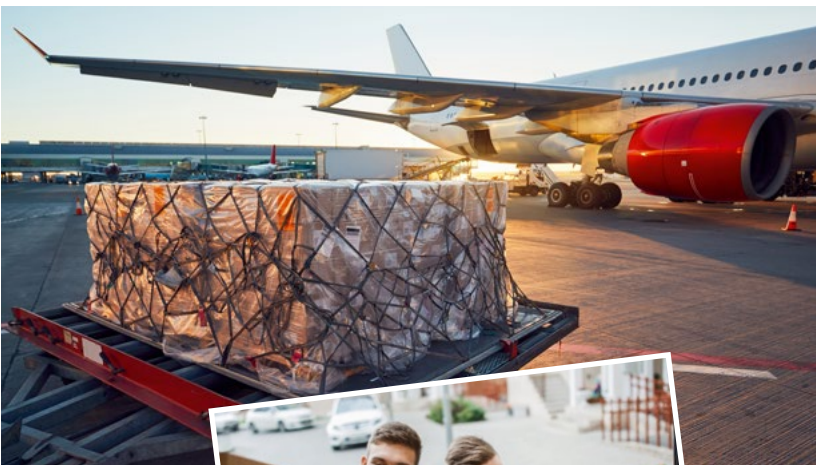


LBS WISSEN

Ausgabe 1 / 2023



**Knowhow und
Informationen**
Aus der Praxis für die Praxis

/Flughafen München Your Gateway to Growth

Verblindung leben

M

Das Premium Drehkreuz zur Erreichung neuer Horizonte



Größtes Gateway in
Deutschlands stärkster
Wirtschaftsregion

Weitere Wachstums-
möglichkeiten dank gro-
ßem Cargo Potential

Über 300 Langstrecken-
flüge pro Woche zu Top
Destinationsen

Hocheffiziente Prozesse
dank einer weltweit
einzigartigen Infrastruktur

Editorial



Liebe Leserin, lieber Leser,

gute Ideen, zumal sie von den Adressaten mit Applaus bedacht werden, soll man weiterentwickeln. Darum haben Sie heute die erste Ausgabe von LBS WISSEN vor Augen. Dieses digitale Magazin ist die Evolution unserer Jubiläumsbroschüre vom vorigen Jahr. Darin hatten wir Sponsoren die Gelegenheit gegeben, ihre Produkte und Dienstleistungen in Wort und Bild vorzustellen. Wie wir erfahren haben, ist dieses Angebot auf fruchtbaren Boden gefallen und hat den einen oder anderen konstruktiven Dialog eingeleitet. Als Branchenverband, dem Kommunikation am Herzen liegt und der seit jeher vom Wissenstransfer zwischen seinen Mitgliedern lebt, verstehen wir dieses Magazin als zusätzlichen Service für Sie. Eine Einstellung, die wir mit den auf den folgenden Seiten vertretenen Unternehmen und Partnern teilen.

Wir werden in Kürze damit beginnen, regelmäßig weitere Inhalte auch auf unserer Homepage zur Verfügung stellen. Damit der Gesprächsfaden nicht abreißt.

Darüber hinaus ergänzen wir die Inhalte um Themen, die wir im Präsidium und in der Geschäftsstelle diskutieren und ausarbeiten – und die, wie alle unsere Inhalte, einen direkten Bezug zur praktischen Arbeit im betrieblichen Alltag haben. Im Sinne einer ausgewogenen Work-Life-Balance finden Sie dazu noch ein Interview mit dem Ehrengast unseres Festabends, der Fränkischen Weinkönigin, sowie ein paar lesenswerte Dinge über den Ort unserer Mitgliederversammlung, Bad Kissingen.

Wir wünschen ihnen eine gewinnbringende Lektüre!

München, 14. Juli 2023

Präsidium, Vorstand und Geschäftsführung des LBS



für Transport und Laderaum

Nicht nur in wirtschaftlich angespannten Zeiten

legen Speditionen größten Wert auf effizientes Transportequipment. Dr. Frank Albers, Geschäftsführer Sales & Marketing, erläutert die darauf abgestimmte Produktphilosophie von Krone: „Wir bieten optimale Lösungen für alle Ansprüche des Transportwesens mit Trailern, die in Sachen Innovation und Qualität Maßstäbe setzen. Die einfache und sichere Handhabung, die geprüften Baukomponenten, die erstklassige Verarbeitung sowie der Langzeitschutz durch KTL-plus-Pulver-Beschichtung machen die Krone Fahrzeuge zu einer Investition, die sich auf jeden Fall rechnet.“

Die wichtigsten Segmente im Straßengütertransport deckt Krone mit seiner „Liner“-Familie ab: dem Pritschen-Sattelaufleger Profi Liner, dem Kühl-Sattelaufleger Cool Liner, dem Trockenfrachtkoffer Dry Liner und der Container-Chassis-Familie Box Liner, die alle dank des Baukastensystems in zahlreichen praxismgerechten Varianten konfiguriert werden können. Diese Vielfalt gilt auch für die Anhänger und Aufbauten „Load Carrier“ sowie für die Krone Lang-LKW. Als Marktführer bei den Wechselsystemen bietet Krone zudem mit dem „Carrier System“ ein breites Programm an Wechselsystemen, Wechselkoffern und Wechselpritschen.

Besonders vielseitig: die Profi Liner Familie

Für jeden Einsatz gibt es bei Krone den passenden Pritschensattelaufleger: vom Allroundtalent Profi Liner bis zu Spezialisten wie dem Paper Liner für den Papiertransport oder dem Coil Liner mit Coilmulde, jeweils mit ausgefeiltem Ladungssicherungsequipment. Für maximales Volumen ist der rundum erneuerte Mega Liner konzipiert. Volumenspediteure schätzen besonders, dass sich der Mega Liner für zahlreiche individuelle Anforderungen fit machen lässt, ebenso die einfache Höhenverstellung, die schnelle Ladungssicherungsplane Safe Curtain und das neue modulare Ramm-puffer-konzept.

Die Krone Kofferaufleger Dry Liner sind für den harten Transportalltag konzipiert, ob für den Transport von Textilien, wertvoller Elektronik, Farben, Paketen oder Möbeln. Krone fertigt das Multitalent Dry Liner in vier Grundmodellen mit unterschiedlichen Seitenwandtypen: dem robusten Stahlglattwand-Aufbau (STG) mit geclinchten Seitenwänden, dem Plywood-Seitenwand-Aufbau (STP), dem besonders leichten Kunststoff-Leichtbau-Seitenwand STK und als Dry Liner SDK LI mit leichter Isolierung für temperaturempfindliche Ware.

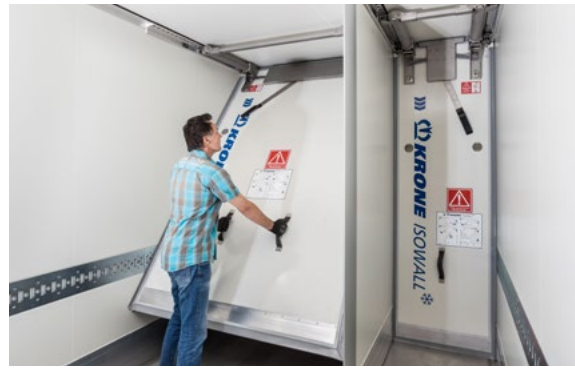
Flexible Multitemp-Ausstattung, serienmäßige Telematik

Für alle Herausforderungen des temperaturgeführten Transports sind Spediteure mit dem Cool Liner bestens gerüstet, denn sie können vom Fleischhang über die Doppelstock-Ausrüstung bis zur Multitemp-Isowall aus zahlreichen praxisgerechten Varianten wählen. Der Cool Liner präsentiert sich mit Updates wie der serienmäßigen Ausstattung mit Krone Telematics, einem innovativen Beleuchtungskonzept oder der neuen optimierten Türdichtung. Viel Freiheit bei der Auslegung von Mehrkammer-Systemen bietet die Multitemp-Ausstattung mit der Isowall Quer-Trennwand, die sich über die gesamte Fahrzeuglänge positionieren lässt.

Die Krone Telematics KSC ProPlus Cool überwacht Standort, Tür, Betriebsdaten, Kühltemperatur, Kühlmaschine und Koppelstatus sowie Fehlermeldungen aus dem Bremssystem. Darüber hinaus deckt Krone Telematics das komplette Dokumentenmanagement über WLAN ab. Auf Wunsch sind weitere Ausstattungen wie eine Zwei-Wege-Funktion, ein integrierter Temperaturschreiber, das Krone Smart Tyre Monitoring und ein kapazitiver Tanksensor für den Dieseltank erhältlich.

Auch mit dem Box Liner eLTU 70 hat Krone Maßstäbe gesetzt. Dieses universelle Container-Chassis kann über den Mittelausschub den Radstand verändern und dadurch sämtliche Containergrößen aufnehmen. Inzwischen ist die komplette neue Box Liner-Generation mit Heckausschub und wahlweise Frontausschub ausgestattet.

Besonders wirtschaftlich lassen sich die Lang-LKW von Krone einsetzen. Angelehnt an die Container Chassis-Baureihe verfügt das Krone Programm über den Swap Liner, einen Lang-LKW Typ 1 für den Transport von zwei Wechsellpritschen C 745. Der patentierte Hybrid-Rahmenhals ermöglicht unter der Wechselbrücke eine niedrige Halshöhe von nur 85 mm bei gleichzeitig sehr hoher Stabilität. Fahrer schätzen an dem Swap Liner außerdem die gute Führungsfunktion für die vordere Brücke beim Aufbrücken.



Isowall Quer-Trennwand und flexible Zusatzverdampfer im Cool Liner: maximale Freiheit für die Auslegung und das Handling von Mehrkammer-Systemen.

Digitalisierung und Service: „All in one“ von Krone

Damit die Trailer immer und überall gut unterwegs sind, entwickelt Krone den Krone 360° Trailer Service kontinuierlich weiter. Das umfassende Dienstleistungspaket reicht von der Finanzierung über die flexiblen Servicemodule „Fair Care“ und den Ersatzteilservice bis zum 24-Stunden-Pannennotruf.

Das Ziel von Krone ist, den kompletten Trailer zu digitalisieren. Das zentrale System von Krone für die Verwendung von Telematikdaten ist dabei das Krone Telematics Portal. Aus den permanent erhobenen Informationen zu Fahrzeug und Fracht erhalten Fahrer und Disponent stets einen aktuellen Status zum Ladungsgewicht und in Verbindung mit dem innovativen Kamerasystem „Smart Capacity Management“ sogar einen Überblick über freie Stellplätze im Laderaum. Umfangreiche Reportingfunktionen, wie Kühltemperaturnachweise und Verlaufsgrafiken der gefahrenen Touren, machen das Krone Telematik Portal zu einem umfassenden Transport-Managementsystem, mit dem Logistiker ihre Daten über abgestimmte Schnittstellen in Frachtenbörsen oder etwa in ein Abrechnungstool einspielen können.



www.krone-trailer.com/

Der Spagat zwischen Tradition und Innovation

New Work und neue Arbeitsmethoden gehören zum heutigen Alltag unserer Berufswelt. Die Anforderungen werden größer, noch dazu in Zeiten des Fachkräftemangels. Arbeitgeber müssen sich um die Gewinnung und Bindung ihrer Mitarbeitenden bemühen. Wenn nicht sogar darum kämpfen. In diesem Zusammenhang ist es umso wichtiger, am Zahn der Zeit zu bleiben und auf die Arbeitnehmer-Bedürfnisse einzugehen, die im Kampf um gutes Personal besonders gefragt sind.

Als Genossenschaft schaut die SVG Süd auf eine lange Historie und viele Jahre Erfahrung zurück. Ebendiese Tradition möchte sie als Genossenschaft bewahren. Und sich gleichzeitig von innen heraus wandeln, um die Balance zwischen Tradition und Innovation zu schaffen.

Im Interview spricht Uwe Nestel, Vorstand der SVG Straßenverkehrsgenossenschaft Süd eG (kurz: SVG Süd) über das Prinzip der Genossenschaft im Transport- und Logistikbereich.



Uwe Nestel ist Vorstand der Straßenverkehrsgenossenschaft Süd eG. Über verschiedene Stationen im Bundesgebiet der SVG begleitet er die Entwicklung der Genossenschaft seit über 30 Jahren. Die Fusion der beiden Genossenschaften Bayern und Württemberg zur SVG Süd sowie die Neu- und Umbauten am Standort Stuttgart inklusive der Neugestaltung des Autohofes prägen seine Arbeit bei der SVG Süd.

Magdalena Auracher (SVG Süd): Herr Nestel, was bedeutet Genossenschaft für Sie?

Uwe Nestel: „Eine Genossenschaft ist die ideale Rechtsform für mittelständische Betriebe wie wir einer sind. Die Idee dahinter ist gemeinsam zu wirtschaften und die Mitglieder der Genossenschaft zu fördern – das war der Grundgedanke von Friedrich Raiffeisen, der das Prinzip der Genossenschaften vor knapp 200 Jahren mitbegründet hat.“

Was bieten die SVGen ihren Mitgliedern und wie unterstützen sie Unternehmen aus der Transport und Logistik?

Uwe Nestel: „Alle Straßenverkehrsgenossenschaften sind darauf ausgerichtet, spezielle auf die Transport- und Logistikbranche zugeschnittene Services zu bieten. Das entspricht wiederum dem Förderauftrag der Genossenschaft: ihre Dienste mit Blick auf die Mitglieder auszurichten. Zu den Services gehören einerseits Versicherungslösungen der KRAVAG und unsere Unterwegsversorgungsangebote wie Tank- und Mautservicekarten oder die Autohöfe. Außerdem greifen wir auf das Angebot der SVG Akademie zurück – das sind beispielsweise vielfältige Online-Angebote für Vorbereitungslehrgänge Fachkunde und Schulungen für Fahrer. Aber auch hier müssen wir am Puls der Zeit bleiben, nach vorne schauen und uns mit dem Thema ‚Digitale Schulungen‘ beschäftigen. Darüber hinaus bieten wir natürlich auch wichtige Leistungen im Bereich der Arbeitssicherheit.“

Eine Genossenschaft im Wandel

Was macht die Idee der Genossenschaft so besonders?

Uwe Nestel: „Die Langfristigkeit: Eine Genossenschaft ist nicht auf kurzfristigen Profit ausgelegt, sondern auf langfristigen Erfolg – und so agieren wir auch. Wir möchten, dass der Erfolg unseren Mitgliedern zugutekommt. Die SVG Süd ist eine Traditionsgenossenschaft, die auf die Gründung in Nürnberg vor über 130 Jahren zurück geht – damit sind wir etwas älter als die meisten Genossenschaften im Verkehrsbereich: Viele davon sind in den 1945er bis 1950er Jahren entstanden. Dazu zählt übrigens auch die KRAVAG, der Spezialversicherer in der Transport- und Logistikbranche. Das Besondere ist, dass wir alle im genossenschaftlichen Verbund agieren und damit denselben Leitgedanken in uns tragen: gemeinsam zu wirtschaften und unsere Mitglieder zu fördern.“

Wie vereint man ein so altes Prinzip der Genossenschaft mit den Anforderungen von heute?

Uwe Nestel: „Wenn wir von Anpassungsfähigkeit und Wandel sprechen, ist es das Mindeste, dass wir uns selbst ebenso damit auseinandersetzen. Letztendlich durchlaufen wir gerade einen intensiven Kulturwandel, der sowohl das Arbeiten als auch die Zusammenarbeit untereinander und mit unseren Kunden beeinflusst. Wir ändern Meetingstrukturen, Kommunikation, Prozesse, das Tempo und vieles mehr.“

Mir ist wichtig zu sagen, dass Tradition etwas ist, das wir erhalten wollen. Denn sie verkörpert die Erfahrung und Kompetenz, die wir unseren Kunden zur Verfügung stellen. Gleichzeitig müssen wir aber auch Neues wagen. ‚Das Eine tun, ohne das Andere zu lassen‘ pflege ich immer gerne zu sagen. Nur so schaffen wir langfristig den Spagat zwischen Tradition und Innovation.



Die SVG Süd ist der führende Berater für Transport und Logistik. Der Anspruch dabei ist, genossenschaftlich-nachhaltige und technologische Dienstleistungen für Unternehmen der Transport und Logistik zu erbringen. Das Leistungsportfolio erstreckt sich von Versicherung, Maut und Tankdienstleistungen über Aus- und Weiterbildungsangebote bis hin zum Arbeits- und Gesundheitsschutz. Über die operativen Geschäftsfelder hinaus betreibt und verpachtet die SVG Süd mehrere Immobilien (Hotel, Garni, Gewerbeflächen, Autohof), die im Rahmen der Genossenschaft verwaltet werden.

Das Ziel der Straßenverkehrsgenossenschaft Süd ist es, als fairer Partner und Teil des Transport- und Logistikgewerbes grundlegende und innovative Dienstleistungen aus einer Hand zu organisieren und Mitglieder:innen sowie Kund:innen dabei zu unterstützen, ihr volles Potenzial zu verwirklichen. Um diesem Auftrag nachzukommen, wurde u.a. die Sub- und Innovationsmarke SVG GARAGE gegründet. Die SVG GARAGE beschäftigt sich mit den zukünftigen Herausforderungen von Transportunternehmen, um Innovationen frühzeitig zu erkennen und Lösungen für die Branche mit der Branche zu gestalten.



www.svg.de

Süd

Ein aufkommensstarker Sommer hat dem Münchner Flughafen im Jahr 2022 einen massiven Zuwachs in allen Verkehrsbereichen beschert: Mit insgesamt 210 Destinationen in über 60 Ländern ist Bayerns Luftverkehrsdrehkreuz mittlerweile wieder hervorragend an das weltweite Streckennetz angebunden. Mit fast 32 Millionen Passagieren, einer Steigerung von 19 Millionen Flugreisenden gegenüber dem Vorjahr.

Während die nationale Luftfracht im ersten Quartal 2023 um 9,7 Prozent zurückging, verzeichnete der Münchner Airport ein beeindruckendes Wachstum. Der Luftfrachtbereich des Flughafens profitierte vom Verkehrsboom. Das Frachtaufkommen stieg 2022 um 55 Prozent auf insgesamt rund 259.000 Tonnen.

und Mexiko, und wird ihre neuen A350-1000 in München stationieren. Weitere Fluggesellschaften, darunter Air China, ANA, Qatar Airways, Saudia, Kuwait Airways, Etihad, Emirates und Oman Air, weiten ihre Flüge ebenfalls aus. Ein wichtiger Faktor für die Belly-Fracht.

Die Zunahme des Vollfrachterbetriebs – von 15 Prozent vor der Pandemie auf aktuell 24 Prozent – ist ebenfalls ein positives Zeichen. Zusammen mit DB Schenker betreibt Qatar Airways aktuell vier wöchentliche Flüge mit einer B777F und mit ROM Cargo zwei wöchentliche B747F-Flüge. Derzeit finden mit Lufthansa Cargo Gespräche über mög-

München trotz dem Cargo-Trend

Die dynamische Entwicklung setzte sich auch im ersten Quartal 2023 fort. So wurden von Januar bis März rund sieben Millionen Reisende gezählt. Das sind 70 Prozent mehr Fluggäste als im Vorjahreszeitraum. Entgegen des allgemeinen Trends konnte auch der Cargoumschlag nochmals zulegen: Das Gesamtaufkommen bei Luftfracht und -post wuchs um fünf Prozent auf über 67.000 Tonnen.

Eine der Gründe hierfür ist der Anstieg des Langstreckenflugverkehrs, der nicht nur mehr Kapazität für Verladener bietet, sondern auch Zugang zu bisher unterversorgten Märkten ermöglicht. Lufthansa nimmt im aktuell laufenden Sommerflugplan wieder vier Langstreckenflüge auf, unter anderem nach China

liche Aufnahme von Frachtflügen im Bereich des paneuropäischen Kurz- und Mittelstreckenprogramms mit Strecken bis nach Nordafrika, Israel und die Türkei statt.

Der Münchner Airport profitiert von der Kombination aus geographischer Lage, effizienter Luftfrachtabfertigung und steigendem Langstreckenflugverkehr. *„Süddeutschland hat ein extrem starkes industrielles Einzugsgebiet. Das bedeutet kurze Lieferketten, Zeitersparnis und weniger Lkw-Kosten“*, erklärt Jost Lammers, Vorsitzender der Geschäftsführung der Flughafen München GmbH. Er fügt hinzu, dass der Münchner Flughafen eine der schnellsten Luftfrachtabfertigungen in Deutschland habe, was zu weniger Wartezeiten für Kunden führe.

Die Zukunft des Münchner Flughafens sieht vielversprechend aus. Für den Premiumhub ist die Weiterentwicklung des Cargogeschäfts ein wichtiger Baustein. Eine der Strategien, um diesem Anspruch gerecht zu werden, besteht darin, München als attraktiven und wachsenden Luftfrachtmarkt be-



Jost Lammers, Vorsitzender
der Geschäftsführung der
Flughafen München GmbH



darfsorientiert weiter auszubauen und in Frachtanlagen und -ausrüstung zu investieren.

Jüngstes Beispiel ist das Bauprojekt „Gateway München“ von DHL Express Deutschland. Für den Ausbau seines Verteilzentrums am Münchner Airport investiert DHL derzeit über 100 Millionen Euro und versiebenfacht damit seine Durchsatzkapazität. Die Inbetriebnahme ist für das erste Quartal 2024 geplant.



Klicken Sie auf den QR-Code und erfahren Sie mehr über das Cargo-Projekt des Münchner Flughafens

und blickt optimistisch in die Zukunft

Eine weitere Wachstumsinitiative ist die Untersuchung eines fast 95.000 qm großen Areals am Flughafen als potenzieller zusätzlicher Frachtbereich. Ein Beispiel ist das neue Animal Reception Center, das in Zusammenarbeit mit Inbetriebnahme Anfang 2024 eingeweiht werden soll. Der Fokus auf bedarfsgerechtes Wachstum und Innovation unterstreicht die Rolle des Flughafens München als einem der führenden Flughäfen in Europa. Hier sieht das Unternehmen ein enormes Potenzial, insbesondere angesichts der wirtschaftlichen Stärke der Region.

Ein weiterer zentraler Faktor in der Vision für den Münchner Flughafen ist die Nachhaltigkeit. Das Unternehmen betont die Notwendigkeit, fossile Brennstoffe durch umweltfreundlichere Alternativen zu ersetzen, und sieht die Installation von Solarzellen auf den Dächern der Flughafengebäude als einen effektiven Weg, um dies zu erreichen.

„Wir erwarten in den nächsten Monaten eine weitere Zunahme der Flüge, was unseren Luftfracht-Hub noch attraktiver machen wird“, sagt Jost Lammers, und ergänzt: „Das Frachtgeschäft ist ein wichtiger Bestandteil unserer Konzernstrategie und ermöglicht uns weiteres Wachstum.“

Die voranschreitende Entwicklung und die strategischen Pläne unterstreichen die Bedeutung des Frachtgeschäfts im Gesamtportfolio des Flughafens. Durch kontinuierliche Verbesserungen und Innovationen wird der Münchner Airport weiterhin als attraktiver Hub für die Luftfracht fungieren und seine Rolle als wichtiger Akteur im europäischen Frachtverkehr ausbauen. Der Fokus auf bedarfsgerechtes Wachstum, Effizienz und Nachhaltigkeit zeigt, dass der Flughafen München gut positioniert ist, um auch in den kommenden Jahren auf der Erfolgsspur zu bleiben.

Cyber-Risiken

Cyberfälle stellen weltweit die größte Bedrohung für Unternehmen aller Art dar – rund 70 Prozent der Unternehmen wurden laut einer Studie bereits Opfer von Cyberangriffen. Die zunehmende Abhängigkeit von digitalen Prozessen, fehlendes Wissen der Mitarbeitenden im Umgang mit Phishing Mails und unzureichende Abwehrstrategien sind nur einige der Faktoren, die Angreifern in die Hände spielen. Viele Unternehmen merken gar nicht oder erst zu spät, dass sie attackiert wurden. Ein Unternehmen gegen Angriffe gut aufzustellen kostet Geld. Teurer wird es allerdings, wenn das Thema Cyber-Security vernachlässigt wird!

Die Besonderheit der Logistikbranche

Insbesondere die Logistikbranche ist so abhängig von digitalisierten Prozessen wie kaum eine andere. Die komplexen Abläufe und Strukturen, die teilweise durch künstliche Intelligenz gesteuert werden, viele Geschäftsprozesse basieren auf Cloud-Diensten. Zugleich ist die Branche personalintensiv. Entlang der Lieferketten bieten unzählige beteiligte Systeme und Personen diverse Schnittstellen und somit sehr viele Einfallstore für Cyberattacken. Cyberangriffe sind dabei potenziell existenzbedrohend und können sich auf unterschiedliche Arten auswirken: Von finanziellen Verlusten über Image-Schäden bis hin zu massivem Datenverlust. Die Bedeutung der Cyber-Sicherheit ist daher insbesondere in der Logistikbranche ernst zu nehmen.

Der richtige Schutz vor Cyberangriffen

Cyber-Angreifer nutzen Schwächen in IT-Systemen, setzen daneben aber auch auf menschliches Versagen, beispielsweise durch emotionalen Druck und Erpressung. Der Cyberschutz eines Unternehmens ist daher nur so stark wie seine „schwächste“ Stelle. Um sich gegen Cyber-Risiken zu sichern, ist es wichtig, dass der Schutz auf verschiedenen Ebenen aufgebaut wird.

Eine gute Vorsorgestrategie umfasst im Allgemeinen vier Blöcke: Das sind zum einen **technische Maßnah-**



men wie die Erneuerung von Systemen und Datenverschlüsselung auf Laptops. Diese Maßnahmen werden unterstützt von **organisatorischen Maßnahmen**. Darunter fallen die Entwicklung eines Informationsschutzkonzeptes, aber auch regelmäßige Sicherheitsaudits. **Personelle Maßnahmen** wie Mitarbeiterschulungen schaffen Sicherheit auf menschlicher Seite. 100-prozentige Sicherheit bieten aber auch diese Maßnahmen leider nicht. Denn auch die Angreifer entwickeln sich weiter, zudem können Abwehrinstrumente immer nur gegen bekannte Risiken entwickelt werden. Hier kommt der **vierte Baustein Risikotransfer in Form einer Cyberversicherung** ins Spiel. Diese bietet eine Lösung für die Absicherung der Restrisiken.

Das sollten Sie bei einer Cyberversicherung beachten

Cyberversicherung ist nicht gleich Cyberversicherung! Bei Cyberversicherungslösungen ist es wichtig, auf etwaige Ausschlusskriterien zu achten und sicherzustellen, dass die eigenen Bedürfnisse abgedeckt sind.

Eine gute Cyberversicherung beinhaltet die Bausteine Assistance, Eigenschadendeckung und Haftpflichtleistungen. Das Bedingungswerk sollte verständlich formuliert sein und bei der Entwicklung dessen sollte Informationssicherheitsexpertise eingeflos-

ab- und versichern



sen sein. Sublimits für elementare Deckungsbestandteile sollten ebenso transparent herausgestellt werden wie die Pflichten des Versicherungsnehmers und die Regelungen über die Gültigkeit des Versicherungsschutzes auch in Verdachtsfällen. Schließlich ist die Frage zu klären, ob die Versicherungslösung Zugang zu einem kompetenten Dienstleisternetzwerk und aktives Krisenmanagement durch ausgewiesene Experten bietet.

SCHUNCK als Versicherungsmakler in Ihrem Interesse

Trotz aller Vorkehrungen bleibt ein Restrisiko immer bestehen, weshalb eine individuell auf Ihre Bedarfe angepasste Cyberversicherung unerlässlich ist. Die Annahme, nicht betroffen zu sein, ist trügerisch. Wirksame Cyber-Sicherheit erfordert eine umfassende Präventionsstrategie, die technische, organisatorische und personelle Aspekte umfasst. Unternehmen sollten sich regelmäßig über die Bedrohungslage durch Cyber-Angriffe informieren und ihre IT-Sicherheitsstrategie an die sich verändernde Bedrohungslage anpassen.

Die **SCHUNCK GROUP** ist seit jeher auf die Logistikbranche spezialisiert und kennt deren besondere Anforderungen. Mit dem eigenen Competence Center Cyber unterhält SCHUNCK eine hochqualifizierte

Einheit mit Expert*innen, die sich seit vielen Jahren mit dem Themenkomplex Informationssicherheit, Cyber-Gefahren und Cyberversicherungen beschäftigen.

Wir verfolgen einen ganzheitlichen Ansatz in der IT-Sicherheitsberatung und der Entwicklung von Cyber-Versicherungslösungen. Als Versicherungsmakler handeln wir ausschließlich im Auftrag unserer Kunden und vertreten deren Interessen gegenüber den Versicherern. Sollte es zu einem Schadensfall kommen, unterstützt Sie unser Netzwerk aus hoch qualifizierten Fachleuten und spezialisierten Kooperationspartner*innen und steuert die Kommunikation zwischen allen Beteiligten.

Sie möchten weitere Informationen und Praxistipps für den Umgang mit Cyber-Sicherheit erhalten? Laden Sie jetzt unser kostenloses Handbuch „Cyber-Risiken ab- und versichern“ herunter.

<https://schunck.de/cyber>



Handbuch Cyber-Risiken ab- und versichern

In unserem **kostenlosen Handbuch „Cyber-Risiken ab- und versichern“** erhalten Sie konkrete Tipps und Tricks zu Prävention, Abwehr und wie Ihnen eine Cyberversicherung hilft.



**Jetzt
kostenlos
downloaden!**

Seien Sie für den worst case vorbereitet – mit SCHUNCK.

Die SCHUNCK GROUP ist ein Unternehmen der Ecclesia Gruppe.

www.schunck.de/cyber



Wirtschafts- Assekuranz-M

Als **unabhängiger mittelständischer** und familiengeführter Versicherungsmakler mit traditionellem Schwerpunkt im Transport- und Flottenbereich prüfen wir den Versicherungsbedarf Ihres Unternehmens und erarbeiten darauf basierend maßgeschneiderte Versicherungslösungen.

Betrachten Sie die WIASS als Ihre externe Versicherungsabteilung, damit Sie sich in Ruhe auf Ihr Kerngeschäft konzentrieren können.

Wir arbeiten mit allen namhaften Versicherungsgesellschaften auf dem deutschen Versicherungsmarkt zusammen und vertreten gegenüber den Versicherern stets Ihre Interessen.

Über 30 Jahre Erfahrung, spezifische Branchen- und Marktkenntnisse und ein hervorragender, persönlicher Service prägen unsere Leistungen, die unter der Kurzform „WIASS“ bekannt und hochgeschätzt sind: ***Denn die Zufriedenheit unserer Kunden ist unser wichtigstes Ziel.***

Durch die hohe Fachkompetenz und durch ein familiär geprägtes Zusammenarbeiten können wir die Leistung erbringen, die Sie von uns erwarten dürfen. Mithilfe flacher Hierarchien und persönlichen Ansprechpartnern versprechen wir Ihnen eine überdurchschnittlich kurze Entscheidungs- und Bearbeitungszeit. Persönlich. Unabhängig. Verbindlich. Schnell.

Der maßgeschneiderte und umfassende WIASS-Service zahlt sich für unsere Kunden sehr schnell aus. Am Anfang steht eine fundierte Analyse, darauf aufbauend entwickeln unsere Spezialisten perfekt zugeschnittene Lösungen für Ihr Unternehmen und verhandeln diese mit den Versicherungsgesellschaften. Diese Konzepte und Angebote stimmen wir mit Ihnen ab und integrieren bereits vorhandene Komponenten. Damit sorgen wir für beste Kosteneffizienz und unser Service „aus einer Hand“ steht Ihnen von Anfang an mit schneller Information und größtmöglicher Transparenz zur Seite.



WIRTSCHAFTS
ASSEKURANZ
MAKLER
AG



Ihr Versicherungsmakler
für Gewerbe
und Industrie

*...MIT UNS BEWEGT
SICH WAS!*

Tel. 09621 4930-0
Fax 09621 4930-990
Mail amb@wiass.com

Fuggerstraße 41
92224 Amberg
www.wiass.com

Ihre Auftraggeber verlangen von Ihnen immer komplexere Dienstleistungen. Dabei ist es für Ihr Unternehmen wichtig, die daraus erwachsende Haftung gegenüber Ihrem Auftraggeber zu erkennen und den dafür notwendigen Versicherungsschutz vorzuhalten. Unser juristisches Netzwerk ermöglicht es uns, Sie bei der Vertragsgestaltung und der Prüfung, ob Haftung und Versicherung miteinander im Einklang stehen, bestmöglich zu unterstützen. Entsprechende Deckungslücken verhandeln wir für Sie mit den Versicherungsgesellschaften und/oder, wenn Sie es wünschen, auch mit Ihren Auftraggebern.

Ihr Fuhrpark verlangt viel Aufmerksamkeit und Aufwand. Ein wesentlicher Teil davon ist das Thema „Versicherung und Schadenmanagement“. Sollte es zu einem Schaden gekommen sein, unterstützen wir Sie mit unseren Juristen bei der Abwehr unberechtigter oder überhöhter Schadenforderungen.

Unser Schadenmanagement-System für eine effiziente, übersichtliche und digitale Verwaltung Ihrer Schadendaten zeichnet uns aus. Neben dem elektronischen Datenaustausch, unserem Mitteilungssystem und der Schadenmeldung per App stellen wir unseren Kunden ein umfassendes Produktportfolio zur Seite.

Weiter erhält jeder unserer Kunden einen persönlichen Ansprechpartner mit garantierter Erreichbarkeit in unserer Schadenabteilung, der Ihr Unternehmen und Ihre Schäden kennt. Lange Wartezeiten in den Hotlines der Versicherer gehören der Vergangenheit an.



[www.wiass.com/
gewerbeversicherungen/
schadenservice-gewerbe](http://www.wiass.com/gewerbeversicherungen/schadenservice-gewerbe)

Der Schmitz Cargobull Sattelcurtainsider S.CS MEGA DB mit POWER CURTAIN PLUS bringt Stabilität und Festigkeit für den Aufbau des verstellbaren Sattelauflegers für Laderaumhöhen zwischen 2.900 und 3.000 mm und vereinfacht das Handling des Fahrzeuges im täglichen Transporteinsatz. Der POWER CURTAIN PLUS Aufbau mit Reifenzertifikat ist speziell für den Transport nicht formstabiler Güter ausgelegt. Ein weiteres Highlight ist der neue Ferry-Unterfahrerschutz für den kombinierten Verkehr mit Bahn oder Fähre.

Stark, sicher, flexibel und



Die Logistik-Branche fordert kurze Ladezeiten, um die Umschlagsgeschwindigkeit und damit die Effizienz zu steigern. Schmitz Cargobull bietet eigens dafür den POWER CURTAIN Aufbau. Auch ohne Aufsatzlatten wird die zertifizierte Aufbaufestigkeit nach DIN EN 12642 Code XL, Getränke- sowie Daimler-Zertifikat durch Aramid-Gurte und in die Plane integrierten Stahldraht erreicht. Für den Transport von Reifen und anderen, nicht formstabilen Gütern wurde der POWER CURTAIN zum POWER CURTAIN PLUS weiterentwickelt. Der POWER CURTAIN PLUS-Aufbau ist bei formschlüssiger Ladung vollumfänglich für jegliche Art von Transportgut, insbesondere Güter, die die Stabilität der Seitenwände stark beanspruchen, zertifiziert. Mittels in die Seitenplane integrierter Supporting Bars, kann diese fest arretiert werden und sorgt für eine stabile Seitenwand. Wenn die Supporting Bars nicht verspannt sind, kann die Plane konventionell auf und zu geschoben werden.

Durch die allumfängliche Zertifizierung sind sowohl im Modus „Seitenwand verriegelt“ als auch im Modus „konventioneller Schiebeplanenaufbau“, keine Einstecklatten notwendig. Das macht den lattenlosen Aufbau zur praxistauglichen, uni-versellen Transportlösung im Sattelcurtainsider-Bereich. Der Vorteil: Schnelleres Be- und Entladen ohne zeitintensives Handling. Die Transporteffizienz und Arbeitssicherheit werden erhöht, der Transportverlauf weiter optimiert und der Fahrer kann seine Tour schneller fortsetzen. Wer die Ware bei Teilladung rückwärtig sichern möchte, kann auf die in der Plane integrierten drei Reihen Ladungssicherungsschlaufen zurückgreifen. Mit Gurten oder einer Ladungssicherungsplane haben diese Blockierkräfte bis zu 7500 daN.



**SCHMITZ
CARGOBULL** 
The Trailer Company.

Bei Laderaumhöhen zwischen 2900 und 3000 mm sind beim Sattelcurtainsider S.CS MEGA unterschiedliche Sattelhöhen einstellbar, er kann daher mit Standard- und Lowliner-Sattelzugmaschinen gefahren werden.

nd schnell

Ferry-Unterfahrerschutz

Bestimmte Fahrzeugkonfigurationen, vor allem solche mit niedrigen Bereifungen, die im kombinierten Verkehr auf der Bahn oder Fähre eingesetzt werden, führen häufig zu teils massiven Schäden am Fahrzeugheck beim Umschlag der Fahrzeuge auf der Bahn, Fähre oder an ungünstigen Rampenwinkeln. Der Schmitz Cargobull Ferry Unterfahrerschutz mit Gleitrollen löst besonders effektiv die Herausforderungen. Die Gleitrollen ermöglichen im Kontaktfall ein Abrollen und der Stoßdämpfer im Unterfahrerschutzarm fängt den Aufprall ab. Der direkte Kontakt mit dem Chassis und damit Beschädigungen am Unterfahrerschutz und an Anbauteilen, wie dem Beleuchtungsträger, werden verhindert. So kann massiven Schäden vorgebeugt werden.

S.CS MEGA DB

Der Sattelcurtainsider S.CS MEGA DB bietet einen höhenverstellbaren Aufbau und kann flexibel im Kombinierten Verkehr eingesetzt werden. Durch die Möglichkeit der Verlagerung auf den Schienenverkehr trägt das Fahrzeug zum ökologischen Transport und damit zur Entlastung der Straße bei gleichbleibender hoher Transportsicherheit bei. Weitere Vorteile sind die Kostenersparnis durch geringere Mautkosten, die Möglichkeit zur Arbeitszeioptimierung sowie die ökonomische Nutzung der Verkehrsträger. Beim S.CS MEGA DB ermöglicht der verstellbare Aufbau das Kombinieren des Aufliegers mit unterschiedlichen Aufsattelhöhen unter Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Gesamthöhe.

Volumentransporte werden häufig im Automotive Transport benötigt, wo z.B. drei Gitterboxen übereinander gefahren werden. Zusätzlich erfüllt dieses Aufbausystem die hohen Anforderungen der Getränkeindustrie. Bei formschlüssiger Beladung lassen sich Getränkekisten ohne zusätzliche Ladungssicherung transportieren. Der S.CS MEGA DB kann daher mit unterschiedlichen Sattelzugmaschinen gefahren werden (Standard und Lowliner) und bietet dadurch eine hohe Flexibilität.



Innovation von Schmitz Cargobull überzeugt in der Praxis: Der vollelektrische Sattelkoffer mit batterieelektrischem Kühlaggregat und rekuperierender Trailer-Achse für den umweltverträglichen Güterverkehr.

S.KOe COOL:

Emissionsfrei im temperatur- geführten Verkehr

Die Abgasgesetzgebung wird in zahlreichen Ländern verschärft und in vielen Großstädten werden ab 2025 viele Transporte, vor allem im innerstädtischen Verteilerverkehr, nur noch in sogenannten „Zero Emission Zones“ stattfinden können. Speziell für die emissionsfreie Belieferung hat Schmitz Cargobull dazu den vollelektrischen Sattelkühlkoffer S.KOe COOL entwickelt.

Der S.KOe COOL ist mit einer rein elektrischen Kältemaschine mit integrierter Leistungselektronik, einem Batteriesystem sowie einem Achsgenerator ausgestattet und arbeitet dadurch emissionsfrei. Das elektrifizierte Fahrzeug ist zudem äußerst geräuscharm und ermöglicht so in städtischen Bereichen die Anlieferung in den frühen Morgenstunden wie auch am späten Abend. Das elektrisch betriebene Kühlgerät S.CU ep85 ist für das emissionsfreie Kühlen und Heizen der Ladung ausgelegt und bietet eine Kälteleistung von bis zu 15.800 Watt und eine Heizleistung von 10.500 Watt. Batterien am Stützwindwerk ersetzen dabei den Dieseltank und bieten die Möglichkeit zusätzlich einen Palettenkasten zu verbauen. Die Nutzlast beim vollelektrischen Kühlkoffer mit Batterie und e-Achse entspricht in etwa auch der eines Kühlauflegers mit Dieselaggregat. Das zusätzliche Gewicht der Batterie beim voll-

elektrischen Kühlaufleger wird durch den Wegfall des Generators nahezu vollständig kompensiert.

Die elektrifizierte Schmitz Cargobull Trailerachse rekuperiert u.a. bei Bremsvorgängen Energie und verlängert so die Betriebszeit der Kältemaschine bzw. verringert die Nachladezeiten der Batterie über das Stromnetz. Das reduziert auch die Wartezeit an den Distributionszentren. Ein intelligentes Batterielademanagement stellt sicher, dass der Ladezustand der Batterie möglichst hoch bleibt, um bei Stillandsituationen, wie beispielsweise Staus, hohe Sicherheit zu bieten. Die Generatorleistung der elektrifizierten Achse ist genau auf den Bedarf der Kältemaschine abgestimmt. Das System ist vollständig in die Schmitz Cargobull Telematik integriert, so dass der jeweilige Systemzustand z. B. Ladezustand der Batterie, verbleibende Reichweite, verbleibende Ladedauer, etc. - über das Telematik-Portal überwacht werden kann.



The Trailer Company.

www.cargobull.com/de

Aerial view of a port facility on a globe, showing various shipping lanes, docks, and infrastructure. The globe is centered on the port, with the surrounding ocean and sky visible. The port itself is a complex of buildings, roads, and shipping lanes, with several large ships docked at the piers. The sky is a vibrant blue with scattered white clouds.

**SEAMLESS SUPPLY CHAINS.
SUSTAINABLE GROWTH.
MAKE IT HAPPEN.**

portofrotterdam.com/de/logistik



Der Umzugs- karton

Nachhaltiges
Verpackungsmaterial
und natürliches
Kreislaufprodukt.

Ökologischer Fußabdruck



Wer ist der beste Begleiter für umweltfreundliches Umziehen?

Richtig, der gute alte Umzugskarton! In der heutigen Zeit ist Nachhaltigkeit ein wichtiges Thema, das immer mehr Menschen beschäftigt. Die Kundinnen und Kunden erwarten, dass die Möbel sicher und umweltbewusst transportiert werden. Bei Nachhaltigkeit geht es um einen ausgewogenen Ansatz, der ökologische, soziale und wirtschaftliche Aspekte berücksichtigt. Mit den Umzugskartons der DMG Aktiengesellschaft haben Sie den idealen Partner für dieses Vorhaben.

Die Kraft der Materialien – für eine grünere Zukunft

Umzugskartons sind nicht nur robust, sondern auch umweltfreundlich. Sie werden aus FSC-zertifizierten Kartons hergestellt, die aus nachhaltig

bewirtschafteten Wäldern stammen. Das bedeutet, dass er nicht nur eine sichere Verpackungslösung ist, sondern auch aktiv zum Schutz der Wälder beiträgt. Die FSC-Zertifizierung garantiert, dass die Kartons den strengen Standards für Naturschutz und Biodiversität entsprechen. Die Kartons bestehen zu rund 85 % aus Recyclingmaterial wie Altpapier und gebrauchter Wellpappe. Der Anteil an Frischfasern für das Wellpappenrohmaterial liegt dagegen durchschnittlich bei gerade einmal 15 % und ist weiter rückläufig. Die Frischfasern werden aus Bruch- und Durchforstungsholz verwendet, welche bei der Pflege bewirtschafteter Wälder anfallen. Auch der Klebstoff, mit dem glatte und gewellte Papierbahnen verbunden werden, ist natürlichen Ursprungs – es handelt sich um Leim auf Basis von Mais-, Weizen- oder Kartoffelstärke.

Recycling – ein Kreislauf, der Freude bereitet

Ein weiterer großer Vorteil des Umzugskartons ist seine Recyclingfähigkeit. Nach mehrmaligem Gebrauch können die Kartons einfach ins Altpapier gegeben werden und werden so dem Wertstoffkreislauf wieder zugeführt. Das Resy-Logo auf den Kartons zeichnet diese Recyclingfähigkeit aus und symbolisiert, dass die Kartons dem effizienten Entsorgungsprozess unterzogen werden können. Sie verbleiben damit im Rohstoffkreislauf und werden erneut zur Papierherstellung verwendet. Umziehenden kann damit versichert werden, dass die Kartons Teil eines flächendeckenden Recyclingprogramms sind und nicht im Abfall landen. Das ist nicht nur gut für die Umwelt, sondern auch ein echtes Verkaufsargument.

Wirtschaftliche Aspekte

Langlebigkeit und Wiederverwendung – der Umzugskarton für viele Abenteuer

Gute Umzugskartons sind nicht nur nachhaltig, sondern auch langlebig. Sie können mehrere Umzüge und Transporte überstehen und sind somit der ideale Begleiter. Mit der richtigen Pflege und Behandlung können 2-wellige Umzugskartons im Durchschnitt bei zwei bis drei Umzügen verwendet werden, bevor sie ersetzt werden müssen. Das spart nicht nur Geld, sondern reduziert auch den ökologischen Fußabdruck. Hierzu ist es jedoch wichtig, die empfohlene Belastbarkeit der Kartons nicht zu überschreiten, um Beschädigungen zu vermeiden. Um darüber hinaus die Lebensdauer der Kartons zu verlängern, sollten diese trocken und sauber gelagert werden, um ihre Unversehrtheit zu erhalten.

Transporteffizienz – Raum für weniger Emissionen

Ein weiterer Grund, warum der Umzugskarton so fantastisch ist, ist seine Transporteffizienz. Die innovative Ausführung der DMG Aktiengesellschaft ermöglicht es, dass mehr Kartons auf einmal transportiert werden können. Denn diese sind exakt auf die Breite von Fahrzeugen abgestimmt, sodass Leer- und Zwischenräume bestmöglich vermieden werden. Das bedeutet, dass weniger Fahrten gemacht werden müssen, um alle Umzugsgegen-

stände zu transportieren. Das spart nicht nur Zeit und Kosten, sondern reduziert auch die Emissionen und den CO₂-Fußabdruck.

Sozialer Faktor

Sicherer Alltagshelfer - für das Personal

In Zeiten des Fachkräftemangels ist es wichtiger denn je, Mitarbeitende zu schützen und gesund zu halten. Der Umzugskarton kann dabei helfen. Im Vergleich zu den meisten Kunststoffkartons sind Umzugskartons leichter und einfacher zu transportieren. Das bedeutet weniger Belastung für Mitarbeitende und Reduzierung des Risikos von Erschöpfung und krankheitsbedingtem Ausfall.

DMG Aktiengesellschaft setzt auf FSC-zertifizierte Kartons

Die DMG Aktiengesellschaft setzt ein Zeichen für verantwortungsvolle Forstwirtschaft mit ihren FSC-zertifizierten Kartons. Diese umweltfreundliche Entscheidung unterstützt nicht nur den Schutz unserer Wälder, sondern auch die Rechte der Arbeitnehmenden. Als Mitglied des Forest Stewardship Council (FSC) engagiert sich die DMG Aktiengesellschaft für eine nachhaltige und ganzheitliche Bewirtschaftung von Wäldern weltweit.





Die zehn Prinzipien des FSC

- 01 Einhaltung der Gesetze
- 02 Arbeitnehmerrechte und Arbeitsbedingungen
- 03 Rechte Indigener
- 04 Beziehungen zur lokalen
- 05 Leistungen des Waldes
- 06 Umweltgüter und Auswirkungen auf die Umwelt
- 07 Management
- 08 Monitoring und Bewertung
- 09 Besondere Schutzwerte
- 10 Umsetzung von Bewirtschaftungsmaßnahmen

Gut zu wissen
Gründung: 1953
Hauptsitz: Flörsheim am Main
Mitarbeitende: < 50
Standorte in Deutschland,
Niederlande und Österreich
Über 2,7 Millionen verkaufte
Kartons im Jahr 2022.

Die DMG Aktiengesellschaft: Nutzen Sie die Vorteile, die Ihnen ein einzelner Lieferant bietet. Als renommiertes und erfahrenes Großhandelsunternehmen für Verpackungsmaterialien ist die DMG Aktiengesellschaft stets Ihr richtiger Ansprechpartner, der in Sachen Verpackungs-, Hilfsmaterialien und Service auf höchste Qualität setzt.

Versicherungsschutz für Ihren Fuhrpark

Wer auf Deutschlands Straßen unterwegs ist, kennt die KRAVAG: Auf Tausenden von Lkw-Heckseiten zeigen Unternehmer, dass sie sich in puncto Sicherheit auf den Spezialversicherer für das Straßenverkehrsgewerbe verlassen.

Lkw-Flotte attraktiv absichern

Die Kfz-Flotten-Police von KRAVAG umfasst neben der obligatorischen Kfz-Haftpflichtversicherung auch einen umfassenden und flexiblen Kasko-Versicherungsschutz für Fuhrparks ab zehn Nutzfahrzeugen.

Das Besondere

Alle Fahrzeuge werden – abhängig vom bisherigen Schadenverlauf – mit einem einheitlichen Beitragssatz eingestuft. Je besser der Schadenverlauf, desto eher wird auch der günstigste Beitragssatz von 30 Prozent erreicht. Und das gilt nicht nur für den einzelnen Lkw, sondern für alle Fahrzeuge im Fuhrpark. Kommt ein Fahrzeug neu hinzu, wird dieses ebenfalls mit dem einheitlichen Beitragssatz eingestuft. Ab 30 Motorfahrzeugen wird die Versicherungslösung sogar ganz individuell auf das Unternehmen zugeschnitten. Es lohnt sich, hier nachzufragen, denn ihren gesamten Transportprozess digital abbilden können.

Doch KRAVAG-Kunde zu sein, heißt mehr, als nur versichert zu sein. Denn KRAVAG und SVG bieten nicht nur Versicherungsschutz, sondern erarbeiten zusammen mit führenden Verbänden des Verkehrsgewerbes auch Lösungen für die täglichen Probleme und Risiken im Logistikalltag. Das reicht von Self-Service-Kundenportalen bis hin zum Unfall-Bergungsservice „LKW bergen und abschleppen“, der für Vollkasko- und Verkehrshaftungs-Versicherte beitragsfrei und ohne Zusatzkosten allzeit bereitsteht.

Einfach. Sicher. Parken.

Mit KRAVAG Truck Parking können Speditionen auf ihrem Betriebsgelände freie Parkflächen anbieten, die dann von Fahrern und Disponenten bequem per App oder Web-App gebucht werden.

Dabei sein lohnt sich gleich mehrfach. Wer Lkw-Parkplätze beim KRAVAG Truck Parking in der Nähe der Autobahn schafft, kann seit Juli 2021 Förderungen von bis zu 90 Prozent der Investitionssumme bzw. 60.000 Euro je Stellplatz vom Staat erhalten. Das Bundesverkehrsministerium unterstützt private Initiativen, um aktiv gegen den Lkw-Parkplatzmangel vorzugehen. Gefördert werden der Neu- und Ausbau von Lkw-Parkplätzen sowie Ertüchtigungsmaßnahmen von Stellplätzen oder sonstigen Flächen. Auch erforderliche infrastrukturelle Ausstattung sowie erforderliche Planungskosten können gefördert werden.

*KRAVAG und SVG bringen
die Dinge wieder ins Rollen.*



PERSÖNLICHE BERATUNG BEI IHRER SVG



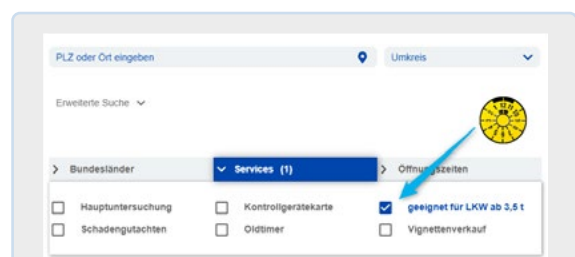


Auch im Transportgewerbe ist der Wunsch nach einer ausgewogenen Work-Life-Balance angekommen. Als Servicepartner hilft TÜV SÜD Division Mobility der Speditionsbranche und den Werkstätten bei den Herausforderungen, die diese Entwicklung mit sich bringt.

Work-Life-Balance

Es ist Freitagnachmittag, Fahrer Meier kommt von seiner Tour zurück, seine Wochenarbeitszeit ist erreicht, seine tägliche Lenkzeit ist beendet. Als letzter Termin für heute steht die Werkstatt auf dem Kalender, es ist eine HU, SP oder anderer Untersuchungstermin fällig. Alternativ ist der Betriebshof die Endstation und der Betriebsleiter muss den Lkw danach selbst noch in die Werkstatt fahren, oder alternativ am Samstag früh ...

Jahrelang gelebte Praxis mit dem Hintergedanken, die Standzeit des Fahrzeuges am Wochenende für den Werkstattaufenthalt zu nutzen. Doch dieses System gerät immer mehr ins Wanken. Auch die Mitarbeiter in den Werkstätten verlangen nach einer ausgeglichenen Work-Life-Balance, möchten geregeltere Arbeitszeiten oder eine 4-Tage-Woche. Teilzeitmodelle werden immer beliebter, Wochenendarbeit wird hingegen zunehmend unbeliebter. Von dem allgemeinen Fachkräfte- und Personalmangel ganz zu schweigen.



Einfach klicken und buchen

TÜV SÜD Division Mobility bietet ein dichtes Netz mit rund 250 Nutzfahrzeugprüfstellen in ganz Deutschland. Für einen Termin – sei es für eine HU, SP, eine AU oder eine sonstige Prüfung – können Speditionen bequem den Online-Kalender der Prüforganisation nutzen. Unter www.tuvsud.com/hu-termin lässt sich der nächstgelegene Standort ermitteln und direkt ein Termin beim Sachverständigen buchen – auch Monate im Voraus.

Work-Life-Balance

Die Bertelsmann Stiftung hat im Jahr 2021 vermeldet, dass hierzulande erwerbstätige Männer im Durchschnitt 41 Stunden und erwerbstätige Frauen 32 Stunden pro Woche arbeiten. Demnach wollen Männer aber mit 37 und Frauen mit 30 Stunden pro Woche eigentlich lieber eine kürzere Arbeitszeit. Insgesamt arbeiten laut der Bertelsmann Stiftung 50 Prozent der männlichen und 41 Prozent der weiblichen Beschäftigten mehr als sie gerne würden. Andererseits wollen 17 Prozent der Frauen und neun Prozent der Männer am liebsten ihre Stundenzahl ausweiten.

Es wird zunehmend schwieriger den traditionellen Wochenendtermin für die Nutzfahrzeug-Prüfungen durchführen zu lassen, weil schlichtweg das Personal oder die Werkstattkapazität fehlt. Auch eine neue Generation an Fahrern rückt nach, die neue Bedürfnisse und Erwartungen an die eigene Arbeitszeit mitbringen. Auch im Transportgewerbe herrscht nach wie vor Fahrermangel, attraktive Arbeitszeiten sind einer von vielen Gründen. Nicht erst am Freitagabend oder Samstagvormittag nach der Fahrt zur Werkstatt wollen die Fahrer das Wochenende zur Erholung beginnen.

Mehr Effizienz für Spedition und Werkstatt dank Terminplanung

Christian Egger, Leiter der Service Line Truck Services bei der TÜV SÜD Division Mobility, weist auf eine Winwin-Lösung für diese Herausforderungen hin: „Wenn Spediteure ihren HU, SP oder sonstigen Untersuchungstermin wie einen fixen Ladetermin an einer unserer Prüfstellen disponieren, werden alle Seiten entlastet.“

Konkret denkt Egger dabei an einen im Voraus geplanten Termin entlang der Transportroute, währenddessen der Fahrer seine Ruhezeit einlegen kann oder auch für andere administrative Aufgaben nutzen kann. Fallen dem Sachverständigen bei diesem Termin Schäden auf, kann die Werkstatt umgehend informiert werden, die durch diese Entzerrung ebenfalls profitiert. Denn dank gesetzlicher Frist hat der Spediteur vier Wochen Zeit, Mängel zu beseitigen.



„Werkstattbetreiber wissen dann dank des Prüfberichts unserer Sachverständigen genau, welchen Arbeitsaufwand sie einkalkulieren müssen und können zudem die nötigen Ersatzteile ziel- und terminsicher bestellen“, zählt Egger auf. Ebenso kann seitens der Disposition dann der Werkstatttermin entsprechend eingeplant werden und die Standzeit wird so auf ein Minimum reduziert.

Störungsfreier Fuhrparkbetrieb – damit die Flotte rollt

Die Folge: eine optimierte Werkstattauslastung und weniger arbeitszeitunbeliebte Tageszeiten für Fahrer, Werkstatt und Spedition. Gleichzeitig läuft der Fuhrpark störungsfrei und mit Planungssicherheit. „Selbstverständlich nehmen die Sachverständigen von TÜV SÜD Division Mobility aber auch weiterhin die Termine in den Werkstätten vor Ort vor, wenn es besser in Planung und Ablauf aller Beteiligten passt“, betont Egger.

Als Speditionsunternehmer brauchen Sie einen starken Partner, der Sie kompetent unterstützt. Setzen Sie auf TÜV SÜD Truck Services – unser umfangreiches Dienstleistungs-Portfolio hilft Ihnen, dem steigenden Wettbewerbsdruck entgegenzuwirken. Mit spezialisierten Lösungen für Nutzfahrzeuge sorgen wir dafür, dass Ihre Lkw-Flotte reibungslos läuft.

TÜV SÜD Division Mobility
Christian Egger
Leiter der Service Line
Truck Services
Tel.: +49 731 9360515
christian.egger@tuvsud.com



www.tuvsud.com/de-truck



Highlight im Programm:

Der kranbare Kogel Cargo Lightplus Rail weist eine solide Konstruktion auf und zugleich ein niedriges Eigengewicht von etwa 5,8 Tonnen.



Kogel Cargo an, der deutlich leichter als viele vergleichbare Produkte am Markt baut und reicht bis hin zum speziell gewichtsoptimierten Kogel Lightplus, der schon ab einem Eigengewicht von knapp 5,2 Tonnen zu haben ist.

Allen Kogel Fahrzeugen gemein ist der hohe Individualisierungsgrad durch das hauseigene Baukastensystem. Das ermöglicht es, alle gewichtsoptimierten Trailer auf verschiedene Branchenerfordernisse anzupassen. So sind sie unter anderem mit Paper- oder Coil-Ausstattung sowie als Mega für die Automotive- oder als Plateau-Auflieger für Baustofftransporte zu haben.



Günstiger CO₂-Fußabdruck dank Transportlösungen

Nachhaltigkeit spielt für Flotten eine immer wichtigere Rolle. Kogel unterstützt sie mit Fahrzeugen, die einen klimaverträglichen und zugleich wirtschaftlichen Güterverkehr ermöglichen. Die Mehrwertdienste von Kogel tragen zusätzlich dazu bei, günstige Fahrzeugbetriebskosten zu gewährleisten.

Nahezu alle Transport- und Logistikunternehmen sind bestrebt, den CO₂-Fußabdruck ihrer Transportflotten zu verringern. Kogel stellt ihnen geeignete Transportlösungen zu Verfügung, die gemäß des Unternehmensversprechens *„Economy meets Ecology“* Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit vereinen. Der bayerische Fahrzeughersteller bietet für fast alle Einsätze des Transportgewerbes geeignete Lösungen, die zugleich die CO₂-Bilanz im Güterverkehr optimieren und die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit einer Flotte sicherstellen.

Eine ausgewiesene Stärke von Kogel ist intelligenter Leichtbau. Dieser ermöglicht ein deutliches Nutzlastplus, ohne dass Kunden dafür Zugeständnisse bei Solidität und Langlebigkeit des Trailers machen müssen. Das fängt beim Standard-Planenaufleger

Ein Highlight ist der kranbare Kogel Cargo Lightplus Rail, der einerseits die solide Konstruktion für den Einsatz im kombinierten Verkehr (KV) mitbringt, aber mit einem Eigengewicht ab etwa 5,8 Tonnen einen Gewichtsvorteil von bis zu einer Tonne gegenüber vergleichbaren Standardausführungen aufweist. So verbindet er die ökonomischen und ökologischen Vorteile eines Leichtbau-Fahrzeugs mit der Nutzung des umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und macht den KV noch attraktiver.

Auflieger und Anhänger für multimodale Transporte nehmen bei Kogel grundsätzlich einen hohen Stellenwert ein, da sie die Stärken der einzelnen Verkehrsträger verbinden. Das belegt auch das multifunktionale Containerchassis Kogel Port Triplex. Es erzielt Bestwerte beim Eigengewicht und ist gleichzeitig in der Lage alle gängigen Wechselbehälter im Vor- und Nachlauf im KV zu schultern.

Neben praxisgerechten Produkten bietet Kogel den Kunden eine enge Partnerschaft an, so wie es das Versprechen *„Because we care“* in Aussicht stellt. Hierzu gehört, dass Kogel ein umfassendes Angebot an Mehrwertdiensten bietet und den Kunden viel Arbeit rund um die Trailer-Flotte abnimmt. Hierzu



abdruck gen von Kögel

gehören die Trailer-Telematik **Kögel Telematics**, individuell angepasste Full-Service-Verträge, die Mietflotte von **Kögel Rent** und maßgeschneiderte Finanzierungslösungen sowie die Verwertung von Gebrauchtfahrzeugen durch **Kögel Used**.

In Kombination erlauben die Mehrwertdienste den Kunden volle Kostenkontrolle. Vor allem Kögel Telematics trägt dazu bei. Alle Fahrzeuge sind in Serie mit der Kögel Telematics Hardware ausgestattet. Sie erfasst sämtliche Trailer-Daten in Echtzeit und stellt sie entweder im Kögel-eigenen Portal dar oder lässt sich in bestehende Portale einbinden. Die Kunden profitieren von verschiedenen Analysefunktionen, behalten den Überblick über den Fahrzeugzustand und können so Betriebs-, Wartungs- und Servicekosten optimieren.

Auf **Kögel Telematics** setzt **Kögel Full-Service** auf, das Rund-um-Sorglos-Paket für alle Trailer von Kögel. Dank fixer und günstiger Monatsraten erhalten Flotten wettbewerbsfähige Kostensicherheit. Das Full-Service-Paket schließt alle von Kögel vorgeschriebenen und empfohlenen Servicearbeiten gemäß Wartungscheckliste, einschließlich der hierzu nötigen Ersatz- und Verschleißteile sowie

Betriebsstoffe, ein. Zudem umfasst es alle Verschleißreparaturen am jeweiligen Vertragsfahrzeug bei sach- und funktionsgerechtem Gebrauch und Einsatz.

Zum tadellosen Fahrzeugzustand trägt auch die **After Market** Sparte von Kögel bei. Sie rüstet die europaweit rund 1.000 Servicepartner mit Ersatzteilen in Erstausrüsterqualität und Know-how aus. Gerade hat Kögel den ersten eigenen, öffentlich zugänglichen Servicebetrieb auf dem Gelände des Werks Burtenbach und damit in unmittelbarer Nähe zur Autobahn A 8 eröffnet. Dort können Kunden alle wesentlichen Services und Reparaturen an gezogenen Einheiten in Anspruch nehmen. Das Hersteller-Know-how erlaubt es den Werkstattmitarbeitern auch anspruchsvolle Leistungen anzubieten.

Mit diesem Gesamtangebot stellt der Fahrzeughersteller sicher, dass Kögel Trailer über die Halte-dauer hinweg geringe Betriebskosten erzeugen und ihren Wert erhalten. Ein Vorteil, der sich bei der Rücknahme oder dem Weiterverkauf auszahlt.

KÖGEL

www.koegel.com

Wie man Mitarbeitende und Digitalisierung zusammenbringt

Im Interview schildert Andreas Rinnhofer, Geschäftsführer der Innovativ GmbH & Co. KG, Erfahrungen und vielversprechende Ansätze im Unternehmen – insbesondere bei Qualifizierung und Recruiting

Sie sind jetzt ein paar Jahre intensiv dabei, die beiden Themen Digitalisierung und Mitarbeiterqualifizierung zu verknüpfen – ein laufender Prozess, bei dem es kein „Ende“ gibt. Wie sieht Ihre Zwischenbilanz aus?

Das Thema Mitarbeiterqualifizierung beschäftigt mich schon seit meiner damaligen Position als Speditionsleiter, als ich bereits immer weniger gelernte Fachkräfte aus dem Speditionswesen finden konnte und zunehmend auf Quereinsteiger ausweichen musste. Diese Situation verschärft sich seit Jahren, weshalb die Bedeutung der Mitarbeiterqualifizierung immer weiter zunimmt. Um den Fachkräftemangel grundsätzlich zu lösen, müsste man natürlich bei der Ursache anfangen, das liegt nicht der Macht einer oder weniger Personen. Aber es gibt auch Wege, wie man als Unternehmen mit dieser Situation umgehen kann, und da bin ich vom Vorbild des Lego-Baukastens absolut überzeugt: Würde ich an meine Mitarbeiter Kisten mit Legobausteinen verteilen und als Ziel einen fertig zusammengebauten LKW vorgeben, hätte das die unterschiedlichsten Ergebnisse zur Folge: Manche Mitarbeiter wären damit überfordert, die Produkte der übrigen Mitarbeiter wären alle verschieden. Eine gute Bedienungsanleitung dagegen würde dafür sorgen, dass alle Beteiligten Ergebnisse mit gleicher Qualität erzeugen könnten.

Der Lerneffekt daraus?

Dieses Beispiel müssen wir in der Branche analog für die Mitarbeiterschulung anwenden. Der Bedarf für Mitarbeiterqualifizierung besteht nicht erst seit kurzem und ich gehe davon aus, dass er sich auch künftig nicht reduzieren wird. Denn mit jedem technischen Fortschritt, sei es die Buchung von Zeitfenstern, E-CMR, Telematik, LNG-Tanken, usw., werden neue Herausforderungen geschaffen, für die betroffene Mitarbeiter mit dem notwendigen Know-how ausgestattet werden müssen.

Welches Feedback erhalten Sie aus den Unternehmen?

Seitdem wir mit unserem E-Learning-Portal die Mitarbeiterschulung in Logistikunternehmen unterstützen, haben wir kaum Kündigungen von Kunden erhalten. Trotzdem ist die große Herausforderung meist die Implementierung des Systems im Unternehmen sowie dessen Akzeptanz in der Belegschaft. Wir schaffen das mit klarer Kommunikation über das WARUM und WIE von Schulungsmaßnahmen, machen die Vorteile von zeit- und ortsungebundenen Online-Kursen, z. B. keine Pflichtschulungen an Samstagen, für Mitarbeiter deutlich, und fördern die Mitarbeitermotivation mit Gamification-Elementen, wie beispielsweise einem gut bestückten Belohnungsshop.

Was sind die Treiber?

Der Erfolg der Implementierung von digitaler Mitarbeiterschulung steht und fällt mit der Einstellung



der Führungsriege. Der Kauf einer Schulungssoftware ohne die wirkliche Überzeugung des Chefs, dass Digitalisierung ein notwendiger und rentabler Schritt ist und dabei alle an einem Strang ziehen müssen, kann zu einer riesigen Herausforderung werden.

Gibt es Erkenntnisse, die Sie überraschen?

Ja, die gibt es: Schulungsthemen, die man zuvor nie als E-Learning-Version in Erwägung gezogen hätte, sind inzwischen digitale Realität. Egal ob es sich um eine Fahrzeugübergabe handelt, um ökonomisches Fahren, einzelne Schritte der Auftragserfassung, usw. Für welche Vielfalt an Themen es Bedarf an Online-Kursen gibt, hat uns sehr überrascht.

Welche Rolle spielt die Unabhängigkeit von Zeit und Ort, die bei digitalen Lernformaten mitunter gegeben ist? Bewirkt das eine stärkere Teilnahme-Bereitschaft bei den Mitarbeitenden?

Ich gehe hier mal auf das Thema Sicherheitsunterweisung ein: Es gibt wahrscheinlich keinen Mitarbeiter, der morgens aufsteht und sich auf den Arbeitstag freut, weil eine Unterweisung ansteht – egal ob als Präsenzschulung oder als Online-Kurs. Aber mit einer digitalen Schulung kann der Mitarbeiter zumindest selbst entscheiden, wann die Schulung zeitlich am besten für ihn passt und damit beispielsweise Randzeiten nutzen, die für die Produktivität nicht so entscheidend sind. Damit erspart er sich Pflichtveranstaltungen, die typischerweise seine Freizeit beeinträchtigen.

Welche anderen Mehrwerte lassen sich durch Ihr Angebot erzielen?

Unser Schulungsangebot, wird unter anderem auch als Messinstrument genutzt, um während der Pro-

bezeit das Engagement von neuen Mitarbeitern zu erkennen. Dazu werden alle erdenklichen Inhalte genutzt, z. B. Firmengeschichte, Unternehmensleitbild, unsere Basiskurse mit Grundlagenwissen für den Speditionsalltag, usw. Was wir zu Beginn unseres Angebots auch nicht für möglich gehalten hatten, war die Digitalisierung von Teilen der Berufskraftfahrerweiterbildung. Diese können wir in Österreich bereits anbieten und in Deutschland stehen wir dafür in den Startlöchern, bis die gesetzliche Lage dies in absehbarer Zeit zulässt.

Bieten Sie auch Unterstützung bei Herausforderungen, für die Ihre Schulungsplattform keine Lösung parat hat?

Von vielen Unternehmern haben wir die Rückmeldung erhalten, es sei schön und gut, neue Mitarbeiter fundiert einzuschulen. Das Problem sei aber, überhaupt neues Personal zu finden. Deshalb haben wir zusammen mit den Springer Fachmedien *spedijobs*, die erste Recruiting Software mit Jobplattform speziell für Arbeitgeber aus der Speditions- und Logistikbranche, entwickelt und letzten November zu 100% übernommen. Das Tool bietet spezielle Funktionen, die genau auf den Bedarf der Branche zugeschnitten sind: Auf Deutsch erstellte Jobinserate werden automatisch in 13 Sprachen übersetzt, für die Veröffentlichung stehen bis zu 19 Länder zur Auswahl. Für die notwendige Reichweite der Anzeigen sorgen 160 Medienpartner, wie z. B. branchenspezifische Fachzeitschriften. *spedijobs* realisiert den Bewerbungsprozess komplett digital, sodass sich Interessenten sogar per Smartphone bewerben können und der Verwaltungsaufwand für den Anwerbungsprozess um ein Vielfaches reduziert wird. Mit dem Abrechnungsmodell „Pay per Click“ bezahlen Kunden nur, wenn Interessierte ihre Jobanzeige anklicken.

www.spedifort.com



Andreas Rinnohofer brennt seit 20 Jahren für die Speditionsbranche. Der Digitalisierungsfan betreibt heute die E-Learning-Plattform Spedifort. Damit unterstützt er Logistikbetriebe, notwendige Schulungen für Mitarbeiter:innen flexibler und kostengünstiger zu gestalten.

Innovativ aus Tradition

Mit einer breiten, bedarfsgerechten und technisch fortschrittlichen Produktpalette überzeugt Kässbohrer seit jeher seine Kunden

Kässbohrer wurde 1893 gegründet und ist einer der führenden Hersteller von Aufliegern in Europa. Das Unternehmen ist stolz darauf, dank seiner technischen Kompetenz und seiner Forschungs- und Entwicklungsarbeit in mehr als 55 Ländern die unterschiedlichen Bedürfnisse seiner Kunden in den Bereichen Gefahrguttransport, Stückgut, Kühltransporte, Schwertransporte und intermodaler Transport zu erfüllen.

Kässbohrer verfügt über drei Produktionsstätten in Goch und Ulm (in Deutschland) und in Adapazari (in der Türkei), vier Ersatzteillager in Ulm, Lyon, Adapazari und die jüngste Investition, das erweiterte Lager in Goch, sowie über acht Hauptsitze in ganz Europa. Als Erfinder des Königszapfens setzte Kässbohrer 1931 neue Maßstäbe im Fahrzeugbau, und auch heute noch wird bei Kässbohrer Forschung und Entwicklung groß geschrieben.

Unter dem Motto "Engenuity" gewann Kässbohrer den Trailer Innovation Award 2017 in der Kategorie "Safety", den Trailer Innovation Award 2019 in der Kategorie "Chassis", den Trailer Innovation Award 2021 in der Kategorie "Components", den zweiten Platz in der Kategorie "Body" sowie den "Smart Trailer" und den Trailer Innovation Award 2023, den zweiten Platz in der Kategorie "Safety".

Als Hersteller des ersten 12-Tonnen-Tiefladers im Jahr 1934 und des ersten Tanksattelauflegers Anfang der 30er Jahre bietet Kässbohrer seinen Kunden in den jeweiligen Branchen nach wie vor die breitesten, effizientesten und robustesten Produkte.

- **Planenaufleger** – die Planenaufleger-Serie umfasst Standard-, Coil-, Light-, Mega- und Luftfracht-Modelle für den Stückguttransport. Kässbohrer entwickelte längere Fahrzeuge, den 14,98 m langen Curtainsider mit dynamischem Radstand, und konstruierte den SEC (Super Eco Combi) mit hohem Fassungsvermögen als allgemein akzeptiertes, sicheres, nachhaltiges und effizientes Fahrzeug, das der Branche hilft, ihre CO2-Emissionsziele zu erreichen.
- **Plattformaufleger** - eine sichere und leichte Konstruktion für maximale Ladekapazität
- **Containerfahrgestelle** - Robuste und effiziente Auflieger, darunter der preisgekrönte K.SHG AVMH
- **Wechselbehälter** - mit dem leichtesten Wechselbehälter auf dem Markt, dem K.SWAU CL, und dem ersten und einzigen 45-Fuß-Coil-Wechselbehälter, dem K.SWAU CC, wird die intermodale Produktpalette abgerundet
- **Kühlaufleger** - entwickelt, um den besten Schutz bei allen Wetterbedingungen zu bieten.
- **Kofferaufleger** - Entwickelt für den vielseitigen Stückgutbetrieb in den Produktgruppen Standard, City und Intermodal
- **Siloaufleger** - Preisgekröntes Programm für höchste Qualität, Sicherheit und Effizienz - mit einem Volumen zwischen 30 und 90 m³ kippbare und liegende Silos für Ihre individuellen Anforderungen
- **Tankaufleger** - entwickelt für den leichtesten und sichersten Transport von flüssigen Gütern wie Lebensmitteln, Gefahrgut, Chemikalien und Abfall





- **Tieflader** - Einführung einer Serie von ausziehba-
ren und nicht ausziehbaren Tiefladern mit sowohl
selbstlenkenden als auch hydraulisch gelenkten
Achsen für alle Transportanforderungen
- **Kipper** - Baureihe für Bau- und Landwirtschaft,
entwickelt für Zuverlässigkeit und Robustheit unter
anspruchsvollen Bedingungen
- **Spezialfahrzeuge** - entwickelt, um die beste
Lösung für den Transport von Nutzfahrzeugen zu
bieten

Neben hochwertigen Fahrzeugen bietet Kässbohrer seinen Kunden auch Zusatzleistungen an: 24-Stunden-Ersatzteilservice, Qualitäts-Kundendienst an den mehr als 667 Servicestellen in Europa, K-Advance Care Service- und Wartungspakete für bis zu 5 Jahre sowie K-Finance Services in Zusammenarbeit mit führenden Finanzunternehmen in Deutschland, Polen, Frankreich, Spanien und Italien.



Kässbohrer

<https://www.kaessbohrer.com/de/produkte>

Lieferketten zw Krisenmodus un

Präsident Henning R. Mack:

Die Globalisierung sucht neue Wege, die Wirtschaft muss sie finden.

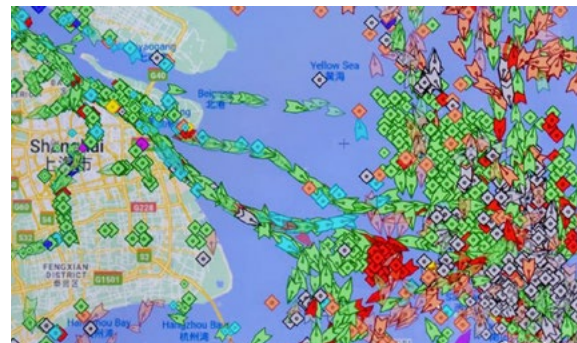
Das Bild, das sich bietet, wenn wir durch die deutsche, die bayerische Wirtschaft schauen, ist das Ergebnis von unzähligen Lieferketten. Anzüge, Hemden, Handys, Notizblöcke, die Getränke auf dem Tisch: Nichts davon ist in dem Raum entstanden oder in dem Ort, an dem wir uns gerade befinden. Und selbst wenn die Endprodukte hier gefertigt wurden: Wo kamen die Rohstoffe her? Wo die Werkzeuge? Wir können das hochrechnen und zunächst einmal getrost feststellen: Unser ganzes Leben ist das Ergebnis von Lieferketten.

Diese Lieferketten aber stehen zunehmend in Frage. Kriege und Krisen tragen dazu bei. Aber auch Überlegungen zu Klimaschutz und Werten spielen zunehmend eine Rolle. Der gesellschaftliche Druck wächst, sich damit auseinanderzusetzen und Veränderungen herbeizuführen. Wer die Komplexität der Prozesse betrachtet, erkennt: Es braucht – zugespitzt formuliert – zu jedem Produkt einen Beipackzettel, der stark ins Detail geht..

Solche „Beipackzettel“ – oder wenigstens ähnliche Dokumente – entstehen derzeit nahezu in allen gut 450 Mitgliedsunternehmen des LBS – Landesverband Bayerischer Spediteure e.V. Denn egal, ob es sich um die Betreiber von Logistilagern handelt, um Transporte mit dem Binnenschiff oder mit der Bahn, um Umzugsspezialisten oder Stückgutspeditionen: Jedes unserer Mitglieder ist Teil nicht nur

einer, sondern vieler Lieferketten. Und jeder von uns muss sich auf die Veränderungen am Markt einstellen. Nicht einmal im Jahr oder im Quartal, sondern jeden Tag. Man kann sich vorstellen, wie stark unsere Verbandsarbeit inzwischen von diesem Thema geprägt ist. Sie möchten sicher Beispiele, die das veranschaulichen.

Fangen wir auf der untersten Ebene an. Störungen im regionalen oder Nahbereich erlebt jeder von uns nahezu täglich, sei es im Unternehmen, sei es im Privatleben.



Die großen Hebel aber setzen eine Nummer größer an. Sie sehen hier (Abb. 1) einen Screenshot der App Marine Traffic von 22. April 2022. Er zeigt die Situation vor dem Hafen von Shanghai. Lassen Sie sich bitte von den grünen Pfeilen nicht zu der Vermutung verleiten, da sei doch einiges in Bewegung. Verglichen mit dem Normalzustand sind das Kinkerlitzchen.

Der Grund: Wegen der chinesischen Null-Covid-Politik gab es über Wochen einen kompletten Shutdown in einem der wichtigsten Handelshäfen der Welt.

Die Folge: Weltweit kamen Lieferketten zum Stillstand. Denn die „globale Werkbank“ China erhielt keine Roh- und Halbwaren und der globale Abnehmermarkt keine fertigen Produkte.

visischen nd Reformation

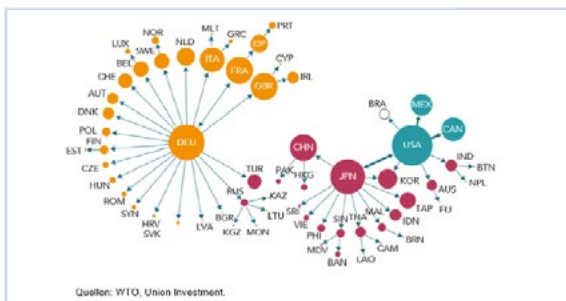
Zur Veranschaulichung hier eine Darstellung, welche zentrifugalen Effekte sich grundsätzlich aus Chinas zentraler Rolle im Warenhandel mit Endprodukten ergeben:

Die Grafik (Abb. 2) visualisiert die globalen Handelsmuster in den Jahren 2000 und 2017 für den Handel mit Endprodukten (auf Wertschöpfungsbasis). Die Größe der Blasen zeigt die Größenordnung der Exporte, die Dicke der Verbindungen die Bedeutung der bilateralen Ströme und die Pfeilrichtung entspricht der Nettorichtung der Ströme. Geringfügige bilaterale Handelsströme wurden aus Gründen der Klarheit der Darstellung auf null gesetzt. Was wir sehen sind drei Naben und viele Speichen. Steht auch nur eine Nabe still, bewegen sich auch die Naben nicht mehr. Die Radfahrer unter uns wissen: Dann war das eben eine Vollbremsung oder die Kette ist abgesprungen.

Die Situation in Shanghai war unter diesem Blickwinkel nur ein punktueller Effekt. Im gesamten System waren die Folgen zu spüren. Denn es fehlte an allen Ecken und Enden an den Containern, die vor Shanghai auf Reede lagen und nicht nach Rotterdam, Hamburg oder Los Angeles gelangten, um dort neu beladen zu werden. Entsprechend stauten sich dort wieder die Güter bzw. die anliefernden Lkw. Das wieder wirkte sich auf die Versand- und Vorratslager hierzulande aus. Bis hin zu Zulieferbetrieben in Lohr am Main oder Rosenheim oder Nördlingen, die nicht mehr global ausliefern konnten respektive auf ihre Zulieferungen aus Übersee warten mussten.

Als dann auch noch ein havariertes Containerschiff den Suez-Kanal blockierte, kam das gesamte Containerschiff-Netzwerk zum Stillstand. Wir arbeiten immer noch daran, um die Folgen in Griff und das System wieder halbwegs in Balance zu bringen (Abb. 3).

Abb 2: 2000: Produktionshub traditioneller Handel



2017: Produktionshub traditioneller Handel

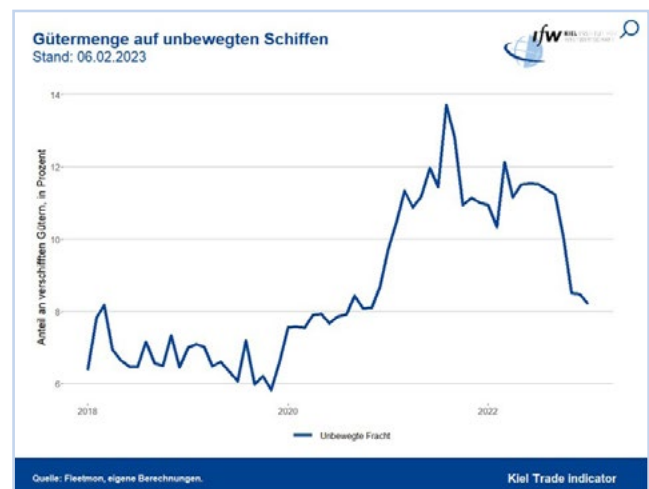
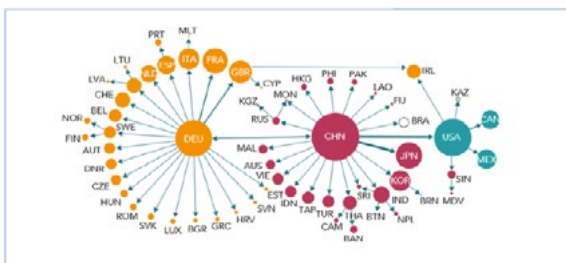


Abb. 3

In diesem Zusammenhang sei aus einer Analyse von Union Investment zitiert, die sich schon früh mit den Konsequenzen von Corona befasste – diese aber im Vergleich mit anderen Krisen bewertete.

Darin heißt es:

Selbst bei zeitlich, regional und sektoral weitaus begrenzteren Schocks wie Erdbeben (zum Beispiel Taiwan oder Japan) oder Überflutungen (zum Beispiel Thailand) hat die Normalisierung in der Vergangenheit bis zu einem halben Jahr gedauert. Der aktuelle Schock ist in seiner Dauer, Tiefe und Breite einzigartig und dürfte in vielen Fällen zu einem nachhaltigen Bruch von Lieferbeziehungen geführt haben, zum Beispiel weil es zu stornierten Aufträgen, Zahlungsausfällen oder Pleiten von Zulieferern kam. Dadurch wird die Erholung zusätzlich erschwert.

Kurze Übersetzung:

Es sind tragende Glieder der Kette unrettbar zerstört oder verloren gegangen. Manche davon lassen sich über kurz oder lang durch andere Marktteilnehmer ersetzen. Andere wiederum sind unersetzbar, weil sich der maximalen Effizienz halber der ganze Markt auf einen Lieferanten oder einen Dienstleister konzentriert hat.

Was unsere Branche angeht:

Als Logistiker sind wir es gewohnt, auf Störungen sehr flexibel zu reagieren. Wir finden Lösungen, die die Wirtschaft in Bewegung halten, während alle anderen nur noch Stopp-Schilder und rote Ampeln sehen.

Beim einen oder anderen steht jetzt vielleicht der Gedanke im Raum: Genau. Wenn's dringend ist, dann wird es eben mit Luftfracht geschickt ... Wir sind Unternehmer – und Unternehmerinnen – genug, um zu verstehen, was dann passiert: Stark steigende Nachfrage. Ist gleich: Stark steigende Preise. Zumal während Corona noch eins dazu kam: Stark reduzierte Kapazitäten in der Luftfracht. Weltweit.

Denn der Löwenanteil von Air Cargo wird in der „Belly“ geflogen, dem Frachtraum von Passagierflugzeugen. Von denen aber waren, wegen Reisebeschränkungen in aller Welt, kaum noch welche unterwegs. Die Folge war eine stark gebremste Lieferkette auch hier. Oder eine Prämie, die in keiner Kalkulation so vorgesehen war. (Abb. 4)

Ein paar Clevere kamen dann noch auf die Idee, man könnte ja – Stichwort „neue Seidenstraße“ – die Güter auf die Bahn verlagern. Schließlich gibt es ja inzwischen Direktverbindungen von China ins Ruhrgebiet. Der Haken an der Sache ist die vergleichsweise winzige Kapazität von Schienennetzen vs. der Hohen See und von Güterzügen vs. Containerschiffen sowieso. Wobei es ja wiederum an Containern auch für die Züge mangelte, denn die lagen ja auf Reede im Stau.

Klare Erkenntnis, ohne weiter ins Detail zu gehen:

Lieferketten sind schon komplex genug, da muss man an dieser Stelle nicht erst noch auf Zollvorschriften und Embargos eingehen. Oder auf somalische Seeräuber.

Wobei wir seit mehr als einem Jahr mit einer weiteren, extremen Herausforderung konfrontiert sind: dem Krieg in der Ukraine. Am besten sichtbar wird das bei einem Blick auf Lufträume, die gesperrt sind – zum Teil aus Sicherheitsgründen, zum Teil aus politischen Verboten seitens Russlands. Ein Blick auf die Daten von Flightradar24 an einem beliebigen Tag (Abb. 5) macht deutlich, wie viele Umwege und damit Zeitverluste damit verbunden sind.

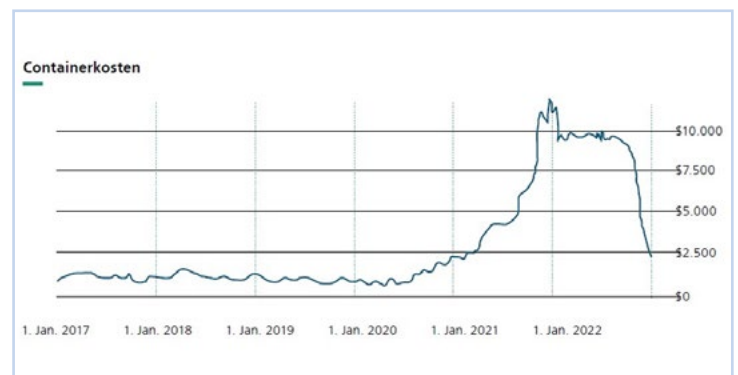


Abb. 4



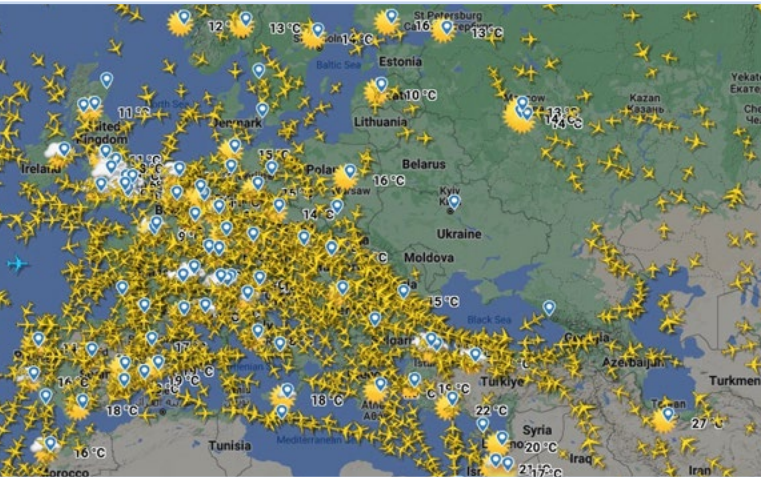


Abb. 5

Was auf diesem Bild nicht zu sehen ist:

Das Fehlen von zehntausenden Fachkräften, insbesondere Kraftfahrern, die aus unterschiedlichsten Gründen in ihre osteuropäische Heimat zurückgekehrt sind. Oder deren heimische Impfbefreiungen hierzulande nicht anerkannt werden. Oder die irgendwo im Stau stehen, weil es die Bürokratie so will. Alles dies wirkt sich auf unsere Lieferketten aus: Sie werden langsamer, sie laufen holperiger – und sie kommen immer wieder mal zum Stillstand.

Es ist unsere Aufgabe als Logistiker, das zu verhindern. Dabei agieren wir mit langer Erfahrung und hoher Improvisationsfähigkeit. Aber das sollte die Ausnahme sein, nicht die Regel. Denn eine reibungslose Logistik ist die Blutbahn im Wirtschaftskreislauf.

- Damals importierten deutsche Unternehmen Vorprodukte im Wert von 606 Milliarden Euro, was gut 55 Prozent der gesamten Warenimporte Deutschlands ausmachte.

Wir spüren das jeden Tag.
Denn der Organismus „Wirtschaft“ in Deutschland und Bayern ist in hohem Grad abhängig von Ex- und Import.
Zahlen aus dem Vorkrisenjahr 2019 veranschaulichen das.

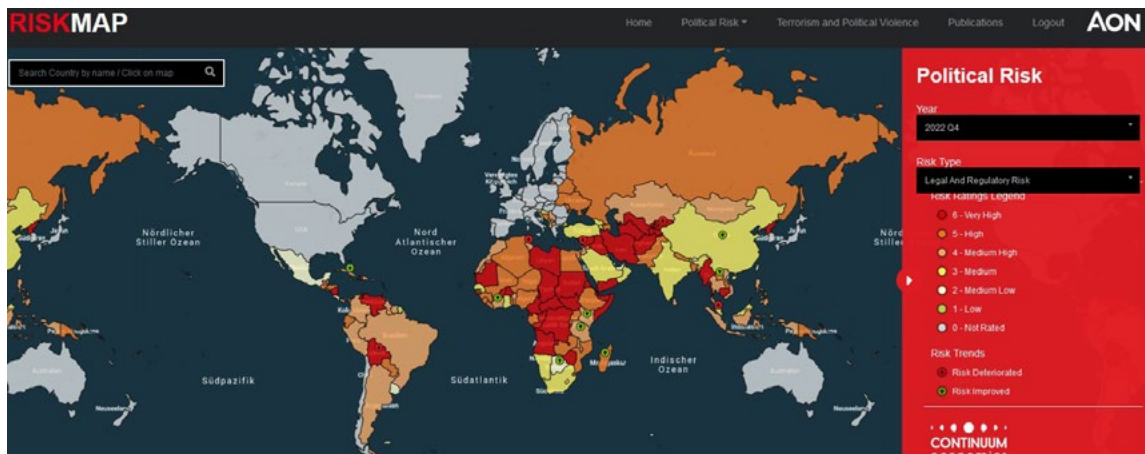
- Zwei Drittel der importierten Vorprodukte kamen aus anderen EU-Mitgliedstaaten, weitere 5,3 Prozent bzw. 5,0 Prozent aus den USA und China.
- Dabei entfallen jeweils knapp 16 Prozent der importierten Vorprodukte auf Teile und Zubehör von Investitionsgütern bzw. von Transportmitteln.

- Auf Wertschöpfungsbasis machten importierte Vorleistungen im Jahr 2015 24,5 Prozent der in der inländischen Endnachfrage und 21,0 Prozent der in den deutschen Exporten enthaltenen Wertschöpfung aus.
- Der ausländische Anteil an der im Inland nachgefragten oder von deutschen Unternehmen exportierten Wertschöpfung ist z.B. im Verarbeitenden Gewerbe mit 35,1 Prozent weit überdurchschnittlich.
- Hier stecken hinter der inländischen Endnachfrage und den deutschen Exporten im Wert von 1000 Euro 38 Euro Wertschöpfung aus China, 30 Euro aus den USA und 18 Euro aus dem Vereinigten Königreich.
- Besonders abhängig von importierten Vorleistungen sind die Textilindustrie (63,4 Prozent ausländische Wertschöpfung) und die Elektronik (45,2 Prozent). In der chemischen und pharmazeutischen Industrie kommen 39,3 Prozent der Wertschöpfung aus dem Ausland, in der Automobilindustrie und dem Maschinenbau sind es 29,0 bzw. 28,2 Prozent.

Das sind die PS-Zahlen der Lieferkette.

Wenn wir genau hinsehen, bemerken wir den Triple-Schock, der die globale Wirtschaft erschütterte:

- Erstens wurden internationale Lieferketten unterbrochen, weil es zu Produktionsausfällen kam – zuerst in China, wo der Erreger erstmals auftrat. Diese Ausfälle haben die starke Abhängigkeit der Industriestaaten von China offengelegt.
- Zweitens wurden globale Wertschöpfungsketten angesteckt. Diese sind weniger Lieferketten als vielmehr hocheffiziente und komplexe Produktionsnetzwerke: Der Ausfall einer oder weniger Komponenten kann verheerende Auswirkungen auf den gesamten Produktionsprozess haben und diesen im Zweifelsfall komplett lahmlegen.
- Drittens wird das globale Handelssystem von einem globalen Nachfrageausfall getroffen, der aus den staatlichen Lockdown-Maßnahmen resultiert.



Um zu verstehen, was uns heute Kummer bereitet, und um Wege zu finden, diesen Kummer zu vermeiden, kommen wir nicht umhin, noch einmal einen kurzen Blick auf die „Goldenen Vor-Krisen-Zeiten“ zu werfen. Da gab es einen globalen Trend namens „Optimierung der Supply Chain“. Sprich: Die Lieferketten sollten möglichst kurz und möglichst schnell sein, kraftvoll im Antritt und dann mit großer Übersetzung direkt zum Ziel. Ungefähr so, wie wir das jeden Sommer bei der Tour de France wieder sehen, wenn die Zeitfahrer an den Start gehen.

Wie wir heute wissen, ist im Radrennsport maximale Leistung nur mit maximalen Hilfsmitteln erreichbar. Was nicht verboten ist, ist erlaubt.

So hielten es auch viele Lieferketten-Optimierer, indem sie Niedriglohnländer, Kinderarbeit, Umweltbelastung in ihre Konzepte eingliederten und auspreisten.

Mit dem Ausbruch der diversen Krisen nach 2019 zeigten sich die Schwachstellen dieses Dopings: Abhängigkeit von Dealern mit zweifelhaften Werten, massive staatliche Eingriffe an Standorten jenseits von demokratischer oder anderer Kontrolle, Unberechenbarkeit und Abhängigkeit von singulären Quellen, während alle anderen inzwischen versiegt waren. Wir erinnern uns vielleicht noch an den anfänglich dramatischen Mangel an Schutzmasken während Corona. Das war ein solcher Fall – allerdings verhältnismäßig harmlos im Vergleich zu den

Lieferengpässen und -stillständen bei Adblue-Zutaten, bei Microchips oder bei Kabelbäumen. Die MAN zum Beispiel stand von heute auf morgen mit leeren Bestückungsrobotern da, weil ihr – einziger! – Zulieferer in der Ukraine in der über Nacht von der Welt abgeschnitten war. Bittere Konsequenz anno 2022: **Produktionsstopp!**

Dabei standen die Warnzeichen leuchtend an der Wand bzw. auf dem Management Dashboard der Optimierer. Zitat aus dem 10. Hermes Barometer aus dem April 2019: *„Die umfassende Optimierung der Supply Chain tangiert eine Reihe interner und externer Prozesse. Gerade in größeren Unternehmen mit einer umfangreichen Zahl involvierter Partner, kann das eine große Herausforderung sein“*, sagte damals Jan Bierewirtz in seiner Eigenschaft als Division Manager Commercial bei Hermes international.

Denn das Paradoxe an dieser Supply Chain Optimierung ist: Um die Komplexität aufzulösen, muss erst einmal eine neue Komplexität geschaffen werden. Die heißt Optimierungsprozess. Wer an irgendeiner Stelle im Unternehmen konsequent Veränderungen umsetzt oder umsetzen will, weiß genau, was gemeint ist. So gaben denn auch 84 Prozent der Entscheider größerer Unternehmen zu Protokoll, dass viele Unternehmen den Aufwand zur Veränderung unterschätzen.

Mehr als die Hälfte von ihnen gab außerdem an, dass

- Kommunikationsprobleme zwischen den beteiligten Partnern (55 Prozent),
- der Zeit- und Kostenaufwand für die Implementierung notwendiger Technologien (51 Prozent) •

sowie zu wenig vorhandene Ressourcen und Know-how in betroffenen Unternehmen (48 Prozent) die Optimierung der Supply Chain erschweren.

- An der Kooperationsbereitschaft, aufgrund unterschiedlicher strategischer Ziele, mangelt es nach Umfrage lediglich rund einem Drittel der Befragten (36 Prozent).

Von Quarantänen, Lockdowns und Kriegen war da noch gar nicht die Rede. Von der Verletzlichkeit von Lieferketten auch nicht.

Man konnte damals und kann heute jeden Praktiker im LBS fragen, wie es um die Umsetzung von „Optimierungen“ in der Praxis bestellt ist, die auf dem Reißbrett geplant wurden. Sie alle werden Ihnen geradeheraus bestätigen, dass die wahren Optimierer im laufenden Betrieb die Logistiker sind, die mit verbundenen Augen einhändig den Warenein- und -ausgang jonglieren, während sie, auf einem Bein hüpfend, mit der anderen Hand und dem anderen Fuß Störungen und Hindernisse aus dem Weg räumen.

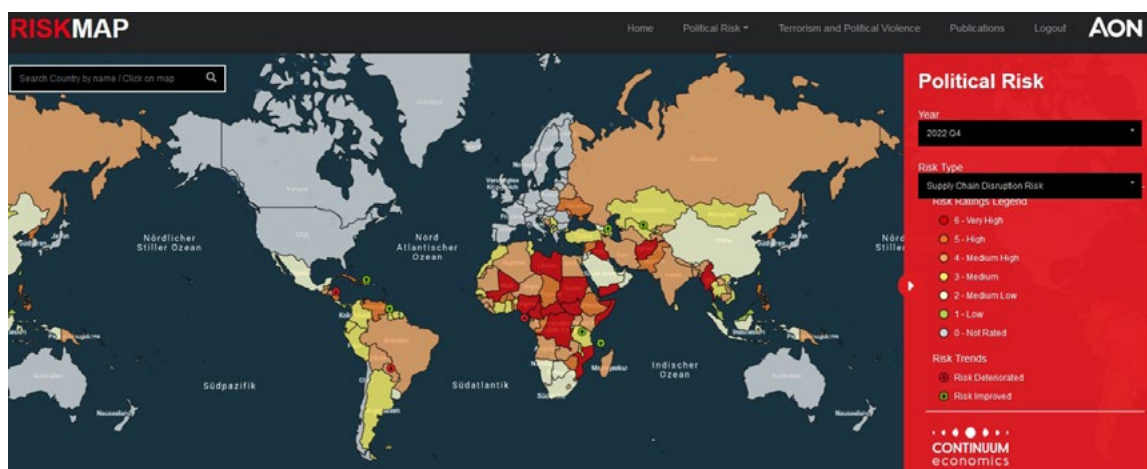
Die nicht geplanten Krisen und das Wegbrechen ALLER Redundanzen hat ihnen dann allerdings den Boden zum Hüpfen unter den Füßen weggezogen. Also mussten sie schnell mal fliegen lernen. Haben sie getan. Trotz gesperrter Airports und Lufträume.

Wir alle, ob als Privatleute oder als Geschäftsleute, haben unseren Wohlstand als Standort auf die ungestörte Dynamik von Arbeitsteilung und Lieferketten aufgebaut. Derzeit bekommen wir alle zu spüren, was es bedeutet, wenn Lieferketten nicht nur knirschen, sondern reißen. Der Wohlstand ist bedroht.

Wir spüren es noch immer. Auch wenn der Gaspreis gerade wieder weit unten ist. Der Spritpreis ist es nicht. Einssiebzig für den Liter – haben wir uns daran schon gewöhnt? Und welche Lieferkette muss hier dringend halten, damit wir das Niveau sichern können? Haben wir alle Lieferanten unter Kontrolle, können wir langfristig absehen, wie sie sich uns Abnehmern gegenüber verhalten werden?

Wagen wir einen kurzen Ausflug ins Gelände der Unwägbarkeiten. Gegenwärtig betrachten wir unsere Lieferketten viel intensiver aus einer anderen Perspektive: Es gibt von der EU her neue Richtlinien, was eine „gute“ und was eine „schlechte“ Lieferkette ist. Den Unterschied machen ethische Bewertungen, deren Einhaltung strikt bürokratisch geregelt ist. Also: Sie enthält Regeln, die für normale Marktteilnehmer gelten. Was politisch Verantwortliche aber nicht davon abhalten darf und soll, mit x-beliebigen Regenten rund um den Globus trotzdem Gespräche zu führen und zu verhandeln.

Keine Frage: Die sollen und dürfen das. Aber daraus Rechtssicherheit für unser unternehmerisches Handeln abzuleiten – das ist nicht vorgesehen. Was insofern spannend wird, wenn, wie gerade geschehen, ein US-Bundesstaat auf seinem Territorium Kinderarbeit legalisiert. Zunächst brauchen wir uns darum, scheinbar, nicht zu kümmern. Sobald aber einer die Compliance-Keule auspackt, sind wir mitgefangen – mitgegangen. So gesehen ist das Lieferkettengesetz vielleicht auch hilfreich, insgesamt gesehen aber eine bürokratische Kante mehr, an der sich die Kette reibt.



Uns aber sind die Hände gebunden. Denn die Pflichten zur Prüfung und Dokumentation sind schon für große Unternehmen nicht zu meistern. Wie sollen da Mittelständler und Kleinbetriebe damit fertig werden?

Dem einen oder anderen mag angesichts dieser Zustände die Vision vom Ende der Globalisierung erscheinen. Zurück mit der Kabelbaumproduktion nach Bayern! Ganzheitliche Laptopfertigung im Freistaat! Weißblauer Aushub seltener Erden! Sie merken schon: Da wird nix draus, weil nix draus werden kann. Nicht einmal der Münchner im Himmel könnte das zuwege bringen.

Was dann?

Wer sich ein paar Zeilen zurückerinnert, an die Hürden und Störfaktoren, weiß, was diese gemeinsam haben: Es sind Risiken. Risiken, bei denen wir uns nicht der Hoffnung hingeben dürfen, dass sie sich schon irgendwie auflösen werden. Risiken, die uns auf allen Ebenen unseres Unternehmersdaseins die Handlungsfreiheit einschränken oder gar rauben, wenn wir sie ausblenden. Risiken, die den Wert unserer Firmen dauerhaft beschädigen oder gar eliminieren können.

Darauf gibt es einerseits naheliegende Antworten. Zahlreiche Unternehmen reagieren auf die aktuelle Situation mit der Verkürzung oder Verlagerung ihrer Lieferketten. Die einen setzen auf Nearshoring, also den kurzen Weg in Nachbarländer. Andere entscheiden sich für Friendshoring also die Verlagerung von Teilen der Lieferkette in befreundete Länder, die auch in Nordamerika oder Südostasien liegen können.

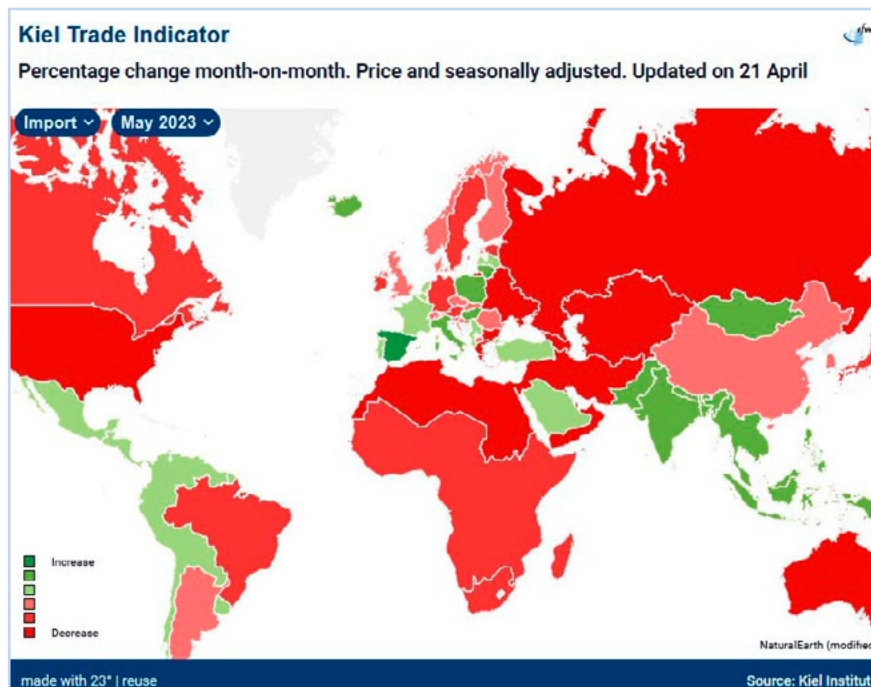
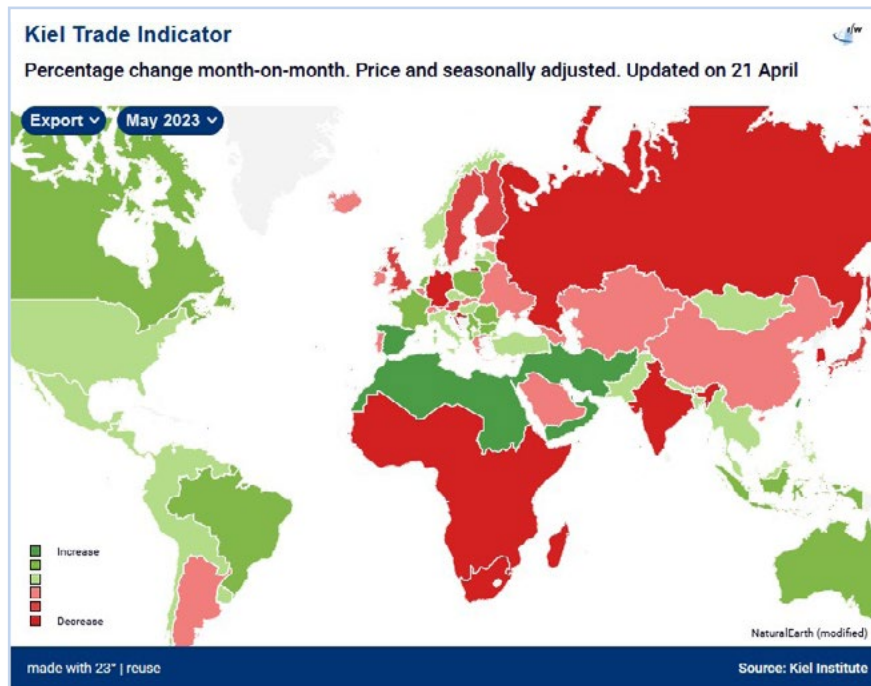
Solche kurzfristigen Feuerlöschaßnahmen sind wohl geeignet, um die aktuelle Situation zu bewältigen. Aber dass die Ausweitung von Lagerhaltung oder Sonderfahrten zur Beseitigung kurzfristiger Versorgungsstörungen der Wahrheit letzter Schluss sein können, ist stark zu bezweifeln. „Kostspielige Maßnahmen wie diese sind wenig zukunftsorientiert und kaum geeignet, die Lieferketten dauer-

haft resilient zu machen für weitere Krisen sowie die großen Herausforderungen unserer Zeit wie die Dekarbonisierung. Stattdessen belasten sie die Bilanzen der Unternehmen zusätzlich zu den ohnehin schon hohen Preisen“ – so Dr. Jürgen Sandau, Partner bei Deloitte und verantwortlich für den Bereich Supply Chain & Network Operations.

Die konsequente, belastbare und dauerhafte Antwort auf die genannten Gefahren kann daher nur ein neues Risikobewusstsein sein. Schauen wir ins Cockpit einer Boeing oder eines Airbus. Alle Systeme, die das Flugzeug in der Luft halten, sind doppelt oder dreifach ausgelegt. Das nennt sich „Redundanz“ und ist auch für Zuliefer- und Logistikstrukturen angesagt. Ja, das kostet Geld. Aber es wird, so lehren uns alle Erfahrungen aus unserer Branche, weniger teuer als Ausfall oder Stillstand.

Kurzum: Wir stehen in der deutschen Wirtschaft vor der Aufgabe, ein Risikomanagement zu installieren, das der Globalisierung gerecht wird. Es wird sich von Branche zu Branche unterscheiden, auch verschiedene Betriebsgrößen werden wir differenziert betrachten müssen. Aber ohne bewährte Ausweich- und Umleitungsverfahren, ohne Kapazitätsreserven oder eine Hochleistungs-Disposition (und das entsprechende, qualifizierte Personal dafür) wären wir nicht in der Lage, auch kurzfristige Risiken aufzufangen.

Sie sehen in den folgenden Abbildungen eines der Instrumente dafür, relativ einfach gestrickt, nicht besonders differenziert – aber doch höchst aussagefähig.



Diese Screenshots zeigen den „**Kiel Trade Indicator**“ des Kiel Instituts für Weltwirtschaft. Er wird fortlaufend aktualisiert und liefert auf den ersten Blick eindeutige Signale, wie es hinter dem Horizont des Kalenders aussieht. Es gibt einige solcher Tools, die unterschiedliche Faktoren beobachten und bewerten. Ihre Botschaften werden künftig auch für Nicht-Logistiker zur Pflichtlektüre, die ein aktives, lebendiges Risikomanagement betreiben, das zu langfristigen Konzepten auch kurzfristiges Handeln verlangt. Bevor jemand fragt: Nein, das kann einem keine KI abnehmen. Ja, wir werden befähigtes Personal dafür brauchen.

Wir alle stehen hier vor einem neuen Aufbau bzw. Design der Supply Chain. Die strategischen und logistischen Fragestellungen dafür sind sehr vielfältig. Sie umfassen einen langen Zeithorizont – bis zu zehn Jahre. Und sie beeinflussen den Unternehmenswert maßgeblich. Darum ist es Pflicht, bereits in der Planungsphase die Flexibilität Wirtschaftlichkeit, Nachhaltigkeit und die Risiken verschiedener Gestaltungsalternativen zu bewerten.

Zu betrachtende Risiken im Rahmen des Supply Chain Designs sind beispielsweise:

- Entwicklung der Nachfrage
- Höhe und Entwicklung von Lohn- oder Transportkosten
- Lieferantenausfälle und Lieferschwierigkeiten
- Cyberrisiken und Risiken im Umgang mit Informationssicherheit
- Höhe und Entwicklung der Steuerbelastung oder Zollsätze
- Politische Stabilität
- Bereitschaft für Streiks und Stärke von Gewerkschaften

Erst die Berücksichtigung von dynamischen Risikofaktoren bei der Netzwerkgestaltung erzielt eine adäquate und tragfähige Entscheidungsgrundlage für Unternehmen.

Vor wenigen Monaten hat das Fraunhofer Institut für Materialfluss und Logistik, das IML, ein spannendes Whitepaper zur Supply Chain veröffentlicht. Darin werden Risikoszenarien skizziert und die diversen Faktoren analysiert, von denen Druck auf unternehmerische Entscheidungen heute ausgeht. Guter Rat: Nehmen Sie sich die Zeit, das ganze Dokument zu lesen, nicht nur die Handlungsempfehlungen am Ende. Die belohnen Sie dafür ganz konkret. Zum Beispiel zur Resilienz Ihrer Lieferketten. Das fängt bei der Digitalisierung an, geht in die Struktur von Beschaffung und Verkauf hinein, ist von Aus- und Weiterbildung berührt und bei Produktgestaltung und Ressourcenschonung noch nicht am Ende.

Ja, das hört sich auf Anhub nach Mammutaufgabe an.

Aber nur deshalb, weil die meisten von uns sich erstmals mit der Komplexität und der Ganzheitlichkeit des Themas „Lieferkette“ beschäftigen müssen. Vieles davon steht nicht im Handbuch „Wie führe ich meine Firma?“. Auch viele unserer Mitarbeitenden haben sich noch nie umfassend mit dieser Aufgabe befassen müssen.

Die Wirtschaft in unserem Lande hat bei dieser Aufgabe einen beschlagenen, einfallreichen und leistungsfähigen Partner: die Logistik-Dienstleister. Alles, was Sie derzeit in Sachen Lieferkette beschäftigt, und alles, was Sie künftig bei diesem Thema beschäftigen wird, haben unsere hochleistungsfähigen Firmen schon mehr als einmal durchdacht, entwickelt, angepasst, verändert und dann von vorne wieder innoviert. Grundsätzlich können Sie sich daher schon jetzt darauf verlassen, dass effiziente Logistikstrukturen vieles kompensieren und manches Risiko umgehen können. Wir können zwar nicht zaubern, aber wir wissen Bescheid. Das ist heute viel wert. Zumal wir unser Wissen nur zu gern mit Ihnen teilen. Denn wir liefern nicht nur Güter, wir liefern auch Beratung. Und verstehen uns dabei vor allem als Partner des Mittelstands. Denn der Austausch von Ideen und Wissen zwischen Dienstleister und Auftraggeber ist aus unserer Sicht die wertvollste Lieferkette von allen.



*Henning R. Mack,
Präsident*



DEINE SPORTLICHE SPENDE.

SEI AUCH DU EIN TEIL DER BEWEGUNG UND UNTERSTÜTZE JUNGE TRAUERENDE.

JETZT MITMACHEN!



LOGISTIK
IN BEWEGUNG



Drei Fragen an die 65. Fränkische Weinkönigin Eva Brockmann

1 Frau Brockmann, Sie sind Winzerin, studieren Weinbau und Oenologie und sind seit dem 27. Mai 2022 auch die 65. Fränkische Weinkönigin. Was verbinden Sie persönlich mit dem Weinanbaugebiet Franken und den fränkischen Winzern?

EB: „Ich glaube, dass der Wein mich geprägt hat, und mich zu der Person gemacht hat, die ich heute bin. Heimat und Wein sind für mich Herzenssache und ich bin stolz, Franken, die Silvaner Heimat seit 1659, als Fränkische Weinkönigin vertreten zu dürfen. Winzer, Gästeführer und auch Tourismus und Gastronomie arbeiten hier erfolgreich, wie in einer großen Familie, zusammen und machen unsere Silvaner Heimat zu etwas ganz großem und einzigartigem.“

2 Die Rebsorte Silvaner ist seit 1659 in Franken beheimatet und fühlt sich hier so wohl wie nirgendwo anders auf der Welt. Was macht den Silvaner in Franken aus Ihrer Sicht so einzigartig?

EB: „Silvaner ist ganz klar unsere Identität. Keine andere Rebsorte passt so perfekt zu Franken. Was ihn einzigartig macht, sind seine vielen verschiedenen Gesichter. Er funktioniert wunderbar als leichter Sommerwein, aber auch als großer Wein oder als Eiswein ist er unschlagbar. Und er taugt als wunderbar vielseitiger Essensbegleiter. Zudem spiegelt der Silvaner die Trias, eine Bodenformation aus Keuper, Muschelkalk und Buntsandstein, auf der unsere Reben wachsen perfekt wider und macht so jeden Schluck zu einem Erlebnis. Eben ein echter Franke seit 1659.“

Weinanbaugebiet Franken

Franken ist mit 6.306 Hektar Rebfläche das größte Weinanbaugebiet im Freistaat Bayern (Gesamtrebfläche in Bayern: 6.422 Hektar). Rund 600 Weingüter verkaufen ihre Weine ab Hof und etwa 2.900 Winzerfamilien sind in drei fränkischen Winzergenossenschaften organisiert. Dabei gilt der Bocksbeutel als fränkisches Qualitätsmerkmal. Das Weinanbaugebiet Franken ist weltweit besonders für die Rebsorte Silvaner bekannt, die dort seit dem Jahr 1659 beheimatet ist. Mit seinen über 200 Wein- und Winzerdörfern ist Franken eine beliebte Touristendestination.



Sie erleben in einem Jahr Amtszeit bis zu 400 Termine. Welche kulturellen Orte in Franken, der Silvaner Heimat seit 1659 muss man unbedingt gesehen haben?

EB: „In Würzburg natürlich die Fürstbischöfliche Residenz als UNESCO Weltkulturerbe sowie ein Besuch auf der Würzburger Alten Mainbrücke. Dort kann man mit Aussicht auf die Weinberge, das Käppele und die Festung Marienberg ein Glas Brückenschoppen genießen. Ein Halt bei einem der magischen Orte des Frankenweins, genannt „terroir f“ finde ich ebenfalls ganz wichtig, um mehr über den Wein und seine Besonderheiten zu erfahren und einfach mal den Blick über die jahrhundertalte Kulturlandschaft schweifen zu lassen. Nahe meines Heimatorts in Churfranken sind die vielen Heckenwirtschaften ein nicht nur gelebtes sondern auch sehr leckeres Kulturgut. Im persönlichen Gespräch erfährt man nicht nur viel über den Winzerort und die Winzerfamilie, sondern lernt auch welche Geschichten und Erlebnisse im Weinbau stecken.“



Pressekontakt
 Gebietsweinwerbung
 Frankenwein-Frankenland GmbH
 Michael Bock 0931/390 11-10
 mb@haus-des-frankenweins.de

„Entdecke die Zeit“ ist das zentrale Leitmotiv Bad Kissingsens. In Form von sechs Themen-welten macht der bekannteste Kurort Deutschlands „Zeit“ in all ihren Erscheinungsformen erlebbar. In einer Welt, in der Erholung und Entschleunigung im Alltag oft zu kurz kommen, lässt das Bayerische Staatsbad den Luxus der Zeit wiederentdecken.

Auf Entdeckungs- reise durch die Zeit

Zeit für Gesundheit

In Bad Kissingen stehen ein gesunder Lebensstil und seelisch-mentale Gesundheit im medizinischen Fokus. Mit der Themenwelt „Zeit für Gesundheit“ zielt das Staatsbad auf die Schärfung des Bewusstseins für ureigene Bedürfnisse von Körper, Geist und Seele ab.

Im modernen Alltag fehlt oftmals die Zeit, um in sich hinein zu spüren und seelischen und körperlichen Befinden die nötige Aufmerksamkeit zu schenken. Doch nur, wenn Körper, Seele und Geist im Einklang sind, ist ein langfristiger gesunder Lebensstil möglich. Hierfür ist Resilienz von großer Bedeutung. Deshalb gibt Bad Kissingen seinen Besucher*innen Strategien an die Hand, die unterstützen, den Alltag mit Lebensfreude zu meistern und ungünstige Denk- und Verhaltensmuster durch gesündere zu ersetzen.

Unterstützung erfahren Gäste dabei unter anderem durch die renommierten Fachkliniken und Sanatorien, die umfangreiche Maßnahmen zur Rehabilitation anbieten und damit sowohl körperliche als auch psychische Beeinträchtigungen behandeln. Neben therapeutischen Anwendungen steht dort auch Hilfe zur Selbsthilfe im Vordergrund, um präventiv Körper, Geist und Seele zu stärken.

Das Bayerische Staatsbad Bad Kissingen bietet das perfekte Setting für einen Gesundheitsaufenthalt, z.B. im Rahmen einer ambulanten Badekur.

Dazu tragen beispielsweise die natürlichen Heilmittel, die ortsansässigen Gesundheitsdienstleister*innen sowie die therapeutische Landschaft in den Gärten und Parks mit passenden Angeboten bei. Unter anderem kann die ambulante Badekur durchgeführt werden, um die unterschiedlichsten Beschwerden vorzubeugen oder sie zu lindern. Damit sich Gäste und Patient*innen bei dem breiten Spektrum an Gesundheitsangeboten – von Rehabilitationsmaßnahmen bis hin zur ambulanten Badekur – zurechtfinden und sich einen Überblick verschaffen können, gibt es in Bad Kissingen den besonderen Service der Gesundheitslots*innen. Diese können über die verschiedenen Möglichkeiten im Gesundheitsbereich informieren, beraten und beispielsweise Hilfestellung bei der Auswahl geeigneter Gesundheitsanbieter*innen leisten.

Mit einem Zentrum für authentische Ayurveda-Medizin aus Indien bietet Bad Kissingen zum Thema „mentale Gesundheit und gesunder Lebensstil“ eine weitere Heilkunst. Mit seinem Angebot ermöglicht das Zentrum Gästen, zur Ruhe zu kommen, die innere Balance zu finden und Freiräume für eine erfüllende Lebensgestaltung zu schaffen.



Bewusst im Moment

Ein Fest für alle Sinne bieten die Elemente der Themenwelt „Bewusst im Moment“, in der Achtsamkeit, Wahrnehmung und Bewusstsein im Fokus stehen. Mit zahlreichen Veranstaltungen und Einrichtungen lässt Bad Kissingen den Augenblick genießen und den Alltag mit seinen Anforderungen loslassen.

Im Luitpoldpark können Gäste durch den „Dreiklang“ mit mediterraner Kneipplandschaft, Barfußlabyrinth und Klanggarten sich selbst in Achtsamkeit üben, ihre Wahrnehmung schulen, sowie Körper, Seele und Geist harmonisieren. Beim Angebot Waldbaden taucht man in die Atmosphäre des Waldes ein und genießt die Natur mit allen Sinnen. Ein Konzert der Staatsbad Philharmonie Kissingen oder kulinarische Führungen schaffen abendrein kulturelle Möglichkeiten für bewusste Momente.

Im Rhythmus der Natur

Seine Gärten und Parks sowie das idyllisch grüne Umland tauchen das Weltbad in kraftvolle Ruhe. Ob im Kurgarten, Luitpoldpark oder Rosengarten: Überall finden Besucher*innen Gelegenheiten, um innezuhalten und den eigenen natürlichen Rhythmus wiederzufinden. Auch beim Joggen, Nordic Walking oder Wandern bringt Bad Kissingen seine Gäste in Einklang mit der wunderschönen, gepflegten Landschaft und lässt die innere Uhr bewusster spüren.

Die passend zu den Jahreszeiten stattfindenden Veranstaltungsreihen wie der Kissinger Sommer, der Kabarethherbst oder der Kissinger Winterzauber sorgen ebenso für die bewusste Wahrnehmung eines natürlichen Rhythmus und verzaubern Besucher*innen Jahr für Jahr.

Alte und neue Rituale



Wasser steht im Mittelpunkt der Themenwelt „Alte und Neue Rituale“. Eine Auszeit in Bad Kissingen bietet die Chance, alte Rituale abzulegen und durch neue, gesündere Rituale auszutauschen. Wiederkehrende Abläufe wie Trinkkuren, feste Zeiten von Spaziergängen, Solebädern und Schlaf sind gerade in hektischen Zeiten von großer Bedeutung. Bad Kissingen bietet hierfür eine exzellente Mischung traditioneller Kuranwendungen und zeitgemäßer Gesundheits- und Wellnessangebote.

Die Themenwelt „Vergangene Zeiten“ beleuchtet Bad Kissingens lebendige Geschichte als Weltbad im Glanz alter Tage. Schließlich war das Staatsbad einst Treffpunkt für Adelige, Aristokrat*innen und Künstler*innen. Nicht nur die schicksalsgeplagte Kaiserin Elisabeth „Sissi“ von Österreich suchte hier nach Linderung für ihre Leiden. Auch Reichskanzler Otto Fürst von Bismarck besuchte den Kurort jedes Jahr zum Abnehmen. Musiker und Literaten wie Theodor Fontane, George Bernard Shaw oder Richard Strauss erfrischten Körper, Seele und Geist in Bad Kissingen.

Kreative Auszeit

Bad Kissingen ist ein Ort, an dem sich kreative Auszeit und kreativer Ausdruck auf wundersame Weise miteinander verbinden. Inmitten von Parks und inspirierender Architektur können Besucher*innen ihre Fantasie beflügeln lassen. Dank guter Infrastruktur und hochkarätigen Kultur- und Gesundheitsangeboten ist das Bayerische Staatsbad ein überregional anerkannter Ort für Tagungen, Kongresse und Veranstaltungen. Das historische Ambiente von Regenten- und Arkadenbau lässt Gäste den Alltag für kurze Zeit vergessen und so der Kreativität freien Lauf.

Zu neuer Schaffenskraft verhilft außerdem eine Auszeit in den Parks und Grünanlagen, wie bei Wanderungen, Radtouren oder auf dem Golfplatz.

Welterbe in Bad Kissingen



Vergangene Zeiten

Ein wahres Historienspektakel bietet Jahr für Jahr das Rakoczy-Fest: Ende Juli feiert Bad Kissingen seine glanzvolle und ruhmreiche Geschichte ausgelassen mit Musik, Tanz und Köstlichkeiten. Kaiser*innen, König*innen, Fürst*innen und Künstler*innen, die einst im Bayerischen Staatsbad als Kurgäste ihre Spuren hinterlassen haben, werden von Laiendarsteller*innen ein Wochenende lang zu neuem Leben erweckt und mischen sich unter die feiernde Menge. Nicht zuletzt lassen prachtvolle historische Gebäude wie der Regentenbau mit dem Max-Littmann-Saal sowie der Arkadenbau mit dem Rossini-Saal die ruhmreiche Vergangenheit Bad Kissingens allgegenwärtig erscheinen. Die historischen Gebäude und Kuranlagen können täglich besichtigt oder im Rahmen einer Gästeführung erkundet werden.

Regentenbau, Arkadenbau, Kurtheater und vieles mehr – Bad Kissingen glänzt mit stilvoller, bestens gepflegter Architektur. Diese Bauwerke sind sichtbarer Beleg einer jahrhundertealten europäischen Tradition: Der sommerlichen Fahrt ins „Bad“. Elf weltweit renommierte Heilbäder aus sieben europäischen Ländern haben sich zusammengeschlossen, und wurden als UNESCO-Welterbestätte anerkannt. Dies sind neben dem Bayerischen Staatsbad Bad Kissingen Karlsbad, Marienbad, Franzensbad, Spa, Baden-Baden, Bad Ems, Bath, Vichy, Montecatini und Baden bei Wien.

Bei der Erlebnisführung „Ein Streifzug durch Bad Kissingen als UNESCO-Welterbe“ erfahren Besucher*innen, wie König Ludwig I. den Weg zur europäischen Kurstadt ebnete und wandeln auf den Spuren dieses kulturellen Erbes. Die Bedeutung, die die Kuranlagen und der Kurgartens, die Brunnenfrauen und das Kurorchesters, die heutigen Staatsbad Philharmonie Kissingen, bis heute inne haben, wird dabei herausgestellt.

Darüber hinaus erleben Gäste bei der „Kulinarischen Welterbetour“ das einzigartige Zusammenspiel von köstlichen Leckereien und einer spannenden Stadtgeschichte. Dabei erfahren die Teilnehmer*innen, dass Bad Kissingen neben beeindruckenden Prachtbauten und einer traditionsreichen Historie auch kulinarisch einiges zu bieten hat. Vom „Maxwasser“ mit feinem Gebäck über „Blaue Zipfel mit Ballingbrot“ und Silvaner hin zu Quiche mit fränkischem Rosé – Teilnehmer*innen lernen bei diesem besonderen Stadtrundgang die genussvolle Seite Bad Kissingens kennen, gespickt mit interessanten Einblicken in Bad Kissingens Beitrag zum UNESCO-Welterbe „Die bedeutenden Kurstädte Europas“.

www.badkissingen.de

Wir bedanken uns

für die freundliche Unterstützung
unserer Sponsoren

 <p>AKTIV ASSEKURANZ Makler</p>	 <p>DMG Aktiengesellschaft</p>	 <p>M / Flughafen München</p>	 <p>Spedifort E-LEARNING FÜR SPEDITIONEN INNOVATIV</p>
 <p>K Kässbohrer</p>	 <p>KLV RENT® NUTZFAHRZEUGVERMIETUNG</p>	 <p>KÖGEL</p>	 <p>KRAVAG</p>
 <p>KRONE Wir transportieren Zukunft</p>	 <p>Port of Rotterdam</p>	 <p>SCHMITZ CARGOBULL The TrailerCompany.</p>	 <p>SCHUNCK GROUP</p>
 <p>SVG Süd</p>	 <p>TIMOCOM AUGMENTED LOGISTICS</p>	 <p>TÜV SÜD</p>	 <p>WIRTSCHAFTS ASSEKURANZ MAKLER AG</p>

**LBS - Landesverband
Bayerischer Spediteure e.V.**

Wilhelm-Wagenfeld-Str. 4, 2. Stock
80807 München
Tel. 089 30 90 707 0
Fax 089 30 90 707 77
info@lbs-spediteure.de

www.lbs-spediteure.de
www.bildung-spedition.de

Impressum

Herausgegeben vom LBS - Landesverband
Bayerischer Spediteure e.V.
Redaktion: Ulrich Pfaffenberger
Design: MagLAB Design Henrik Löhnig,
Grafik-Designer AGD, Kersten v. Sohlern

Gemeinsam auf der Überholspur.

Offizieller Sponsor

LBS - Landesverband Bayerischer Spediteure e.V.



Noch näher dran
wäre in Ihrem Wohnzimmer.

Der Weg zu KLV.rent ist nicht weit. An unseren **16 Standorten** in Deutschland finden Sie kompetente Ansprechpartner und zielführende Lösungen für jedes Ihrer Anliegen.

KLV.rent
Nutzfahrzeugvermietung

Entdecken Sie unser Angebot an modernen
Nutzfahrzeugen zum Mieten oder Kaufen
jetzt online auf KLV.rent

