




Der Weg zurück an die Weltspitze

ZUKUNFT Der Club of Logistics diskutierte, welchen Wert die Nachhaltigkeit für die Logistik haben sollte.

SEITE 3

The change in air cargo is inevitable

DIGITAL Lufhansa Cargo CEO Ashwin Bhat calls market participants to be open to innovations.

PAGE 5

Die größten Baustellen der Deutschen Bahn

ANALYSE Der Schienenkonzern muss nicht nur seine Infrastrukturprobleme in den Griff bekommen.

SEITEN 8/9

ANZEIGE



Halle B4 – Stand 301/402

FORUM Die multiple Krisenlage der vergangenen Jahre hat sich entschärft, doch muss sich die deutsche Transport- und Logistikbranche jetzt neuen großen Herausforderungen stellen. Das wurde auf der vom Deutschen Verkehrsforum (DVF) ausgerichteten Podiumsveranstaltung „Weltwirtschaft eintakten, Klimaziele erfüllen: Wie liefert die Logistik?“ deutlich. In seiner Keynote sagte Jörg Mosolf, Chef des gleichnamigen Logistikdienstleisters: „Hohe Standortkosten, steigende Energiekosten, eine kapitalbindende Einfuhrumsatzsteuerregelung und der Fachkräftemangel beeinträchtigen die Wettbewerbsfähigkeit der Logistikbranche im internationalen Umfeld.“ Diese stelle sich zwar darauf ein, sei aber auf Unterstützung der europäischen und deutschen Politik angewiesen. „Regulierung muss hier zum Wellenbrecher werden“, forderte Mosolf. ■ *ben*

„New Normal“ der Logistik

Branchenentwicklung Nach der Krise ist vor neuen Herausforderungen



Analysierte die Lage der Branche: Mosolf-Chef Jörg Mosolf.

FOTO: MESSE MÜNCHEN/MARKUS BRÖNNER

Überleben in der Vuca-Welt

UMDENKEN Braucht die Logistik agile Impro-Helden oder fokussierte Lean-Denker? Erfahren Sie, wie agiles Arbeiten bei E. Breuninger Wert für die Logistik stiften konnte beziehungsweise wie bei Hermes Fulfilment Lean-Prinzipien bei der Standort- und Prozessgestaltung helfen können und welche Effekte damit realisierbar sind.

Halle A4, Stand 335

Jochen Freese von Forto live auf dem Roten Sofa

DIGITALISIERUNG Auf dem Roten Sofa der DVZ spricht Chefredakteur Sebastian Reimann heute mit Jochen Freese, CCO der Digitalspedition Forto, über die Entwicklung und Trends im Markt.

13:30 Uhr - Halle B3, Stand 302

DVZ-Talk



News, Hintergründe und Videos zur *transport logistic* finden Sie auf der Seite:

[dvz.de/tl23](https://www.dvz.de/tl23)

TODAY @ THE RHENUS STAND

Visit us in **Hall B6** at **Stand no. 201/302** and listen to exciting presentations by our logistics experts.



11AM

NEW SILK ROAD:

Heinrich Kerstgens Necessary or Superfluous?

02PM

ENERGY HUB PORT OF WILHELMSHAVEN:

Uwe Oppitz Opportunities of a region in the context of hydrogen, CCUS...

04PM

INLAND NAVIGATION:

Thomas Kaulbach Gateway to sustainable mode of transportation?

Besuchen Sie uns:
Halle B1, Stand 108

www.runair.net

RUNAIR
Ihr Partner für Luftfrachtlogistik

Save the Date wichtige Termine und Veranstaltungen



- 10.00 Wasserstoff und Co: Logistik für die Energiewende**
Deutsches Verkehrsforum
Halle B2 / Stand 329
- 10.00 Strategien zur Sicherung des Personalbedarfs**
DSL
Halle A4 / Stand 335
- 11.30 Logistik für die Zukunft**
Your German Logistics
Halle B2 / Stand 264
- 11.30 Sind Fax und Co. noch der Status Quo?**
BVL
Halle A3 / Stand 236
- 11.30 Überleben in der VUCA-Welt**
Arbeitsgruppe für Supply Chain Services des Fraunhofer IIS
Halle A4 / Stand 335
- 13.30 Potenziale und Chancen für die Logistik der Innenstädte**
BWVL
Halle B2 / Stand 329
- 13.30 Raillog: Alle Güter auf die Schiene!**
DVV Media Group, Rail Business
Halle A3 / Stand 236
- 15.00 Digitalisierung in Supply Chains**
BME
Halle A3 / Stand 236
- 15.00 Logistics in Emerging Markets**
Messe München India
Halle A4 / Stand 335
- 16.30 What Cities Want**
DVZ Deutsche Verkehrs-Zeitung
Halle B2 / Stand 329
- 16.30 Mit Startups zusammenarbeiten**
Logistics Hub Hamburg
Halle A4 / Stand 335

Die stark steigenden Energiepreise waren im vergangenen Jahr ein Dauerthema - und sind es immer noch. Denn das Preisniveau ist weiterhin hoch und das Transport- und Logistikgewerbe ist eine Branche, die in hohem Maß auf Energie angewiesen ist. „Wird der Logistik der Stecker gezogen?“, lautete daher die provokante Frage von Moderator Michael Cordes an seine Gäste auf

der Bühne bei der Veranstaltung „Energy for Logistics“.

Daniel Rehm vom Mittelständler Denkinger Logistik konnte auf diese Frage Entwarnung geben. Die Strompreise hätten im August 2022 ihren Höhepunkt erreicht und gingen seitdem wieder herunter.

Für Logistikdienstleister jeglicher Größe spielt die eigenständige Energieerzeugung mit Pho-

tovoltaikanlagen oder anderen Technologien eine immer größere Rolle. „Heute wird keine Logistikimmobilie mehr ohne PV gebaut“, erklärte Logivest-CEO Kuno Neumeier. Andererseits seien von den Bestandsflächen bislang nur rund 20 Prozent entsprechend genutzt. Entsprechend groß ist das Potenzial noch. Probleme bereitet den Logistikern nicht der Bau von PV-Anlagen, sondern die Nutzung des Stroms. Harald Seifert, Beiratsvorsitzender der Seifert Logistics Group, forderte die Politik auf, einfachere und bessere Rahmenbedingungen für die Eigennutzung zu schaffen.

Michael Brell, Sales Manager von Aral/BP, gab im zweiten Teil der Session einen Ausblick auf die Kraftstoff-Situation in Deutschland. „Es wird noch lange dauern, bis der Diesel nicht mehr benötigt wird“, stellte er klar. Er erwartet, dass sich die Diesel-Nutzung sukzessive bis 2035 um 70 Prozent verringern wird. Denkinger Logistik und die Seifert Group sind gegenüber neuen Technologien offen und haben auch Testfahrzeuge im Einsatz. Rehm stellte allerdings zu Elektro-Lkws klar: „Es funktioniert zwar, ist aber nicht wirtschaftlich.“ Nur aufgrund der Förderung würde sich die Anschaffung von alternativen Antrieben aktuell lohnen. Auch die Infrastruktur mit Ladesäulen müsse schnell ausgebaut werden. Die Tankstellenbetreiber wiederum richten sich nach der Nachfrage, erklärte Brell darauf. Die Auflösung dieses Henne-Ei-Problems wird noch einige Zeit dauern. ■fw



Moderator und DVZ-Redakteur Michael Cordes mit Michael Brell, Kuno Neumeier, Daniel Rehm und Harald Seifert (v.l.n.r.).

FOTO: AMELIE BAUER

The path to electricity generation

Photovoltaic Many service providers generate their own electricity

ENERGY The sharp rise in energy prices was an ongoing issue last year - and still is. This is because price levels remain high and the logistics industry is one that relies heavily on energy. “Will the plug be pulled on logistics?” was therefore the provocative question posed by moderator Michael Cordes to his guests on stage at the “Energy for Logistics” event.

Daniel Rehm from the medium-sized company Denkinger Lo-

gistik was able to give the all-clear to this question. Electricity prices peaked in August 2022 and have been going down ever since.

For logistics service providers of all sizes, independent energy generation with photovoltaic systems is playing an increasingly important role. “Today, no logistics property is built without PV,” explained Logivest CEO Kuno Neumeier. On the other hand, only about 20 per cent of the existing space

has been used accordingly so far. It is not the construction of PV systems that causes problems for the logistics companies, but the use of the electricity, said Harald Seifert, Chairman of the Advisory Board of the Seifert Logistics Group.

Michael Brell, Sales Manager of Aral/BP, gave an outlook on the fuel situation in Germany in the second part of the session. “It will be a long time before diesel is no longer needed,” he clarified. ■fw

Zurück an die Weltspitze

Zukunft Deutsche Logistiker müssen mehr kollaborieren, mahnen Experten

Deutschland ist nicht mehr Logistikweltmeister - diese Nachricht schlug unlängst wie eine Bombe ein. Im neuen Ranking der Weltbank kommt die hiesige Branche nur noch auf Platz drei, hinter Singapur und Finnland. Wie kann die Rückkehr an die Spitze gelingen? Durch mehr Zusammenarbeit, so lautete das Fazit einer Diskussionsrunde, die der Club of Logistics auf der transport logistic veranstaltet hat. „Wir müssen in der Branche weg vom Inseldenen“, sagte Mario Cavallucci, Vice President Europe beim amerikanischen Unternehmen AIT Worldwide Logistics.

Mehr Kollaboration sei vor allem bei der IT nötig, so die Experten. „Wir sind für Mitarbeiter unattraktiv, wenn jedes Unternehmen sein eigenes monolithisches IT-System verwendet“, warnte Stephan Peters, Vorstand der Rheus Gruppe. Er ist seit letztem Jahr Vorstandsvorsitzender der Open Logistics Foundation, einer Stiftung, die Logistikfirmen dazu animieren will, mehr gemeinsame Teile in ihren Programmen zu verwenden.

Außerdem muss die Branche das Thema Nachhaltigkeit stärker vorantreiben, so der Rat der Experten. „Nur wenn wir es schaffen, hier eine Führungsrolle zu übernehmen, werden wir auch global wieder eine Führungsrolle spielen“, sagte Cavallucci. Als Beispiel nannte er den Umstieg auf nach-



FOTO: MESSE MÜNCHEN/BENEDIKT ROTH

Wie wird die Logistik zukunftsfit? Darüber sprachen Profis vom Club of Logistics.

haltige Flugkraftstoffe (Sustainable Aviation Fuels, SAF), aber auch ganz traditionelle Maßnahmen wie die Optimierung von Packstücken. „Es kann nicht sein, dass wir zwei Drittel Luft verschicken.“

Beim Umwelt- und Klimaschutz mahnten die Experten ebenfalls mehr Kollaborationen an. Ein Positivbeispiel dazu lieferte gleich

ein Podiumsmitglied: Johannes Brenninkmeyer, Commercial Director bei der Sunrock Holding Deutschland. Das niederländische Unternehmen mietet die Dachflächen von Logistikimmobilien an, um dort Photovoltaikanlagen zu installieren und zu betreiben. Die Verträge laufen über 25 Jahre, finanzielle „quick wins“ gebe es nicht, räumte Brenninkmeyer ein. Dafür würden die Unternehmen sofort „ein Zeichen setzen“. Solche Selbstversorgungsmodelle könnten an Bedeutung gewinnen, sobald sich E-Lkw durchsetzen. „Dann könnte der Strombedarf um das Vierfache steigen“, so Brenninkmeyer. ■ cg

Platz 3

belegt die deutsche Logistikbranche im globalen Vergleich

Quelle: Weltbank

Hafen Genua rüstet auf

INFRASTRUKTUR Mit Investitionen von über drei Milliarden Euro aus europäischen und nationalen Mitteln will Genua zum führenden Container-Hub in Italien aufsteigen. Der Löwenanteil wird für den Bau von Wellenbrechern mit einer Gesamtlänge von insgesamt 6,2 Kilometern verwendet. Damit sollen auch Großcontainerschiffe mit bis zu 18.000 Teu den Hafen anlaufen können. Außerdem wird die Schieneninfrastruktur so ertüchtigt, dass sie bis zu 750 Meter lange Züge aufnehmen kann. Laut Eduardo Rixi, Italiens Vizeminister für Infrastruktur und Transport, sollen die Baumaßnahmen bis 2030 abgeschlossen sein. ■ bot

Halle B2, Stand 321

30 Prozent für die Schiene

SCHIENENGÜTERVERKEHR Einen europaweiten Anteil von 30 Prozent im Modal Split strebt die Allianz Rail Freight Forward (RFF) an, der 19 Güterbahnen angehören. Dies bekräftigte die neue Vorsitzende Sigrid Nikutta (DB Cargo). Voraussetzung hierfür sei die Digitalisierung in Verbindung mit einem Ausbau der Kapazitäten. Einen Zug müsse man so einfach wie einen Lastwagen durch ganz Europa fahren können, ergänzte Vorgänger Clemens Först (RCG). ■ bot

ANZEIGE

DIGITALES AUFTRAGSMANAGEMENT

INTELLIGENTES TRANSPORTMANAGEMENT

ABRECHNUNG UND FAKTURIERUNG

STATISTIK UND REPORTS

Logistische Software
soloplan.de

ZUR ONLINE-ANMELDUNG

WIR FREUEN UNS AUF SIE!

RELAXED DIGITALISIEREN MIT CarLo® – LIVE HALLE A3 | STAND 505/606

ANZEIGE

**transport logistic
Messe München:
Halle B5,
Stand 111/210**



DVZ-Talk



**VIPs auf
dem Roten Sofa**

Brancheninfos aus erster Hand gibt es auf dem Roten Sofa der DVZ. Die Redaktion freut sich darauf, heute neun interessante Köpfe der Logistikbranche zum Gespräch auf der Weltleitmesse zu begrüßen und mit ihnen über wichtige Themen und Trends zu sprechen.

HALLE B3, STAND 302

- 10.00 Jürgen Albersmann**, CEO Contargo
- 10.30 Tobias König**, CCO von Rhenus
- 11.30 Oliver Wieck**, Generalsekretär des ICC Germany
- 12.30 Uwe Wedig**, Vorsitzender des Vorstands der HGK AG
- 13.00 Holger Dechant und Martin Gruber**, CEO Universal Transport und CEO Gruber Logistics
- 13.30 Jochen Freese**, CCO von Forto
- 14.00 Frank Schmidt**, CEO TST Logistics
- 14.30 Ashwin Bhat**, CEO Lufthansa Cargo
- 17.00 Stefan Rummel**, CEO der Messe München

Alle Sofa-Termine unter:
www.dvz.de/tl23

„1 und 1 konnte auch 3 sein“

Rotes Sofa: Breites Themenspektrum am zweiten Messtag

Hochbetrieb am zweiten Messtag auf dem Roten Sofa der DVZ - teilweise sogar mit Doppelinterviews. So brachte Prof. Sebastian Jürgens, Sprecher der Geschäftsführung der Lübecker Hafen-Gesellschaft (LHG), „seinen“ Bürgermeister Jan Lindenau mit. Der Hafendienstleister von der Trave präsentiert sich auf der Messe erstmals unter der neuen Dachmarke „Port of Lübeck“. Jürgens kündigte zudem an, die LHG verstärkt zum Universalhafen weiterzuentwickeln.

Ebenfalls mit einem Duo trat der Expresslogistiker Sovereign Speed an: Karim El-Sayegh und Martin Araman blickten gut gelaunt auf 25 Jahre Unternehmensgeschichte zurück: „1 und 1 haben nicht immer 2 ergeben müssen, das konnte auch mal 3 sein.“

Mit der möglichen Beteiligung von Cosco am HHLA-Terminal Tollerort setzte sich Vorstandsvorsitzende Angela Titzrath auf dem Sofa auseinander: „Sie sehen hier eine HHLA-Vorstandsvorsitzende, die absolut optimistisch ist.“ Zu Recht, denn nur wenige Stunden später gab die Bundesregierung grünes Licht für die Beteiligung.

Eine Lanze für Trucker brach der CEO der niederländischen Raben Group, Ewald Raben: „Ohne unsere knapp 1.000 Fahrer haben wir mit unseren Landverkehren keine Chance, zu überleben.“ Sie müssten seiner Meinung nach



Freute sich über die Beteiligungszusage: HHLA-Chefin Angela Titzrath.



Lübeck (oben) und Sovereign Speed traten doppelt auf dem Roten Sofa an.



mindestens genauso viel verdienen wie Industriearbeiter.

Trotz eines kürzlich beim Tennis erlittenen Sportunfalls und daher auf Krücken trat der geschäftsführende Gesellschafter der Geis Gruppe, Jochen Geis, den Gang auf das Sofa an und berichtete über die Zukunftsperspektiven seiner Neuerwerbung Quehenberger: „Beim Namen wird sich gar nichts ändern, der bleibt!“

Wachstumsambitionen treiben auch den Co-CEO von Duvenbeck, Hakan Bicil („Wir knacken dieses Jahr die berühmte Ein-Milliarden-Umsatzgrenze“) und den Dachser-CEO Burkhard Eling („Wir gehen in die beiden neuen Branchenlösungen Fashion und Cosmetics.“) um. ■ **bo**

“You see an optimistic CEO”

Talk Wide Range of Topics on the second Day of the Fair

OCCUPANCY On the second day of the fair, the DVZ's Red Sofa was very busy - in some cases even with double interviews. For example, Prof. Sebastian Jürgens, CEO of Lübecker Hafen-Gesellschaft (LHG), brought “his” mayor Jan Lindenau with him. The port service provider from the Baltic is presenting itself at the fair for the first time under the new umbrella brand “Port of Lübeck”. Jürgens also announced

that the LHG would increasingly develop into a universal port. The express logistics company Sovereign Speed also presented a duo: Karim El-Sayegh and Martin Araman looked back on 25 years of the company's history in a good mood: “1 and 1 didn't always have to add up to 2, it could also be 3 at times.” Chairwoman of the Executive Board Angela Titzrath dealt with Cosco's possible stake in

HHLA's Tollerort terminal on the sofa: “You see here an HHLA Chairwoman who is absolutely optimistic.” And rightly so, because just a few hours later the German government gave the green light for the investment. The CEO of the Dutch Raben Group, Ewald Raben, took up a lance for truckers: “Without our nearly 1,000 drivers, we have no chance of surviving with our overland transports.” ■ **bo**

FOTOS: BEHREND OLDENBURG (2); JAN SCHEITZOW

The change in air cargo is inevitable

The industry is still not fully taking advantage of **digitalisation**, say market players at a panel discussion.

Ashwin Bhat wants market participants in the air-freight industry to be open to innovations. “We have to see the technical changes as an opportunity and not as a problem,” said the CEO of Lufthansa Cargo at “Future of Freight, The Digital Imperative,” which was held as part of Air Cargo Europe.

According to Bhat, the question in principle is not whether airfreight will become digital or not. “It is a fact that the industry is going fully digital,” he said. The change that is advancing through technical innovations will therefore occur anyway, he adds. However, the transformation also comes with a lot of responsibility, Bhat said. “Whenever you talk about digitalisation, it triggers concern and fear in com-

panies because people fear their jobs will be replaced.” The biggest challenge, therefore, was to connect the physical world with the digital world, Bhat said.

During the panel discussion, Freightos founder and CEO Zvi Schreiber advocated for the industry to make better use of the digitalisation opportunities that already exist. “We receive an average of 35,000 capacity requests per day from air freight forwarders on our booking platform Web Cargo, which we then forward to carriers in real time.” In 80 per cent of the cases, the airlines then send a document with their price, rather than exhausting the means of digital pricing.

“Air cargo has made tremendous progress in terms of digitalisation over the past five years,”

Schreiber said. Nevertheless, the industry is in a kind of transitional phase in which it has one leg in the old world and one leg already in the new.

According to Suraj Nair, founder of Speedcargo Technology, this is mainly due to the fact that some of the processes on the ground are still archaic. “The halls of the handling companies are the most neglected part of digitised air cargo.” However, digitising this part of the supply chain is also the most difficult task. Ashwin Bhat echoed the call of his predecessor, Dorothea von Boxberg, not to push digitalisation for digitalisation’s sake alone. “It’s about doing what benefits the customers,” Bhat said. ■ *ol*

Halle B2, Stand 264



FOTO: JAN SCHEUTZOW

Ashwin Bhat, CEO of Lufthansa Cargo, spoke about new chances of air industry.

ANZEIGE

KRONE TELEMATICS

WEIL ICH EINEN

INTELLIGENTEN

TRAILER

BRAUCHE.

transport

logistic

Besuchen Sie uns!

9. – 12. Mai 2023

Messe München

Halle A6 | Stand 201/302

JETZT

QR-CODE SCANNEN UND MEHR ERFAHREN!

KRONE COMMERCIAL VEHICLE SE
 Bernard-Krone-Straße 1, 49757 Werlte, DEUTSCHLAND,
 Tel.: +49 5951 209-0, info.nfz@krone.de, www.krone-trailer.com

KRONE

Wir transportieren Zukunft

ANZEIGE

TIME FOR A TMSMeet us at booth **A3/603****alpegaTMS**

Driving Smarter Logistics for a Greener Tomorrow

Nordfrost baut weiter aus

KÜHLLOGISTIK Der Tiefkühllogistiker Nordfrost expandiert in der Hafenlogistik in Wilhelmshaven, Wesel und Bremerhaven. Das Familienunternehmen aus Schortens informiert auf der Messe über seine Konzepte in Lager-, Transport- und Hafenlogistik in allen Temperaturbereichen sowie über die Standorte in Wilhelmshaven, Wesel und Bremerhaven. Im Containerhafen Wilhelmshaven wird derzeit eine weitere 10.000 m² große Trockenhalle errichtet. In Wesel am Niederrhein erreicht Nordfrost derzeit ein Kühlhaus mit Tiefkühl- und Frischekapazitäten. Das Unternehmen präsentiert auf der transport logistic seine Leistungen erstmals am Messestand von Seaports of Niedersachsen. ■ **rok**

Halle B4, Stand 313/414

IMPRESSUM

Herausgeber/Editor

Messe München GmbH, Messegelände,
81823 München
DVV Media Group GmbH, Postfach 101609
20010 Hamburg

Geschäftsführer/Managing Director
Martin Weber

Verlagsleitung/Publishing Director
Oliver Detje

Verantwortlich/responsible for editorial content
Sebastian Reimann (sr)

Leitende Redakteure/Managing Editors
Robert Kümmerlen (rok), Sven Bennühr (ben)

Redaktion/Editorial Staff
Lennart Albrecht (alb), Amelie Bauer (ab),
Claudia Behrend (cb), Stefan Bottler (bot),
Michael Cordes (cd), Constantin Gillies (cg),
Oliver Link (ol), Tobias Loew (loe),
Behrend Oldenburg (bo), Frederic Witt (fw)

Grafik/Art Director
Björn Jagdmann, Carsten Lüdemann,
Jan Scheutzow (Foto)

Anzeigenleiter/Advertising Director
Florian Böhm

Vertriebsleitung/Head of Distribution
Markus Kukuk

Druck
Dierichs Druck + Media GmbH & Co. KG, Kassel

Dokumente aus der Cloud

Der **digitale Lieferschein** lässt sich leicht in Prozesse integrieren

Den von der Bundesvereinigung Logistik (BVL) und GS1 Germany entwickelten digitalen Lieferschein (Cloud4Log) nutzen derzeit 50 Unternehmen. Die Verwendung ist unkompliziert, es ist lediglich über einen Link eine Registrierung erforderlich. Spezielle Software- oder Hardwareimplementierung ist nicht notwendig. „Es ist wie eine Art Dropbox für die Logistik“, sagt Oliver Püthe, Leiter des Projekts bei GS1 Germany. In einer zentralen Cloud werden digitale Transportdokumente abgelegt und können dort angeschaut oder um weitere Informationen ergänzt werden - beispielsweise Mengenabweichungen, Qualitätsmängel oder Schäden.

Der Prozess beginnt beim Industrieunternehmen, das eine Lieferung an den Handel hat. Ein digitaler Lieferschein wird nun in der Cloud über eine standardisierte Schnittstelle abgelegt. Mitarbeitende und Fahrer quittieren die Übernahme digital, zum Beispiel auf einem Tablet. Den Link zum Dokument in der Cloud erhält der Fahrer über einen QR-Code, den er vor Fahrtantritt mit seinem Smartphone scannt. Dafür benötigt er nicht einmal eine spezielle App.

Während des Transports kann der Fahrer auf den Lieferschein - der die notwendigen rechtlichen Anforderungen erfüllt

“

Wir haben den Fokus auf eine einfache Handhabung gelegt.

Mira Honemann,
dm-drogerie-markt



- zugreifen und beispielsweise bei einer Kontrolle vorzeigen. Beim Handelspartner wird der QR-Code auf dem Smartphone des Fahrers gescannt. Nun können die Mitarbeitenden im Wareneingang auf den digitalen Lieferschein in der Cloud zugreifen. Der Lkw wird entladen und die Ware geprüft. Wenn nötig, fügen sie Informationen hinzu. Empfänger und Fahrer bestätigen die Warenübergabe digital durch ihre Unterschrift. „Hat es sonst mitunter Wochen gedauert, bis die Dokumente wieder bei uns waren, ist der quittierte Lieferschein nun sofort für alle Beteiligten der Lieferkette verfügbar“, sagt Michael Moise, verantwortlich für Daten- und Prozessmanagement beim Nahrungsmittelhersteller Nestlé Deutschland, das den digitalen Lieferschein verwendet.

Auch die Drogeriemarktkette dm setzt den digitalen Lieferschein ein. „Wir haben den Fokus auf eine einfache Handhabung für das Personal bei der Implementierung und Umsetzung gelegt“, sagt Mira Honemann, verantwortlich für das logistische Lieferantenmanagement bei dm. Mit der Cloudlösung sei es gelungen, einen Prozess ohne größere Anpassungen vollständig zu digitalisieren. ■ **rok**

Halle B3, Stand 300

Gemeinsam Standards entwickeln

Logistiker wollen Open-Source-Lösung für digitale Frachtbriefe entwickeln

INITIATIVE Bei der Softwareentwicklung könnten Unternehmen Ressourcen sparen, wenn sie auf Open-Source-Lösungen zurückgreifen würden. Denn viele Anwendungen decken Standardanforderungen ab, die von nahezu allen Logistikdienstleistern gleichermaßen genutzt werden. „Etwa 80 Prozent von Logistiksoftware sind Commodity-Lösungen“, sagte Andreas Netzsträter, CEO der Open Logistics

Foundation (OLF), gestern im Rahmen einer Veranstaltung, bei der es um die Entwicklung eines einheitlichen elektronischen Frachtbriefs ging.

Die OLF wurde vor knapp zwei Jahren gegründet. Durch die Nutzung von Open-Source-Komponenten könnten sich die Softwareentwickler stärker auf das konzentrieren, was letztendlich zur Wettbewerbsdifferenzierung beiträgt. Ein Unternehmen, das

sich an der Open Logistics Foundation beteiligt, ist Dachser. „Unser Ziel ist, Lösungen zu schaffen, die so viele Teilnehmer in der Logistikkette wie möglich verwenden können“, sagte Ingo Müller, Leiter der Abteilung Prototypenerstellung und Tests bei dem Dienstleister. Die OLF beschränke sich nicht auf Großunternehmen, betonte Müller. Kleine und mittlere Unternehmen seien in der OLF ebenso willkommen. ■ **rok**

Datennutzung kann viel bewirken

Management von Lieferketten lässt sich durch viele Ansätze verbessern – sowohl digital als auch physisch

Aus welcher verschiedenen Perspektiven sich das Management von Lieferketten betrachten lässt, zeigte gestern eine Vortragsveranstaltung der Logistics Alliance Germany. Ein Punkt ist die Nutzung von Daten. „Nur eine von zehn Supply Chains in Deutschland ist wirklich digital“, sagte Andreas Schmitz, Vorstandsvorsitzender von Schmitz Cargobull. Das liege unter anderem daran, dass das Teilen von Daten komplex ist. „Es gibt dafür keinen Standard“, stellte Schmitz fest.

Der Fahrzeughersteller stellt seinen Kunden die Daten zur Verfügung, die beispielsweise ein Trailer mittels zahlreicher Sensoren erzeugt. Das Datenmanagement läuft über die Microsoft-Cloud Azure. „Nur die Kunden sollen entscheiden, mit wem

sie ihre Daten teilen“, betonte Schmitz. „Wir werden die Daten niemals verkaufen.“

Für Steven van Cauteren, Vertriebsverantwortlicher bei der Frachtenbörse Timocom, ist Real Time Visibility – also Daten-Echtzeittransparenz – ein entscheidender Faktor für das Lieferkettenmanagement. Dies könne beispielsweise dazu beitragen, die Prozesse an den Rampen von Industrie und Handel zu verbessern. Durch Echtzeit-Informationen ergeben sich van Cauteren zufolge Vorteile für Verlagerer dadurch, dass sich telefonische Nachfragen, bilaterale Schnittstellen und Pönalen durch Wartezeiten reduzieren. Zudem ließen sich Schichtpläne optimieren. Auf der anderen Seite könnten Frachtführer Kundenanforderungen bes-



FOTO: JAN SCHEUTZOW

Daniel Hosseus (ZDS) fordert vom Bund mehr Geld für die Seehafeninfrastruktur.

ser bedienen und sie würden auf mehr Verständnis für Abweichungen im Transportverlauf stoßen.

Daniel Hosseus, Hauptgeschäftsführer des Zentralverbands der deutschen Seehafenbetriebe, betont die Bedeutung der Infrastruktur für funktionierende Lieferketten. Die in Häfen tätigen Unternehmen sind „die Garanten der Wirtschaftskraft für Deutschland in Europa“. Hosseus forderte mehr Unterstützung durch die Politik: „Der Bund muss mehr Geld in die Hafeninfrastruktur stecken.“

Wirtschaftlich ist die Lage bei den Betrieben derzeit angespannt. Im ersten Quartal ist der Umschlag an den deutschen Seehafenstandorten um bis zu 25 Prozent zurückgegangen ■ **rok**

LAG, Halle B5, Stand 301

ANZEIGE

Nachhaltige Lieferketten: CO₂-Fußabdruck reduzieren und Klimaschutz vorantreiben mit Flexport

Verbraucher werden zukünftig vermehrt darauf achten, ob Produkte nach Umweltstandards produziert werden und ob zeitgemäße Nachhaltigkeitsstrategien in Unternehmensphilosophien ihrer Lieblingsmarken verankert sind. Ein wesentlicher Faktor dabei ist die Reduzierung der Schadstoffemissionen innerhalb der Lieferkette. Dabei ist die Berechnung des CO₂-Ausstoßes ein wichtiger, aber auch anspruchsvoller Schritt – insbesondere für Unternehmen mit komplexeren Lieferketten, die aus einer Vielzahl von Transportwegen und Lieferanten bestehen. Moderne Technologie-Tools und Plattformen machen es jedoch einfach möglich, die Lieferketten in Echtzeit zu verfolgen und zu analysieren, um den CO₂-Fußabdruck zu messen.

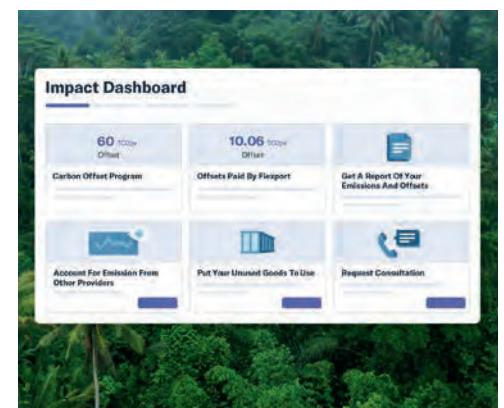
Dazu gehört das Sustainability-Dashboard von Flexport: Es macht Datenpunkte wie Herkunft, Ziel, Transportmodus, Gewicht und Sendungstyp für Flexport- und Nicht-Flexport-Sendungen (einschließlich der Emissionen aus Upstream- und Downstream-Transporten sowie Paket-Transportemissionen) für Unternehmen transparent. Dank

einer KI werden die wichtigsten Lieferketten- und Nachhaltigkeitsdaten automatisch generiert und in einem Reporting übersichtlich zusammengefasst. Erste Maßnahmen zur Reduzierung der Transportemissionen können direkt über das Dashboard angestoßen werden. So können Unternehmen ganz unkompliziert mit einem Klick auf umweltfreundlichere Transportmittel (oder Kraftstoffe) umsteigen.

Eine weitere Option, jene Emissionen auszugleichen, die sich noch nicht vollständig reduzieren lassen, ist Carbon-Offsetting. Hier arbeitet Flexport direkt mit Pachama zusammen, einem globalen Unternehmen, das Kohlenstoffemissionen durch weltweite Aufforstungsprojekte reduzieren möchte. Nutzer des Sustainability Dashboards können ihre Emissionen direkt innerhalb der Flexport-Plattform mit nur wenigen Schritten direkt ausgleichen.

Durch die Schaffung von Partnerschaften und die Nutzung von Technologien können Unternehmen die Umstellung auf nachhaltigere Lieferketten effektiv angehen und langfristig von den Vorteilen

flexport.



profitieren. Ein wichtiger erster Schritt besteht darin, die eigenen Emissionsquellen zu identifizieren und eine Strategie zur Reduzierung der Emissionen in der gesamten Lieferkette zu entwickeln.

**Besuchen Sie
uns auf
der transport logistic
Halle B2, Stand 411**

www.flexport.com

1. DB Schenker: Konzentration auf Kernaufgaben

DAS PROBLEM Die DB-Tochter DB Schenker ist ein Logistikkonzern. Tätig mit Lkw-Transporten und in der See- und Luftfracht. Warum sollte DB Schenker also als Staatskonzern weltweit um Aufträge buhlen mit anderen Logistikgrößen? Warum sollte ein staatliches Unternehmen hierzulande im Wettbewerb antreten gegen Mittelständler? Ist das wirklich eine hoheitliche Aufgabe?

BEWERTUNG Ursprünglich war DB Schenker 2002 in den DB-Konzern geholt worden, damit die Lkw-Sparte den Schienengüterverkehr mit zahlreichen Sendungen füttert. Diese Synergieeffekte waren sehr überschaubar. Daher gibt es keinen Grund mehr für einen Verbleib von DB Schenker bei der DB. Nur zur Deckung der Verluste im Konzern war die Sparte noch gut. Das kann kein Grund

sein, weiterhin einem Staatsunternehmen anzugehören.

2. Verlagerung von Transporten auf die Schiene

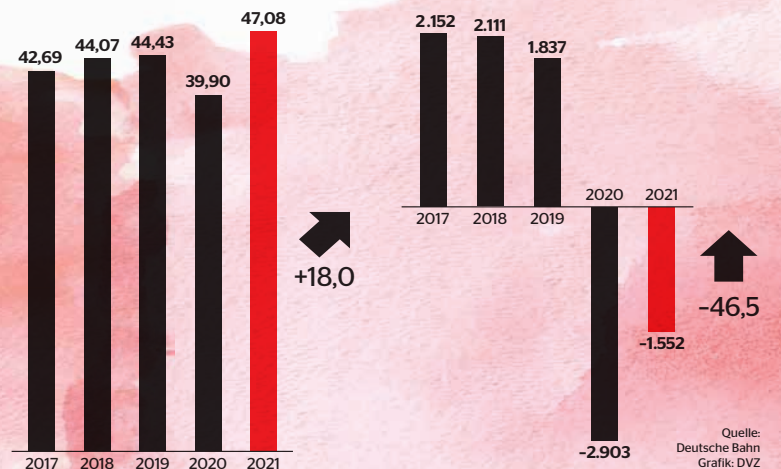
DAS PROBLEM Mehr Güter auf die Bahn: Dieser Spruch ist fast so alt wie die Bahn selbst. Doch kaum ein Bundesverkehrsminister hat dieses Ziel erreicht. Laut aktuellem Koalitionsvertrag soll der Anteil der Schiene am Modal Split bis 2030 auf 25 Prozent geschraubt werden. Derzeit liegt dieser Wert bei knapp unter 19 Prozent. Wobei auch die privaten Güterbahnen (Marktanteil 58 Prozent) in der Pflicht stehen. Und DB Cargo? Von 2012 bis 2020 ist die Güterverkehrsleistung jedes Jahr gesunken, und zwar von 105,9 auf 78,7 Millionen Tonnenkilometer. Nach dem Corona-Krisenjahr gab es 2021 erstmals wieder einen Anstieg auf 84,8 Millionen Tonnenkilometer.

Die größten Baustellen der DB

Im Schienennetz wimmelt es derzeit von Bauprojekten. Diese Beschreibung lässt sich auf den DB-Konzern übertragen: Es gibt zahlreiche, an Dringlichkeit zunehmende Probleme, die die Deutsche Bahn (DB) und der Bund als ihr Eigentümer endlich angehen müssen. Die wichtigsten im Überblick.

DB-Konzern: Im Aufwind nach dem Corona-Jahr

Gesamtumsatz in Mrd. EUR / Veränderung zu 2020 in %
EBIT in Mio. EUR / Veränderung zu 2020 in %



ANZEIGE

TOP-INFORMATIONEN FÜR LOGISTIKER



www.dvz.de

DVV Media Group

DVZ Deutsche Verkehrs-Zeitung

DVZ Deutsche Verkehrs-Zeitung Brief

Der Konzern entwickelt sich zu einem Sanierungsfall, der das gesamte System Eisenbahn gefährdet.

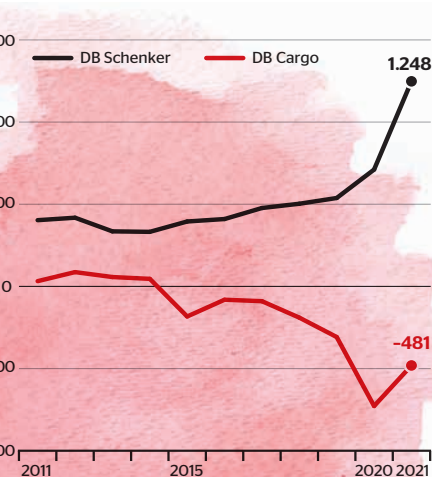
Kay Scheller
Präsident des Bundesrechnungshofes

Bei der Schiene müssen wir alles beschleunigen, bei der Straße nur die Sanierung.

Dirk Flege
Geschäftsführer der Allianz pro Schiene

Die zwei ungleichen Töchter

in Mio. EUR



Quelle: Deutsche Bahn / Grafik: DVZ

BEWERTUNG Die 25 Prozent Marktanteil bis 2030 erscheinen angesichts des desolaten Netzzustandes illusorisch. Selbst DB Netz erteilt in ihrem Bericht dem Netz eine schlechte Note (siehe „Zustand von Gleisen, Stellwerken, etc.“). Optimistischer zeigen sich die privaten Bahnen. Der Verband „Die Güterbahnen“ teilt mit, dass sie den Marktanteil der Schiene auf mindestens 25 Prozent bis 2030 steigern wollen.

3. Pünktlichkeit im Schienengüterverkehr

DAS PROBLEM Die mangelnde Pünktlichkeit ist einer der Schlüsselfaktoren, warum die Bahn im Wettbewerb mit dem Lkw nicht richtig vorankommt. Eine Pünktlichkeit von über 80 Prozent sollte eigentlich eine Selbstverständlichkeit sein, ist von DB Cargo in den vergangenen zehn Jahren aber nie erreicht worden. 2021 sackte der Wert sogar unter die 70-Prozent-Marke.

BEWERTUNG Eine wirkliche Besserung ist nicht abzusehen. Bis 2026 wird eine Pünktlichkeit von mehr als 74 Prozent angestrebt, langfristig ein Wert von mehr als 77 Prozent. Kein ambitioniertes Ziel, aber angesichts der zahlreichen Baustellen im Rahmen der Korridorsanierung womöglich eine realistische Zielmarke. Im Vergleich zu den Schweizerischen Bundesbahnen, die im Güterverkehr eine Pünktlichkeit von 91,5 Prozent erzielen, trennen die beiden Nachbarn Welten.

4. Der Verlustbringer DB Cargo

DAS PROBLEM Letztmals hat DB Cargo 2014 schwarze Zahlen geschrieben. Überschaubare 46 Millionen Euro betrug das bereinigte EBIT damals. 2021 waren es 481 Millionen Euro Verlust (siehe Grafik). Zwischen 2015 und 2021 beträgt das angehäuften Minus 2,061 Milliarden Euro. 2022 dann ein neuer Rekordwert: Der Verlust beträgt 665 Millionen Euro.

BEWERTUNG Die Zahlen für DB Cargo sind niederschmetternd. Doch derzeit ist nicht erkennbar, wie das Unternehmen aus der Verlustzone kommen will. Die zahlreichen Baustellen im Netz binden Kapazitäten und ziehen hohe Kosten nach sich. Und beim Betrieb des defizitären Einzelwagenverkehrs werden die Stimmen nach staatlicher Unterstützung immer lauter.

5. Zustand von Gleisen, Stellwerken etc.

DAS PROBLEM DB Netz verteilt in ihrem Netzzustandsbericht keine guten Noten: Das Gesamtnetz von 33.000 Kilometern erhält die Note 2,94, bei einer Benotung von 1 (neuwertig) bis 5 (mangelhaft). Das Netzsegment mit der höchsten Auslastung (hA+), das 3.500 Streckenkilometer des Gesamtnetzes ausmacht, bekommt nur die Note 3,01. Bei wichtigen Komponenten wie Stellwerken sieht es ganz kritisch aus: 1.018 von deutschlandweit 4.207 erhalten die Note 5. Die Anlagen sind dringend erneuerungsbedürftig.

BEWERTUNG Die geplante Korridorsanierung wird von allen Akteuren gutgeheißen. Doch sie allein ist nicht ausreichend, soll das Netz irgendwann tatsächlich mal 25 Prozent der Güterverkehrsleistung in Deutschland bewältigen. Dazu bedarf es weiterer Infrastrukturmaßnahmen wie der Elektrifizierung von Strecken, ein 750-Meter-Netz, mehr Terminkapazitäten et cetera.

6. Sanierung des Schienennetzes

DAS PROBLEM Im nächsten Jahr geht es los mit der Korridorsanierung. Den Anfang macht 2024 eine der meistbefahrenen Strecken Deutschlands, die Riedbahn. Der folgen 43 weitere Abschnitte bis 2030, die sich über 4.200 Kilometer erstrecken. Eigentlich eine sinnvolle Maßnahme. Warum das ein Problem ist? Siehe „Bewertung“.

BEWERTUNG Die Korridorsanierung stößt auf Zustimmung. Aber dies ist ein bislang einmaliges Projekt. So viele Korridore der Reihe nach modernisieren: Wird das klappen? Und wenn nicht, was ist dann los in Deutschland? Zudem gibt es von den privaten Güterbahnen Kritik. Sie fordern mehr Kapazität auf den Ausweichstrecken und Konzepte für Anrainer, die sich mit ihrem Betrieb an diesen Korridoren befinden. ■ cd

Raillog: Alle Güter auf die Schiene!

13:30 Uhr, Forum Halle A3, 236

ANZEIGE

CTL CARGO
TRANS
LOGISTIK
STÜCKGUT · NETZWERK · MITTELSTAND

Stand 315, Halle A5
Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

ANZEIGE

Gratis!

Freifläche 4-8, FM.703/4

Weigand erhält den Doc Stop Award

PREMIERE Feierliche Preisverleihung auf dem DVZ-Stand: Der niedersächsische Tanklogistiker Weigand-Transporte aus Sittensen hat den ersten vom Verein „Doc Stop für Europäer“ ausgeschrieben Doc Stop Award gewonnen. Überreicht wurde der Preis von den Vereinsvorständen Joachim Fehrenkötter und Werner Bicker. Bewerben konnten sich Unternehmen, die sich über das normale Maß hinaus für die Gesundheit, das Wohlbefinden und die allgemeinen Lebensumstände von Berufskraftfahrern einsetzen. Oliver Detje, Verlagsleiter der DVV Media Group, moderierte. Zu den Unterstützern der ersten Stunde zählt der Fahrzeugbauer Krone. Bernard Krone berichtete nach der Preisverleihung auf dem Roten Sofa der DVZ über seine Motivation, Doc Stop zu unterstützen. ■ *bo*

KV sorgt für gutes Klima

Intermodal Auf der Schiene gibt es noch Potenzial für mehr Transporte



FOTOS: JAN SCHEUTZOW

KV-Experten (von links): Peter Reinshagen (Ermewa), Sven Flore (SBB Cargo), Tobias Harms (SWEG), Alexander Stern (DUSS) und Maximilian Draxler (Hylane)

Die Wünsche der Politik setzen die Akteure unter Druck. Laut Koalitionsvertrag soll der Anteil der Bahn am Modal Split 2030 25 Prozent betragen. Das bedeutet für die DUSS, die in Deutschland über 22 KV-Terminals betreibt: „Damit würde sich die Umschlagmenge in unseren Terminals von 2,1 Millionen Ladeeinheiten 2022 auf 4,2 Millionen Einheiten 2030 verdoppeln“, sagte Alexander Stern, Geschäftsführer der DUSS, auf einem Forum des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) am Mittwoch auf der transport logistic

Erreichen möchte die DUSS dieses Wachstum über den Bau neuer und den Ausbau bestehender Terminals. Beim Ausbau ganz vorne steht das Terminal Kornwestheim.

Danach seien Ulm, Basel, München und Hamburg an der Reihe. Diese Maßnahmen zusammen sollen 80 Prozent des erwarteten Mehrvolumens abdecken. Die restlichen 20 Prozent will die DUSS über Digitalisierungsmaßnahmen erreichen.

Auch bei Ermewa, einem Waggonvermieter, stehen die Zeichen auf Wachstum. Peter Reinshagen, CEO von Ermewa, zitierte die Ergebnisse einer Studie, die den Bedarf an Güterwagen bis 2050

in Europa abschätzt, sofern die bis dahin gesteckten Klimaziele der EU erreicht werden sollen. Dann seien 250.000 Waggons notwendig, 170.000 mehr als es derzeit gibt.

Den Investitionsbedarf bezifferte Reinshagen auf 12 Milliarden Euro.

Die Mehrverkehre müssen aber auch von den Bahnen gefahren werden. Sven Flore, CEO von SBB Cargo International, schlug vor: „Wir sollten Potenziale heben, die kein Geld kosten.“ Er übte Kritik an den Netzbetreibern: „Wir könnten minimal 15 Prozent mehr fahren, wenn DB Netz ihre eigenen Fahrpläne einhalten würde“, spielte er auf Verspätungen und Zugausfälle an.

Wie auch der Vor- und Nachlauf im KV CO₂-frei gestaltet werden kann, schilderte Maximilian Draxler, Leiter Finanzen bei Hylane, einem Vermieter von wasserstoffbetriebenen Sattelzugmaschinen und Motorwagen. Derzeit hat das Unternehmen sieben dieser Fahrzeuge vermietet. „In diesem Jahr werden es 44 Fahrzeuge werden, mit 78 Lkw planen wir 2023“, sagte Draxler. Die Miete erfolgt nach einem Preis pro Kilometer, mit dem alle Nebenkosten wie Reifenverschleiß, Reparaturen oder Versicherungen abgedeckt seien. Der Mieter müsse nur die

Kosten für den Fahrer und den Treibstoff bezahlen. Gemietet werden kann das Fahrzeug aber nicht tageweise, sondern nur für einen längeren Zeitraum. ■ *cd*



Sven Flore: „Wir sollten Potenziale heben, die kein Geld kosten“

ANZEIGE

See you worldwide

transport logistic EXHIBITIONS

KEP ist nur ein Teil des Stadtbilds

Letzte Meile In Metropolen sind Lieferverkehre effizient und ökologisch nachhaltig zu organisieren

Die KEP-Dienste verzeichneten in den vergangenen Jahren riesige Paketmengen durch den Online-Boom. Laut Bundesverband Paket und Expresslogistik (BIEK) befördert die Branche jährlich mehr als 4,5 Milliarden Sendungen in Deutschland. Auf der letzten Meile ist also einiges los. Gerade in Ballungszentren ist die Zustellung in dicht besiedelten Wohngebieten mitunter problematisch. Lastenräder, E-Transporter, Mikrodepots, Paketstationen oder die Nutzung des schienengebundenen öffentlichen Nahverkehrs sind Ansätze, Lieferverkehre neu und ökologisch nachhaltiger zu organisieren.

In München soll ein Radlogistik-Hub auf 300 Quadratmeter Fläche des Viehhofs im Stadtteil Isarvorstadt in Betrieb gehen. Radlieferdienste können diese Fläche gemeinsam nutzen, um ihre Waren mit dem Lastenrad auszuliefern. „Es können dort sechs Container für je einen Anbieter abgestellt werden“, sagt Georg Dunkel, Mobilitätsreferent der Landeshauptstadt.

Hamburg arbeitet ebenfalls an seiner urbanen Logistik. So hat die Hansestadt beispielsweise vier sogenannte smarte Liefer- und Ladezonen (Smala) in der Innenstadt eingerichtet. Das soll Lieferanten helfen, Parkmöglichkeiten zu finden, ohne Umwege fahren zu müssen.



FOTO: DPA/JOCHEN ECKEL

Lastenräder prägen in vielen Ballungszentren das Stadtbild.

4,5

Milliarden Paketsendungen befördern KEP-Dienste jährlich in Deutschland.

Quelle: Biek

KEP-Verkehre sind allerdings nur ein Teil des Stadtbilds. Der Handelslogistik-Experte Prof. Christoph Tripp von Technischen Hochschule Nürnberg Georg Simon Ohm rät, urbane Logistik nicht so stark auf KEP-Verkehre zu reduzieren. Er schätzt, dass nur circa 20 Prozent der Fahrzeuge im urbanen Raum einen Logistikbezug haben. „Etwa 30 Prozent dieser Fahrzeuge werden für die Bau- und Industrielogistik genutzt, 25 Prozent für die Gastronomieversorgung und 20 Prozent für die Stationärversorgung des Han-

dels, die eher mit Handwerkerfahrzeugen oder über Stückgutverkehre stattfinden“, sagt Prof. Tripp. Weniger als 10 Prozent aller logistikbezogenen Fahrzeuge - das seien weniger als 2 Prozent aller Fahrzeuge - seien echte KEP-Fahrzeuge für die B2B- und B2C-Abwicklung. Insofern habe keine Stadt ein Verkehrsproblem wegen KEP. ■ **rok**

What Cities Want - Neue Ideen braucht das Land ... und die Stadt
16:30 Uhr, Forum Halle B2, 329

ANZEIGE



dvzzero.de

Frühstück gefällig?

Einladung zur Vorstellung der neuen digitalen Plattform für die Nachhaltigkeit in der Logistik.

Donnerstag, 11. Mai, 09.30 Uhr
 DVZ-Stand, B3, 302



ANZEIGE



**Intermodal
booking platform**

Bis zu 250 neue Fabriken für Batterien

LOGISTIK Die Nachfrage nach elektrisch betriebenen Fahrzeugen in Europa steigt, damit auch der Bedarf an Lithium-Ionen-Batterien. Um diese Nachfrage zu decken und um unabhängiger von Lieferungen aus China zu werden, könnten in den kommenden zehn Jahren bis zu 250 neue Fabriken für E-Auto-Batterien in Europa entstehen. Nicht nur Batteriehersteller selbst investieren in Europa, auch deren Zulieferer, also Produzenten von Elektroden oder Batteriemangementsystemen.

Das hat eine Analyse des Beratungsunternehmens Buck Consultants International ergeben, die am Mittwoch auf der transport logistic vorgestellt wurde. Der weltweite Markt für Batterien soll in den nächsten fünf Jahren um 800 Prozent wachsen. Daraus würden sich große Chancen für Unternehmen der Logistikbranche ergeben. ■ *alb*

Personalmangel belastet

Trendindex Jedes zweite Unternehmen sucht Fachkräfte

Die größte Herausforderung für Vertreter der Logistikwirtschaft ist nach wie vor der Mangel an Fachkräften und Fahrern. Darüber hinaus leiden kleinere Unternehmen stärker unter Inflation, Preis- und Wettbewerbsdruck. Größere Unternehmen sehen sich eher durch die Verknappung von Energie und Rohstoffen sowie durch Störungen in der logistischen Wertschöpfungskette herausgefordert.

Das ist das Ergebnis einer Umfrage für den Trendindex der transport logistic. Die genannten Punkte „sind überwiegend makroökonomische, demografisch oder geopolitisch bedingte Probleme, die einzelne Unternehmen kaum beeinflussen können“, heißt es in einer Mitteilung der Messe München. Die Befragten sind überwiegend bei Speditionen, Logistikdienstleistern und in der Industrie beschäftigt.

Über alle Branchen und Unternehmensgrößen hinweg ist jeder zweite Befragte am stärksten von den Problemen des Fachkräftemangels betroffen. Ausrüster und Logistikdienstleister sowie mittlere und große Unternehmen ziehen den Durchschnitt mit über 50 Prozent nach oben.

Der Mangel an Fahrern verschärft die Situation für fast jedes dritte Unternehmen. Dienstleister (38,2 Prozent) sind dem Trendindex zufolge mehr gefordert als Verlader (28,4 Prozent).

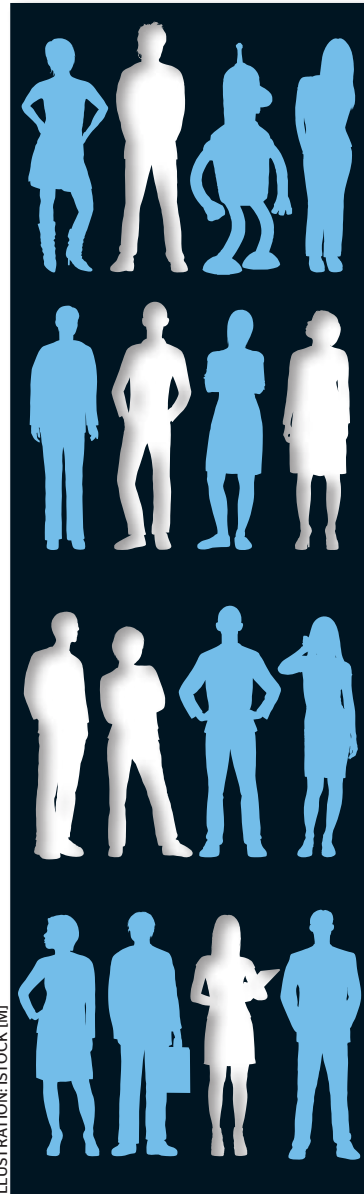


ILLUSTRATION: ISTOCK (MI)

Die steigende Inflation belastet 29 Prozent und der zunehmende Preis- und Wettbewerbsdruck 28 Prozent der Befragten. Diese Themen zählen für zwei Drittel der kleinen und mittleren Unternehmen zu den größten Herausforderungen. Anders sieht die Rangfolge bei den Großunternehmen mit 1.000 und mehr Beschäftigten aus. Hier rangieren nach dem allgegenwärtigen Mangel an Personal vor allem Rohstoff- und Energieknappheit (31 Prozent) sowie gestörte Lieferketten (26 Prozent) unter den Top 3. Dies bildet die Stimmungslage im Januar wieder, mittlerweile zeigt sich bei Energieversorgung und Lieferkettenstörungen zunehmend Entspannung. Im Januar gaben 46 Prozent an, dass sie weitere Störungen erwarten und daher ihre Supply Chains in naher Zukunft anpassen wollen.

Wie Logistikunternehmen ihr Personalmanagement professionalisieren und die Widerstandsfähigkeit gegen Personalengpässe erhöhen können, darum geht es heute bei einer Veranstaltung des DSLV zum Thema Fachkräfte in der Logistik. Es wird erörtert, wie sich die Human-Resources-Strategie eines Unternehmens stärken lässt. ■ *rok*

Fachkräfte in der Logistik
10:00 Uhr, Forum Halle A4, 335

ANZEIGE



Peter Klaus PROFIT-MONITOR

**Erste umfassende Studie zur Profitabilität
der Logistik-Dienstleistungswirtschaft in Deutschland**

ISBN:	978-3-96892-157-0 (Print) 978-3-96892-156-3 (E-Book)
Veröffentlichung:	19.10.2022
Seiten:	200
Autor:	Prof. (i.R.) Peter Klaus
Herausgeber:	DVV Media Group GmbH, Hamburg

NEU!

Jetzt bestellen: www.dvz.de/profit-monitor22



Jetzt Aktionspartner werden!

In Kooperation mit:



Campus Plaza: Wasserstoff-Lkw im Fokus

ZUKUNFT Die Zukunft des Straßengüterverkehrs ist grün, nachhaltig und digital. Dieses Motto fasst zusammen, worum es am gestrigen Tag in den neun Kurzvorträgen auf der Campus Plaza in Halle B3 gegangen ist.

Unter anderem skizzierte Norma Kemper, Key Account Managerin des Mobilitätsanbieters GP Joule wie sich künftig der emissionsfreie Lkw-Verkehr mit Wasserstoff-Fahrzeugen darstellen lässt. Das Konzept dabei ist umfassend: So will GP Joule die gesamte Dienstleistungspalette rund um den Straßengüterverkehr anbieten. „Die Wertschöpfungskette unserer Wasserstoffprojekte reicht von der Einbindung von grünem Strom zur Erzeugung von grünem Wasserstoff über dessen Verdichtung und den Transport bis hin zur Gestellung von Wasserstofftankstellen und H2-Lkw“, skizzierte Kemper.

Wie Wasserstoffprojekte auf regionaler Ebene angegangen werden können, erklärte Lena Maier vom Ingenieurbüro EMCEL am Beispiel von „HyWheels - die Hessenflotte“. Ziel dabei ist es, den Boden für den niederschweligen Einstieg in die Wasserstoff-Mobilität zu bereiten und Interessenten zu unterstützen. ■ *ben*

Mehr Infos zur Campus Plaza:
www.dvz.de/campusplaza



FOTO: JAN SCHEUTZOW

Hochkarätige Experten diskutierten, ob Wasserstoff-Lkw die Heilsbringer für die Dekarbonisierung im Straßenverkehr sind.

Wasserstoff nimmt Fahrt auf

Dekarbonisierung Mehr Wasserstoff-Lkw im Praxistest, erste im Regelbetrieb

Bei grünen Antrieben zeichnet sich eine neue Welle ab. Nach E-Lastwagen werden nun verstärkt Lkw mit Wasserstoff-Brennstoffzellen-Antrieb in der Praxis getestet und erste Fahrzeuge gehen in den Regelbetrieb. Anlass genug für die transport logistic, den Erfahrungen der Betreiber von Wasserstoff-Lkw sowie den Plänen der Fahrzeughersteller und Tankstellenanbieter am Mittwoch eine Session zu widmen.

Hier berichtete Sara Schiffer, Geschäftsführerin bei Hylane, von dem am Dienstag erhaltenen Förderbescheid des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) über 25 Millionen Euro. Zu den derzeit 44 Wasserstoff-Sattelzugmaschinen können nun 78 weitere Lkw hinzukommen.

In den ersten sechs Monaten hätten sich die Fahrzeuge im Testbetrieb bewährt, der Regelbetrieb sei in den nächsten Wochen geplant, so Schiffer. Ähnlich positiv sind die Erfahrungen von Kay Simon, Leitung Mobilitätskonzepte beim Textilmanagementanbieter Mewa Textil-Service, mit zwei Fahrzeugen in der Schweiz und in Deutschland: „Die Fahrzeuge funktionieren wie ein Schweizer Uhrwerk.“

Bei der Infrastruktur besteht indes noch Nachholbedarf: H2 Mobility etwa betreibt derzeit knapp 90 Tankstellen für Pkw in Deutschland, erst die künftigen sind aber auch für Nutzfahrzeuge ausgelegt. „Der Verkehr nimmt nur ein kleines, aber trotzdem wichtiges Segment ein“, berich-

tete Lorenz Jung, Sprecher der H2-Mobility-Geschäftsführung. Anders als ein Stahlwerk akzeptiere der Sektor aber nur Kraftstoffkosten die in der Nähe des Dieselpreises liegen. Daher sei der Verkehr wichtig, um das Thema Dekarbonisierung insgesamt voranzutreiben.

Andreas Haller, Vorstand von Quantron, Anbieter von emissionsfreien Lösungen für nachhaltigen Güterverkehr, kritisierte, dass anders als in den globalen Weltmärkten neben grünem nicht auch blauer Wasserstoff betrachtet werde. „Nur wir in Deutschland diskutieren das extrem dogmatisch“, unterstrich Haller und schlug vor: „Vielleicht haben wir dann zwei Kraftstoffpreise, und jeder kann sich entscheiden.“ ■ *cb*

ANZEIGE

Raillog: Alle Güter auf die Schiene!

11. Mai / 11th May 2023, 13:30 - 14:30, Forum IV

Rail Business-Forum

transport
logistic

the leading exhibition Messe München



Weitere Informationen unter: www.dvz.de/raillog2023



FOTO: SAUTERSTOCK/IMMAGIEN/STILLER



transport
logistic
the leading exhibition



NETWORKING
STANDEVENT
STANDPARTY
AUF DER TL



TIS-STANDPARTY MIT LIVEMUSIK

Kostenfrei für alle Besucher + Aussteller:
Getränke + Fingerfood

Halle A3, Stand 319/518 • 17:00 - 21:00 Uhr



EINLADUNG ZUR WEINPROBE

Der Hafen Trier, nahe Belgien und Frankreich - und grenznah zu Luxemburg gelegen - ist die Logistikkdrehscheibe der Großregion und bald Digitales Testfeld. Wie er sich zum Logistik-Hub der Zukunft weiterentwickeln soll, erfahren Sie bei einer Weinprobe in unserer Sky-Lounge.

Halle B3, Stand 225/326 • 15:30-16:30 Uhr



ZERO
by DVZ

FRÜHSTÜCK GEFÄLLIG?

Einladung zur Vorstellung der neuen digitalen Plattform für die Nachhaltigkeit in der Logistik.

Halle B3, DVZ-Stand 302 • 09:30 Uhr

FLY BETTER



THE WORLD WORKS BETTER WITH EMIRATES SKYCARGO

Ensuring the finest delicacies are delivered fresh to over 140 destinations worldwide.



SKYCARGO.COM