



## Logistik im Wandel

Die Karten in der Logistik  
werden neu gemischt

Die Lieferketten sind im Ausnahmezustand.  
Was dies für Speditionen heißt,  
welche Chancen winken



# Logistik-Spezial

Themenspezial

Verkehrsrundschau 20 | 2022



## Wenn die Welt kopfsteht

**CORONA-PANDEMIE, UKRAINE-KRIEG, ENERGIEKRISE** und nun droht gar eine weltweite Rezession. „Das alles kommt jetzt mit Wucht zusammen und führt zu einer Situation in der Logistik, wie ich sie so nie erlebt habe“, bringt Logistikprofessor Wolfgang Stölzle von der Universität St. Gallen, Schweiz, die aktuelle Lage auf den Punkt (siehe Seite 10).

Was das für Unternehmen in Transport, Spedition und Logistik heißt? Um es deutlich zu sagen: viele interessante Wachstumschancen in der Logistik. Denn selten waren Industrie und Handel so auf eine funktionierende Logistik angewiesen wie heute. Die Lage ist derzeit so dynamisch und die Schwankungen in den Lieferketten so groß, dass Industrie- und Handelsbetriebe mehr denn je auf der Suche nach potenziellen Outsourcing-Partnern sind, weil sich anders diese massive Volatilität für sie nicht mehr händeln lässt. Selbst Unternehmen, die Outsourcing bislang kategorisch abgelehnt haben, sind mittlerweile zur Fremdvergabe ihrer Logistik bereit – bis in die Produktionsversorgung hinein, stellt Andreas Kick, Chief Operating Officer (COO) der Berliner Logistikberatung 4Flow fest (siehe Seite 12).

Entscheidend ist, dass sich Unternehmens-Verantwortliche in Transport-, Speditions- und Logistikbetrieben angesichts der vielen Herausforderungen und anstehenden Aufgaben nicht verzetteln. „Keep it simple, wenn die Welt kopfsteht“ – das ist das Gebot der Stunde. Und dafür müssen Chefs und Führungskräfte zum Beispiel lernen, Entscheidungskompetenz an die Mitarbeiter abzugeben und diese zu eigenen Entscheidungen zu befähigen, sagt Diplomkauffrau und Wirtschaftspsychologin Bettina Bohlmann im Interview auf Seite 4.

Um Ihnen, liebe Leser, einen Überblick über die aktuellen Entwicklungen zu geben, hat die VerkehrsRundschau ein Logistik-Spezial verfasst. Dabei vergessen wir natürlich nicht, über den Tellerrand hinauszuschauen, um zu zeigen, wohin die Entwicklung geht. So können Sie sich bereits heute damit beschäftigen, was in zehn Jahren Standard sein wird – und im harten Alltagsgeschäft einen Vorsprung generieren.

Viel Vergnügen bei der Lektüre  
Ihre Redaktion

# Logistik-Spezial

Themenspezial

Verkehrsrundschau 20 | 2022



#### 4 Interview

Wirtschaftspsychologin Bettina Bohlmann erklärt, wie Mitarbeiterführung in diesen besonderen Zeiten gelingen kann

#### 6 Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz

Anfang 2023 tritt das neue Gesetz in Kraft. Worauf sich Transport- und Logistikunternehmen einstellen müssen

#### 10 Outsourcing

Freie Lagerflächen sind derzeit heiß begehrt. Hält dieser Trend trotz drohender Rezession auch weiterhin an?

#### 13 AIS alfaplan

Kostenoptimiert und nachhaltig: Telematiksystem aus einer Hand

#### 14 Continental

Neue Conti-Hybrid-Reifenrichtlinie der Generation 5 für den Regionalverkehr

#### 15 LOXXESS

Innovative, flexible und effiziente Lösungen für den Onlinehandel

#### 17 LOXXESS Pharma

Anspruchsvoller Transport und sichere Lagerung für Pharma und Healthcare

#### 18 Seifert Logistics Group

Das Familienunternehmen startet mit „Vollgas Richtung Zukunft“

#### 19 SPEDITIONS-ASSEKURANZ

Individuelle und umfassende Versicherungsleistungen für die Branche



#### Impressum:

**Verlag:** Springer Fachmedien München GmbH,  
Verlag Heinrich Vogel, Corporate Publishing,  
Aschauer Straße 30, 81549 München  
Telefon: +49 (0) 89/20 30 43-2273  
**Redaktion:** Gerhard Grünig (verantw.), Eva Hassa  
**Projektkoordination:** Andrea Volz

**Layout:** Sabine Spanner, Dierk Naumann  
**Titelfotos:** Africa Studio/stock.adobe.com (o.),  
Oleksii/stock.adobe.com, patpitchaya/stock.adobe.com,  
zapp2photo/stock.adobe.com (v. l. n. r.)  
**Druck:** F&W Druck- und Medientcenter GmbH,  
Holzhauser Feld 2, 83361 Kienberg

Nachdruck, auch auszugsweise, und elektronische Verarbeitung nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Springer Fachmedien München GmbH. Für unverlangt eingesendete Manuskripte und Bilder übernimmt die Redaktion keine Haftung. Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben die Meinung der Autoren wieder. Diese muss nicht mit der Auffassung der Redaktion übereinstimmen. Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier.



Plädiert für mehr Eigenverantwortlichkeit der Mitarbeiter: Diplomkauffrau und Wirtschaftspsychologin Bettina Bohlmann

### Vita

Bettina Bohlmann ist Wirtschaftspsychologin und als Executive Coach spezialisiert auf die Transformation von tradierten Unternehmen und auf die Entwicklung erfolgreicher Teams, insbesondere im Supply-Chain-Kontext. Sie ist Inhaberin einer Management-Beratungsgesellschaft mit Sitz in Düsseldorf. 2021 erschien ihr Buch „Start-In: die Innovationskraft von Start-Ups nutzen“ im Springer Gabler Verlag, Berlin. eh

# „Am Top-down-Prinzip festzuhalten, wäre fatal“

Erst Pandemie, dann Ukraine-Krieg und nun eine drohende Rezession – das überfordert viele Führungskräfte. Wie kann **Mitarbeiterführung** in diesen Zeiten gelingen?

Ein Interview mit Diplomkauffrau und Wirtschaftspsychologin Bettina Bohlmann.

## DEUTSCHLAND SCHLITTERT DERZEIT IN DIE WIRTSCHAFTSKRISE. NEHMEN DA UNTERNEHMENS-CHEFS UND FÜHRUNGSKRÄFTE IHRE MITARBEITER SCHON ENTSPRECHEND MIT?

Je nach Unternehmenskultur oder Haltung gehen Vorgesetzte sehr unterschiedlich mit den aktuellen Anforderungen um. Einige teilen sehr offen und transparent aktuelle Kennzahlen und ihr Wissen zu ökonomischen Entwicklungen sowie zu aufgesetzten Initiativen. Andere „überlassen“ die Informationspolitik den Medien und beschwichtigen ihre Mitarbeiter mit Durchhalteparolen, aber auch damit, dass sie selbst immer tiefer in operatives Krisenmanagement einsteigen. Letzteres halte ich für problemverstärkend.

## WARUM?

Die Mitarbeiter sind heute mündig und holen sich ihre Informationen aus den unterschied-

lichsten Kanälen. Auch der Flurfunk brummt. Geht die Führungsmannschaft gegenüber ihren Organisationsmitgliedern nicht offen und transparent um, ziehen sich die Mitarbeiter eher zurück und es besteht die Gefahr, dass ihre Handlungen fehlgeleitet werden, sie in eine Überforderung und sogar in Angsthandlungen hineingehen. Ein offenes Tor für Blindleistungen.

## WAS TUT ALSO NOT?

Am klassischen Top-down-Prinzip festzuhalten, wäre auf jeden Fall fatal. Jetzt heißt es, professionell zusammenzurücken und den Kunden nicht aus den Augen zu verlieren. Das geht räumlich oder remote. Gleichzeitig dürfte auch die Notwendigkeit klar sein, dass die Eigenverantwortung und Veränderungskompetenz der Mitarbeiter auf den Prüfstein müssen. Der Initi-

ator sollte hierzu die Führungskraft sein. Er oder sie muss an sein oder ihr Team näher heranrücken, es in die neuen Gewohnheiten geleiten, ermutigen, Feedback geben, Kompetenzträger neu vernetzen und sie dazu zu befähigen, Entscheidungen eigenständig zu treffen und Lösungen proaktiver, ja, auch mutiger zu entwickeln.

## UND DAS PASSIERT NICHT?

Fragt man Führungskräfte würden die meisten diese Verantwortung bejahen. Tatsache ist nur, dass dazu viele Einzelmaßnahmen aufgesetzt werden, die letztlich nicht fruchten. Die Personalabteilung ist auch am Limit. Das Recruiting zeigt sich auch nicht als Gamechanger. Die Frage ist also: Wie erreichen wir das in der Praxis? Leider stelle ich oft eine Diskrepanz zwischen Führungsidee und Wirklichkeit fest.

**WORAN LIEGT DAS?**

Der Ursprung dieser Diskrepanz beginnt im Grunde damit, dass wir gedanklich alte Floskeln und Bewertungsmuster nutzen, um die heutigen Aufgaben zu lösen. Und damit komme ich nochmals auf die Formulierung Ihrer ersten Frage zurück. Der Ausdruck „die Mitarbeiter mitnehmen“ beschreibt genau, was aktuell passiert, nämlich Mitarbeiter an die Hand nehmen (zu wollen). Das ist aber völlig kontraproduktiv, wenn ich Menschen in die Eigenverantwortung und Befähigung bringen will.

**WAS HEISST DAS FÜR DIE MITARBEITER-FÜHRUNG?**

Führungskräfte brauchen heute eine Haltung, die passend zu komplexen, hoch dynamischen Marktbedingungen ist. Diese Haltung heißt: Sie müssen Mitarbeiter heute dazu befähigen, dass sie selbst Entscheidungen treffen können. Damit dies gelingt, müssen sie etwaige hemmende Faktoren, Tabus und bereits vorhandene Strukturen, die Blindleistungen erzeugen, vorrangig aufdecken und bekämpfen oder abbauen. Gleichzeitig brauchen sie aber auch selbst Freiräume und Energie, dieses zu tun. Das unternehmensspezifisch und nachhaltig

wirksam aufzubauen, braucht Methodenerfahrung und auch eine mitreißende Begeisterung für diese Aufgabe. Umso wichtiger ist es, dass eine Führungskraft das als eigene Reise versteht und sich genau hierfür eine temporäre Reisebegleitung an die Seite Holt.

**MÜSSEN JÜNGERE MITARBEITER ANDERS GEFÜHRT WERDEN ALS IHRE ÄLTEREN KOLLEGEN?**

Natürlich sehen wir im Grobschnitt Unterschiede in den Lebenskontexten der Generationen. Aus meiner Sicht gehört es aber zur Altersdiskriminierung, wenn junge Menschen mit Agilität und Veränderungsbereitschaft verbunden werden, Menschen älterer Geburtsjahrgänge dagegen nicht. Das stimmt so nicht. Es kommt immer auf die Persönlichkeit und damit verbunden auf die Veränderungs- und Lernbereitschaft sowie die Veränderungskompetenz der Personen an. Also auf das Wollen und Können. Aber: Entwicklungsmaßnahmen müssen nicht auf jeden einzelnen Menschen individuell designet werden. Diese Kapazität haben Unternehmen nicht. Und sie sind auch nicht notwendig, da wir Menschen mit sehr ähnlichen Bedürfnissen und Profilen clustern können. Das hört sich jetzt vielleicht

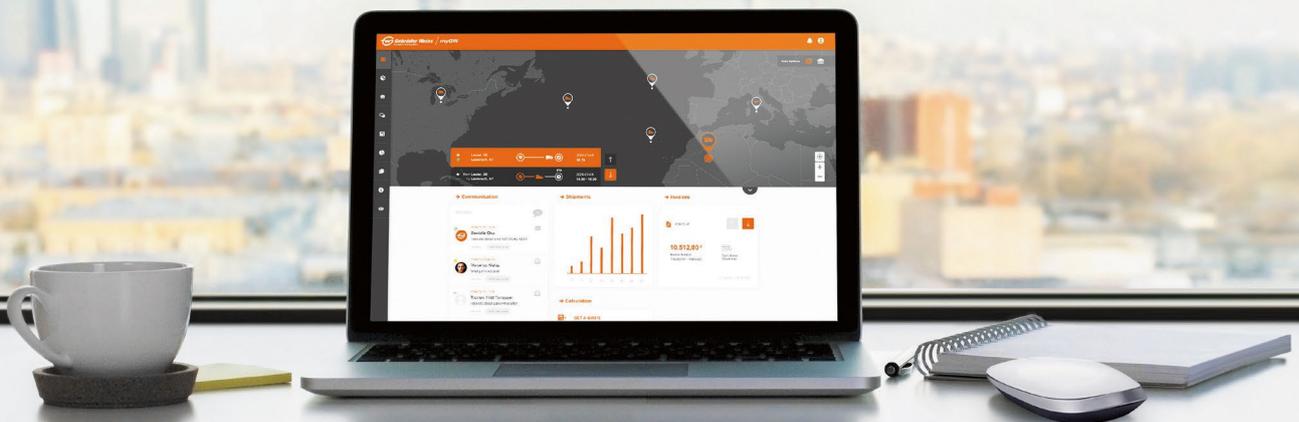
etwas mechanisch an, doch in der Praxis heißt das, dass hierdurch ein gutes Gemeinschaftsgefühl aufgebaut wird. Zumindest ist das Teil unserer Diagnostik und Methoden bei Start-In.

**KLINGT GUT UND RICHTIG. ABER LOHNT SICH DAS AUCH AUS BETRIEBSWIRTSCHAFTLICHER SICHT?**

Ein klares Ja! Betriebswirtschaftliche Zahlen sind aber letztlich nur das Ergebnis. Es geht darum, dass in einem tradierten Unternehmen Innovationsbarrieren, falsche Bewertungsbilder und dysfunktionale Zustände abgebaut werden. Damit dies gelingen kann, decken wir in unserer Beratungsfirma 3p in Düsseldorf diese nicht nur auf, sondern nutzen auch direkt die dadurch freierwerdenden Kapazitäten, um neue, agile Methoden und Prozesse einzuführen. Dass am Ende das Unternehmen auf einen profitablen Wachstumskurs kommt, ist aber nur ein Ergebnis des veränderten Mitarbeiter-Commitments (dt. Bekenntnis – die Redaktion), der neuen Sinnstiftung in der Arbeit und der damit einhergehenden mentalen Power aller Mitarbeiter. Aus einer Formation von teilweise erschöpften Einzelkämpfern wird eine kundenzentrierte, synchrone und lernbereite Mannschaft. *eh*

# myGW

So einfach kann es sein



**Das neue Kundenportal**  
Für alle Belange einen einzigen Account –  
übersichtlich und individuell nutzbar.





# Lieferketten- gesetz

Einhaltung von Menschenrechten und Umweltstandards: das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) stellt Unternehmen vor Herausforderungen

## Stumpfe Waffe oder scharfes Schwert?

Zum 1. Januar 2023 tritt das [Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz \(LkSG\)](#) in Kraft.

Was das neue Regelwerk konkret in der Umsetzung heißt, und wie sich Unternehmen aus Industrie, Handel sowie Transport und Logistik für die Neuerungen rüsten.

Im Blick haben zwar viele Unternehmen das neue Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) zum 1. Januar 2023. Doch offenbar gehen bislang nur wenige die Umsetzung bereits an – auch weil das neue Regelwerk vorerst nur für Unternehmen ab 3000 Mitarbeiter verpflichtend ist (siehe Interview). Die Prüstel Spedition in Callenberg ist da schon einen Schritt weiter. Seit einiger Zeit bereitet sich das mittelständische Transport- und Logistikunternehmen auf das LkSG vor.

### Auswahlkriterium in Ausschreibungen

„Erste Kunden fragen dies bereits ab“, erzählt Saskia Pester, die das Qualitätsmanagement bei der Prüstel Spedition leitet. So erhalte die Spedition Ausschreibungen, in denen sie Stellung zu Themen wie etwa

Beschäftigung von Minderjährigen und Korruption beziehen müsse. Und da reiche es nicht, den Fragenkatalog zu beantworten, sondern das Transport- und Logistikunternehmen müsse dies den Kunden auch nachweisen und dafür entsprechende Dokumente auf deren Plattform hochladen. Diese werden entsprechend analysiert und beurteilt. „Das Ganze fließt in das Bewertungssystem ein und davon hängt ab, ob ein Dienstleister für einen Auftraggeber noch attraktiv ist oder aber perspektivisch nicht mehr in Betracht gezogen wird.“ Zudem würden die Kunden nicht nur die Umsetzung des Lieferkettengesetzes, sondern auch des Klimaschutzes entsprechend monitorieren.

Die Prüstel Spedition ist dafür allerdings gerüstet. „Wir haben unter anderem einen

Code of Conduct erstellt und klare Verhaltens-Leitlinien definiert“, erläutert die Qualitätsmanagement-Beauftragte. Diese gelte es dann natürlich entsprechend zu hinterlegen und zu dokumentieren – wie im klassischen Qualitätsmanagement eben auch. Und natürlich müssen die Mitarbeiter auch danach geschult werden. „Es reicht nicht, dass wir uns als Unternehmen Leitsätze vorgeben, unsere Kollegen müssen diese auch entsprechend umsetzen.“

„Das Ganze sei aber schon mit einem gewissen Aufwand verbunden“, räumt Pester ein. „Denn als kleines mittelständisches Unternehmen verfügen wir nur über begrenzte personelle Ressourcen. Dieser Mehraufwand muss im üblichen Tagesgeschäft untergebracht werden.“ Abgesehen

davon sind die Themen Kinderarbeit und Ausbeutung von Arbeitnehmern in Deutschland weniger ein Thema. In Zeiten des Fachkräftemangels könne sich dies kein Arbeitgeber mehr leisten.

Grund für all das ist das neue Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz mit dem Ziel, zum Beispiel Korruption, Ausbeutung und ökologische Verstöße bei der globalen Produktion von Waren einzudämmen. Dreh- und Angelpunkt ist der Paragraph 3 Absatz 1 LkSG, in dem es heißt: „Unternehmen sind dazu verpflichtet, in ihren Lieferketten die in diesem Abschnitt festgelegten menschenrechtlichen und umweltbezogenen Sorgfaltspflichten in angemessener Weise zu beachten mit dem Ziel, menschenrechtlichen oder umweltbezogenen Risiken vorzubeugen oder sie zu minimieren oder die Verletzung menschenrechtsbezogener oder umweltbezogener Pflichten zu beenden.“

#### Verpflichtende Mindeststandards

Um das sicherzustellen, sind also einerseits Unternehmen selbst dazu verpflichtet, soziale und ökologische Mindeststandards einzuhalten. Zum anderen müssen sie angemessene Vorkehrungen dafür treffen, dass ihre gesamte Lieferkette das in Zukunft tut. „Viele denken zwar bei dem Begriff ‚Lieferkette‘ nicht direkt an den Dienstleistungssektor, aber der Begriff der Lieferkette wird vom Gesetz bewusst weit definiert. Er umfasst grundsätzlich alle Schritte, die für das Erreichen des eigenen Geschäftszwecks, sei es die Herstellung von Produkten oder die Erbringung einer Dienstleistung, erforderlich sind“, betont Helena Jochem, Rechtsanwältin der Kanzlei Lausen Rechtsanwälte in München.

Für Transport- und Logistikunternehmen, die mit über 3000 Mitarbeitern direkt vom LkSG betroffen sind, geht es damit darum, die eigene Lieferkette zu durchleuchten. Gleichzeitig sind Transport- und Speditionsdienstleister aber auch Teil einer fremden Lieferkette, nämlich der ihrer Kunden, denn auch der Vertrieb eines Produkts gehört zur Lieferkette eines Unternehmens. „Für Transport und Speditionsdienstleister mit unter 3000 Mitarbeitern wird das Lieferkettengesetz damit mittelbar relevant, weil sie regelmäßig Teil der Lieferkette von Unternehmen sind, die in den Anwendungsbereich fallen“, betont Jochem.

Mit anderen Worten: Auch kleine und mittlere Transport-, Speditions- und Logistikbetriebe sollten sich jetzt schon mit

den neuen Regelungen auseinandersetzen, selbst wenn sie derzeit mit ihrer Betriebsgröße noch nicht in den direkten Anwendungsbereich des Gesetzes fallen. Denn ihre Auftraggeber werden, wie das Beispiel der Prüstel Spedition zeigt, von diesen schlichtweg die Einhaltung des neuen Regelwerks künftig fordern. In der Praxis werden dies die Auftraggeber laut Jochem zukünftig auch mithilfe von entsprechenden Vertragsklauseln absichern. Zu rechnen ist vermehrt mit sogenannten Weitergabeklauseln, das heißt die vertragliche Weitergabe der Einhaltung menschenrechtlicher und umweltrechtlicher Schutzstandards nach dem Gesetz. Jochem rät dabei sowohl Auftraggebern als

auch Auftragnehmern, möglichst konkret zu werden. In Code of Conducts für Geschäftspartner könne zum Beispiel die Einhaltung konkreter arbeitsrechtlicher Schutzstandards vorgesehen werden. Damit die Firmen im Zweifel die Einhaltung der Standards überprüfen können, werden die Auftraggeber nun auch häufiger Auditklauseln in ihren Verträgen vorsehen. Auditklauseln erlauben dem Auftraggeber, die Einhaltung der vertraglichen Regelungen im Geschäftsbetrieb des Vertragspartners vor Ort zu überprüfen. Auftragnehmer sollten vor allem darauf achten, dass sie solche Klauseln in der Praxis auch umsetzen können müssen. Wenn etwa auch eine Überprüfung bei Subunternehmern mög-

### Interview

**ZUM 1. JANUAR 2023 TRITT DAS NEUE LIEFERKETTENSORGFALTPFLICHTENGESETZ (LKSG) IN DEUTSCHLAND IN KRAFT. HAT DAS GESETZ TATSÄCHLICH DIE WUCHT, TRADIERTE LIEFERKETTEN ZU VERÄNDERN?**

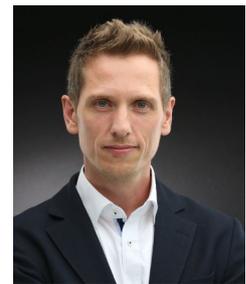
Die Versorgungsketten, so wie wir sie heute kennen, werden sich sicherlich verändern und umgebaut werden. Aber sicherlich nicht allein wegen des Lieferkettengesetzes. Das Gesetz allein hat nicht die Wucht, die Logistik umzukrempeln. Verbunden mit den derzeitigen Resilienz-Überlegungen, die die Unternehmen jetzt anstellen – auch wegen der Energiekrise, Nachhaltigkeit und Lieferkettenprobleme – werden sich Versorgungsketten sicherlich verändern. Nicht sofort, aber wohl mittelfristig. Ob das immer im Sinne der Schwellenländer ist, in denen aktuell produziert wird, wird man sehen – denn dort dürften durch entsprechende Entscheidungen, Lieferketten künftig orientiert an den Vorgaben des Lieferkettensorgfaltgesetzes aufzustellen, Arbeitsplätze auch wegfallen.

**DIE NEUEN REGELUNGEN DES LKSG TRETEN IN KNAPP DREI MONATEN IN KRAFT. WIE WEIT SIND DIE UNTERNEHMEN MIT DER UMSETZUNG?**

Die Bundesvereinigung Logistik (BVL) und Oracle haben dazu soeben Unternehmen aus Industrie, Handel sowie Transport und Logistik befragt; die Ergebnisse liegen nun vor. Es ist ernüchternd, wie langsam das LKSG angegangen wird – immerhin muss mit der Umsetzung ja schon in knapp drei Monaten gestartet werden. Zumindest für Unternehmen ab 3000 Mitarbeitenden. Die werden aber über kurz oder lang auch von ihren Partnern in der Lieferkette die Umsetzung fordern, etwa von ihren Transport-, Speditions- und Logistikdienstleistern.

**DER VERBAND DER AUTOMOBILINDUSTRIE (VDA) ARBEITET MEINES WISSENS AN EINEM EIGENEN**

Martin Schwemmer, Geschäftsführer der Bundesvereinigung Logistik (BVL) in Bremen



BVL

**„BRANCHENSTANDARD“, UM DAS LKSG IN DEN AUTOMOBILEN LIEFERKETTEN UMSETZEN ZU KÖNNEN. WIE REALISTISCH IST ES, DASS JEDE AUFTRAGGEBER-BRANCHE IHR EIGENES SÜPPCHEN KOCHT UND DIENSTLEISTER NUN UNTERSCHIEDLICHE BRANCHENSTANDARDS UMSETZEN MÜSSEN?**

Ein Branchenstandard kann aus Sicht der Branchenunternehmen eine Hilfe für die Umsetzung sein. Für Logistikdienstleister, die teils mit Kunden aus vielen verschiedenen Branchen arbeiten, steigt die Komplexität aber schnell, wenn tatsächlich viele neue und brancheneigene Standards entstehen sollten. Das sehe ich derzeit zwar nicht, aber auch ganz unabhängig davon wird es für Logistikdienstleister schon eine Herausforderung werden, den Kunden an der Stelle zu entsprechen.

**WIRD DIE BVL FÜR DIE LOGISTIK EINEN BRANCHENWEITEN STANDARD DEFINIEREN?**

Wir wollen Transparenz schaffen, zum Beispiel durch diese Umfrage, und sehen uns sehr stark in der Wissensvermittlung. Unsere Weiterbildungseinheit BVL-Seminare bietet entsprechende Seminare an. Zudem greifen wir das Thema auch auf dem diesjährigen Deutschen Logistik-Kongress in einer Sequenz auf. An einem Logistikstandard arbeiten wir derzeit nicht.

eh



Lausen Rechtsanwältin

„WICHTIGSTE NEUERUNG MIT DEM LIEFERKETTENGESETZ IST, DASS UNTERNEHMEN EIN RISIKOMANAGEMENT EINRICHTEN MÜSSEN.“

Helena Jochem, Rechtsanwältin bei Lausen Rechtsanwältin in München

lich sein soll, muss der Auftragnehmer dies durch eigene vertragliche Vorkehrungen im Verhältnis zum Subunternehmer entsprechend sicherstellen.

#### Neue Dokumentationspflichten

Und an die neuen vertraglichen Vorgaben sollten sich Dienstleister halten, sonst sind sie eventuell aus dem Geschäft raus, denn den betroffenen Auftraggebern drohen bei einem Verstoß gegen das LkSG Bußgelder bis zu 800.000 Euro beziehungsweise bei entsprechender Unternehmensgröße bis zu zwei Prozent des jährlichen Unternehmensumsatzes. Überwacht und entsprechend kontrolliert wird die Einhaltung der neuen Pflichten vom Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle in Eschborn.

Was also ist konkret zu tun? Wichtigste Neuerung mit dem Lieferkettengesetz ist, dass Unternehmen ein Risikomanagement einrichten müssen, erläutert Jochem. Außerdem müssen sie mindestens einmal jährlich eine Risikoanalyse erstellen, in der sie etwaige Risiken, zum Beispiel in Zusammenhang mit dem Arbeits- und Umweltrecht, analysieren und dokumentieren – im eigenen Geschäftsbereich, aber auch im Bereich ihrer unmittelbaren Zulieferer wie etwa Transport-, Speditions- und Logistikdienstleister. Auf Basis der Risikoanalyse muss das Unternehmen dann entsprechende Präventiv- beziehungsweise Abhilfemaßnahmen ergreifen, um Risiken zu minimieren beziehungsweise auszuschalten. Zudem müssen Unternehmen jährlich

eine Grundsaterklärung abgeben, in der sie aufzeigen müssen, wie sie etwa bestimmte Umwelt- und Arbeitsrechtsauflagen umsetzen und mit welchen Präventivmaßnahmen sie Missstände ausschalten wollen. Auch ein entsprechendes Beschwerdeverfahren müssen die Unternehmen implementieren.

Das Gesetz verlangt von den Unternehmen aber nur eine angemessene Erfüllung der Sorgfaltspflichten. „Unternehmen haben damit also einen gewissen Ermessensspielraum bei der Umsetzung“, erläutert Juristin Jochem, wobei auch die Ausübung des Ermessens entsprechend dokumentiert werden müsse. Entscheidend ist: „Die Unternehmen haben keine Erfolgspflicht. Kommt es trotz angemessener Umsetzung der Sorgfaltspflichten also zu einem Menschenrechts-/Umweltverstoß, liegt kein Verstoß gegen das LkSG vor“, betont die Rechtsanwältin. Wichtig sei aber: „Das Unternehmen muss nachvollziehbare, angemessene Maßnahmen ergreifen, um den genannten Risiken vorzubeugen oder sie zu minimieren oder zu beenden.“

Der Gesetzgeber kommt also den Unternehmen durchaus entgegen. Doch wie bereits eingangs ausgeführt, sind offenbar nicht alle Firmen mit der Umsetzung des LkSG schon so weit. So kennen zwar immerhin 37 Prozent der befragten Unternehmen in Industrie, Handel sowie in Transport und Logistik mittlerweile die neuen Anforderungen des LkGS und 35 Prozent der befragten Firmen kennen diese zumindest teilweise. 28 Prozent der



Ob und vor allem wie sich globale Lieferketten durch das neue Lieferkettengesetz verändern, wird sich weisen

Unternehmen, und das sind insbesondere kleinere Betriebe, kennen das neue Lieferkettengesetz indes gar nicht. Das ist die Erkenntnis einer Umfrage, die die Bundesvereinigung Logistik (BVL) und Oracle aktuell durchgeführt haben.

#### Ernüchternde Ergebnisse

Was noch bitterer ist: Bereits mit der Umsetzung des Lieferkettengesetzes begonnen haben nur 18 Prozent der befragten Unternehmen in Handel und 15 Prozent in der Industrie. 35 Prozent des Handels und der Industrie sind dazu in Planung. Die Mehrheit der Transport- und Logistikdienstleister hat demnach noch nicht einmal mit der Umsetzung begonnen. Die Befragung der BVL zeigt auch: Große Firmen sind in der Umsetzungsphase weiter als mittlere und gar kleinere Betriebe. So waren 60 Prozent der befragten kleinen, 38 Prozent der mittleren und 27 Prozent der großen Unternehmen noch nicht aktiv.

„Es ist durchaus etwas ernüchternd, wie langsam das angegangen wird – immerhin



Verpflichtet die Unternehmen, auf die Einhaltung der Menschenrechte und des Umweltschutzes in ihren Lieferketten zu achten: das neue Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz

muss das Ganze ja schon in knapp drei Monaten in bestimmten Betriebsgrößen umgesetzt sein“, kommentiert Martin Schwemmer, Geschäftsführer der BVL, die Umfrageergebnisse. Immerhin: Die Verbrauchsgüter- und Gebrauchsgüterbranchen sind laut der Befragung bei der Umsetzung besonders weit vorn, während Auto- und Maschinenbau noch in der Planungsphase sind. Vielleicht ist er auch des-

halb skeptisch, ob das neue LkSG in der Lage ist, Lieferketten so nachhaltig zu verändern, wie sich dies manche politischen Gruppierungen wünschen. Schwemmer wörtlich: „Die Versorgungsketten, so wie wir sie heute kennen, werden sich verändern und umgebaut werden. Aber sicherlich nicht allein wegen des LkSG. Das Gesetz allein hat nicht die Wucht, die Logistik umzukrempeln.“ *eh*

**Besuchen  
Sie uns!**

**BVL** <sup>7</sup> DEUTSCHER  
LOGISTIK-KONGRESS  
19. - 21. Oktober 2022

Raum: Potsdam  
Stand: P/25  
#dlk22

**BLG**  LOGISTICS

**WAS WIR TUN, NENNT MAN LOGISTIK.  
WIE WIR ES TUN, LEIDENSCHAFT.**

Seit über 145 Jahren sind wir Ihr verlässlicher  
Partner für Seehafen- und Logistikdienstleistungen!

[www.blg-logistics.com](http://www.blg-logistics.com)





kikkerdijk/stock.adobe.com

# Die neue Lust am Outsourcing

Um die derzeit massiven Schwankungen abzupuffern, ist Outsourcing derzeit sogar bei bislang Outsourcing-unwilligen Firmen in

Da die Lieferketten weltweit im Ausnahmezustand sind, boomt **Logistik-Outsourcing** an Dienstleister. Wer über freie Lagerflächen verfügt, ist derzeit in der Logistik der König. Doch wie lange hält dieser Hype angesichts der drohenden Rezession an?

„Nach wie vor nicht beendete Pandemie-Maßnahmen, Ukraine-Krieg, Energiekrise, drohende Blackouts – und über allem schwebt die Angst“, stellt Logistik-Professor Wolfgang Stölzle von der Universität St. Gallen/Schweiz fest. „Das alles kommt jetzt mit Wucht zusammen und führt zu einer Situation in der Logistik, wie ich sie so nie erlebt habe.“

## Peitscheneffekt ist voll ausgebrochen

„Alle Verkehrsträger – ob See- und Luftfracht, Binnenschiffs-, Schienengüter- oder auch Straßengüterverkehr – die gesamten Supply Chains befinden sich im Moment im Ausnahmezustand“, beschreibt Stölzle die Lage. Verschärft werde dies aktuell durch das Verhalten vieler Akteure, die angesichts der großen Unwägbarkeiten händeringend versuchen,

über größere Bestellmengen Sicherheitsbestände aufzubauen, die aber nicht vollumfänglich nachgefragt werden.

Die Folge: „Der Bull-Whip-Effekt (dt. Peitscheneffekt – die Redaktion), über den wir seit 50 Jahren sprechen, ist jetzt voll ausgebrochen“, warnt der Logistikexperte. Was sehr vereinfacht bedeute, dass in mehrstufigen Lieferketten trotz nahezu konstanter Konsumenten-Nachfrage die Schwankungen bei den Bestellungen und Beständen immer stärker zunehmen – maßgeblich getrieben durch die aktuelle Kosten- und Preisexplosion sowie steigende Inflation, aber auch die fallweise mangelnde Transparenz in den Lieferketten. Und verschärft werde dies dadurch, dass im Unterschied zum klassischen Modell nun auch die Nachfrage der Konsumenten immer volatiler werde.

Er wisse daher selbst nicht, räumt er ein, was er angesichts dieser Lage Entscheidern in der Logistik generell raten soll. „Eine Krise in einer solchen Form hat es bislang nicht gegeben, selbst in der EU-Finanzkrise in den Jahren 2008/2009 nicht. Das ist neu.“ Was er aber am Markt beobachtet: Fast alle Betriebe arbeiten derzeit an der Resilienz ihrer Lieferketten und ergreifen dafür kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen. „Fast jede Branche baut Bestände auf, um sich abzusichern. Die Lager sind voll. Wir haben aktuell Überbestände mit Reichweiten über Jahre, etwa bei Fertigwaren wie weißer Ware und E-Bikes, aber auch bei Materialien und Komponenten.“ Trotzdem benötigen Industrie und Handel nach wie vor Lagerflächen. „Freie Lagerflächen sind so rar wie Goldstaub, vor allem in Süddeutschland.“ Wer also über freie

Lagerflächen verfüge und Lagerbewirtschaftung bieten könne, sei im Moment in der Logistik der König, weiß Stölzle. Und da könne jeder Betrieb punkten – egal ob groß oder klein, alle profitieren von diesem Trend. „Und das sollten sich die Dienstleister auch bezahlen lassen. Die Preise müssen steigen“, unterstreicht der Logistikexperte. Denn auch sie müssen angesichts der geschilderten Lage an ihrer eigenen Resilienz und Robustheit arbeiten. Zumal die Erlösmargen in der Logistik vielerorts nach wie vor nur bei 0,5 bis drei Prozent liegen.

#### Volatilität treibt Lager-Boom

„Wir bekommen in der Tat derzeit sehr viele Anfragen – so viele wie nie zuvor. Die Nachfrage nach Lagerflächen ist enorm“, bestätigt Stefan Ulrich, CEO des Kontraktlogistik-Unternehmens Simon Hegele Group in Karlsruhe. Die vielen aktuellen Herausforderungen seien so groß, dass die Industrieunternehmen nicht mal mehr Zeit für eine strukturierte Outsourcing-Entscheidung haben. „Vielmehr geht es vielen Firmen schlichtweg darum, schnell ihren Kapazitätsbedarf gedeckt zu bekommen.“

Er frage sich sowieso, sagt Ulrich, ob Unternehmen, die ihre Logistik bislang nicht outgesourct haben, ihre Aufgaben angesichts der aktuellen Dynamik überhaupt noch im eigenen Hause bewältigen können. „Das erfordert enorm viel Flexibilität – gepaart mit hohen Investitionen. Das sind ja zum Teil irrsinnig hohe sprunghafte Kosten, denn es müssen fallweise Logistikhallen inklusive Infrastruktur sehr schnell aufgebaut oder auch angemietet werden.“ Da sei es doch viel einfacher, bei einem Logistikdienstleister nach freien Kapazitäten zu fragen. Das sei im Moment auch die Ansage vieler Verlager. „Das ist zwar mehr als herausfordernd, aber die Not ist groß.“

„Treiber dieses aktuellen Booms im Lagergeschäft ist ganz klar die ausgeprägte Volatilität“, weiß Andreas Kick, Vorstand und Chief Operating Officer von 4flow in Berlin, einem Anbieter von Logistikberatung, Logistiksoftware und 4PL-Dienstleistungen. Um diese Schwankungen abzufedern, seien inzwischen sogar Unternehmen zur Fremdvergabe ihrer Logistik bereit – bis in die Produktionsversorgung hinein, wo Outsourcing bislang kategorisch abgelehnt worden war. Vor allem bei OEMs der Automobilbranche sei dies aktuell Trend: „Nicht, um Kosten zu senken“, betont Kick, „sondern um die Kosten zu variabilisieren und um flexibler zu sein.“ Interessant dabei

## Zusammenspiel Kunde und Logistikdienstleister wandelt sich

### INDUSTRIE- UND HANDELSBETRIEBE SUCHEN DERZEIT HÄNDERINGEND NACH LAGERFLÄCHEN. WAS BEDEUTET DIESER HYPE FÜR SIE ALS LOGISTIKDIENSTLEISTER?

Wir bekommen aktuell sehr viele Anfragen – so viele wie nie zuvor. Die Nachfrage nach Lagerflächen ist enorm. Zum Glück haben wir da Weitblick bewiesen und schon vor zwei Jahren entschieden, in neue Kapazitäten zu investieren. Allein in der ersten Jahreshälfte 2023 werden wir unsere Lagerflächen um mehr als zehn Prozent aufstocken – also um insgesamt 50.000 m<sup>2</sup> auf 550.000 m<sup>2</sup>. Insgesamt werden wir 2023 in fünf neue Projekte in Baden-Württemberg und Bayern investieren. Teils mieten wir da Lagerflächen an, teils entwickeln und bauen wir auch eigene Logistikimmobilien. Und diese Kapazitäten weiten wir ausschließlich für unsere Bestandskunden aus. Die Neukunden sind da noch gar nicht eingerechnet.

### HAT DIE AKTUELLE MARKTSITUATION EINFLUSS AUF DAS MITEINANDER ZWISCHEN AUFTRAGGEBER UND DIENSTLEISTER?

Auf jeden Fall. Das Zusammenspiel zwischen

Stefan Ulrich,  
CEO des Kontraktlogistik-Unternehmens  
Simon Hegele Group in  
Karlsruhe



Simon Hegele Group

Kunde und Logistikdienstleister wird sich verändern. Es muss anderen Anforderungen gerecht werden – im Sinne einer Wertschöpfungspartnerschaft mit engem Austausch und dem gemeinsamen Heben von Potenzialen entlang der gesamten Supply Chain. Die Zeiten sind vorbei, in denen bei Tendern der Preis das primäre Entscheidungskriterium für Verlager ist. Es geht aus Verladersicht vielmehr darum, welcher Partner die Bedarfe am besten und langfristig gut bedienen und mit wem er die vielen anstehenden Herausforderungen erfolgreich bewältigen kann, weil der Partner flexibel ist und auf seine Belange eingeht. eh



## CTPark St. Pölten Nord



Gesamte Hallenkapazität: rund 83.000 m<sup>2</sup>  
Teilbar ab 2.500 m<sup>2</sup>



BREEAM Zertifizierung



Exzellenter Standort nördlich der A1  
Branchen: Produktion, Leichtindustrie, Lager

Michael Messner  
+43 1 535 53 05 523  
industrie@colliers.at



ist: „Es geht den Verladern da wirklich um eine strategische Partnerschaft mit ihren Dienstleistern und nicht um die billigste Lösung“, betont Kick. Das gehe so weit, dass der Logistikchef eines namhaften Konsumgüterherstellers unlängst zu seinem Logistikdienstleister geflogen sei, anstatt diesen einfliegen zu lassen. „Das zeigt, wie sich das Mindset gerade ändert. Logistik ist keine Kostenposition mehr, sondern eine Kompetenzposition.“

#### Wie lange hält der Lager-Boom an?

Bleibt nur die Frage: Wird der aktuelle Outsourcing-Boom anhalten – auch über das Jahr 2023 hinaus? Und wenn ja, welche Branchen bergen da interessante Wachstumspotenziale – gerade für mittelständische Speditions- und Logistikdienstleister? Einen wirklichen Rat kann da auch 4flow-Berater Kick nicht geben – dazu sei im Moment zu viel im Umbruch. Noch vor sieben Monaten, sagt er, habe er jedem zum E-Commerce geraten – doch sei in diesem Segment gerade die Luft raus. Letztlich könne er einem Dienstleister nur empfehlen, sich gezielt Kunden – egal aus welcher Branche – zu suchen, die ihn nicht



Universität St. Gallen

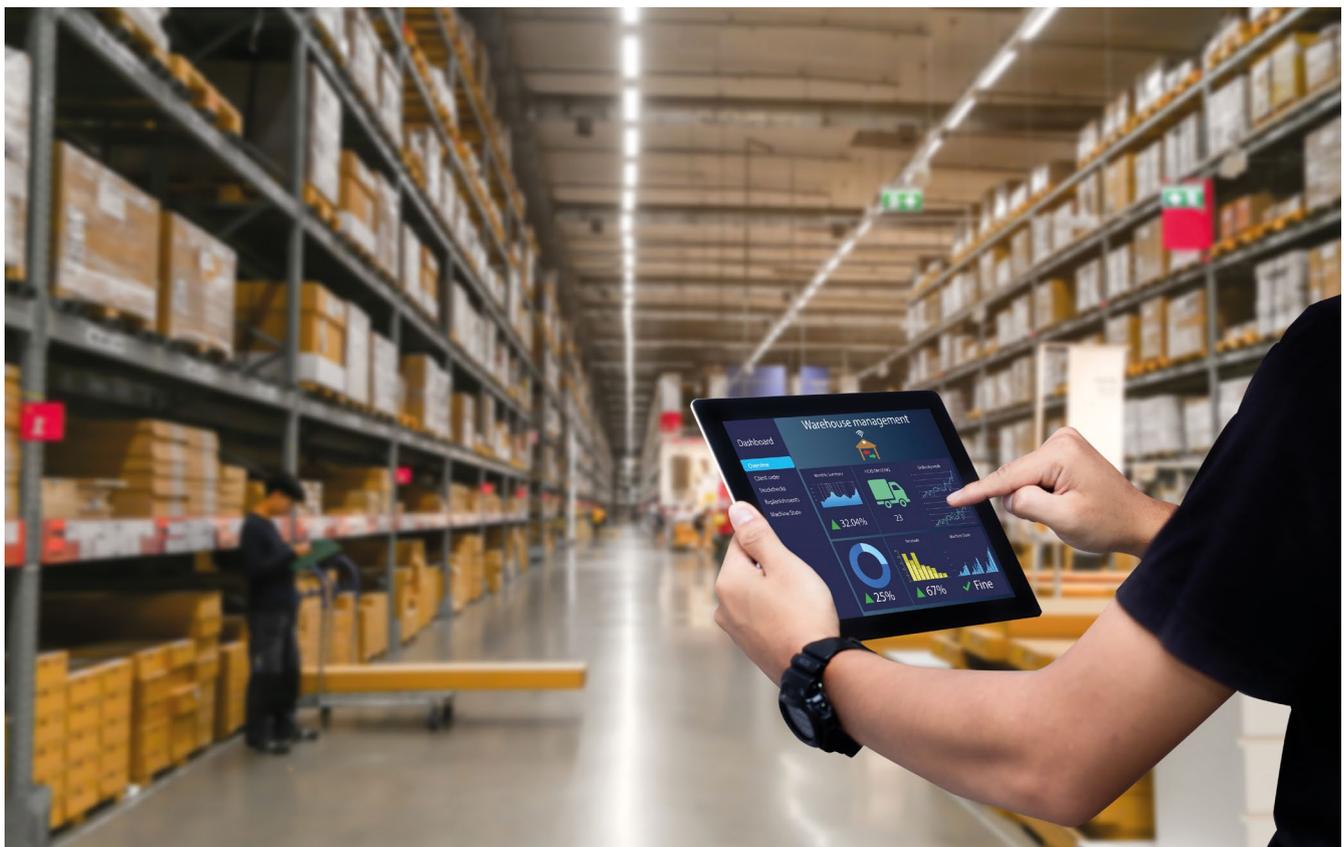
**„DAS ALLES KOMMT JETZT MIT WUCHT ZUSAMMEN UND FÜHRT ZU EINER SITUATION IN DER LOGISTIK, WIE ICH SIE SO NIE ERLEBT HABE.“**

Wolfgang Stölzle, Logistik-Professor an der Universität St. Gallen/Schweiz

als verlängerte Werkbank sehen, sondern mit ihm partnerschaftlich Lösungen in der Logistik entwickeln wollen und die zu ihm passen. Das helfe in der aktuellen Unsicherheit mehr, als sich ausschließlich auf eine bestimmte Branche zu fokussieren. Und: „Liefertreue und Stabilität machen

einen Dienstleister immer attraktiv – auch Mittelständler“, macht Kick Unternehmen Mut. Gute Nachricht sei auch: „Die Auftragsbücher in einigen Branchen wie im Automobilbau, Maschinenbau und der Elektrotechnik sind die kommenden zwölf Monate noch so voll, dass es keinen Abriss geben wird – sprich: genügend Volumen für Logistikdienstleister winken.“

„Die Situation weltweit ist im Moment so unkalkulierbar“, meint Simon-Hegele-CEO Ulrich, „dass sich die mögliche künftige Lage sowieso nicht mehr mit den bisher geltenden Parametern einschätzen lässt.“ So komme dem Kostenargument, das bislang Outsourcing-beflügelt habe, aktuell bei Outsourcing-Entscheidungen eine andere Gewichtung zu. Schlichtweg deshalb, weil sich die Kosten derzeit so rasant ändern, dass mehrjährige Kontraktlogistik-Aufträge diesbezüglich flexibler ausgestaltet sein müssen. Unterm Strich ist er trotz der prognostizierten Weltrezession also nicht bange: „Die Nachfrage nach Kapazitäten ist anhaltend hoch, und wir sind mit unserem bestehenden Kundenportfolio und unserer Unternehmensstruktur stabil aufgestellt.“ *eh*

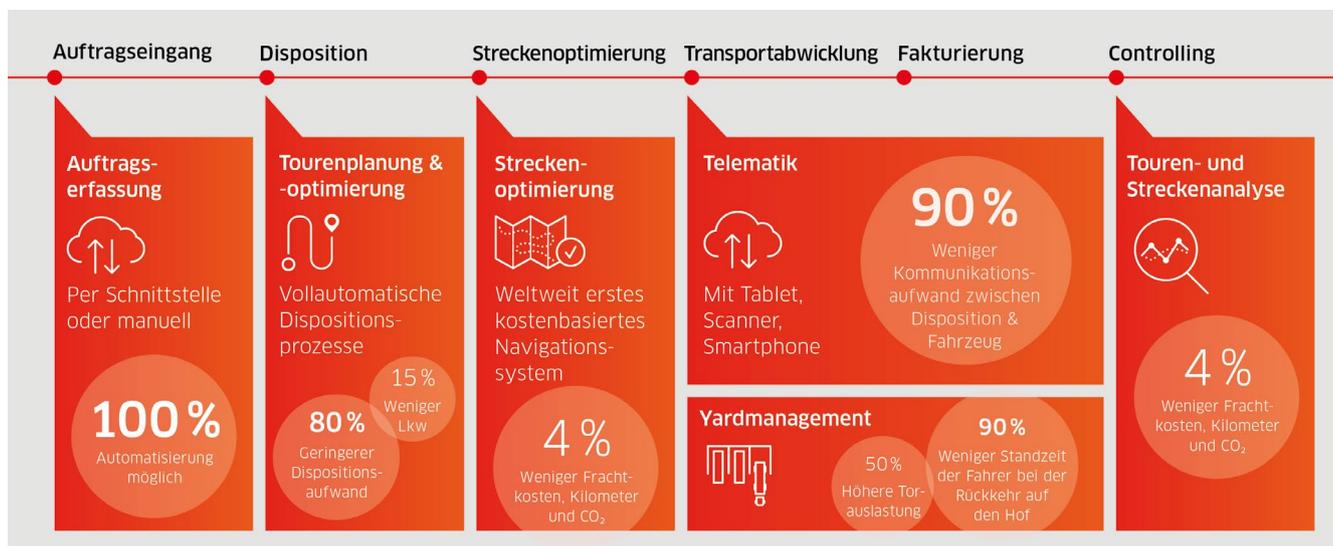


panuwat/stock.adobe.com

Egal ob groß oder klein – alle Dienstleister mit Lagerflächen profitieren im Moment vom Outsourcing-Boom vieler Verladern

# Ihr Digitalisierungsziel? Weniger Kosten – mehr Nachhaltigkeit!

Mit Tourenplanung, Telematik, Streckenoptimierung und Analysen aus einem Guss bringt AIS alfaplan Nachhaltigkeit und Kosten- bzw. Zeiteinsparungen in Einklang.



AIS alfaplan

AIS alfaplan versteht sich als Beratungspartner, um den Logistikprozess gezielt nach Bedarf des Kunden kostenoptimal und nachhaltig zu gestalten

**VOM AUFTRAGSEINGANG BIS** hin zum Controlling greifen die Module des Systems von AIS alfaplan nahtlos ineinander und Daten stehen in Echtzeit über den gesamten Logistikprozess hinweg zur Verfügung. Auf dieser Basis reduzieren Kunden wirkungsvoll Kosten, Strecke, Verbrauch und CO<sub>2</sub>-Ausstoß.

**Auftragserfassung:** AIS alfaplan verfügt über Schnittstellen zu den gängigen Systemen (Warenwirtschaft, ERP oder TMS), sodass Aufträge komplett automatisch übergeben werden können. Nach Bedarf ist auch eine manuelle Eingabe möglich.

**Tourenplanung & Tourenoptimierung:** Vollautomatische Dispositionsprozesse erlauben, das anfallende Auftragsvolumen für alle Liefer- und Sammeltouren besonders effizient auf den Fuhrpark zu verteilen. Es fallen damit deutlich weniger Touren an, wodurch wiederum die Anzahl der notwendigen Fahrzeuge optimiert werden kann – um bis zu 15 Prozent.

**Streckenoptimierung:** Eine IT-gestützte, tagesaktuelle Streckenoptimierung statt

pauschaler Navi-Vorgaben sorgt für mehr Nachhaltigkeit. Als erstes kostenbasiertes Navigationssystem senkt die Streckenoptimierung nachweislich sowohl Leer-, Last- und Umwegkilometer als auch Verbrauch und CO<sub>2</sub>-Ausstoß um mehr als vier Prozent.

**Telematik:** Ein laufender Datenaustausch inklusive Dokumenten-Scan senkt den Kommunikationsaufwand zwischen Disposition und Fahrzeugen um bis zu 90 Prozent. Das Auftragsmanagement bietet die Möglichkeit, die für die Bearbeitung von Aufträgen notwendigen Arbeitsschritte nahezu vollständig zu individualisieren. Echtzeit-Auftragsinformationen sowie Positionsdaten von Fahrzeugen, Trailern und Wechselbrücken machen vollständig auskunftsfähig gegenüber Logistik-Kunden.

**Yardmanagement:** Das in die Telematik integrierte Yardmanagement verknüpft die Verwaltung von Aufträgen, Wechselbrücken beziehungsweise Aufliegern mit dem Ankunfts- und Hofmonitoring. Damit lässt sich Zulauf auf den Hof steu-

ern und entzerren, was zu rund 90 Prozent weniger Standzeit führen kann. Zudem sind beteiligte Akteure jederzeit im Bilde, wo sich Ladeeinheiten beziehungsweise geladene Aufträge befinden.

**Touren- und Streckenanalyse:** Ein Abgleich von Soll-Vorgaben zur Route mit Ist-Daten im Controlling-Tool Streckenanalyse macht Abweichungen transparent und zukünftige Touren lassen sich noch effizienter planen – mit bis zu vier Prozent Einsparungen an Kosten, Kilometern und CO<sub>2</sub>. Darüber hinaus werden alle Lenk- und Ruhezeiten sowie Fahrzeugdaten in Echtzeit digital ans System geliefert, auch bei Mischfuhrparks unterschiedlicher Hersteller.

## Hier erfahren Sie mehr:

Ihr Ansprechpartner:  
Frank Huchler,  
Senior Customer Consultant  
beratung@ais-alfaplan.de  
[www.ais-alfaplan.de](http://www.ais-alfaplan.de)





Fotos: Continental

# Die Generation 5 ist da

Continental startet die Reifengeneration 5 mit dem Conti-Hybrid für den Regionalverkehr.

**DIE TRANSPORT- UND LOGISTIKBRANCHE** boomt wie nie zuvor. Gerade die Fahrzeuge im regionalen Einsatz müssen Nehmerqualitäten aufweisen: Häufiges Bremsen und Anfahren, Manövrieren in engen Verkehrssituationen und unterschiedliche Beladungszustände auf wechselnden Fahrbahnverhältnissen fordern täglich alle Fahrzeugkomponenten. Für diese anspruchsvollen Aufgaben hat Continental die neue Conti-Hybrid-Reifenlinie der Generation 5 entwickelt: Conti Hybrid HS5 für die Lenkachse und der Conti Hybrid HD5 für die Antriebsachse. Diese neue Reifenlinie bietet Flottenbetreibern eine herausragende Gesamtleistung über die gesamte Reifenlebensdauer, da sie speziell auf die Anforderungen des regionalen Verkehrs abgestimmt ist.



Conti Hybrid HS5 (l.) und Conti Hybrid HD5

## Zahlreiche Produktinnovationen

Diese Herausforderungen meistern die neuen Reifen dank zahlreicher Produktinnovationen: Profile, Gummimischungen und Karkassenkonstruktionen nach neuestem Stand der Technik bieten hervorragende Performance durch ausgezeichnete Laufleistung, Langlebigkeit und Traktion bei zugleich optimiertem Rollwiderstand. Gegenüber der Vorgängergeneration zeichnet sich die Reifenlinie Conti Hybrid Generation 5 durch eine bis zu 20 Prozent höhere Laufleistung aus. Die Gummimischungen wurden speziell für den Regionalverkehr weiterentwickelt: Laufflächen in Zwei-Lagen-Konstruktion (cap-base) führen zu einer hohen Laufleistung und großen Robustheit bei gleichzeitig optimiertem Rollwiderstand. Das wirkt sich positiv auf die Kraftstoffeffizienz aus und verringert CO<sub>2</sub>-Emissionen der Fahrzeuge. Verantwortlich für eine Top-Performance, auch gegen Ende der Reifenlebensdauer, ist ein robustes Profil mit neuen, 3D-Matrix-Lamellen.

## Optimale Druckverteilung

Für zusätzliche Stabilität, ein gleichmäßiges Abriebbild sowie eine optimale Runderneuerungsfähigkeit sorgt beim Conti Hybrid HS5 die 0°-Gürtelkarkasse. Ein



„DIE HOHE LAUFLEISTUNG, DIE LANGE LEBENSDAUER UND DIE RUNDERNEUERUNG TRAGEN ZU EINEM NACHHALTIGEN FLOTTENMANAGEMENT BEI.“

Hinnerk Kaiser, Leiter der Entwicklung von Bus- und Lkw-Reifen bei Continental

durchgehender Stahlgürtel verläuft in Laufrichtung über der Radialkarkasse. Diese Konstruktion optimiert die Druckverteilung im Reifen und in der Aufstandsfläche. Zudem wird die Beanspruchung der Gürtelkanten reduziert, was Reifenlebensdauer und Runderneuerungsfähigkeit erhöht. Alle Reifen sind ab Werk auch als intelligente Reifen erhältlich und können mit dem vorinstallierten Reifensensor an digitale Lösungen wie das digitale Reifenmanagement Conti-Connect angebunden werden.

Weitere Infos: [www.gen5tires.com](http://www.gen5tires.com)

# Auf dem Weg zum Internet of Logistics

Die Dynamik des Onlinehandels fordert innovative, flexible und effiziente Logistiklösungen.

**EIN PAAR KLICKS, ZWEI BESTÄTIGUNGSMAILS** und eine Abbuchung – schon ist die Online-Bestellung unterwegs und trifft wenige Tage später ein. Was für Verbraucher:innen unkompliziert und komfortabel funktioniert, bedarf im Hintergrund eines komplexen Zusammenspiels von digitalen Tools und physischen Prozessen sowie Menschen. LOXXESS bietet ein professionelles Service-Portfolio für den E-Commerce.

Der E-Commerce ist einer der wichtigsten Treiber von Innovationen bei Logistikdienstleistern, gleichzeitig entstehen laut Startupdetector 2021 im Bereich E-Commerce nach Software am meisten neue Unternehmen. Für den Erfolg von Onlineshops ist eine reibungslose Logistik das A und O, denn der Kunde ist erst dann zufrieden, wenn die Bestellung rechtzeitig und in der gewünschten Qualität bei ihm eintrifft. Gerade in der Gründungsphase stehen viele Unternehmen vor der Frage, ob sie die Logistikprozesse selbst aufbauen wollen – ein Lager anmieten, Personal einstellen und die notwen-

dige IT aufsetzen – oder ob sie diese Prozesse an einen externen Dienstleister vergeben.

LOXXESS hat im Bereich Onlinehandelslogistik profunde Expertise aufgebaut. Als mittelständischer Logistikdienstleister hat LOXXESS bereits mehrere junge E-Commerceunternehmen beim Aufbau ihrer Logistikprozesse unterstützen können und eine verlässliche Logistik aufgesetzt, die sich den Bedürfnissen des Kunden anpasst und das Wachstum proaktiv begleitet.

Denn dass es im Onlinehandel ganz schnell gehen kann, ist nicht erst seit den Pandemie-Lockdowns bekannt. Das Tempo hat sich in den letzten Jahren sukzessive erhöht und die Komplexität ist mitgezogen: breitere Produktsortimente, kleinteiligere Bestellungen, Omnichannelstrategien der Kunden und saisonale Auftragspitzen.

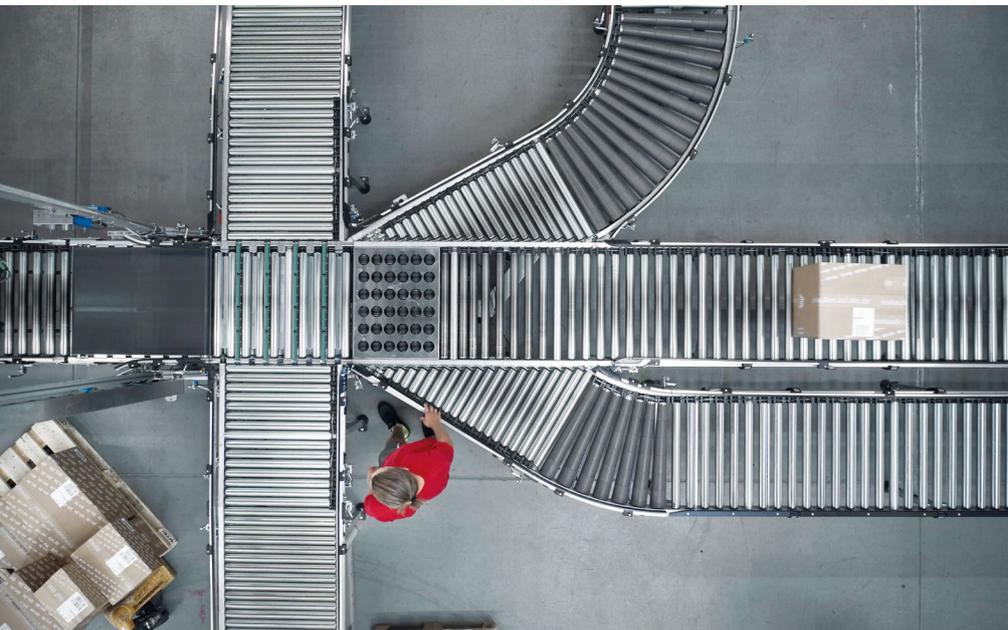
## Proaktiv Logistiklösungen entwickeln

Im engen Austausch mit seinen Kunden, insbesondere im Bereich Fast Moving Consumer Goods, Drogerieprodukte und

Lebensmittel hat LOXXESS bereits 2019 ein Logistikkonzept entwickelt, das die aktuellen und zukünftigen Herausforderungen gut abbilden kann. „SMILE“ steht für „Smart und Innovativ: Logistik für den E-Commerce“ und verbindet die Faktoren Künstliche Intelligenz, Automatisierung und Algorithmen mit dem „Faktor Mensch“, um den wachsenden Herausforderungen des Onlinehandels gerecht zu werden. Durch die Implementierung von SMILE konnte LOXXESS seine Kommissionierleistung um 100 % erhöhen, die Durchlaufzeiten um 10 % und den Aufwand in der Disposition um 90 % verringern. Und das System lernt und verbessert sich ständig weiter. Dadurch können Auftragspitzen präziser vorhergesehen und die Lagerplanung noch besser gestaltet werden. SMILE hat es 2019 unter die drei Finalisten des Deutschen Logistik-Preises geschafft und 2020 den ELA, den Europäischen Logistik-Award, gewonnen.

Weitere Informationen:

[www.loxxess.com](http://www.loxxess.com)



Die E-Commercelogistik von LOXXESS verbindet Künstliche Intelligenz, Algorithmen und den Faktor Mensch. Dadurch können das Auftragsvolumen für bestellte Drogerieprodukte sowie die Effizienz der Prozesse sukzessive erhöht werden

# Kennen Sie die 4 Faktoren für Ihren Erfolg?

## 1 ERFOLGSFAKTOR Infos mit Mehrwert

- Arbeitshilfen und Checklisten
- Personalisierte #Hashtags
- Premiumnews
- Alle Magazinausgaben als E-Paper

## 2 ERFOLGSFAKTOR Jährliche Pflichtunterweisung

- Fahrer-Unterweisung
- Management-Kurse
- Fahrer-Nachschulungen

## 3 ERFOLGSFAKTOR Zahlen, Daten, Fakten

- Quartalsweise VR Index
- Marktübersichten
- Insolvenzdatenbank
- Interaktiver Fahrverbotskalender

## 4 ERFOLGSFAKTOR Stärker durch Teamwork

- Kolleg:innen einladen
- Inhalte teilen
- Kurse zuweisen
- Chat zur internen Kommunikation

VerkehrsRundschau plus

Das Profiportal für Spedition, Transport & Logistik.

Starten Sie jetzt durch: [www.verkehrsrundschau-plus.de](http://www.verkehrsrundschau-plus.de)





Hochsensible Pharmaprodukte  
verlangen bei Lagerung und  
Transport nach größter Sorgfalt

**INDIVIDUELL, INTERNATIONAL, INTERDISZIPLINÄR:**

# LOGISTIK FÜR PHARMA UND HEALTHCARE

Durch die anhaltende Corona-Pandemie steigt die Nachfrage nach spezialisierter Pharmalogistik.

Die Anforderungen an Lagerung und Transport von sensiblen Arzneimitteln sind so komplex wie nie.

**1,2 MILLIARDEN ARZNEIPACKUNGEN**, jede versehen mit einer individuellen Seriennummer, bewegen die MitarbeiterInnen der LOXXESS Pharma pro Jahr. An den zwei top ausgestatteten Standorten ist das Unternehmen auf die aktuellen und zukünftigen Herausforderungen vorbereitet – auch für Bedarfe des europäischen Marktes. Seit der Gründung 1999 bietet die LOXXESS Pharma Distributionslösungen auf hohem Niveau.

## Für jedes Produkt der richtige Service

Die Komplexität der pharmazeutischen Produkte steigt, immer wichtiger werden logistische Mehrwertdienstleistungen wie Spezial-Versandlösungen, Frachtmanagement, lückenlose Dokumentation von Kühlketten und digitale Sendungsnachverfolgung. So gewährleistet LOXXESS Pharma, dass die sensiblen Produkte unbeschädigt und ohne Wirksamkeitseinbußen an ihrem Bestimmungsort in Europa ankommen.

Es werden schwerpunktmäßig hochspezialisierte Medikamente gelagert und distribuiert, die zur Behandlung sogenannter „orphan diseases“ – also seltener Erkrankungen entwickelt wurden. Hierbei handelt es sich um Versendungen, die direkt an Kliniken, Apotheken oder Forschungs-

zentren in ganz Europa verschickt werden. Die GMP-Herstellungsabteilung kann über die reine Lagerung hinaus zusätzliche Mehrwertdienstleistungen erbringen. Für einige dieser Orphan-Drug-Kunden übernimmt LOXXESS Pharma die Rolle eines europäischen Zentrallagers mit angeschlossener Sekundärverpackung und sorgt so dafür, dass die Medikamente in Form von Blistern oder Fläschchen mit Beipackzetteln in der Sprache des Ziellandes richtig verpackt werden.

## Höhere Nachfrage und vertiefte Value-Added-Services

Da absehbar auch die Produktionskapazitäten in der Pharma- und Chemiebranche zunehmend nach Deutschland (zurück-) verlagert werden, nimmt die Nachfrage nach professionellen Logistikservices nicht ab. Im Rahmen der Impfkampagne gegen das Coronavirus fand die anspruchsvolle Logistik für die empfindlichen Vakzine auch in der breiten Öffentlichkeit Beachtung.

„Als Pharmalogistiker mit europaweiten Transportverbindungen schlagen sich globale Trends und Krisen direkt in unserem Tagesgeschäft nieder. Angefangen beim Brexit und seinen Auswirkungen auf die Zollbestimmungen; aktuell durch

die Covid-19-Pandemie und den resultierenden Rückbau der Globalisierung“, berichtet Johann Strobl, Managing Director für Operations-Digital-Sales der LOXXESS Pharma. „Die Lieferketten werden tiefgreifend umgebaut, unsere Klienten erhöhen die Sicherheitsbestände teilweise um 100 %. Gleichzeitig zeigt der Trend eindeutig in Richtung Digitalisierung. Wir arbeiten laufend an Lösungen, um mehr Daten in Echtzeit anbieten zu können und so viele Prozessschritte wie möglich digital abzubilden.“

Weitere Informationen:

[www.loxxess-pharma.com](http://www.loxxess-pharma.com)



Beste Ausstattung und höchster Anspruch an  
Qualität und Sicherheit sind selbstverständlich

Mit der bisher größten Einzelinvestition in der Unternehmensgeschichte baut die Seifert Logistics Group ein modernes Multi-User-Logistikzentrum in Ulm Nord



Seifert Logistics Group

# Vollgas Richtung Zukunft

Für die Seifert Logistics Group (SLG) steht das Jahr 2022 ganz unter dem Motto „Vollgas Richtung Zukunft“. Das Familienunternehmen stellt im Jubiläumsjahr ein modernes Multi-User-Logistikzentrum fertig. Das Gebäudekonzept zeichnet sich durch Nachhaltigkeit aus und schafft zusätzliche Logistikfläche.

**DIE 1947 GEGRÜNDETE SLG** hat sich in den vergangenen 75 Jahren vom regionalen Marktführer zu einem international operierenden Speditions- und Kontraktlogistikdienstleister entwickelt. Mit mehr als 2500 Mitarbeitenden gehört die Unternehmensgruppe zu den führenden Logistikdienstleistern in Deutschland. An mehr als 45 Standorten in Europa realisiert die SLG auf über 800.000 m<sup>2</sup> innovative Beschaffungs-, Produktions- und Distributionslösungen für die Branchen Automotive, Papier, Chemie, Baustoff, Pharma sowie Konsumgüter.

## NEUES HEADQUARTER

Mit dem Neubau des Seifert Logistikzentrums Ulm Nord, das auch zum neuen Headquarter wird, tätigt die Unternehmensgruppe im Jubiläumsjahr die größte Einzelinvestition der Unternehmensgeschichte, um langfristig dem anhaltenden dynamischen Wachstum gerecht zu werden. 100.000 Palettenstellplätze und Blocklager stehen Bestands- und Neukunden für

Kontraktlogistikdienstleistungen zur Verfügung. Neben der Lagerung gehören dazu beispielsweise das Etikettieren, Umverpacken, der 3-D-Druck oder die Montage. Die Immobilie erfüllt die Anforderungen diverser Industrie- und Handelssparten von Pharma über FMCG bis hin zu Lithium-Ionen-Batterien.

Strategisch gut gelegen, begünstigt der Standort Ulm Nord die Weiterentwicklung der Geschäfte. Das Gelände ist über die Bundesautobahnen A 7 und A 8 zwischen Stuttgart und München einfach zu erreichen und die Ausfahrt Ulm Nord liegt direkt am Logistikzentrum. Die unmittelbare Nähe zum Containerbahnhof führt zur Anbindung an weitere Verkehrsträger und damit auch an die Seehäfen. Die gesamte Immobilie ist mit modernsten Standards ausgestattet und bietet daher eine angenehme Arbeitsatmosphäre.

## NACHHALTIGES KONZEPT

Auf rund 40.000 Quadratmetern Dachfläche nimmt die SLG eine Photovoltaik-

anlage in Betrieb, die 5,5 MWp Strom erzeugt. Das entspricht einer Produktion an Strom, der ausreicht, um alle 45 Standorte des Logistikzentrums zu versorgen. Durch die Nutzung des Solarstroms sorgt die SLG für eine Entlastung der Umwelt. Zur nachhaltigen Gebäudetechnik im modernen Logistikzentrum gehören aber auch eine effiziente Dämmung sowie ein Konzept für die Fuhrparkflotte. Einhergehend mit einem E-Mobilitätskonzept, arbeitet der Logistiker aus Ulm bereits an einem Zukunftsprojekt im Bereich E-Fuel und Wasserstoffproduktion.

Weitere Informationen:

[www.seifert-logistics.com](http://www.seifert-logistics.com)



**Vertrauen und Kontinuität  
seit über 35 Jahren**

**... heute und morgen**



Für Spediteure und Frachtführer

# Kompetenter Versicherungspartner

Schweres Geschäft ist unsere Spezialität, SPEDITIONS-ASSEKURANZ bietet individuelle und umfassende Versicherungsleistungen für Spedition, Transport & Logistik.

**DIE SPEDITIONS-ASSEKURANZ VERSICHERUNGSMAKLER GMBH** ist der kompetente Partner von Spediteuren, Frachtführern und der Logistikbranche. Das Team ist seit über 35 Jahren spezialisiert in allen Versicherungsfragen für Speditionen und das Transportgewerbe.

Wir arbeiten als freie, gesellschaftsungebundene Versicherungsmakler, national und international. Dies garantiert eine flexible und unabhängige Betreuung aller Kunden. Von der kompetenten Beratung vor Ort, der Risikoanalyse, der Policenverwaltung bis hin zu der umfassenden Betreuung im Schadenfall, die Kunden erhalten Service aus einer Hand.

## Verkehrshaftungs-Versicherung für Spedition/Transport/Logistik

Die Verkehrshaftungsversicherung deckt die gesetzliche oder vertragliche Haftung aus Verkehrsverträgen (Fracht-, Speditions- oder Lagerverträge) von Frachtführern, Spediteuren oder Lagerhaltern. Wir bieten Ihnen umfassenden Versicherungsschutz in der Verkehrshaftung:

- Speditionshaftungs-Versicherung
- Frachtführerhaftungs- und CMR-Versicherung
- Warentransport-Versicherung
- Trailer-Chassis-Versicherung
- Hakenlast-Versicherung
- Kabotage-Versicherungen Europa

## Versicherungen Gewerbekunden

Wir bieten Ihnen umfassenden Versicherungsschutz für den gesamten Betrieb:

- Betriebshaftpflichtversicherung
- Elektronikversicherung
- Gebäudeversicherung
- Inhaltsversicherung
- Maschinenversicherung
- Rechtsschutzversicherung
- Kfz-Versicherung

## Versicherungen Privatkunden

Wir bieten Ihnen umfassenden Versicherungsschutz im gesamten privaten Bereich:

- Private Unfallversicherung
- Rechtsschutzversicherung
- Gebäudeversicherung
- Hausratversicherung
- Haftpflichtversicherung



Das Team von SPEDITIONS-ASSEKURANZ betreut seine Kunden kompetent und unabhängig

## Kontakt

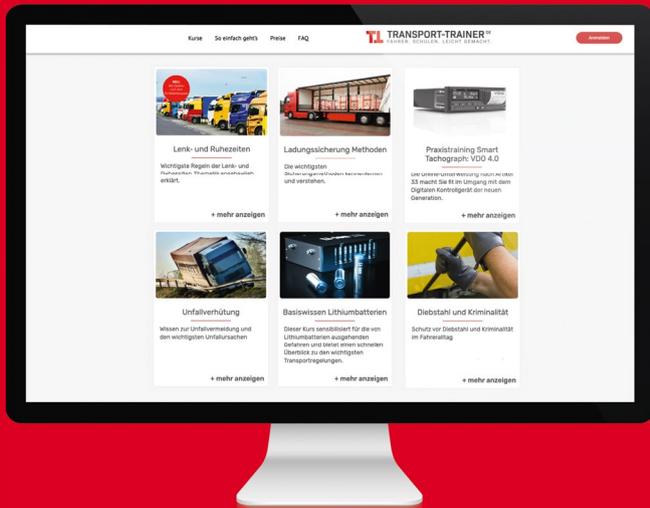
**SPEDITIONS-ASSEKURANZ**  
Versicherungsmakler GmbH



Gewerbestraße 11  
21279 Hollenstedt  
Telefon: 0049-(0)4165 / 222 21-0  
Telefax: 0049-(0)4165 / 810 41  
[info@speditions-assekuranz.de](mailto:info@speditions-assekuranz.de)  
[www.speditions-assekuranz.de](http://www.speditions-assekuranz.de)

Onlineunterweisung

# Lenk- und Ruhezeiten.



## Jetzt entdecken:

Onlinekurs „Lenk- und Ruhezeiten“ auf Deutsch, Polnisch, Rumänisch, Bulgarisch, Ungarisch und Tschechisch.

[www.transport-trainer.de](http://www.transport-trainer.de)

**TL** TRANSPORT-TRAINER<sup>DE</sup>  
FAHRER. SCHULEN. LEICHT GEMACHT.

Ein Produkt von:

**VOGEL**  
VERLAG HEINRICH VOGEL

**verkehrs RUNDschau**

**Gefahr/gut**

**OMNIBUSREVUE**

Enthalten in:

**VR plus**