über Nacht werden im Zielprozess die Montagsspitzen entzerrt. Zusätzlich führt dies zu einem gleichmäßigeren Warenfluss in den nachgelagerten Prozessen wie dem Warenausgang. Der Roboter wird durch eine einfache Schnittstellenkommunikation zum überlagerten Verwaltungssystem gesteuert, und es sind keine zusätzlichen technischen Anpassungen für den Einsatz erforderlich. Damit bietet er eine hohe Flexibilität und ist mit dem bestehenden Set-up der konventionellen Fachbodenanlage sofort einsatzbereit.

Da seine Umgebung dynamisch ist, plant der Roboter seine Bewegungen in Echtzeit und kann somit auf unvorhersehbare Ereignisse und Fehler reagieren. Das Stückgut wird von Toru zunächst mittels 2D- und 3D-Kameras identifiziert und lokalisiert, mit einem adaptiven Greifarm sicher gegriffen und schließlich an seinem Bestimmungsort abgelegt. Mit dem stückgenauen Handling wird eine der bedeutendsten Lücken in der Automatisierung geschlossen. Pick-by-Robot ist ein System, das vollstän-

dig automatisiert funktioniert, aber den Parallelbetrieb mit dem Menschen erlaubt. Dadurch lässt sich das System flexibel einsetzen und einfach und kostengünstig in das bestehende Warensystem integrieren sowie den sich ändernden Bedingungen anpassen.

Seitdem die mobilen Pick-Roboter von Magazino das erste Mal durch die Gänge im Fiege Mega-Center Ibbenbüren gerollt sind, um Schuhkartons ein- und auszulagern hat sich einiges getan. Insbesondere im vergangenen Jahr hat sich das Projekt nochmals massiv weiterentwickelt. So wurde im Herbst 2017 damit begonnen, das System des Roboters zur Lokalisierung

Dank 3D-Kameras können Roboter die Umriss und Position der Schuhkartons im Regal erkennen

und Abmessung von Schuhkartons auszutauschen.

Bisher war ein sogenanntes Sheet-of-Light System in Verwendung, also eine Kombination aus einem Kreuz-Laser und einer 2D-Kamera. Durch den Einbau von 3D-Kameras konnten die Roboter nun schneller und zuverlässiger die Umriss und Position der Schuhkartons im Regalfach erkennen, was sich deutlich auf die Leistung der Roboter auswirkte. Durch zahl-

DATEN + FAKEN

Die Roboter kommen

Bis 2020 werden weltweit rund 3,05 Millionen Industrieroboter im Einsatz sein. So lautet die Prognose des Weltbranchenverbandes International Federation of Robotics IFR in seinem Welt-Roboter-Report 2018. Der weltweite Wettlauf um die Automation ist in vollem Gange. In Deutschland kommen auf 10.000 Beschäftigte 322 Industrieroboter, das bedeutet Rang 3 weltweit. Entsprechend hat sich die Zahl verkaufter Roboter auf zuletzt 21.404 Einheiten im Jahr 2017 erhöht. Mehr Roboter setzen nur noch Südkorea (710) und Singapur (658) ein. Hinter den deutschen Unternehmen folgen Japan, Schweden, Dänemark und die USA. Anders als vielleicht vermutet, belegt die Europäische Union damit den klaren Spitzenplatz in der Rangliste der Regionen. Sie liegt mit durchschnittlich 106 Robotern pro 10.000 Beschäftigte deutlich über dem globalen Durchschnitt von 85. eh

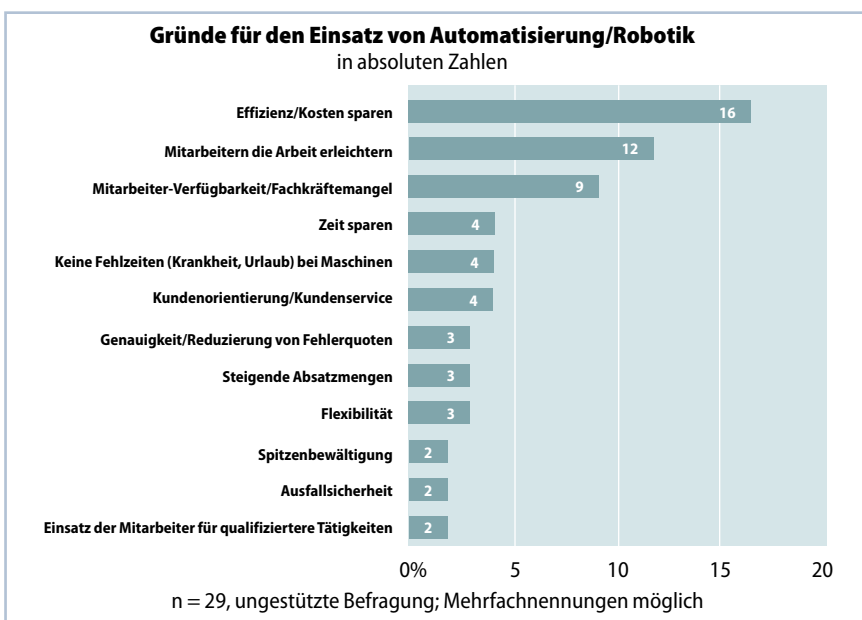
reiche Verbesserungen in der Software sind außerdem die Stapelbilder der Roboter besser geworden. Große Schuhkartons werden nun beispielsweise nicht mehr auf kleine Kartons gestapelt.

Roboter erkennt Umgebung

Einer der neuesten Features, das sich gerade in der Entwicklung befindet, ist ein sogenannter Scene-Aggregator: Kommt ein Roboter vor seinem Zielregal an, schaut er als Erstes mit seinen Kameras in das Regalfach, in welchem er seinen gesuchten Schuhkarton laut System vermuten kann. Anschließend zeichnet er ein 3D-Bild davon auf, um seine Greifbewegung zu planen. Mit dem Scene-Aggregator wird diese Funktion nun auf eine Art Panoramabild ausgeweitet: Der Roboter nimmt nicht nur von dem betreffenden Regalabschnitt ein Bild auf, sondern speichert auch die unmittelbar umliegende Umgebung ab. Bei seinem nächsten Pick-Auftrag in diesem Regalabschnitt kann er sich an dieses Bild erinnern und somit deutlich schneller einen Zugriff ausführen.

Außerdem ist geplant, die Stereo-Kameras zur Fahrwegs-Kontrolle einzubinden, die sich vorne und hinten im Roboter befinden. Der Roboter blickt bei seiner Fahrt durch die Regalgänge zwar hauptsächlich in Fahrtrichtung nach vorne. Trotzdem werden gleichzeitig am Rand des Sichtfeldes noch Tiefeninformationen über die Regale und deren Inhalte erfasst. Damit erhält der

GRAFIK AUTOMATISIERUNG/ROBOTIK



Quelle: EHI



Roboter ein weiteres Puzzlestück zur Verfügung, um sich ein möglichst vollständiges Bild seiner momentanen Umwelt zu erstellen. Sämtliche technischen und organisatorischen Entwicklungen haben dazu geführt, dass die Roboter nicht nur ihr Aufgabenspektrum erweitert haben, sondern dass auch die Pick-Geschwindigkeit sowie die Robustheit im Einsatz deutlich gesteigert werden konnten.

Mensch als Vorbild der Flexibilität

Das Aufgabenspektrum und der Einsatz der intelligenten Helfer sind heute noch sehr eng umrissen. In diesem Fall Schuhkartons aus einem Regal picken und an einem anderen Ort ablegen. Technisch ist zwar mehr möglich, es stellt sich jedoch auch immer die Frage, ob es auch wirtschaftlich sinnvoll ist, für eine bestimmte Aufgabe einen Roboter einzusetzen. Der Mensch ist mit seinen motorischen Fähigkeiten und seiner Anpassungsfähigkeit einfach ein nahezu unschlagbares Vorbild für Flexibilität.

Der große Unterschied zu herkömmlichen Robotern am Fließband besteht aber darin, dass diese neue Generation von Robotern ein Bewusstsein für die Umgebung hat. Und viel wichtiger: Sie können aus ihren Erfahrungen lernen. Schließlich wird jede einzelne Bewegung oder Aktion des Geräts digital erfasst und kann mit den Bildern aus Kameras und Sensoren sowie dem Ergebnis einer Aktion abgeglichen werden. Über den Einsatz von neuronalen Netzwerken und Machine Learning können so aus Tau-

senden gepickten Schuhkartons Erfahrungen werden, die dem Roboter helfen, in unbekannteren Situationen schneller und besser zu entscheiden. Und dank der Vernetzung über eine Cloud profitieren davon alle anderen Roboterkollegen. Noch stehen wir ganz am Anfang einer enormen Entwicklung, aber bereits in den nächsten Jahren werden sich die Fähigkeiten der Roboter auf viele andere Bereiche ausdehnen. Die handhabbaren Objekte werden komplexer werden – genauso wie die Arbeitsumgebungen.

Die Fähigkeiten der Roboter werden sich schon bald auf viele andere Bereiche ausdehnen

Noch sind intelligente und selbstlernende Roboter ein kleiner Baustein in der Logistik. Doch die rasante technische Entwicklung wird der Branche helfen, den großen Trends wie Fachkräftemangel, demografischer Wandel und den steigenden Anforderungen an Flexibilität aktiv zu begegnen.

Die Möglichkeiten, die die Digitalisierung bietet, sind bei Weitem noch nicht ausgeschöpft. Ein wesentlicher Ansatzpunkt, den Fiege neben den genannten Lösungen verfolgt, ist die Nutzbarmachung der Unmengen an Daten, die produziert werden. Das Westphalia DataLab, ein Gemeinschaftsunternehmen von Fiege mit einem Team von Datenanalyse-Experten von der Fachhochschule Münster, hat eine Software entwickelt, die es möglich macht, Daten automatisiert zu analysieren und sie damit nutzbar zu machen, zum Beispiel bei der Vernetzung von Big Data und Produktionsalgorithmen, einer punktgenauen Personal- oder höchsteffizienten Batch-Bildung.

Neues Forschungsprojekt: Roboterarm

Auch im Hinblick auf die Zukunftstechnologie Robotik ist Fiege weiterhin aktiv. Mit dem strategischen Partner Magazino wird der Kommissionierroboter an verschiedenen Standorten und in unterschiedlichen Branchen eingesetzt werden. Zudem testet der Logistikdienstleister weitere Robotiklösungen wie zum Beispiel den Greifarm von Franka Emika. Mit diesem Partner und der Technischen Universität München TUM startete Fiege am 1. Dezember ein gemeinsames Forschungsprojekt zum Roboterarm. Das Ergebnis soll der zielgenaue und dabei kamera- sowie sensorgesteuerte Griff in eine Dropbox sein.

Der Roboter wird in Zukunft immer wichtiger in der Intralogistik – die digitalen Kollegen sind schon bald nicht mehr wegzudenken aus dem Lager. Um von der biegeschlaffen Textilie bis zur Glühbirne alles greifen zu können, ist es indes noch ein weiter Weg. Fiege und Magazino werden ihn gemeinsam weitergehen. ■■■

Jens Fiege, Vorstand Fiege Logistik und Frederik Brantner, CEO Magazino



Mobiler Kommissionierroboter: Der Toru



Trotz Robotik noch gesucht: Lagerfachkräfte

Fiege Logistik

Magazino

Beendet Blockchain die Zettelwirtschaft?

Derzeit herrscht ein regelrechter Hype um Blockchain. Doch was vermag diese neue Datenbank-Technologie? Revolutioniert sie vielleicht sogar den Palettentausch der Zukunft? GS1 Germany hat dazu den Praxistest gemacht – hier die ersten Ergebnisse.

Buzzword oder echte Perspektive? Das Thema „Blockchain“ liefert nach wie vor mehr Fragen als Antworten. GS1 Germany hat deshalb den Praxistest gemacht. In einem groß angelegten Pilotprojekt mit 30 beteiligten Unternehmen wurde nun eine Blockchain-basierte Lösung für den Palettentausch auf ihr Potenzial hin geprüft. Denn nicht im Labor, sondern direkt an der Rampe zeigt sich am besten, was die innovative Datenbanktechnologie für die Logistik leisten kann und was nicht.

Die Erwartungen sind hoch. Gerade in der Logistik sehen Experten ein enormes Potenzial für Blockchain-Lösungen. Denn entlang der globalen Warenströme gibt es etliche Akteure, die Informationen austauschen und ständig auf dem Laufenden bleiben müssen: vom Lieferanten über den Transportdienstleister und den Empfänger einer Sendung bis zu Behörden und Investoren. Hier kann die neue Datenbanktechnologie ihre Vorteile theoretisch voll ausspielen. Ermöglicht sie es doch mit ihrer dezentralen Organisationsstruktur, dass alle Beteiligten auf identische Daten zugreifen können und so stets den gleichen Informationsstand haben.

Oder anders ausgedrückt: Die Blockchain-Technologie funktioniert wie ein gemeinsam genutztes, nicht veränderbares Journal, in dem der Verlauf von Transaktionen aufgezeichnet wird. Die Transaktionen werden in Blöcken abgespeichert und allen Netzwerk-Partnern auf ihren Servern zur Verfügung gestellt. Da die Einträ-

ge rückwirkend nur mit dem Einverständnis der Teilnehmer geändert oder gelöscht werden können, gilt die Technologie als besonders manipulationssicher; das Blockchain-Netzwerk kontrolliert sich so gesehen selbst. Welches disruptive Potenzial damit verbunden ist, bekommt die Finanzbranche bereits zu spüren: In der Welt der Kryptowährung Bitcoin, für deren Abwicklung die Blockchain-Technologie ursprünglich entwickelt wurde, werden Banken und Aufsichtsbehörden perspektivisch nicht mehr benötigt.

Manipulationssichere Transaktionen

Mehr Transparenz in der Lieferkette, eine verbesserte Rückverfolgbarkeit und manipulationssichere Informationen: Blockchain-Lösungen scheinen also wie gemacht

für den reibungslosen Datenaustausch in immer komplexeren Wertschöpfungsnetzwerken. Doch warum nutzen dann nicht längst viel mehr Firmen die neue dezentrale Datenbanktechnologie?

Weil die Umsetzung eben doch nicht so trivial ist. Laut der Wirtschaftsprüfungs- und Beratungsgesellschaft Deloitte scheitern aktuell 90 Prozent aller Blockchain-Projekte. Ein Problem: Zahlreiche Unternehmen testen die Technologie unter Laborbedingungen und sind damit nicht ausreichend auf die unvermeidlichen Hürden im Tagesgeschäft vorbereitet. Die tatsächliche Wirkungsweise bleibt graue Theorie. Zudem wird der Faktor Kollaboration oft unterschätzt. Blockchain ist keine One-Player-Show, sondern eine Peer-to-Peer-Technologie, die nur im Sinne einer Netzwerk-Strategie ihre volle Wirkung entfalten wird.

Um handfeste Praxiserfahrungen zu sammeln und die Frage nach dem tatsächlichen Nutzen der Blockchain-Technologie beantworten zu können, hat GS1 Germany Unternehmen aus Handel, Industrie, Logistik, IT sowie Start-ups, Verbände und Ver-

AUTOR



Thomas Fell, Geschäftsführer GS1 Germany

Thomas Fell ist seit 2017 Geschäftsführer bei GS1 Germany in Köln und Mitglied im weltweit

agierenden GS1 Management Board. GS1 begleitet die Entwicklung und Implementierung offener, branchenübergreifender, weltweit gültiger Standards. Fell studierte Betriebswirtschaft an der Universität Mannheim und arbeitete nach erfolgreichem Abschluss seit 1993 bis 2009 bei der IBM Deutschland, wo er unter anderem den Geschäftsbereich Handel, Dienstleistung, Transport und Touristik leitete. Zuletzt verantwortete er bei IBM Deutschland als Geschäftsführer das Mittelstandsgeschäft und die Betreuung der Geschäftskunden. 2009 wechselte er als Vorstand zur Pironet NDH AG. Im Jahr 2010 wurde Fell Bereichsvorstand bei der Wincor Nixdorf AG, wo er bis zum Jahr 2017 den weltweiten Retail Bereich verantwortete.

GS1 Germany

Lichtflex/stock.adobe.com

DATEN + FAKTEN**Die Euro-Palette in Zahlen**

Mehr als 500 Millionen Euro-Paletten sind allein in Europa im Umlauf. Eine neue Palette kostet durchschnittlich 7,50 Euro, eine gebrauchte Palette 5 Euro. Geht man nur vom Gebrauchtpaletten-Preis aus, befinden sich europaweit mindestens 2,5 Milliarden Euro an Wert im Umlauf. Pro Palette kann mit vier bis fünf Umläufen im Jahr gerechnet werden. Wenn jede Palette bei einem Transport von Sender zu Empfänger mindestens zwei Mal getauscht wird (500 Millionen Paletten x 4,5 Umläufe x 2 Tauschvorgänge), müssen 4,5 Milliarden Übergabe- beziehungsweise Tauschvorgänge dokumentiert werden, zum Beispiel auf einem Palettschein.

treter der Wissenschaft an einen Tisch gebracht. Im Frühjahr 2018 startete das bundesweit bislang größte Blockchain-Pilotprojekt im Bereich Logistik. Im Vordergrund stand das Ziel, sich anhand eines konkreten Anwendungsfalls mit den Möglichkeiten der Technologie vertraut zu machen und die Learnings aus dem Projekt mit anderen interessierten Firmen zu teilen. Ideal geeignetes Fallbeispiel aus Sicht der Projektbeteiligten: der offene Palettentausch. Denn bis heute läuft dort der gesamte Prozess fast ausschließlich analog ab. Fast jeder Lkw-Fahrer hantiert Tag für Tag mit Palettscheinen in Papierform. Die Abläufe sind komplex, aufwendig und unübersichtlich – dabei müssen allein in Europa jedes Jahr mehrere Milliarden Übergabe- beziehungsweise Tauschvorgänge dokumentiert werden. Ließe sich dieser Bereich der Logistik mittels der Blockchain-Technologie transparenter und effizienter organisieren, wäre das ein Gewinn für alle Beteiligten.

Die Stufen zu mehr Effizienz

Vor dem Praxischeck im Herbst 2018 wurden in einer intensiven Arbeitsphase – koordiniert und moderiert von GS1 Germany – die Grundlagen für die Zusammenarbeit im Blockchain-Konsortium geschaffen. So definierten die Projektpartner den genauen Ablauf des Tauschprozesses, legten die Systemarchitektur fest, einigten sich auf gemeinsame Governance-Regeln für das Projekt und schulten nicht zuletzt ihre Mitarbeiter. Für die technische Umsetzung entwickelte SAP eigens einen Prototypen, der im Wesentlichen aus drei Komponenten besteht:

Den ersten Baustein bildet eine mobile Anwendung für die Personen, die den Tauschprozess durchführen – die Mitarbeiter an der Laderampe, im Lager oder im Werk, Lkw-Fahrer sowie Personal im Bereich der Belegabwicklung. Bislang füllten sie die Palettscheine in Papierform noch per Hand aus, mussten sie unterschreiben, Durchschläge an die entsprechenden Verantwortlichen verteilen und am Ende alle Daten digital erfassen, um sie in eigenen proprietären Systemen

zu dokumentieren. Ein sehr umständliches, zeitaufwendiges und fehleranfälliges System.

Die mobile Blockchain-Anwendung dagegen soll es ermöglichen, den Palettentausch per Smartphone oder Tablet mit nur wenigen Klicks zu erfassen, zu bestätigen und in der Blockchain zu dokumentieren. Die zweite Komponente des Prototyps bildet das Paletten-Portal. Diese Anwendung ist insbesondere für die Mitarbeiter im Bereich der Belegabwicklung relevant, da sie alle Transaktionen des eigenen Unternehmens abbildet und auch die Palettenkontostände direkt einsehbar macht.

Das Herzstück der Lösung ist schließlich die eigentliche Blockchain auf Basis der Multichain-Technologie. Alle Daten zu Transaktionen und Korrekturen werden hier erfasst und gespeichert. Zum Hintergrund: Das Multichain-Protokoll ist eine weniger komplexe Blockchain-Technologie, die sich vergleichsweise einfach über verschiedene Infrastrukturen verteilen lässt. Über ein Dutzend externer Blockchain-Knoten werden von Projektteilneh-

Die erste Blockchain-Anwendung soll den Palettentausch per Smartphone dokumentieren

mern betrieben und bilden somit die Grundvoraussetzung von Blockchain: Dezentralität. Für das Management der Palettendaten wurde eine „Private Permissioned Blockchain“ gewählt. Das Recht, die Blockchain zu lesen und Transaktionen auszuführen, ist dabei auf die zuvor festgelegten Teilnehmer beschränkt.

Blockchain braucht Kulturwandel

Unabhängig vom Ausgang des eigentlichen Praxistests mit der mobilen, Blockchain-basierten Anwendung haben die beteiligten Hersteller, Händler, Logistik- und Pooling-Dienstleister schon im Verlauf des Pilotprojekts wertvolle Erfahrungen gesammelt. So wurde den Beteiligten sehr schnell klar: Technologische Fragen rund um die Blockchain stellen nur einen Teilaspekt dar – und sind sogar vergleichsweise einfach zu beantworten.

Vor wesentlich größere Herausforderungen stellt viele Unternehmen der Kulturwandel, der unweigerlich mit Blockchain einhergeht. Der erfolgreiche Einsatz der

500 Millionen Euro-Paletten jedes Jahr in Europa: Noch ist der Tauschprozess sehr aufwendig

Technologie erfordert weitgehende Daten-Transparenz. Ohne Vertrauen und die Bereitschaft, sich ein Stück weit in die Karten schauen zu lassen, kommen die beteiligten Firmen hier keinen Schritt weiter. Perspektivisch könnte Blockchain einem Paradigmenwechsel von zentralen zu dezentralen Ordnungsformen den Weg bereiten und für mehr Effizienz, Transparenz und Sicherheit sorgen. Zudem eröffnet die neue Technologie viele neue Möglichkeiten, Prozesse zu automatisieren. Eine Lösung für alle derzeitigen Herausforderungen ist sie jedoch nicht. Ohne ausreichenden Digitalisierungsgrad und ein professionelles Datenmanagement ist die Block-

chain-Technologie für Firmen letztlich wertlos. Beispiel Rückverfolgbarkeit: Per Blockchain stehen zwar allen Beteiligten die einmal eingestellten und geteilten Informationen zur Verfügung, aber wer garantiert, ob diese Daten authentisch und verlässlich sind – also, dass die Ursprungsinformation an sich korrekt ist? Ist das Bauteil für die Automobilindustrie ein Original und entspricht es allen Sicherheitsanforderungen? Oder handelt es sich vielleicht doch um eine Billig-Kopie?

Neutraler Mittler schafft Mehrwert

Die dafür notwendige Datenvalidierung kann Blockchain nicht leisten. Auch gibt es bislang kaum Erkenntnisse über die Skalierbarkeit einzelner Anwendungsfälle. Ob beim Palettentausch oder in anderen Bereichen des Supply Chain Managements und der Logistik: Damit die Vision einer Lieferkette 4.0 mit dezentralen Datenbank-Technologien Wirklichkeit werden kann, müssen viele Unternehmen zunächst noch an den „Basics“ arbeiten: ihren Digitalisierungsgrad erhöhen, die Datenerfassung

standardisieren und ein professionelles Stammdatenmanagement etablieren. Neue technologische Entwicklungen gemeinsam erproben, Innovationen kollaborativ umsetzen: Angesichts der rasant zunehmenden Marktdynamik und Komplexität ist das ein Erfolg versprechender, wenn nicht sogar der einzige richtige Weg. Eine zielführende und für alle Beteiligten vorteilhafte Kooperation, beispielsweise im Rahmen eines Blockchain-Netzwerks, erfordert allerdings mehr als nur guten Willen. Das Blockchain-Pilotprojekt mit 30 verschiedenen Akteuren hat gezeigt: Die Firmen sehen einen entscheidenden Mehrwert darin, wenn eine neutrale Instanz die

Blockchain könnte zum Paradigmenwechsel von zentralen zu dezentralen Ordnungsformen führen

Aufgabe des Intermediärs übernimmt, zwischen unterschiedlichen Interessen vermittelt und beispielsweise Governance-Strukturen aushandelt. GS1 Germany unterstützt Akteure unterschiedlicher Branchen seit mehr als 40 Jahren dabei, auf der Basis einheitlicher Standards effizienter zusammenzuarbeiten. Als neutrale Plattform für unternehmensübergreifende Kooperation wird sich GS1 Germany auch weiterhin für Innovationsprojekte stark machen, die Partner an einen Tisch bringen. Von den praktischen Erfahrungen aus dem Blockchain-Pilotprojekt können alle interessierten Unternehmen profitieren, die selbst ein solches Projekt planen. Entsprechende Praxistipps hat GS1 Germany in einer Checkliste zusammengefasst (siehe Kasten Seite 26); zudem berichten die beteiligten Partner im Internet unter www.gs1.de/blockchain-blog über Erkenntnisse, Herausforderungen und Stolperfallen bei der Erprobung der Zukunftstechnologie. ■■

Thomas Fell, Geschäftsführer GS1 Germany



StockRocket/stockadobe.com

Noch werden viele Palettenscheine händisch ausgefüllt

EXPERTENTIPPS

Erfolgsfaktoren für Blockchain-Projekte

Anwendbarkeit prüfen

Vor dem Start eines eigenen Blockchain-Pilotprojekts gilt es, kritisch zu prüfen, ob eine Blockchain für den geplanten Anwendungsfall sinnvoll ist. Warum soll keine andere Datenbanktechnologie eingesetzt werden?

Kein Plug and Play

Jede Blockchain besitzt unterschiedliche Merkmale. Für jeden konkreten Anwendungsfall muss eine passende Lösung konzipiert werden.

Datenverfügbarkeit und Datenqualität sicherstellen

Ohne Daten keine Blockchain – und ohne qualitativ hochwertige, korrekte und vollständige Daten kein Mehrwertstiftender Einsatz der Blockchain.

Mehrwert durch Synergien

Mehrwert entsteht durch die Verknüpfung mit bestehenden Lösungen wie GS1 Standards für Identifikation und Datenaustausch sowie ERP- und Warenwirtschaftssystemen.

Governance klären

Von der Initiierung des Netzwerks über Teilnahmeregeln, Lese- und Schreibrechte bis zur Finanzierung des Netzwerkes: Vor dem Start der Programmierung gilt es zu prüfen, welche Teilnehmer unter welchen Bedingungen an der Blockchain mitwirken wollen.

Echte Transparenz

Blockchain schafft Transparenz. Ist das gewünscht? Selbst bei weniger sensiblen und politisch weniger heiklen Daten wie Palettenkontoständen gibt es möglicherweise Befindlichkeiten hinsichtlich der Datentransparenz.

Paradigmenwechsel

Als dezentrale Peer-to-Peer-Technologie erfordert Blockchain, dass B2B-Beziehungen neu gedacht werden. Prozessabläufe, Organisationsstrukturen, und Machtverhältnisse ändern sich. Sind diese Veränderungen gewünscht? Und wie schnell lässt sich ein solcher Wandel realisieren?





Kostenlos für
VerkehrsRundschau
Abonnenten

DAS ARBEITSPORTAL FÜR TRANSPORT-PROFIS

1. Einfach

Die Online-Plattform VerkehrsRundschau plus macht Ihnen, Ihren Kollegen und Fahrern den Arbeitsalltag einfacher:

2. Effizient

Legen Sie ein eigenes Team an und geben Sie Mitarbeitern kostenfreien Zugang. Teilen Sie aktuelle News, Lernvideos, Heftartikel und Branchenkenntzahlen durch einen Klick mit ganzen Abteilungen. Schreiben Sie Nachrichten – persönlich oder an das Schwarze Brett. Filtern Sie Daten in unseren Marktübersichten und der Insolvenzdatenbank. Führen Sie die jährliche Fahrerunterweisung mit unseren Online-Trainings vorschriftsgemäß durch – inklusive Lernstand-Verfolgung und Zertifikatsablage.

3. Arbeiten

Nutzen Sie so die Digitalisierung für einfacheres Arbeiten.

verkehrs-rundschau-plus.de

Maximale Offenheit für alle Mitspieler

Planung, Forecasting, Lieferanten, Logistikdienstleister, Kunden, Einkauf, Bestände, Nachschub – in der digitalen Supply Chain stehen diese Daten in der Lieferkette in Echtzeit zur Verfügung. Welche Vorteile diese neue Transparenz in den Abläufen für die Logistik birgt, was dafür getan werden muss.

Es ist wieder der berühmte Blick in die Glaskugel. Denn wer wünscht es sich nicht, ab und zu in die Zukunft schauen zu können? Gerade für Händler und Hersteller ist es unerlässlich, die Lieferketten-Performance jederzeit bewerten zu können, um so die eigenen Unternehmensziele einzuhalten.

Hier hilft eine stärkere Digitalisierung der Supply Chain. Denn Computermodelle zeigen auch kritische Faktoren, die vom menschlichen Auge nicht erkannt werden. Computersimulationen visualisieren die Supply Chain und eröffnen den Verantwortlichen so neue Wege der Bewertung und Priorisierung. Ausfälle und andere Probleme können so schneller erkannt werden, was zu mehr Reaktionsfähigkeit und verbesserter Leistung führt.

Dafür dürfen Unternehmen jedoch nicht mehr in Datensilos denken. Wollen sie konkurrenzfähig bleiben, bleibt ihnen der Weg in eine vollständig digitale Lieferkette also nicht erspart. Der Weg dorthin lohnt sich. Sie müssen dafür nur eine Reihe von geordneten Schritten befolgen,

die jeweils andere spezifische Kompetenzen und Technologien fordern.

Stufe 1: Unternehmensübergreifende Zusammenarbeit

Transformation beginnt mit der Kommunikation in den eigenen vier Wänden. Daher ist es in erster Instanz wichtig, festgefahrene Geschäftsbereiche aufzubrechen. Der erste Schritt optimiert die interne Ausrichtung von Systemen und Prozessen. Dafür bedarf es zunächst einer Evaluierung, wo Unterbrechungen und Kommunikationsausfälle innerhalb der Firma auftreten.

Rollt beispielsweise das Marketingteam eine neue Werbekampagne aus, ohne das an das Logistikteam zu kommunizieren, könnte das an manchen Stellen zu Lieferengpässen führen: Das Marketing hat seine Arbeit getan, die Kunden möchten

das Produkt erwerben, doch die Logistik kommt nicht hinterher.

In dieser Phase der digitalen Transformation geht es in erster Linie also darum, Möglichkeiten zur Verbesserung interner Prozesse und Arbeitsabläufe zu identifizieren, Wege zur Vereinheitlichung von

Kommunikation und Systemen zu finden sowie die Herausforderungen der Supply Chain, auf die man Einfluss hat, schrittweise anzugehen.

Stufe 2: Eine vernetzte Supply Chain

Klar ist: Nicht einzelne Unternehmen stehen sich im Wettbewerb gegenüber. Vielmehr sind es die Supply Chains, die miteinander konkurrieren. Heute sind Lieferketten komplex, global und verteilt. Hier hängt der Geschäftserfolg maßgeblich von einer präzisen Orchestrierung und Zusammenarbeit zwischen Unternehmen und Handelspartnern ab. Schließlich liegen etwa 80 Prozent der Daten von Lieferketten im Netzwerk, bei Partnern und Zulieferern. Dabei sollte eine Supply Chain nicht als eine lineare Kette angesehen werden. Es handelt sich eher

dann entsteht ein Gesamtbild davon, was im Versorgungsnetz passiert. Das wiederum ermöglicht es Supply-Chain-Verantwortlichen, kritische von

unwichtigen Prozessen zu trennen und Verbesserungsmöglichkeiten zu identifizieren. Auf dieser Ebene der Wertschöpfungskette beginnen Unternehmen damit, transformative Veränderungen zu erkennen, die ihnen und ihren Partnern neue Geschäftsmodelle und Serviceangebote eröffnen.

Stufe 3: Volle Integration des Kundenbedarfs

Im dritten Schritt lassen sich Bedarfsmuster erkennen. Haben Unternehmen einen

hohen Grad an Transparenz in ihrer Supply Chain erreicht, sind sie besser in der Lage, Nachfragen vorzusehen und demzufolge besser zu planen oder zu prognostizieren.

Unternehmen, die diese Phase der digitalen Reife erreicht haben, verstehen, was Kunden wollen und wann sie es wollen. Gleichzeitig werden Systeme wie Supply

Wollen Firmen konkurrenzfähig bleiben, bleibt ihnen der Weg in die digitale Supply Chain nicht erspart

um ein Netzwerk.

Ist man sich dessen bewusst, wird klar, welche Bedeutung digitale Technologien für die Supply Chain haben: Sie verbessern die Transparenz und somit die Zusammenarbeit mit Partnern.

Im zweiten Schritt geht es deshalb darum, sich auch außerhalb des eigenen Unternehmens zu vernetzen. Viele nutzen bereits Technologien wie EDI, die eine grundlegende Transparenz zwischen den Parteien oder einem anderen Logistikdienstleister ermöglichen. Sie geben Logistikdienstleistern jedoch nur den Überblick über die eigenen Abläufe – blinde Flecken in der Lieferkette werden damit nicht erkannt. Um Lieferketten richtig zu vernetzen, müssen Unternehmen Daten aller involvierten Parteien auf einer einzigen Plattform zusammenführen. Erst

AUTOR**Guy Courtin, Vice President bei Infor GT Nexus Commerce Network**

Seit 2016 ist Guy Courtin Vice President Industry Solutions, Fashion und Retail bei Infor GT Nexus Commerce Network. GT Nexus ist eine Cloud-basierte Plattform für das Lieferkettenmanagement. Zuvor war er Vice President und Leitender Analyst bei der Forschungs- und Beratungsfirma Constellation Research und beschäftigte sich mit den Auswirkungen digitaler Störungen auf Lieferketten. Zudem war er Vice President bei SCM World, einer branchenübergreifende Lerngemeinschaft, die von den einflussreichsten Supply-Chain-Praktikern der Welt unterstützt wird. Courtin hat einen MBA Management der Olin Graduate School of Business, einen Master in International Relations von der Loyla University Chicago und einen Bachelor-Abschluss in Politikwissenschaft.



Infor GT Nexus

dukts, beispielsweise aus Konstruktion, Berechnung, Fertigungsplanung bis hin zu Verkauf, Vertrieb und Service – über die eigenen Unternehmensbereiche hinaus erweitert, Silos zwischen Handelspartnern aufgebrochen und Wünsche von Endkunden schneller bearbeitet.

Stufe 4: Vorausschauend werden

In der vierten Stufe geht es nicht mehr nur um Reaktionen auf Gegebenheiten in der Lieferkette, sondern darum, eine datenbasierte Prognose zu stellen. Das ermöglicht

Die Supply Chain als Datenorganismus, der bei schnellen und agilen Maßnahmen unterstützt

es, Nachfragen oder Ausfälle zu erkennen. So reagieren Unternehmen im Voraus auf mögliche Umstände, bevor es ins Geld geht. So wird die Supply Chain mehr als nur die Summe ihrer Teile: Sie verwandelt sich in einen lebendigen, atmenden, globalen Datenorganismus, der bei agilen und schnellen Maßnahmen unterstützt. Gleichzeitig ermöglicht es die digitale Lieferkette, gezielter einzukaufen. Das verbessert nicht zuletzt die Genauigkeit von

Prognosen und den Überblick über Margen, sondern stellt schließlich auch Stakeholder zufrieden.

Dass digitale Transformation in der Lieferkette nicht nur ein viel verwendetes Schlagwort ist, sondern bereits umgesetzt wird, zeigt zum Beispiel der Sportartikelhersteller Puma.

Das Unternehmen mit Sitz in Herzogenaurach verfolgt das Ziel, die schnellste Sportmarke der Welt zu werden. Hierbei spielt die digitale Supply Chain eine herausragende Rolle (siehe Kasten Seite 32). Solche Beispiele zeigen, dass die digitale Transformation längst kein leeres Schlagwort, sondern vielmehr inzwischen Realität ist. Die digitale Transformation sorgt für erhöhte Transparenz in der physischen Logistik oder verbesserte Finanzierungsmöglichkeiten in der Supply-Chain. So sind völlig neue Ansätze zur Verbesserung des Unternehmenserfolgs oder auch zur Förderung von Nachhaltigkeit und sozialen Standards möglich.

Es gilt also für Unternehmen: Mut zu neuen Ansätzen und neuen Strategien zahlt sich aus. Es besteht dadurch die Chance, ein Vorreiter der Digitalisierung zu werden.

Guy Courtin, Vice President Industry & Solution Strategy, Retail and Fashion bei Infor GT Nexus Commerce Network

BEST PRACTICE

Schnellere Prozessabläufe dank digitaler Supply Chain: Puma



Sportartikelhersteller Puma verfolgt ein ambitioniertes Ziel: Das Unternehmen mit Sitz in Herzogenaurach will die schnellste Sportmarke der Welt werden. Um das zu erreichen, setzt Puma insbesondere auf die strategischen Maßnahmen Beschleunigung der Organisationsabläufe und die Erneuerung der IT-Infrastruktur. Deshalb nutzt Puma seit 2017 die Cloud-Plattform von GT Nexus.

Handel, Industrie, Logistikdienstleister und Banken seien durch diese Kollaborationsplattform in der Lage, heißt es, mit einem gemeinsamen Datenbestand zu arbeiten und ihre globalen Waren-, Informations- und Dokumentenflüsse zu optimieren. Sie steuert alle globalen Bestell- und Rechnungsströme sowie die Koordination der Warensendungen und ermöglicht es Puma, die Prozesse mit Zulieferern zu verbessern und zu vereinheitlichen.

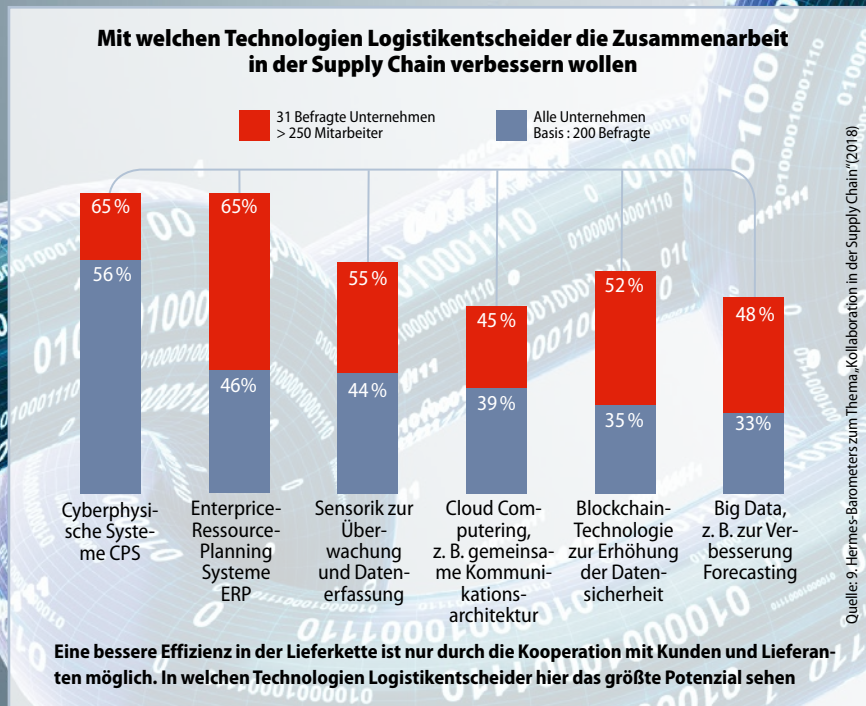
Digitale Finanzierungsprojekte

Ein weiteres zentrales Thema für das Sportartikelunternehmen ist die Nachhaltigkeit. Denn gerade die Bekleidungsindustrie arbeitet häufig mit vielen kleinen Zulieferern zusammen. So wird Puma in Asien von etwa 124 Konfektionären (Tier 1) und Materialherstellern (Tier 2 und 3) beliefert.

Eine für die Produktion bezahlbare Finanzierung auf die Beine zu stellen, ist für die Zulieferer vor Ort jedoch oft schwierig. Puma hat deshalb in Zusammenarbeit mit der IFC, einer Tochter der Weltbankgruppe, und BNP Paribas ein Programm aufgesetzt, das seinen Zulieferern in Schwellenländern einen leichteren Zugang zu Finanzierungsmöglichkeiten erlauben soll.

Bedingung dafür ist ein Nachweis der Verbesserung von sozialen, arbeitsschutzrechtlichen und ökologischen Standards seitens der Zulieferer. Der Datenfluss über das gemeinsame Cloud-Netzwerk, das Puma mit seinen Zulieferern verbindet, wird dabei durch die digitale Steuerung und Überwachung des Programms ermöglicht. 15 Prozent der Zulieferer des Unternehmens nehmen bereits an der Finanzierungsinitiative teil. Insgesamt sind schon mehr als 100 Millionen US-Dollar an Forderungen über das Programm abgewickelt worden.

SUPPLY CHAIN MANAGEMENT



Die Werkzeuge zum Erfolg

Die Fülle an neuen Lösungen in der Digitalisierung lässt gerade kleinere Logistikdienstleister ratlos zurück. Eine neue Studie bringt Transparenz in den Markt und zeigt auf, welche Digitalisierungswerkzeuge es in der Logistik wirklich braucht.

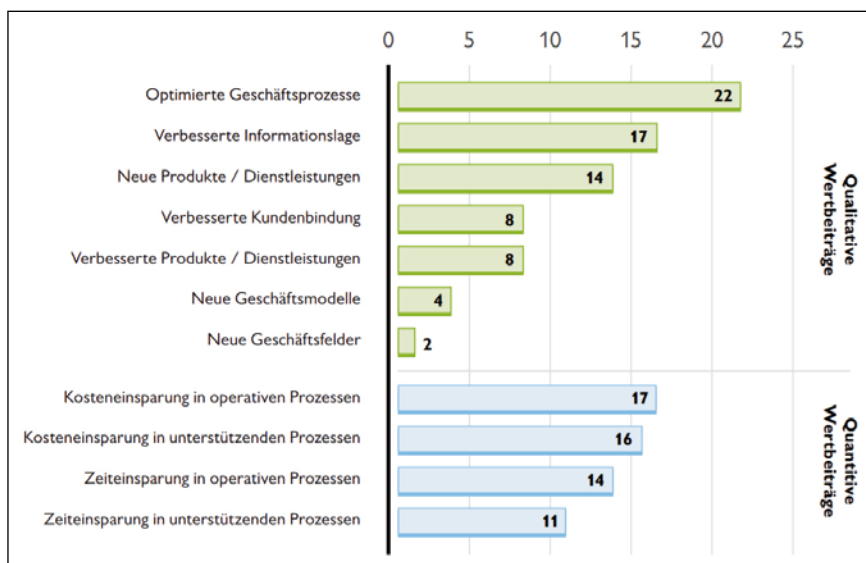
Digitalisierung ist in aller Munde. Doch längst nicht alle Logistikdienstleister können oder wollen mitziehen, auch weil sie nicht wissen, was Digitalisierung konkret für sie bedeutet und wie sie davon profitieren können. Eben mit diesen Fragen haben sich die Autoren dieses Artikels ausführlich in ihrer Studie „Digitalisierungswerkzeuge in der Logistik: Einsatzpotenziale, Reifegrad und Wertbeitrag“ befasst. Erstellt wurde sie mit den Premiumpartnern Hellmann, Schweizerische Post und Timocom sowie den Partnern AEB, Barth Spedition, C.E. Noerpel, Gebrüder Weiss und Group7. Sie kann unter www.logistik-digitalisierung.de kostenfrei heruntergeladen werden. Allein die Zweiteilung zwischen „Digital werden“ und „Digitaler Nutzen“ ermöglicht eine erste Analyse, wie Logistikdienstleister von der Digitalisierung profitieren können. Denn in der Logistik

müssen immer noch physisch Objekte von A nach B transportiert und gehandelt werden. Eine umfassende Wandlung von Logistikunternehmen in eine durchgängig digitale Prozessstruktur ist nicht absehbar. Es gilt daher, Digitales zu nutzen beziehungsweise in konkrete Digitalisierungswerkzeuge zu investieren und davon zu profitieren. Ein Unternehmen sollte sich dabei immer die Frage stellen:

- Wo kann es ein Digitalisierungswerkzeug einsetzen?
- Ist dieses schon reif für den operativen Einsatz?
- Welcher Wertbeitrag ist von seinem Einsatz zu erwarten?

Dafür wurden in der Studie insgesamt 22 Digitalisierungswerkzeuge und acht Grundlagen-Werkzeuge definiert, beschrieben und bewertet und mit „Good Practice“-Lösungen unterlegt. In der Grafik

WERTBEITRAG DIGITALISIERUNGSWERKZEUGE



Quelle: Studie Digitalisierungswerkzeuge in der Logistik; Stand 2018

Die Grafik zeigt, wie viele Digitalisierungswerkzeuge es für bestimmte Aufgaben in Logistikfirmen gibt und welchen Wertbeitrag sie im Unternehmen leisten können

DIGITALISIERUNGSWERKZEUGE

Werkzeug-Kategorien		physisch			hybrid			virtuell																
		Autonomes Fahren (außerbetrieb.)	Autonomes Fahren (innerbetrieb.)	Drohnen	Flexförderer	Intelligente Behälter	Mobile Robotik	Platooning	Telematik-Plattform	Wearables	Anticipatory Logistics	Chatbots	Digitale Spedition	Estimated Time of Arrival	Matching-Plattform	Shared Logistics Resources	Dynamic Pricing	E-Dokumentenmanagement	E-Payment	Logistics Control Tower	Predictive Analytics	Smart Contracts	Supply Chain Event Management	
Phasen	Planung																							
	Steuerung	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Überwachung	•	•	•																				
Prozesse	Lagerung und Umschlag		•	•	•	•																		
	Annahme und Übergabe																							
	Transport	•	•																					
Mehrwertleistungen	Beschaffung/Bereitstellung				•																			
	Wartung/Reparatur																							
	Montage/Konfektionierung																							
	Regal-Service																							
	Kundenkommunikation	•																						
	Qualitätsmanagement																							
	Planungs-/Beratungsdienstleistung	•																						
	IT-Dienstleistung	•																						
	Personal-Dienstleistung																							
	Finanz-Dienstleistung																							
Logistikleistungen	Ordermanagement	•																						
	Bestandsmanagement				•	•																		
	Kommissionierung		•	•	•																			
	Verpackung und Versandvorbereitung		•	•																				
	Sendungsbereitstellung		•	•	•																			
	Disposition																							
	Sendungsverfolgung	•																						
Zollabwicklung																								

Quelle: Studie Digitalisierungswerkzeuge in der Logistik; Stand 2018

Welche Aufgaben Digitalisierungswerkzeuge in der Logistik heute schon erfüllen

sind die 22 Werkzeuge und deren Einsatzpotenzial nach den Logistikprozessen und Logistikdienstleistungen zusammengestellt (siehe obere Grafik Seite 32). Die Übersicht zeigt, dass alle Geschäftsprozesse in der Logistik und insbesondere von spezialisierten Mittelständlern und kleineren Speditionen durch Digitalisierungswerkzeuge unterstützt werden können.

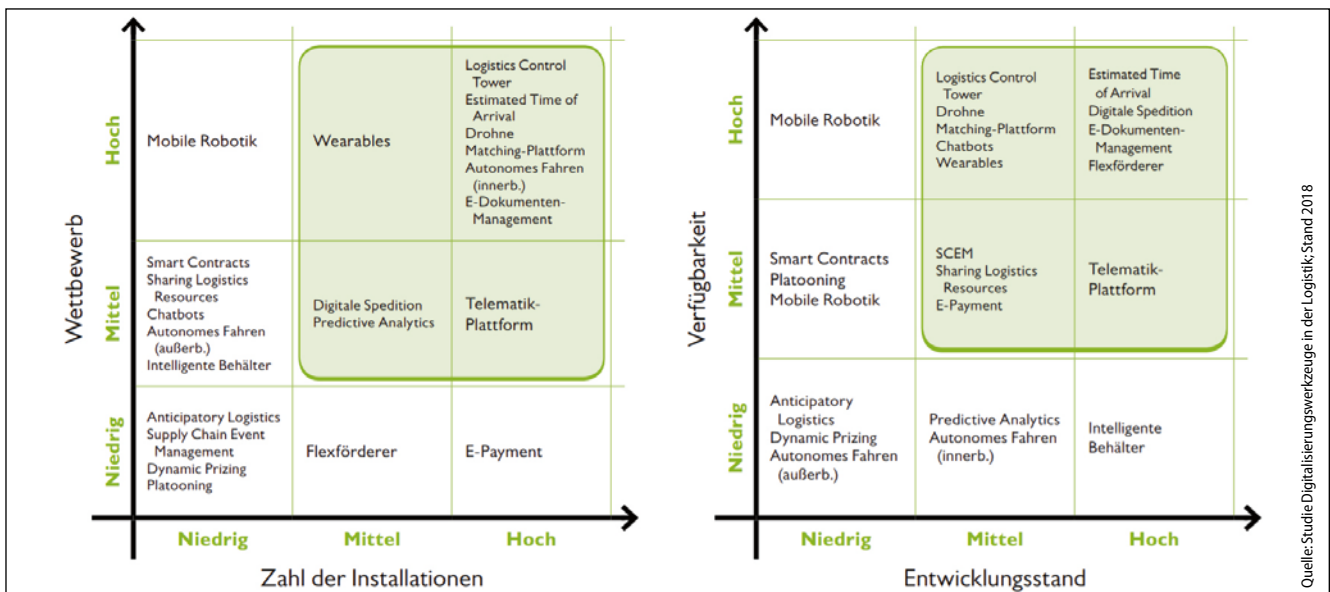
Für die Investitionsentscheidung ist indes die Frage offen, ob das relevante Werkzeug für den operativen Einsatz reif ist. Das wurde über die Beurteilung der Technologiereife und der Marktpräsenz gelöst (siehe untere Grafik Seite 32). Ein Digitalisierungswerkzeug ist erst reif, wenn es nicht nur funktioniert, sondern auch eingesetzt wird und verfügbar ist. Zudem ist es für die Investition wichtig, mit welchen Wertbeiträgen quantitativ und qualitativ eine Firma rechnen kann (siehe Grafik Seite 31).

Mit diesen drei Komponenten lassen sich Investitionsentscheidungen begründen. So können sich auch kleinere Logistikfirmen für die Digitalisierung rüsten. Welche Lösungen für sie sinnvoll sein könnten, zeigt diese kleine Auswahl. Sie erfolgte auf Basis von 28 Interviews und mehreren Workshops mit Praktikern und Unternehmern.

Erwartete Ankunftszeit ETA

Die erwartete Ankunftszeit ETA (engl.: estimated time of arrival; die Redaktion) von Lkw kann von Systemen mithilfe von Fahrt- und Durchlaufzeiten aufgrund von Geschwindigkeit, Fahrtrichtung und War-

ANGEBOT DIGITALISIERUNGSWERKZEUGE



Quelle: Studie Digitalisierungswerkzeuge in der Logistik; Stand 2018

Welche Digitalisierungswerkzeuge es heute schon gibt, welchen Entwicklungsstand sie haben und wie stark sie schon genutzt werden

tezeiten des Fahrzeugs geschätzt werden. Ziel ist es, alle Beteiligten der Lieferkette über die ETA zu informieren, um etwaige Verzögerungen besser handhaben zu können. ETA werden unter anderem von Rampenbetreibern eingesetzt, um Lkw etwa über Geofencing zu timen. Dafür gibt es externe Lösungen wie von Interviewpartner PTV (Drive & Arrive). Diese vernetzt die Systeme der Beteiligten der Logistikkette unter Einbezug von Telematik-Daten der Lkw. Bei der ETA-Berechnung werden unter anderem Lenk- und Ruhezeiten, Grenzwarzeiten, Verkehrsinformationen und Lkw-Attribute einbezogen. Durch die ETA ist es Logistikdienstleistern möglich, dynamisch auf veränderte Ankunftszeiten zu reagieren und Empfänger rechtzeitig über das (verfrühte oder verspätete) Eintreffen der Sendung zu informieren. Gerade in vor- und nachgelagerten Prozessen kann durch höhere Auslastung der Rampen eine verbesserte Zusammenarbeit und so eine höhere Effizienz der Lieferketten-Akteure erreicht werden. ETA-Informationen sind indes teilweise noch unscharf und haben gerade in Verbindung mit Telematik-Systemen Weiterentwicklungspotenzial, da die Lkw-Daten nicht immer in ausreichender Güte vorliegen.

Matching-Plattformen

Durch Matching-Plattformen werden Angebot und Nachfrage von Sendungen beziehungsweise Laderaum-Kapazitäten zusammengeführt. So sollen Laderaum besser ausgelastet und Leerfahrten reduziert werden. Gleichzeitig bieten solche Plattformen zusätzliche Services, etwa das Tracking von Sendungen. Die Transportpreise werden meist über dynamische Preismodelle oder gar Auktionen (vor allem bei Frachtenbörsen) ermittelt. So ermöglicht die Matching-Plattform von Interviewpartner Timocom, die verfügbaren Transport- oder aber Lagerplatzkapazitäten anzuzeigen und abzu-

gleichem. Die Matching-Plattform agiert dabei als virtuelle Datenbank. Der Abgleich zwischen freiem Laderaum und dem Angebot kann zu einer höheren Auslastung der Lkw beitragen. Es bleibt die marktbedingte Herausforderung beim Umgang mit Spitzen in der Nachfrage.

Telematik-Plattformen

Durch Telematik werden Daten wie Lkw-Position, -zustand, Fahrtzustand und teilweise auch Frachtinformationen in IT-Systeme gespeist. Moderne Systeme sind meist Cloud-gestützt, was die Investitionen in die IT-Infrastruktur kleinhält. Das Telematik-System von Interviewpartner RIO stellt Echtzeitinformationen zum Lkw und Anhänger oder Auflieger in Kombination mit Verkehrs- und Wetterdaten zur Verfügung. Verlager und Empfänger können die erfassten Werte für Services wie Track & Trace, Routenoptimierung oder zur Disposition nutzen. Eine Cloud-basierte Technologie fördert die Transparenz und Effizienz des Transportprozesses, da Fahrer, Disponenten, Verlager und Empfänger die für sie jeweils relevanten Daten erhalten. Durch die verfügbaren Daten lassen sich unausgelastete Ressourcen besser nutzen.

Diese drei Werkzeuge sammeln und verarbeiten Daten, um die Prozesse effizienter und teilweise auch effektiver zu gestalten. Für mittelständische Speditionen heißt das, dass sie den Zugriff auf ihre Daten und Informationen nicht aus der Hand geben, sondern Vorkehrungen treffen sollten, um Herr über die Daten zu bleiben. Zumindest sollten sie diese gegen Gegenleistung zur Verfügung stellen. Denn bei Nutzung der Daten können auch intern Potenziale durch eine geeignete Preisfindung gehoben werden, wie das folgende Werkzeug zeigt.

Dynamisches Preismanagement

Das Ziel des dynamischen Preismanagements (engl.: dynamic pricing; die Red.)

ist die kontinuierliche Anpassung des Preises für den Kunden über Algorithmen je nach Angebot und Nachfrage. Bei einer befragten Logistikfirma befindet sich dieses Werkzeug in der Entwicklung und dient zur Berechnung des optimalen kundenbezogenen Preises. Dazu werden verschiedene Faktoren, etwa TMS-, Telematik- und Verkehrsinformationen, berücksichtigt. Mittels eines Dynamic-Pricing-Modells lassen sich Kapazitäten im Netz besser auslasten und Zahlungsverbindlichkeiten des Kunden optimal ausschöpfen. Das Ziel ist weniger, höhere Preise zu erreichen, da tendenziell Bewegungen in beide Richtungen zu erwarten sind. Vielmehr können die Ressourcen wie Personal und Ladekapazitäten besser ausgelastet werden. Die Gefahr besteht indes, dass durch die mit der Automatisierung einhergehende geringere Kundenkommunikation wertvolles Know-how und Gespür für die angemessene Preisfindung verloren geht.

E-Payment

Das E-Payment umfasst das gesamte Angebot an Zahlungsmethoden. Der Interviewpartner Barth Logistikgruppe hat aus Gründen der Cash-to-Cash-Cycle-Optimierung einen digitalen Abrechnungsprozess eingeführt, dem ein E-Billing zugrunde liegt und eine vollautomatische Abrechnung einschließt. Dabei wird die Abrechnung am zweiten Tag nach Abholung der Ware verarbeitet und versandt, sodass ein Geldeingang am 14. Tag des Cash-Prozesses möglich und so die Dauer des bisherigen Workflows um 30 Prozent reduziert wird. Die Herausforderung liegt in der Integration in den bestehenden Prozess. ■■■

Professor Christian Kille, Hochschule Würzburg-Schweinfurt, Professor Thorsten Schmidt, Technische Universität Dresden, Professor Wolfgang Stölze, Universität St. Gallen

AUTOR



Professor Christian Kille

Christian Kille ist seit 2011 Professor für Handelslogistik und Operations

Management an der Hochschule Würzburg-Schweinfurt und aktuell Leiter des Studiengangs Betriebswirtschaft. Vorher war er bei der Fraunhofer SCS in Nürnberg Leiter des Geschäftsfelds Marktanalysen.



Professor Wolfgang Stölze

Professor Wolfgang Stölze leitet seit 2004 den Lehrstuhl für Logistikmanagement an

der Universität St. Gallen. Dort ist er auch Studiendirektor des berufs begleitenden Diplomstudiums Supply Chain- und Logistikmanagement. Stölze ist u. a. berufenes Mitglied des Wissenschaftlichen Beirats des BMWI in Berlin.



Professor Thorsten Schmidt

Thorsten Schmidt ist seit 2008 Professor für Technische Logistik an der TU

Dresden. Er studierte u. a. Maschinenbau. Nach Promotion und Habilitation an der TU Dortmund war er bis 2008 Abteilungsleiter „Maschinen und Anlagen“ am Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik.

Die Brennstoffzelle kommt in Fahrt

Wasserdampf statt Abgase, diese Devise verbirgt sich hinter der Brennstoffzellentechnologie. Wird das in Nutzfahrzeugen der Antrieb der Zukunft, oder ist es in Zeiten immer günstiger werdender Batterien nicht zu spät für den Wasserstoff? Coop Schweiz macht den Praxistest.

Brennstoffzellenantrieb – das klingt noch immer nach Utopie. Doch gerade angesichts der ambitionierten Ziele des Pariser Klimaabkommens gewinnt das Thema an Fahrt. Zumindest beim Schweizer Detail- und Großhandelsunternehmen Coop.

Bis 2023 wolle Coop in den direkt beeinflussbaren Bereichen CO₂-neutral sein, so das erklärte Ziel. Und dafür stellt das Unternehmen auf umweltfreundliche Transporte um und setzt seit 2017 einen Lastzug mit Wasserstoffantrieb ein, den der Schweizer Fahrzeugentwickler Esoro mit einem Partnerkonsortium konzipiert und umgebaut hat (siehe Kasten Seite 34).

Wasserstoff-Lkw ersetzt Diesel-Lkw

Auf den ersten Blick unterscheidet sich dieser Lkw kaum von einem konventionellen MAN TGS 18.320. Das Besondere findet sich hinter der Fahrerkabine. Dort sind direkt am Kühlaufbau sieben Kohlenstofffaserflaschen mit einer Druckkapazität von 350 bar montiert. Sie versorgen den Lkw mit bis zu 31 Kilogramm Wasserstoff. Dieser reagiert dann in der Brennstoffzelle mit Sauerstoff und erzeugt so die Energie für den Elektromotor (siehe Kasten Seite 36).

Mittlerweile hat Coop mit dem Brennstoffzellen-Lkw rund 20.000 Kilometer im Verteilerverkehr zurückgelegt. Dabei wurde dieser als Solo und als Anhängerzug eingesetzt. Die Erfahrung zeigt, dass der Warenumsatz einem Diesel-Lkw tatsächlich ebenbürtig ist. Der geforderte



Keine Abgase, Energie aus dem Wasserkraftwerk: Das ist der Anhängerzug mit Brennstoffzellen-Antrieb, den Coop Schweiz seit 2017 einsetzt

DATEN & FAKTEN: 35-TONNEN BRENNSTOFFZELLEN-LKW

Eigenschaft	Einheit	Wert
Gesamtgewicht	Tonnen	35
Elektromotor tm4: Leistung	kW Dauerleistung	250
Batterie LiFePO4 Kapazität	kWh	120
Brennstoffzelle Leistung	kW	100
H2-Speicher Kapazität	kg	34,5
Tankdruck	bar	350
Reichweite	km	375 bis 400

Coop Schweiz hat mit diesem Brennstoffzellen-Lkw inzwischen rund 20.000 Kilometer im Verteilerverkehr zurückgelegt – die Erfahrungen sind Coop zufolge einem Diesel-Lkw ebenbürtig

Temperaturbereich für das Kühlgut kann mit der eingebauten Kälteanlage bestens abgedeckt werden.

Mit Tourenlängen von unter 200 Kilometern und Tankzeiten von zehn Minuten für eine Reichweite von bis zu 400 Kilometern können die Logistikanforderungen erfüllt werden. Der Tageseinsatz im Verteilerverkehr mit 250 bis 450 Kilometer gefahrener Strecke kann im urbanen und voralpinen Gebiet bewältigt werden. In diesem Einsatzspektrum kann der Brennstoffzellen-Gliederzug einen Diesel-Lastzug weitge-

hend ersetzen. Durch die Drucktanks werden rund fünf Prozent der Nutzlänge des Zugwagens benötigt, was lediglich zu einer geringfügigen Reduktion des Ladevolumens führt.

Topografie beeinflusst Verbrauch

Eine erste Übersicht der Verbrauchswerte zeigt, dass der Verbrauch durch das Gesamtgewicht und die Streckenwahl im täglichen Betrieb beeinflusst wird. Im Mittelland bewegt sich der Verbrauch zwischen 7,5 bis 8 Kilogramm Wasserstoff auf



Philipp Dietrich, CEO H2 Energy AG
Philipp Dietrich ist diplomierte Maschinenbauingenieur und seit 2016 H2 Gesellschafter und CEO der Energy AG.

Zuvor war er unter anderem Leiter Technologiemanagement Axpo-Gruppe, Geschäftsführer des Kompetenzzentrums Energie und Mobilität und hatte diverse Führungsaufgaben inne bei der ETH Zürich, ABB Kraftwerke AG. Nach erfolgreichem Abschluss seines Maschinenbau-Studiums an der ETH Zürich war Dietrich Forschungsingenieur bei der BMW AG.



Diego Jaggi, CEO Esoro AG

Diego Jaggi ist seit 1990 CEO und Präsident des Verwaltungsrates des Unternehmens Esoro AG in Fällanden/Schweiz, das er 1990 gegründet hat. 1985 bis

1988 war er technischer Mitarbeiter ETH/PSI Zürich und Paul Scherrer Institut, Institut für Mittelenergiephysik. Zudem absolvierte Jaggi eine Ausbildung als Physikkolaborant am Physik Departement der ETH Zürich.



Beat Hirschi, Leiter Fachstelle Transporte Coop Schweiz

Beat Hirschi ist bei Coop Schweiz in der Direktion Logistik verantwortlich für die Fachstelle Transporte. Zuvor war Hirschi über 20 Jahre in der Kontraktlogistik, zuletzt als Mitglied der Geschäftsleitung der DHL Supply Chain und dort für das Business Development verantwortlich. Hirschi studierte unter anderem International Supply Chain Management an der Fachhochschule Nordwestschweiz.

100 Kilometer. Im hügeligen Gelände kann der Lkw auf einzelnen Strecken indes durchaus auch zehn Kilogramm Wasserstoff pro 100 Kilometer erreichen.

Die Rückmeldung der Lkw-Fahrer zeigt, dass die gute Beschleunigung beim Losfahren sehr positiv aufgenommen wird. Der tiefe Geräuschpegel in der Führerkabine wird als weitere Stärke wahrgenommen. Der Elektromotor ermöglicht zudem ein sanftes Fahrzeughandling. Auch das Betanken des Fahrzeuges wird von den Fahrern nicht als große Herausforderung wahrgenommen. Vor allem aber steigt dank der Emissionsfreiheit, dem nachhaltigen Treibstoff und dem geräuscharmeren Betrieb das Image der Lkw-Fahrer.

Der Einsatz des Brennstoffzellen-Lkw wird in der Umgebung sehr positiv wahrgenommen. Die Menschen schätzen das emissionsfreie und leise Fahrzeug, insbesondere im innerstädtischen Verkehr. Die konsequente Verwendung von Wasser-

stoff, der aus erneuerbarer Energie erzeugt worden ist, verleiht dem Konzept zusätzlich ein großes Maß an Glaubwürdigkeit und Akzeptanz.

Ausbau Wasserstoff-Tankstellennetz

Seit 2016 betreibt Coop in Hunzenschwil auch die erste öffentliche Wasserstoff-Tankstelle der Schweiz. An der Tankstelle wird Wasserstoff bei 350 bar für Lkw und Busse sowie bei 700 bar für Pkw angeboten. Die Bezahlung erfolgt mit allen gängigen bargeldlosen Kartensystemen wie bei Zapfsäulen mit herkömmlichen Treibstoffen. Schon ab zehn Lkw kann die Wasserstoff-Tankstelle kostendeckend betrieben werden. Zusatzerlöse durch den Pkw-Markt oder Tankstellenshop sind hier nicht mitgerechnet. Der Tankvorgang dauert bei Lkw typischerweise unter zehn Minuten für eine Reichweite von 375 bis 400 Kilometern.

Der Praxiseinsatz bei Coop zeigt auf, dass die Kombination von Tankstellenbetrieb

HINTERGRUND

So funktioniert der Antrieb mit Wasserstoff im Fahrzeug

Ein Brennstoffzellen-Fahrzeug ist ein Elektrofahrzeug, das die Energie direkt an Board aus einer chemischen Reaktion von Wasserstoff und Sauerstoff bezieht. Diese Reaktion erfolgt in der Brennstoffzelle. Ihre drei wichtigsten Bestandteile sind die zwei Bipolarplatten (anodenseitig und kathodenseitig) und die Membran. Sauerstoff aus der Umgebungsluft wird zur Brennstoffzelle geführt. Dieser wird in der Brennstoffzelle (an der kathodenseitigen Bipolarplatte) gleichzeitig an der Membran verteilt. Zur Stromerzeugung wird der bei 350 bar in Kohlenstofftanken gelagerte Wasserstoff an die Anodenseite der Brennstoffzelle geleitet. Die Membran zwischen Anode und Kathode verhindert den direkten Kontakt der Gase. Nur die Protonen der Wasserstoffatome können sie durchdringen. Durch diese elektrochemische Reaktion werden Elektronen freigesetzt. Dadurch entsteht Strom, der das Fahrzeug antreibt. Auf der anderen Seite reagieren die Wasserstoffprotonen mit dem Sauerstoff und den über die Elektrode gewanderten Elektronen zu H₂O (also Was-



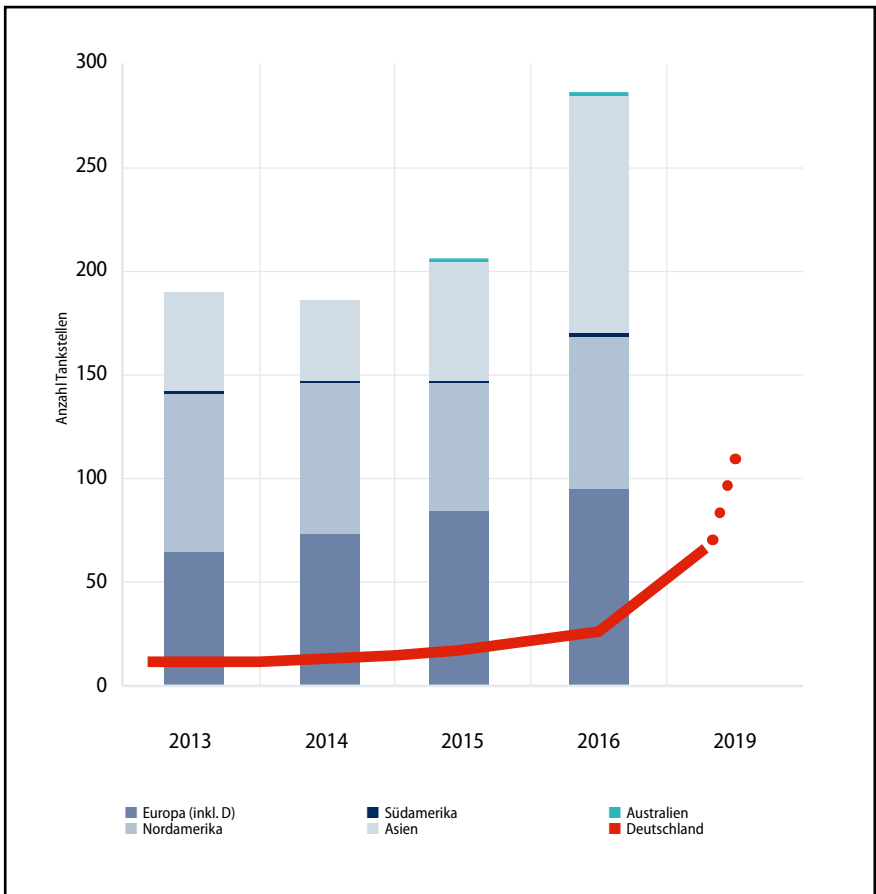
Betankung an der Wasserstoff-Tankstelle

serdampf). Wasserdampf ist also die einzige „Emission“ dieses mobilen Kraftwerks. Der sauber produzierte Strom treibt den elektrischen Antriebsstrang über den leistungsfähigen Elektromotor und den angepassten Automaten an. Überschüssige Energie wird an eine als Speicher dienende Li-Ionen-Batterie geleitet. Durch Rekuperation, also Energierückgewinnung, wird Bremsenergie in Strom umgewandelt und in der Batterie gespeichert. Bei voller Beschleunigung dient die Batterie als „Power Boost“ und sorgt für gute Fahrdynamik.

und Logistikbedarf aus einer Hand ein maßgeblicher Treiber für die Umsetzung des Brennstoffzellen-Lkw ist. Vor diesem Hintergrund wurde am 17. Mai 2018 der Wasserstoff-Förderverein gegründet. Sein Ziel ist es, bis zum Jahr 2023 ein schweizweites, flächendeckendes Netz an Wasserstofftankstellen privatwirtschaftlich zu errichten, das ohne Subventionen finanziert werden soll.

Außerdem will der Verein die Tankstellen ausschließlich mit „grünem“ Wasserstoff beliefern, der aus erneuerbaren Energien erzeugt worden ist, um damit einen nachweislichen Beitrag zur Reduktion der Treibhausgase und der Substitution von fossilen Treibstoffen zu leisten. Inzwischen sind dem Wasserstoff-Förderverein weitere Tankstellenbetreiber wie Socar und Shell beigetreten. Der Verein bündelt die Interessen der Tankstellenbetreiber sowie der Wasserstoff-Konsumenten. Die Vereinsmitglieder repräsentieren mehr als 50 Prozent aller Tankstellen der Schweiz und betreiben selbst mehr als 1700 schwere Lkw.

WASSERSTOFF-TANKSTELLEN



Anzahl der Wasserstoff-Tankstellen in Deutschland und global; 2019 Schätzung

Ziel von Hyundai und H2 Energy sind schweizweit 1000 Brennstoffzellen-Lkw bis 2023

Ein weiterer wichtiger Schritt zur Ausrolung von Wasserstoff als Energieträger ist die Ankündigung von Hyundai Motor und H2 Energy, rund 1000 schwere Brennstoffzellen-Lkw bis 2023 in die Schweiz zu liefern und für deren Nachfrage Wasserstoff aus nachhaltiger Produktion zu beschaffen. Die ersten Brennstoffzellen-Lkw sollen schon im kommenden Jahr in der Schweiz zur Verfügung stehen. Damit sind alle Voraussetzungen geschaffen, die es einem Logistikbetreiber ermöglichen, seine Fahrzeuge auf emissionslose Technik umzustellen und nachhaltige Logistiklösungen zu gleichen Kosten anzubieten.

Wasserstoff-Produktion

Heute werden weltweit 60 Millionen Tonnen Wasserstoff hergestellt. Über 95 Prozent werden aus fossilen Quellen erzeugt. Nur durch Wasserstoff aus erneuerbaren Quellen kann die Reduktion der Treibhausgase aber durch Treibstoffsubstitution erzielt werden. Erneuerbarer Strom speist die Elektrolyse und erzeugt Wasserstoff.

Quelle: Inno7 Mobilitätsmonitor, Datenbasis von TÜV Süd/ILBST und www.h2stations.org

BRENNSTOFFZELLEN-LKW**Vorteile Brennstoffzellen-Lkw**

- Keine Emissionen, kein CO₂-Ausstoß und weniger Lärm durch den Antriebsstrang
- Betankungszeit: unter zehn Minuten
- Reichweite: 375 bis 400 Kilometer
- Bei Nutzfahrzeugen größer 18 Tonnen und einer Reichweite oberhalb von 200 Kilometern spielt die speicherbare Energie eine zentrale Rolle, um die Gesamtmasse des Fahrzeuges über die geforderte Distanz bewegen zu können. Im Coop-Lkw wird im Wasserstoffsystem (Drucktanks und Brennstoffzelle) eine Energiedichte von 1000 Wattstunden pro Kilogramm Wasserstoff gespeichert. Dadurch kann auch bei einem Gesamtgewicht von 35 Tonnen eine befriedigende Nutzlast erzielt werden.

Aktuelle Rahmenbedingungen

- In der Schweiz werden Elektro-Lkw derzeit von der leistungsabhängigen Schwerkverkehrsabgabe LSVA-befreit. Diese beläuft sich 2018 für einen Diesel-Lkw mit Euro-6-Zulassung auf 0,0228 Schweizer Franken/Tonne/Kilometer.
- Sofern der Wasserstoff über Brennstoffzellen umgewandelt wird und als Strom einen Elektromotor im Lkw antreibt, besteht eine Befreiung von der Mineralölsteuer.
- Diese beiden Kostenvorteile und die reduzierten Unterhaltungsaufwendungen für den Elektroantrieb kompensieren die erhöhten Anschaffungskosten für Transportfirmen. Auf Kostenbasis der Total-Cost-of-Ownership ist ein Brennstoffzellen-Lkw schon heute zu einem Diesel-Lkw kompetitiv.
- Hemmschuh derzeit: die eingeschränkte Anzahl an Wasserstoff-Tankstellen.

Bei der Verwendung von Polymer-Elektrolyt-Membran (PEM)-Elektrolyseuren kann hochreiner Wasserstoff, neben der Gastrocknung, ohne weitere Gasreinigung für die in der Mobilität geltende Qualitätsnorm (SAE J2719) erzeugt werden. Die Wasserstoff-Produktion stellt für Kraftwerksbetreiber und Elektrizitätswerke eine Möglichkeit dar, die Netzstabilität zu verbessern und neue Chancen im Schnittpunkt des Strom- und des Treibstoffmarktes zu erschließen.

Lessons Learnt: Coop-Lkw-Praxiseinsatz

- Im Transportsektor kann der Wasserstoff einen wesentlichen Beitrag zur Reduktion der CO₂-Emissionen erzielen. Die Befreiung der Brennstoffzellen-Lkw von der schweizerischen Schwerkverkehrsabgabe LSVA und der Mineralölsteuer ermöglicht Gesamt-



Esoro-Chef Diego Jaggi (l.) freut sich über die Straßenzulassung des Coop-Brennstoffzellen-Lastzugs

- kosten, die vergleichbar zu Gesamtkosten eines äquivalenten Diesel-Lkw sind.
- Der planbare Einsatz von Lkw ermöglicht im Verteilerverkehr den Einsatz von Brennstoffzellen-Lkw mit wenigen Tankstellen. Der Ausbau des Tankstellennetzes erfolgt abgestimmt mit dem Ausbau der Lkw-Flotte, die mit Brennstoffzellen betrieben wird. Bis zum Jahr 2023 wird die Schweiz ein flächendeckendes Angebot von Wasserstoff an Tankstellen aufweisen. Mit rund zehn Lkw kann ein kostendeckender Betrieb der Wasserstoff-Tankstellen innerhalb kurzer Zeit erreicht werden.
- Mit der Verfügbarkeit von Wasserstoff-Lkw, dem Ziel, das Tankstellennetz bis zum Jahr 2023 auszubauen, und der Möglichkeit, den Wasserstoff erneuerbar zu erzeugen, sind die Voraussetzungen in der Schweiz gegeben, bis zum Jahr 2023 Wasserstoff als neuen Treibstoff flächendeckend zu lancieren und im Transportsektor zur Minderung der Treibhausgase zu nutzen.
- Mit 50.000 Tonnen Wasserstoff pro Jahr können rund 20 Prozent der Lkw in der Schweiz betrieben und rund 550.000 bis 600.000 Tonnen CO₂ vermieden werden. Die 50.000 Tonnen Wasserstoff werden mit einer Leistung von 400 bis 500 Megawatt (MW) erzeugt.
- Der Wasserstoff muss aus erneuerbaren Energien produziert werden.
- Der Aufbau eines Pkw-Bestandes wird, sobald dieses flächendeckende

Netz an Tankstellen besteht, über ein attraktives Angebot an Brennstoffzellen-Fahrzeugen am Markt ausgelöst. Als Folge steht den Automobilherstellern eine weitere Option offen, die zukünftigen CO₂-Limite für Neuwagen, speziell für Fahrzeuge mit hoher Laufleistung, durch die Verbreitung von Brennstoffzellenfahrzeugen zu unterbieten.

- Batterie- und Brennstoffzellenfahrzeuge sind beides Elektrofahrzeuge. Bei der Beurteilung des Gesamtsystems, inklusive der Stromerzeugung und -verteilung, fällt auf, dass der Wirkungsgrad der Batteriefahrzeuge besser abschneidet, solange erneuerbarer Strom am richtigen Ort zur richtigen Zeit verfügbar ist. Hingegen erlaubt der Wasserstoff eine bessere Nutzung der zukünftig stark wachsenden fluktuierenden Stromanteile, weil er zeitlich eine höhere Flexibilität aufweist. Er kann einen größeren Anteil an Überschussstrom absorbieren, der zeitversetzt wieder ins Energiesystem abgeben werden kann.
- Wasserstoff kann langfristig einen wesentlichen Beitrag zur Sektorkoppelung und zur Integration hoher Anteile an fluktuierender Produktion im Elektrizitätssystem leisten. ■■■

Philipp Dietrich, CEO H2 Energy, Beat Hirschi, Leiter Fachstelle Transport Coop Genossenschaft, Diego Jaggi, CEO Esoro

Zukunft der urbanen Logistik

Verkehrsbelastete Innenstädte, steigende Feinstaubwerte und Dieselfahrverbote: Urbane Ballungsräume brauchen neue City-Logistik-Lösungen. Sie müssen nachhaltig sowie leicht adaptierbar sein – und das auf der ganzen Welt.

Emissionsfreie Zustellung per E-Lastenfahrrad, Wasserstofffahrzeug oder schlicht zu Fuß? Das ist keine Zukunftsmusik, sondern moderne City-Logistik. In urbanen Zentren auf der ganzen Welt stellen Logistikunternehmen auf der letzten Meile ihre Sendungen mit alternativen und nachhaltigen Methoden zu. Oft sogar ganz ohne CO₂-Ausstoß: Die finalen Meter bis zur Haustür oder zum Liefereingang werden bei UPS mit Lastenfahrrädern oder via Sackkarre zurückgelegt.

Das ist für uns nichts Neues.

Seit 1907 – dem Gründungsjahr von UPS – liefert das Unternehmen

Sendungen zu Fuß oder mit dem Fahrrad aus. In den 1930er-Jahren setzte es zudem die ersten Elektrofahrzeuge ein. Und schon zu Beginn des 20. Jahrhunderts bot das Unternehmen großen Kaufhäusern einen Lieferservice für ihre Kunden. Zwar boten diese Kaufhäuser diesen Service

selbst an – blieben aber oft ineffizient und luden ihre Kutschen nicht voll. Anspruch von UPS damals wie heute: so klug und ressourcensparend zu planen, dass Raum effizient genutzt wird und zusätzliche Wege reduziert werden. Die nachhaltigen Entwicklungen in puncto City-Logistik sind nur der konsequente, nächste Schritt. In Deutschland nehmen wir eine Vorreiterrolle beim Erproben und Umsetzen von nachhaltigen City-Logistik-Konzepten ein. So fand 1996 die erste Zustellung mit Lastenfahrrädern in Köln statt, 2004 adaptierte UPS dieses Konzept für Hannover. Und seit 2012 testen und optimieren wir umfassende nachhaltige City-Logistik-Lösungen mit Mikro-Depots, Lastenfahrrädern und E-Fahrzeugen in Deutschland – mit Start in der Hansestadt Hamburg.

E-Lastenräder und Mikro-Depots

Grundpfeiler aller UPS-City-Logistik-Projekte sind die mobilen und stationären Mikro-Depots im innerstädtischen Bereich. Dabei handelt es sich um mobile Container, die in der Regel morgens im Center des Unternehmens beladen und dann in die Stadt befördert werden. Von dort aus beginnt die Feinverteilung im innerstädtischen Bereich per Sackkarre oder Lastenrad. Daneben kommen die UPS-CargoCruiser und Rytle Box MovR, die elektronisch unterstützten Lastenfahrräder, zum Einsatz. Diese sind wesentlicher Teil der grünen UPS-Flotte. Nach

mehr als sechs Jahren praktizierter City-Logistik wissen wir, dass sie nur in Verbindung mit Mikro-Depots sinnvoll einsetzbar sind. Dabei liegen ihre Vorteile auf der Hand: Im Gegensatz zu Lastenrädern ohne E-Antrieb haben sie einen erweiterten Radius und brauchen wegen der höheren Nutzlast weniger Anfahrten zum Mikro-Depot. Der Nachteil ist: Sie kosten mehr in der Anschaffung als konventionelle Lastenfahrräder und ihre Wartung ist teurer. Trotzdem überwiegen für uns ihre Vorteile.

Einsatzgebiete der E-Lastenräder sind vor allem Innenstädte mit vielen Einzelhandelsgeschäften, Fußgängerzonen oder verkehrsberuhigte Zonen.

Cargo Cruiser für Einzelhändler: Das hat sich auch im City-Logistik-Pilotprojekt in Hamburg bewährt. Hier startete UPS 2012 mit einem mobilen Mikro-Depot und drei Zustellern, die mit einem E-Lastenfahrrad, einem konventionellen Fahrrad und per Sackkarre die Sendungen zum Kunden brachten. 2016 weiteten wir das Konzept auf vier Mikro-Depots aus (drei mobile, ein stationäres). Die Anzahl der Zusteller in dem City-Logistik-Projekt stieg auf 15, die heute im Schnitt mit sieben E-Lastenfahrrädern, vier konventionellen Fahrrädern sowie zu Fuß mit Sackkarre im Einsatz sind. Die Zahlen zeigen, dass vermeintlich kleine



Nachhaltigkeitsinitiativen große Auswirkungen haben können: Vor Beginn des City-Logistik-Projektes setzte UPS im Innenstadtbereich von Hamburg sieben bis zehn konventionell betriebene Zustellfahrzeuge ein. Diese Fahrten können dort nun dauerhaft eingespart werden. Unsere Bilanz 2016, im fünften Jahr nach der Einführung von Mikro-Depots und Lastenfahrrädern in Hamburg: Wir sparten dadurch 78.000 Kilometer an Fahrweg von konventionellen Zustellfahrzeugen ein sowie 14.000 Liter Diesel und 37 Tonnen CO₂.

Hamburg ist weltweites Vorbildprojekt

Das Hamburger Pilotprojekt haben wir in weiteren urbanen Zentren adaptiert. Derzeit wird es – auf die jeweiligen lokalen Voraussetzungen angepasst – in sechs deutschen Städten umgesetzt. In mehr als 30 Städten sind wir inzwischen mit unterschiedlichen City-Logistik-Ansätzen vertreten und kooperieren hier mit den öffentlichen Stadtverwaltungen sowie Partnern aus Wirtschaft und Wissenschaft. Unsere weltweiten City-Logistik-Projekte setzen gezielt auf lokaler Ebene an und sind gleichzeitig Teil der globalen UPS-Strategie, Treibhausgasemissionen zu reduzieren. Das Ziel: die Paketzustellung nachhaltiger zu gestalten und den wachsenden Ansprüchen an die Umwelt- und Stadtverträglichkeit gerecht zu werden. Unsere Devise lautet: Think global, act local. Und das Hamburger Modell dient nicht nur deutschlandweit, sondern auch international als Vorbildprojekt, etwa in Belgien,

AUTOR



Frank Sportolari, Deutschland-Chef UPS

Seit September 2011 ist Frank Sportolari als District Manager der Chef von UPS Deutschland.

Sportolari kam 1986 als Management-Trainee zu UPS Deutschland. Nach diversen Stationen als Controller in München, Neuss und Köln ging er 1996 in dieser Funktion nach Madrid. Im Jahr 2002 wechselte er als Country Manager nach Italien. Zwei Jahre später übernahm er die Funktion des Europe Region Strategy Managers in Brüssel und war für die strategische Entwicklung der Märkte in Europa, dem Mittleren Osten und Afrika verantwortlich. Sportolari ist in Chicago geboren und studierte Wirtschaftswissenschaften an der University of Illinois. Weiter belegte er Managementkurse an der Emory University und der London Business School. Vor seiner beruflichen Karriere bei UPS war er sechs

Jahre in Deutschland für das US-Verteidigungsministerium tätig. Neben seiner Funktion bei UPS ist Sportolari Präsident der American Chamber of Commerce in Germany (AmCham Germany) in Berlin.

Frankreich und den USA. Wir sind stolz darauf, mit einem in Deutschland entwickelten Nachhaltigkeits-Konzept weltweit Erfolgsgeschichte zu feiern. Für den dauerhaften Erfolg alternativer, nachhaltiger Logistik ist es aber auch entscheidend, den wissenschaftlichen Fortschritt nicht nur zu nutzen,

sondern diesen mitzugestalten und voranzutreiben. Deshalb ist es branchenübergreifend ein Anliegen, alternative Antriebe und Zustellmethoden nachhaltig, visionär und effizient zu gestalten – und Faktoren wie Laufzeit, Herstellungskosten, Ertrag und Zuverlässigkeit in ein ausgewogenes Verhältnis zu bringen. So forscht UPS aktuell mit Partnern aus Wissenschaft und Industrie in einem EU-geförderten Konsortium an der Entwicklung eines für die Bedürfnisse der Zustellbranche optimierten Wasserstoffmotors.

Rollende Labore

Auch mit seinen „rollenden Laboren“ bemüht sich UPS um eine nachhaltige urbane Logistik. Mit diesem Ansatz testen wir in der Praxis, welche Technologien schon für das operative Geschäft funktionieren – und an welchen Stellen es noch Optimierungsbedarf gibt. Ein Ergebnis dieser Praxistests ist der vermehrte Einsatz von Elektrofahrzeugen. 160 Dieselfahrzeuge der Klasse 7,5 Tonnen haben als umgebautes Elektrofahrzeug ein zweites Leben bei UPS erhalten und fahren nun umweltfreundlicher als ihre Diesel-Pendants zum Kunden. Für diese umgerüsteten 7,5-Tonner gibt es in dieser Klasse keine befriedigenden E-Alternativen



Wer künftig in Innenstädten ausliefern will, braucht schadstoffarme Zustellösungen

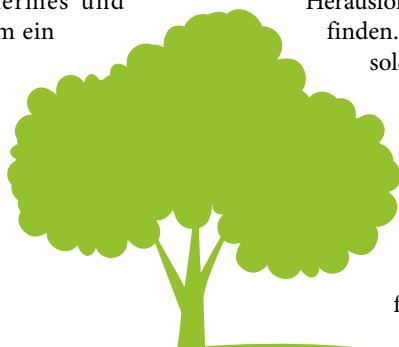
auf dem Markt. Deshalb baut UPS die Alternative selbst – in Kooperation mit Partnern aus Wirtschaft und Wissenschaft. In Deutschland übernimmt diesen Umbau ein mittelständisches Unternehmen aus Baden-Württemberg.

Alternative Antriebe im Praxistest

Rollende Labore – das heißt für uns mehr, als Diesel- in E-Fahrzeuge zu verwandeln. Wir experimentieren mit alternativen Antrieben. Das Ziel: im operativen Geschäft herauszufinden, welche Technologie bei welchen Routenkonfigurationen am besten funktioniert. Dazu gehören rein elektrische betriebene Fahrzeuge genauso wie hybrid-elektrische Zustellfahrzeuge und hydraulisch betriebene Hybrid-Fahrzeuge. UPS experimentiert mit den Kraftstoffen Ethanol, komprimiertem Erdgas (CNG), verflüssigtem Erdgas (LNG) und Propan. Mit seinen Pilotversuchen – oft in Kooperation mit OEMs und Partnern aus Wissenschaft und Industrie – testet UPS im Praxisbetrieb, welche Antriebe für die tägliche Logistikarbeit am besten geeignet sind und wie sie das Unternehmen verbessern kann. Heute setzen wir weltweit 9100 schadstoffarme Fahrzeuge ein. Bis 2020 soll jedes vierte unserer neu gekauften Fahrzeuge mit alternativen Kraftstoffen fahren. Zudem streben wir an, 40 Prozent des Erdölverbrauchs durch andere Quellen als Benzin und Diesel zu ersetzen. Alles mit dem Ziel, unsere Treibhausgasemissionen des operativen Bodengeschäfts bis 2025 weltweit um 12 Prozent zu reduzieren.

Kooperation mit Wettbewerbern

Nachhaltige City-Logistik, das geht auch im partnerschaftlichen Miteinander mit Wettbewerbern. In dem aktuell laufenden KoMoDo-Projekt (kurz für „Kooperative Nutzung von Mikro-Depots durch die Kurier-, Express- und Paket-Branche für den nachhaltigen Einsatz von Lastenrädern in Berlin“) arbeitet UPS mit vier großen Wettbewerbern zusammen. Seit Juni 2018 nutzen die Unternehmen DHL, DPD, GLS, Hermes und UPS gemeinsam ein innerstädtisches Mikro-Depot, um den Berliner Stadtteil Prenzlauer Berg mit Lastenrädern zu beliefern. UPS



Sorgt für Aufsehen, vor allem aber für mehr Nachhaltigkeit in der Hamburger City: die Zustellung von Paketen mit Cargobike



Urbane Logistik: für Umwelt, Stadtbewohner und Logistikbranche eine Win-win-win-Situation

beteiligt sich an diesem Projekt, um seine City-Logistik-Expertise zu teilen. Es wird deutlich: Unsere City-Logistik-Lösungen sind mit Anpassungen an die individuellen, lokalen Bedürfnisse in fast jeder Stadt und Ortschaft anwendbar. Derzeit erproben wir zudem neue Konzepte der Zustellung in Wohngebieten, etwa in München. In Wohngebieten ist die Kundenstruktur – und somit die Zustellfrequenz – eine andere und stellt UPS vor neue Herausforderungen: Hier treffen Zusteller zwar häufiger den Kunden an, der im Schnitt aber nur ein Paket pro Haushalt und Stopp erhält. Generell gilt: Wenn die Zustelldichte hoch ist und die Mitarbeiter gut geschult sind, können sie in urbanen Zentren am effizientesten arbeiten. Dafür sind qualifizierte Mitarbeiter das A und O: Die Zustellung per Lastenrad ist körperlich, selbst bei E-Antrieb, herausfordernder als per Zustellfahrzeug. Die größte Schwierigkeit ist in der City-Logistik in Deutschland aber die Einrichtung von Mikro-Depots. Denn in Innenstädten herrscht Platzmangel, es ist eine Herausforderung, geeignete Stellplätze zu finden. Die Kriterien, die wir an einen solchen Platz richten, sind gute Erreichbarkeit und Lage sowie angemessene Kosten. Eine weitere Schwierigkeit besteht aus organisatorischer Sicht. So steht vielfach in Städten und Kommunen kein direkter Ansprechpartner für innerstädtische Logistikpro-

jekte zur Verfügung. Die Errichtung von Mikro-Depots im Kontext mit Lastenrädern in den Innenstädten muss mit verschiedenen, zum Teil miteinander konkurrierenden Referaten abgestimmt werden. Aber auch hier ist Vieles im Wandel. Immer mehr Städte erkennen die Vorteile nachhaltiger City-Logistik.

Herausforderungen in der City-Logistik

Klar ist: Urbane Logistik braucht mitunter Zeit und Geduld, denn die Zusammenarbeit mit öffentlichen Partnern ist wegen unklarer Verantwortlichkeiten zwischen verschiedenen Entscheidungsträgern in den Kommunen nicht immer reibungslos – genauso wie die effiziente und wirtschaftlich lohnende Zustellung im Praxisbetrieb. Logistikbetriebe benötigen gut geschulte Zusteller, die effizient arbeiten sowie offen und lernfähig für neue Technologien und alternative Zustellmethoden bleiben. Denn die City-Logistik entwickelt sich rasant. Die Herausforderungen bestehen darin, sie für unsere Mitarbeiter und Kunden so angenehm wie möglich zu gestalten – und nachhaltige, alternative Zustellmethoden zu entwickeln, die sich im Praxisbetrieb bewähren. Nachhaltige urbane Logistik bedeutet auch Pionierarbeit in Forschung, Praxistauglichkeit und Markteinführung. Von diesen Initiativen profitieren auf lange Sicht nicht nur Logistikbranche und Umwelt, sondern der komplette Transportsektor. Nicht zu vergessen die Kunden, die sich in Ballungsräumen über weniger Lärm, Verkehr und Emissionen freuen. Erfolgreiche urbane Logistik führt zu einer Win-win-win-Situation – für die Logistikbranche, die Umwelt und Bewohner urbaner Zentren. ■■

*Frank Sportolari, Generalbevollmächtigter
UPS Deutschland*

Branchenguide 2019

Der **Branchenguide** im „Who is Who Logistik 2019“ ist ein umfangreiches Verzeichnis führender Produkt- und Dienstleistungsanbieter in der Logistik.

INHALTSVERZEICHNIS BRANCHENGUIDE 2019

Logistik-Dienstleistungen

Amenda & Sohn Transport	S. 42
BLG Logistics Group	S. 43
B+S Logistik	S. 44
Bundesbahn Österreich	S. 45
Easysub	S. 46
Frigo-Trans	S. 47
Group7	S. 48
Hafen Duisburg – Duisport	S. 49
Hegele Simon Logistik und Service	S. 50
Hellmann Worldwide Logistics	S. 51
Kühne + Nagel	S. 52
Loxess	S. 53
Pfenning Logistics	S. 54
Rhenus Logistics	S. 55
Schröder Transporte	S. 56
Seifert Logistics	S. 57
Stute Logistics	S. 58
System Alliance Europe	S. 59
Würfel Logistik	S. 60

Intralogistik/Lagertechnik

Knapp Logistik	S. 62
Stöcklin Logistik	S. 63
Toyota Material Handling	S. 64
Logistik-Immobilien	
CBRE Immobilien	S. 66
Panattoni Europe	S. 67
Nutzfahrzeuge/Fuhrpark	
BPW Bergische Achsen	S. 68
Daimler	S. 69
Euro-Leasing	S. 70
Fliegl Fahrzeugbau	S. 71
GEFA	S. 72
Krone Fahrzeugwerke	S. 73
Langendorf	S. 74
Pema Truck-Trailer	S. 75
SAF Holland	S. 76
Schmitz Cargobull	S. 77
Schwarz Müller	S. 78
Total	S. 79
UTA	S. 80

IT-Lösungen

AIS Advanced InfoData Systems	S. 81
Astrata Europe	S. 82
DAKO	S. 83
ESG	S. 84
TIS	S. 85

Finanzierung/Miete/Leasing

Greiwing	S. 86
KLVrent	S. 87
Kögel	S. 88
TIP	S. 89

Versicherungen/Finanzen

Kravag	S. 90
Schunck	S. 91

Verbände/Organisationen

BGL	S. 92
BWVL	S. 93
DSLVL	S. 94
SVG	S. 95

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



Firmenname: Alfred Amenda & Sohn Transport GmbH

Gründungsjahr: 1990

Geschäftsführer:

Alfred Amenda
Sebastian Amenda

Größe der Belegschaft: 560

Hauptsitz: Hohenwart

Niederlassungen:

Amenda Transport GmbH Ulm
Augsburg ab 2019

Fuhrpark: 280 ziehende Einheiten

LKW Standorte:

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

Logistikflächen:

ab 2019: 1.200 m² Derching
ab 2020: 10.000 m² Langenbruck

Kontaktdaten:

Alfred Amenda & Sohn Transport GmbH
Gutenbergstraße 3
86558 Hohenwart

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

Fax: +49 (0)8443 727

www.amendagmbh.de

info@amendagmbh.de



Leistungsprofil

Über uns:

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

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

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

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

Unsere Leistungen:

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

Unser Leitspruch:

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



Firmenname: BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG

Gründungsjahr: 1877

Größe der Belegschaft: Rund 18.500 Arbeitsplätze

Hauptsitz: Bremen

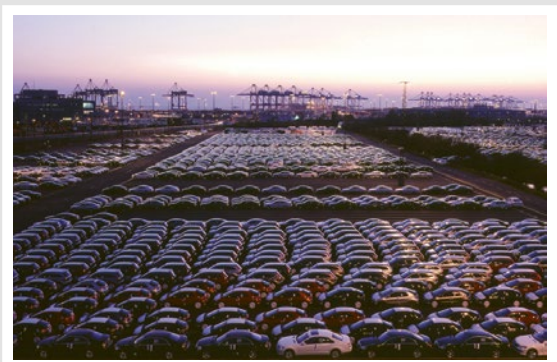
Über 100 Standorte in Europa, Amerika, Afrika und Asien

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 hat ihre Kernkompetenzen in der Automobil-, Kontrakt- und Containerlogistik. In diesen drei Geschäftsbereichen bietet die Unternehmensgruppe vollstufige logistische Systemdienstleistungen an. Zu den Kunden zählen die führenden Automobilhersteller ebenso wie starke Marken aus Industrie und Handel. BLG LOGISTICS ist ein wachsendes Unternehmen, das sich zu einem global agierenden Logistiker mit Aktivitäten an über 100 Standorten in Europa, Amerika, Afrika und Asien entwickelt hat. Einschließlich aller Beteiligungen bietet die Unternehmensgruppe gegenwärtig rund 18.500 Arbeitsplätze weltweit.

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 2017 seine Position als einer der führenden Automobillogistiker Europas bestätigt. Einen weiteren Leistungsschwerpunkt bildet die Seehafenlogistik für konventionelle Güter. Neben den Seehafen- und Inlandterminals in Bremerhaven, Hamburg, Cuxhaven, Danzig (Polen), Gioia Tauro (Italien) und im Hafen Bronka (Russland) betreibt der Geschäftsbereich AUTOMOBILE auch mehrere Terminals am Rhein und an der Donau. Acht Binnenschiffe, eine Flotte von rund 500 Lkw und 1.500 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.

CONTRACT

Der Geschäftsbereich CONTRACT realisiert umfassende passgenaue Logistiklösungen für Kunden aus Industrie und Handel. Die Leistungsschwerpunkte sind die Autoteilelogistik, Industrie- und Produktionslogistik, Handels- und Distributionslogistik 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 BMW, Bosch, Daimler, Deutsche Bahn, engelbert strauss, Golf House, Gerry Weber, Griesson - de Beukelaer, Hansgrohe, Konica Minolta, OBI, Siemens oder Tchibo tätig.

CONTAINER

Der Geschäftsbereich CONTAINER wird durch das Joint Venture EUROGATE, führender Terminalbetreiber Europas, vertreten. Die Marktposition 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), 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.



B+S

Logistik und Dienstleistungen

Firmenname: B+S GmbH Logistik und Dienstleistungen

Gründungsjahr: 2001

Geschäftsführer:

Stefan Brinkmann, Manuel Unkel

Hauptsitz: Borgholzhausen

Niederlassungen:

9 Standorte in Deutschland über 235.500 m²

- Borgholzhausen
- Hamburg
- Bielefeld
- Herford
- Augustdorf (Detmold)
- Alzenau (Rhein-Main-Gebiet))
- Eppertshausen (Rhein-Main-Gebiet)
- Schwarzenbruck (Nürnberg)
- Zettlitz (Leipzig)
- weitere Standorte in Planung

Leistungsportfolio:

- Kontraktlogistik
- eCommerce-Fulfillment
- Lager und Transportlogistik
- Aktionswarenlogistik
- Displaybau und Verpackung
- Value-Added-Services
- Pharmedlogistik
- Kühllogistik
- Lebensmittellogistik

Kontaktdaten:

B+S GmbH Logistik und Dienstleistungen

Am Teuto 12

33829 Borgholzhausen

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

Fax: +49 (0)5425 2797-388

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 17 Jahren Firmengeschichte sind das Unternehmen und sein Angebot kontinuierlich gewachsen und hohe Qualitätsstandards entwickelt worden. Derzeit verfügt B+S über rund 235.500 m² modernste Logistikanlagen an neun 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 vor allem auch im Segment **eCommerce Fulfillment** ein starker Partner, insbesondere in Verbindung mit gekühlten Lebensmitteln und Health-Care-Produkten.

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

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

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

Ein optimaler Logistikpartner ist B+S auch für den Internethandel. Das Unternehmen entwickelt im Bereich **eCommerce 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 eCommerce-Lösungen selbstständig ab.

Als ganzheitlicher Lösungsanbieter liefert B+S selbstverständlich auch **Value Added Services**. Dazu gehören unter anderem Kommissionierung, Konfektionierung, Co-Packing, Umverpacken und Neutralisieren von Produkten, Warenauszeichnung und Etikettierung, Palettenmanagement und Containertrucking. Darüber hinaus unterstützt B+S seine Kunden bei der Entwicklung von Theken- und Bodendisplays und übernimmt mit seinem eingespielten und geschulten Team den Aufbau und 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 ein maßgeschneidertes Logistikkonzept erstellen.

Denn: Ihr Logistikauftrag – wir machen das!

**Firmenname:**

Rail Cargo Group
(operative Leitgesellschaft Rail Cargo Austria AG)

Gründungsjahr: 2005

Vorstand:

Dr. Clemens Först,
Thomas Kargl,
Drs. Erik Regter

Größe der Belegschaft: 8.700 MitarbeiterInnen

Hauptsitz: Wien

Niederlassungen: in 18 Ländern Europas

Jahresumsatz: 2,2 Mrd. Euro

Kontaktdaten:

Rail Cargo Group
Am Hauptbahnhof 2
A-1100 Wien

Tel.: +43 (0)5 7750

Fax: - - -

railcargo.com - blog.railcargo.com
kommunikation@railcargo.com



Leistungsprofil

Rail Cargo Group – Güterverkehr der ÖBB:

Führender Bahnlogistiker, der Handelsrouten von/in Europa bis Asien vernetzt.

Mit 8.700 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, Niederlassungen in ganz Europa und einem Jahresumsatz von 2,2 Mrd. Euro zählt die Rail Cargo Group zu den führenden Bahnlogistikunternehmen Europas.

Worauf es ankommt

Wir betreiben gemeinsam mit starken Partnern ein flächendeckendes Netz an Door-to-door-Logistik und verbinden europäische Ballungszentren und Häfen mit prosperierenden Wirtschaftszentren im eurasischen Kontinent.

Logistikkompetenz erleben

Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verknüpfen Kompetenz mit Leidenschaft und realisieren zukunftsorientierte und punktgenaue Logistiklösungen aus einer Hand. Für Ganzzug-, Einzelwagenverkehre und intermodale Transporte. Über 115 Mio. Tonnen Güter bringen wir jährlich an ihr Ziel. Umweltfreundlich. Zuverlässig. Flexibel und schnell.

Qualität überzeugt

Hohe Standards sichern hohe Qualität. Daher sorgen wir auch mit strengen Managementsystemen für maximale Qualitäts-, Sicherheits- und Umweltstandards.

easysub⁺

Firmenname: easysub GmbH

Gründungsjahr: 2016

Geschäftsführer: Jochen Saße

Größe der Belegschaft: 36

Hauptsitz: Oberursel, Deutschland

Jahresumsatz: 3.000 TEUR

Jochen Saße
Geschäftsführer
Tel.: +49 (0) 6171/ 27 75 50-0
sasse@easy-sub.de

Kontaktdaten:

easysub GmbH
Ludwig-Erhard-Str. 16a
61440 Oberursel

Tel.: +49 (0)6171 27 75 50-0
Fax: +49 (0)6171 27 75 50-1

www.easysub.de
info@easysub.de



Leistungsprofil

easysub GmbH

Die easysub GmbH ist ein Full-Service-Dienstleister für Förderprogramme wie beispielsweise die De-minimis-Förderung durch das Bundesamt für Güterverkehr (BAG).

Zu den Schwerpunkten des Unternehmens gehören:

- Full-Service-Abwicklung als Berater für öffentliche Förderungen aus nationalen und EU-Fördermöglichkeiten
- Individuelle Abwicklung von Förderanträgen. Easysub beantragt, verwaltet und überwacht die Fristen der Förderanträge seiner Kunden
- Entlastung aller bürokratischen Anforderungen - vom Antrag über den Verwendungsnachweis bis zur Auszahlung übernimmt easysub alle anfallenden Tätigkeiten - fristgerecht und immer in Einklang mit der aktuellen Gesetzgebung.

Sicherheit von Anfang bis Ende – denn easysub verwaltet nicht die Gelder des BAG und ist auch nicht der Empfänger der ausgezahlten Förderungen. Diese gehen unmittelbar und ohne Abzüge direkt auf das Konto der Kunden.

Darüber hinaus ist easysub der Ansprechpartner, wenn es um Optimierung eines Fuhrparks geht.

- Easysub kennt die unterschiedlichsten Quellen, auch über der De-minimis-Förderung hinaus, um einen Fuhrpark mit den optimalen Mitteln zu versehen.
- Kooperationen mit großen Partnern ermöglichen es dem Unternehmen, auch im After-Sales-Geschäft Förderungen erfolgreich zu beantragen.
- Durch die hohe Expertise von easysub wissen die Beratungsprofis frühzeitig, welche Fördermöglichkeiten in der Zukunft bestehen und können mit diesem Wissen die langfristige Planung ihrer Kunden unterstützen.

Als unabhängiger Anbieter verfügt easysub über ein weitverzweigtes Netzwerk. Daraus resultiert ein fachübergreifendes Wissen - und die Kunden profitieren davon, weil easysub einen äußerst umfassenden Blick auf nationale wie internationale Förderungsmöglichkeiten hat.

Ergänzend dazu ist easysub Handelspartner für die Lieferung von Waren wie beispielsweise Sicherheitskleidung. Die Vorteile aus hervorragenden Einkaufskonditionen und der schnellen Lieferung direkt vom Hersteller kommen den Kunden unmittelbar zu Gute.

Bereits über 1.350 Kunden mit einem Fahrzeugbestand von über 6.500 Einheiten nutzen die Erfahrung von easysub, um eine optimale Förderung zu erhalten.

Easysub macht Förderung - erfolgreich!

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



Pharma Supply Chain
Solutions



Firmenname: Frigo-Trans GmbH

Gründungsjahr: 1988

Geschäftsführer: Peter Norheimer

Größe der Belegschaft: 120 Mitarbeiter

Niederlassungen: Deutschland, Schweiz, Griechenland

Jahresumsatz: 22,0 Mio. Euro

Geschäftsgebiet: Cool Chain Logistik für Pharma- und Healthcarekunden

Cool Chain Logistik: 90 Pharma-Trailer, 6 Pharma-Transporter, FTL- und LTL-Ladungen für das komplette Temperaturspektrum (-40°C, +2°C bis +8°C und +15°C bis +25°C)

Warehousing: 16.600 qm qualifizierte Lagerfläche über alle Standorte, 18.000 qm kundenspezifische Lager

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

Richtlinien:

- AMG und WHO
- EU Good Distribution Practice
- Reglementierter Beauftragten (LBA Akkreditierung)
- SQAS

Kontaktdaten:

Frigo-Trans GmbH
Industriestraße 10
67136 Fußgönheim

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

Fax: +49 (0)6237 4043-99

www.frigo-trans.eu

logistik@frigo-trans.de



Leistungsprofil

Unser Leistungsprofil: Top Qualität, Flexibilität, Zuverlässigkeit

Wir transportieren, lagern und kommissionieren temperatursensible Pharmazeutika und Healthcaregüter für viele Global Player. Wer in der Champions League der Pharmalogistik ganz vorne mitspielt, will, der muss jeden Tag Spitzenleistungen bringen. Eine lückenlose Kühlkette, die kontinuierlich überwacht, dokumentiert und eingehalten wird, ist das A und O. Auch das Thema Sicherheit spielt eine immer wichtigere Rolle bei Lagerung und Transport.

Das Cool Chain Control System von Frigo-Trans garantiert genau das. Es umfasst neben einer hochmodernen IT, eine Flotte von 90 Hightech-Trailern, darunter 79 der so genannten Pharma-Liner®. Ausgerüstet mit zwei Kühlkammern, etlichen Sicherungsmechanismen und modernster Telematik transportieren diese „rollenden Safes“ die wertvolle Fracht durch ganz Europa. Bestens ausgebildete und permanent geschulte Mitarbeiter sorgen rund um die Uhr für einen reibungslosen Ablauf.

Unsere Stärken: Alles aus einer Hand - für den Kunden, mit dem Kunden

2015 wurde das hochmoderne Pharmacenter von Frigo-Trans eröffnet. Von kurzer Zwischenlagerung, langfristiger Einlagerung bis zur pharma-produktionsgerechten Feinkommissionierung und weiteren individuellen Kundenlösungen – hier ist alles möglich. Unser Pharmalager arbeitet mit redundanter Messtechnik, Energie- und Kälteversorgung sowie modernster US-Rampentechnik, die Temperaturschwankungen beim Be- und Entladen verhindert. Das Ergebnis: qualifizierte Lagerfläche auf nunmehr 16.600 qm in allen drei Kühlzonen (-40°C, +2°C bis +8°C und +15°C bis 25°C).

Innovation ist Baustein der Business-DNA von Frigo-Trans. So sehen wir die stets steigenden Anforderungen z. B. durch neue Gesetzgebungen und/oder unseren Kunden als Herausforderung und Chance zugleich. Bereits dreimal hat uns die Branchenplattform Pharma IQ zum „besten Kühlkettenlogistiker Europas“ gewählt – diesen Hatrick hat noch kein anderes Unternehmen geschafft!

Ihre Vorteile: Transparenz und Sicherheit

Vom Werkstor bis zur Haustür des Empfängers: Mit unserem *Warehouse meets Transport*-Konzept erhält der Kunde eine lückenlose Temperaturdokumentation. Als einer der wenigen Pharmalogistiker halten wir eine Großhandelslizenz nach § 52a AMG, die Zertifizierung nach GDP (Good Distribution Practice) und die Qualifizierung nach TAPA (TSR1 und FSRA).

Auch LTL-Ladungen transportieren wir messbar, sicher und zu fairen Preisen durch Europa. In der Welt der Pharmaindustrie bedeutet all das vor allem eins: Gewährleistung der Produktintegrität, Qualität in allen Logistik- und Lagerprozessen und damit auch Patientensicherheit auf höchster Stufe.

Wer für extrem sensible und lebensnotwendige Medikamente Sorge tragen will, der muss die strengen Regeln der Branche leben. Genau das tun wir – 24 Stunden am Tag, 7 Tage die Woche, 365 Tage im Jahr.

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





Firmenname: GROUP7 AG

Gründungsjahr: 2006

Vorstand: Günther Jocher

Größe der Belegschaft: 550 Mitarbeiter

Niederlassungen:

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

Jahresumsatz: 108 Mio. Euro (2017)

Kontaktdaten:

GROUP7 AG
Eschenallee 8
85445 Schwaig b. München

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

Fax: +49 (0)8122 9453-1129

www.group-7.de

k.spielmann@group-7.de



Leistungsprofil

GROUP7 ist eines der wachstumsstärksten Logistikunternehmen Europas. Unser Erfolg basiert auf einer inhabergeführten Struktur, gelebter Kundennähe, einer alle Prozesse begleitenden IT-Struktur sowie langjähriger Logistikerfahrung unserer Mitarbeiter. Unser Umweltengagement sucht mit erfolgreich durchgeführten CO₂-Transportprojekten, einem zertifizierten CO₂-Rechner, 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
 - ISO 50001
 - DGNB-Gold-Zertifikate (Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen) für die GROUP7 Logistikcenter in Frankfurt (2018), 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.





Firmenname: Duisburger Hafen AG

Gründungsjahr: 1926

Vorstand:

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

Größe der Belegschaft: ca. 1.500

Jahresumsatz: (2017) 250 Mio. Euro

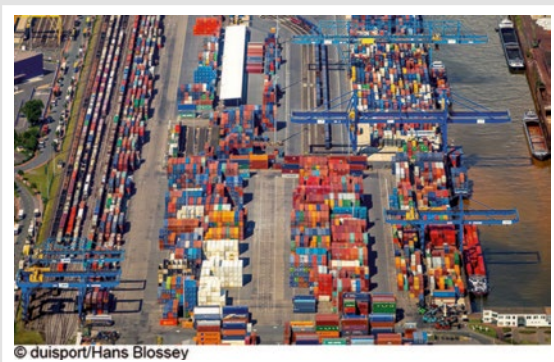
Branche: Logistik

Kontaktdaten:

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

Tel.: +49 (0)203 803-0
Fax: +49 (0)203 803-4232

www.duisport.de
unternehmenskommunikation@duisport.de



© duisport/Hans Blosssey

Leistungsprofil

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 131 Mio. t und 4,1 Mio. TEU (2017) ist der Duisburger Hafen die führende Logistikkreislauf in Zentraleuropa. 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 rund 100 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 beispielsweise entlang der neuen Handelsroute Neue Seidenstraße zwischen Duisburg und China. So verkehren heute bereits rund 35 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 beim Großprojekt Great Stone. duisport erarbeitet hier den Masterplan zum Bau eines Railports. Dieser soll die logistischen Dienstleistungen im Bahnverkehr zwischen China, Russland, Weißrussland und Westeuropa und die logistische Verknüpfung von Great Stone mit diesen Ländern übernehmen. Im Bereich Verpackungslogistik werden weltweit logistische Dienstleistungen für den Maschinen- und Anlagenbau erbracht – beispielsweise 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 über 300 logistikorientierten Unternehmen, die im Duisburger Hafen ansässig sind und eine Wertschöpfung von rund 3 Mrd. Euro generieren. Insgesamt hängen vom Duisburger Hafen annähernd 50.000 Arbeitsplätze in der Rhein-Ruhr-Region 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 Hightech- 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:

Jost Hellmann
Reiner Heiken
Dr. Michael Noth

Ansprechpartner:

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

Größe der Belegschaft: 13.034

Jahresumsatz: 3,2 Mrd. EUR

Kontaktdaten:

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

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

Fax: - - -

www.hellmann.com



Leistungsprofil

Die Dienstleistungspalette umfasst die klassischen Speditionsleistungen 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 2017 mit 13.034 Mitarbeitern einen Umsatz von rund 3,2 Mrd. EUR erzielt. Mit den leistungsstarken Produktparten 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.

THINKING 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.





KÜHNE+NAGEL

Firmenname: Kühne + Nagel

Gründungsjahr: 1890 in Bremen

Vorstand: Dr. Detlef Trefzger

Größe der Belegschaft:

Rund 80.000 weltweit,
über 15.000 Mitarbeiter in Deutschland

Hauptsitz: Schindellegi (Schweiz)

Niederlassungen:

Über 1.300 Standorte weltweit,
rund 150 in Deutschland

Kontaktdaten:

Kühne + Nagel (AG & Co.) KG
Großer Grasbrook 11-13
20457 Hamburg

Tel.: +49 (0)40 30333 0

Fax: +49 (0)40 30333- 000

www.kuehne-nagel.de

knham.empfang@kuehne-nagel.com



Leistungsprofil

Einer der weltweit führenden Logistikdienstleister

Kühne + Nagel - das sind rund 80.000 Menschen in über 100 Ländern, die jeden Tag ihr Bestes geben. Aufgeteilt in die vier Geschäftsbereiche Seefracht, Luftfracht, Kontraktlogistik und Landverkehr arbeiten wir an über 1.300 Standorten rund um den Erdball daran, die Logistik nachhaltig zu verändern. Wir setzen neueste Technologie ein, bieten unseren Mitarbeitern ein optimales Arbeitsumfeld und stellen unsere Dienstleistungen so zusammen, dass das beste Ergebnis für unsere Kunden dabei herauskommt. Sind unsere Kunden und Mitarbeiter zufrieden, sind wir es auch.

In seinen vier Geschäftsbereichen ist Kühne + Nagel erfolgreich. Und da sind wir stolz drauf.

- Weltweit Nr. 1 in der Seefracht
- Weltweit Top 2 in der Luftfracht
- Weltweit Top 2 in der Kontraktlogistik
- Europaweit Top 5 im Landverkehr

Und sollten Sie gedacht haben, in einem globalen Unternehmen wie unserem könnte es unpersönlich oder auch ein wenig eintönig zugehen, lassen Sie sich überraschen! Die Wirklichkeit sieht ganz anders aus.

Weltweit. Und dennoch verbunden.

Es mag seltsam klingen, wenn ein Unternehmen wie Kühne + Nagel behauptet, "eine große Familie" zu sein. Aber genau das ist es, was die meisten Ihnen antworten, wenn Sie fragen, was das Besondere bei uns ist.

Unsere Mitarbeiter machen den Unterschied. Die Qualität kontinuierlich verbessern, effizient arbeiten, eigenverantwortlich handeln und dabei offen kommunizieren und Teamwork fördern – diese Grundsätze füllen Kühne + Nagel Mitarbeiter rund um den Globus täglich mit Leben.

Möchten auch Sie Teil unseres Teams werden? Wir freuen uns auf Ihre Bewerbung!

de.karriere.kuehne-nagel.com

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





Firmenname: LOXXESS AG

Gründungsjahr: 1998

Vorstand: Dr. Claus-Peter Amberger

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

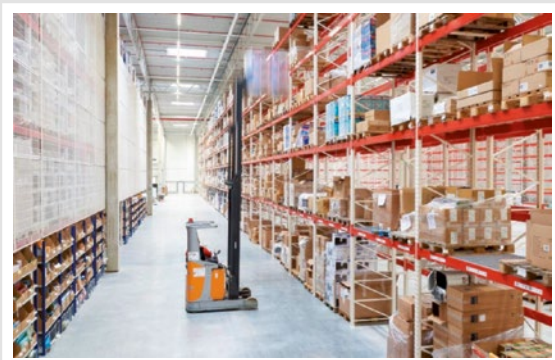
Referenzen: Internationale Markenhersteller vertrauen den Logistiklösungen von LOXXESS. Dazu zählen unter anderem BMW, Burton, DM, HD+, Planet Sports, Rewe Digital, Vodafone, Wacker Chemie, Weinfreunde und ZooRoyal

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



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 Mehrwertdienstleistungen erbracht werden. Darunter fallen die Durchführung von Sonderaktionen und speziellen Konfektionierungen, Etikettierungen, Displaybau ebenso wie Qualitätsprüfungen, das Aufbügeln von Textilien, die Vormontage für Produkte der Unterhaltungselektronik oder das Retourenhandling. Diese Services sind auch kurzfristig abrufbar, sodass die Kunden weniger Kapital binden müssen, um die Ware zum richtigen Zeitpunkt verfügbar zu haben.

Fulfillment

LOXXESS bietet nicht nur die Abwicklung der Lagerlogistik und Mehrwertdienstleistungen auf hohem Qualitätsniveau an. Vielmehr trägt das Unternehmen dem Bedarf, vor allem im schnell wachsenden E-Commerce- und Multi-Channel-Sektor, Rechnung: Physische Logistik und Kundenservice aus einer Hand anzubieten. Denn dadurch kann schnell, zuverlässig und ohne zusätzliche Schnittstelle auf die Kundenwünsche reagiert werden. Die Tätigkeiten erstrecken sich von der Auftragsannahme und Produktberatung 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.



pfenning

logistics

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: 3.500 Mitarbeiter

Hauptsitz: Heddesheim

Niederlassungen: 90 Standorte deutschlandweit

Kontaktdaten:

pfenning logistics GmbH

Daimlerstraße 4

68542 Heddesheim

Tel.: +49 (0)6203 9545 0

Fax: +49 (0)6203 9545 99100

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

www.multicube.org

info@pfenning-logistics.com



Leistungsprofil

„pfenning logistics“ steht für maßgeschneiderte Logistiklösungen aus einer Hand. Wir realisieren 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 85 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 mittlerweile 700 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 29.000

Niederlassungen: Mehr als 610 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.

Kontaktdaten:

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.



SCHROEDER
GRUPPE



Firmenname: SCHROEDER GROUP

Gründungsjahr: 1955

Geschäftsführer:
Alexander Busche

Mitarbeiter: rd. 130

Schroeder Transporte GmbH
Internationale Spedition

S.L.V. GmbH
Schiffahrt – Logistik – Verfrachtung

H.I.B. GmbH
Spedition und Logistik

V.L.H. GmbH
Vermietung – Logistik – Handel

Schroeder Transporte SÜD GmbH
Internationale Spedition

Kontaktdaten:
SCHROEDER GROUP
Mengeder Straße 73
44536 Lünen

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

Besuchen Sie uns: www.schroeder-international.com
Info@schroeder-international.com



Leistungsprofil

Die SCHROEDER GROUP bietet als moderner Transport- und Logistikdienstleister, ganzheitliche und maßgeschneiderte Kundenlösungen aus einer Hand.

Durch unser breites Dienstleistungsportfolio, welches sowohl die klassischen Speditionsleistungen, Warehousing, Erstellung von Logistikkonzepten und vieles mehr umfasst, bieten wir als kompetenter Komplettdienstleister für jede Kundenanforderung eine effiziente und passende Lösung.

Neben den klassischen FTL/LTL-Transporten im europäischen Landverkehr bietet Ihnen unsere Unternehmensgruppe folgende Transportlösungen:

- Schüttguttransporte
- Silotransporte
- Stahl- und Coilverkehre innerhalb der EU
- Expressverkehre
- Warehousing
- Projektlogistik

Um einen stets reibungslosen und effizienten Ablauf der Logistikdienstleistungen zu gewährleisten, arbeitet die Schroeder Group neben dem Einsatz von eigenem Equipment, mit leistungsstarken und erfahrenen Partnern im gesamten europäischen Raum zusammen.

Service aus einer Hand

Die inhabergeführte Schroeder Group hat sich seit ihrer Gründung 1955 zu einem international gut vernetzten Logistikunternehmen entwickelt. Die insgesamt fünf Unternehmen der **Schroeder Group** beschäftigen deutschlandweit rd. 130 Mitarbeiter an mehreren Standorten und garantieren ein ausgeprägtes Maß an Know-How und Erfahrung.

Wir bieten eine direkte Lagerlogistik auf rd. 25000 m² eigener Lagerfläche.

Die gelebte Kundennähe und der ausgeprägte Full-Service-Gedanke unserer Mitarbeiter, unterstützt von modernsten IT-Prozessen, sorgen stets für einen reibungslosen Prozess.

Die Wünsche und die Zufriedenheit unserer Kunden stehen für uns an oberster Stelle.

Wir bieten unseren Kunden flächendeckend einen flexiblen Service, der wortwörtlich keine Grenzen kennt.

Somit bedienen wir täglich:

Deutschland - Frankreich – BeNeLux - Schweiz - GB – Irland - Skandinavien

Unsere Standorte in Deutschland:

Dortmund
Köln
Hannover
Stuttgart
Flughafen Münster/Osnabrück

Professional Logistics since 1955



Firmenname: Seifert Logistics Group

Geschäftsführer:

Harald Seifert (CEO), Christian Stoll (COO),
Markus Alander (CFO), Dario Dante Oncsak (CHRO)

Größe der Belegschaft:

1.900 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Services:

- Kontraktlogistik
- Vormontage
- Value Added Services
- Siloinnenreinigung
- Euronationale Ladungsverkehre

Hauptsitz: Ulm

Standorte: 45 im In- und Ausland, bspw. in:

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

Kontaktdaten:

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 555.000 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 1.350 disponierten Ladungen 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 45 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

Größe der Belegschaft:

über 4.000 Mitarbeiter

Niederlassungen: > 40

Kontaktdaten:

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

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

Fax: - - -

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, Real Estate, 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 erfolgreiche Logistikabwicklungen.

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 Flüssialuminiumtransporten u.a. auch Abfall- und Gefahrguttransporte mit entsprechenden Genehmigungen. Das eingesetzte Spezialequipment umfasst Schwerlast-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: 44

Länder: 28

Niederlassungen: 147

Sendungen 2017: 4,14 Millionen

Tonnage 2017: 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

Unsere Stärken

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

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 81668-0 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.





WÜRFEL[®]

LOGISTIK

Firmenname: Würfel Holding GmbH

Gründungsjahr: 1946

Geschäftsführende Gesellschafter:
Hans-Jürgen Schlausch, Karim Gebara

Größe der Belegschaft: 1.500

Jahresumsatz: 130 Mio. € (2017)

Standorte:

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

Lagerfläche: 243.000 qm

Tochterunternehmen:

Columbus Spedition GmbH
Garant Spedition und Logistik GmbH
Lemförder Logistik GmbH
LOREL GmbH
Spetra Berlin GmbH
Würfel Spedition GmbH
Würfel Automotive GmbH
Würfel-Massong Logistik GmbH

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

Kontaktdaten:

Würfel Holding GmbH
Am Leuchtturm 10
27568 Bremerhaven

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

Fax: +49 (0)471 9795-149

www.wuerfel.com

logistik@wuerfel.com



Leistungsprofil

Die Würfel Holding ist ein Full Service Dienstleister, dessen Geschichte bis auf das Jahr 1946 zurückgeht. Das mittelständische Unternehmen ist in den Bereichen Kontraktlogistik und Spedition aktiv. Insgesamt beschäftigt die in Bremerhaven beheimatete Holding mehr als 1.500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Die Gruppe betreibt über 18 Niederlassungen und Lagerkapazitäten mit einer Gesamtfläche von rund 243.000 Quadratmetern.

Kontraktlogistik

Unter dem Motto „Ganzheitlich denken – im Detail handeln“ entwickelt Würfel effiziente Outsourcing- und Logistiklösungen. Von der Konzeption über die Planung bis zur Realisierung – Würfel deckt die komplette Supply Chain von der Beschaffung, über die Produktion und Distribution bis hin zum After Sales ab.

Dabei schaffen individuell kombinierbare Leistungsbausteine und Value Added Services die Voraussetzungen für maßgeschneiderte, kundenorientierte Lösungen. Allein in Deutschland bestehen 17 Standorte für umfassende, integrierte Dienstleistungen zur Optimierung komplexer Logistikketten.

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

Spedition

Im Segment „Spedition“ hat sich Würfel unter anderem auf Transporte mit Jumbo-Wechselbrücken spezialisiert. Täglich sind rund 400 überwiegend eigene LKW und 1.000 Wechselbrücken für unsere Kunden unterwegs. 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 inter-nationalen Ladungsverkehr (Westeuropa) tätig. Begegnungsverkehre, JIT- und JIS-Transporte, Kühlverkehre und kundenspezifische Wechselbrücken-Konzepte runden das Profil ab.

Im Bereich Handelslogistik engagiert sich Würfel an vier Standorten mit dem Tochterunternehmen Spectra.

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



Starten Sie digital durch mit dem FUMO®Profile!



© Pojke_Getty Images_iStock

Das FUMO®Profile ist eine öffentlich zugängliche Informationsseite über eine Spedition. Außerdem werden hier die von FUMO® geprüften Dokumente zum Download bereitgestellt.

Diese Vorteile bietet Ihnen das FUMO®Profile

- + Ihre eingestellten Dokumente und Genehmigungen sind für jedermann mit einem „Klick“ aufrufbar oder downloadbar
- + Sie sparen viel Zeit und optimieren Ihre Prozesse und profitieren vom Netzwerkgedanken
- + Sie werden automatisch daran erinnert, wenn eigene Fristen oder Genehmigungen ablaufen
- + Für die Auftragsabwicklung im Spotmarkt ist kein E-Mail oder Fax-Versand mehr nötig
- + Durch die von FUMO® geprüften Dokumente erzeugen Sie Vertrauen bei Ihren Auftraggebern
- + Potenzielle Auftraggeber/Verlader finden Sie in FUMO® als zuverlässigen Partner

ÜBRIGENS:

Als Nutzer von VerkehrsRundschau plus steht Ihnen ein kostenfreies Unternehmensprofil des Compliance Management Systems FUMO® zur Verfügung.



Hier finden Sie alle Infos zum FUMO®Profile:
<https://www.fumo-solutions.com/de/produkte/fumo-profile/>

Erstellen Sie jetzt Ihr digitales FUMO®Profile!
www.fumo-solutions.com





Firmenname: KNAPP AG

Gründungsjahr: 1952

Vorstand:

Gerald Hofer (CEO)

Franz Mathi (COO)

Christian Grabner (CFO)

Geschäftsführer:

Heimo Robosch

Bernhard Rottenbücher

Ansprechpartner:

Heimo Robosch, KNAPP AG

Gerhard Weigand, KNAPP Deutschland GmbH

Größe der Belegschaft: 3.800

Hauptsitz: Hart bei Graz, Österreich

Jahresumsatz: 710 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

Kontaktdaten:

KNAPP AG

Günter-Knapp-Straße 5-7

8075 Hart bei Graz

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

Fax: - - -

www.knapp.com

sales@knapp.com



Leistungsprofil

#weareknapp

Wir, die internationale KNAPP-Gruppe sind spezialisiert auf vollintegrierte, intelligente Lösungen für Logistik, Intralogistik und Produktion. Unser Netzwerk umspannt den gesamten Globus – mit unseren rund 35 Standorten weltweit sind wir immer in der Nähe unserer Kunden. Unsere rund 3.800 Mitarbeiter leben Logistik und sichern mit ihrer Erfahrung, ihrem Fachwissen und vor allem ihrer Leidenschaft den Erfolg unserer Kunden.

Making complexity simple

Unser Slogan making complexity simple steckt in allen kleinen und großen Tätigkeiten der KNAPP-Gruppe. Technologisch bedeutet making complexity simple die Flexibilisierung der Systeme sowie optimierte Prozesse durch intelligente Automatisierung. In der Zusammenarbeit mit unseren Kunden steht making complexity simple vor allem für Transparenz und Offenheit in der Kommunikation. Auch als Arbeitgeber leben wir making complexity simple und schaffen mit verschiedenen Maßnahmen eine ausgewogene Work-Life-Balance – so kann jeder Mitarbeiter sein volles Potenzial entfalten.

Innovation aus Tradition

Seit der Unternehmensgründung 1952 ist Innovation fixer Bestandteil der Unternehmensphilosophie. So hat Firmengründer Günter Knapp beispielsweise den ersten Kommissionierautomaten für den Pharmagroßhandel entwickelt. Auch heute leben wir Innovation: Jedes Jahr fließen rund 35 Millionen Euro in die Forschung und Entwicklung intelligenter Technologien und Lösungen.

Unternehmenswerte

KNAPP verfügt über ein integriertes Managementsystem und ist in den Bereichen Qualitätsmanagement (ISO 9001), Arbeits- und Gesundheitsschutz (OHSAS 18001) und Umweltmanagement (ISO 14001) zertifiziert. Unsere Umweltpolitik, die von den Unternehmenswerten abgeleitet wurde, setzen wir kontinuierlich in allen Unternehmensbereichen um.

Partnerschaft

Wir sind Partner von Kunden, Mitarbeitern, Gesellschaft, Umwelt und Lieferanten und stehen mit allen Stakeholdern im regen Austausch. So schaffen wir gemeinsam einzigartige Lösungen für nachhaltiges Wachstum. Als Partner der Industrie stehen wir immer an der Seite unserer Kunden. Neue Trends und Anforderungen unserer Kernbranchen haben wir immer im Blick, um zur richtigen Zeit die richtigen Lösungen zur Verfügung zu stellen.

Verantwortung

Wir setzen auf die nachhaltige Gestaltung der Supply Chain. Mit resourceffizienten, umweltgerechten und sozial verträglichen Prozessen schaffen wir ein Gleichgewicht zwischen ökonomischer und ökologischer Effizienz. So generieren wir nachhaltigen Unternehmenswert. Die Rolle des Menschen hat bei uns hohen Stellenwert: Im Zeitalter der Digitalisierung sehen wir es als unsere Aufgabe, das Arbeitsumfeld des Menschen in der Industrie und die Interaktion zwischen Mensch und Maschine nachhaltig mitzugestalten.

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



Stöcklin

Home of Intralogistics

Firmenname: Stöcklin Logistik AG

Gründungsjahr: 1934

Geschäftsführer: Urs Grütter

Größe der Belegschaft: Weltweit ca. 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.

Kontaktaten Schweiz:

Stöcklin Logistik AG
Home of Intralogistics
Postfach
CH-4143 Dornach

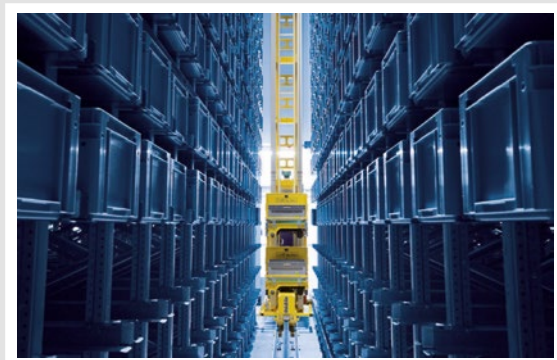
Tel.: +41 61 7058111
Fax: +41 61 7013032
E-Mail: info@stoeklin.com

Kontaktaten:

Stöcklin Logistik GmbH
Home of Intralogistics
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 Uhr

Besondere Öffnungszeiten

Servicedesk 24h/7 Tage die Woche erreichbar

Unser breites Portfolio umfasst:

Förder- und Lagertechnik

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

Flurförderzeuge

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

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



TOYOTA

MATERIAL HANDLING

Firmenname: Toyota Material Handling

Geschäftsführer: Jan-Martin Lorenz

Größe der Belegschaft: ca. 870

Hauptsitz: Isernhagen

Niederlassungen: 16 Niederlassungen und 15 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; <https://shop.toyota-forklifts.de>
info@de.toyota-industries.eu



Leistungsprofil

Toyota Material Handling Deutschland (TMHDE) vertritt hierzulande die Toyota Industries Corporation (TICO) – den Weltmarktführer unter den Flurförderzeug-Herstellern. 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. Das Unternehmen liefert Produkte und Lösungen, die den Materialtransport seiner Kunden so effizient wie möglich gestalten. Dabei orientiert sich Toyota an dem bewährten Toyota Produktionssystem (TPS).

Flexibel und schnell vor Ort

Die Deutschlandzentrale des Unternehmens hat ihren Sitz in Isernhagen bei Hannover, dazu gehören sechs Toyota Stapler Center und zehn weitere Niederlassungen sowie der Key-Account. Die rund 867 Mitarbeiter sind deutschlandweit verbreitet und somit jederzeit nah am Kunden. Ein eng geflochtenes Händlernetz mit 15 Partnern unterstützt außerdem die bestehenden Vertriebskanäle. Diese werden durch das gut ausgebaute Servicenetzwerk mit einer kurzen Reaktionszeit von durchschnittlich vier Stunden unterstützt. Seit drei Jahren können Kunden Toyota-Produkte auch über unseren Online-Shop erwerben.

In Europa gefertigt

Neben Gabelstaplern und Lagertechnik bietet TMHDE 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. Diese „Lean Philosophie“ ist die Basis für die effiziente Gestaltung von Geschäftsprozessen, um die Ansprüche des heutigen digitalisierten Zeitalters zu erfüllen.

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



MITARBEITER SCHULEN LEICHT GEMACHT.

MIT UNSEREN ONLINE-UNTERWEISUNGEN

20
KURSE IM
VR-PROFIPAKET
ENTHALTEN
weitere Kurse käuflich
erwerbbar



GRUNDLAGEN DIGITALES KONTROLLGERÄT

In einem Infokapitel werden Themen wie Arbeitsbeginn, Abfahrtskontrolle oder Tätigkeiten beim Kunden anhand von Beispielen und kleinen Übungsaufgaben erläutert.

- ➔ Vermittelt anschaulich und zeitorientiert die wichtigsten Eingaben am digitalen Kontrollgerät
- ➔ Übungsaufgaben und Beispiele zu den Themen Arbeitsbeginn, Abfahrtskontrolle, Tätigkeiten beim Kunden, Ladetätigkeiten, Diebstahl sowie Schichtende
- ➔ Mit Abschlusstest und Zertifikat

Weiterer Kurs zum Thema

„Praxistraining – Digitales Kontrollgerät“ verfügbar!

Mehr Infos unter:
weiterbildung.verkehrsrundschau-plus.de



Beispielkurs



verkehrs 
RUNDSCHAU
plus

CBRE

Firmenname: CBRE GmbH

Gründungsjahr: 1973

CEO: Prof. Dr. Alexander von Erdély

Ansprechpartner:

Rainer Koepke, Head of Industrial & Logistics Germany

Größe der Belegschaft:

1.550 Mitarbeiter (global: 80.000 Mitarbeiter)

Hauptsitz: Frankfurt

Niederlassungen:

Berlin, Düsseldorf, Essen, Hamburg, Köln, München, Nürnberg, Stuttgart

Kontaktdaten:

CBRE GmbH
Bockenheimer Landstraße 24
60323 Frankfurt

Tel.: +49 (0)69 170077671

Fax: +49 (0)69 17007779

www.cbre.de

rainer.koepke@cbre.com



Leistungsprofil

WIR SCHAFFEN TRANSPARENZ: Als einer der weltweit führenden globalen Immobiliendienstleister bietet CBRE ein exklusives Serviceangebot für Immobiliennutzer und -eigentümer. Unser integriertes Dienstleistungsspektrum erstreckt sich über den gesamten Lebenszyklus der Immobilie und deckt alle Fragen rund um die Themen Bauen, Vermieten, Managen sowie Kaufen und Verkaufen ab.

Im Bereich der Industrie- und Logistikimmobilien bieten wir ein umfassendes Angebot an Mietflächen und Baugrundstücken in allen wichtigen deutschen Logistikregionen sowie auch überregional im gesamten Bundesgebiet. Zusätzlich führen unsere erfahrenen Leasing-Teams qualifizierte Standortberatungen durch, die auch das jeweilige Distributionsnetzwerk miteinschließt, und begleiten sie bei der Entwicklung einer nutzerspezifischen Immobilie. Dabei berücksichtigt CBRE stets die aktuellen Marktentwicklungen und die relevanten Zukunftsthemen – unter anderem die neuartigen Produktions- und Logistikprozesse im Rahmen von E-Commerce und Industrie 4.0.

Für Neubauprojekte und Modernisierungen stehen Ihnen unsere Spezialisten aus dem Projektmanagement zur Verfügung, die sämtliche Bauherrenaufgaben übernehmen – termingetreu und im Rahmen der Kosten. Auch für das operative Management bietet CBRE maßgeschneiderte Lösungen für einzelne Immobilien und Portfolios. Unsere Services umfassen alle Bereiche des technischen und kaufmännischen Property Managements sowie des Facility Managements. Mit unserem Bereich Industrie Services ist CBRE zudem auf die Instandhaltung der Infrastruktur und aller betriebswichtigen Produktionsanlagen spezialisiert.

CBRE vereint ein globales Netzwerk mit höchsten Standards und eine langjährige Vor-Ort-Expertise im Bereich Industrie- und Logistikimmobilien:

- 40 Industrie- und Logistik-Teams in rund 25 Ländern weltweit
- Interdisziplinärer und integrierter Dienstleistungsansatz mit 7 Business Lines und 1.550 Mitarbeitern in Deutschland und 80.000 Mitarbeitern weltweit

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

Gründungs-jahr:

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

Geschäftsführer und Ansprechpartner Deutschland:

Fred-Markus Bohne

Größe der Belegschaft:

360 weltweit

Hauptsitz Deutschland:

Hamburg

Niederlassungen:

USA, Canada, Polen, Tschechien, Deutschland, Großbritannien

Kontakt-daten:

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 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 28 Niederlassungen in Nordamerika und Europa. Seit seinem europäischen Markteintritt 2005 hat Panattoni Europe 7 Millionen Quadratmeter neuer Flächen erschlossen. Panattoni Europe ist 2018 mit 3,8 Millionen Quadratmeter entwickelter Fläche im Zeitraum von 2015 bis 2017 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 Build-to-Suit- als auch Build-to-Own-Lösungen, Logistik Parks und Property Management. Ergänzt wird das Portfolio durch die Realisierung von modular aufgebauten Business Parks in den Ballungszentren, in denen eine Vielzahl von verschiedenen Nutzern attraktive kleinteiligere Gewerbeflächen finden können. 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 und betreuen darüber hinaus - auf Wunsch - die Immobilie weiter. 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.

we think transport

**Firmenname:** BPW Gruppe**Gründungsjahr:** 1898**Geschäftsführer:**

Michael Pfeiffer, Achim Kotz, Markus Schell

Vorsitzender der Geschäftsführung: Michael Pfeiffer**Ansprechpartner:**

Carlo Lazzarini, Mitglied der Geschäftsleitung Trailer-equipment & Solutions

Größe der Belegschaft: 7.200 weltweit**Hauptsitz:** Wiehl**Niederlassungen:** weltweit**Die Marken der BPW Gruppe:**

BPW, ERMAX, HBN-Teknik, HESTAL, idem telematics

Jahresumsatz:

> 1.48 Mio. Euro

Kontaktdaten:BPW Bergische Achsen Kommanditgesellschaft
Postfach 1280
51656 Wiehl

Tel.: +49 (0)2262 78-0

Fax: +49 (0)2262 78-1516

www.bpw.de

info@bpw.de



Leistungsprofil

BPW: we think transport

Die BPW Gruppe ist ein weltweit erfolgreicher Anbieter effizienter Technologien und Dienste für Transport und Logistik: Als führender Partner der Nutzfahrzeughersteller erforscht, entwickelt und produziert BPW innovative und Systemlösungen für den effizienten Transport von A nach B. Dazu gehören Fahrwerksysteme und Trailer-Komponenten ebenso wie digitalen Lösungen für die Vernetzung von Fahrzeug, Fahrer und Fracht. Gleichzeitig steht BPW Transport- und Logistikunternehmen mit umfassenden Serviceleistungen als zuverlässiger Mobilitätspartner zur Seite. Durch diese partnerschaftliche Strategie und wegweisende Innovationen erzielt BPW für Fahrzeughersteller sowie Fahrzeugbetreiber gleichermaßen nachhaltig bedeutende Zeit- und Kostenvorteile.

Mobilitätspartner für Fahrzeugbetreiber

Transportunternehmen steigern mit Technologien und Dienstleistungen aus der BPW Gruppe die Effizienz in der Tourenplanung, in der Auftragsabwicklung sowie bei Be- und Entladung. Sie gewinnen dank Telematik mehr Sicherheit und Kontrolle über Fahrer, Ladung und Transport. Durch vorausschauende Instandhaltung, das weltweite Teilehandels-Netzwerk sowie kurze Wege zu Partnerwerkstätten bleibt der Transport zuverlässig und wirtschaftlich in Bewegung.

Systempartner für Fahrzeughersteller

Die BPW Gruppe steht für herausragendes Know-how in Forschung, Entwicklung, Fertigung und Logistik: Fahrzeughersteller profitieren von BPW durch mehr Langlebigkeit, Zuverlässigkeit, Sicherheit, Just-in-time-Lieferung und kostengünstige Montage, die sich optimal in den Herstellprozess einfügt. Entsprechend Ihren Anforderungen erarbeiten wir die passende Lösung für Truck, Trailer und Bus – egal, ob es sich dabei um einzelne Komponenten oder aufeinander abgestimmte Systeme handelt. Innovative, vernetzte Industrie 4.0-Prozesse ermöglichen eine überlegene Zeit- und Kosteneffizienz über den gesamten Prozess – von der Online-Konfiguration bis hin zur Fertigung und partnerschaftlichen Endmontage direkt vor Ort.

BPW: Alles, was den Transport effizienter, sicherer und intelligenter macht

BPW gehört zu den Innovationsführern in Transport und Logistik: Durch eine einzigartige digitale DNA aller Komponenten revolutioniert BPW die Art, wie Trailer-Fahrwerke konfiguriert, bestellt, gefertigt, montiert und gewartet werden. Von der Online-Konfiguration bis hin zur digitalen Identifikation von Ersatzteilen erzielt BPW enorme Zeit- und Effizienzgewinne für Fahrzeughersteller, Fuhrparkbetreiber und NFZ- Werkstätten. Systemoffene Truck-Trailer-Telematiksysteme der BPW Tochtergesellschaft idem telematics sorgen für die digitale Vernetzung von Fahrzeug, Fahrer und Fracht. Auch für den emissionsfreien, elektrischen Transport entwickelt BPW innovative Lösungen.

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



DAIMLER

Firmenname: DAIMLER AG

Kontaktdaten:

DAIMLER AG
Großkundenmanagement Lkw
Mühlenstraße 30
10243 Berlin

Tel.: +49 (0)30 2694-2814

Fax: - - -

<https://www.mercedes-benz-trucks.com/de>
www.mercedes-benz.de/haendlersuche



Leistungsprofil

Der Mercedes-Benz Lkw Vertrieb und Services Deutschland ist für den Vertrieb aller Produkte und Dienstleistungen der Marke Mercedes-Benz Lkw auf dem deutschen Markt verantwortlich. Als Marktführer bietet Mercedes-Benz Trucks Ihnen maßgeschneiderte Transportlösungen und wirtschaftliche Nutzfahrzeuge für jede Herausforderung im nationalen und internationalen Fernverkehr, im leichten und schweren Verteilerverkehr sowie im Bau- und Kommunalverkehr.

Das flächendeckende Vertriebs- und dichteste Servicenetz in Deutschland ermöglicht es, eine optimale Betreuung jedes einzelnen Flottenkunden sicherzustellen und individuelle Kundenanforderungen immer schnell und flexibel zu lösen.

ANSPRECHPARTNER FÜR KUNDEN

Das zentrale Flotten-Management sowie die Mercedes-Benz Vertragspartner und konzerneigenen Niederlassungen gewährleisten überall in Deutschland eine kompetente Beratung und umfassende Unterstützung von regionalen, nationalen und internationalen Flottenkunden. Den Mercedes-Benz Partner in Ihrer Nähe finden Sie auf unserer Internetseite unter

www.mercedes-benz.de/haendlersuche

PRODUKTPALETTE/LEISTUNGEN

Mercedes-Benz Trucks bietet von 6,5 bis 250 to. zulässigem Lastzugsgesamtgewicht eine lückenlose Lkw-Range:

- den wirtschaftlichen Actros mit Euro VI und Predictive Powertrain Control (PPC) für den Fernverkehr,
- den wendigen Atego für den leichten und den Antos mit Active Brake Assist und Abbiege Assistent für den schweren Verteilerverkehr,
- den robusten Arocs mit Hydraulic Auxilliary Drive (HAD) und Turbo Retarder Kupplung (TRK), für den Bauverkehr und
- den Actros SLT und Arocs SLT für den Schwerlast-Einsatz
- den Econic mit Diesel- und Erdgas-Antrieb für den kommunalen Einsatz

Das breite Lkw-Portfolio wird durch ein umfassendes Angebot an Servicebausteinen ergänzt: Leasing, Serviceverträge, Finanzierung, Versicherung, Wartung, Reparatur, Pannenhilfe, Ersatzteilermittlung und -bereitstellung sowie MB Uptime, dem onlinegestützten Telematik-Dienst für modernes Fahrzeug- und Flottenmanagement. Alles steht komplett oder modular – aus einer Hand – zur Verfügung. So erhalten Sie in Summe ein für Ihre Transportaufgabe passendes Komplettangebot, das unser Versprechen über den gesamten Lifecycle Ihres Lkws erfüllt: **Trucks you can trust.**



Firmenname: EURO-Leasing GmbH

Gründungsjahr: 1997

Geschäftsführer:

Armin Hofer,
Christina Hummert

Niederlassungen:

National: über 130 Vermietstationen in ganz Deutschland
International: über 12 Vermietstationen in Dänemark,
1 Vermietstation in Polen, 10 Vermietstationen in
Schweden und 3 Vermietstationen in Frankreich

PROFESSIONELLES FLEETMANAGEMENT

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

KUNDENINDIVIDUELLE FLEETSOLUTIONS

- Truck & Trailer
- Nah – und Fernverkehr

BEDARFSGERECHTES FLEETCONSULTING

- Kundenindividuelle Bedarfsanalyse
- Prozessoptimierung, Effizienzsteigerung

FULL-SERVICE-BETREUUNG

- Wartung & Reparatur
- Maut & Schutzlinien

- Reifen- & Schadenmanagement

SUBUNTERNEHMERMODELLE

Kontaktdaten:

EURO-Leasing GmbH
Hansestraße 11
27419 Sittensen

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

www.manrental.eu
info@manrental.eu



Leistungsprofil

EURO-Leasing GmbH vermietet seit 20 Jahren Nutzfahrzeuge und ist seit 2014 ein Teil der Volkswagen Financial Services AG. Die EURO-Leasing GmbH bietet ein auf Branchenbedürfnisse zugeschnittenes Vermiet- und Service-Portfolio an. Für den Fern- und Verteilerverkehr stehen Premium-MAN-Zugmaschinen, Sattelaufleger/Anhänger, Verteilerfahrzeuge und auch Bau- und Kommunalfahrzeuge zur Verfügung. Die Fahrzeuge können für die Dauer von einem Tag bis hin zu 36 Monaten / 60 Monaten gemietet werden. Des Weiteren vermarkten wir Fahrzeuge nach deren erbrachten Laufzeit in der Vermietung als Gebrauchtfahrzeuge im In- und Ausland.

Produktportfolio

- Sattelzugmaschinen von Standard über Ultra bis Hydraulik
- Wechselfahrgestelle von Standard über Multiwechsler und Ultra bis Abrollkipper
- Verteilerverkehr (7,5-, 12-, 15- und 18-Tonner) mit Pritsche/Plane, Curtainsider, Koffer oder Kühlkoffer
- Planenaufleger von Curtainsider über Papier und Coil bis Mega
- Kofferaufleger von Trockenfrachtkoffer über Tiefkühler bis Schubboden
- Kippaufleger mit 25m³ oder 50m³
- Anhänger mit Koffer- oder Planenaufbauten
- Wechselaufbauten von 2-Achs-Lafette als Standard oder Jumbo über Zentralachs-Lafette als Jumbo oder Mega bis Chassis für 40 Fuß Container
- Transporter
- Busse

Serviceportfolio

- Reparatur & Wartung
- 24h Pannenhilfe
- Schadenmanagement
- Ersatzfahrzeug
- ReifenCare
- Reifenverschleiß
- Telematik
- Maut
- Schutzlinien

Ihre Vorteile im Überblick

- Maximale Fuhrparkflexibilität durch schnelle Fahrzeugverfügbarkeit zur Abdeckung Ihrer Auftragsspitzen, Werkstattüberbrückung, Fahrzeugtausch, Early-Out-Option oder langfristige Fuhrparkerweiterung
- Truck & Trailer der neuesten Generation
- Flexible Mietlaufzeiten ab 1 Tag
- Optimale Flottensteuerung durch Telematik
- Attraktive Schutzlösungen und Full-Service-Betreuung inkl. Reparatur- und Schadenmanagement

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





INNOVATING FOR YOU

Firmenname: Fliegl Fahrzeugbau GmbH

Gründungsjahr: 1991

Geschäftsführer: Helmut Fliegl

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

Hauptsitz: Triptis (Thüringen)

Niederlassungen:
Europaweite Produktions- und Vertriebsstandorte

Kontaktdaten:

Fliegl Fahrzeugbau GmbH
Oberpöllnitzer Straße 8
07819 Triptis

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

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



Leistungsprofil

INNOVATING FOR YOU ist unser Credo. Und das steht ganz im Zeichen der Nachhaltigkeit. Wir fertigen nachhaltige Fahrzeugkonzepte mit konsequentem Leichtbau und innovativen Features für leichtestes Handling - stets im Hinblick auf den optimalsten Wartungsaufwand. Unser nachhaltiges Handeln beginnt bereits bei der Herstellung unserer Anhänger und Auflieger für Bau, Spedition und Logistik. So wird an einem zentralen Standort konstruiert, produziert und montiert; CO₂ verursachende Zwischenwerksverkehre über weite Distanzen entfallen. Für unser modernes Trailerwerk in Thüringen weisen wir eine positive Energiebilanz aus - die Stromproduktion liegt über dem eigenen Verbrauch, Blockheizkraftwerke und großflächige Photovoltaikanlagen sind im Einsatz; geheizt wird mit Hack-schnitzeln und Abfallholz.

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

Leichtbau besitzt einen hohen Stellenwert, so dass Fliegl Trailer bei Leergewichten Spitzenwerte erzielen - zugunsten von Nutzlast und CO₂ Ausstoß. Das Quick Lock System generiert ein Aerodynamik-Plus bei Gardinensatteln. Es kommt ohne hervorstehende Verschlusschnallen aus, sodass eine völlig ebene Planenfläche entsteht. Fliegl Sattelkipper werden serienmäßig mit aerodynamischer konischer Mulde und mit Curved Chassis gebaut, das über einen runden, extrem flachen Rahmenhals verfügt - der Kipper ragt nicht über die Zugmaschine hinaus. Windabweiser und die innovative Membran Rückwand reduzieren ebenfalls den Luftwiderstand. Fliegl exklusiv: Wir stellen die Spur aller Trailer individuell und exakt per Laser ein - für weniger Rollwiderstand und geringeren Reifenverschleiß. Innovationen, Ökologie und Nachhaltigkeit - Fliegl Trailer - Wir meinen es ernst.

Produkte

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

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

Service

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

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



SOCIETE GENERALE GROUP

Firmenname: GEFA BANK GmbH**Gründungsjahr:** 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

Kontaktdaten:

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: KRONE Commercial Vehicle SE

Gründungsjahr: 1906

Geschäftsführer:

Dr. Frank Albers
Bernhard Brüngen
Ralf Faust
Jens Ficker
Ingo Geerdes
Uwe Sasse
Aloysius Schnelte
Alfons B. Veer

Ansprechpartner:

Dr. Frank Albers,
Geschäftsführer Vertrieb und Marketing

Größe der Belegschaft: ca. 2.800

Hauptsitz: Werlte

Kontaktdaten:

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

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

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



Leistungsprofil

KRONE ist ein familiengeführtes Unternehmen, das Nutzfahrzeuge und Landtechnik herstellt. Das Produktportfolio für Nutzfahrzeuge umfasst Pritschen- und Koffersattelaufleger, Containerfahrgestelle, 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. Zurzeit arbeiten ca. 2.800 Mitarbeiter an den Produktionsstandorten Werlte, Herzlake, Dinklage (Niedersachsen), Lübbtheen (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.

Langendorf

high tech on wheels

Firmenname: Langendorf GmbH**Gründungsjahr:** 1889**Geschäftsführer:** Dr. Klaus P. Strautmann**Größe der Belegschaft:** 295**Hauptsitz:** Waltrop, Deutschland**Niederlassungen:** Potsdam**Jahresumsatz:** 65.000 TEUR

Uwe Neuhaus

Vertriebsleiter

Tel.: +49 (0)2309 / 938-137, Fax -191

u.neuhaus@langendorf.de

Kontaktdaten:Langendorf GmbH
Bahnhofstraße 115
45731 Waltrop

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

Fax: +49 (0)2309 938-190

www.langendorf.de

info@langendorf.de

**Leistungsprofil****Langendorf GmbH**

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

1889 gegründet, ist das Unternehmen in Waltrop beheimatet. Rund 295 Mitarbeiter produzieren im Jahr zirka 1.100 Fahrzeuge. Das Produktprogramm umfasst dabei Innenlader für den Transport von Fertigelementen wie beispielsweise Betonteile sowie Innenlader für Flachglas. Ebenfalls gehören Sattelkipper mit Stahl- oder Aluminiummulde, Kippaufbauten für Motorwagen und Tieflader-Sattelaufleger zum festen Produktprogramm. Darüber hinaus werden in Waltrop verschiedenste Spezialaufbauten nach Kundenspezifikationen entworfen und hergestellt. Ebenfalls zum Unternehmensverbund gehören die Langendorf Service GmbH, in der alle Wartungen und Reparaturen gebündelt werden, sowie die Langendorf Trading GmbH. Hier erfolgen die europaweite Vermarktung von Gebrauchtfahrzeugen und die Vermietung. Langendorf ist nach ISO 9001 ff zertifiziert und stellt durch umfangreiche Prozesse sowie durch ständige Fort- und Weiterbildung aller Mitarbeiter die gleichbleibend hohe Qualität des Unternehmens sicher. Das komplette Angebot ist rund um die Uhr online unter www.langendorf.de verfügbar. Seit Mai 2017 gehört Langendorf zur polnischen Wielton-Gruppe.

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

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



PEMA

Firmenname: PEMA GmbH

Gründungsjahr: 1976

Geschäftsführer: Peter Ström und Andreas Thomas

Ansprechpartner: vertrieb@pema.eu www.pema.eu

Größe der Belegschaft: Über 450 Mitarbeiter

Hauptsitz: Herzberg am Harz

Niederlassungen:

PEMA ist mit über 25 eigenen Standorten in zehn europäischen Ländern aktiv

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

Kontaktdaten:

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

Mit der **PEMA MOBILITY WORLD** fokussiert sich die PEMA GmbH – einer der führenden herstellerunabhängigen Nutzfahrzeugvermieter in Europa – konsequent auf den Kundennutzen. In den vier Bereichen der **PEMA MOBILITY WORLD** finden Sie alles, was Sie benötigen, um Ihren Transport zeitgemäß, flexibel und wirtschaftlich zu lösen.

Die **PEMA MOBILITY WORLD**; Umfassende Nutzfahrzeugmiet-Lösungen und Service-Angebote auf der Basis von mehr als 40 Jahren PEMA-Nutzfahrzeugkompetenz.

1. PEMA RENT

Die PEMA Flotte bietet Ihnen modernste Mietfahrzeuge mit einer Vielzahl von Spezifikationen. Damit reagieren Sie flexibel auf alle Anforderungen. Natürlich sind kundenspezifische Lösungen ebenso möglich, wie die Anpassung an ein individuelles Corporate Design. Mit PEMA an Ihrer Seite haben Sie alle Möglichkeiten – nicht nur bei Standard-, sondern auch bei Sonderfahrzeugen. Mit PEMA Rent reagieren Sie flexibel auf alle Anforderungen.

IHRE VORTEILE

- Truck und Trailer mieten beim Experten
- Herstellerunabhängiger Anbieter mit einem der größten Fuhrparks Europas
- Modernste Fahrzeugtechnologie
- Flexibilität durch Tages-, Kurzzeit- und Langzeitmiete
- Modulares Serviceangebot und individuelle Vertragsmodelle
- Europaweites Netz von PEMA Stützpunkten und PEMA Service Centern
- Transparente und kalkulierbare Kosten
- Gesicherte Mobilität dank 24h Service-Hotline im europaweiten Werkstattnetz

2. PEMA SERVICES

Der Bereich PEMA SERVICES umfasst alle Leistungen, die Sie bei Ihrer täglichen Arbeit unterstützen. Die PEMA AKADEMIE bietet Ihnen und Ihren Mitarbeitern vielfältige Weiterbildungsangebote, wie z.B. den Basiskurs „Gefahrgutfahrer-Ausbildung“ oder die „Gefahrgutfahrer-Ausbildung Tank“. Darüber hinaus stehen Ihnen bei den PEMA Telematics modernste Technologien zur Verfügung die Ihnen helfen Ihr Fuhrparkmanagement konsequent zu optimieren. Zum Thema Finanzierung verweist PEMA SERVICES zudem auf die Angebote der GEFA-Bank-Gruppe, die als Muttergesellschaft der PEMA kompetente Beratung und attraktive Finanzierungslösungen für die Transportbranche anbietet. PEMA kennt Ihre tägliche Praxis – profitieren Sie von unserer Erfahrung und Kompetenz.

3. PEMA WORKSHOP

Unsere PEMA Full Service Werkstätten und ein europaweites Netzwerk kompetenter Werkstatt-Partner sorgen dafür, dass Sie stets mobil bleiben. Hier werden sämtliche Reparatur- und Wartungsarbeiten an den Fahrzeugen zuverlässig und schnell durchgeführt – auch im Notfall. **Kundenorientierte Terminabsprache und unsere 24 Stunden Service Hotline bringen Sie schnell wieder auf die richtige Route.**

4. PEMA USED

Als einer der größten Gebrauchtfahrzeughändler in der Transport- und Logistikbranche europaweit bietet PEMA Ihnen topgepflegte Premium-Fahrzeuge.

Mehr erfahren Sie unter www.pema.eu



Firmenname: SAF-HOLLAND GmbH

Gründungsjahr: 1881 (Gründungsjahr Dorfschmiede Sauer)

Vorstand: Detlef Borghardt, CEO

Ansprechpartner:
Markus Heuser, Vice President Global Marketing Communications

Größe der Belegschaft: ca. 4.400 Mitarbeiter weltweit

Hauptsitz: 63856 Bessenbach, Bayern

Niederlassungen:
43 Tochtergesellschaften weltweit

Produktionsstätten: 22 weltweit

Jahresumsatz: rund 1.140 Mio. Euro 2017 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

Die SAF-HOLLAND Group zählt zu den weltweit führenden Herstellern und Anbietern von hochwertigen Produktsystemen und fahrwerksbezogenen Bauteilen für Nutzfahrzeuge (Truck und Trailer) und Busse. Das Produktprogramm umfasst Achs- und Federungssysteme, Stützwinden und Königszapfen für Anhänger und Auflieger sowie Sattelkupplungen für Zugmaschinen. Wir sind international breit aufgestellt und in allen wichtigen Wachstumsmärkten präsent. Auf sechs Kontinenten tragen mehr als 4.400 Mitarbeiter zum Erfolg der SAF-HOLLAND Group bei.

Mit Erfahrung zum Erfolg

Qualität, Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit sind uns bei der Entwicklung und Herstellung unserer Produkte wichtig. Denn wir wissen, dass unser Erfolg auf dem Erfolg unserer Kunden basiert. In diesem Bewusstsein entwickelt die SAF-HOLLAND Group kontinuierlich Lösungen, die den neuen Herausforderungen in der Transportindustrie gerecht werden: steigenden Kosten und schrumpfenden Margen, höheren Anforderungen an die Sicherheit von Fahrzeugen und Transporten sowie verschärften Vorschriften. Unseren Innovations-Anspruch unterstreichen wir mit gewichtsreduzierten Komponenten: Sie tragen dazu bei, die Betriebskosten von Truck und Trailer über deren Gesamtlaufzeit hinweg zu reduzieren. Produkte von SAF-HOLLAND sind richtungsweisend und nachhaltig, das Ergebnis jahrzehntelanger Erfahrung und Leidenschaft für die Truck- und Trailermärkte.

SAF-HOLLAND Group – in der Welt zu Hause

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. Zur SAF-HOLLAND Group gehören heute namhafte Unternehmen aus verschiedenen Bereichen der Transportbranche. So sind wir nah am Kunden und haben teil an den wachsenden Warenströmen weltweit – ob in China, Lateinamerika, Australien, Osteuropa, Russland oder Indien.

Weltweites Service-Netzwerk

Nur wenn Truck und Trailer unterwegs sind, arbeiten sie wirtschaftlich, Warte- und Ausfallzeiten wegen Reparaturen und Wartungen sind kostspielig. Mit einem engmaschigen, weltweiten Service-Netzwerk versorgt die SAF-HOLLAND Group Fahrer und Speditionen zeitnah und kompetent mit Ersatzteilen sowie fachlichem Know-how. Unsere Servicepartner sind unter anderem DAF Parts, MAN, Volvo und Scania. So sind Truck und Trailer rasch wieder unterwegs und verdienen Geld.



The Trailer Company.

Firmenname: Schmitz Cargobull AG

Gründungsjahr: 1892

Vorstand:

Andreas Schmitz (Vorsitzender)

Boris Billich

Andreas Busacker

Roland Klement

Ansprechpartner:

Anna Stuhlmeier

Leiterin Marketing Kommunikation

Telefon 02558 / 81 - 13 40

Telefax 02558 / 81 - 12 87

Größe der Belegschaft: 6.400

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



Leistungsprofil

Mit einer Jahresproduktion von mehr als 61.000 Fahrzeugen und etwa 6.400 Mitarbeitern ist die Schmitz Cargobull AG Europas führender Hersteller von Sattelauflegern, Anhängern und Motorwagenaufbauten für temperierte Fracht, General Cargo sowie Schüttgüter. Im Geschäftsjahr 2017/2018 wurde ein Umsatz von fast 2,2 Mrd. Euro erzielt. Als Vorreiter der Branche entwickelte das Unternehmen aus dem Münsterland frühzeitig eine umfassende Markenstrategie und setzte konsequent Qualitätsstandards auf allen Ebenen: von der Forschung und Entwicklung über die Produktion und bis hin zu Service-Verträgen, Trailer-Telematik, Finanzierung, Ersatzteilversorgung und Gebrauchtfahrzeughandel. Schmitz Cargobull verfügt derzeit über neun 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**
 - für den Trockenfracht- und Frischdiensttransport
 - für den Tiefkühltransport mit integrierter Telematik ab Werk und Schmitz Cargobull Transportkältemaschine
- **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
- **Transporter-Kofferaufbauten für die "Last Mile Logistic"**
 - für den Transport von Waren im Trockenfracht- und Tiefkühlbereich

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

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





Firmenname: Wilhelm Schwarzmüller GmbH

Gründungsjahr: 1870

Geschäftsführer:

CEO Roland Hartwig,
CSO Michael Weigand,
CFO Georg Preschern

Größe der Belegschaft: rund 2.290 Mitarbeiter

Kontaktdaten:

Schwarzmüller Gruppe
Hanzing 11
A-4785 Freinberg

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

www.schwarzmueller.com
office@schwarzmueller.com



Leistungsprofil

Schwarzmüller ist der Premiumhersteller für intelligente Nutzfahrzeuge

Die Schwarzmüller Gruppe ist einer der größten europäischen Komplettanbieter für gezogene 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 Mineralölwirtschaft sowie die Lebensmittel- und die Holzindustrie. Schwarzmüller fertigt jährlich mehr als 8.900 Nutzfahrzeuge, beschäftigt aktuell rund 2.290 Mitarbeiter und erwirtschaftete im vergangenen Geschäftsjahr (2017) 350 Millionen Euro. Neben den Produktionsstandorten Österreich (Hanzing), Tschechien (Zebra) und Ungarn (Budapest) bietet das Unternehmen ein europaweites Netz von 350 Servicestützpunkten.

Standorte

Die Schwarzmüller Gruppe verfügt über eine internationale Organisation in 21 Ländern Zentral-, Südost- und Osteuropas. Neben den drei als Kompetenzzentren geführten Produktionswerken in Österreich, Tschechien und Ungarn hat sie eigene Vertriebs- und Servicestandorte 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, Tiefladefahrzeuge, Holz-/Rungenfahrzeuge, Schubboden und Wechselfahrzeuge sowie Kühl-/Kofferfahrzeuge.

Service

Das internationale Netzwerk und die rund 2.290 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.



Firmenname: TOTAL Deutschland GmbH

Gründungsjahr: 1955

Geschäftsführung: Bruno Daude-Lagrave

Muttergesellschaft:

TOTAL S.A. mit Hauptsitz in Courbevoie, Frankreich

Mitarbeiter: 3.600 (in Deutschland)

International tätig: 130 Länder weltweit

Firmenkurzporträt:

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

Produktpalette / Leistungen:

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.

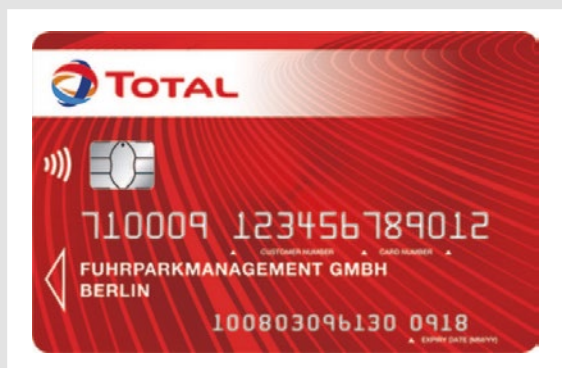
Kontaktdaten:

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



Leistungsprofil

Starkes Tankstellennetz

Mit der TOTAL Card tanken Sie bargeldlos deutschlandweit an ca. 4.500 Tankstellen der Marken TOTAL, Aral, AVIA, und Westfalen. TOTAL verfügt über ein hervorragendes Netz von TOTAL Stationen und Autohöfen an den Bundesautobahnen. Europaweit wird die TOTAL Card an 18.000 Stationen akzeptiert. Das Tankstellennetz wächst beständig - allein in den letzten Jahren hat TOTAL in Deutschland mehr als 175 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, Autowäschen, Schmierstoffe und Fahrzeugzubehör 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.

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!

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

Profitieren Sie mit Ihrer TOTAL Card von der bargeldlosen Zahlung von Maut-, Brücken- und Tunnelgebühren und bleiben Sie europaweit mit der OBU von TOTAL flexibel. Darüber hinaus 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 Abonnementskosten zur Verfügung. Weiterhin wickeln Sie die Umsatz- sowie die Mineralölsteuerrückstattung über die TOTAL Card einfach und bequem ab.

Innovative Dienstleistungen

Hinterlegen Sie Ihre TOTAL Card in der e-Wallet der TOTAL App und zahlen Sie zukünftig Ihre Betankung per Smartphone direkt an der Zapfsäule. Sparen Sie Zeit auf Ihren Arbeitswegen und konzentrieren Sie sich auf das, was wirklich zählt - Ihre Geschäftsaktivitäten.

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





an Edenred brand

Firmenname:

UNION TANK Eckstein GmbH & Co. KG (UTA)

Gründungsjahr:

1963

Geschäftsführer:

Volker Huber (CEO)

Größe der Belegschaft:

Über 550 Mitarbeiter

Hauptsitz:

Kleinostheim/Main

Niederlassungen:

15 Niederlassungen in Europa; Bulgarien, Estland, Frankreich, Holland, Italien, Litauen, Polen, Österreich, Schweiz, Spanien, Ungarn, Ukraine, Rumänien, Slowakei und Tschechien

Tochtergesellschaften:

Tochtergesellschaften und Vertriebspartner in ganz Europa

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 59.000 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 sowie dem PKW Flottenmanagement schnell und flexibel zu betreuen.

UTA Diesel Service

- markenübergreifend und bargeldlos an über 48.000 Tankstellen in 37 Ländern Europas tanken

UTA Maut Service

- Abrechnung von Mautkontexten in 26 europäischen Ländern und Unterstützung sämtlicher Mauttechnologien inkl. dem Europäischen Mautdienst EETS

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.





WE DRIVE YOUR LOGISTICS SUCCESS

Firmenname: AIS Advanced InfoData Systems GmbH

Gründungsjahr: 1997

Geschäftsführer:

Andreas Kirchheiner, Geschäftsführender Gesellschafter
Axel Schempp, Geschäftsführer

Ansprechpartner: Ann-Kathrin Schick, Sales Assistant

Größe der Belegschaft:

60 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Hauptsitz: Ulm/Donau

Kontaktdaten:

AIS Advanced InfoData Systems GmbH
Söflinger Straße 100
89077 Ulm

Tel.: +49 (0)731 934096 0

Fax: - - -

www.ais.de

kontakt@ais.de



Leistungsprofil

AIS-Telematik digitalisiert die letzte Meile: Vollständige Transparenz – maximaler Kundennutzen

In Echtzeit liefert das **Telematiksystem von AIS alle Daten von der letzten Meile** – ob Fahrzeugpositionen, Abholzeitpunkt, verwendete Lademittel, ETA oder vieles mehr. Damit versetzt AIS Logistikakteure in die Lage, ihren **Kundenservice** kontinuierlich zu verbessern, indem sie Auftraggeber bzw. Verlader laufend proaktiv über den Transportverlauf informieren können.

Jede Anforderung in beliebiger Reihenfolge

Ganz auf den aktuellen Bedarf des Logistikers oder dessen Verlader abgestimmt lassen sich Arbeitsschritte individuell abbilden und in der gewohnten Reihenfolge im Workflow zusammenstellen: Mit AIS dokumentieren Fahrer zuverlässig und papierlos sämtliche Prozesse von der Be- bis zur Entladung.

Hohe Zeit- und Kosteneinsparungen

Das System überträgt unter anderem Barcode- oder RFID-Scans, auftragsabhängige oder -unabhängige (Schadens-) Fotos oder auch Kundenunterschriften. Der vollautomatische Tacho-Remote-Download spart im Fuhrpark zudem viel Zeit. Darüber hinaus beschleunigen Nutzer beispielsweise durch das Lademittelmanagement jährliches Einsparpotenzial im fünfstelligen Bereich.

Analysen für effizienteres Fahren

Mit AIS fördern Logistiker aus Nah- und Fernverkehr, Großhandel, Entsorgung, KEP und vielen weiteren Branchen zudem z.B. durch Fahrzeugdaten- oder Fahrstilanalysen eine vorausschauende Fahrweise und minimieren dadurch Verbrauch und Verschleiß ihres wichtigsten „Arbeitsgeräts“.

Das sagen Kunden über AIS: Erfahrungsberichte aus der Praxis

Mit über 20 Jahren Branchenerfahrung und durch bewährte Partnerschaften rund um Tourenplanung, Navigation, Warenwirtschaft etc. schafft AIS übergreifenden Nutzen für Kunden:

„Tachographendaten landen automatisiert im System, das spart uns sehr viel Zeit“, Arno Brucker, Geschäftsführender Gesellschafter, Spedition Brucker GmbH.

„Pro Auftrag ist der Fahrer [mit der Sammelzustellung] etwa dreimal schneller, als wenn er einzeln scannt“, Ralf Amm, Geschäftsführer, Amm GmbH & Co KG Spedition.

„Seit Einführung der AIS-Telematik Ende 2016 können wir bei Reklamationen der Warenauslieferung einen Rückgang von bis zu 20 Prozent verzeichnen und konnten somit die Kosten für Nachlieferungen senken“, Norbert Sudeck, Logistikleiter, FAMO GmbH & Co. KG.

„Unsere ETA-Informationen sind sehr genau und wir können diese weitergeben, was sich unmittelbar in Vorteilen für die Kunden niederschlägt“, Carsten Wachtendorf, Leiter Prozess- und Projektmanagement, L.I.T. Spedition GmbH.



Firmenname: Astrata Europe BV

Geschäftsführer: Çağatay Kibriscikli

Hauptsitz: Eindhoven, NL

Niederlassungen: Europa und globale Präsenz

Kontakt DACH: Rüdiger Schallock

Weitere Informationen finden Sie auf der Astrata Internetseite <https://www.astrata.eu/de> und auf Facebook www.facebook.com/astrataeurope

Kontaktdaten:

Astrata Europe BV
High Tech Campus 32
NL-5656 AE Eindhoven

Tel.: +31 (0)40 234 84 84
Fax: - - -

www.astrata.eu
sales@astrata.eu



Leistungsprofil

Astrata Europe

Strategie- und Lösungsportfolio

Astrata Europe, ein führender Anbieter von standortbezogenen IT Services und Lösungen, ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der Astrata Group Private Limited und ehemals bekannt als Qualcomm Enterprise Services Europe. Astrata Europe bietet seit mehr als 25 Jahren Lösungen für ein effektiveres Flottenmanagement für die Transport- und Logistikbranche. Es gibt Flottenmanagern in Transportunternehmen jeglicher Größe verlässliche Kontrolle über ihre gesamten Betriebsabläufe. Das sorgt für bessere, sichere, nachhaltige und kosteneffiziente Transport- und Logistik-Dienstleistungen. Astrata Europe verfügt über eine große Auswahl an bewährten, stabilen, verlässlichen sowie mobilen Telematik-Lösungen. Diese werden von mehr als 1.500 Kunden in Europa mit Zufriedenheit genutzt.

Produkte und Leistungen

Webportal FleetVisor

Im Mittelpunkt der Astrata Lösung steht die Flottenmanagementplattform FleetVisor. Die integrierte Back-Office-Architektur wird als SaaS-Portal angeboten. In FleetVisor laufen alle Flotten-relevanten Daten von Fahrzeugen, Fahrern, Aufliegern zusammen und stehen für die Weiterverarbeitung bereit: u. a. Echtzeit-Tracking, Lenk- & Ruhezeiten, Auftragsmanagement sowie Nachrichten senden/empfangen. Zusätzlich unterstützt FleetVisor Flottenmanager bei der Ermittlung und Überwachung des Kraftstoffverbrauchs, Fahreffizienz, Fahrerleistung sowie weiteren Fahrzeug-spezifischen Kennzahlen. Zudem ist eine Integration der FleetVisor Daten via Webservices in nachgelagerte Software-Umgebungen von ERP oder TMS-Systemen einfach umsetzbar. Gleichzeitig öffnete Astrata FleetVisor für eine Vielzahl von Drittanbieter- und OEM-Lösungen. Damit erhalten die Flottenmanager alle prozessrelevanten Informationen in einer Oberfläche, beispielsweise zur Temperatur-, Anhänger- und Türkontakt-Überwachung.

Bordcomputer: TruckLinc & DriverLinc & VanLinc

Astrata hat gleich mehrere Bordcomputer im Programm, fein abgestimmt auf die jeweiligen Einsatzbereiche: Schwere oder leichte Nutzfahrzeuge. Sowohl die TruckLinc/VanLinc-Black-Box als auch das DriverLinc-Android-Tablet-Display liefern zuverlässig und gezielt Informationen: u. a. Tracking & Tracing, Fahrstilanalysen, Auftragsmanagement, Dokumentenmanagement sowie E-Mail & APPs.

Sendungsverfolgung: TripMonitor

Die TripMonitor-Plattform integriert Telematikdaten von Transportunternehmen, unabhängig von den individuell genutzten Telematiklösungen. Ziel ist es, alle relevanten Informationen der unterschiedlichen Systeme in einer Anwendung zusammenzuführen, wodurch u. a. eine einheitliche Terminüberwachung ermöglicht wird.

Subunternehmer-Integration: AppLinc

AppLinc sorgt für eine reibungslose Einbindung von Subunternehmern in vorhandene Arbeitsabläufe. Kommunikation und Auftragsabarbeitung sind einfach via Smartphone oder Tablet möglich. Die Daten werden direkt in die FleetVisor-Plattform integriert, sodass alle relevanten Status-Informationen in Echtzeit verfügbar sind.

Service: App Store

Der „Astrata App Store“ unterstützt die Verwendung kundenspezifischer APPs auf dem DriverLinc-Display. Zusätzlich bietet Astrata mit dem MissionPlanner eine autarke und leistungsstarke Auftragsmanagement-APP an, die flexibel je nach Kundenbedarf ausgestaltet wird.



Firmenname: DAKO GmbH

Gründungsjahr: 1992

Geschäftsführer: Thomas Becker

Ansprechpartner: Paul Sitowski

Größe der Belegschaft: 112

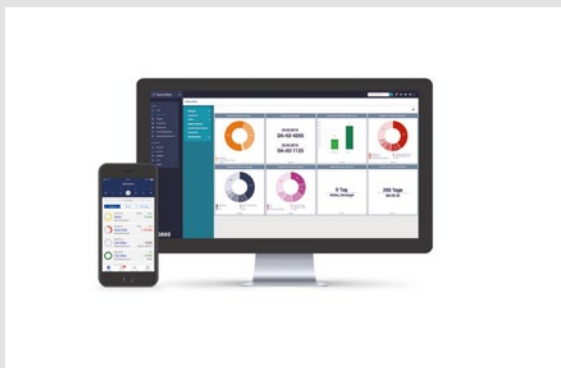
Kontaktdaten:

DAKO GmbH
Brüsseler Str. 22
07747 Jena

Tel.: +49 (0)3641 22778 500

Fax: +49 (0)3641 22778 599

www.telematics.dako.de
telematics@dako.de



Leistungsprofil

Transportmanagement digital vorausgedacht

Intelligente Software-Plattformen für Transport- und Lieferunternehmen zu entwickeln, ist unsere absolute Leidenschaft seit 2005. Was die DAKO GmbH jedoch im Kern ausmacht, ist die Begegnung auf Augenhöhe mit Kunden und Partnern, Führungskräften und Mitarbeitern, also schlicht die Wertschätzung von Mensch zu Mensch.

Leistungsspektrum

Transportmanagement-Software, Sendungsmanagement und Apps

Schwerpunkte

- Telematik
- automatische Tourenplanung
- Auftragsmanagement
- Apps für Disponenten und Fahrer
- mobile Führerscheinkontrolle
- Sendungsmanagement
- Lenk- und Ruhezeiten

Hauptanwender

Speditionen, Transportunternehmen, Foodlogistiker, Pharmalogistiker, KEP-Dienstleister, Medienlogistiker

Anwendungsbereiche

Prozessoptimierung, Erweiterung des Serviceangebots, Einhaltung der Gesetzesvorschriften, Fuhrparksicherheit

Vorteile

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

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





Firmenname: ESG Elektroniksystem- und Logistik-GmbH

Gründungsjahr: 1967 in München

Geschäftsführer: Kai Horten & Jörg Ohlens

Ansprechpartner: Christine Luthardt

Größe der Belegschaft: ESG-Gruppe: 2.000 Mitarbeiter

Hauptsitz: München

Niederlassungen:

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

Jahresumsatz: ESG-Gruppe: 293 Millionen Euro (2017)

Tochtergesellschaften

ESG Automotive Electronics (Shanghai) Co. Ltd.
ESG Automotive Inc.
ESG Consulting GmbH
ESG Mobility GmbH
CYOSS GmbH
ServiceXpert GmbH

Kontaktdaten:

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

Tel.: +49 (0)89 92161-0

Fax: +49 (0)89 92161-2631

<https://esg-defencesecurity.com/>
logistik@esg.de



Leistungsprofil

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.

Die logistischen Services der ESG DEFENCE + PUBLIC SECURITY begleiten Sie als Prozesspartner während des gesamten Lebenszyklus komplexer technischer Systeme und sorgen bereits in der frühen Phase von Entwicklung und Einführung für eine leistungsfähige Logistik, mit der Ihre Systeme in der Nutzungsphase verfügbar und wirtschaftlich bleiben. Unsere Dienstleistungen gehen von den klassischen logistischen Dienstleistungen, wie bspw. Materialmanagement und Lagerbewirtschaftung, bis hin zu logistischen Analysen mit Simulation oder auch System Lifecycle Management. Das Supply Management der ESG DEFENCE + PUBLIC SECURITY steuert komplexe logistische Netzwerke für Disposition, Transport, Lagerhaltung und Datenverarbeitung. Materialdaten verwalten, elektronische technische Publikationen erstellen, Ersatzteillisten anlegen – das sind wesentliche Prozesse in Ihrer logistischen Versorgungskette. Unser Portfolio aus nutzerfreundlichen Software-Applikationen unterstützt Sie dabei, Ihre Arbeit effizient zu gestalten.

Mit unseren Leistungen unterstützen wir die Prozesse und Fähigkeiten unserer Kunden und steigern die Zuverlässigkeit und Sicherheit ihrer Systeme. Technologietransfer zwischen den Märkten ist unsere Basis für den entscheidenden Beitrag zur Wertschöpfung unserer Kunden.

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





Firmenname: TIS GmbH

Gründungsjahr: 1985

Geschäftsführer:

Markus Vinke,
Peter Giesekeus

Ansprechpartner: Peter Giesekeus

Größe der Belegschaft: 71

Kontaktdaten:

TIS GmbH
Müller-Armack-Str. 8
46397 Bocholt

Tel.: +49 (0)2871 27220

Fax: - - -

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



Leistungsprofil

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

Seit über 30 Jahren entwickelt TIS intelligente Telematik-Lösungen für Speditionen, Transport- und Logistikunternehmen und Verlader. Unsere Arbeit ist geprägt von der Begeisterung für Technik – und dem Ziel, für die alltäglichen Herausforderungen unserer Kunden wirklich praktikable und wirtschaftliche Lösungen zu finden.

Wo immer Sie Prozesse steuern oder effizienter gestalten möchten, wo immer Sie Daten drahtlos übertragen möchten, wo immer Sie Systeme vernetzen wollen, sind wir für Sie da.

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

Die neueste Produktgeneration von TIS sind die plattformunabhängigen Softwarelösungen unter dem Markennamen TISLOG.

TISLOG Logistics & Mobility

TISLOG steht für plattformunabhängige Highend-Telematik und neueste Software. Mit der leistungsfähigen Hardware unserer Partner und unserem inhouse entwickelten Hardware-Zubehör wird TISLOG zur optimalen Komplettlösung für Ihr Unternehmen.

TISWARE – Selected Hard- & Software

Vom kompakten Einsteiger-Modell bis zum multifunktionalen High-End-Gerät - schöpfen Sie das Potenzial Ihrer TISLOG-Lösung voll aus! Mit TISWARE bieten wir Ihnen ausgesuchte und geprüfte Hard- und Software-Komponenten für die mobile Datenerfassung, wie robuste Mobilgeräte, Tablets und mobile Scanner oder integrierte Navigationssoftware und Terminalemulationen.

TISPLUS – Value added Accessories

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

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

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



**Firmenname:**

GTT - Greiwing Truck and Trailer GmbH & Co. KG

Gründungsjahr: 2002**Geschäftsführer:** Rudolf, Simon u. Nina Greiwing**Hauptsitz:** Greven (NRW)**Tochtergesellschaften:**

GTT - Greiwing Truck and Trailer Rental ApS (DK)

GTT - Greiwing Truck and Trailer Rental S.L. (ES)

GTT Schweiz AG (CH)

GTT International B.V. (NL)

Greiwing Truck & Trailer Rental Ltd. (GTT-Bulgarien)

Geschäftsfeld:

Vermietung und Verkauf von Nutzfahrzeugen, Mobilitätsdienstleistungen und Transportlösungen

Kooperationen:

RentalConcepts GmbH und SwapStation GmbH

(Joint Ventures mit der FahrerKonzept GmbH, Stuhr)

Kontaktdaten:

GTT - Greiwing Truck and Trailer GmbH & Co. KG

Mergenthalerstr. 2

48268 Greven

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

Fax: +49 (0)2571 99798-77

www.greiwing.com

info@greiwing.com



Leistungsprofil

Als markenunabhängiger **Full-Service-Vermieter** von Nutzfahrzeugen mit **40-jähriger Erfahrung** in der Logistikbranche ist die Rudolf-Greiwing-Gruppe ein Experte auf dem Gebiet der Mobilitätsdienstleistungen. Hohe Qualitätsstandards und absolute Zuverlässigkeit zeichnen das Unternehmen aus.

Durch kurze Entscheidungswege, hohe Kundenorientierung und ein umfassendes **europaweites Service-Netzwerk** hat sich das Familienunternehmen in den vergangenen Jahren zu einem der nennenswertesten Nutzfahrzeugvermieter der Branche etabliert. Insbesondere bei der Vermietung von **Tank- und Silofahrzeugen** profitieren die Kunden vom umfassenden Know-How und der hervorragenden Vernetzung des Unternehmens.

Durch die „Mobilitätsgarantie“ stehen den Kunden die Fahrzeuge rund um die Uhr europaweit an **4.000 Partnerstützpunkten** zur Verfügung. Mit der neuen Marke GTT (Greiwing Trucks & Trailers) bündelt Greiwing das komplette Vermietungsgeschäft und ist nun auch in Dänemark, Spanien, den Niederlanden und der Schweiz aufgestellt.

Durch innovative Konzepte setzt das Unternehmen stets nachhaltig Impulse im Transportwesen. Neu im Dienstleistungsportfolio ist die **Vermietung von Fahrzeug und Fahrer** (RentalConcepts) oder das einzigartige Angebot, Begegnungs- und Stafettenverkehre für Kunden an **SwapStations** durchzuführen.

Ein sehr ausgewogenes Preis-Leistungsverhältnis über alle angebotenen Fahrzeugarten machen Greiwing zu einem starken Partner der Transportbranche. Mit dem **An- und Verkauf** von gebrauchten Nutzfahrzeugen über die Rudolf Greiwing Handelsgesellschaft wird das Angebot abgerundet.

- **Sattelzugmaschinen:** Volvo, DAF, MAN, Mercedes-Benz, Iveco, Renault (440 - 520 PS)
 - **Auflieger:**
 - o Curtainsider (Standard- und Mega-Ausführung): Schmitz, Krone
 - o Kühlaufleger (Single- und Multitemperatur-Ausführung): Schmitz, Krone
 - o Kippmulden: Schmitz
 - o Kippsilos, Eutersilos und Tankauflieger: Feldbinder, Van Hool
 - o Rollkranaufleger: KMB
 - o Containerchassis von 20' mit ADR bis 20'-40' Multichassis
 - **Kühlfahrzeuge** 12-18to. (Single- u. Multitemperatur-Ausführung)
 - **BDF-Wechselbrückenfahrzeuge** (Standard- und Multiwechsler)
-
- Unabhängige Markenwahl
 - Deutschlandweiter Hol- und Bring-Service
 - Mobilitätsgarantie: 24-Std.-Pannen- und Reifen-Service, Ersatzfahrzeugstellung, europaweit 4.000 Partnerstützpunkte
 - Fahrzeuge im Corporate Design des Kunden (Wunschfarbe und Firmenlogo) möglich
 - Flexible Laufzeiten (1 Tag bis 60 Monate) mit Kaufoption
 - Telematik-Service, Mautabwicklung
 - Faire, schnelle und unkomplizierte Fahrzeugrücknahme
 - Miete von Fahrzeug mit Fahrer über RentalConcepts

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





NUTZFAHRZEUGVERMIETUNG

Firmenname: KLVrent GmbH & Co. KG

Gründungsjahr: Vorgängerorganisation im Nutzfahrzeughandel seit 1972

Geschäftsführer: Thomas Eberl

Niederlassungen:

6 Standorte in Deutschland zzgl. Auslieferungslager,
4 Standorte in der österreichischen Partnerorganisation

ZUKUNFT MIETEN!

Unser Ansporn - Ihr Erfolg

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

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

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

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
TARIFE**

- Quickrent Kurzzeitmiete bis 30 Tage
- Fixrent Langzeitmiete ab einem Monat
- Optiflex Flexible Tarifvarianten 1 - 12 Monate
- KLVrent & BUY Basismiete mit optionaler Fahrzeugübernahme

SERVICE

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

ZIEHENDE EINHEITEN

Sattelzugmaschinen Standard | Lowdeck | Kipphydraulik | Hydro-Drive
Wechselbrückenfahrgerüste 0,97 m bis 1,32 m Abstellhöhe
Entsorgungsfahrzeuge Absetzkipper | Abrollkipper
Verteilerverkehrsfahrzeuge Koffer | Pritsche/Plane | Kühler

GEZOGENE EINHEITEN

Sattelaufleger div. Planenaufleger | Koffer | Kühler | Megatrailer | Kippmulden | Schubboden
Anhänger div. Entsorgungs- und BDF-Anhänger

WECHSELBRÜCKEN

Jumbo-Wechselbrücken
Standard-Wechselbrücken

FAHRZEUGE MIT SONDERAUSSTATTUNGEN

z. B. Standklimaanlage, höhenverstellbare Sattelplatte, unterfaltbare Ladebordwand, Navigation, Soundpaket, Farbwahl, 500PS, weitere Zubauten flexibel möglich. Eigene Vermarktung des Mietfuhrparks.

KLVrent HISTORIE

Verlässlichkeit und Kontinuität

Seit fast fünf Jahrzehnten entwickelte sich KLVrent aus einem Nutzfahrzeughandel heraus zum größten marken- und konzernunabhängigen Vermieter schwerer Nutzfahrzeuge im deutschsprachigen Raum. Besonderes Augenmerk wird bei der KLVrent Flotte auf die Faktoren Zuverlässigkeit, Qualität, Effizienz und Robustheit gelegt. Mit unserer kundenorientierten Ausrichtung erkennen wir Kundenbedürfnisse sehr schnell und können durch unseren Firmenhintergrund auf neue Marktsituationen überzeugend reagieren.

KLVrent GESCHÄFTSPHILOSOPHIE

KLVrent ist Partner des Mittelstandes

Vorrangiges Ziel ist es immer, dem Kunden durch unsere Marktposition wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen anbieten zu können, denn so schaffen wir einen Ausgleich der Marktkräfte. Besonders für den Mittelstand bringen es die Marktanforderungen mit sich, dass eine Konzentration auf das Kerngeschäft immer entscheidender für den Gesamterfolg wird. Kaum ein Marktteilnehmer kann es sich noch erlauben, freie Kapazitäten in Bereichen einzusetzen, die von Dienstleistern effektiver und effizienter durchgeführt werden können. Gerade der mittelständische Transportunternehmer sucht hier verstärkt nach Alternativen in der Fuhrparkorganisation und findet sie zunehmend in der Nutzfahrzeugmiete von KLVrent.

KÖGEL

Firmenname: Kögel Trailer GmbH

Gründungsjahr: 1934

Größe der Belegschaft: ca. 1.200 Mitarbeiter

Geschäftsführung: Thomas Heckel, Thomas Eschey, Petra Adrianowitsch, Massimo Dodoni, Josef Warmeling

Mitarbeiter: ca. 1.200 Mitarbeiter

Ansprechpartner:

Josef Warmeling

Geschäftsführer Vertrieb DACH und Westeuropa, Gebrauchtfahrzeuge Finance-Fullservice-Telematik
josef.warmeling@koegel.com
Telefon +49 1522 2636-036

Massimo Dodoni

Geschäftsführer Vertrieb Osteuropa, Italien, Russland und After Market
massimo.dodoni@koegel.com
Telefon +49 1522 2636-011

Jens Schroth

Leiter Vertrieb DACH
jens.schroth@koegel.com
Telefon +49 1522 2636-310

Patrick Wanner

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

Kontaktdaten:

Kögel Trailer GmbH
Am Kögel-Werk 1
89349 Burtenbach

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

www.koegel.com
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 die diversen Varianten des um 1,3 Meter verlängerten Kögel Euro Trailers und die brandneue und mit dem Branchenpreis Trailer Innovation 2019 ausgezeichnete NOVUM-Fahrzeuggeneration. NOVUM steht nicht nur für den neuen Außenrahmen und Aufbau, sondern auch für den neuen optimal abgestimmten Kögel Baukasten mit optimierten, einheitlichen, neuen Modulen, Baugruppen und Bauteilen. Damit ist auch ein sehr hoher Individualisierungsgrad bei den Fahrzeugen der NOVUM-Generation möglich, mit dem Kögel auf die unterschiedlichsten Anforderungen des Marktes eingeht. 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

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

Services

- Finanzierung
- Gebrauchtfahrzeuge
- Telematik
- Full-Service
- Ersatzteile

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





Trailer Services
TRAILERMADE SOLUTIONS

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



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 14 weiteren Niederlassungen in Deutschland und über 100 Standorten in 17 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 europäischen 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.

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



**Firmenname:**

KRAVAG-LOGISTIC Versicherungs-AG

KRAVAG-SACH Versicherung
des Deutschen Kraftverkehrs VaG**Gründungsjahr:** KRAVAG 1950**Vorstandsvorsitzender:** Dr. Edgar Martin**Vorstand KRAVAG-LOGISTIC:**Michael Busch, Jan Dirk Dallmer,
Jens Hasselbacher**Vorstand KRAVAG-SACH**Michael Busch, Jan Dirk Dallmer,
Jens Hasselbacher, Bernd-Michael Melcher**Ansprechpartner**KRAVAG Kompetenzzentrum
Straßenverkehrsgewerbe und Logistik
RA 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 HamburgTel.: +49 (0)800 5331135*
Fax: +49 (0)40 23606-4366www.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 speditionsunüblicher Leistungen. Die Branchenkompetenz der KRAVAG wird ergänzt durch die umfassende Produktpalette der R+V im Schaden-/Unfall- und Personenbereich.

Die maßgeschneiderten Versicherungslösungen werden bundesweit über 19 regionale Straßenverkehrsgenossenschaften (SVG) vertrieben. Die SVG bietet Ihnen eine Vielzahl von Leistungen und Services rund um das Verkehrsgewerbe. Die Experten vor Ort realisieren erstklassige Lösungen und überzeugen durch hohe Branchenkompetenz.

PREMIUM-ABSICHERUNG

Die KRAVAG-Logistic-Police ist die Komplettlösung für alle wesentlichen Sach- und Haftungsrisiken. Eine Police vereint Verkehrshaftungsversicherung, Betriebs- und Umwelthaftpflicht sowie Logistik-Schutz und lässt dabei noch Raum für individuelle Ergänzungen. Hohe Deckungssummen und eine Absicherung nach aktuellen Marktbedingungen garantieren ein hohes Maß an Sicherheit. So wird zum Beispiel das erhöhte Haftungsniveau nach den ADSp 2017 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 MAUSKlick

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.



Internationaler Assekuranz-Makler

Firmenname:

OSKAR SCHUNCK GmbH & Co. KG

Geschäftsführer:

Albert K. O. Schunck, Peter Kollatz,
Klaus Rückel, Thomas Wicke

Größe der Belegschaft: Mehr als 300 Mitarbeiter

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

Tochtergesellschaften in Österreich, Ungarn und Spanien
sowie ein weltweites Netzwerk von Kooperationspartnern.

Globales Netzwerk durch Beteiligung an einem der welt-
größten unabhängigen Maklernetzwerke, unisonStead-
fast, mit mehr als 590 hochqualifizierten Maklermitgliedern
in mehr als 130 Ländern.

Kontaktdaten:

OSKAR SCHUNCK GmbH & Co. KG
Englschalkinger Str. 12
81925 München

Tel.: +49 (0)89 38177-138

Fax: +49 (0)89 38177-299

www.schunck.de
info@schunck.de



Leistungsprofil

Unsere Mission: Mehr als nur versichert

Die SCHUNCK GROUP ist der führende Versicherungsmakler und Service-Provider in der Logistikbranche. Wir überzeugen mit Kompetenz und langjähriger Expertise sowie innovativen Produkten und IT-Lösungen.

Gelebte Partnerschaften mit Kunden und Versicherern aus 100 Jahren SCHUNCK sind unser Antrieb. Über 300 MitarbeiterInnen sind unser Motor.

100 % Kundenfokus, voller Einsatz für die beste Versicherungslösung und Toppervice – das ist SCHUNCK. Zudem wissen wir: Partnerschaften entstehen, wenn es ums Ganze geht. Dann sind wir für Sie da.

Wir entwickeln die Versicherungsprodukte von Morgen. Dazu zählen innovative IT-Services und Cyber Risk Management. Dabei verbinden wir Fach- und Branchen-Expertise sowie IT-Kompetenz mit dem Mut, zukunftsweisende Themen konsequent zu verfolgen.

Kurzum: Wir machen das komplexe Versicherungsgeschäft für Sie verständlich und die Welt unserer Kunden einfacher.

Kompetenzen und Lösungen

Versicherungslösungen und Services

- Erarbeitung und Vermittlung von maßgeschneiderten Versicherungslösungen und –konzepten
- Breites Portfolio an Versicherungslösungen von Verkehrshaftung, Transport, Sach- und Haftpflicht über Vorsorgemanagement bis zur Cyberversicherung
- Spartenübergreifende Beratung und Betreuung der Kunden durch persönlichen Ansprechpartner

Risk-Management

- Optimierung ganzheitlicher Risikokosten
- Risikoanalyse und Risk Management
- Schulungen zu Schadenprävention

Schadenmanagement

- Übernahme des kompletten Schadenmanagements
- Schnelle weltweite Schadenbegleitung und –abwicklung
- Professionelles Schadenmanagement durch Rechtsanwälte und Schadenspezialisten

Services

- Entwicklung innovativer IT-Tools
- Entwicklung von IT-Services und Anbindung an die Kundensysteme
- Kompetenter IT-Support



Bundesverband
Güterkraftverkehr Logistik
und Entsorgung (BGL) e.V.

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 Röskes und Hans Wormser

Ehrenpräsident:

Hermann Grewer

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.



Bundesverband Wirtschaft,
Verkehr und Logistik e.V.

Firmenname:

Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik e.V.

Gründungsjahr: 1955

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)

Ralf Nieß

(Häffner GmbH & Co. KG, Asperg)

Kontaktdaten:

BWVL
Lengsdorfer Hauptstr. 75
53127 Bonn

Tel.: +49 (0)228 92535-0
Fax: +49 (0)228 92535-45

www.bwvl.de
info@bwvl.de



Leistungsprofil

Profil

Der BWVL e.V. ist einer der führenden Unternehmensfachverbände für Transport und Logistik. Seit 1955 vertritt er engagiert und wirksam die gemeinsamen Interessen seiner Mitgliedsunternehmen gegenüber der Politik und in der Wirtschaft. Mit Erfahrung und Fachkompetenz begleitet und gestaltet der Verband die Entwicklungen im Güterverkehrssektor.

Der BWVL setzt sich ein für:

- liberalisierte und harmonisierte Transportmärkte
- faire Bedingungen zur Optimierung logistischer Prozesse
- eine verbesserte Informations- und Verkehrsinfrastruktur
- bezahlbare wirtschaftliche Mobilität
- den Abbau bürokratischer und fiskalischer Beschränkungen

Der BWVL wendet sich entschieden gegen wettbewerbsverzerrende staatliche Markteingriffe, einseitige Belastungen, insbesondere des Straßengüterverkehrs und 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

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



**Firmenname:**

DSLV Bundesverband Spedition und Logistik e. V.

Gründungsjahr:

1880 als Verein Deutscher Spediteure e. V.

Präsidium:

Axel Plaß (Präsident)
Mathias Krage (Vizepräsident & Schatzmeister)
Dr. Johannes Offergeld

Hauptgeschäftsführer:

Frank Huster

Kontaktdaten:

DSLV Bundesverband Spedition und Logistik e. V.
Unter den Linden 24 | Friedrichstr. 155-156
10117 Berlin

Tel.: +49 (0)30 4050228-0
Fax: +49 (0)30 4050228-88

www.dslv.org
info@dslv.spediteure.de - twitter.com/DSLV_Berlin



Präsident: Axel Plaß (links)
Hauptgeschäftsführer: Frank Huster (rechts)

Leistungsprofil

Als Spitzen- und Bundesverband repräsentiert der DSLV durch 16 regionale Landesverbände die verkehrsträgerübergreifenden Interessen von etwa 3.000 Speditions- und Logistikdienstleistungsbetrieben, die mit insgesamt 580.000 Beschäftigten und einem jährlichen Branchenumsatz in Höhe von mehr als 100 Milliarden Euro wesentlicher Teil der drittgrößten Branche Deutschlands sind. Der DSLV ist politisches Sprachrohr sowie zentraler Ansprechpartner für die Bundesregierung, für die Institutionen von Bundestag und Bundesrat sowie für alle relevanten Bundesministerien und –behörden im Gesetzgebungs- und Gesetzumsetzungsprozess, soweit die Logistik und die Güterbeförderung betroffen sind.

Speditionen fördern und stärken die Komodalität und die funktionale Verknüpfung sämtlicher Verkehrsträger. Die Verbandspolitik des DSLV wird deshalb maßgeblich durch die verkehrsträgerübergreifende Organisations- und Steuerungsfunktion des Spediteurs nach § 453 HGB bestimmt.

Gemeinsam mit seinen Landesverbänden ist der DSLV Berater und Dienstleister für die Unternehmen seiner Branche. Als Arbeitgeberverbände und Sozialpartner vertreten die DSLV-Landesverbände die Branche in regionalen Tarifangelegenheiten.

Der DSLV ist Mitglied des Europäischen Verbands für Spedition, Transport, Logistik und Zolldienstleistung (CLECAT), Brüssel, der Internationalen Föderation der Spediteurorganisationen (FIATA), Zürich, sowie assoziiertes Mitglied der Internationalen Straßentransport-Union (IRU), Genf. Als einflussreicher Teil dieses internationalen Netzwerks nimmt der DSLV auch Einfluss sowohl auf die Entwicklung des EU-Rechts in Brüssel und Straßburg als auch auf internationale Übereinkommen der UN, der WTO, der WCO, etc.

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





Firmenname:
SVG Bundes-Zentralgenossenschaft Straßenverkehr eG

Gründungsjahr: 1948

Vorstand:
Klaus-Peter Röskes,
Werner Gockeln (Geschäftsführender Vorstand)

Ansprechpartner: Corina Huneke

Größe der Belegschaft:
1.000 Mitarbeiter deutschlandweit

Sitz:
Die SVG Bundes-Zentralgenossenschaft Straßenverkehr eG in Frankfurt/Main ist Dachorganisation von 15 regionalen Straßenverkehrsgenossenschaften

Online Learning: www.SVG-akademie.de

SVG Kundenportal: www.mySVG.de

what3words: ding.fahrende.scheibe

Kontaktdaten:
SVG Bundes-Zentralgenossenschaft Straßenverkehr eG
Breitenbachstraße 1
60487 Frankfurt

Tel.: +49 (0)69 7919-500
Fax: +49 (0)69 7919-245

www.svg.de
info@svg.de



Leistungsprofil

Die Straßenverkehrsgenossenschaft (SVG) ist Beratungs- und Servicedienstleister für die Transport- und Logistikbranche.

Zum Produktportfolio zählen

- Aus- und Weiterbildung
- Arbeitssicherheit
- Fördermittelberatung
- europaweite Mautabrechnung
- Tank- und Servicekarten
- Versicherung
- Beratung

Die SVG-Gruppe verfügt über mehr als 30 Autohöfe und Tankstellen sowie 22 Fahrschulen.

Jährlich schult der SVG-Verbund rund 70.000 Berufskraftfahrer und bereitet mehr als 5.000 Förderanträge für die BAG-Förderprogramme vor.

13.000 Transport- und Logistikunternehmen mit 120.000 schweren Lkw rechnen ein Mautvolumen von rund 800 Millionen Euro über die SVGen ab und mehr als 7.000 Unternehmen nutzten die SVG Tank- und Servicekarten.

Die SVGen betreuen insgesamt mehr als 60.000 Verkehrsbetriebe in Arbeitsschutzthemen und über 200.000 Versicherungsverträge bei rund 11.000 gewerblichen Kunden.

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



ANBIETER-VERZEICHNIS (IN ALPHABETISCHER REIHENFOLGE)

Seite	Unternehmen	Straße	PLZ	Ort
81	AIS Advanced InfoData Systems GmbH	Söflinger Straße 100	89077	Ulm
42	Alfred Amenda & Sohn Transport GmbH	Gutenbergstraße 3	86558	Hohenwart
82	Astrata Europe BV	High Tech Campus 32	NL-5656	AE Eindhoven
44	B+S GmbH Logistik und Dienstleistungen	Am Teuto 12	33829	Borgholzhausen
92	Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.	Breitenbachstraße 1	60487	Frankfurt
43	BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG	Präsident-Kennedy-Platz 1	28203	Bremen
68	BPW Bergische Achsen Kommanditgesellschaft	Postfach 1280	51656	Wiehl
93	BWVL	Lengsdorfer Hauptstr. 75	53127	Bonn
66	CBRE GmbH	Bockenheimer Landstraße 24	60323	Frankfurt
69	DAIMLER AG Großkundenmanagement Lkw	Mühlenstraße 30	10243	Berlin
83	DAKO GmbH	Brüsseler Str. 22	07747	Jena
94	DSLV Bundesverband Spedition und Logistik e. V.	Unter den Linden 24 Friedrichstr. 155-156	10117	Berlin
46	easysub GmbH	Ludwig-Erhard-Str. 16a	61440	Oberursel
84	ESG Elektroniksystem- und Logistik-GmbH	Livry-Gargan-Straße 6	82256	Fürstentfeldbruck
70	EURO-Leasing GmbH	Hansestraße 11	27419	Sittensen
71	Fliegl Fahrzeugbau GmbH	Oberpöllnitzer Straße 8	07819	Triptis
47	Friigo-Trans GmbH	Industriestraße 10	67136	Fußgönheim
72	GEFA BANK GmbH	Robert-Daum-Platz 1	42117	Wuppertal
86	GTT - Greiwing Truck and Trailer GmbH & Co. KG	Mergenthalerstr. 2	48268	Greven
48	GROUP7 AG	Eschenallee 8	85445	Schwaig b. München
49	Duisburger Hafen AG Hafenummer 3650	Alte Ruhrorter Str. 42 - 52	47119	Duisburg
50	Simon Hegele Gesellschaft für Logistik und Service mbH	Hardeckstr. 5	76185	Karlsruhe
51	Hellmann Worldwide Logistics SE & Co. KG	Elbestraße 1	49090	Osnabrück
87	KLVrent GmbH & Co. KG Zentrale Trostberg	Saliterastr. 24-26	83308	Trostberg
62	KNAPP AG	Günter-Knapp-Straße 5-7	A-8075	Hart bei Graz
88	Kögel Trailer GmbH	Am Kögel-Werk 1	89349	Burtenbach
90	KRAVAG-LOGISTIC Versicherungs-AG	Heidenkampsweg 102	20097	Hamburg
73	Krone Commercial Vehicle SE	Bernard-Krone-Str. 1	49757	Werlte
52	Kühne + Nagel (AG & Co.) KG	Großer Grasbrook 11-13	20457	Hamburg
74	Langendorf GmbH	Bahnhofstraße 115	45731	Waltrop
53	LOXXESS AG	Betastraße 10E	85774	Unterföhring
67	Panattoni Europe	Am Sandtorkai 54	20457	Hamburg
75	PEMA GmbH	Northeimer Straße 90-94	37412	Herzberg am Harz
54	pfenning logistics GmbH	Daimlerstraße 4	68542	Heddesheim
45	Rail Cargo Group	Am Hauptbahnhof 2	A-1100	Wien
55	Rhenus SE & Co. KG	Rhenus-Platz 1	59439	Holzwickede
76	SAF-HOLLAND GmbH	Hauptstraße 26	63856	Bessenbach
77	Schmitz Cargobull AG	Bahnhofstraße 22	48612	Horstmar
56	SCHROEDER GROUP	Mengeder Straße 73	44536	Lünen
91	OSKAR SCHUNCK GmbH & Co. KG	Englschalkinger Str. 12	81925	München
78	Schwarz Müller Gruppe	Hanzing 11	A-4785	Freinberg
57	Seifert Logistics Group	Daimlerstraße 22-26	89079	Ulm/Donautal
63	Stöcklin Logistik GmbH Home of Intralogistics	Untere Industriestraße 20	57250	Netphen
58	STUTE Logistics (AG & Co.) KG	Hans-Böckler-Str. 48	28217	Bremen
95	SVG Bundes-Zentralgenossenschaft Straßenverkehr eG	Breitenbachstraße 1	60487	Frankfurt
59	System Alliance Europe Agency GmbH	Große Straße 28	49134	Wallenhorst
89	TIP Trailer Services Germany GmbH	Bredowstraße 20	22113	Hamburg
85	TIS GmbH	Müller-Armack-Str. 8	46397	Bocholt
79	TOTAL Deutschland GmbH	Jean-Monnet-Straße 2	10557	Berlin
64	Toyota Material Handling Deutschland GmbH	Hannoversche Straße 113	30916	Isernhagen
80	UNION TANK Eckstein GmbH & Co. KG	Heinrich-Eckstein-Straße 1	63801	Kleinostheim/Main
60	Würfel Holding GmbH	Am Leuchtturm 10	27568	Bremerhaven

Telefon			Fax			Internet	E-Mail
+49	(0)731	934096 0	-	-	-	www.ais.de	kontakt@ais.de
+49	(0)8443	9263-0	+49	(0)8443	727	www.amendagmbh.de	info@amendagmbh.de
+31	(0)40	234 84 84	-	-	-	www.astrata.eu	sales@astrata.eu
+49	(0)5425	2797-0	+49	(0)5425	2797-388	www.b-slogistik.de	info@b-slogistik.de
+49	(0)69	7919-0	+49	(0)69	7919-227	www.bgl-ev.de	bgl@bgl-ev.de
+49	(0)421	398-01	+49	(0)421	398-3404	www.blg-logistics.com	communications@blg.de
+49	(0)2262	78-0	+49	(0)2262	78-1516	www.bpw.de	info@bpw.de
+49	(0)228	92535-0	+49	(0)228	92535-45	www.bwvl.de	info@bwvl.de
+49	(0)69	170077671	+49	(0)69	17007779	www.cbre.de	rainer.koepke@cbre.com
+49	(0)30	2694-2814	-	-	-	www.mercedes-benz-trucks.com/de	www.mercedes-benz.de/haendlersuche
+49	(0)3641	22778 500	+49	(0)3641	22778 599	www.telematics.dako.de	telematics@dako.de
+49	(0)30	4050228-0	+49	(0)30	4050228-88	www.dslv.org	info@dslv.spediteure.de
+49	(0)6171	27 75 50-0	+49	(0)6171	27 75 50-1	www.easysub.de	info@easysub.de
+49	(0)89	92161-0	+49	(0)89	92161-2631	www.esg-defencesecurity.com	logistik@esg.de
+49	(0)4282	9319 0	+49	(0)4282	9319 730	www.manrental.eu	info@manrental.eu
+49	(0)36482	830-0	+49	(0)36482	830-60	www.fliegl-fahrzeugbau.de	triptis@fliegl-fahrzeugbau.de
+49	(0)6237	4043-10	+49	(0)6237	4043-99	www.frigo-trans.eu	logistik@frigo-trans.de
+49	(0)202	382-1000	+49	(0)202	382-1001	www.gefa-bank.de	service@gefa-bank.de
+49	(0)2571	99798-0	+49	(0)2571	99798-77	www.greiwing.com	info@greiwing.com
+49	(0)8122	9453-1120	+49	(0)8122	9453-1129	www.group-7.de	k.spielmann@group-7.de
+49	(0)203	803-0	+49	(0)203	803-4232	www.duisport.de	unternehmenskommunikation@duisport.de
+49	(0)721	57009-0	+49	(0)721	57009-7010	www.simon-hegele.com	info@hegele.de
+49	(0)541	605-0	-	-	-	www.hellmann.com	-
+49	(0)8621	9844 0	+49	(0)8621	9844 22	www.klvrent.de	info@klvrent.de
+43	(0)504	952-0	-	-	-	www.knapp.com	sales@knapp.com
+49	(0)8285	88 0	+49	(0)8285	88 17905	www.koegel.com	presse@koegel.com
+49	(0)800	5331135	+49	(0)40	23606-4366	www.kravag.de	info@kravag.de
+49	(0)5951	209-0	+49	(0)5951	98 268	www.krone-trailer.com	info.nfz@krone.de
+49	(0)40	30333 0	+49	(0)40	30333- 000	www.kuehne-nagel.de	knham.empfang@kuehne-nagel.com
+49	(0)2309	938-0	+49	(0)2309	938-190	www.langendorf.de	info@langendorf.de
+49	(0)89	255476-10	+49	(0)89	255476-11	www.loxess.com	anfrage@loxess.com
+49	(0)40	525723 100	+49	(0)40	525723 120	www.panattonieurope.com	deinfo@panattoni.com
+49	(0)5521	860 0	+49	(0)5521	860 1154	www.pema.eu	vertrieb@pema.eu
+49	(0)6203	9545 0	+49	(0)6203	9545 99100	www.pfenning-logistics.com	info@pfenning-logistics.com
+43	(0)5	7750	-	-	-	www.railcargo.com	kommunikation@railcargo.com
+49	(0)2301	29-0	+49	(0)2301	29-1215	www.rhenus.com	info@de.rhenus.com
+49	(0)6095	301-454	+49	(0)6095	301-200	www.safholland.com	markus.heuser@safholland.de
+49	(0)2558	81-0	+49	(0)2558	81-500	www.cargobull.com	info@cargobull.com
+49	(0)231	98 70 70 0	+49	(0)231	98 70 70 29	www.schroeder-international.com	Info@schroeder-international.com
+49	(0)89	38177-138	+49	(0)89	38177-299	www.schunck.de	info@schunck.de
+43	(0)7713	800-0	+43	(0)7713	800-297	www.schwarzmueller.com	office@schwarzmueller.com
+49	(0)731	4000-0	+49	(0)731	4000-180	www.seifert-logistics.com	info@seifert-logistics.com
+49	(0)2713	1793-0	+49	(0)2713	1793-100	www.stoecklin.com	info-de@stoecklin.com
+49	(0)421	3862-0	-	-	-	www.stute.de	info@stute.de
+49	(0)69	7919-500	+49	(0)69	7919-245	www.svg.de	info@svg.de
+49	(0)5407	816680	+49	(0)5407	81668-16	www.systemallianceeurope.net	agency@systemallianceeurope.net
+49	(0)221	8000 84 104	+49	(0)221	8000 84 260	www.tipeurope.de	tip-services-de@tipeurope.com
+49	(0)2871	27220	-	-	-	www.tis-gmbh.de	kontakt@tis-gmbh.de
+49	(0)30	20278722	+49	(0)30	20276785	www.totalcards.de	card.service@total.de
+49	(0)511	7262-0	+49	(0)511	7262-112	www.toyota-forklifts.de	info@de.toyota-industries.eu
+49	(0)6027	509-669	+49	(0)6027	509-77669	www.uta.com	sales@uta.com
+49	(0)471	9795-183	+49	(0)471	9795-149	www.wuerfel.com	logistik@wuerfel.com

LENK- UND RUHEZEITEN UP TO DATE

AUCH ALS
E-BOOKS
ERHÄLTlich!

Hintergrundwissen

Die ausführlichen Erklärungen richten sich an Unternehmer, Disponenten, Ausbilder sowie Mitarbeiter in Fachbehörden.



Christoph Rang
Lenk- und Ruhezeiten im Straßenverkehr

Bestell-Nr.: 23013
Softcover, 356 Seiten, 24. Auflage 2018
28,90 € ohne MwSt. (30,92 € inkl. MwSt.)



Christoph Rang
Das digitale Kontrollgerät

Bestell-Nr.: 23003
Softcover, 308 Seiten, 8. Auflage 2017
28,90 € ohne MwSt. (30,92 € inkl. MwSt.)

Praxiswissen

Diese Praxisbücher bieten anschauliche Anleitungen für Fahrer, Unternehmer und Fuhrparkleiter im täglichen Umgang mit den Kontrollgeräten und den Lenk- und Ruhezeiten.



Thomas Fritz
Lenk- und Ruhezeiten in der Praxis

Bestell-Nr.: 23002
Softcover, 160 Seiten, 6. Auflage 2018
21,90 € ohne MwSt. (23,43 € inkl. MwSt.)



Olaf Horwarth
Digitale Fahrtenschreiber in der Praxis

Bestell-Nr.: 23040
Softcover, 265 Seiten, 5. Auflage 2018
24,90 € ohne MwSt. (26,64 € inkl. MwSt.)

Jetzt bestellen!

www.heinrich-vogel-shop.de | 089 / 20 30 43 – 1600 | vertriebsservice@springer.com

VOGEL
VERLAG HEINRICH VOGEL

Volle Power im City-Verkehr
**Wir schützen das Herz
Ihrer E-Transporter.**

- > Beitragsfreier Akku-Schutz
in der Kaskoversicherung
- > Erstattung des Akku-Neupreises
in den ersten zwölf Monaten

KRAVAG



Tel.: 0800 533-1135
E-Mail: info@kravag.de

www.kravag.de





„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.

 **KRONE**
Wir transportieren Zukunft