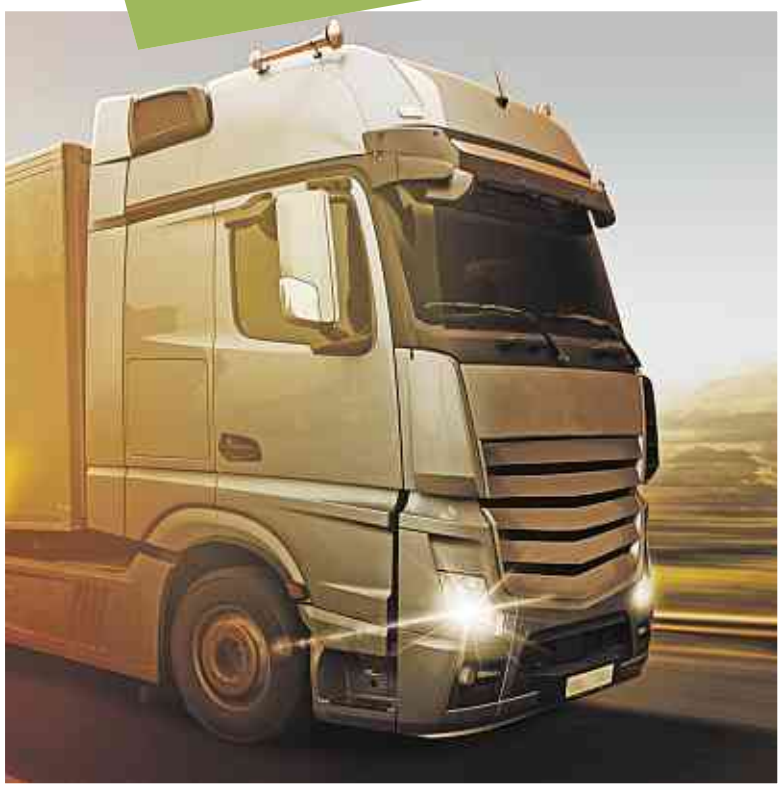
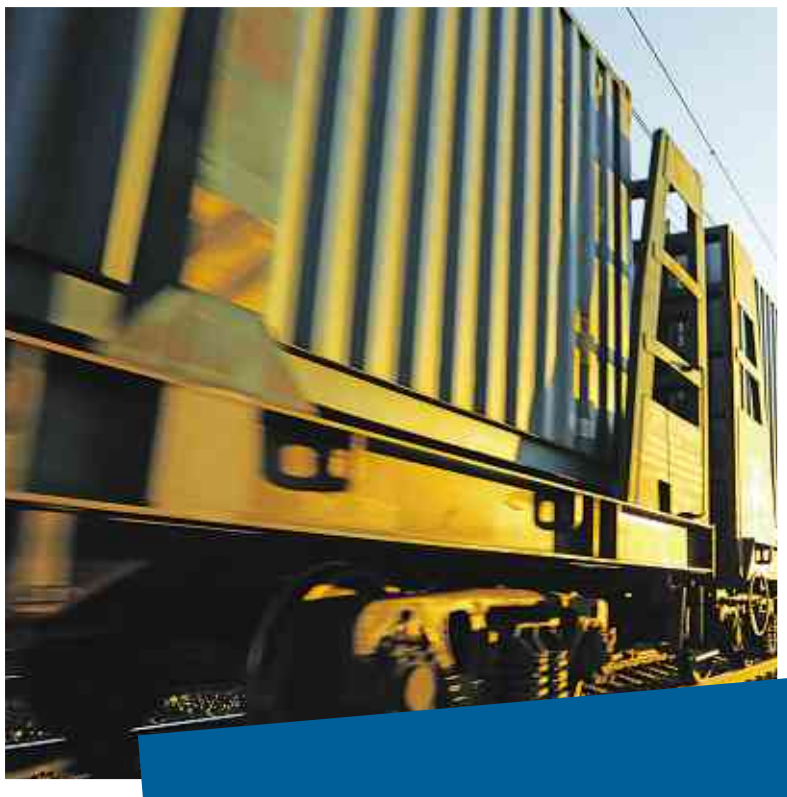
Transport und Logistik







Diese Beilage finden Sie auch online – Rhein-Zeitung.de
Anzeigensonderveröffentlichung vom 2. März 2018

Rhein-Zeitung



Die Mobilität von Menschen, Gütern und Waren ist Voraussetzung für wirtschaftliches Wachstum und die Entwicklung von Regionen. Der Ausbau der Infrastruktur ist deshalb für die Verkehrswirtschaft ein wichtiges Thema. Foto: paulbranding/stock.adobe.com

Verkehrswirtschaft floriert trotz mäßiger Rahmenbedingungen

Gastbeitrag Sachstand und Handlungsempfehlungen von Dr. Holger Bentz, stellvertretender Leiter im Geschäftsbereich Standortpolitik und Referent Infrastruktur und Verkehr in der Industrie- und Handelskammer Koblenz.

Die Auftragsbücher der Verkehrswirtschaft sind prall gefüllt. Angesichts der guten konjunkturellen Lage haben die Logistiker alle Hände voll zu tun. Aber es gibt zu wenig Fahrer und zu viele Staus. Fakt ist, die Verkehrswirtschaft hat zunehmend Probleme, das wachsende Lieferaufkommen zu bewältigen:

Sieben von zehn Unternehmen der Verkehrswirtschaft sehen derzeit im Fachkräftemangel ein Risiko für ihre Geschäftsentwicklung. Der schleppende Ausbau der Verkehrsinfrastruktur führt zudem dazu, dass die Fahrer viele Stunden im Stau feststecken. Auch geeignete Flächen für eine intelligente Nutzung als Logistikstandorte werden zunehmend zum Problem.

All dies macht es für die Verkehrswirtschaft immer schwerer, der hohen Nachfrage der Wirtschaft gerecht zu werden. Zudem ist eine über mehrere Standorte vernetzte Produktion mit Just-in-Time-Lieferungen für viele Unternehmen in Deutschland mittlerweile Standard. Solche Modelle werden durch den Mangel an Logistikflächen jedoch zunehmend in Frage gestellt. Insgesamt drohen die Engpässe in der Verkehrswirtschaft so zu einem echten Flaschenhals für die gute Konjunktur zu werden.

Mobilität ist Voraussetzung für wirtschaftliches Wachstum und die Entwicklung von Regionen. Gerade auch in Anbetracht wachsender internationaler und europäischer Verflechtung des Güter- und Personenverkehrs muss daher mehr denn je die Sicherstellung einer bedarfsgerechten Mobilität verkehrspolitisches Ziel mit höchster Priorität sein.

Es reicht heute nicht mehr aus, wichtige Investitionsentscheidungen zu treffen, um eine leistungsfähige Infrastruktur für Bevölkerung und Wirtschaft sicherzustellen. Vielmehr muss die Politik bereits im Vorfeld für eine breite Akzeptanz werben, um Verfahren so sachgerecht, transparent und smart zu gestalten.



Dr. Holger Bentz Foto: IHK Koblenz

ANZEIGE



Flottenlösung vom Profi...

...nach dem Design und der Folierung in unserem Hause werden ihre PKW´s, Nutzfahrzeuge und Busse zum echten Hingucker.

56355 Nastätten | Industriestr. 19
Service-Nummer: 06772-93 77-0
Mail: werbetechnik@heymann.net

heymann
Form | Farbe | Funktion

www.heymann.net

ITALIEN
SPANIEN
FRANKREICH

TEAM Logistic
GmbH & Co. KG

Westerwaldstr. 2a · 56410 Montabaur

Telefon: 02602 – 13 09 0
Web: www.teamlogistic.de
E-Mail: info@teamlogistic.de

Fehler passieren,
wir HELFEN!



Mit unserem Vakuum-Equipment können wir verschiedenste Trockenprodukte absaugen. Ganz gleich ob nach Betriebsstörungen, Unfällen oder der Silobefüllung mit dem falschen Produkt. TEAM Logistic stellt in solchen Fällen kurzfristig spezielle Siloauflieger bereit, die über einen zusätzlichen Kompressor verfügen. Damit können wir staubförmige Materialien, Granulate, Pulver und alle erdenklichen Riesel- und Schüttgüter absaugen. Ob aus Big Bags, Container, Behältern, Oktabins oder einfach aus der Halle und sonstige Böden.

SILO-KIPP-KÜHL-FRACHT
STÜCKGUT
LAGERUNG

Mit Blick auf fortschrittlich orientiertes Denken und Arbeiten sollten künftig folgende Aspekte verstärkt im Fokus stehen:

- Verkehrsprojekte strategisch managen
- Plan- und Genehmigungszeiträume zeitlich optimieren
- Organisatorischen Rahmen für effiziente Verwaltungsarbeit schaffen
- Umwelt nachhaltig entlasten, ohne Verkehr unnötig zu verteuern

VERKEHRSPROJEKTE STRATEGISCH MANAGEN

Sachstand: Die Verkehrsinfrastruktur wurde in den letzten Jahrzehnten nur unzureichend unter dem Aspekt einer Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Gesamtnetzes ausgebaut. In der Konsequenz hat sich der Zustand schrittweise verschlechtert und die Zahl der Engpässe weiter zugenommen. Der Ausbau der Verkehrsknoten hat mit dem Verkehrswachstum nicht schrittgehalten und die Vernetzung zwischen den Verkehrsträgern ist vielfach unzureichend. Dies führt bei den Unternehmen zu Mehrkosten, weil Zeitpuffer für zunehmend schlechter kalkulierbare Transport- und Reisezeiten eingeplant werden müssen.

Was zu tun ist: Für die Wirtschaft ist es bedeutsam, dass wichtige Investitionsprojekte politisch entschieden und zeitnah planungsrechtlich sowie baulich umgesetzt werden.
Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 greift den Aspekt einer Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Gesamtnetzes auf. Nun kommt es darauf an, dies auch konsequent umzusetzen.
In einem weiteren Schritt empfiehlt es sich daher, den BVWP zu einer integrierten Ausbau- und Finanzierungsplanung mit verbindlichen Zeitvorgaben und qualitativen Zielen weiterzuentwickeln.

PLAN- UND GENEHMIGUNGSZEITRÄUME ZEITLICH OPTIMIEREN

Sachstand: Planverfahren für Infrastrukturprojekte, aber auch einfache Genehmigungsverfahren für Bauvorhaben von Unternehmen sind wegen ihrer oft zu langen Verfahrensdauer und der fehlenden Erklärung, bei welchem Verfahrensschritt sich die Planung gerade befindet, vielfach nicht nachvollziehbar. Dadurch geraten sie häufig ins Stocken. Zudem gibt es nur unzureichende Informationen über Verfahrensschritte und Erreichbarkeiten. Dabei bietet das geltende Planungsrecht bereits heute die Möglichkeit, durch umfassende Informationen vor und im Projektverlauf für eine zügige Durchführung der formalen Planungsverfahren zu sorgen.

Was zu tun ist: Bereits das geltende Planungsrecht ermöglicht kürzere förmliche Verfahren und die Einhaltung von Planungsfristen. Der bundesweite Einsatz von elektronischen Informationstechnologien lässt es zu, die Baugenehmigungsverfahren zu vereinfachen und zu beschleunigen. Wichtige Bausteine für bundesweit einheitliche und schnelle Verfahren bilden beispielsweise die elektronische Bauakte.

ORGANISATORISCHEN RAHMEN FÜR EFFIZIENTE VERWALTUNGSARBEIT SCHAFFEN

Sachstand: Vielerorts zeigt sich, dass fehlende Personal- und Sachressourcen sowie Umplanungen und Finanzierungslücken Infrastruktur- und andere Bauprojekte verzögern. Die Folge sind Kostensteigerungen nicht nur für den Investor, sondern auch für die Unternehmen in der Region. Bei langen Planungszeiträumen droht die Akzeptanz verloren zu gehen, weil die Projektentscheidung für die nächste Generation nicht mehr verständlich ist und technische Innovationen nicht mehr berücksichtigt werden können. Für ein gutes Kommunikationsmanagement fehlen ausreichende Mittel.

Was zu tun ist: Vorausschauende Planungen können aus Sicht der Wirtschaft personelle Engpässe und mangelnde Ressourcen vermeiden. Auch für einen geordneten Prozessablauf und zur Vermeidung von langwierigen Verzögerungen erscheinen sie unverzichtbar. Die Erfahrung der Unternehmen mit eigenen Projekten zeigt auch: Durch ein professionelles Projektmanagement kann es gelingen, technische Innovationen in laufende Prozesse einzubeziehen.

UMWELT NACHHALTIG ENTLASTEN, OHNE VERKEHR UNNÖTIG ZU VERTEUERN

Sachstand: Trotz Fortschritten bei der Technik rückt der Verkehr zunehmend in den Fokus von Umweltpolitik und Öffentlichkeit. Der Verkehr soll mit Verboten und Verteuerungen wie Umweltzonen oder Lärmschutz gelenkt und verringert werden – ohne deutliche Entlastungen für die Umwelt, aber mit gravierenden Einschnitten für die Wirtschaft.

Was zu tun ist: EU und Bund sollten für den Umweltschutz stärker auf den Einsatz neuer Technologien, innovative Logistik- und Mobilitätskonzepte, auf Telematik und autonomes Fahren bzw. Platooning – das elektronische Verkuppeln von Fahrzeugen – sowie auf Maßnahmen zur Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV, des Radverkehrs und der Fußwege setzen. Bei allen Maßnahmen ist der Nutzen für die Umwelt im Verhältnis zum Aufwand der Betroffenen abzuwägen und sollten Maßnahmen mit geringstmöglicher Belastung gewählt werden. Für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben sollte die Schaffung einer flächendeckenden Versorgungsinfrastruktur (zum Beispiel Schnellladesäulen) unterstützt werden.



Die Auftragsbücher der Verkehrswirtschaft sind prall gefüllt, die Logistiker haben alle Hände voll zu tun.

Foto: Kzenon/stock.adobe.com

ROLLE DER IHKS IN DIESEM WIRTSCHAFTSPOLITISCH BEDEUTSAMEN THEMENFELD

Die **Industrie- und Handelskammern** (IHKs) vertreten das Gesamtinteresse ihrer Mitgliedsunternehmen und setzen sich für die gewerbliche Wirtschaft ein.
Mit Blick auf die Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur für die Wirtschaft sowie als **Garant für Wachstum und Beschäftigung** engagieren sich die IHKs im Interesse ihrer Mitglieder für den **Erhalt und den bedarfsgerechten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur.**
Zusätzlich setzen sich die IHKs in Zusammenarbeit mit den Partnern auch für **angemessene nationale und europäische Rahmenbedingungen** – Ordnungspolitik – im Verkehrsbereich ein.

ANZEIGE

KBM seit 1924
Qualität mit Herz und Stern
Ihre KBM-Gruppe
7x in Rheinland-Pfalz
6x in Hessen
KBM Motorfahrzeuge GmbH & Co. KG
Autorisierter Mercedes-Benz Verkauf und Service
Breslauer Straße 84 - 86 · 56566 Neuwied
Tel.: +49 2631 9190 · Fax: +49 2631 919191
E-Mail: kbm-info@kbm.de · www.kbm.de
Mercedes-Benz
Das Beste oder nichts.



Der schleppende Ausbau der Infrastruktur führt dazu, dass viele Fahrer Stunden im Stau feststecken. Ein Problem, wenn Lieferfristen bestehen.

Foto: Ingo Bartussek/stock.adobe.com



Das Gelände der Gebrüder Schröder GmbH & Co. KG in Ebernhahn ist insgesamt 17 Hektar groß und das Unternehmen hat mehr als 100 Lkw und mehr als 100 fahrende Mitarbeiter im Einsatz. Foto: Mirco Moskopp

„Dinge, die neu sind, wollen wir gerne als Erster ausprobieren“

Porträt Das Transport- und Logistikunternehmen Gebrüder Schröder aus dem Westerwald ist gerne Vorreiter – und das schon seit knapp 80 Jahren.

Ihr halbes Leben lang waren Josef und Anton Schröder in Tonbergbau-Unternehmen tätig, bevor sie 1939 kurz vor Beginn des Zweiten Weltkrieges ein Transportunternehmen gründeten: die Gebrüder Schröder GmbH & Co. KG. Der Gedanke, dass der im Westerwald reichlich vorhandene Ton zu den verarbeitenden Unternehmen gebracht werden müsse, hatte zu einer Zeit, als in der Region noch Pferdefuhrwerke dominierten, den Anstoß zum Kauf eines Lkw gegeben. Dies war der Grundstein für den Erfolg des Familienbetriebs, der heute in dritter Generation geführt wird und mittlerweile auf einen Fuhrpark von weit mehr als 100 Lkw angewachsen ist.

Am Anfang stand der Dienst für die Gemeinschaft, denn gegen Ende des Krieges galt es, die regionale Versorgung mit Holz und Milch sicherzustellen. Damals gab es in jedem Dorf eine Sammelstelle, an der die Bauern ihre Milchkannen abgaben. Die Gebrüder Schröder sammelten diese auf und transportierten sie zu den Milch verarbeitenden Betrieben.

Ende der 50er Jahre wurde der Fernverkehr im Unternehmen entdeckt und nun wurden viele Fahrten in Richtung Süden aufgenommen. Auch Theo Schröder, damals 18 und heute fast 80 Jahre alt, übernahm schon früh diese Touren – wie sein Schwiegersohn, der heutige Speditionsleiter, Joachim Altmann, weiß: „Wenn Theo Schröder damals erzählte, was er in München gesehen hat und wie das da unten abgeht, haben die Leute im Dorf gedacht, er kommt aus einer anderen Welt.“

Diese Lust am Neuen, die sich innerhalb des Unternehmens auch als Lust zur Innovation darstellt, setzt sich von Generation zu Generation fort, betont Altmann: „Wir ticken so, dass wir Dinge, die neu sind, auch gerne neu einsetzen und als Erster ausprobieren und damit Erfahrung haben möchten.“ Das bringe zwar nicht nur Vorteile mit sich, aber die Nachteile hätten dem Unternehmen nie so sehr geschadet, dass sie von dieser Position abrücken würden, so der 52-Jährige, der auch ehrenamtliches Mitglied der Vollversammlung der IHK Koblenz und Vorsitzender des IHK-Verkehrsausschusses ist.

Innovativ war das Full-Service-Transport-und-Logistikunternehmen beispielsweise mit der Einführung von EDI, einem System zum elektronischen Datenaustausch und durchgehenden Auftragsmanagement. „Ein Kunde kann via EDI bei uns Bestellungen eingeben, diese werden dann automatisch verarbeitet, disponiert und auf die Tablets der Mitarbeiter weitergeleitet, auf denen sich auch eine Navigationssoftware befindet, die den Fahrer automatisch leitet“, beschreibt Altmann.

Zurück zur Unternehmensgeschichte: Inspiriert durch die Eindrücke und Kontakte von Theo Schröder hat das Familienunternehmen bis etwa Mitte der 60er Jahre den durch Brauereien geprägten Süden Deutschlands mit blau-grauen Krügen beliefert, die so typisch für den Westerwald waren. Dann verlegte die Gebrüder Schröder GmbH & Co. KG ihren Schwerpunkt auf den Transport von Fliesen – für die der Westerwald ebenfalls ein bekannter Produktionsstandort ist – ins gesamte Bundesgebiet. Dieser Sparte ist das Unternehmen bis heute treu geblieben. Dazugekommen sind Mehrwertdienste rund um die Fliese, wie Etikettieren und Kommissionieren.

Zudem hat die Gebrüder Schröder GmbH seit 2001 ihr Portfolio um Lagerflächen erweitert, sodass das Gesamtareal eine Größenordnung von 17 Hektar aufweist. Darunter ist auch eine Lagerhalle mit 4200 Quadratmeter Größe, die speziell für die komplexen Anforderungen der Food- und Pharmaindustrie – beispielsweise in Sachen Hygiene und Temperaturgleichheit – ausgerichtet ist.

> „Man ist nur zusammen gut oder zusammen schlecht.“
> Joachim Altmann, Speditionsleiter

Knapp 200 Mitarbeiter beschäftigt das Westerwälder Unternehmen mit Sitz in Ebernhahn heute. In wenigen Jahren werden voraussichtlich auch die beiden Söhne Julius und Cornelius in den Betrieb einsteigen. Der Ältere bereitet sich mit einem BWL-Studium bereits auf künftige Aufgaben vor, möchte aber zunächst für ein paar Jahre in anderen Unternehmen Erfahrung sammeln. Niemals würde Joachim Altmann seine Söhne mit Gewalt ins Unternehmen drängen, wenn sie das nicht möchten oder Tausend andere Dinge besser können, betont er. Die Familienangehörigkeit sei schließlich nicht zwangsläufig die

> „Wir ticken so, dass wir Dinge, die neu sind, auch gerne neu einsetzen und als Erster ausprobieren.“
> Joachim Altmann, Gebrüder Schröder GmbH

beste Voraussetzung für Erfolg in der Zukunft, reflektiert der Gebrüder-Schröder-Chef: „Gute Mitarbeiter haben die Liebe, die Neigung und die Fähigkeiten für den Job. Ein Geschäftsführer muss sie als eine Art Coach fordern, fördern ihre Stärken erkennen, die Richtung vorgeben und die Ziele gemeinsam umsetzen.“ Parallelen zieht Joachim Altmann zu seinem Hobby als Oboe-Spieler in einem klassischen Quintett, das ein Profi leitet. „Man muss sich vorbereiten, üben, aufeinander hören und den Blickkontakt suchen. Und man ist nur zusammen gut oder zusammen schlecht.“ Altmanns Ziel für die nächsten zwei oder drei Jahre ist es, das Unternehmen so attraktiv nach außen aufzustellen, „dass die Mitarbeiter, die wir benötigen, um einen guten Job für unsere Kunden zu machen, auf uns aufmerksam werden. Wir müssen einfach näher dran sein“, definiert er die Herausforderungen in Zeiten von Personalmangel.

ZUR PERSON



Foto: IHK Koblenz/Linda Hammer

Joachim Altmann (52) ist seit 25 Jahren Speditionsleiter der Gebrüder Schröder GmbH & Co KG. Durch Heirat wurde er Mitglied im Familienunternehmen. In seiner Freizeit spielt Altmann Oboe in einem klassischen Quintett. Ehrenamtlich engagiert er sich als Mitglied der Vollversammlung der Industrie- und Handelskammer Koblenz und ist seit Sommer 2017 Vorsitzender des IHK-Verkehrsausschusses.

ZUM UNTERNEHMEN

Name:
Gebrüder Schröder GmbH & Co. KG

gegründet: 1939
durch Josef und Anton Schröder

Kernkompetenzen: Transport und Logistik (Fuhrpark mit mehr als 100 Lkw), Lagerung (Gesamtareal von rund 17 Hektar)

Standort: Industriegebiet Fackelhahn in Ebernhahn (Westerwald)

Speditionsleiter: Joachim Altmann

Mitarbeiter: circa 200

Leitbild: „Kunden sind für uns ALLE Ansprechpartner auf Augenhöhe!“

ANZEIGE





Der Transportermarkt boomt in Deutschland und auch in Rheinland-Pfalz. Im Relevanten Flottenmarkt übertraf die Flottenwachstumsrate für die Region sogar den Bundesdurchschnitt. Foto: i-picture/stock.adobe.com

Boomende Transporternachfrage im nördlichen Rheinland-Pfalz

Gastbeitrag Nils Wehner, „Dataforce"-Analyst, beobachtet die Entwicklungen auf dem Transportermarkt und die Marktanteile der Kraftstoffsorten.

Das Jahr 2017 verlief für den Transportermarkt sehr erfolgreich. Insgesamt wurden in Deutschland mehr als 480 000 Transporter neu zugelassen, was einem Zuwachs um 7,5 Prozent im Vergleich zum bisherigen Rekordjahr 2016 entspricht. Diese Neuzulassungen beinhalten leichte Nutzfahrzeuge sowie typische Transportermodelle wie VW Caddy, Citroën Berlingo oder Fiat Ducato, die häufig auch als Pkw zugelassen werden.

Der anhaltende Aufschwung im **Transportermarkt** war auch im Norden von **Rheinland-Pfalz** zu spüren, dessen Kernregion die Postleitzahlgebiete 55, 56 und 57 umfasst. Im Laufe des Jahres 2017 konnten in sieben Monaten Zulassungsbestwerte aufgestellt werden, was insgesamt zu einem Anstieg von 7,0 Prozent gegenüber 2016 und damit zu einem neuen Rekordwert von knapp 12 500 Neuzulassungen führte. Außerdem konnten zum vierten Mal in Folge die Zulassungswerte des jeweiligen Vorjahres übertroffen werden.

Auch der **Relevante Flottenmarkt,** der in dieser Region fast 56 Prozent der Neuzulassungen auf sich vereint, erzielte 2017 einen neuen Bestwert von 6939 Neuzulassungen. Mit einem Plus von 8,3 Prozent übertraf die Flottenwachstumsrate sogar den Bundesdurchschnitt um mehr als zwei Prozentpunkte und schaffte es ebenso wie der Gesamtmarkt, zum vierten Mal in Folge positive Wachstumsraten zu erreichen.

In diesem Marktsegment lässt sich auch die mittelständische Prägung dieser Region erahnen: Knapp 59 000 Fahrzeuge verteilten sich 2017 zu einem großen Teil auf kleine und mittelgroße Fuhrparks. Hoch im Kurs der im Norden von Rheinland-Pfalz beheimateten Unternehmen standen Transporter von Ford, wobei vor allem Transit und Transit Custom die Nachfrage vorantrieben. Die Entwicklung von Ford ist außerdem sehr bemerkenswert, da sich der momentane Marktanteil von 29,1 Prozent im nördlichen Rheinland-Pfalz gegenüber dem Vergleichswert von 2008 fast verdoppelt hat.

Die nachfolgenden **Hersteller** Mercedes und VW wuchsen vor allem durch eine höhere Nachfrage nach den kleinen Modellen Citan und Caddy, die meistverkauften Modelle blieben aber der große Sprinter bei Mercedes und der mittelgroße Transporter für VW. Auch Peugeot konnte in den Postleitzahlgebieten 55 bis 57 punkten und verzeichnete für 2017 einen kräftigen Anstieg um 21,5 Prozent, während sich Citroën, Iveco und Nissan nur knapp über den Neuzulassungszahlen aus 2016 bewegten. Bezüglich der anderen Marktsegmente fällt auf, dass der Privatmarkt genauso stark wie der Relevante Flottenmarkt wuchs (+ 8,3 %), während die Sondereinflüsse nur knapp über den Vorjahreszahlen lagen (+ 2,2 %).

Es ist davon auszugehen, dass der Aufschwung der Transporter auch **2018** anhält. Die Stimmungslage der deutschen Unternehmen ist äußerst positiv und die Prognoseinstitute erwarten auch in den folgenden Jahren sehr gute wirtschaftliche Rahmenbedingungen, wovon auch kleine und mittelständische Unternehmen profitieren werden. Durch die weite Entfernung zu Ladengeschäften wird der Lieferverkehr auch im nördlichen Rheinland-Pfalz weiterhin wachsen, wodurch die zurzeit steigende Nachfrage nach Transportern auch zukünftig gestützt wird. Sollten in den kommenden Jahren Fahrverbote in Kraft treten und auch diese Region betroffen sein, müssten auch hier verstärkt Umrüstungen getätigt werden, die die Nachfrage nach neuen Transportern stimuliert, zumal der Anteil älterer Dieselmotoren bei Transportern größer ist als bei Pkw.

Weitere Information unter www.dataforce.de



Nils Wehner ist Data-Analyst bei Dataforce. Foto: Christian Tech

KRAFTSTOFF-MARKTANTEILE BUNDESWEIT UND IM NÖRDLICHEN RLP

Bundesweit sank der Anteil von Diesel in Flotten um 2,9 Prozentpunkte auf 91,1 Prozent, während alternative Antriebe ihren Anteil auf 2,7 Prozent steigern konnten. Dagegen lag im **Norden von Rheinland-Pfalz** der Marktanteil von Diesel (94,7 %) deutlich über dem Bundesdurchschnitt und auch die Verbreitung alternativer Antriebe war entsprechend noch gering. Zwar konnten Flüssiggas, Erdgas und Elektromotoren im Laufe des Jahres 2017 zulegen, dennoch lag der Marktanteil dieser Antriebe immer noch deutlich unter einem Prozent. Ein Grund dafür ist, dass in den Postleitzahlgebieten 55 bis 57 aktuell weniger Gefahr durch Einschränkungen aufgrund von Fahrverboten als in anderen Teilen Deutschlands, beispielsweise in Stuttgart und Umgebung, droht. Dadurch ist der Druck für Unternehmen, ihre Flotten umzurüsten, derzeit noch gering.

RELEVANTER FLOTTENMARKT – VERGLEICHSZAHLEN FÜR GESAMT-DEUTSCHLAND

Der **Relevante Flottenmarkt**, also gewerbliche Neuzulassungen ohne Fahrzeugbau, -handel und Autovermieter, konnte 2017 einen Anstieg um 6,2 Prozent gegenüber dem Vorjahr verzeichnen und erzielte neue Bestwerte von etwas mehr als 230 000 Neuzulassungen.

Ein **Grund** für die Flottenentwicklung ist der wirtschaftliche **Boom,** der sich in Deutschland vollzieht. Volle Auftragsbücher und ein großer Spielraum für Investitionen, auch aufgrund der Niedrigzinspolitik vonseiten der EU, beeinflussen den Relevanten Flottenmarkt. Ebenso ist der stete Ausbau von Liefer- und Paketdiensten ein starker Treiber dieser Entwicklung.

2017 war Volkswagen **Marktführer** in dem Flottensegment, wobei Mercedes den Abstand zu den Niedersachsen etwas verkürzen konnte. Auch Ford, Renault, Opel, Citroën und Peugeot können auf ein erfolgreiches Jahr mit zum Teil zweistelligen Wachstumsraten zurückblicken, ebenso wie der Elektrofahrzeughersteller StreetScooter, dessen Neuzulassungen sich im Vergleich zu 2016 mehr als verdoppelten. Dadurch erreichte der gesamte deutsche Transportermarkt einen **Elektroanteil** von fast 2 Prozent, was den zweithöchsten Anteil im europäischen Vergleich darstellt. Selbst Norwegen als Vorreiter in Punkto Elektromobilität liegt nur knapp darüber.

Der Privatmarkt stieg ebenfalls deutlich an und übertraf hinsichtlich der prozentualen Wachstumsraten sogar den Flottenmarkt (+ 11,6 %). Die restlichen Zulassungen der Sondereinflüsse, bestehend aus Fahrzeugbau, -handel und Autovermietern, wuchsen um 6,6 Prozent.

ANZEIGE

JUNGBLUTH
SMART LOGISTICS

JUNGBLUTH – der richtige Partner auch im Bereich der Intralogistik

Die Jungbluth-Firmengruppe ist bereits bekannt im Bereich Vertrieb, Vermietung und Service von Fördertechnik, Baumaschinen sowie Reinigungs- und Kommunaltechnik.

Vom kleinen Hubwagen bis zum großen Containerstapler reicht dabei das Angebot innerhalb der Fördertechnik. Auch im Bereich der Baumaschinen hat Jungbluth für jeden Einsatz das passende Gerät - vom Kompaktbagger über den Knick-Dumper bis zum 30-Tonnen-Muldenkipper findet sich alles im Angebot. Wenn es um Reinigung geht, egal ob von Hallenböden, Fluren, Betrieben oder Straßen, rüstet das Unternehmen seine kommunalen und gewerblichen Kunden perfekt aus.

Alle Produkte sind sowohl neu als auch gebraucht im Angebot, zudem stehen 350 Mietfahrzeuge für einen kurzfristigen Einsatz bereit.

Über 260 hochmotivierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind für ihre Kunden und deren Anliegen da – in der Zentrale ebenso wie beim Außeneinsatz. Mit einem flächendeckenden Kundendienstnetz, das über 90 erfahrene Servicemitarbeiter umfasst, lässt Jungbluth seine Kunden auch bei Problemen natürlich nicht im Regen stehen, schnelle Hilfe – rund um die Uhr.

In einem eigenen Schulungs- und Trainingszentrum in Plaidt bietet Jungbluth im Sinne der Sicherheit zahlreiche Seminare und Unterweisungen an. Staplerfahrer, Schmalganggeräteführer, Hubarbeitsbühnenbediener, Kranführer und Teleskopmaschinenbediener sowie Brandschutzhelfer werden hier aus- und weitergebildet.

Auch im Bereich der Intralogistik hat sich die Jungbluth-Gruppe nun als kompetenter Ansprechpartner gut aufgestellt um die Kunden zukunftsweisend beraten und ausstatten zu können.

Denn wie lässt sich der interne Materialfluss optimieren, wie schafft man es Lagerzeiten zu verkürzen und so kosteneffizienter zu wirtschaften? Die Lösung bietet die zukunftsweisende Intralogistik mit individuell geplanten Kleinteil- oder Palettenlagerungsmöglichkeiten, Bühnensystemen, Hallenbüros und automatisierten Fahrzeugen und Systemen, die sich perfekt in die gegebenen Strukturen einfügen.

Wenden Sie sich daher an einen Partner, der mit Ihnen gemeinsam die passende Lösung für Ihre intralogistischen Herausforderungen findet. Jungbluth zeigt Ihnen die Möglichkeiten auf und berät Sie kompetent und zuverlässig. So werden Sie dabei begleitet professionell Ihr Unternehmen für die Zukunft aufzustellen und dem Wettbewerb mit innovativer Materialflusstechnik begegnen zu können.

Jungbluth – traditionell innovativ!

Jungbluth Fördertechnik GmbH & Co. KG
Pellenzstraße 1 · 56642 Kruft
Telefon 02652 937-0
www.jungbluth.com


Quelle: GEMAC Lagertechnik + Trennwand GmbH



„Warensendungen sind kleiner und komplexer geworden“

Ausbildung Interview mit Prof. Dr. Michael Sommer, der den Studiengang E-Business und Logistik am RheinAhrCampus der Hochschule Koblenz leitet.

Gute Aussichten für Berufseinsteiger: Die Jobchancen in der Logistikbranche und im elektronischen Handel sind laut dem Experten Prof. Dr. Michael Sommer hervorragend. Foto: Chlorophylle/stock.adobe.com

Wie hat sich die Logistikbranche in den vergangenen Jahren verändert – und welche Entwicklungen erwarten Sie im Hinblick auf die Zukunft?

In den letzten Jahren sind Warensendungen immer kleiner und komplexer geworden, die Anzahl der Transporte hat sich aber erheblich erhöht und die Erwartungen an geringe Zustellzeiten werden immer größer. Dies beruht auf der einen Seite auf einer immer individueller ausfallenden Produktion und damit verbunden auf einer immer größeren Anzahl an Beteiligten in der Produktion; auf der anderen Seite auf dem Trend des Onlinehandels mit einfachen Umtauschmöglichkeiten. Diese Tendenzen, die zu immer komplexeren Lieferverfahren führen, soweit die äußeren Bedingungen diese noch zulassen, werden sich weiter verstärken. Darüber ist man sich in der Branche einig. Eine weitere Entwicklung wird auf Grund der fortgeschrittenen Digitalisierung auch in der Logistik zu mehr automatisierten Prozessen führen – bis hin zu autonom fahrenden Fahrzeugen nicht nur in Unternehmen, sondern auch auf öffentlichen Verkehrswegen.

Sie sind vor allem im Studiengang „Logistik und E-Business“ tätig. Wie bereiten Sie die Studierenden bestmöglich auf den Jobeinstieg in die Branche vor?

Neben den betriebswirtschaftlichen Grundlagen unterrichten wir praxisorientiert auch unter Zuhilfenahme von Lagermodellen, Tourenplanungssoftware und Planspielen, die sich an aktuellen Verfahren orientieren. Zudem unterrichten bei uns Lehrkräfte, die hauptberuflich im E-Business oder in Logistikunternehmen arbeiten. Darüber hinaus umfasst unser Studium eine Praxisphase, in der die Studierenden im fortgeschrittenen Teil des Studiums zwischen mindestens 13 Wochen und einem halben Jahr in Unternehmen arbeiten und ihr gesammeltes Wissen anwenden können. Hierdurch erhalten sie den Praxiseinblick, der für das weitere Studium und die Berufswahl hilfreich ist.

Was wäre ein wichtiger Ratschlag, den sie Absolventen, die in der Logistikbranche Fuß fassen wollen, mit auf den Weg geben möchten?

Wir empfehlen unseren Studierenden, sich auch außerhalb des Studiums mit den aktuellen Themen in der Logistik und der Informationsverarbeitung zu beschäftigen, an Exkursionen und Besichtigungen teilzunehmen und frühzeitig Kontakt zu Unternehmen aus der Branche zu suchen.

Wie schätzen Sie die künftigen Jobchancen der Absolventen des Studiengangs „Logistik und E-Business“ ein? Können Sie diesbezüglich Zukunftsprognosen abgeben?

Die Jobchancen sehen hervorragend aus, auf Grund der soeben angesprochenen Entwicklungen nicht nur in der Logistik, sondern auch im elektronischen Handel. Seit Jahren haben unsere Absolventen keine großen Probleme, eine Stelle zu finden. Die Möglichkeit, in der angesprochenen Praxisphase in Unternehmen zu arbeiten, hilft unseren Absolventen zusätzlich.

Inwiefern profitieren Unternehmen und Arbeitgeber speziell von den von Ihnen und Ihren Kollegen ausgebildeten Kräften?

Durch das erworbene Wissen in E-Business und Logistik sowie die Praxiserfahrungen sind unsere Absolventen sehr gut auf die Anforderungen von Unternehmen aus der Logistik, aber auch aus dem E-Commerce vorbereitet. Denn es werden auch immer mehr Produkte vertrieben, die keinen materiellen Transport mehr benötigen, etwa Medien, Literatur und Musik, deren Vertrieb im Internet stattfindet.

Gibt es Schwerpunkte und wenn ja, welche stehen zur Auswahl? Was erwartet die Studenten?

Der Studiengang E-Business und Logistik ist ein betriebswirtschaftlicher Studiengang über sechs Semester, in dem der Schwerpunkt auf technischen und wirtschaftlichen Aspekten der Logistik und des E-Business liegt. Neben den Pflichtfächern gibt es eine Reihe von Wahlfächern, mit dem die Studierenden das Studium nach ihren Interessen ausrichten können, etwa E-Commerce.

Ein kaufmännisches Vorpraktikum und die im Studium vorhandene Praxisphase zwischen 13 und 26 Wochen sorgen für den notwendigen Praxisbezug und sind sehr hilfreich bei der Stellensuche. Außerdem können Studierende sowohl in Unternehmen als auch an Auslandshochschulen internationale Erfahrungen sammeln.

Zudem gibt es am RheinAhrCampus Remagen die Möglichkeit, direkt anschließend ein Master-Studium der Betriebswirtschaft mit dem Schwerpunkt E-Business und Logistik zu absolvieren. Alternativ können Studierende später berufsbegleitend einen Master of Business Administration (MBA) machen, beispielsweise mit dem Schwerpunkt Logistikmanagement.

ZUR PERSON



Nach dem Studium der Informatik an der RWTH Aachen arbeitete **Michael Sommer** drei Jahre lang bei einem Entsorgungsunternehmen. Anschließend war er am Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik in Dortmund tätig - und promovierte parallel an der Universität Dortmund. Im Folgenden hatte er eine Position als Projektleiter bei einer Tochter der Deutschen Post inne. Seit 2002 ist Dr. Michael Sommer Professor in Remagen am **RheinAhr-Campus der Hochschule Koblenz** und leitet dort den **Studiengang E-Business und Logistik.** Foto: Hochschule Koblenz

ANZEIGE

RENAULT PRO+

Renault Nutzfahrzeuge

Bringen Ihr Geschäft in Fahrt.



Renault Kangoo Rapid Extra ENERGY dCi 110
ab **13.857,– €** netto*
ab **16.490,– €** brutto*
• Elektronisches Stabilitätsprogramm (ESP) mit Extended Grip und Berganfahrassistent • Schiebetür rechts • Fensterheber vorne, elektrisch mit Impulsfunktion • Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung • Hecktüren, 180° ohne Fenster • Ganzjahresreifen • Schiebetür rechts mit Fenster • Radio Bluetooth • Beifahrersitz umklappbar • Variotrennwand • Fahrersitz höhenverstellbar...

Renault Trafic Basis L1H1 2,7t dCi 95
ab **17.226,– €** netto**
ab **20.499,– €** brutto**
• Außenspiegel mit Weitwinkeleinsatz, elektrisch einstell- und beheizbar • Beifahrerdoppelsitzbank • Bordcomputer • ESP mit Berganfahrassistent, Beladungserkennung und ASR • Verzurrösen am Laderaumboden • Ganzjahresreifen • Radio Bluetooth • Holzboden • Laderaumseitenverkleidung halbhoch • Reserverad ....

Renault Master Kastenwagen Einzelkabine (Frontantrieb) Ecoline L1H1 2,8 t dCi 110
ab **16.428,– €** netto***
ab **19.550,– €** brutto***
• 3-Tasten-Schlüssel mit Zentralverriegelung und Funk-Fernbedienung • Außenspiegel elektrisch einstell- und beheizbar • Beifahrerdoppelsitzbank multifunktional mit umklappbarer Rückenlehne in der Mitte und schwenkbarer Arbeitsfläche • Elektrische Fensterheber • ESP mit Berganfahrassistent, Extended Grip, Anhängerstabilisierung, Beladungserkennung und ASR

Besuchen Sie uns im Autohaus. Wir freuen uns auf Sie.

SCHILLING AUTOMOBILE GMBH
Renault Vertragspartner
Andernacher Str. 232, 56070 Koblenz, Tel. 0261-808000,

*Renault Kangoo Rapid ExtraENERGY dCi 110: Barpreis netto ohne gesetzl. USt., brutto inkl. gesetzl. USt. **Renault Trafic BasisL1H1 2,7t dCi 95: Barpreis netto ohne gesetzl. USt., brutto inkl. gesetzl. USt. ***Renault Master Kastenwagen Einzelkabine (Frontantrieb) Ecoline L1H1 2,8 tdCi 110: Barpreis netto ohne gesetzl. USt., brutto inkl. gesetzl. USt.. Gültig bis 30.06.2017. Abbildungen zeigen Renault Kangoo Rapid Extra mit Sonderausstattung, Renault Trafic Kastenwagen Komfort L1H1 und Renault Master Kastenwagen L1H1 mit Sonderausstattung.

Impressum

„TRANSPORT & LOGISTIK“ ist eine Sonderveröffentlichung der Rhein-Zeitung vom 2. März 2018.

Herausgeber:
Mittelrhein Verlag GmbH,
56055 Koblenz

Verleger und Geschäftsführer: Walterpeter Twer
Geschäftsführer: Thomas Regge

Redaktion:
Andreas Valentin, Nadine Kuhnigk
BESTFALL Agentur für Public Relations - Events, www.bestfall.de

Mitarbeit:
Barbara Malik, Bernd Fabritius

Layout:
Armin Lehmler, Alexander Altenberg

Anzeigen:
rz-Media GmbH, 56055 Koblenz

Geschäftsführer: Hans Kary

Druck: Industriedienstleistungs-gesellschaft mbH, 56072 Koblenz