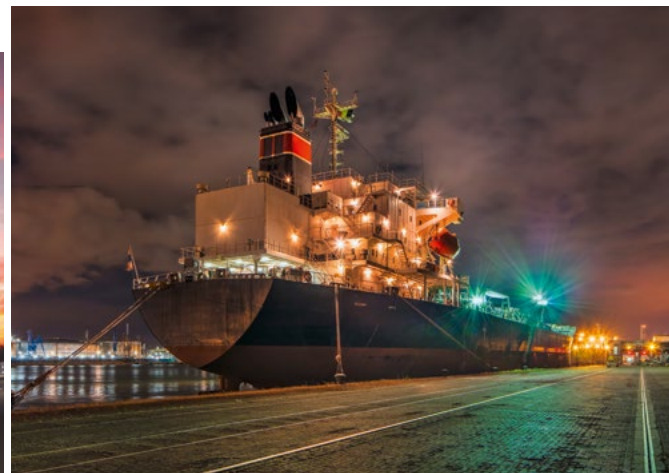


75 Jahre LBS



1947 | 2022



LBS - LANDESV ERBAND **LBS**
BAYERISCHER SPEDITEURE E.V.

LBS - Akademie

Ihre Adresse für Weiterbildung



Zum Geleit



In den 75 Jahren seines Bestehens hat sich der LBS – Landesverband Bayerischer Spediteure e.V. als starke und kompetente Vertretung seiner Branche immer wieder aufs Neue erfunden. Die Tatsache, dass wir heute auf der Zugspitze mit Respekt und Dankbarkeit auf dieses Dreivierteljahrhundert tatkräftiger Verbandsarbeit zurückblicken können, ist vor allem einem zu verdanken: dem unermüdlichen ehrenamtlichen Engagement unzähliger Mitglieder in einem starken Verband. Was sie im LBS über ihre täglichen Pflichten im eigenen Betrieb hinaus geleistet haben, ist wahres Unternehmertum.

Diese Veröffentlichung ist darum auch mehr als eine Chronik. Sie ist Zeugnis für gelebte Partnerschaft, für effiziente Kommunikation und für die Bereitschaft Knowhow zu teilen und Haltung zu zeigen. Das macht uns zuversichtlich für die kommenden Jahre und Jahrzehnte. Handel und Transport sind untrennbar verbunden. Solange der Globus sich dreht und Warenströme ihn umfluten, so lange werden Spedition und Logistik dafür sorgen, dass Güter dorthin kommen, wo sie gebraucht werden – flexibel und zuverlässig, innovativ und agil. Der LBS wird seinen Beitrag dazu leisten, dass in dieser Welt auch künftig Bayern seiner Schlüsselrolle als starker Logistikstandort gerecht wird und dass der Wohlstand erhalten bleibt „unterm Himmel weiß und blau“.

München, 8. Juli 2022

Präsidium, Vorstand und Geschäftsführung des LBS



BERUFLICHE BILDUNG

*Digitaler Wandel
gibt den Ton an*



Markus Kaiser
Vorsitzender
Fachausschuss
Berufliche Bildung

Die Umstellung in der Arbeit der LBS Akademie während der Pandemie hat es gezeigt: Aus- und Weiterbildung in unserer Branche ist bestimmt vom digitalen Wandel. Das gilt für die Inhalte genauso wie für die Methoden. Insbesondere mit Blick auf Wettbewerbsfähigkeit und Arbeitgeberattraktivität ist sie der Schlüssel zur Zukunft der beruflichen Bildung in Speditionen und in der Logistik. Beim Blick in die Zukunft sind wir gut beraten, unsere Kommunikation darauf auszurichten – von den Führungskräften bis zu den Auszubildenden. Digitale Tools werden uns alle im Zeichen des Fachkräftemangels in die Lage versetzen, agil und nachhaltig Krisen zu meistern und uns auf wandelnde Märkte einzustellen.



Roland Kuhn
Vorsitzender
Fachausschuss
Internationale
Spedition

Ein Schiff, das sich im Suez-Kanal querlegt. Ein Bundesland, das nach Gutdünken den Transfer von Waren und Gütern „dosiert“. Ein Mitgliedsland, das sich ohne Rücksicht auf Verluste, aus der EU ausklinkt. Ein Krieg, der Beteiligte und Unbeteiligte aus der Bahn wirft. Und im Wochentakt neue Regeln, Vorschriften, Gesetze und Verordnungen, die uns und unsere Kunden zwingen, Bewährtes auf den Kopf zu stellen. Mehr denn je sind internationale Speditionen gefordert, Brücken zu schlagen, Lücken zu schließen und besonders stark belastete Elemente zu stärken oder zu ersetzen, damit die Lieferketten, lang oder kurz, nicht reißen oder verkanten. Diese Aufgabe wird, allen digitalen und technischen Hilfsmitteln zum Trotz, immer aufwendiger. Umso wichtiger ist die Qualifikation und Begeisterung der Menschen, die sie lösen.

*... und ständig ächzt die
Lieferkette*



INTERNATIONALE SPEDITION



Markus Zweckstätter
stellv. Vorsitzender
Fachausschuss Lagerei
& Distributionslogistik

Zwei intensive Jahre voller Hindernisse, Umwege und Unterbrechungen haben es ans Licht der Öffentlichkeit gebracht: Logistik ist ein wertvoller Beitrag zum Leben in Sicherheit und Wohlstand. Und ein sehr anfälliges Konstrukt bei Störungen und Krisen. Wie ein Spinnennetz ist es von den beteiligten Unternehmen auf Flexibilität und Reißfestigkeit gewoben. Aber dem radikalen Einsatz von politischen Besen nicht gewachsen. Die Ignoranz, mit der dem umweltfreundlichen Transportmittel Binnenschiff das Wasser unter dem Kiel weggewischt wird, spricht Bände für das grandiose Missverständnis für die Komplexität unserer Aufgaben. Wie immer in der Geschichte unserer Paradedisziplin sind Stoppschilder keine Lösung. Das Können und der Innovationsgeist der Unternehmen brauchen die Bereitschaft von Politik und Gesellschaft, für Bewegungsfreiheit und stabile Infrastruktur zu sorgen. Sonst werden selbst Drohnen und Lastenfahrräder nirgendwo ankommen.



LAND- UND SCHIENENGÜTERVERKEHR

LAGEREI UND

DISTRIBUTIONSLOGISTIK



Stoppschilder lösen keine Probleme

Zwischen Wunsch und Wirklichkeit



Erich Baumgärtel
Vorsitzender Ausschuss
Land- und
Schiengüterverkehr

Es gibt wenige Funktionen im wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Leben unseres Landes, bei denen die allgemeine Anspruchshaltung und das im betrieblichen Alltag Machbare so weit auseinanderklaffen wie beim Güterverkehr auf Straße und Schiene. Schon die wohlfeile Forderung der Verlagerung von Transporten aufs Gleis scheitert am A und O aller logistischen Spitzenleistungen: den verfügbaren Kapazitäten.

Bedarf es denn wirklich einer Pandemie und die Sorge vor Knappheit von Gütern des täglichen Bedarfs wie Nudeln und Toilettenpapier, Speiseöl und Hefe, um den Ernst der Lage sichtbar zu machen? Bedarf es staatlicher Eingriffe wie in England, um begreiflich zu machen, dass wir sowohl LKW-Fahrern und Bahnpersonal, als auch den gewerblichen und kaufmännischen Mitarbeitern unserer Branche auskömmliche Löhne und Gehälter bezahlen müssen?

Es darf KEINE Pandemie brauchen, um den Ernst der Lage sichtbar zu machen, der durch Verordnungen, steigende Preise und Abgaben sowie anhaltender Geringschätzung unserer Leistung noch verschärft wird. Der Wert unserer Dienstleistung muss ins Bewusstsein rücken, daran müssen wir alle arbeiten.

Oscar Wilde sagte: „Heute kennt man von allem den Preis, von nichts den Wert“ – das ist mehr als 120 Jahre her. Ich denke, das sollte uns zu denken geben.



LUFTFRACHT

Mehr *Schubkraft* für *maximale Flexibilität*



Ralph Biller
Vorsitzender
Fachausschuss
Luftfracht

Luftfracht hat sich mehr und mehr zur Herzschatzkammer des weltumspannenden Frachtverkehrs entwickelt. Die Abhängigkeit der Volkswirtschaften von der Verfügbarkeit der Hochgeschwindigkeitstransporte ist rund um den Globus enorm – Bayern ist als Hightech-Standort mehr denn je angewiesen auf die Erreichbarkeit im Luftverkehr. Umso mehr müssen wir Services und Flexibilität entwickeln, um in einem Umfeld von knappen Ressourcen, politischen Verwerfungen und Engpässen in der Infrastruktur weiter mit tragfähigen Lösungen aufzuwarten. Die Pandemie forderte unser Meisterstück, die Zukunft unsere ganze Kraft. Dabei bauen wir auf die Leistungsfähigkeit einer Hightech-Industrie, uns die Werkzeuge dafür an die Hand zu geben.

Jonglieren mit vielen Unbekannten



Thomas Kneissl
Vorsitzender
Fachgruppe Möbel

Unsere Arbeit hat sich in einen Zustand verwandelt, der Routine fordert, aber kaum mehr routinemäßige Dienstleistungen zulässt. Womit müssen wir fertig werden? Mit dem ungebrochenen Drang in die Städte. Mit Veränderungen, die „new work“ in Unternehmen mit sich bringt. Mit gut gemeinten, oft aber realitätsfern umgesetzter urbaner Verkehrspolitik. Wir sind das Zupacken gewohnt. Wir wissen, wo man den Hebel ansetzen muss, um Großes zu bewegen. Wir finden täglich neue Lösungs-Formeln mit neuen „Unbekannten“. Aber es ist auch an der Zeit, unseren Beitrag zur Lebenskultur und zur Umbaufähigkeit der Wirtschaft ins Blickfeld der Öffentlichkeit zu rücken, um angemessene Wertschätzung dafür zu erhalten.



FACHGRUPPE MÖBEL

Neue Wege finden, gestalten und gehen



Matthias Ketschau
Vorsitzender
Fachausschuss
Soziales

Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen sowie tarifliche Vergütungsregelungen sind in den vergangenen Jahrzehnten durch die Tarifpartner und damit auch durch den LBS erfolgreich gestaltet worden.

Die Herausforderungen sind in den letzten Jahren größer geworden: Neue Beschäftigungsformen, die Digitalisierung der Arbeitswelt, gleichzeitig aber auch immer neue und komplexe gesetzliche Vorgaben und ein verstärkter Fachkräftemangel fordern die Sozialpartner und der Verband in besonderer Weise. Diese Entwicklung vollzieht sich vor dem Hintergrund einer abnehmenden Tarifbindung.

Der Verband und seine Mitglieder müssen daher stärker als in früheren Jahren innovative Ansätze für diese Fragen finden und vor allem miteinander teilen und dafür streiten, diese

auch umzusetzen. Dabei muss die gesamte Bandbreite der Unternehmensgröße und Branchenschwerpunkte, die den Verband prägen, ihren Platz finden.

Konkrete Ziele sind dabei eine Flexibilisierung der Arbeitszeitregeln, durch die den Bedürfnissen der Mitgliedsunternehmen besser entsprochen wird, und moderne Vergütungsformen, die uns im Wettbewerb mit anderen Branchen besser positionieren.



SOZIALES

Die Vorsitzenden unserer Fachausschüsse

Markus Kaiser	Fachausschuss Berufliche Bildung
Roland Kuhn	Fachausschuss Internationale Spedition
Manfred-Jürgen Fichtl	Fachausschuss Lagerei und Distributionslogistik
Erich Baumgärtel	Fachausschuss Land- und Schienengüterverkehr
Ralph Biller	Fachausschuss Luftfracht
Thomas Kneissl	Fachgruppe Möbel
Matthias Ketschau	Fachausschuss Soziales



Generation Zukunft.

Nachhaltig, zukunftsorientiert, innovationsgetrieben.

Der vollelektrische eActros und der GenH2 mit der wasserstoffbasierenden Brennstoffzelle sind Meilensteine auf dem Weg zur lokalen Emissionsfreiheit.



Mercedes-Benz

Trucks you can trust

Daimler Truck AG | Vertriebsdirektion Mercedes-Benz Truck Süd

Augsburg:
Nürnberger Straße 2 · 86156 Augsburg
Tel. +49 821 79088-0
augsburg@daimlertruck.com
www.mercedes-benz-trucks-augsburg.de

München:
Frankfurter Ring 185 · 80807 München
Tel. +49 89 370097-0
muenchen@daimlertruck.com
www.mercedes-benz-trucks-muenchen.de

Nürnberg:
Neumeyerstraße 7-11 · 90411 Nürnberg
Tel. +49 911 25229-0
nuernberg@daimlertruck.com
www.mercedes-benz-trucks-nuernberg.de

Würzburg:
Kitzinger Straße 62, 97076 Würzburg
Tel. +49 931 99175-500
wuerzburg@daimlertruck.com
www.mercedes-benz-trucks-nuernberg.de

Unser Verband, unsere Verantwortung

Im Interview analysiert der Vorstand des LBS – Landesverband Bayerischer Spediteure e.V. die Vergangenheit, die Leistungsfähigkeit und die Perspektiven des Branchenverbands.

Henning R. Mack als Präsident, **Ruth Pflaum**, **Thomas Eberl** und **Manfred-Jürgen Fichtl** als „Vizes“ sowie **Sabine Lehmann** als Geschäftsführerin stehen Rede und Antwort.

Was hat unseren Verband in den vergangenen 75 Jahren stark gemacht?

Mack: Wir haben uns immer schon als dynamische Branche in dynamischen Zeiten verstanden. Schnelle Reaktionen auf Veränderungen waren unser Geschäft – in den Unternehmen wie im Verband. Inzwischen hat sich die Beschleunigung deutlich gesteigert, aber wir sind so fit, das Tempo mitzugehen.

Fichtl: Das kommt nicht zuletzt daher, dass wir als „Verband“ etwas „verbinden“, nämlich die Kräfte und das Knowhow unserer Mitglieder. Wir waren hier schon vernetzt, als es den Begriff so noch gar nicht gab.

Pflaum: Die stetige Verfolgung der Zielgeraden bei den Themen der Branche und das Miteinander haben den LBS daher besonders stark gemacht.

Lehmann: Der andere gewichtige Faktor ist unsere Verankerung in Bayern. Der Freistaat mit seiner starken Wirtschaft und seiner Lage im Herzen Europas war immer schon ein Hotspot für Speditionen und Logistiker. Natürlich waren 1947 die Themen andere, mit der strikten Reglementierung unserer Branche und dem engen Rahmen beim Marktzugang. Den Fortschritt seit damals sind wir nicht nur mitgegangen, sondern haben ihn mitgestaltet.

Mack: Das kommt uns heute zugute, wo „bayerisch“ gleichbedeutend ist mit „europäisch“. Gleichzeitig haben wir uns aber nicht größer gemacht, als wir sind, sondern haben unsere Kernaufgaben stets gepflegt. Man kann das mit Sportlern vergleichen, die aus ihrer Heimatregion auch die Kraft und die Ideen für ihre Disziplin ziehen. Nehmen Sie den Biathlon: Das ist Spezialisierung pur mit einem starken regionalen Rückgrat.

Sie haben Veränderungen angesprochen. Welche waren da entscheidend?

Mack: Bayern und unsere Branche sind im Zug der Globalisierung große Schritte vorangekommen, was Relevanz angeht. Der grenzüberschreitende Warenaustausch ist unsere Paradedisziplin – mit der auf jede Distanz und in jedem Bereich skalierbaren Supply-Chain. Dort haben wir zum Wohlstand für alle entscheidend beigetragen, indem wir aktiv und massiv dran mitgearbeitet haben, Wege und Tore zu öffnen ...

Eberl: ... während sich gleichzeitig unsere Berufsbilder stark verändert haben. Kaum etwas hat noch Ähnlichkeit mit dem was vor 20 Jahren war – geschweige denn in 1947. Schauen Sie sich z. B. die Büros, Lagerhallen, Hub's oder den Fuhrpark an ... Selbst das „Lenkrad“ im LKW ist heute ein „High-

tech-Werkzeug“. Die Erkenntnis daraus: Dynamisierung ist u. a. das entscheidende Kriterium für Erfolg. Hier müssen wir dran bleiben.

Und welche Veränderungen erwarten uns noch? Worauf muss sich die Branche, worauf müssen sich die Unternehmen und der Verband einstellen?

Fichtl: Wir sehen es in der Ukraine, wir haben es bei Corona feststellen können, wir erleben es auf vielen Ebenen angesichts der neuen Rolle von China in der Welt: Diese Welt dreht sich schneller denn je. Die Verhältnisse können wir nicht beeinflussen, aber wir können unsere Strukturen und Prozesse so aufstellen, dass sie flexibel auf jede Situation anpassbar sind. Hier kommt dem Verband als Drehscheibe für Wissen, Knowhow und Erfahrung eine

noch stärkere Rolle zu.

Pflaum: Genau deswegen ist es für sowohl für die Branche, den Unternehmen und auch dem Verband von größter Notwendigkeit stets „am Ball“ zu bleiben. Viele von uns mussten – meist negativ- erfahren welche Auswirkungen solche unvorhersehbaren Ereignisse haben können. Nicht unerwähnt darf hier die Blockade des Suezkanals sein, denn auch wenn die Wasserstraße weit weg von uns Bayern ist, wurde erneut deutlich wie sehr wir in der Logistik voneinander abhängig sind.

Mack: Der Leitsatz heißt: „Expect the unexpected.“ Alles ist möglich. Wobei die Megatrends wie Digitalisierung, Fachkräfte oder Ressourcenmanagement eher aus eigener Kraft zu meistern sein werden, als diese gefährlichen Brandherde durch Krisen, wo immer sie auch aufflammen mögen.

Eberl: Ich gehe davon aus, dass wir uns auf weitere zukünftige wirtschaftliche Turbulenzen einstellen werden müssen. Wenn man als Unternehmen weiterhin erfolgreich am Markt agieren möchte, muss man hier vorausschauend und rechtzeitig re-agieren, damit Unternehmen und Mitarbeiter vor diesen Entwicklungen weitestgehend geschützt sind. Dies ist unsere gesellschaftliche Verantwortung.



Das Präsidium des LBS – Landesverband Bayerischer Spediteure: Manfred-Jürgen Fichtl, Ruth Pflaum, Präsident Henning R. Mack, Geschäftsführerin Sabine Lehmann, Thomas Eberl (v.l.n.r.).

Wie bewerten Sie die Bereitschaft aus der Politik, Impulse aus dem LBS aufzunehmen?

Lehmann: Ein positives Beispiel vorweg: Bei der regelmäßigen Kommunikation während der Coronakrise haben wir schon feststellen können, dass viele unserer Informationen und Botschaften angekommen sind und verarbeitet wurden. Auf Landesebene ist das auch bei anderen Themen so: Wir merken, dass man uns zuhört. Die Ergebnisse sind zwar mitunter andere, als wir sie anstreben, aber wir können die Sichtweisen der Unternehmen/der Wirtschaft einbringen. Fazit: Wir konnten einiges positive im Sinne unserer Unternehmen erreichen, anderes abmildern oder manchmal auch nur schlimmeres verhindern.

Mack: Davon können wir gegenwärtig auf Bundesebene allerdings nicht ausgehen. Während unsere Kommunikationsdrähte nach Bayern und in die EU weiterhin „unter Strom“ stehen, sind sie auf Bundesebene derzeit wie abgeschaltet. Dabei kommt es genau auf diesen Dreiklang an. Nicht unsretwegen, sondern damit eine ganzheitliche Politik zum Wohle aller Beteiligten gemacht werden kann.

Eberl: Ich habe oft den Eindruck, dass unser Fachwissen tausend Mal gefiltert wird, bis es dort ankommt, wo es politisch verantwortlich in Taten umgesetzt werden soll. Nehmen wir nur das Beispiel Binnenschiff: Ökologisch beim Massengut höchst vorteilhaft, aber bei der Pflege und beim Ausbau der Verkehrsweg schlichtweg außen vor. Auf einer nicht schiffbaren Donau lässt sich kein Logistikkonzept errichten.

Lehmann: Und auf nicht gebauten Zubringergleisen zum Brenner-Basis-Tunnel und fehlenden Schienenkapazitäten auch keine umweltfreundliche Verlagerung von der Straße auf die Schiene. Es sind nicht die Spediteure, die daran kein Interesse hätten ...

Pflaum: Das ist wie im alltäglichen Leben. Der Unterschied zwischen Theorie und Praxis ist in der Theorie kleiner, doch wir sind dankbar unsere Impulse ausführen zu dürfen und somit die tatsächlichen Gegebenheiten der Politik näher zu bringen.

Unter welchem Motto sollte der LBS im Jahr 2047 sein hundertjähriges Bestehen feiern?



Mack: Mit der Zeit gegangen und erfolgreich in der Zukunft angekommen.

Warum sind Organisationen wie der LBS jenseits von Tarifverhandlungen und politischer Interessensvertretung noch zeitgemäß?

Mack: Wir brauchen eine Plattform, auf der wir uns gemeinsam mit den Megatrends unserer Wirtschaft und Gesellschaft befassen. Dazu ist ein lebendiger Verband mit lebhaftem Austausch prädestiniert. Auch für die aktive Weiterbildung innerhalb unserer Branche braucht es einen aktiven Anbieter wie die LBS Akademie, die kleinen und mittleren Unternehmen einen unmittelbaren Zugang zu Wissen auf dem neuesten Stand gibt. Das können nicht alle von uns aus eigener Kraft sicherstellen.

Eberl: Deshalb ist der gegenseitige Austausch untereinander immens wichtig! Denn in unserem globalen Geschäft begegnet man auf allen Ebenen täglich Herausforderungen. Durch den Input von allen Beteiligten im Verband bleibt man im Gespräch und miteinander verbunden – und dieser persönliche Kontakt und die Erfahrungen daraus sind durch nichts zu ersetzen.

Pflaum: Unsere Mitglieder greifen hier auf einen Erfahrungsschatz und vor allem auf ein enormes Netzwerk zurück, um sich stets Rat und Unterstützung einholen zu können. Das ist glaubwürdig, das ist nah an unserer Praxis. 75 Jahre sprechen für sich!

Lehmann: Wie wichtig ein strukturiertes Netzwerk und eine funktionierende Plattform sind, konnten wir alle während der Pandemie erleben. Wenn der Alltag durchgerüttelt wird, braucht es etwas, das Halt gibt und verlässlich ist. Das ist Verbandsarbeit pur: Wir haben unsere Lieferung an Fachinformationen deutlich verstärkt, ständig aktuelle Informatio-

Fichtl: Tempo 100. Genau unser Ding.

Pflaum: 100 Jahre LBS – eine Zeitreise der Logistik.



Lehmann: Sachverstand altert nicht. LBS bleibt jung.

Eberl: Immer in Bewegung.

nen über Newsletter und die Homepage bereitgestellt und die Präsenz der Akademie in kürzester Zeit auf online umgeschaltet. Auch der LBS als Verband verfügt über ein gutes Netzwerk mit unseren Dachverbänden DSLV und AMÖ, den Kontakten zu den Ministerien und Behörden sowie anderen Verbänden.

Fichtl: Nicht zu vergessen: In der Verbandsarbeit, hauptamtlich wie ehrenamtlich, spiegelt sich die ganze Vielfalt unserer Branche. Das ist das beste Rezept gegen Monokultur und einseitige Perspektiven.

Welche Rolle spielt die Tatsache, dass das Ehrenamt mitten im unternehmerischen Leben steht?

Pflaum: Die Mischung aus operativem Geschäft und den Verbandstätigkeiten ist das Salz in der Suppe. Denn genau dadurch können wir uns untereinander austauschen. Denn es gibt immer jemanden unter uns, der gewisse Themen schon behandelt oder vor bestimmten Herausforderungen gestanden hat.

Eberl: Ich finde die beiden Themenbereiche ergänzen sich optimal und machen den Unternehmeralltag zusätzlich spannend.

Fichtl: Umgekehrt, das merkt man in den Fachausschüssen immer wieder, ist das „Drin“-Sein der beste Garant für kurze, effiziente Worte. Da braucht keiner mehr Politik zu machen oder ein Schaufenster zu gestalten. Das ist Pragmatismus in Reinkultur.

Lehmann: Ein Unternehmen führen, Verantwortung übernehmen, Entscheidungen fällen: Gerade diese gemeinsame Klammer macht die Arbeit unse-

res Verbands zu einer Art „Gesamtkunstwerk“. Es sind die Details, die zählen – und die liefern die Mitglieder aus ihren Betrieben. Das Know-how, den Input, den wir von unseren Unternehmen bekommen, bündeln wir und bringen das Konzentrat in unsere Gespräche zu politischen ebenso ein wie zu praktischen Fragen.

Mack: Ehrenamt ist ein ständiges Geben und Nehmen. Die Mitglieder des LBS haben das über 75 Jahre hinweg vorbildlich kultiviert. Das ist in dieser Qualität nicht selbstverständlich.

Bleibt neben den Herausforderungen im Job eigentlich heute noch Zeit für solch ein ehrenamtliches Engagement?

Mack: Keine Frage: Ehrenamt im Verband, das verlangt nach einer gewissen extrovertierten Veranlagung. Die Bereitschaft, für eine Position einzutreten, Verantwortung zu übernehmen, etwas zu bewegen – das bringt nicht jeder mit. Aber wenn es gelingt, dann ist das im Verband ein genauso gutes Gefühl wie in der eigenen Firma.

Pflaum: Durch mein Amt als Vizepräsidentin gehe ich über das Tagesgeschäft in meinem Unternehmen hinaus und lerne hierdurch immer wieder spannende Menschen aus der Branche und Politik kennen. Man muss das große Ganze sehen. Ich kann diese ehrenamtlichen Tätigkeiten nur empfehlen.

Eberl: Ein solches Amt übernimmt keiner wegen des Ertrags. Das wird nicht durchkalkuliert. Das Talent und den Willen dazu hat man oder hat man nicht. Daran hat sich die letzten 75 Jahre nichts geändert, daran wird sich auch künftig nichts ändern.

Die Zukunft? Umwälzende Veränderungen!



Gerhard Grüning
Chefredakteur der
Verkehrsrundschau, blickt
im Interview auf die Stärken
und Schwächen unserer
Branche

Was hat die Speditions- und Logistikbranche in den vergangenen 75 Jahren am meisten vorangebracht?

Ich denke, da gibt es nicht den einen Grund. Nach dem Krieg waren es sicher Tugenden wie Optimismus, Fleiß und Zuverlässigkeit, die zu einem schnellen Wiedererstarken geführt haben. Generell beweist die Logistik seit Dekaden, dass sie extrem anpassungsfähig ist und für jedes neue Problem immer wieder die passende Lösung findet. Leider hat das auch dazu geführt, dass diese Anpassungsfähigkeit als oft zu billige Selbstverständlichkeit angesehen werden. Heute bescheinigt jeder die Systemrelevanz, aber wenn die Preise steigen, wird gemurrt. Fakt ist leider auch, dass die in der Logistik Beschäftigten, allen voran Fahrer, Lagerarbeiter oder Paketboten nicht den Status genießen der ihnen gesellschaftlich zusteht. Aber trotz aller Probleme bin ich zuversichtlich, dass ich in der richtigen Branche bin. Wir finden einen Weg, dass die Räder – egal ob aus Gummi oder Eisen – rollen und die Schiffe schwimmen.

Welche Hürde hat sie noch immer nicht genommen?

Die Möglichkeiten von Kooperationen werden nach meinem Eindruck noch immer viel zu wenig genutzt – sowohl innerhalb der Straßentransportunternehmen wie auch im intermodalen Bereich. Die Angst, der Marktbegleiter könnte einem Kunden und Aufträge abnehmen wird überbewertet. Die Chancen gemeinsam und Verkehrsträger übergreifend wirtschaftlicher und schlagkräftiger zu sein, werden dagegen zu oft vernachlässigt.

Welche Veränderungen sind aus Ihrer Sicht in den kommenden 10 Jahren unausweichlich?

Viele Logistikprozesse müssen überdacht werden. Das Thema Ladeinfrastruktur, aber auch Themen wie der Fahrermangel werden dazu führen, dass Transporte und Logistikketten neu definiert werden müssen. Fahrer – sofern man überhaupt welche motivieren kann – wollen im Sinne der Work-Life-Balance nach der Schicht zuhause sein. Ladezyklen der Batterien werden ebenfalls dazu führen, dass Relationen anders bedient werden müssen. Zudem stellt sich die Frage wie sinnvoll es ist, Lkw-Verkehre von Warschau nach Madrid zu fahren. Das geht besser mit der Bahn – so sie denn leistungsfähig gemacht wird und auch europaweit funktioniert.

Haben Verbände wie der LBS noch eine Zukunft – und müssen sie sich dafür ggf. verändern?

Bei den Entscheidungen der Politik in Berlin und Brüssel hat man immer öfter das Gefühl, dass sie weltfremd und ideologisch sind. Insofern ist es aus meiner Sicht sehr wichtig, dass die Logistikbranche eine starke Vertretung hat. Und natürlich müssen Verbände „mit der Zeit gehen“. Junge Unternehmer sind digitaler, kommunizieren anders und haben im Vergleich zu früher weniger Interesse an gesell-

schaftlichen Zusammenkünften um zu sehen und gesehen zu werden. Da gilt es umzudenken. Auch sollten sich Verbände auf ihren ureigenen Sinn konzentrieren: Die Interessen der Branche zu vertreten. Bei einigen hat man den Eindruck, dass sie sich mehr und mehr zu Wirtschaftsunternehmen entwickeln. Das ist aus Sicht der Finanzierung zu verstehen. Aber damit konkurriert man mit Wirtschaftsunternehmen die schneller und besser sind – und kann nur verlieren. Verbandsmitgliedschaft heißt Interessensvertretung und muss sich aus diesem Gedanken speisen – finanziell wie in ihrem Handeln.

Welche Schlagzeile wird wohl über dem Bericht zum 100-Jährigen des LBS in der VR stehen?

Zunächst mal freut es mich, dass Sie davon ausgehen, dass die VR in 25 Jahren noch publiziert wird – und damit selbst 101 Jahre alt ist! In Anlehnung an den 75. Geburtstag, der auf der Zugspitze gefeiert wird, heißt die Schlagzeile dann wohl: „Am Gipfel angekommen – der ehemalige bayerische und jetzige Europaverband LBS feiert den 100. auf dem Mount Everest“. Wobei das für eine Schlagzeile schon ein wenig lang ist ...



Immer in Bewegung bleiben

Mehr als 27.000 Mal hat sich die Erde gedreht, seit es den LBS – Landesverband Bayerischer Spediteure e.V. gibt. Eine überschaubare Zahl verglichen mit den Milliarden von Kilometern und Transportstücken, die Mitglieder des Verbands seither sicher befördert haben, nicht zu vergessen deren Zwischenlagerung, deren Begleitpapiere, deren Zollabwicklung. Auf Straße und Schiene, auf dem Wasser und durch die Luft sind Ideen und Impulse mitgereist, die kleine und große Unternehmen aus einer lebendigen Verbandsarbeit empfangen haben. Unsere Zeitreise zeigt den Wandel der Dimensionen. Sie bewegt sich zwischen Lkws einst, die ohne „Kraft“fahrer nicht zu steuern waren, und dem digitalen Transport nichtmaterieller Güter. Und sie soll Anregung sein, eine eigene Bilanz dieses Dreivierteljahrhunderts zu ziehen.

Auf geht's!



Starke Arme...

... kräftige Beine und flexibles Denken sind das A und O in Spedition und Logistik.



Knowhow am Steuer – darauf kommt's an!



Cargo schluckt alles.



Was die Pandemie so mit sich bringt

*Container -
die innovative Revolution
in Sachen globaler
Flexibilität*



*Auch Wissen muss fließen -
die Akademie weiß wie.*



*Vor 30 Jahren:
Der erste Hybrid rollt an.
In 30 Monaten:
Flugtaxis im Kurierereinsatz?*





Die erste virtuelle Mitgliederversammlung!

Digitale Transformation bestimmt den Alltag für unsere Unternehmen und unseren Verband – gerade, weil wir uns als Dienstleister zwischen verschiedenen Welten bewegen: Kunden und Märkte, Politik und Verwaltung. Im Sinn einer branchentypisch pragmatischen und effizienten Lösung wurde ein Traditionsbruch damit zum Aufbruch: 2019 fand die erste digitale Mitgliederversammlung des LBS statt. In Markt Schwaben, östlich von München, und zugleich überall auf der Erde. Wegen der kommunikativen Begleiterscheinungen soll es das fürs Erste aber auch gewesen sein. „Miteinander“ ist es am schönsten!



Nachfolge: Henning R. Mack übernimmt die LBS-Präsidentschaft von Heinrich Doll, nunmehr Ehrenpräsident.

Auf Augenhöhe



Lustig sama ...



Mitgliederversammlungen 1947 | 2022

Gründungsversammlung Nürnberg	24.02.1946
Regensburg	21.03.1947
Regensburg	29.04.1948
Augsburg	07.07.1949
Nürnberg	23.09.1950
München	26.10.1951
Bamberg	21.05.1953
München	08.10.1955
Würzburg	24.10.1957
Bayreuth	21.10.1959
Rottach-Egern	06.10.1961
Bad-Kissingen	25.10.1963
Rottach-Egern	01.10.1965
Augsburg	13.10.1967
Nürnberg	23.10.1969
Bad-Wiessee	15.10.1971
Passau a. d. D.	07.09.1973
Würzburg	12.09.1975
Burghausen	16.09.1977
Lindau	21.09.1979
Regensburg	18.09.1981
Kempten	23.09.1983
Bamberg	05.07.1985
Garmisch-P.	10.07.1987
Augsburg	07.07.1989
Würzburg	12.07.1991
Bad-Reichenhall	02.07.1993
Weißenburg	30.06.1995
Hof	27.06.1997
Regensburg	25.06.1999
Berchtesgarden	29.06.2001
Landshut	26.06.2003
Würzburg	01.07.2005
Nürnberg	29.06.2007
Augsburg	03.07.2009
Bad Griesbach	08.07.2011
Tegernsee	12.07.2013
Bad Gögging	03.07.2015
München	14.07.2017
Lindau	12.07.2019
Virtuelle MV	16.07.2021
Zugspitze	08.07.2022

Mobilität ist nichts ohne Vertrauen

Als einer der führenden Dienstleister in den Bereichen Prüfung, Begutachtung, Auditierung, Zertifizierung, Schulung und Knowledge Services sorgt TÜV SÜD für Qualität, Sicherheit und Nachhaltigkeit. Mit rund 25.000 Mitarbeitern an über 1.000 Standorten weltweit schafft TÜV SÜD echten Mehrwert für Unternehmen, Verbraucher und die Umwelt.

1906 nahm TÜV SÜD die erste technische Prüfung eines Automobils vor. Seitdem ist die Palette der Dienstleistungen von TÜV SÜD Division Mobility deutlich gewachsen. Die Partner aus Industrie und Handel schätzen das Vertrauen in eine starke, unabhängige und kompetente Marke.

Noch vor Kurzem war die Zuverlässigkeit der wichtigste Aspekt beim Nutzfahrzeug-Kauf. Heute werden Umweltaspekte, die Konnektivität, Alternative Antriebe sowie Assistenzsysteme immer wichtiger. Ist der Wandel in der Mobilität wirklich die einzige Konstante? Das stimmt nicht ganz: Die Faszination individueller Fortbewegung packt uns selbst jetzt noch, da wir die Welt längst zu kennen glauben. Diese Begeisterung für Mobilität und technischen Fortschritt treibt uns alle an. Damals wie heute.

Dem Wettbewerb davonfahren.

Flottenbetreiber oder Speditionsunternehmer brauchen einen starken Partner an Ihrer Seite, der sie kompetent unterstützt. Das umfangreiche Dienstleistungs-Portfolio von TÜV SÜD hilft hier, sich im Markt zu behaupten. Mit individuellen Dienstleistungspaketen für die Nutzfahrzeugbranche erhält man Sicherheit aus einer Hand, wird bei administrativen Aufgaben entlastet und die Leistungsfähigkeit des Unternehmens gesteigert. Ein weiterer Vorteil ist, dass es nur einen Prozesspartner während der gesamten Lebensdauer eines Nutzfahrzeuges gibt. Aus einer Vielzahl von Dienstleistungen können die passenden Module ganz genau auf den eigenen Betrieb ausgewählt werden. Ein Partner von der Auslieferung bis zur Rückgabe der Nutzfahrzeuge.

Sicherheit aus einer Hand.

Amtliche Leistungen von TÜV SÜD.

TÜV SÜD bietet Ihnen an Service-Centern und in vielen Werkstätten Sicherheit rund um Ihr Fahrzeug. Damit die Fahrzeuge sicher sind, prüfen die

Experten bei der Hauptuntersuchung durch Sicht-, Funktions- und Wirkprüfungen alle verkehrssicherheitsrelevanten Bauteile und Systeme. Die Abgasuntersuchung sorgt für die regelmäßige Überprüfung von Emissionen sowie aller Komponenten des Abgasreinigungssystems. Bei der Sicherheitsprüfung werden die relevanten Bauteile gecheckt. Im Nutzfahrzeugsbereich sind Änderungen der Aufbauart gängige Praxis.

Aber auch den Nachweis zur Einhaltung der Unfallverhütungsvorschriften z.B. bei Ladekränen oder Ladebordwänden bekommen sie bei TÜV SÜD. Die Ladungssicherungs-Folgeprüfung gehört zu den Basis-Prüfungen, die flächendeckend durchgeführt werden kann.

Güterbeförderung im Schwerlastverkehr; Ausnahmegutachten und Abfahrtskontrollen.

Beim Transport besonders großer oder schwerer Ladeeinheiten werden die gesetzlich zulässigen Maße und Gewichte der Einzelfahrzeuge oder des Zuges häufig überschritten. Für solche Fälle gelten besondere Vorschriften der Straßenverkehrszulassungsordnung und der StVO.

Die Experten erstellen die entsprechenden Ausnahmegutachten und bieten auch Abfahrtskontrollen für besonders schwere Transporte über 100 Tonnen an. Ebenfalls werden Begutachtungen zur Ladungssicherung durchgeführt, sowie Beratungen in allen Fragen zur Güterbeförderung im Schwerlastverkehr.

Richtige Ladungssicherung spart Zeit und Geld: Prüfung, Beratung und Schulung.

Ladungssicherung muss nicht immer aufwändig sein. TÜV SÜD zeigt Ihnen, wie Sie Ladung sinnvoll und richtig sichern.

Die Beratung und Begleitung als Prozesspartner in allen Bereichen der Ladungssicherung für Transportunternehmen ist selbstverständlich. Ebenso werden Techniken vermittelt, welche dazu beitragen Ladungssicherung zu optimieren. Kostenersparnis und gesetzeskonformes Verhalten sind das A und O in der Transportbranche.

Mit den Zertifikaten zeigt das Unternehmen, dass es im Umgang mit der anvertrauten Ladung Verantwortung übernimmt. Geprüft wird unter anderem die Festigkeit von Aufbauten nach Code XL, Belastbarkeit von Zurrpunkten aber auch Verpackungseinheiten, oder Ihre konkreten Transportlösungen.

Weil jede Minute zählt - Schadensgutachten, Schadenmanagement und Bewertungen.

Die Experten von TÜV SÜD begutachten Fahrzeugschäden neutral und unabhängig. Regulierungsrelevante Faktoren werden sicher und fair ermittelt. Die Gutachten genießen eine hohe Akzeptanz bei den Beteiligten. Davon profitiert auch die Transportbranche – sowohl im Haftpflichtfall als auch bei Eigenschäden. Es kann sogar das komplette Schadenmanagement übernommen werden. Dies hat den Vorteil, dass eine schnelle und reibungslose Schadenabwicklung gewährleistet ist. Denn Zeit ist Geld – und jede Minute zählt.

Auf der sicheren Seite. Was sind Ihre Fahrzeuge und Objekte wert?

Dank der mobilen Bewertungen der Experten von TÜV SÜD mit einem ausführlichen Gutachten hat man Klarheit über den aktuellen Zustand und Wert der Fahrzeuge und Objekte. Das Portfolio umfasst neben Nutzfahrzeugen auch Bau-, Land-, und Forstmaschinen sowie Werkzeuge und Sondermaschinen. Muss es mal schnell gehen ist eine Fahrzeugvorabbesichtigung online via BlueNOW! möglich.

Die transparente Bewertung durch den neutralen Sachverständigen ist sinnvoll bei Interessenkonflikten zwischen zwei Geschäftspartnern, z.B. bei Leasing, bei einem Verkauf, einer anstehenden Steuerprüfung oder einer drohenden Insolvenz.

Warum Fahrerassistenzsysteme?

Fahrerassistenzsysteme sind in der Lage den Fahrern bei Ausübung ihrer Tätigkeit Vorteile bieten zu können. Sie unterstützen den Fahrer und machen somit den „Arbeitsplatz“ des Berufskraftfahrers sicherer. Dies bedeutet, dass die Unternehmen und Fahrer sich mit Fahrzeugen, in welchen Fahrerassistenzsysteme verbaut sind, beschäftigen müssen. Dies heißt auch, dass schon bei der Beschaffung und im Weiteren vor allem bei der Aus- und Weiterbildung der Fahrer die Bedeutung, Funktion und Wirkung von Fahrerassistenzsystemen berücksichtigt werden muss.



www.tuvsud.com/de-truck



MIT UNS SIND SIE AUF DER RICHTIGEN SPUR!

Mit **1.500 MITARBEITERN** (m/w/d) und fast **1000 LKW** gehören wir in der Region Bamberg zu den größten Arbeitgebern und Partnern für Logistik und Transport.

Besuchen Sie uns auf www.pflaum-logistik.de, um mehr über uns zu erfahren. Wir freuen uns auf Ihren Besuch.



Risiko- absicherung für die Logistikbranche

Die deutsche Wirtschaft lebt von globalen Lieferketten, just-in-time Lieferungen und funktionierenden Supply Chains. Als drittgrößte Branche in Deutschland sorgt die Speditions- und Logistikbranche für den reibungslosen Ablauf im Waren- und Güterverkehr – multimodal und rund um den Globus. Die Logistik hält alle Bereiche der Wirtschaft am Laufen und ist damit essentiell für den Erfolg des Wirtschaftsstandortes Deutschland.

Das zentrale Versprechen der Logistik: Sicherheit

Sicherheit ist dabei das zentrale Versprechen der Logistik – zumindest sollte es das sein. Kunden verlassen sich darauf, dass ein Produkt oder eine Ware zu einem bestimmten Zeitpunkt von A nach B geliefert wird.

Aber Lieferketten waren und sind verwundbar – die Risiken, denen sich Unternehmen der Branche ausgesetzt sehen, sind mannigfaltig. Insbesondere die letzten zweieinhalb Jahre haben gezeigt, dass das Sicherheitsversprechen zunehmend unter Druck gerät. Kostenoptimierte Lieferketten ohne Risikopuffer machen Unternehmen anfällig, selbst für vergleichsweise kleine Störungen.

Und die Störungen beziehungsweise Risikofaktoren nehmen weiter zu: Ob Coronapandemie, (Cyber-)Kriminalität, extreme Wetterereignisse, Kriege, Sanktionen und politische Risiken, oder auch „nur“ ein den Suezkanal blockierendes Schiff.

Risikomanagement: Balance aus Effizienz und Resilienz

Angesichts der wachsenden Sicherheitsherausforderungen sollten Logistikunternehmen das Risikomanagement ins Zentrum ihrer operativen und strategischen Planung rücken. Ein wunder Punkt in der Sicherheitsarchitektur eines Unternehmens kann sowohl kurzfristig den Geschäftserfolg als auch langfristig die Existenz bedrohen.

Effektives Risikomanagement wird dann zu einem erfolgsentscheidenden Wettbewerbsfaktor für Logistiker und logistikgeprägte und -orientierte Unternehmen jedweder Größe.

Einige Beispiele: Bei der Gestaltung ihrer Lieferketten sollten Unternehmen nicht ausschließlich die höchstmögliche Effizienz ins Visier nehmen, sondern auch ihre Resilienz gegenüber Störungen. Anstatt zum Beispiel Lagerkapazitäten auf ein absolutes Minimum zu begrenzen, braucht es Sicherheitspuffer und Redundanzen, um wichtige Güter auf jeder Stufe der Wertschöpfungskette im Störfall ersetzen zu können.

Die Diversifizierung von Zulieferern ist eine geeignete Anpassungsmaßnahme, um Wertschöpfungsketten robuster zu machen. Darüber hinaus kann es helfen, die Vorlieferbeziehungen zumindest in Teilen zu regionalisieren. So lässt sich die Versorgungssicherheit bei wichtigen Gütern im Zweifel besser aufrechterhalten. Beides wichtige Aspekte, wie die aktuellen Störungen der Lieferketten zeigen.

Auch für Kriminelle wird die Logistikbranche zu einem immer attraktiveren Ziel. Die Warenströme und entsprechend auch der Wert der transportierten Güter sind in den vergangenen Jahren geradezu explo-

diert. Die Schäden durch Kriminelle in der Logistik- und Transportbranche wachsen entsprechend – das gilt sowohl für den klassischen Ladungsdiebstahl als auch für Cyber-Attacken, das weltweite Unternehmensrisiko Nummer 1 (Quelle: Allianz Risk Barometer 2022).

Ein ebenfalls nicht zu unterschätzendes Risiko für Lieferketten sind extreme Wetterereignisse. Sie treten nicht nur häufiger auf, sondern verursachen auch immer höhere Schäden. Eine Entwicklung, die sich nach Meinung vieler Experten in den kommenden Jahrzehnten noch zuspitzen wird.

Daneben nehmen die Störfaktoren für die Logistik auch auf politischer Ebene zu. Waren es vor einigen Jahren vermehrt populistische Parteien und Akteure, die politische Entscheidungen zunehmend unberechenbarer machten und beispielsweise den viele Jahrzehnte als Common Sense geltenden Freihandel torpedierten, oder den Brexit provozierten, so sind es seit diesem Jahr der völkerrechtswidrige Krieg Russlands gegen die Ukraine und die damit verbundenen Sanktionen, die lang etablierte Lieferketten quasi über Nacht aushebeln. Terroranschläge, kriegerische Auseinandersetzungen und politische Instabilität bedrohen den Warentransport in manchen Weltregionen zusätzlich.

Da die Logistikbranche diese politischen Risiken für die Lieferketten nur schwer oder gar nicht abfedern kann, ist es umso wichtiger, dass Unternehmen die Risiken, die sie zumindest teilweise selbst in der Hand haben, auf ein Minimum reduzieren. Vorbeugende Risikovermeidung und angemessene Absicherung für den Schadenfall sollten dabei Hand in Hand gehen.

Für den Ernstfall versichert

Am Ende des Tages ist Risikomanagement somit ein Wettbewerbsfaktor: Unternehmen, die Sicherheitsrisiken systematisch reduzieren, sind deutlich krisenfester und damit erfolgreicher als ihre Wettbewerber. Ein guter Grund um sich intensiver mit den Herausforderungen zu beschäftigen – und mit den vielen neuen Möglichkeiten, die über die Digitalisierung und im Versicherungsmarkt zur Verfügung stehen.

Versicherungslösungen bieten individuellen Schutz beziehungsweise effektive Absicherung im Schaden-



Thomas Wicke,
Geschäftsführer SCHUNCK GROUP

fall und helfen so existenzbedrohende Szenarien von Unternehmen abzuwenden. Versicherungsmakler und Risk-Manager wie die SCHUNCK GROUP stehen Ihnen mit Beratung und jahrelanger Expertise unterstützend zur Seite.

SCHUNCK und der Landesverband Bayerischer Spediteure e. V.

Die SCHUNCK GROUP ist seit Ihrer Gründung vor mehr als 100 Jahren stolzer Partner der Logistikbranche und seit mehreren Jahrzehnten auch des LBS, des Landesverband Bayerischer Spediteure e. V. Wir unterstützen Logistikunternehmen und Spediteure dabei, ihre Unternehmen und ihr Geschäft bestmöglich abzusichern und haben dabei einen Blick auf die Risiken der Gegenwart und der Zukunft. Dabei machen wir das komplexe Versicherungsgeschäft für unsere Kunden verständlich und ihre Welt etwas einfacher. 100 Prozent Kundenfokus, voller Einsatz für die beste Versicherungslösung und Topservice – das ist SCHUNCK. Wir wissen: Partnerschaften entstehen, wenn es ums Ganze geht, dann sind wir für Sie da.

<https://schunck-group.de/>

Der **allgemeine Fachkräftemangel** macht sich zunehmend auch in der Speditions- und Logistikbranche bemerkbar. Wo Unternehmen Schwierigkeiten haben, ihre offenen Stellen mit qualifizierten Bewerber:innen zu besetzen und deshalb vermehrt auf Quereinsteiger:innen zurückgreifen müssen, spielt die **Einarbeitung** eine umso entscheidendere Rolle. Oft im Stil von „Training on the Job“ oder „Learning by Doing“ praktiziert, ähnelt die Einarbeitung dem bekannten Kinderspiel „Stille Post“, wodurch – wenn auch unbeabsichtigt – Halbwahrheiten verbreitet werden, die für das Unternehmen schnell unangenehme Konsequenzen nach sich ziehen können. Deshalb kommt es beim Einsatz von Quereinstei-

verschiedensten Anlässe. Standardisiertes Fachwissen für die Einarbeitung von Quereinsteiger:innen und eine breite Angebotspalette an Unterweisungen in Sachen Arbeitssicherheit – jederzeit mobil verfügbar und mit automatisiert dokumentiertem Schulungserfolg. Mit einem Organisationsaufwand von wenigen Klicks ist Mitarbeiterschulung damit so einfach wie noch nie.

Dass dafür flächendeckender Bedarf besteht, zeigt die Erfolgsgeschichte von **SPEDIFORT**: In weniger als vier Jahren hat das Team von **INN-ovativ** die Vision von der automatisierten Informationsvermittlung zur Branchenlösung für digitales Schulungsmanagement ausgebaut und E-Learning in der Logistik



- *Detailliertes Reporting mit Lernstands-Bericht für jeden Nutzer*
- *Automatische Erinnerung der Nutzer an Fälligkeiten*
- *Gamification: Mitarbeitermotivation durch Bonuspunkte, die Nutzer:innen im Belohnungsshop gegen Prämien einlösen können*
- *Gewährleistung der Datensicherheit: Gehostet im Deutschen Rechenzentrum Frankfurt*

Personalressourcen optimaler nutzen

Dabei profitieren alle Beteiligten – Unternehmer:innen wie auch Angestellte – von der Flexibilität, die E-Learning ermöglicht: Die Schulungen von SPEDI-

Digitalisierung nutzen – wettbewerbsfähig bleiben

gerinnen auf die Vermittlung von fundiertem, branchenrelevantem Hintergrundwissen an.

Auch für gesetzlich vorgeschriebene, umfangreiche **Sicherheitsunterweisungen** überrollt der Organisationsaufwand die Personalverantwortlichen jedes Jahr auf's Neue – meist genau dann, wenn es zeitlich eher als Belastung empfunden wird. Eine Reduzierung dieses Aufwands auf wenige Klicks und ein flexibler Einsatz von Online-Schulungen eröffnen der Branche neue Möglichkeiten, ihre wertvollen und oft knappen Personalressourcen optimaler und effizienter zu nutzen. Um rechtlich auf der sicheren Seite zu sein, wenn es um die Erfüllung ihrer gesetzlichen Unterweisungspflichten geht, sind Unternehmen zudem auf eine lückenlose Dokumentation aller Schulungsaktivitäten angewiesen.

Für innovative Mitarbeiterschulung in der Logistik auf Digitalisierung setzen

SPEDIFORT ist genau auf diese Anforderungen von Transport- und Logistikunternehmen ausgerichtet. Von der Zeitschrift DVZ als „Netflix für Speditionen“ bezeichnet, bietet die E-Learning-Plattform ein weit gefächertes Portfolio an Schulungsmodulen für die

salonfähig gemacht. Mehr als 28.000 registrierte Nutzer, die mit **SPEDIFORT** fit für ihren Arbeitsalltag in einem Logistikbetrieb gemacht und/oder regelmäßig unterwiesen werden, bestätigen: E-Learning-Angebote für die Speditionsbranche haben echtes Potenzial!

SPEDIFORT als Learning Management System (LMS)

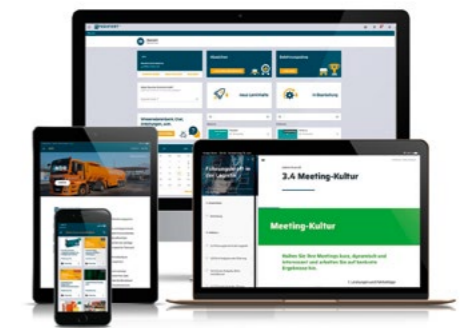
Ihre Funktion als komplettes LMS (Learn Management System) für Logistikunternehmen macht die Plattform **SPEDIFORT** bisher einzigartig auf dem Markt der E-Learning-Anbieter. Neben relevantem Basiswissen für den Speditionsbetrieb und zahlreichen Sicherheitsthemen, welche in didaktisch aufbereiteten, interaktiven Online-Kursen zur Verfügung gestellt werden, können Unternehmen ihren



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.

Mitarbeiter:innen über das Lernportal auch eigene Schulungsinhalte zugänglich machen oder die Erstellung individueller Kurse durch das Team von **INN-ovativ** in Auftrag geben – dem Service sind hier keine Grenzen gesetzt. Das LMS reduziert und erleichtert den Aufwand für Fort- und Weiterbildungen von Mitarbeiter:innen zudem durch folgende Funktionen:

- *Schnelle Benutzerverwaltung (vor allem bei starker Mitarbeiterfluktuation ausschlaggebend)*
- *Mehrsprachigkeit: Menüführung der Lernplattform in 44 verschiedenen Sprachen*
- *Schnelle Ladezeiten der Plattform*
- *Individualisierbar entsprechend der Corporate Identity des Unternehmens*
- *Möglichkeit, Niederlassungsstrukturen und Geschäftsbereiche abzubilden*
- *Interaktivität:*
- *Eigene Inhalte hochladen*
- *Videos hochladen*
- *Abbildung verschiedener eigener Formate: Scorm, ThinCan, PowerPoint, PDF*
- *Eigene Quizze erstellen*
- *Downloadcenter*
- *Kalender für Fälligkeiten*



SPEDIFORT sind jederzeit und auf den verschiedensten Endgeräten wie Laptop, Smartphone, Tablet oder Telematik verfügbar.

Mitarbeiterschulungen müssen dadurch nicht mehr als Präsenzveranstaltung aufwändig organisiert werden, sondern können während weniger produktiven Phasen oder sogar „toter Arbeitszeit“ stattfinden, wie sie z. B. an jeder Lade- und Entladestelle entstehen, wo LKW-Fahrer durchschnittlich über 1,5 Stunden warten. So können Rand- bzw. Wartezeiten während der Arbeitszeit produktiv für Weiterbildungen oder Pflichtunterweisungen genutzt und den Mitarbeiter:innen zudem Schulungsveranstaltungen in ihrer Freizeit erspart werden.

<https://www.spedifort.com/>



Die Geschäftsführung von TIMOCOM:
Tim Thiermann (r.) und Sebastian Lehnen (l.)

Die Frachtenbörse füllt sich schnell mit Angeboten. „Leerfahrten vermeiden“ ist kein Wunsch mehr, „Transportaufträge finden“ wird gelebte Praxis. Kunden werben Kunden, das Unternehmen expandiert international, eröffnet Standorte in Polen, Tschechien und Ungarn. Der Blick auf die Kundenbedürfnisse und über den Tellerrand ist die Basis für

25 Jahre TIMOCOM

Vom IT-Start-up in die Büros von über 50.000 europäischen Unternehmen

Auch TIMOCOM begeht in diesem Jahr ein besonderes Jubiläum und blickt auf ein Vierteljahrhundert stetiger und digital wegweisender Unternehmensentwicklung zurück. Die Kundenbrille als wichtigstes Accessoire fehlt dabei ebenso wenig wie das feine Gespür für passende Partner. Denn nur gemeinsam ist eine der größten Aufgaben unserer Zeit, die Digitalisierung der Logistik, zu bewältigen.

Digitalisierung des gesamten Transportprozesses

Mit dem Kauf von Desktop-PCs bei einem deutschen Lebensmitteldiscounter legt Spediteur Jens Thiermann 1997 den Grundstein für die TimoCom Soft- und Hardware GmbH und deren [Frachtenbörse](#). „Angefangen hat es damit, dass ich eine europaweite Vergabepattform für Transportaufträge gesucht habe, um die Leerfahrten meiner Spedition zu reduzieren. Aber ich fand keine, die meinen Ansprüchen gerecht wurde“, erzählt er. Nach monatelanger Programmierarbeit heißt es im April 1997: TC Truck & Cargo® – so der ursprüngliche Name der Anwendung – startet.

die durchgehend innovative Entwicklung von der Frachtenbörse hin zu dem System, in dem heute mehr als 50.000 Kunden aus 46 europäischen Ländern ihren gesamten Transportprozess digital abbilden können.

Investition in Forschung und Entwicklung, Fokus auf Nachhaltigkeit

Tim Thiermann, seit 2019 Geschäftsführer von TIMOCOM, leitet das Unternehmen in zweiter Generation gemeinsam mit Sebastian Lehnen. TIMOCOM zum größten und sichersten Marktplatz im FreightTech-Sektor zu machen, ist ihr erklärtes Ziel. „Dafür investieren wir bis 2030 rund 100 Millionen Euro allein in Forschung und Entwicklung“, so Tim Thiermann.

Mit der Frachtenbörse zur Auslastungsoptimierung als Kernanwendung ist klar, dass eines der Investitionsfelder Nachhaltigkeit ist. Immerhin können durch den Einsatz der TIMOCOM-Anwendungen über 20

Prozent CO2-Emissionen pro gefahrenem Kilometer eingespart werden, bei gleichzeitig 30 Prozent Auslastungssteigerung des Fuhrparks. Die neue Partnerschaft mit Big Mile bietet Kunden die Möglichkeit, ihren eigenen CO2-Fußabdruck zu berechnen.

Ausgesuchte Partner: Seite an Seite in Richtung digitale Logistik

Insgesamt ermöglicht TIMOCOM mit einem Netzwerk von über 300 Partnerunternehmen, primär aus den Bereichen Telematik- und Transportmanagementsysteme, den zukunftsweisenden Weg zur digitalen Logistik. Bei der Partnerauswahl stehen für das IT-Unternehmen wiederum die Kunden im Fokus, die sich mit konkreten Wünschen zur Systemintegration eines bestimmten Anbieters an TIMOCOM wenden können.

LIS AG Vorstandsmitglied Magnus Wagner zu der Partnerschaft: „Da viele unserer Kunden das TIMOCOM System schon länger nutzen, möchten wir ihnen durch die Schnittstelle die doppelte Erfassung in beiden Systemen ersparen“, erklärt er. „Wir verstehen unser Transport Management System als eine „Hub-Anwendung“, an die Services von weiteren Partnern angebunden werden können. So war es für uns selbstverständlich, die Frachtenbörse von TIMOCOM und unser System zu verbinden. Mit nur einem Klick in WinSped® werden die Daten direkt an TIMOCOM übergeben – eine sehr große Zeitersparnis für unsere Kunden ohne Medienbruch. Zukünftig werden sicherlich immer mehr gemeinsame Kunden die Synergien dieser Partnerschaft nutzen.“



Mehr über TIMOCOM im Video oder auf www.timocom.de

Als erstes Unternehmen hat zudem der österreichische Partner TRANSLOGICA GmbH alle drei verfügbaren [Schnittstellen](#) in einem großen Prozessschritt integriert. „Was uns mit unserem Kooperationspartner TIMOCOM verbindet, ist der Anspruch, innovative Maßstäbe in der digitalisierten Logistik zu setzen. So ermöglichen unsere Schnittstellen Transportprozesse ohne Medienbrüche, womit erheblicher Mehrwert generiert wird: weniger Arbeitszeit, reduzierte Kosten, mehr Qualität, mehr Effizienz.“

Als Partner gemeinsam in Fahrtrichtung „Zukunft“

Das immer dichtere Netz an Anwendungen und Funktionen bei gleichbleibend einfacher Bedienung ist ein besonderes Merkmal des Systems von TIMOCOM. Hinzu kommt der fortlaufende Austausch zu den angeschlossenen Kunden und die wachsenden strategischen Verknüpfungen mit Partnern. All das macht das TIMOCOM System mit seinen Anwendungen und Services so erfolgreich. „Für unsere Unternehmens-Vision, eine Welt ohne logistische Herausforderungen zu schaffen, ist die partnerschaftliche Zusammenarbeit elementar“, so Gunnar Gburek, Head of Business Affairs bei TIMOCOM. „Denn es ist nicht die Aufgabe Einzelner, die digitale Logistik zukunftsfähig aufzubauen. Es ist das Gemeinschaftsprojekt unserer Zeit, an dem jeder Einzelne aktiv mitwirken kann.“

KLVrent – der bewährte Partner für Nutzfahrzeug- vermietung

Wir sitzen im neuen und sehr modernen KLVrent Technik- und Servicepark in Nußdorf/Chiemgau zusammen mit dem Geschäftsführer der KLVrent GmbH & Co. KG Thomas Eberl sowie dem KLVrent-Niederlassungsleiter Thomas Kirsch und freuen uns auf ein interessantes Gespräch. Entstanden aus einem Nutzfahrzeughandel, hat sich die KLVrent in den letzten 50 Jahren zum größten marken- und konzernunabhängigen Nutzfahrzeugvermieter im deutschsprachigen Raum entwickelt. KLVrent ist ein mittelständisches Unternehmen, welches sich auf die Vermietung schwerer Nutzfahrzeuge spezialisiert hat. Aus der „Garage“ zum „Big Player“.

Herr Eberl, wann bzw. wie hat die Erfolgsgeschichte der KLVrent begonnen

Thomas Eberl: Kurz zusammengefasst: 1972 als 3-Mann-Betrieb aus einem Nutzfahrzeughandel sozusagen in der „Garage“ gestartet. 2012 haben wir 50% der Geschäftsanteile übernommen. 2016 Übernahme von 100% der Geschäftsanteile. Heute ein deutschlandweit erfolgreiches Unternehmen mit über 30 Mitarbeitern auf 12 Standorte verteilt. Dazwischen gab es auch mal einen Einbruch und wir hatten dann weniger Einheiten in der Vermietung, aber so komisch das klingen mag, das war sogar gut für die weitere positive Entwicklung. Unser Fuhrpark wird in diesem Jahr circa 1.800 Einheiten umfassen.

Was würden Sie sagen, ist das Erfolgsrezept – was macht die KLVrent so besonders?

TE: Wir entwickeln uns permanent weiter – dank unserer vielen kreativen Kollegen und Kolleginnen, die ein gutes & breites Know-How haben, über den

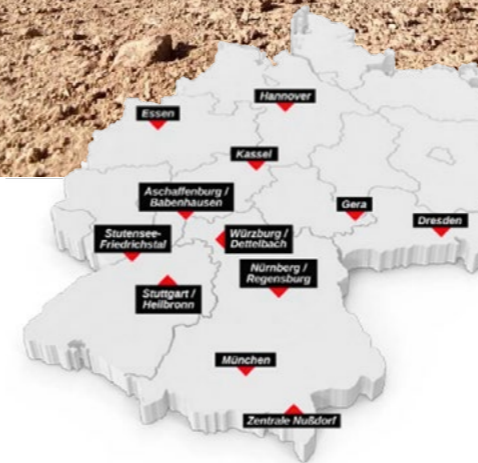
Tellerrand hinausschauen und sehr lösungsorientiert sind. Somit sind wir immer ganz nah am Puls unserer Kunden – und da wollen wir auch sein! Hieraus entstehen neue Wege, neue Niederlassungen und Partnerschaften sowie immer spezifiziertere Fahrzeuge, die unser Portfolio ergänzen und erweitern. Durch die deutschlandweite Abdeckung unserer Standorte und circa 1.800 Nutzfahrzeuge sind wir sehr breit aufgestellt und bestens für die Wünsche unserer Kunden gerüstet. Man kann durchaus sagen: Wir sind innovativ! Dies liegt u. a. auch daran, dass unser Unternehmen „mittelständisch und inhabergeführt“ ist und unsere Entscheidungswege effizient und kurz sind.

Herr Kirsch, wie schaffen Sie es, dass Sie Ihre KLVrent Kolleginnen und Kollegen für Ihren Job begeistern?

Thomas Kirsch: Unser Spirit kommt nicht von ungefähr denn wir schauen darauf, dass unser Team sich wohlfühlt! Wir haben viele Benefits und Firmenevents, die den Spaß an der Arbeit nicht vergessen lassen und den Teamgeist der KLVrent-Familie stärken. Eine positive Grundeinstellung des jeweiligen Mitarbeiters ist die Grundlage für eine Einstellung und Aufnahme ins KLVrent-Team

Herr Eberl, wie würden Sie Ihren Führungsstil beschreiben?

TE: Unsere Mitarbeiter haben unser Vertrauen und viele Freiheiten. Wir erwarten dafür ein hohes Maß an Verantwortung, Eigeninitiative und Selbstständigkeit. Bei uns arbeiten „echte Macher“ und das spürt der Kunde in der Reaktionsgeschwindigkeit und auch der Flexibilität der Abwicklung. Kurze



Wege und viele Synergien innerhalb der Firmengruppe vereinfachen die Prozesse.

Was ist noch wichtig für Sie? Wie „tickt“ das KLVrent-Team?

TE: Wir sind mutig, offen, kollegial und locker und erreichen so unsere gesteckten Ziele indem es einfach Spaß macht die KLVrent weiter nach vorne zu bringen. Kein Konzerndenken oder lange Entscheidungswege. Wir ziehen an einem Strang! Wir haben Mitarbeiter die sich einsetzen und für die der Fokus immer auf „Dienstleistung“ ausgerichtet ist. Indem die Mitarbeiter lieben was Sie tun, kann es nur gut werden.

Herr Kirsch, wenn Sie es in nur einigen Worten zusammenfassen würden, wie würden Sie die KLVrent beschreiben?

TK: Partnerschaftlich, kundenorientiert, markenunabhängig, ausser-gewöhnlich (man beachte den Bindestrich!)

Herr Kirsch in den meisten Fällen ist ja „Dienstleistung“ nur ein Wort. Was möchten Sie mit Ihrer Dienstleistung für den Kunden erreichen?

TK: In Deutschland betreiben wir derzeit 12 Standorte mit rund 30 engagierten Kolleginnen und Kollegen. Jeder einzelne von uns setzt sich als kompetenter und engagierter Ansprechpartner voll für unsere Kunden ein. Mit unserer Arbeit wollen wir aktiv ein schlankes Fuhrparkmanagement unterstützen und ermöglichen. Unsere derzeit ca. 1.800 Einheiten verteilen sich jeweils zur Hälfte auf ziehende und gezogene Fahrzeuge modernster Bauart. Dadurch können wir unsere Kunden und Partner bei der täglichen Bewältigung Ihrer Aufgaben bestmöglich unterstützen. Wir versuchen individuell zugeschnittene Lösungen zu finden, damit sich der Kunde voll und ganz auf sein Kerngeschäft konzentrieren kann.

Herr Eberl, Sie haben seit einigen Jahren auch die „KLVused“ etabliert. Um was handelt es sich hier?

TE: Bei der KLVused finden Sie ausgezeichnete gebrauchte LKW, Sattelzugmaschinen, Anhänger, Auflieger u. v. m. Hier finden Sie gutes „Material“ zu fairen Preisen damit die Rechnung auch für den Kunden aufgeht. Wir haben hier ein tolles Expertenteam – allen voran unser geschätzter Kollege Jörg Langlotz. Ein absolute Größe in der Branche.

Können Sie uns noch etwas über die Zusammensetzung Ihres Fuhrparks sagen Herr Kirsch? Welche Fahrzeuge sind bei Ihnen im Einsatz?

TK: Das KLVrent Portfolio umfasst Entsorgungsfahrzeuge, Sattelzugmaschinen, Sattelauflieger, Verteilerverkehrsfahrzeuge, div. Spezialfahrzeuge (Abroller, Baufahrzeuge, Holzzug u. v. m.). Hier wird eigentlich jeder fündig. Falls nicht, gehen wir auf die Suche und versuchen die Bedürfnisse des Kunden zu befriedigen. Wir finden immer individuell zugeschnittene Lösungen.

Herr Eberl, was können Sie uns über die Zukunft der KLVrent sagen?

TE: Wir haben noch viel vor. Es bleibt spannend.

www.klvrent.de



E-MOBILITY MIT SCANIA

GEMEINSAM DEN WANDEL MEISTERN

Die Transformation hin zur E-Mobility ist komplex. Scania unterstützt Kunden in allen Bereichen, damit der Wechsel Schritt für Schritt gelingt.

Die Elektrifizierung hat auch im Güterverkehr längst begonnen. Scania bestimmt das Innovationsgeschehen maßgeblich und begleitet seine Kunden bei dieser Transformation als Partner und Berater. Unser Ziel ist es, den Übergang zu einem nachhaltigen Transportsystem voranzutreiben. Scania bringt daher von nun an jedes Jahr neue batterieelektrische Modelle auf den Markt.

Wir bieten komplette Lösungen

Der Wechsel zur E-Mobility ist ein komplexer Prozess, in dem viele Themen und Aspekte berücksichtigt und geplant werden müssen. Wir bieten unseren Kunden komplette E-Mobility-Lösungen:

- Elektrische Fahrzeuge
- Ladeinfrastruktur
- Service und Wartung
- Maßgeschneiderte Dienstleistungen und langfristige Beratung

Eine E-Mobility-Lösung muss für ein Unternehmen in allen betriebswirtschaftlichen Aspekten rentabel sein. Von der Anschaffung über Wartung, Infrastruktur und Lebensdauer bis hin zum Verwaltungsaufwand. Scania begleitet seine Kunden den gesamten Weg zur E-Mobility, bietet Unterstützung auf allen Ebenen und hilft ihnen, das Thema Schritt für Schritt anzugehen.

Wir denken Nachhaltigkeit von A bis Z Als erstes Unternehmen unserer Branche haben wir 2021 die komplette Ökobilanz eines batterieelektrischen Lkw mit der eines Verbrenner-Lkw verglichen. Die Ergebnisse zeigen eindeutig, dass der batterieelektrische Lkw während seines gesamten Lebenszyklus einen geringeren Kohlenstoff-Fußabdruck hat, selbst beim derzeitigen Energiemix.

Elektro macht das Rennen

CO₂-Effizienzvorteil eines batterieelektrischen Lkw gegenüber einem Verbrenner-Lkw über die gesamte Nutzungsdauer – inklusive Batterieproduktion und -entsorgung.

38%

beim heutigen EU-Energiemix

63%

beim für 2030 angepeilten EU-Energiemix

86%

bei komplett fossilfreier Energie

Quelle: Scania

Da ist noch mehr drin!

Batterieelektrische Lkw von Scania werden zukünftig immer schwerere Lasten über immer längere Strecken transportieren können.



¹ mit einer Batterieladezeit von 45 Minuten
Quelle: Scania



Mehr Infos hier

SCANIA



RUNDUM SORGLOS – MIT DEM SCANIA E-TREND-FINANCING

Finanz- und Versicherungslösungen sind wichtige Bestandteile des gesamten Scania Serviceangebots – auch für elektrische Fahrzeuge.

Bei einer Finanzierung über die Scania Finance Deutschland stellen wir den Förderantrag für Sie und übernehmen die gesamte Abwicklung bis zur Auszahlung. Das bedeutet: Sie brauchen sich um nichts zu kümmern.

Zusätzlich kann die zugehörige mobile Ladeinfrastruktur bequem über uns finanziert werden. Außerdem bieten wir im Bereich Haftpflicht- und Kaskoversicherung attraktive Konditionen an.



ERFAHREN SIE MEHR:



Der Spagat zwischen Tradition und Innovation

Am 2. Juli 2022 wurde der internationale Tag der Genossenschaft gefeiert. Mit diesem Ehrentag würdigen die Vereinten Nationen und der Internationale Genossenschaftsbund ICA die besonders nachhaltige Wirtschaftsweise von Genossenschaften. Dabei geht das Prinzip einer Genossenschaft mehrere Jahrhunderte zurück. Anlässlich dieser vermeintlich verstaubten Tradition stellt sich die Frage, wie Genossenschaften heute noch einen Mehrwert für ihre Mitglieder bringen und sich selbst stetig erneuern können.

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

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 die Transport- und Logistikbranche?

Alle Straßenverkehrsgenossenschaften sind darauf ausgerichtet, spezielle auf die Transport- und Logistikbranche zugeschnittene Services zu bieten. Das entspricht wiederum dem Förderauftrag der Genos-

senschaft: 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. Insbesondere während der Corona-Pandemie waren unsere Fachkräfte bei den Kunden besonders gefragt: Wenn es um die Umsetzung der Hygienemaßnahmen in den Betrieben oder auch sonstige Neuerungen im Arbeitssicherheitsgesetz geht.

Was macht die Idee der Genossenschaft so besonders?

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 zugute



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.

kommt. 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 Verkehrsbe- reich: 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.“

Das Prinzip der Genossenschaft stammt noch aus dem 19.ten Jahrhundert. Wie schafft man es, sich – gemeinsam mit den Mitgliedern – stetig weiterzuentwickeln?

Alte Tradition und Erfahrung sind gut, der Grundgedanke ist auch richtig, aber natürlich müssen wir uns stetig mit unseren Mitgliedern und Kunden weiterentwickeln. Und daher ändern sich natürlich auch die Produkte und Dienstleistungen. Wir müssen so flexibel und aufmerksam sein, dass wir die Wünsche und Bedürfnisse unserer Kunden jederzeit kennen und entsprechend Lösungen anbieten. Ein Instrument, das wir in diesem Zusammenhang ins Leben gerufen haben, ist die SVG GARAGE. Hier beschäftigen wir uns mit den Themen von morgen. Sei es der Autohof der Zukunft, Inspirationsreisen oder neue Dienstleistungen für Transport Logistik. Am Standort München haben wir dafür aus einer unbenutzten LKW-Garage eine Innovationsschmiede gemacht, in der wir mit unseren Kunden über ihre aktuellen Herausforderungen sprechen. Das tun wir, damit wir uns gemeinsam mit der Branche weiterentwickeln und unserem genossenschaftlichen Auftrag auch in Zukunft gut nachkommen können. Denn das alles richtet sich an unserer Vision aus: Wir bewegen die Transport- und Logistikbranche in die digitale Welt.

Aber nicht nur gemeinsam mit Kunden, auch intern dreht sich bei der SVG Süd gerade einiges, oder?

Ja, das stimmt. Denn wenn wir von Anpassungsfähigkeit und Wandel sprechen, ist es das Mindeste, dass wir uns selbst ebenso damit auseinandersetzen. Letztendlich durchlaufen wir gerade einen in-

tensiven 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 ein genossenschaftlicher Dienstleister in der Transport- und Logistikbranche. 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

Spezialmakler für Transport und Logistik

Die Aktiv Assekuranz Makler GmbH ist ein internationaler Versicherungsmakler für Gewerbe und Industrie sowie freie und beratende Berufe. Wir zeichnen uns dabei insbesondere durch eine ausgeprägte Kernkompetenz in der effizienten Ausarbeitung und Betreuung aktueller und maßgeschneiderter Policen speziell für Transport und Logistik aus.

Unser Ziel: ein individueller Service nach Ihren Anforderungen. Wir bieten Ihnen mit unseren eigenen Deckungskonzepten einen idealen Versicherungsschutz und engagieren uns persönlich für Ihre Versicherungswünsche und damit für Ihre Sicherheit. Für alle fachlichen Fragen haben Sie einen Ansprechpartner, der sich im Schadenfall sowohl beim Versicherer als auch beim Schädigen für Sie einsetzt.

Lernen Sie uns kennen. Wir erarbeiten mit Ihnen gemeinsam einen speziell auf Sie abgestimmten Versicherungsplan. Als Basis dafür dient die individuelle Risikoanalyse. Unser Lösungskonzept entsteht sowohl bedarfs- als auch prämiengerecht. Unsere jahrzehntelange Erfahrung in Versicherungslösungen spricht für sich.

Die Aktiv Assekuranz Makler GmbH ist spezialisiert auf dem Gebiet von Versicherungslösungen, insbesondere für die Transport- und Logistikbranche und gehört zu den führenden Versicherungsmaklern Deutschlands.



Wir sind Aktiv! Was uns als Versicherungspartner auszeichnet

- Regionalstruktur, aufgeteilt in drei Regionen und vertreten an fünf Standorten in Hamburg, Erfurt, Düsseldorf, Saarbrücken und München
- 40 Jahre Branchenerfahrung
- Persönliche Betreuung durch einen Aktiv-Ansprechpartner
- Fachpersonal mit umfangreicher Ausbildung in den Bereichen Versicherung und Spedition/Logistik
- Individuelle Versicherungslösungen durch selbst entwickelte Policenkonzepte

Wir für Sie! Unsere Kompetenzen

- Ausarbeitung individueller und internationaler Versicherungsprogramme für diverse Industrie-segmente
- Erstellung von Spezialprogrammen für große Kfz-Flotten
- Entwicklung und Umsetzung von Sonderdeckungskonzepten für Industriekunden im Bereich Sach- und Haftpflichtversicherungen
- Risiko- und Schadenmanagement
- Sicherheitscheck im Bereich Brand- und Einbruchdiebstahlschutz
- Seminare zur Schadenverhütung und zu aktuellen Rechtsprechungen
- Rechtsabteilung mit mandatierten Rechtsanwälten
- Erfahrung im qualifizierten Umgang mit länderspezifischen Risiken



Unsere Policen-Konzepte für Transport und Logistik

Wir zeichnen uns insbesondere durch eine ausgeprägte Kernkompetenz in der effizienten Ausarbeitung und Betreuung aktueller und maßgeschneiderter Policen speziell für Transport und Logistik aus:

- **Speditions-Global-Police SGP**
(Haftungsversicherung) Maßgeschneiderter Versicherungsschutz für die Haftung aus Speditions-, Fracht-, Lager- und Logistikverträgen zu attraktiven Prämien
- **Transportversicherungsschein TVS-Plus-Pro**
(Schadenversicherung) Weltweiter Deckungsschutz, Mitversicherung von Güterfolge- und Vermögensschäden
- **Truck & Trailer**
Die Kasko-Versicherung für Lkw ab 3,5 Tonnen und Trailer jeglicher Art, europaweit
- **AktivFleet**
(Kfz-Flottenversicherung) Umfassender Versicherungsschutz für Fuhrparks nach dem Aktiv-All-Risks-Modell inklusive professionellem Schadenmanagement
- **Kombinierte Logistik-Police KLP**
(Kombi-Versicherung) Bedarfsorientierte Bausteinlösung für Logistiker

Unsere Standorte

Die Aktiv Assekuranz ist an fünf Standorten in Deutschland vertreten. Die Zentrale befindet sich in München, die weiteren Niederlassungen befinden sich in Erfurt, Düsseldorf, Hamburg und Saarbrücken. Wir sind für Sie da!

Kontakt

Aktiv Assekuranz Makler GmbH



www.aktiv-assekuranz.de

Smart denken: Auf dem Weg zum abfallfreien Hafen

Die Digitalisierung verändert unsere Gesellschaft in raschem Tempo und diese Veränderung zeichnet sich auch in der Logistiklandschaft ab. Als „smarter Partner“ in der Logistikkette will der Hafendienst Rotterdam gemeinsam mit seinen Partnern Rotterdams Entwicklung zum abfallfreien Hafen beschleunigen.

Der Logistiksektor kann von einer weiteren Digitalisierung erheblich profitieren. Im Rotterdamer Hafen gibt es bereits mehrere Initiativen, mit denen der Hafendienst Rotterdam diese Entwicklung vorantreibt. „Wir haben festgestellt, dass die Digitalisierung einen deutlichen Mehrwert für die Hafenabläufe darstellt. Deswegen wollen wir nicht nur Europas größter, sondern auch Europas intelligentester Hafen werden“, erklärt Claudia de Andrade-de Wit, Director of Digital & IT beim Hafendienst Rotterdam.

Zahlreiche Vorteile

Von der Digitalisierung können alle beteiligten Parteien profitieren, und das gilt nicht nur im Hinblick auf die Effizienz. „Kürzere Wartezeiten für die Hochseeschiffe an den Terminals sorgen für erhebliche Treibstoffeinsparungen und reduzieren auf diesem Wege Emissionen. Die gleichzeitige Einführung von Just-in-time-Lösungen für die anderen Transportarten wird diesen positiven Effekt weiter steigern. Dabei kann die gemeinsame Nutzung von Daten auf digitalen Plattformen sehr hilfreich sein. Mit dem Port Community System Portbase, das wir gemeinsam mit dem Hafen von Amsterdam entwickelt haben, können Informationen schnell, effizient und kosteneffektiv zwischen mehr als 4.700 Unternehmen, Privatpersonen und Regierungsbehörden ausgetauscht werden. Diese Plattform stellt einen ungeheuren Mehrwert für die Anwender dar. Portbase macht die Niederlande zu einem interessanten „Logistikdaten-Knotenpunkt“ für große internationale

Konzerne, die in und mithilfe unseres Landes Geschäfte machen wollen. Deswegen suchen wir zusammen mit den Mitgliedern unserer Gemeinschaft aktuell nach neuen Optionen, um diesen ‚Rohdiamanten‘ weiter zu schleifen.“

Offen und innovativ

Digitalisierung kann man nicht alleine durchsetzen, schon gar nicht in einer Logistikkette. Es ist nicht damit getan, ein Konzept zu erstellen und diesen dann phasenweise umzusetzen. „Obwohl wir das anfangs gedacht haben! Mittlerweile ist uns allerdings klar geworden, dass die Digitalisierung schrittweise vorangeht und die beteiligten Parteien gemeinsam auf eine engere Integration hinarbeiten müssen. Der Hafen Rotterdam hat immer von seinen tiefen Gewässern profitiert und das ist natürlich nach wie vor ein bedeutender Wettbewerbsvorteil. Darüber hinaus streben wir ein offenes Geschäftsklima und eine immer engere Zusammenarbeit in der digitalen Kette an, in der stets mehr Daten ausgetauscht werden. Dadurch entsteht mehr Transparenz, Emissionen werden reduziert und wir stärken unsere gemeinsame Marktposition. Als Partner und Frühanwender möchten wir gemeinsam neue Schritte unternehmen.“

Standardisierung

Diese Kollaboration wird wiederum andere Parteien anziehen. Zunächst im Rotterdamer Hafen selbst, dann auch im Hinterland und sogar in anderen Seehäfen. „Die Hochseeschiffe laufen nicht nur Rotter-



berichte über ihren Zustand erzeugen, Abfallbehälter geben an, wann sie geleert werden müssen. Hinter der traditionellen Szenerie von Schiffen, Containern und Portalkränen entsteht allmählich eine „digitale Nachbildung“ des Hafens, sozusagen ein digitaler Doppelgänger von Rotterdam.

Cybersicherheit

Eine weitere mögliche Motivation für die digitale Transformation des Sektors könnte die Cybersicherheit sein. Für den Umschlag eines einzigen Containers auf dem Rotterdamer Hafengelände sind durchschnittlich 200 Interaktionen erforderlich, an denen 28 Parteien beteiligt sind. Die aktuelle digitale Kette wird nicht nur durch Ineffizienzen beeinträchtigt, sondern hat auch einige Schwachstellen. Vor vier Jahren wurde eines der Containerterminals im Hafen zeitweise von einem globalen Hacking-Angriff lahmgelegt. „Die Hacking-Angriffe nehmen auf der ganzen Welt extrem zu. Wir sind uns sehr bewusst, wie anfällig wir in diesem Bereich sind und wie wichtig es ist, zusammenzuarbeiten, um unsere Datenströme angemessen sichern zu können. Eine großangelegte Cyberattacke könnte den gesamten Hafen aus dem Gleichgewicht bringen. Das wären für alle beteiligten schlechte Nachrichten.“

Nachhaltigkeit

Die Digitalisierung wird jedes Glied der Logistikkette drastisch verändern, daran hat Claudia de Andrade-de Wit keine Zweifel. „Wir haben die Chance bekommen, gemeinsam intelligente, integrierte Terminpläne für multimodale Just-in-time-Transporte zu entwickeln. Diese Kette wird extrem transparent und effizient arbeiten. Das zieht wiederum mehr Effizienz und ökologische Vorteile nach sich.“

dam an, sie frequentieren auf ihren Transportstrecken auch andere Häfen, wie Antwerpen und Hamburg. Indem wir unsere Kräfte in den Bereichen bündeln, in denen wir nicht direkt miteinander konkurrieren, können wir die Warenströme zwischen unseren Häfen optimieren. Wäre es nicht toll, wenn man Daten und Zeitpläne miteinander teilt, um die perfekten Bedingungen für Just-in-time-Transporte zu schaffen? Außerdem wäre es ein großer Vorteil, wenn Lkw-Fahrer reibungslos von Seehafen zu Seehafen fahren könnten, weil man ihnen vorab automatisch die nötigen Informationen zur Verfügung gestellt hat. Das können wir nur dann erreichen, wenn wir Informationen standardisieren. Ein Hafendienst sollte nicht versuchen, andere Seehäfen in aller Welt davon zu überzeugen, seine spezifische Informationsplattform einzusetzen. Nein, man sollte vielmehr dafür sorgen, dass die verschiedenen Systeme miteinander kommunizieren können. Wir untersuchen zurzeit die Voraussetzungen für eine solche Interoperabilität.“

Digitale Nachbildung

Der Rotterdamer Hafen ist für seine hochmodernen Terminals bekannt, an denen Container mit vollautomatischen Verfahren abgefertigt und gelagert werden. Darüber hinaus wird die Infrastruktur im Hafenbereich mithilfe von intelligenter Sensortechnologie immer smarter. Kaimauern können Status-

Nicht nur verbrauchsarme Motoren und erstklassig geschulte Fahrer können den Verbrauch und damit den CO₂-Ausstoß im Fuhrpark senken, auch der Trailer bietet großes Potenzial den Güterverkehr nachhaltig zu gestalten. Neben praxisorientierten Aerodynamikkonzepten, flexiblen Fahrzeug-Kombinationen für den intermodalen Verkehr, effizienzsteigernden Telematik-Systemen unterstützen auch ausgefeilte elektrische Kühllösungen den nachhaltigen Transport.



Der Beitrag des Trailers

zu nachhaltigen und digitalen Transportlösungen

Aerodynamisches Fahrzeugkonzept mit der EcoGeneration

Im Nutzfahrzeugbereich ist nicht zuletzt aufgrund steigender Spritpreise und zunehmendem Umweltbewusstsein die Bedeutung von aerodynamischen Fahrzeugkonzepten in den vergangenen Jahren stetig gestiegen. Schmitz Cargobull hat dafür die aerodynamischen Curtainsider der EcoGeneration entwickelt, denn angesichts steigender Dieselpreise und der Notwendigkeit den CO₂-Ausstoß zu reduzieren wird es immer wichtiger, mit praxisnahen Maßnahmen den Verbrauch zu senken. Mit den Sattelcurtainsidern EcoFIX, EcoVARIOS und EcoFLEX können Kraftstoffkosten und der CO₂-Fussabdruck erheblich reduziert werden. Ganz ohne teure und beschädigungsanfällige Anbauteile am Fahrzeug kann der Transporteur mit den aerodynamischen Trailern bares Geld sparen. Der nach hinten abfallende Aufbau reduziert drastisch den Luftwiderstand. Wenn doch einmal das volle Ladevolumen benötigt wird, besteht die Möglichkeit das Heck einfach hochzustellen, um flexibel auf alle anfallenden Transportaufgaben reagieren zu können.

Emissionsfreier und leiser Transport mit dem vollelektrischen Kühlkoffer S.KOe

Viele Transporte, vor allem im innerstädtischen Verteilerverkehr, werden ab 2025 nur noch in sogenannten „Zero Emission Zones“ in vielen Großstädten stattfinden können. Schmitz Cargobull hat dazu den vollelektrischen Sattelkoffer S.KOe COOL entwickelt und hat das Fahrzeug zurzeit bei namhaften Lebensmittellogistikern im In- und Ausland im Einsatz. Der S.KOe COOL ist mit einer elektrischen Generatorachse sowie einer elektrischen Kältemaschine mit integrierter Leistungselektronik und Batteriesystem ausgestattet und arbeitet dadurch emissionsfrei. Das rein elektrisch betriebene Kühlgerät S.CUe ohne Verbrennungsmotor ist für das emissionsfreie Kühlen und Heizen der Ladung ausgelegt. Darüber hinaus ist das Fahrzeug mit einer elektrifizierten Schmitz Cargobull Generatorachse ausgestattet, die u.a. bei Bremsvorgängen Energie rekuperiert und somit die Nachladezeiten der Batterie über das Stromnetz verringert.

Telematiksystem für mehr Effizienz

Voraussetzung für optimale digitale Datentransparenz und Datennutzung ist ein effizientes Telematik-

system. Mit der Trailertelematik TrailerConnect® werden Speditionen nicht nur leistungsfähiger und kundenfreundlicher, sie hilft auch Kosten und CO₂-Emissionen zu senken. Neben der schnellen Diagnose aller Trailerkomponenten unterstützt TrailerConnect® eine optimierte Frachtraumnutzung. Reifendruckkontrollsystem und Türverschlussystem sind ebenfalls über die Telematik abrufbar. Durch die vielfältigen Einsatzmöglichkeiten lassen sich sowohl die Prozesse optimieren als auch die Transportsicherheit erhöhen.

Schmitz Cargobull tritt darüber hinaus ein für nachhaltige Transportkonzepte, die schnell zur CO₂ Reduzierung beitragen und im Rahmen der vorhandenen Infrastruktur umsetzbar sind. Dafür steht das Fahrzeugkonzept EcoDuo, eine Transportkombination bestehend aus zwei Standard-Sattelaufliegern verbunden durch ein Dolly.D und bei denen beispielsweise bestimmte Längen- und Gewichtsvorschriften neu überdacht werden müssen.

Schmitz Cargobull – die Nr. 1 im europäischen Trailerbau

1892 als Schmiede gegründet, hat sich Schmitz Cargobull zum umsatzstärksten europäischen Anhänger- und Auflegerhersteller entwickelt. Die konsequente Kundenorientierung sowie die auf Zuverlässigkeit und Innovation ausgerichtete Unternehmensstrategie haben den Namen Schmitz Cargobull zu einem Markenzeichen für erfolgreiche Transportlösungen werden lassen. Regelmäßige Branchen-Auszeichnungen und -Awards unterstützen dies auch international.

Mit einer Jahresproduktion von ca. 42.500 Fahrzeugen und etwa 5.700 Mitarbeitern ist die Schmitz Cargobull AG Europas führender Hersteller von Sattelaufliegern, Anhängern und Motorwagenaufbauten für temperierte Fracht, General Cargo sowie Schüttgüter. Im Geschäftsjahr 2020/2021 wurde ein Umsatz von fast 1,74 Mrd. Euro erzielt. Das Unternehmen aus dem Münsterland entwickelte frühzeitig eine umfassende Markenstrategie und setzte konsequent Qualitätsstandards auf allen Ebenen: von der Forschung und Entwicklung über die Produktion bis hin zu Service-Verträgen, Trailer-Telematik, Finanzierung, Ersatzteilversorgung und Gebrauchtfahrzeughandel. Die serienmäßige Ausstattung der Fahrzeuge mit Trailertelematik – erst für Kühlkoffer, dann für Curtainsider und Trockenfrachter – wurde 2018 gestartet und konsequent weiterverfolgt.

Schmitz Cargobull verfügt derzeit über zehn industrielle Fertigungsstätten. Absatzmärkte sind alle europäischen Länder, einschließlich der Nahe und Mittlere Osten, China, Australien und Afrika. Die Produktparten umfassen Sattelkoffer für den Tiefkühl-, Frischdienst und Trockenfrachttransport mit eigener Transport-kältemaschine und serienmäßiger Telematik, Sattelcurtainsider für "General Cargo" und gewerbliche Fertigwaren (Stahl, Papier, Getränke) mit integrierter Telematik ab Werk, Sattelkipper mit optimiertem Eigengewicht und optionaler Thermoisolierung für Schüttgüter aller Art sowie Motor-kofferaufbauten, Sattelcontainer- und Wechselfahrzeuggestelle und Wechselboxen.

Mit einem kompletten Paket maßgeschneiderter Dienstleistungen "rund um den Trailer" ermöglicht Schmitz Cargobull optimierte Total Cost of Ownership (TCO). Die Schmitz Cargobull Finance bietet Finanzierung, Leasing und Mietkauf. Schmitz Cargobull Parts & Services sorgt mit Ersatzteilwesen und Reifenservice sowie Reparatur und Wartung für Service rund um die Uhr an 365 Tagen und der Schmitz Cargobull Trailer Store bietet erstklassige Gebrauchtfahrzeuge.



**Ihr Partner für
Firmenveranstaltungen &
Tourismusberatung**

Wir sind merk!würdig

30 Jahre Erfahrung und alles aus einer Hand. Die Veranstaltungsagentur in Garmisch-Partenkirchen und Innsbruck mit dem Mut, anders zu denken und der Größe, das auch durchzuziehen. Von Veranstaltungskonzeption über Teilnehmermanagement bis zur Durchführung. Mit dem 360° Blick für ganzheitliche Lösungen, außergewöhnlichen Formaten und dem Fokus auf das Thema Nachhaltigkeit sind wir für die Zukunft bestens gewappnet.

**ALPIN
CONVENTION**

FIRMENVERANSTALTUNGEN 360°

BAYERN

TIROL



alpin-convention.com



Wir gehen neue Wege!

Die Welt ist in Bewegung. Die Tourismusbranche muss mehr denn je bereit sein umzudenken und sich weiterzuentwickeln. Ob Destination, Verband, Hotel oder andere Leistungsträger - Sie haben es in der Hand, den anderen einen Schritt voraus zu sein. Dabei sind wir gerne an Ihrer Seite und beraten ganzheitlich bei der Strategie und Umsetzung Ihrer Tourismusprojekte.

**ALPIN
CONVENTION**

TOURISMUSBERATUNG 360°

BAYERN

TIROL



alpin-convention.com



Gemeinsam die Lieferketten von Morgen gestalten

Nur im Zusammenspiel aller Akteure können die Herausforderungen der Logistik- und Transportbranche gelöst werden – für mehr Nachhaltigkeit, Digitalisierung und Standardisierung entlang der Lieferketten

Die zunehmenden Herausforderungen im Straßen-gütertransport, wie der Mangel an Lkw-Fahrer*innen, politische Regulierungen sowie Infrastrukturerengpässe erfordern seit geraumer Zeit ein Umdenken im Transport- und Logistikbereich. Dabei verschärfen sich die Rahmenbedingungen zunehmend. Unter anderem die Materialknappheit, der Mangel an Personal, eingeschränkte internationale Arbeitsmobilität, Verwerfungen in der internationalen Supply Chain, steigende Energiekosten, unabsehbare Lieferzeiten, Preis- und Lohnentwicklungen führen kurz- und mittelfristig zu einem Umdenken.

Vor allem die Speditions- und Transportunternehmen stehen vor immer komplexeren Herausforderungen, welche es im täglichen Betrieb zu bewerkstelligen gilt. Ein Spannungsfeld aus größtmöglicher Flexibilität, Agilität und schnelles Handeln, gepaart mit höchstmöglicher Effizienz und Wirtschaftlichkeit ist das Bestreben im Tagesgeschäft. Zukunftsfähige Konzepte, den Blick über den Tellerrand, Innovationen, Industrialisierung und Technologieoffenheit, Daten- und Informationsaustausch sowie die Kommunikation mit anderen Unternehmen und Branchen zeichnen zukunftsorientierte Unternehmen von Morgen aus.



Es bedarf neuer innovativer Geschäftsmodelle für Unternehmen, um weiterhin am Markt zu bestehen. Vor allem eine enge Verzahnung und Zusammenarbeit zwischen den Unternehmen sowie die Schaffung neuer Kooperationsformen und -modelle gewinnen zunehmend an Bedeutung, um resilienter und effizienter aufgestellt zu sein und auf unvorhergesehene globale als auch regionale Ereignisse schnellstmöglich zu reagieren und bestenfalls im Vorfeld vorausschauend zu agieren. Dabei gilt mehr denn je die Devise: „Vordenken ist besser als Nachdenken!“ Dies betrifft nicht nur große Unternehmen. Vor allem kleine und mittlere Logistik- und Transportunternehmen und damit der Mittelstand sind von den derzeitigen und zukünftigen Herausforderungen und Rahmenbedingungen betroffen und sind mehr denn je gefordert, ihre Weichen für die Zukunft zu stellen. Dabei müssen sowohl die internen Unternehmensstrukturen und -organisationen als auch



Die zuverlässige Gestaltung globaler Lieferketten, die sinnvolle Auswahl und der kosteneffiziente Einsatz verschiedenster Verkehrsträger sowie die effektive und nachhaltige Durchführung der letzten Meile im urbanen Verkehr: Schlüsselthemen beim Symposium LOGISTIK INNOVATIV im Logistik-Kompetenz-Zentrum (LKZ) in Prien am Chiemsee, das damit seine Rolle als „Wissensbeschleuniger“ nachdrücklich unter Beweis stellte.



die externen Rahmenbedingungen (u.a. Technologie, Markt, Wettbewerb, Politik) ganzheitlich und im Zusammenspiel miteinander betrachtet werden. Vielfach lassen sich bestehende Prozesse verschlanken und effizienter gestalten.

Hinzu kommt, dass für viele Unternehmen und deren Logistik die Themen „Nachhaltigkeit“, „Klimaneutralität“ und „Digitalisierung“ immer weiter in den Fokus ihres Handelns rücken. Die Rahmenbedingungen für den Güterverkehr der Zukunft werden bereits heute definiert: Unter anderem sind die Vernetzung der Verkehrsträger Straße, Schiene, Wasser und Luft, die Standardisierung, Automatisierung und Digitalisierung der Lieferketten, die Kommunikation und der Daten- bzw. Informationsaustausch entlang der Wertschöpfungskette wesentliche Erfolgsfaktoren und Treiber, um die Versorgungssicherheit, Resilienz und die Stabilität nachhaltiger Lieferketten auch in Zukunft zu gewährleisten.

Dabei ist die Gestaltung nachhaltiger, digitaler, vernetzter und effizienter Lieferketten ein zentrales Element des Güterverkehrs von Morgen. Verladende Industrie- und Handelsunternehmen fordern zunehmend nachhaltige Lieferketten von ihren Logistikdienstleistern ein und schreiben sich hohe CO2-Einsparungen in der Logistik auf die Fahne. Dafür werden





Dr. Petra Seebauer, Geschäftsführerin,
und Florian Fürle, Projektleiter, beide
LKZ Prien GmbH, Prien am Chiemsee

leistungs- und marktfähige sowie am Ende des Tages praxistaugliche und umsetzbare Konzepte und Lösungsansätze benötigt, um eine hohe Qualität bei gleichzeitig attraktivem Preis-/Leistungsverhältnis zu erzielen.

Dies wird nur GEMEINSAM und im Zusammenspiel MIT-EINANDER gelingen. Denn Insellösungen und allein autarke Selbstoptimierungen der einzelnen Akteure gehören der Vergangenheit an.

Zukunftsorientierte, innovative Lösungen entlang der gesamten Wertschöpfungskette im Austausch und der Zusammenarbeit zwischen und mit den Akteuren sind nicht mehr wegzudenken.

Vor allem für Logistik- und Speditionsunternehmen sind die Entwicklungen zukunftsweisender Transport- und Mobilitätslösungen entscheidend. Neue Antriebstechnologien, autonomes Fahren oder die Digitalisierung sind nur einige wenige beispielhafte Aspekte, die zunehmend an Bedeutung gewinnen. Ferner dürfen diese Unternehmen keine Chance verpassen, die richtigen Menschen um sich zu versammeln, also Experten und Visionäre, die Mut haben, die Zukunft von Morgen zu gestalten. Getreu dem Motto: „Den Mutigen gehört die Zukunft!“

Das Logistik-Kompetenz-Zentrum (LKZ) Prien weiß um diese Herausforderungen und agiert als Treiber, Katalysator, Ideen- und Impulsgeber sowie Innovationszentrum für Logistik, Mobilität und Verkehr. Dabei steht das LKZ mit ansässigen Unternehmen, virtuellen Partnern sowie weiteren Kooperationspartnern für höchste Kompetenz. Auf Basis der notwendigen Vertrauensumgebung steht das LKZ für einen echten und umfassenden Wissenstransfer, für einen offenen Erfahrungsaustausch auf neutraler Ebene und als

Beratungsunternehmen für eine Vielzahl an Unternehmen seit rund 25 Jahren begleitend zur Seite. Aus dem großen Netzwerk mit Partnern aus ganz Deutschland und Europa werden die verschiedensten Kompetenzen auf die komplexen Anforderungen der Kunden zugeschnitten. Dabei gelingt der Transfer zwischen Wirtschaft und Wissenschaft, Verbänden und Politik auf Entscheider-Ebene.

Das LKZ unterstützt und berät Logistik- und Speditionsunternehmen unter anderem in den nachfolgenden Kompetenzfeldern:

- Gestaltung, Entwicklung und Umsetzung nachhaltiger Logistikkonzepte
- CO2-Beratungen entlang der gesamten Wertschöpfungskette
- Verlagerungskonzepte der Güterverkehre von der Straße auf die umweltfreundlichere Schiene
- Ganzheitliche Strategie- und Geschäftsmodellentwicklungen
- Innerbetriebliche und logistische Prozessanalysen / -optimierungen entlang der gesamten Wertschöpfungskette
- Logistik- und Standortplanung / -umsetzung
- Ganzheitliche Förderberatungen (von der Auswahl bis zur Antragsstellung und Umsetzung)
- Vermarktungskonzepte sowie Marketing- und Pressearbeit
- Schulungen und Workshops für Fach- und Führungskräfte

Das LKZ gratuliert dem LBS zu 75 Jahre erfolgreicher Verbandsarbeit. Die sehr gute Zusammenarbeit mit dem LBS war stets von großem Vertrauen und Wertschätzung, hohem fachlichen Austausch und großer Expertise geprägt. Wir freuen uns auf die weitere Zusammenarbeit und vielen neuen gemeinsamen Ideen.



Hier geht es zu
unserem
YouTube-Channel

BAYERISCHE PHILHARMONIE



DIE KUNST DER VERWANDLUNG

ORFF n'GUITAR CARMINA BURANA

13. Orff-Tage der Bayerischen Philharmonie

MO 3. Oktober 2022 München
SA 8. Oktober 2022 Füssen
SO 9. Oktober 2022 Bamberg

Mark Mast *Gesamtleitung*

TICKETS & INFOS:



www.muenchenticket.de

www.bayerische-philharmonie.de



Sowohl für den Landesverband Bayerischer Spediteure (LBS) als auch für die Flughafen München GmbH (FMG) ist das Jahr 2022 ein Jubiläumsjahr. Während der LBS heuer bereits auf eine 75jährige Historie zurückblicken darf, konnte die FMG vor wenigen Wochen den 30sten Jahrestag der Eröffnung des neuen Airports feiern. Die bayerischen Spediteure gehörten damals übrigens zum Kreis der „Geburtshelfer“ für den neuen Flughafen, denn nicht ohne Grund hatte die Presse unmittelbar vor dem Flughafenumzug eine „Brummischlacht um jede Minute“ angekündigt. Tatsächlich waren dann fast 700 Lkw im Einsatz, um das weiter genutzte „Mobil“ des Riemer Flughafens in einer Vollmondnacht

Welche enorme Bedeutung der Luftfrachtverkehr für die gesamte Wirtschaft hat, ist im Zeichen der Corona-Krise einmal mehr deutlich geworden. Mit dem Wegfall zahlreicher Passagierflüge reduzierten sich nach Ausbruch der Covid-19-Pandemie im März 2020 auch die Kapazitäten für Beiladefracht erheblich. Dennoch konnten wichtige Lieferketten auch durch den vermehrten Einsatz von Frachtmaschinen am Münchner Airport aufrechterhalten werden. So gelangten unter anderem zahlreiche dringend benötigte medizinische Hilfsgüter während der Pan-

Der Flughafen München als Partner der bayerischen Spediteure

über die rund 30 Kilometer lange Fahrstrecke pünktlich zum neuen Standort zu befördern und damit einen planmäßigen Start des neuen Airports am Morgen des 17. Mai 1992 zu ermöglichen.

Von der mit dem reibungslosen Flughafenumzug eingeleiteten Erfolgsgeschichte des neuen Airports profitierten wiederum die bayerischen Spediteure, denn der rasante Aufstieg des Flughafens zu einem europäischen Luftverkehrsdrehkreuz manifestierte sich nicht nur in einem im Vergleich zur Branchenentwicklung deutlich überproportionalen Passagierzuwachs, sondern auch in einem stetigen Aufwärtstrend bei der Luftfracht. Während sich das Fluggastaufkommen am neuen Standort zwischen 1992 und 2019 von zwölf auf rund 48 Millionen vervierfachte, erreichte der Luftfrachtumschlag 2019 mit über 330.000 Tonnen sogar mehr als das Sechsfache des Vergleichswertes aus dem Eröffnungsjahr.

demie auf dem Luftweg nach München. Inzwischen nimmt der Frachtverkehr in München wieder kontinuierlich zu und könnte bereits im kommenden Jahr wieder das Vorkrisenniveau erreichen.

Das Potential für weiteres Wachstum im Cargogeschäft ist in einer zunehmend globalisierten Welt zweifelsfrei vorhanden. Circa 41 Prozent der gesamten deutschen Luftfracht kommt aus dem süddeutschen Raum. Zu unserem Einzugsgebiet gehören zahlreiche produzierende Unternehmen wie BMW, Siemens oder Bosch, die auf eine ausgezeichnete Infrastruktur mit schnellen, flexiblen und weltweiten Lieferketten angewiesen sind. Für alle Arten von Luftfracht – von elektronischer Hardware über industrielle Getränkeabfüllanlagen bis hin zu Produkten der pharmazeutischen Industrie – bietet der Luftfrachtstandort München mit seiner maßgeschneiderten Infrastruktur passende Lösungen. Zukunftsweisende Erweiterungen dieser Infrastruktur – wie etwa der in Kürze beginnende Bau des neuen Frachtterminals für die DHL mit einem Invest von 70 Millionen – werden die Leistungsfähigkeit und Effizienz in der Frachtabfertigung weiter erhöhen.



Jost Lammers, Vorsitzender der Geschäftsführung der Flughafen München GmbH

Zu den wichtigsten Standortfaktoren, von denen das Luftfrachtgeschäft am Münchner Airport profitiert, gehört die enge und fruchtbare Kooperation zwischen dem Flughafen und den bayerischen Spediteuren. Die Logistikunternehmen, die als Partner und Auftragnehmer von Industrie und Airlines die weltweiten Warenströme steuern, stellen konkrete Anforderungen an die Infrastruktur eines Flughafens. Um diesen Anforderungen zu entsprechen, haben wir unsere Frachtanlagen am Münchner Airport seit der Flughafeneröffnung kontinuierlich weiterentwickelt, zusätzliche Kapazitäten geschaffen und Prozesse optimiert. So entstanden mit den Speditionsmodulen Ost und West zwei mit modernster Technik ausgestattete Frachthallen, die auf einer Fläche von jeweils 16.000 Quadratmetern optimale Voraussetzungen für einen schnellen Luftfrachtumschlag und eine effiziente Koordination des Güterverkehrs bieten. Da die hier engagierten Speditionen und Handling-Unternehmen bereits bei der Planung der Anlagen einbezogen wurden, konnte den Wünschen der Nutzer von Anfang an Rechnung getragen werden. Die besondere Qualität der beiden Speditionsmodule besteht darin, dass sie über Rampen direkt mit dem Frachtterminal des Flughafens verbunden sind, so dass eine schnelle Weiterleitung von Exportanlieferungen ebenso wie der Empfang und die Weiterführung von Importen jederzeit gewährleistet ist. Wir haben den Landesverband Bayerischer Spediteure über die Jahre als kompetenten und weitsichtigen

Sachwalter der Interessen des Güterverkehrs kennen- und schätzen gelernt. So sind etwa die regelmäßigen Zusammenkünfte im Rahmen des LBS-Arbeitskreises Luftfracht für uns ein wichtiges Forum, um konkrete Anliegen der Spediteure aufzunehmen oder neue Entwicklungen am Airport zu diskutieren. Gemeinsam mit dem LBS möchten wir dazu beitragen, die Erfolgsgeschichte des Luftfrachtstandortes München konsequent fortzuschreiben. Natürlich wissen wir auch, dass die Nachfrage der Spediteure nach zusätzlichen Flächen angesichts des gerade wieder anspringenden Luftfrachtgeschäftes weiter steigen wird. Welche konkreten Ausbaumöglichkeiten und Kapazitätserweiterungen am Münchner Flughafen für den Frachtverkehr mittel- und langfristig realisiert werden können, wird deshalb gegenwärtig intensiv geprüft.

Mit Blick auf die Zukunft des Cargogeschäftes am Standort München wird es überdies auch darauf ankommen, die Weiterentwicklung des Luftfrachtverkehrs in Richtung eines klimaverträglichen und nachhaltigen Mobilitätssystems weiter voranzutreiben. Dabei setzen wir am Flughafen München wie der LBS auf eine stetige Steigerung der Energie- und Ressourceneffizienz.

Wir gratulieren dem LBS sehr herzlich zu einem Dreivierteljahrhundert erfolgreicher Verbandsarbeit und freuen uns auf die nächsten 75 Jahre.

Der nahtlos integrierte Trailer

Mit vielseitigen Telematik-Funktionen sorgt Krone Telematics dafür, dass Speditionen jederzeit online die Kontrolle über Position, Zustand und Temperatur ihrer Transporte haben. Mit innovativen Funktionen wie „Smart Scan“ und „ETA“ hat Krone jetzt die nächste Phase der Digitalisierung eingeläutet.

Krone Datenströme harmonisieren die Logistik. Die aktuellen Kühltemperaturen des Trailers während der Fahrt auszulesen und neu zu setzen oder dem Warenempfänger von unterwegs präzise Ankunftszeiten mitzuteilen – das ist bereits heute das tägliche Geschäft in der professionellen Warendistribution. Damit gewann für den Spediteur in den letzten Jahren das Management der zu seinem Transportauftrag gehörenden Daten immer mehr an Bedeutung.

Krone unterstützt die Speditionen dabei mit zahlreichen digitalen Produkten und Dienstleistungen aus der eigenen Entwicklung. Die robuste Telematik- und Diagnoseeinheit Krone Smart Collect (KSC) erfasst die Werte von Fahrzeug und Fracht direkt am Modulator des elektronischen Bremssystems sowie an zahlreichen im Fahrzeug verbauten Sensoren. Gleichzeitig stellt das KSC die Verbindung mit dem Krone Telematics-Portal her. Über eine API-Schnittstelle lassen sich die erhobenen Daten aus der Krone Smart Collect-Box zudem einfach in die Telematik-Systeme anderer Flottenmanagement-Anbieter übertragen.



Damit auch Wechselbrücken und Überseecontainer, die über keine dauerhafte Stromversorgung verfügen, zuverlässig mit Telematik ausgestattet werden können, steht der KSC Solar zur Verfügung. Diese solar-gestützte Telematikeinheit ist durch modernste Photovoltaik, leistungsfähige Akkumulatoren und die Super-Kondensatoren-Technologie in der Lage, autark Positionsdaten zu senden und auch längere Perioden ohne Sonnenschein zu überdauern.

Präzise ETA-Vorhersagen

Dank der Partnerschaft mit Shippeo, dem europäischen Marktführer für Echtzeit-Transporttransparenzlösungen, war Krone der erste Trailer-Hersteller, der präzise Echtzeitvorhersagen zur voraussichtlichen Ankunft bereitstellen konnte. Die Nutzer von Krone Telematics haben dadurch Zugang zu den zuverlässigsten ETA-Vorhersagen für den Logistikbereich auf dem Markt, basierend auf einem von Shippeo entwickelten proprietären, branchenführenden Algorithmus, der auf über 200 Datenparameter zurückgreift. Krone integriert diese Daten ins Krone Telematics Portal, so dass alle Nutzer sowohl den Lieferstatus als auch die Sendungsintegrität in Echtzeit von einem einzigen Portal aus überwachen und per Mausklick mit den jeweiligen Empfängern entlang der Transportkette teilen können.

Krone Telematics Portal: das umfassende Transport-Managementsystem

Das zentrale System für die weitere Verwendung der Daten ist das Krone Telematics Portal. Aus den permanent erhobenen Informationen zu Fahrzeug und Fracht erhalten Fahrer und Disponent stets einen aktuellen Stand zum Ladungsgewicht des Fahrzeugs und in Verbindung mit dem innovativen



Kamerasystem „Smart Scan“ sogar einen Überblick über freie Stellplätze im Laderaum. Umfangreiche Reportingfunktionen, wie Kühltemperaturnachweise, Verlaufsgrafiken der Touren oder das Reifenmanagement über das Krone Smart TPMS machen das Krone Telematik Portal zu einem umfassenden Transport-Managementsystem.

Für den mobilen Einsatz steht die neue Krone Telematics App zur Verfügung, die sich durch die übersichtliche Darstellung der relevanten Daten und ihre intuitive Bedienbarkeit auszeichnet. Wie im Krone Telematics Portal kann der Nutzer in der App die Vorteile der 2-Wege-Kommunikation nutzen. Darüber hinaus bietet Krone die Möglichkeit, die Daten über abgestimmte APIs zum Beispiel in Transportmanagementsysteme oder in Abrechnungstools einzuspielen. Und auch innerhalb des Fahrzeuggepans können die Daten nahtlos weiterfließen.

Maximilian Birle, Leiter Vertrieb und Service Telematics & Digitale Dienstleistungen bei Krone unterstreicht die hohe Flexibilität des Systems: „Wichtig für den Nutzer ist, dass er die Telematikdaten von Sattelzugmaschine und Trailer miteinander verbinden kann, weil es nicht sinnvoll ist, einen Sattelzug auf zwei verschiedenen Bildschirmen zu monitoren. Auch Mischfuhrparks stellen für uns keinerlei Probleme dar, weil Berührungspunkte mit Wettbewerbsprodukten in der Branche längst der Vergangenheit angehören.“

KRUNE
Wir transportieren Zukunft



www.krone-trailer.com/

Nord und Süd passen nicht zusammen? Für den Hamburger Hafen und Bayern trifft das ganz sicher nicht zu. Hamburg ist für den bevölkerungsreichen und exportstarken Freistaat der wichtigste Hafen im Überseeverkehr. Rund 700.000 Standardcontainer (TEU) mit Ziel oder Ursprung in Bayern schlägt der Hamburger Hafen jährlich um. Grund genug, um in Bayern eine Repräsentanz des Hamburger Hafens mit direkten Ansprechpartnern vor Ort zu unterhalten. In Deutschland sichert der Hamburger Hafen insgesamt rund 607.000 Arbeitsplätze.

Wichtigster und umweltfreundlicher Verkehrsträger auf der Landseite ist dabei die Eisenbahn. Ein gutes Dutzend so genannter Hinterlandterminals sorgen

musste. Wer eine Karte des Hamburger Hafens aus den sechziger Jahren mit einer heutigen vergleicht, wird ihn kaum wiedererkennen.

Der Hamburger Hafen verfügt heute über vier moderne Containerterminals, die zum Teil voll automatisiert sind. Das Terminal Altenwerder (CTA) ist zudem klimaneutral. Die Vernetzung der Warenströme durch digitalisierte Prozesse hat nicht nur für einen höheren Umschlag gesorgt. Es kann jetzt auch alles zielgenauer geplant und gesteuert werden. Das Hamburg Vessel Coordination Center (HVCC), zum Beispiel, steuert punktgenau die Anläufe von Großschiffen, Feederschiffen und neuerdings auch von Binnenschiffen. Auch landseitig baut Hamburg sei-

Bayern profitiert durch zukunftsfähigen

beim kombinierten Verkehr für eine hervorragende Schienenanbindung Bayerns an den Hafen Hamburg. Der Bahnanteil der auf der Schiene transportierten Güter ist in den vergangenen Jahren kontinuierlich angestiegen und liegt inzwischen bei über 70 Prozent – Tendenz weiter steigend.

Der Hamburger Hafen hat in der Corona-Krise durchgehend 24/7 funktioniert. Insbesondere der Eisenbahnverkehr hat sich einmal mehr als systemrelevant und insgesamt verlässlich herausgestellt. Der Hafen hat trotz der schweren Zeit die Weiterentwicklung von Wirtschaft, Transport und Logistik nicht verschlafen. Gern wird darüber geredet, dass Schifffahrt und Hafen alte Wirtschaft seien. Aber in Wirklichkeit gibt es keinen Bereich, der in den letzten 50 Jahren so sehr der Umwandlung unterworfen war und sich neuen Herausforderungen gestellt hat. Mit der Erfindung des Containers ging eine revolutionäre Entwicklung der Logistik einher. Ganze Hafenschaften mussten umgestaltet werden, weil man weniger Liegeplätze in Hafenbecken brauchte und stattdessen große Lagerflächen für Boxen und Umschlaganlagen für den Hinterlandverkehr schaffen

ne Infrastruktur zielgerichtet aus, trennt Schiene und Straße durch neue Brücken wie bei der Kattwyk- und Rethebrücke und erhöht damit Durchlaufgeschwindigkeit und Kapazitäten. Intelligente Wartungssysteme sorgen hier für rechtzeitige Reparaturen und helfen Ausfälle zu vermeiden.

Ebenso erfreulich ist die Fertigstellung der Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe. Dank dieser Maßnahme können künftig Schiffe mit höherem Tiefgang den Hamburger Hafen anlaufen. Die ein- und auslaufende Schifffahrt profitiert jetzt - je nach Schiffsabmessung - von einer Tiefgangserhöhung zwischen 1,00 und 1,90 Metern. So können zum Beispiel Megamax-Schiffe mit einer Breite bis zu 62,50 Metern und einer Länge von 400 Metern tideunabhängig mit einem Tiefgang von bis zu 13,10 Metern den Hafen anfahren. Tideabhängig ausgehend sind es 14,10 Meter, einkommend ist sogar ein Tiefgang von 15,40 Metern möglich. Ein weiterer Vorteil ist die neu geschaffene Möglichkeit für die Begegnung großer Schiffe. So wurde bei Wedel auf einer Länge von acht Kilometern eine Begegnungsbox fertiggestellt. Hier können Schiffe mit einer addierten Breite von 104 Metern aneinander vorbeifahren. Zudem wurde die Fahrrinne zwischen Wedel und der Störmündung von 300 Meter auf 320 Meter erweitert.



Hafen Hamburg

Hier können Schiffe mit einer addierten Breite von 92 Metern jetzt sicher aneinander vorbeifahren.

Für Deutschlands größten Hafen gelten jetzt bessere Anlaufbedingungen. Die ermöglichen den Reedereien, mehr Ladung nach Hamburg zu bringen. Ein Schiff der Megamax-Klasse kann somit bei idealen Bedingungen bis zu 2450 TEU mehr von und nach Hamburg liefern. Auch besonders große Massengut- und Kreuzfahrtschiffe profitieren von der Fahrrinnenanpassung. Zudem eröffnet die Fahrrinnenanpassung dem Hafen neue Geschäftsfelder, weil deutlich schwerere Exportladung umgeschlagen werden kann.

Doch mit diesen Projekten und Entwicklungen ist noch nicht alles getan. Um fit für die Zukunft zu sein, werden auch neue Technologien im Hamburger Hafen erprobt und eingesetzt. Die 5 G-Technologie wird derzeit unter Echtzeit-Bedingungen getestet. Hamburg ist einer von nur zwei europäischen Projektstandorten. In der Zukunft soll damit auch autonomes Fahren ermöglicht werden. Längst sorgen Drohnen nicht nur für schöne Luftbilder vom Hafen, sondern werden auch bei der Untersuchung von Bauwerken eingesetzt und Unterwasserdrohnen

helfen beim Aufspüren von Schäden an Kaimauern. In vielen Bereichen des Hafens hat die Zukunft also schon begonnen. Bald werden Schiffe mit Brennstoffzellentechnik im Hafen unterwegs sein. Alternative Antriebe zur Reduzierung von schädlichen Emissionen werden nicht nur in der Schifffahrt Thema sein, sondern die gesamte Logistikkette verändern.

Weitere Schritte in Richtung Zukunft werden folgen, denn der Senat verfolgt mit seiner „Wasserstoffstrategie“ die völlige Umgestaltung der fossilen Industrie, von Fuhrparks und der Hafenschifffahrt. Um dies alles zu ermöglichen, sollen im Hafen nicht nur Industriebetriebe umgerüstet werden. So soll auf dem Gelände des Kraftwerks Moorburg ein 100 MW-Elektrolyseur gebaut werden, um grünen Wasserstoff direkt vor Ort zu produzieren. Zudem schreiten die Pläne für ein Wasserstoff-Importterminal voran, denn Deutschland kann den Bedarf an grünem Wasserstoff nicht allein decken.

Der Hamburger Hafen bereitet sich aktiv auf die Zukunft vor, arbeitet ständig an innovativen und intelligenten Lösungen und scheut nicht vor neuen Herausforderungen. Denn Fortschritt kommt nicht von allein.



Zusammen-
arbeit
geprägt von

Fachkompetenz und Persönlichkeit

Als unabhängiger Versicherungsmakler mit traditionellem Schwerpunkt im Transport- und Flottenbereich prüfen wir den Versicherungsbedarf Ihres Unternehmens und erarbeiten darauf basierend maßgeschneiderte Versicherungslösungen. Wir arbeiten mit allen namhaften Versicherungsgesellschaften auf dem deutschen Versicherungsmarkt zusammen und vertreten gegenüber den Versicherern stets Ihre Interessen. Als zuverlässiger Partner stehen wir Ihnen stets verbindlich zur Seite. Durch die hohe Fachkompetenz und durch ein familiär geprägtes Zusammenarbeiten können wir die

Wir kümmern uns um ihre Schadensfälle und sie können sich auf ihr Kerngeschäft konzentrieren.

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.

Die Wirtschafts-Assekuranz-Makler AG (WIASS) wurde 1989 gegründet und ist ein familiengeführtes, mittelständisches Versicherungsmakler Unternehmen mit dem Hauptsitz in Amberg und verschiedenen Niederlassungen und Tochterunternehmen im In- und Ausland. Unsere Kunden werden von über 70 fachspezifischen Mitarbeitern betreut.

Mit dem Eintritt von Michael Ostermann und dessen Bestellung zum Vorstandsmitglied, wurde dieses Jahr der erste Schritt zum zukünftigen Generationswechsel eingeleitet und die Weichen für die Weiterführung des Familienunternehmens in der zweiten Generation gestellt. Zudem wurde Detlef Dörrié als weiterer Geschäftsführer bestellt, um den geplanten Ausbau der Unternehmensgruppe entsprechend mitzugestalten.

Unsere Kernkompetenz liegt in der Betreuung von Gewerbekunden im Transport- und Flottenbereich. Dabei überzeugen wir mit individuellen Lösungen und Konzepten, die durch ausgefeilte Details und perfekt zugeschnittenen Leistungen ergänzt werden. Wie gut Ihr Versicherungspartner ist, merken Sie spätestens im Schadenfall. Schadenservice von Anfang bis Ende, ohne Wenn und Aber. Wir werden Sie überzeugen!



WIRTSCHAFTS
ASSEKURANZ
MAKLER
AG



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

In unserem Newsletter dem „WIASS aktuell“ informieren wir unsere Kunden und Geschäftspartner in regelmäßigen Abständen über wichtige und aktuelle Themen aus der Versicherungsbranche.

Unser oberstes Gebot ist, den Anforderungen unserer Kunden mit hoch qualifizierter Beratung und optimalem Service gerecht zu werden. Dazu gehören unter anderem auch besondere Aktionen sowie unsere innovativen Deckungskonzepte zur KFZ-Versicherung für Fahrzeugflotten im Transport-, Gewerbe-, Industrie- und Handwerksbereich, die wir durch unsere langjährige Erfahrung anbieten können. Durch Analyse der Risiko- und Bedarfsituation und mit unserem speziell für Flotten entwickelten Auswertungstool zeigen wir Ihnen zugeschnittene Versicherungslösungen für die Absicherung Ihres Fuhrparks auf.

Angefangen von unserem Schadenmanagement-System für eine effiziente, übersichtliche und papierlose Verwaltung Ihrer Schadendaten. 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.

Mit der schnellen und unbürokratischen Abwicklung der Schadenfälle spart unser Schadenservice unseren Kunden nicht nur Zeit und Geld, sondern entlastet die in Ihrem Unternehmen mit der Schadenbearbeitung betrauten Mitarbeiter spürbar. Betrachten Sie die WIASS als Ihre externe Versicherungsabteilung.

Herzlichen Glückwunsch

Wir gratulieren dem LBS e. V. herzlich zum 75-jährigen Bestehen und wünschen für die Zukunft alles Gute sowie den verdienten Erfolg bei der Umsetzung der angestrebten Ziele, auch möchten wir uns als Fördermitglied für die stets angenehme und vertrauensvolle Zusammenarbeit bedanken und hoffen, dass diese auch die nächsten 75 Jahre im Sinne der gemeinsamen Interessen erfolgreich fortgeführt wird.

Wirtschafts-Assekuranz-Makler AG bietet garantierte 10% Einsparung auf die aktuelle KFZ-Prämie

Wenn Sie dieses Jahr ein neues Fahrzeug zulassen möchten, bieten wir Ihnen eine Beitragseinsparung in Höhe von 10 % im Vergleich zur aktuellen Prämie der angemeldeten Fahrzeuge. Weitere Informationen zu unseren einmaligen Aktionen finden Sie auf unserer Homepage unter www.wiass.com/kfz-rabattaktionen



Maximale Flächenausnutzung:
Entwurfsplanung, Bauantrag
und Schlüsselfertigbau inkl.
DGNB-Zertifikat in Gold für
den Neubau des Logistikparks
in Ansbach für die JK GE.

Bei stetig steigendem Bauvolumen und begrenzten Ressourcen ist ein nachhaltiges Wirtschaften nicht nur ökonomisch, sondern auch ökologisch sinnvoll. Mit vorzertifizierten Standards und einem eigenen System für Lean Management hat sich das Bauunternehmen Köster im Markt positioniert und kann auch unter angespannten Bedingungen für eine sichere und wirtschaftliche Realisierung von modernen Logistikstandorten sorgen.

Der Bedarf an Logistikimmobilien wächst stetig. Nicht zuletzt ist das dem rasanten und kontinuierlichen Wachstum des E-Commerce zuzuschreiben. Der fordert nicht nur den Ausbau an Lagerkapazitäten. Der Trend zur Verringerung von Aufwand und Lieferzeiten ist nur mit Logistikstandorten im direkten städtischen Umfeld zu bewältigen. Das bedeutet: Kleinere Flächen, mehrgeschossige Hallen, Revitalisierung von belasteten Standorten etc. Gleichzeitig bestimmen politische Bestrebungen, den Flächenverbrauch Deutschlands zu reduzieren, die aktuelle Entwicklung zukunftsweisender Logistik.

Dienstleister in der Logistikbranche müssen sich auf diese Anforderungen einstellen. Ein Beispiel dafür ist die Köster GmbH, die die Expertise für Planung und Bau von wirtschaftlichen Logistikhallen im eigenen Kompetenz-Center Logistikimmobilien gebündelt hat. Der hochspezialisierte Bereich mit mehreren Standorten bundesweit hat sich genau auf diese Trends eingestellt.

Nachhaltige Bauweise mit Zertifizierung

Aufgrund des hohen Flächeneinsatzs der Logistikbranche sind die Anforderungen an eine nachhaltige Bauweise besonders hoch und weiter fortgeschritten als in anderen Bausegmenten. Eine Green-Building-Zertifizierung ist in den meisten Fällen selbstverständlich.

Das Kompetenz-Center Logistikimmobilien berücksichtigt daher von Beginn an die Green-Building-Standards der national und international etablierten BREEAM-, LEED- und DGNB-Zertifizierungen. Das heißt, dass der gesamte Bauprozess, von der Planung über Konstruktion und Betrieb bis hin zur möglichen Demontage unter dem Leitgedanken der Nachhaltigkeit entwickelt wird. Der Auftraggeber und Betreiber bzw. Mieter profitieren von der langfristigen Wertstabilität und den niedrigen Betriebskosten.

Mit der Mehrfachzertifizierung bietet sich ein besonders schneller und günstiger Weg zum DGNB-Zertifikat für Logistikimmobilien. Die Musterbaubeschreibung sowie das DGNB-Pflichtenheft des Kompetenz-Centers Logistikimmobilien standardisieren die DGNB-Zertifizierung so weit, dass auf die Beauftragung eines externen Auditors verzichtet werden kann.

Zu den Maßnahmen einer nachhaltigen Ausstattung zählen unter anderem:

- Einsatz von Dachbindern aus Holz
- Photovoltaikanlagen in Kombination mit Geothermie
- Nutzung von Fernwärme
- Energieeffiziente Kühlanlagen
- Hocheffiziente Dämmung
- Errichtung von Ausgleichsflächen
- Gründächer
- Fassadenbegrünung
- E-Ladestationen

Herausforderung Flächenmangel: Greenfields, Brownfields, mehrgeschossige Lagerhallen

Der Markt für Logistikimmobilien verändert sich aufgrund des Flächenmangels an attraktiven Greenfield-Grundstücken. Daher werden bereits bebaute Flächen neu entwickelt (Brownfields), Grünflächen mit schwierigen Böden oder Flächen in weniger attraktiven Gebieten bebaut.

Brownfield-Projekte sind aus Nachhaltigkeitsperspektive zwar nur wünschenswert, bedeuten für den Entwickler aber häufig auch große Unsicherheiten aufgrund von schwierigen Bodenverhältnissen. In mehrfacher Hinsicht ist Köster für die Umsetzung von Brownfield-

Projekten bestens aufgestellt. Mit der gebündelten Kompetenz für Infrastruktur und Tiefbau im eigenen Haus kann das Unternehmen auch alle Leistungen zur Braugrundertüchtigung und Bodensanierung übernehmen. Das umfasst auch die Planung von Sondergründungsmaßnahmen sowie die Cut & Fill Berechnung. Dank des freien Stützenrasters kann das Kompetenz-Center Logistikimmobilien zudem für jede Baulücke die optimale Bebauung mit voller Flächeneffizienz realisieren.

Eine weitere Folge der Baugrundknappheit ist die verstärkte Nachfrage an zweigeschossigen Logistikhallen oder Gewerbeparks. Das Kompetenz-Center hat bereits zahlreiche mehrstöckige Hallenbauten für Kunden realisiert. Auch hier bewährt sich die Unabhängigkeit von bestimmten Vorfertigungen, Fertigteile können nach Bedarf eingesetzt werden und limitieren nicht die Optionen eines Baufelds

„Die individuelle Beratung und maßgeschneiderte Planung sind insbesondere bei speziellen Kundenwünschen wichtig, da alle Faktoren bereits früh berücksichtigt werden müssen, um ein wirtschaftliches Gesamtergebnis realisieren zu können. Wir sagen unseren Kunden daher: ‚Sie haben das Grundstück, wir kümmern uns um den Rest‘. Als dienstleistungsorientiertes Bauunternehmen übernehmen wir alle anfallenden Aufgaben – von der Beratung und Planung über die Klärung öffentlicher Angelegenheiten und die Umsetzung bis zur Gewährleistungsphase. Dabei stehen wir unseren Auftraggebern während des gesamten Bauprozesses mit einem festen, kompetenten Ansprechpartner zur Seite.“

Jürgen Dietrich, Bereichsleiter, Kompetenz-Center Logistikimmobilien Nürnberg



Erster CO₂-neutraler Standort für Harry Brot: Schlüsselfertiger Neubau einer Foodlogistik-Halle mit umweltschonender CO₂-Kühlanlage und Photovoltaikanlage



www.koester-bau.de

Eine Transportlösung von Kögel umfasst mehr als nur das Fahrzeug. Zum vollständigen Angebot zählen neben dem Trailer alle Mehrwertdienste – von den verschiedenen Möglichkeiten der Neufahrzeugbeschaffung über Telematik und Full-Service-Verträgen bis hin zur Rücknahme des Gebrauchten.

Bei Kögel stehen der Kunde und seine Bedarfe im Mittelpunkt – ganz gemäß dem Unternehmensmotto ‚Economy meets Ecology – Because we care‘. Daher bietet der Fahrzeugbauer aus Burtenbach allen Kunden eine Rundum-Betreuung. „Transporteure stehen im Alltag vielen Herausforderungen gegenüber. Unser Bestreben ist es, ihnen möglichst viel Arbeit rund um den Auflieger abzunehmen, so dass sie sich auf ihr Kerngeschäft, den Gütertransport, konzentrieren können“, erklärt Stefan Sönchen, *Leiter Vertriebsinnendienst, CRM, Finance und Key-Account*. „Unser Produktportfolio ist darauf ausgerichtet, Mehrwerte für unsere Kunden zu schaffen. Das gilt vor allem bezogen auf Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit und während aller Produktlebenslaufzyklen – von der Anschaffung bis hin zur Wiederverwertung des Trailers.“

Dazu gehört die umfassende Beratung zur gesamten Transportlösung. Das umfasst neben dem Trailer In-

formationen zu sogenannten Mehrwertdiensten wie Trailer-Telematik, Full-Service-Vertrag, Mietangebot, Finanzierungslösungen und Service- sowie Ersatzteilversorgung bis hin zur Gebrauchtfahrzeugvermarktung“, erläutert Stefan Sönchen. Mit diesem Angebot ist Kögel in der Lage, selbst die anspruchsvollsten Kundenwünsche zu bedienen.

Leasing schon die Liquidität und hält die Kreditlinie bei der Hausbank frei. Somit ist der Kunde weiterhin flexibel und kann auch auf kurzfristige Ereignisse ohne Einschränkungen reagieren. Zusätzlich verbessert sich das Bilanzbild, da das geleaste Objekt beim Leasinggeber bilanziert wird.

Eine Finanzierung bietet Flexibilität bei der Gesamtgestaltung. So sind unter anderem saisonale und branchenabhängige Ratenvereinbarungen möglich. Die Laufzeiten lassen sich ebenfalls variabel an individuelle Wünsche anpassen.

Bedarfsspitzen können wiederum flexibel mit einer Fahrzeugmiete bei **Kögel Rent** abgedeckt werden. Kögel Rent ist auch dann eine Alternative, wenn ein Kunde zunächst die Qualitäten eines Trailers von Kögel ohne Risiko erproben möchte. Alle gängigen Fahrzeugtypen stehen zur Verfügung. Zudem lassen sich die Mietmodelle individuell anpassen und bieten dank fixer Mieten volle Kostenkontrolle und die nötige Flexibilität, um den sich ständig verändernden Anforderungen gerecht zu werden.

Zur vollen Kostenkontrolle trägt auch die Trailer-Telematik **Kögel Telematics** bei. Alle Fahrzeuge sind in Serie damit ausgestattet. Sie erfasst sämtliche Trailer-Da-

ten in Echtzeit und stellt sie entweder im Kögel-eigenen Portal dar oder lässt sich in bei Kunden bereits bestehende Portale einbinden. Auf den jeweiligen Einsatz hin abgestimmte Verträge runden das Angebot ab. „Damit trägt die Trailer-Telematik zu einem optimalen Fahrzeugzustand und damit zu bestmöglichen Betriebskosten bei und warnt den Betreiber auch vor außergewöhnlichen Ereignissen“, erläutert Thomas Gregor, *Leiter Kögel Telematics, Kögel Rent und Kögel Used*.

Full Service ist das Rund-um-Sorglos-Paket für alle neuen Trailer. Dank günstiger Monatsraten behalten Speditionen die Kosten im Griff. Die kontinuierlichen Wartungsarbeiten übernimmt eine der zahlreichen Kögel Vertragswerkstätten in Europa. Zum Full-Ser-



Transportlösung aus einer Hand – volle Kostenkontrolle

vice-Paket zählen alle von Kögel vorgeschriebenen und empfohlenen Servicearbeiten gemäß Wartungscheckliste, einschließlich der hierzu nötigen Ersatz- und Verschleißteile sowie Betriebsstoffe. Zudem umfasst es alle Verschleißreparaturen am jeweiligen Vertragsfahrzeug bei sach- und funktionsgerechtem Gebrauch und Einsatz. „Mit einem Full-Service-Vertrag ist der Werterhalt der Kögel Trailer garantiert“, verspricht Gregor.

Zu einem tadellosen Fahrzeugzustand trägt auch die After Market-Sparte von Kögel bei. Sie rüstet die europaweit fast 1.200 Servicepartner mit Ersatzteilen

und Know-how aus. Gerade mit den Kögel Original Parts, Ersatzteile in Erstausrüstungsqualität, verfügen Kögel Trailer über die Haltedauer hinweg über geringe Betriebskosten und behalten auch als Gebrauchte ihren Wert. Ein Vorteil, der sich bei der Rücknahme wieder auszahlt.

KÖGEL

www.koegel.com



Im Interview wirft Sebastian Reimann, Chefredakteur der DVZ, einen analysierenden Blick auf ein Dreivierteljahrhundert Spedition und Logistik – und einen Blick in die Zukunft.



Ein ganz wesentlicher Treiber waren der Container und die dadurch ausgelöste Globalisierung. Aber auch die EU mit dem Binnenmarkt und der dadurch belebte Handel waren wichtig. Ferner der einsetzende Wettbewerb im Zuge der Liberalisierung des Sektors. In den vergangenen Jahren haben vor allem die sich beschleunigende Digitalisierung der logistischen Prozesse sowie neue Akteure wie Start-ups oder die großen Plattformanbieter die Branche geprägt.

In der Summe auf einem guten Weg

Welche Hürde hat sie noch immer nicht genommen?

Die Branche tritt noch immer nicht so stark mit einer Stimme gegenüber der Politik und anderen Stakeholdern auf, wie es vielleicht möglich wäre. Zudem steht sie noch nicht in dem positiven Licht da, in dem sie angesichts ihrer Bedeutung für die deutsche Volkswirtschaft eigentlich stehen sollte. In Summe ist sie aber auf einem guten Weg.

Welche Veränderungen sind aus Ihrer Sicht in den kommenden 10 Jahren unausweichlich?

Die Logistikbranche muss noch digitaler werden. Digitale Speditionen, wie einige Start-ups heute genannt werden, wird es künftig nicht mehr geben, denn jede Spedition muss in Zukunft digital sein. Die Branche muss ferner noch intensiver um Fachkräfte werben und sich beispielsweise durch flexible Arbeitsmodelle attraktiver machen. Und drittens müssen die Transport- und Logistikunternehmen die Emissionen entlang der Lieferketten senken

und so ihren Teil dazu beitragen, den Klimawandel zu stoppen.

Haben Verbände wie der LBS noch eine Zukunft – und müssen sie sich dafür ggf. verändern?

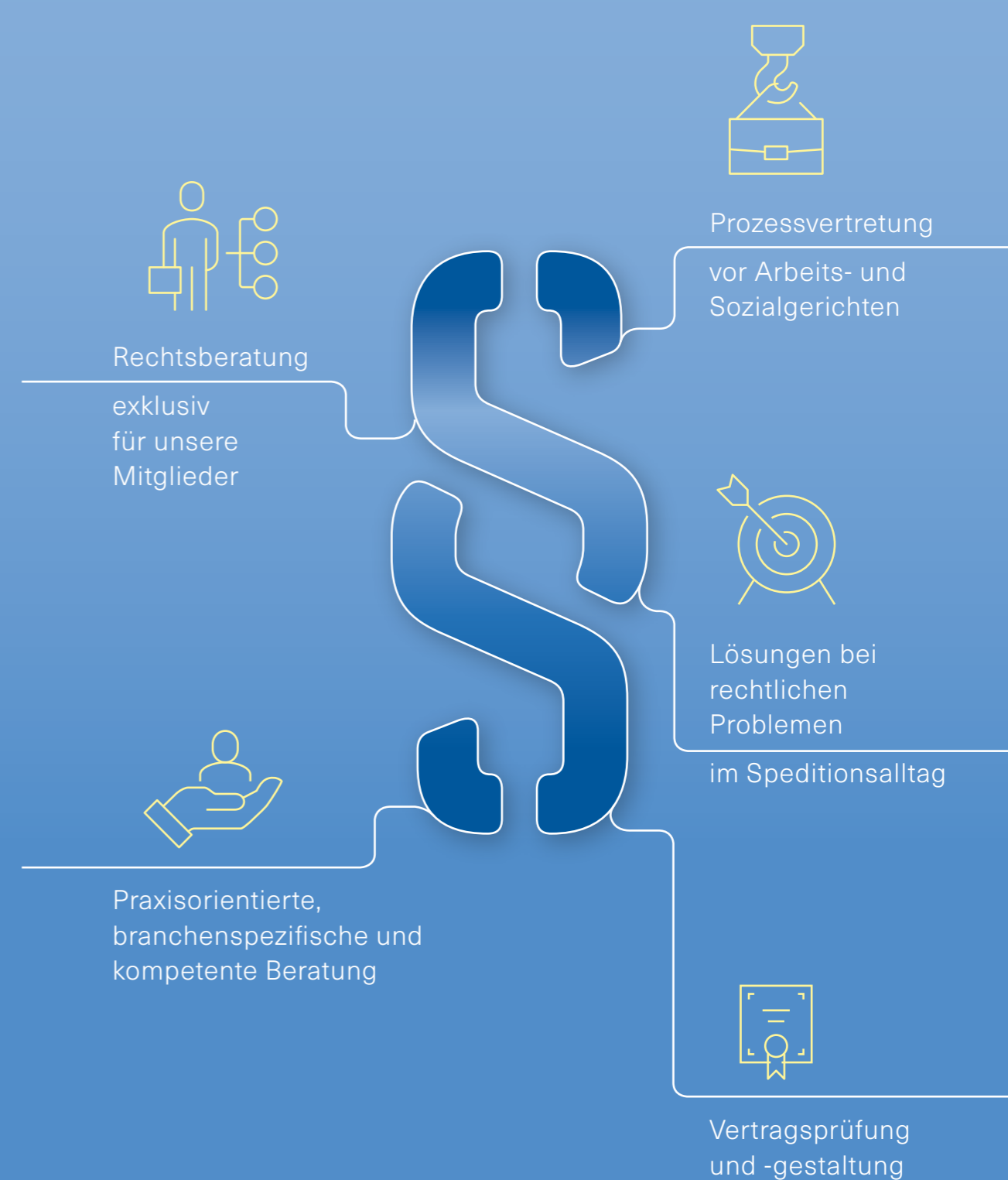
Verbände wie der LBS haben noch eine Zukunft, denn sie sind ein wichtiger Ansprechpartner für die Unternehmen vor Ort. Zugleich gilt es aber, auch auf der Verbandsebene größere, schlagkräftigere Einheiten zu bilden und den Dienstleistungsgedanken noch stärker ausprägen.

Welche Schlagzeile wird wohl über dem Bericht zum 100-Jährigen des LBS in der DVZ stehen?

Die Schlagzeile über einem Zeitungsbericht kommt immer als Letztes. Insofern müssen wir uns wohl noch gedulden. Aber womöglich berichtet die DVZ in 25 Jahren ja auch überhaupt nicht mehr in dem herkömmlichen Sinne, sondern lädt ihre Leser ein, virtuell live bei den Feierlichkeiten dabei zu sein.

LBS - Recht

Ihr Recht – Unser Rat



Wir bedanken uns

für die freundliche Unterstützung
unserer Sponsoren

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.
Design: MagLAB Design Henrik Löhnig,
Grafik-Designer AGD

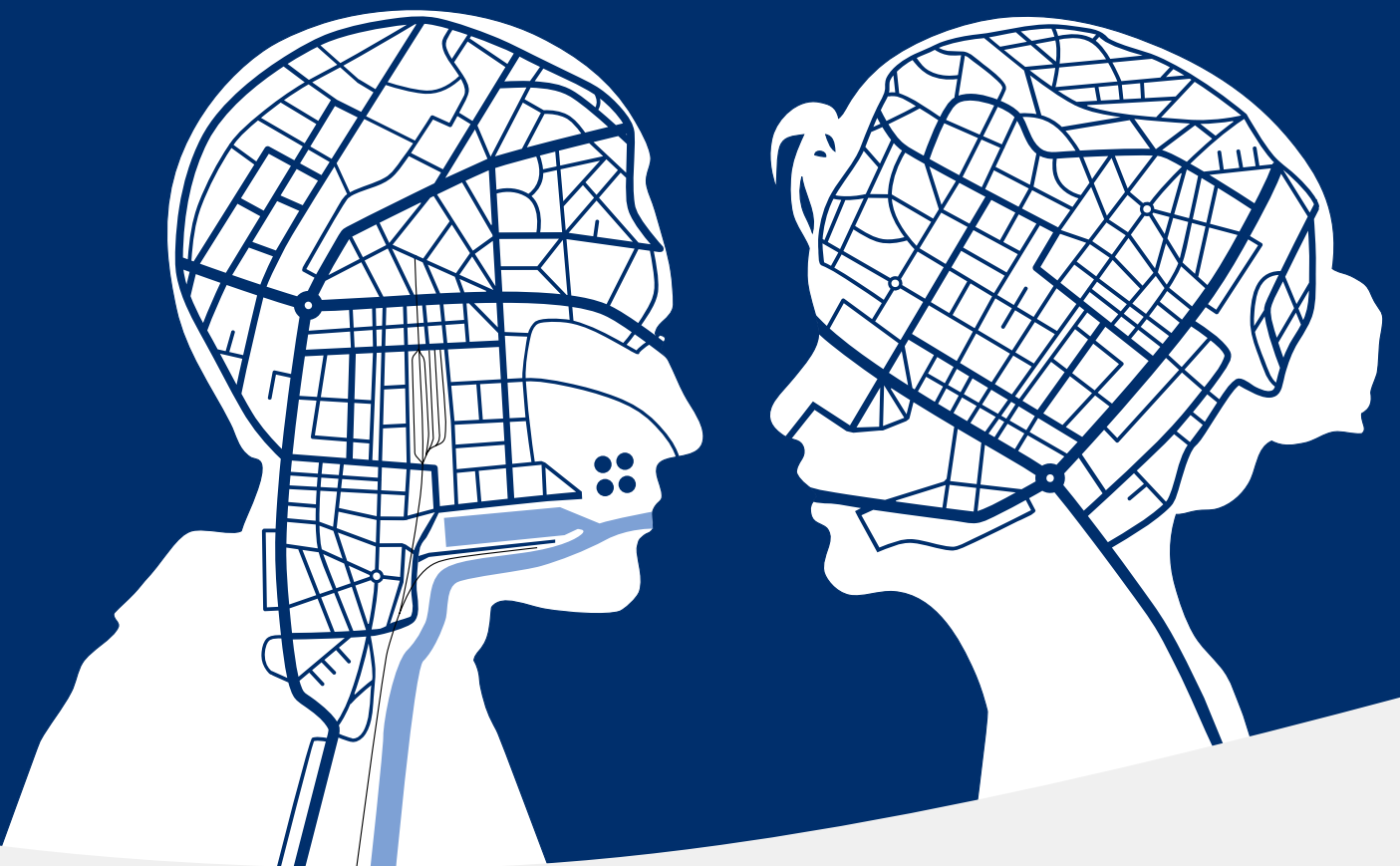
Wir sind Standort-Architekt.

Aschaffenburg, Bamberg, Nürnberg, Roth, Regensburg und Passau. Sechs leistungsstarke Standorte - ein Unternehmen. Als Standort-Architekt entwickelt bayernhafen unternehmens- und standortübergreifend Strategien, investiert in leistungsfähige Infrastruktur und erschließt in Zusammenarbeit mit den Hafensiedlern neue Wertschöpfungspotenziale.

Die bayernhafen-Standorte sind Drehscheiben für den weltweiten Warenaustausch, die die Verkehrswege Wasser, Schiene und Straße effizient verknüpfen. Jährlich werden rund 9 Millionen Tonnen Güter per Schiff und Bahn umgeschlagen. 800 Hektar Gesamthafenfläche und über 400 ansässige Unternehmen mit mehr als 13.000 Beschäftigten stellen eines der leistungsstärksten Logistik-Netzwerke in Europa dar.

www.bayernhafen.de

Zum 75jährigen Jubiläum des LBS - Landesverband Bayerischer Spediteure e.V. gratuliert Standort-Architekt bayernhafen herzlich den Architekten des Verkehrs.



Beste Verbindungen.
Best Connections.

bayernhafen



Aschaffenburg – Bamberg – Nürnberg – Roth – Regensburg – Passau