№ 2 | 2025

75 JAHRE KRAVAG

TREIBSTOFF

Das Magazin für Transport, Verkehr und Sicherheit

DIGITAL TWIN

Virtuelle Abbilder halten Einzug in die Logistik

IM GLEICHSCHRITT

Zivil-militärische Logistikkooperation

JETZT-AUF-GLEICH-ERFINDERIN

Kerstin Wendt-Heinrich bietet Hochverfügbarkeits-logistik mit Mehrwert

GLEICH

[ˈglaɪ̯ç]

Verblüffende Fakten für den Small Talk, um andere zu beeindrucken oder um den eigenen Horizont zu erweitern.

ZWILLINGE

Eineiige Zwillinge haben eine identische DNS und sehen sich zum Verwechseln ähnlich, aber ihre Fingerabdrücke sind nicht gleich. Die Muster der sogenannten Papillarleisten sind zwar genetisch angelegt und dadurch bei eineiigen Zwillingen oft ähnlich, jedoch nie identisch. Die Unterschiede entstehen durch Umwelteinflüsse schon im Mutterleib, wie Ernährung, Temperatur oder Stress, die die Entwicklung der Fingerabdrücke individuell beeinflussen. Bis heute wurden keine zwei Menschen mit denselben Fingerabdrücken gefunden.

GLEICHHEITSZEICHEN

Der walisische Mathematiker Robert Recorde führte das Gleichheitszeichen 1557 in seinem Werk „The Whetstone of Witte“ ein, um die ständige Wiederholung des Ausdrucks „ist gleich“ zu vermeiden. Mit der Begründung, dass keine zwei Dinge gleicher sein können als zwei parallele Linien, wählte er die „Gemowe lines“ (zwillingsähnliche Linien). Das Symbol verbreitete sich vor allem durch den deutschen Universalgelehrten Gottfried Wilhelm Leibniz auf dem europäischen Kontinent. Heute ist es weltweit das Standardzeichen für Gleichheit in der Mathematik.

PÜNKTLICHKEIT

„Komme gleich, nur noch eine Sekunde“, so bitten notorische Zuspätkommer oft um Aufschub. Doch eine Sekunde, das Sechzigstel einer Minute – in vielen Gebieten der Wissenschaft reicht diese Definition nicht aus. Daher definiert das Internationale Einheitensystem, das die physikalischen Basiseinheiten festlegt, die Sekunde anhand der Periodendauer der Strahlung von Cäsium. Hohe Zeitgenauigkeit wird seit den 60er-Jahren mit einer Atomuhr gemessen. Der seit 1967 offizielle Atomzeitstandard könnte sich nun bald ändern. Ein neues Modell ermöglicht mit einem mit Magnesium kombinierten Aluminium-Ion anstelle des Cäsium-Ions eine mit 19 Nachkommastellen präzisere Messung als jemals zuvor. Ob dadurch jemand pünktlicher wird, steht auf einem anderen Blatt.

WEISSE KARTE

Bei bösen Fouls gibt’s seit 1970 unmittelbar die Gelbe oder Rote Karte. Nicht gleich gezeigt, sondern erst nach Abschluss eines Spielzugs, wird die Weiße Karte. Sie belohnt im Fußball besonderes Fairplay auf dem Spielfeld, etwa Hilfeleistung oder sportliches Verhalten. Sie hat keinen Einfluss auf das Spielgeschehen, sondern soll ethische Werte und positiven Sportsgeist fördern. Genutzt wird sie bisher nur in Portugal und hat nichts mit der Blauen Karte zu tun, die derzeit in England erprobt wird. Wer nach unsportlichem Verhalten Blau sieht, erhält eine zehnminütige Zeitstrafe.

VERDIENSTABSTAND

Frauen verdienen in Deutschland durchschnittlich 16 Prozent weniger als Männer. Dabei gibt es deutliche Unterschiede zwischen Ost und West. Während der Gender-Pay-Gap in Hessen und Baden-Württemberg bei 19 Prozent am höchsten liegt, verdienen Frauen in Brandenburg nur zwei Prozent weniger als Männer.

GLEICH UND JETZT

Liebe Leserinnen und Leser,

einer der Höhepunkte in diesem Jahr war definitiv die Jubiläumsgala 75 Jahre KRAVAG, die wir Mitte September mit zahlreichen Gästen und Freunden in der Hamburger Elbphilharmonie gefeiert haben. Dabei stark beeindruckt hat mich die mehr als einstündige, zugleich aber sehr kurzweilige Keynote von Hirnforscher Professor Volker Busch darüber, wie wir mit Krisenzeiten umgehen und positiv bleiben. Ich freue mich, dass wir den Erfolgsautoren für einen Gastbeitrag in dieser Ausgabe gewinnen konnten, den ich Ihnen gleich eingangs sehr ans Herz lege (Seite 30).

„Gleich“ ist der Schwerpunkt dieser Ausgabe, der wieder zahlreiche inhaltliche Facetten bietet. Besonders gern gelesen habe ich den Beitrag über den digitalen Zwilling. Das Konzept existiert zwar schon seit den 60er-Jahren und diente der NASA bei ihren Weltraummissionen, um schnell auf Probleme zu reagieren. Doch war ich bisher ein bisschen unsicher, ob ich die Idee und ihre Anwendungsmöglichkeiten in der Logistik so richtig verstanden habe. Das ändert sich mit der Titelstory ab Seite 10.

Im Gleichschritt marschieren nicht nur die Rekruten der Bundeswehr, ebenso flüssig läuft auch die zivil-militärische Zusammenarbeit – aber nach strengen Anforderungen, wie der Bericht auf Seite 16 zeigt. Interessante Hausbesuche abgestattet haben wir der Jetzt-auf-gleich-Logistikerin Kerstin Wendt-Heinrich von TOP Mehrwert-Logistik in Hamburg (ab Seite 18) und dem Spediteur aus Leidenschaft, Roland Rüdinger, der im Hohenlohekreis orange Akzente setzt (ab Seite 26).

Gleich bei unserer ersten Begegnung angetan war ich von Michelle Manon Friedrich, die sich selbst als Begeisterungsmanagerin für die Logistik bezeichnet. Als Poetry-Slamerin hatte sie anlässlich unseres Jubiläums die letzten 75 Jahre KRAVAG in pointierte Worte gefasst. Erneut getroffen habe ich sie bei ihrem neuen Arbeitgeber im Digital Hub Logistics & Commerce (Seite 38).

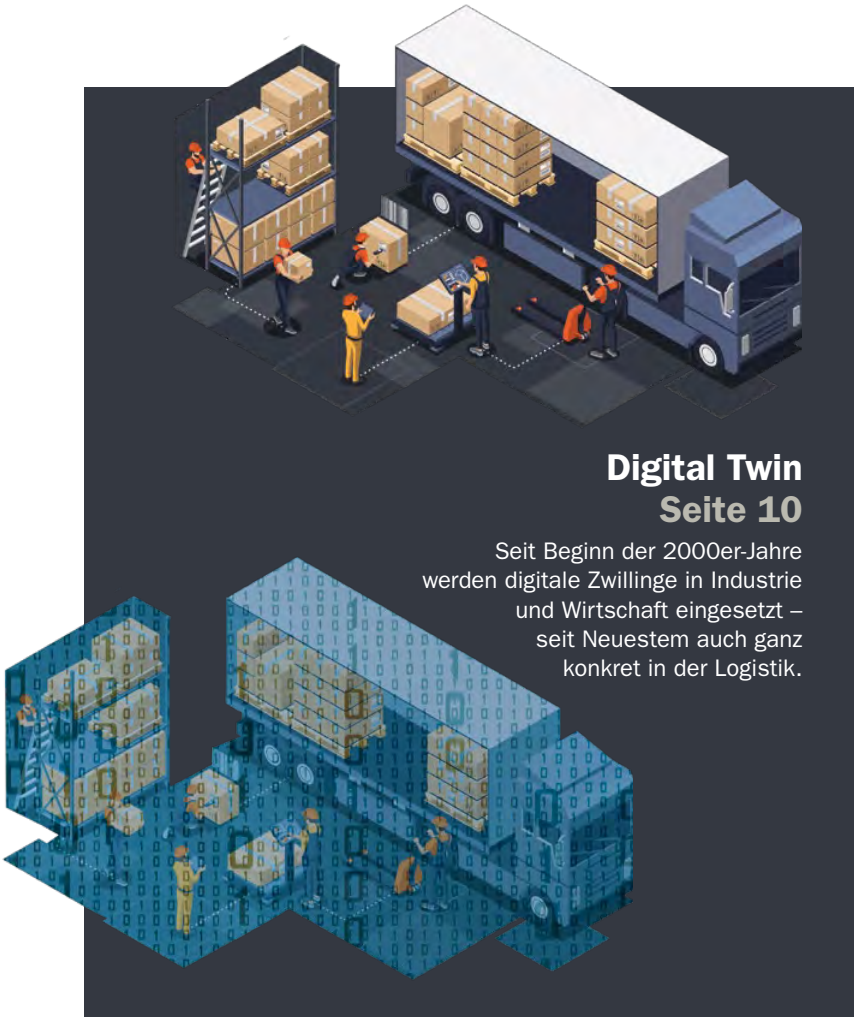
Unser Jubiläumsjahr geht zu Ende. Aber weil die Windschutzscheibe größer als der Rückspiegel ist, blicken wir gemeinsam mit Ihnen nach vorn. Seit 75 Jahren und in Zukunft.

Ihr

Jan Zeibig

PS: Kommentare? Schicken Sie mir Ihre Leserpost an treibstoff@kravag.de

Foto: Freepik/S. Gnatiuk, Daniel Reinhardt



Digital Twin
Seite 10

Seit Beginn der 2000er-Jahre werden digitale Zwillinge in Industrie und Wirtschaft eingesetzt – seit Neuestem auch ganz konkret in der Logistik.

IMPRESSUM

Herausgeber:
KRAVAG-SACH Versicherung des Deutschen Kraftverkehrs VaG
Dr. Jan Zeibig (verantwortlich)
Heidenkampsweg 102
20097 Hamburg
E-Mail: treibstoff@kravag.de

Verlag:
DVV Media Group GmbH, Hamburg
Sven Mentel, Projektleitung (men), Julia Schwericke
www.dvvmedia.com
Autoren: Bettina Brüdgam (bb), Constantin Gillies (cg), Juliane Gringer (jg), Andreas Scholz (as)
Layout: Jens Kaiser, Hamburg, www.mexmedien.de
Druck: Silber Druck, Lohfelden, www.silberdruck.de

№ 2
INHALT

Bildgeschichten 6
Pünktliches Gewitter

Meldungen 8
Kurz und bündig aus dem Straßenverkehrsgewerbe

TITEL:
Der digitale Zwilling 10
Virtuelle Abbilder helfen dabei, Logistikabläufe effizienter zu gestalten

Gestatten, Harry Bot! 15
Der digitale Wissenszwilling eines ehemaligen SVG-Vertriebsleiters

Logistikwelt „grün-weiß“ 16
Kooperationen der Bundeswehr mit dem zivilen Transport- und Logistikgewerbe

Eine Familie mit Innovationsgeist 18
TOP Mehrwert-Logistik verbindet Logistik mit Technik

Transport soll clean werden 22
Wie entlang der TEN-V-Verkehrsachsen ein „Clean Transport Corridor“ entsteht

Alles im Gleichgewicht 24
Die Seifert Logistics Group stärkt die Gesundheit ihrer Belegschaft

Schnell, fair, verlässlich 25
Ein Wortwechsel mit Dr. Nils Reich, neuer KRAVAG-Vorstandsvorsitzender

Illustration: iStock/Intpro, suwichaw Fotos: Caroline Meister, Margit Wild/fotowild.de, Marco Grundt

Unvergleichlich orange 26
Die Hightech-Lkw der Spedition Rüdinger aus dem Hohenlohekreis prägen das Landschaftsbild

Bitte gleich einschlafen! 30
Ein Gastbeitrag von Hirnforscher Professor Volker Busch

„Eine Geschichte von Vertrauen“ 32
SLT Schwerlasttransportservice Pusch wurde von KRAVAG für den besten Imagefilm der Branche ausgezeichnet

Loslegen! 34
Steffen Obermann leitet eine Experimentierwerkstatt, die die Zufall Logistics Group zukunftsfähig macht

Gibt’s das? 35
Städte mit Namenszwilling

Der smarte Blick in den Laderaum 36
Bessere Ausnutzung der Ladekapazitäten mit KI

Die Macht der Worte 38
Michelle Manon Friedrich führte Jan Zeibig durchs Digital Hub Logistics & Commerce

Frauen gesucht! 42
Wie Unternehmen von Chancengleichheit für Frauen in der Logistik profitieren würden

Geschichte mit Zukunft 43
Ein Rückblick auf die KRAVAG-Jubiläumsgala in der Elbphilharmonie zum 75-jährigen Bestehen

Unvergleichlich orange
Seite 26

Mit Innovationsgeist führt der Spediteur aus Leidenschaft Roland Rüdinger sein Familienunternehmen.

Filmpreis
Seite 32

SLT aus Kühlungsborn glänzt nicht nur mit dem besten Imagefilm der Branche.

Redensart
Seite 38

Michelle Manon Friedrich, die neue Community-Managerin des Digital Hubs Logistics & Commerce in Hamburg, führt Start-ups und Unternehmen zusammen.

Titelseite: Daniel Reinhardt, Illustration: iStock/Intpro, suwichaw, Picture Alliance/dpa | Jan Woitas Rücktitel: Marco Grundt

BILDGESCHICHTEN

PÜNKTLICHES GEWITTER

Auf den Tiwi-Inseln kann man sich in der Regenzeit darauf verlassen, dass es um 15 Uhr blitzt und donnert.

Im Norden Australiens vor der Küste Darwins genügt für die Wetterprognose ein Blick auf die Uhr – zumindest in der Regenzeit. Zwischen September und März türmen sich über der Tiwi-Inselgruppe stets um 15 Uhr bis zu 20 Kilometer hohe Wolkenberge auf und kündigen an, dass sich gleich ein Unwetter entlädt. Dann fallen, angekündigt von Blitz und Donner, verlässlich Regenmassen vom Himmel. Bekannt ist das Phänomen unter „Hector the Convector“: „Hector“ bedeutet im Griechischen so viel wie festhalten, während der Beiname auf Heizkonvektoren anspielt, die kalte Luft ansaugen, erwärmen und nach oben abgeben.

Ganz ähnlich funktioniert die Land-Seewind-Zirkulation, die – wenn auch weniger zuverlässig – ebenfalls auf anderen Inseln vorkommt. Dabei erwärmt die Sonne das Land schneller als das Meer. Die warme Landluft steigt nach oben, darunter entsteht ein Bodentief, die kalte feuchte Meeresluft strömt nach, steigt auf und kühlt oben ab, während sich das riesige Unwettergewölk bildet. Die Präzision über den Tiwi-Inseln zieht übrigens immer wieder Forschende an, die die chemischen Vorgänge in Gewittern vom Flugzeug aus untersuchen. *bb*

Foto: Hector 11. Exhibition image from Murray Fredericks 'Hector series'. Image courtesy of Hamiltons Gallery, London

ELEKTRIFIZIERUNG

KRAVAG Truck Charging startet in erster Pilotregion

KRAVAG Truck Charging, die Sharing-Plattform für Ladepunkte, wird in der ersten Pilotregion Baden-Württemberg erprobt. Der Startschuss dafür erfolgte Anfang November. Im Rahmen einer Kooperation mit dem Verband Spedition und Logistik Baden-Württemberg (VSL) soll das E-Ladenetzwerk mithilfe der Mitgliedsunternehmen ausgebaut werden – damit geht es einen wichtigen Schritt voran. Mit der Sharing-Plattform gewähren sich Unternehmen gegenseitig Zugang zu ihren Ladesäulen und können so von günstigen Strompreisen profitieren – die Ladepunkte lassen sich per App buchen. Die Anbieter wiederum können ihre Infrastruktur effizienter auslasten und damit Einnahmen erzielen. Dies bedeutet eine Erleichterung für alle Seiten, um die Elektrifizierung ihrer Flotten voranzubringen – vor allem mit Blick auf die fehlende Ladeinfrastruktur.

STRATEGIE

Topthema Cybersicherheit

Immer mehr Logistikunternehmen sehen Cybersicherheit als strategisch wichtig an und machen sie zu einem der Topthemen auf Führungsebene. Das ergab eine Umfrage des IT-Securityanbieters Sophos vom September 2025. Diese zeigt, dass hierzulande rund 68 Prozent der einbezogenen Unternehmen digital mit Kunden oder Lieferanten vernetzt sind, fast 30 Prozent weltweit. Über 50 digitale Schnittstellen wie Clouddienste, Partnerportale oder APIs nutzen mehr als die Hälfte der Unternehmen. Dies erhöhe die Effizienz, steigere aber gleichzeitig das Risiko von Cyberangriffen, so Sophos. Entsprechend setzen bereits viele Unternehmen auf Sicherheitsmaßnahmen: Sie verfügen über Back-up-Strategien (63 Prozent), schulen regelmäßig ihre Mitarbeiter (61 Prozent) und nutzen externe Securityservices und -lösungen (über 50 Prozent).

INNOVATION

Datenbrille für Zusteller

Amazon stattet Paketboten mit intelligenten Smartglasses aus. Mit im Sichtfeld eingeblendeten Informationen sollen die Zusteller sicherer und effizienter arbeiten können. Das System, das automatisch startet, wenn der Fahrer das Lieferfahrzeug verlässt, navigiert ihn beispielsweise zur Zustelladresse und lokalisiert das passende Paket im Laderaum. Dafür verbindet die Technologie künstliche Intelligenz mit computergestützter Bildverarbeitung. Weitere Verbesserungen sind bereits angekündigt: Künftige Brillenmodelle sollen die Fahrer etwa auf Zustellfehler hinweisen und vor Haustieren auf dem angesteuerten Grundstück warnen.

LOGISTIKPROZESSE

Großes Potenzial für KI

Neun von zehn Unternehmen sehen Chancen, mit KI-Agenten Logistikprozesse effizienter zu gestalten. Das ergab eine Umfrage des Softwareunternehmens Inform. Als entscheidende Einsatzfelder nannten die Unternehmen die Absatzplanung, Bedarfsprognosen, das Bestandsmanagement und die Risikobewertung in Lieferketten. Zudem stuften sie die Transportplanung, die Produktionssteuerung und die Fertigungsoptimierung als geeignet dafür ein. Gleichzeitig sehen die Unternehmen Hindernisse; an erster Stelle stehen dabei die Qualität und Verfügbarkeit der Daten (67 Prozent). Zudem beurteilen 58 Prozent es als schwierig, KI-Agenten in bestehende IT-Systeme zu integrieren. Ebenfalls problematisch: verunsicherte und zurückhaltende Teams, so 50 Prozent der Befragten.

BALM

Zu viele technische Mängel

Auf Kabotageregeln, das Kabinenschlafverbot und technische Mängel überprüfte das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) bundesweit fast 1.600 Lkw zum Herbstanfang. Von 1.312 Lkw verstießen 4,7 Prozent gegen die Kabotagevorschriften. Von 450 Fahrern verletzten 11,1 Prozent das Verbot, die regelmäßige Wochenruhezeit im Fahrzeug zu verbringen. Und besonders heikel: Beim technischen Zustand der 94 Lkw, die darauf überprüft wurden, zeigte gut jedes vierte Fahrzeug sicherheitsrelevante Mängel.

REIFEN

Smarte Überwachung

Eine neue intelligente Analyseplattform für Lkw- und Busreifen entwickeln derzeit Forscher der Westsächsischen Hochschule Zwickau mit Experten der Firma Efleetcon. Das smarte System soll Sensordaten aus den Fahrzeugen kontinuierlich mit externen Messwerten verknüpfen und mithilfe eines speziellen Algorithmus Abnutzung und technische Defekte erkennen, bevor Ausfälle auftreten. Dank präziser Wartung lassen sich so Unfälle vermeiden und zudem Reifenverschleiß, Kraftstoffverbrauch und Emissionen reduzieren. Die Reparaturkosten sollen damit um rund fünf Prozent sinken, die Laufleistung der Reifen um gut zehn Prozent steigen. Das könnte im Schnitt jährliche Einsparungen von etwa 1.000 Euro pro Sattelzug, 600 Euro pro Lkw und 700 Euro pro Bus bringen.

Fotos: VSL, Amazon, iStock/CHOLTICHA KRANJUMNONG, iStock/ S and V Design, KRANJUMNONG, WHZ, BALM

DER DIGITALE ZWILLING REVOLUTIONIERT DIE LOGISTIK

Virtuelle Nachbildungen der Lagerlogistik helfen dabei, Abläufe effizienter zu gestalten. Dafür müssen auch Partner in der Logistikkette Daten liefern.

Das Streben nach Optimierung bestimmt die Logistik seit ihren Anfängen. Unermüdlich suchen Unternehmen Wege, um ihre Prozesse zu verbessern und Lieferketten resilienter zu gestalten. „Ein Meilenstein für den Warenumschlag ist dabei der digitale Zwilling“, sagt Thomas Schmalz, der die Implementierung dieser innovativen Technologie bei Dachser europaweit vorantreibt und bereits einige virtuelle Abbilder von Logistikzentren umgesetzt hat.

Auch weitere Logistikbetriebe wagen sich auf für sie neues Terrain und entwickeln eigene Digital Twins für ihre Distributionszentren. „Grundsätzlich geht es darum, Objekte, Prozesse, Systeme sowie die Umgebung in den Lagern, an den Rampen und selbst beim Transport identisch und in Echtzeit mit einer Software nachzubilden“, erklärt Ulrich Buhrmann, der beim IT-Dienstleister Iteratec für den Transport- und Logistikmarkt zuständig ist. Das nachgebaute Logistiklager wird als IT-System fortan mit aktuellen Informationen gespeist – meist über Kameras und Sensoren, die die reale Umgebung in der Halle erfassen. KI-basierte Software setzt diese Informationen in Echtzeit zu einer virtuellen Kopie – den digitalen Zwilling – zusammen und aktualisiert diese beständig. „So lassen sich über Algorithmen neue Erkenntnisse gewinnen und Vorhersagen treffen, um Entscheidungen zu optimieren und effizienter zu agieren“, führt Buhrmann aus. Der Echtzeitüberblick ermögliche transparente Prozesse und versetzt Logistikunternehmen in die Lage, zum Beispiel unterschiedliche Szenarien zu simulieren, beizeiten Störungen auszumachen oder von vornherein zu vermeiden.

So könne man auch geplante neue Abläufe im Lager zunächst in der virtuellen Welt testen, analysieren und anpassen, bevor sie realisiert werden. Dies helfe wiederum, Ressourcen vorteilhaft einzusetzen. Vorausschauende Wartungen mittels digitaler Zwillinge, beispielsweise von Flurförderfahrzeugen, würden dabei unterstützen, mögliche Ausfälle von technischen Geräten zu reduzieren. Und auch die Nachhaltigkeit von Transporten über die gesamte Lieferkette ließe sich irgendwann verbessern. „Die Unternehmen können über verschiedene Hebel die Kosten senken, reibungsfreier mit Partnern zusammenarbeiten sowie präziser und flexibler auf die Wünsche der Kunden eingehen“, resümiert Buhrmann.

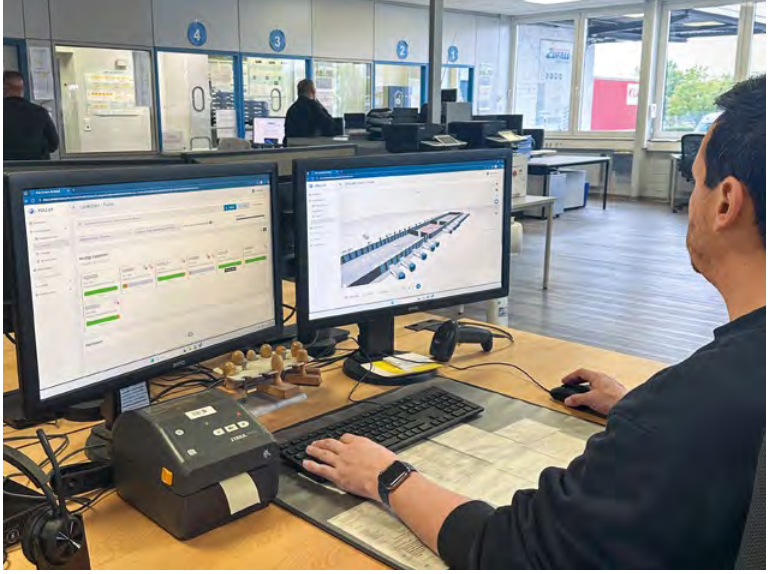
ENORME EFFIZIENZSTEIGERUNG

„Für die bisher manuell geprägte Stückgutlogistik verändert die Technologie die Tätigkeiten im Umschlagslager grundlegend und steigert die Effizienz enorm“, weiß Schmalz. An bereits sieben Standorten von Dachser interpretieren die IT-Systeme mithilfe spezieller KI-basierter Algorithmen inzwischen Daten, die von optischen Scaneinheiten permanent erfasst werden, um so in Echtzeit alle Packstücke automatisch zu

Ulrich Buhrmann *leitet als Director Market Transport & Logistics beim Düsseldorfer IT-Dienstleister Iteratec die digitalen Transformationsinitiativen für Kunden aus der Transport- und Logistikbranche.*

Illustrationen: iStock/Intpro, suwichaw, Foto: Iteratec

identifizieren, zu lokalisieren, zu vermessen und zu visualisieren. Das beschleunigt interne Prozesse, erhöht die Servicequalität für die Kunden und verringert menschliche Fehler. Künftig soll eine optimierte Laderaumausnutzung und KI-unterstützte Tourenplanung die Transportkilometer und damit die CO_2-Emissionen senken. „Ein entscheidender Faktor ist dabei die Messgenauigkeit, die durch ergänzende Technologien wie Stereokameras und Lidar-Sensoren weiter erhöht werden soll."



Bei Zufall Logistics lässt sich der Stückgutumschlag am Statusmonitor des digitalen Zwillings in Echtzeit verfolgen.

CO-ENTWICKELT MIT FRAUNHOFER

Dachser treibt bereits seit 2017 die Entwicklung von Echtzeitabbildern für alle Packstücke, Assets und Abläufe in den europäischen Transitterminals seines Stückgutnetzwerks voran. Dafür arbeiten gemischte Teams aus Wissenschaftlern und Logistikexperten im Dachser Enterprise Lab – einer gemeinsamen Forschungseinrichtung des Unternehmens und des Fraunhofer-Instituts für Materialfluss und Logistik; 2025 kamen noch Fachleute des Fraunhofer-Instituts für Intelligente Analyse- und Informationssysteme hinzu. Hier wurde das Herzstück für den Digital Twin, die Software „@ILO" (Advanced Indoor Localization and Operations), entwickelt. In den Livebetrieb gingen dann 2022 die ersten digitalen Zwillinge in Öhringen bei Heilbronn und in Unterschleißheim bei München, wo inzwischen frühmorgens der Fernverkehrseingang durchschnittlich 45 Minuten schneller verarbeitet werden kann. Längst skaliert Dachser das Projekt auch europaweit – im kommenden Jahr mit bis zu zehn neuen Standorten. An den schon bestehenden sieben @ILO–Distributionszentren werden an den Eingängen fast alle Packstücke automatisch erfasst, sodass in diesem Jahr vier Millionen manuelle Scans wegfallen. Demnächst soll die Technologie auch an den Ausgängen laufen und damit die vollständigen Warenflüsse abbilden.

Thomas Schmalz *verantwortet bei Dachser als Head of Production Management die Implementierung innovativer Technologien.*

ÜBERBLICK IN ECHTZEIT

„Als wir von der Grundidee erfahren hatten, war sofort klar, dass wir für uns einen eigenen digitalen Zwilling brauchen", erzählt Mark Henkel, der bei der Zufall Logistics Group für Innovationen verantwortlich ist. Heutige Lieferketten sind komplex, aber beispielsweise durch extreme Wetterereignisse und Cyberangriffe immer störanfälliger – daher seien eine erhöhte Transparenz und die Steigerung der Flexibilität Gold wert. Und nicht zuletzt helfe das virtuelle Abbild dabei, dem Fachkräftemangel zu begegnen. In den kommenden Jahren gingen auch bei Zufall viele qualifizierte Kräfte in den Ruhestand – diese Lücke können die Effizienzgewinne, die die neue Technologie bringen soll, zumindest teils schließen.

Deshalb konzentriert man sich bei Zufall gegenwärtig darauf, den Stückgutumschlag im Lager in die virtuelle Welt zu überführen. Statt einer ausgedruckten Ladeliste nutzen die Fahrer inzwischen Tablets oder Handscanner, um den aktuellen Ladungsstand zu überprüfen. Dieser wird mithilfe von Algorithmen im IT-System

Fotos: Zufall Logistics, Dachser, Christian Wolter, iStock/suwichaw

laufend erfasst. So haben sie alle relevanten und aktualisierten Details zu den Packstücken vor Augen. „Wichtigste Aufgabe der Anwendung ist es, jederzeit den Überblick zu haben und die Fachkräfte der Spedition dadurch so kompetent zu unterstützen, dass sie sich schneller zurechtfinden. Die Fahrer, die ihre Lkw für die Nahverkehrsrouten beladen, müssen zum Beispiel nicht mehr aufwendig suchen, sondern finden die richtigen Packstücke sofort und kommen pünktlicher ans Ziel“, sagt Henkel, der bereits darüber nachdenkt, mit Unterstützung des digitalen Zwillings eine chaotische Stellplatzbelegung zu testen, um leere Flächen möglichst rasch wieder zu belegen und den vorhandenen Raum ökonomischer auszunutzen.

SIMULATIONEN ERMÖGLICHEN GENAUERE PROGNOSEN

Vor gut drei Jahren begann die Vorarbeit bei der Zufall Logistics Group. „Anfang 2025 haben wir dann ein sechsköpfiges Team für das zukunftsweisende Projekt aufgestellt“, berichtet Henkel. Schon neun Monate später startete man in der ersten Ausbaustufe damit, die Abläufe rund um die Ladeliste virtuell abzubilden. „Ein Grundmodell zu generieren, dauert meist nur wenige Monate“, sagt Buhrmann. Das klingt erst einmal wenig. Vor dem praktischen Einsatz stehen aber einige Hürden. Denn um die Technologie im täglichen Geschäft nutzen zu können, gilt es, fragmentierte Daten in ein konsistentes Bild zusammenzuführen und unterschiedliche IT-Systeme zu integrieren. „Ohne aktuelle und vollständige Informationen kann ein noch so perfektes Modell die Realität nicht nachbilden“, so Buhrmann.

Solche Unwägbarkeiten kennt auch Sebastian Meißner, Professor für Produktionsmanagement und Logistik an der Hochschule Landshut. Ende März 2025 hat er mit weiteren Partnern das Forschungsprojekt „TwinTraSys“ abgeschlossen. In diesem Rahmen war er daran beteiligt, einen simulationsbasierten digitalen Zwilling für Transportsysteme im Distributionszentrum des Babynahrungsherstellers Hipp zu schaffen. Dieser gestattet es, im laufenden Betrieb Transporte und mögliche Engpasssituationen zu simulieren und für die nächsten Tage exakter vorherzusagen. „Dabei geht es vor allem darum, die optimale Anzahl der Stapler, die in verschiedenen Lagerbereichen eingesetzt werden, zu prognostizieren und den Zeitpunkt der Freigabe unterschiedlicher Auftragstypen fortlaufend zu optimieren“, führt Meißner aus. Damit kann Hipp seine Prozesse besser abstimmen, Spitzen im Personaleinsatz glätten und die Waren zuverlässiger zur Abholzeit bereitstellen.

Mark Fabian Henkel *arbeitet bei Zufall Logistics im Bereich Forschung und Entwicklung (FuE) an strategischen Zukunftsthemen der Logistik.*

DAS GESCHÄFT WIRD DIGITAL

„Um zukünftige Transportbedarfe vorhersagen zu können, mussten wir Trainingsdaten aus unterschiedlichen IT-Systemen für das KI-basierte Lernen gezielt erfassen und zusammenführen“, erzählt Meißner. Das Forschungsprojekt bezog dafür neben den in-

Die permanente Erfassung und Vermessung der Packstücke erfolgt vollautomatisiert, ohne die Abläufe im Lager zu stören.

Mithilfe standardisierter Datamatrix-Codes, die QR-Codes ähneln, erfasst die „@ILO-Software“ bei Dachser stets die exakte Position aller Waren im Lager und ermittelt die Packmaße.

Sebastian Meißner
ist Professor für Produktionsmanagement und Logistik an der Hochschule Landshut. Sein Forschungsschwerpunkt sind intelligente Produktions- und Logistiksysteme, darunter insbesondere digitale Zwillinge.

nerbetrieblichen Ressourcen auch die Speditionen ein, die die Ware anliefern und abholen. „Wer seinen Platz in den engmaschigen Netzwerken der Logistik halten und ausbauen möchte, muss sich entsprechend digital aufstellen“, sagt Buhrmann. Transportfirmen, die es in einigen Jahren nicht schaffen würden, zumindest die Positionsdaten der Lkw über IT-Schnittstellen auszutauschen und Anfragen digital entgegenzunehmen, könnten bald vielleicht keine Aufträge mehr von ihren Partnern abwickeln, meint er.

UNERSCHÖPFLICHE POTENZIALE

Im Projekt „TwinTraSys“ flossen etliche Informationen zusammen: Wie viele Staplerfahrer stehen zur Verfügung? Welche Versandaufträge stehen an einem Tag an? Wann kommen die Speditionen, um die Lieferung abzuholen? Und wo kommt es wahrscheinlich zu Verspätungen? „Um all diese Puzzlestücke zu einem detaillierten Bild zusammenzufügen, haben wir vorab intensiv daran gearbeitet, die Daten aller Beteiligten zu integrieren, über die verschiedenen Systeme und Plattformen hinweg nutzbar zu machen und reichlich Zeit in die Validierung gesteckt“, sagt Meißner. Denn erst eine gute Qualität und Konsistenz der Daten ermöglicht es, vorausschauend unterschiedliche Konstellationen zu beleuchten und Handlungsalternativen automatisiert zu bewerten.

Massenhaft Daten zu erheben und miteinander zu verknüpfen, das funktioniert nur mit einer umfassenden IT-Infrastruktur. „Wir haben zuerst die Verkabelung in den Terminals ertüchtigt, um die neue Datenflut überhaupt verarbeiten zu können“, berichtet Thomas Schmalz von Dachser. Die optischen Scaneinheiten, die in sechs Metern Höhe an der Hallendecke installiert wurden, haben jedwede Veränderung im Blick. Allein in Unterschleißheim sind es rund 400, in Öhringen über 600 Stück.

„Viele Unternehmen setzen auf standardisierte Hallenlayouts. An unseren sechs Standorten von Zufall Logistics ergeben sich hingegen – historisch bedingt – sehr unterschiedliche Anforderungen. Entsprechend flexibel muss daher bei uns ein digitaler Zwilling sein, denn jede Halle benötigt individuelle Kamerasysteme“, schildert Henkel. An den beiden Hallentoren erfassen jeweils Kameras und Scanner die aufgeklebten Codes der Packstücke. Weitere Sensoren in der Halle nehmen zudem Bewegungen auf, wodurch die KI zum Beispiel erkennt, was die Fahrzeuge gerade tun. Sie sind genauso wie die Handscanner und die Flurförderfahrzeuge über Bluetooth an die Softwareplattform, die den Digital Twin abbildet, angebunden. So lässt sich heute bei Zufall genau analysieren, wie die Ladeplätze ideal ausgelastet werden und wie die Fahrer Packstücke schneller verladen können. „Wenn man in ein Thema eintaucht, tun sich sofort wieder zig weitere Optionen auf“, umreißt Henkel das riesige Potenzial der Technologie und denkt schon über weitere Anwendungen nach.

Bald könnte sich der Raum der Möglichkeiten ohnehin weiten. „Bisher decken die digitalen Zwillinge in der Logistik vor allem das ab, was sich in den Lagerhallen abspielt“, beobachtet Buhrmann von Iteratec. Und Lkw seien in der Regel noch nicht in die Modelle integriert. „Um die Logistikkette vollends zu optimieren, wollen wir bereits bei den Transporten ansetzen.“ Eine automatisierte Kommunikation zwischen Lkw und Lagerhaus funktioniere bislang nicht automatisiert – aber auch das werde kommen, meint Buhrmann. Und sicherlich in nicht allzu ferner Zukunft. *bb*

Fotos: Dachser, Hochschule Landshut, SVG Service und Vertrieb, SVG Service und Vertrieb Süd GmbH

GESTATTEN, MEIN NAME IST HARRY BOT

Bei der SVG Süd wird künftig ein digitaler Wissenszwilling des ehemaligen Vertriebsleiters die Mitarbeiter unterstützen.

Harald Kapfer als Vertriebsleiter und Ruheständler: Mit seinem digitalen Wissenszwilling Harry Bot bewahrt die SVG Süd die Erfahrungen ihres ehemaligen Kollegen (hier gleich zweimal im KI-generierten Bild).

Er heißt Harry Bot und ist der virtuelle Zwilling von Harald Kapfer – jedenfalls, was das Fachwissen angeht, das der ehemalige Vertriebsleiter der SVG Süd in 42 Betriebsjahren angesammelt hat. Dies hat der KI-basierte Bot in weiten Teilen übernommen.

„Unsere kundigen Mitarbeiter sind unser wertvollstes Kapital. Um ihre über Jahre erworbenen Kenntnisse langfristig zugänglich zu machen, eröffnet künstliche Intelligenz inzwischen beeindruckende Möglichkeiten“, betont Thomas Straßer, Geschäftsführer der SVG Süd. Als der Ruhestand von Harald Kapfer nahte, kam schnell die Idee auf, seinen Erfahrungsschatz mit einem sogenannten Second Brain, also einem digitalen Wissensmanagementsystem, zu bewahren. „Ich fand die Idee sofort spannend. Bei der SVG Süd herrscht eine offene Kultur, in der es geschätzt wird, sein Know-how weiterzugeben“, berichtet Kapfer.

Für die Entwicklung des Bots starteten im August 2024 die ersten Interviews mit Kapfer sowie mit drei weiteren sachkundigen und langjährigen Vertriebskräften anderer SVGen. Darüber hinaus hat das System bisher über 200 einschlägige Dokumente erfasst, darunter Schulungsunterlagen zu Transportrisiken, rechtliche Texte und Serviceinformationen. „Wir haben alle Quellen sorgfältig ausgewählt und, wo nötig, geprüft“, erzählt Straßer.

KOMPETENZ BEWAHREN

Damit der Bot auf Fragen dezidiert antworten kann, ordnen die KI-Algorithmen die Informationen bestimmten Begriffen und Themen logisch zu – und da alles im Unternehmen bleibt, ist der Datenschutz stets gewährleistet.

Die Testphase läuft bereits. „Das Feedback fällt bisher sehr positiv aus“, berichtet Straßer. Ob knifflige rechtliche Fragen, Details zu Verträgen und Kundenprozessen oder die Vorbereitung von Kundengesprächen – Harry Bot kennt sich auf allen Feldern aus und hilft in allgemeinverständlicher Sprache. „So kann er mit seinem umfassenden Know-how die Mitarbeiter künftig entlasten und unseren Service weiter verbessern.“

Noch in der ersten Jahreshälfte 2026 soll die Technologie im Betrieb eingeführt werden. Danach wird der neue digitale Kollege laufend gepflegt und mit neuen Informationen versorgt. „Wir wollen schließlich nicht nur historisches Wissen konservieren, sondern es auch lebendig halten“, so Straßer.

bb

LOGISTIKWELT „GRÜN-WEISS“

Die Bundeswehr will stärker mit zivilen Transport- und Logistikunternehmen kooperieren. Das bringt große wirtschaftliche Chancen – aber auch hohe Anforderungen.

„Weiße“ Fahrzeuge – so werden bei der Bundeswehr traditionell die Lkw kommerzieller Dienstleister genannt. Bislang spielten sie neben den „grünen“ Fahrzeugen der Truppe eine eher untergeordnete Rolle, doch das soll sich in Zukunft ändern. Denn die Bedrohungslage hat sich verschärft: Seit der russischen Invasion in der Ukraine schließen Militärstrategen einen Angriff auf die Ostgrenze der NATO nicht mehr aus. In diesem Fall müssten schätzungsweise 800.000 Soldaten plus Material durch Deutschland transportiert werden – ohne Unterstützung durch die zivile Logistikwirtschaft unmöglich.

„Derzeit bestehen sowohl im Bereich der Transport- als auch der Bevorratungskapazitäten, hier insbesondere der Kraftstoffbevorratung, Defizite“, sagt Generalmajor Jochen Deuer, Kommandeur des Logistikkommandos der Bundeswehr in Erfurt. Aber nicht nur in dieser Hinsicht wolle man die Zusammenarbeit mit zivilen Anbietern intensivieren, so Deuer. „Es gibt ein breites Spektrum an gemeinsamen Aufgaben, die wir in Zukunft zwingend gemeinsam schultern müssen.“ Neben Lagerung und Transport umfasse das Verpflegung, Unterbringung und Instandhaltung. Doch welche Dienstleister profitieren von der „Zeitenwende“ in der militärischen Logistik? Und wie gelingt der Einstieg?

Die zivil-militärische Zusammenarbeit im der Logistikbranche ist klar und umfassend geregelt.

Auf vielen Ebenen läuft die „weiß-grüne“-Zusammenarbeit schon gut. Als Bundeswehrsoldaten zum Einsatz ins afrikanische Mali aufbrachen, flogen sie mit einer Chartermaschine von Kühne+Nagel dorthin. Die Bahntochter DB Cargo führte zuletzt pro Jahr 292 Eisenbahntransporte für die Truppe durch, und erst im Februar hat die Bundeswehr den Rüstungskonzern Rheinmetall beauftragt, entlang der möglichen Marschrouten Rast- und Sammelräume aufzubauen.

AUFTRAGGEBER MIT BESONDEREN ANFORDERUNGEN

Doch um den Kunden Bundeswehr zu gewinnen, braucht es Anstrengungen. „Es ist etwas anderes, einen Panzer zu transportieren als einen Raupenbagger“, betont Klaus Peter Lungmuß. Der ehemalige Bundeswehroffizier hat nach seiner aktiven Militärzeit in der Speditionsbranche gearbeitet und ist heute als Berater tätig. Der Transport eines Panzers unterliege dem Kriegswaffenkontrollgesetz, erklärt Lungmuß, „und die Bundeswehr erwartet, dass Spediteure darauf vorbereitet sind“.

Zu den besonderen Anforderungen gehört, dass nur Fahrpersonal aus Deutschland oder einem NATO-Mitgliedsland eingesetzt werden darf. Nicht erlaubt sind zum Beispiel Fahrer aus Afghanistan, der Russischen Föderation oder der Ukraine, da diese Länder auf der sogenannten „Staatenliste“ mit besonderen Sicherheitsrisiken des Innenministeriums stehen. Das macht die Personalplanung für Spediteure schwierig. Im Krisenfall drohen sogar akute Engpässe, weil viele ausländische Kräfte dann für den Militärdienst in ihre Heimat zurückkehren könnten. Eine Lücke von 300.000 Fahrern sei möglich, warnt der Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL).

HOHER AUFWAND ZAHLT SICH AUS

Neben speziellen Personalanforderungen gilt bei militärischen Transporten auch ein besonders straffer Zeitplan. Das Kriegswaffenkontrollgesetz verlangt, dass Güter innerhalb von fünf Tagen ihr Ziel erreichen müssen, sonst entstehen Melde-

Foto: Freepik/tksonique, Picture Alliance/dpa | Jan Woitas

Im Zuge von Bundeswehr- und NATO-Übungen mittlerweile häufiger zu sehen: Panzer-Schwertransport durch einen privatwirtschaftlichen Logistikdienstleister

und Abstimmungspflichten. Gefahren wird auf einer genau geplanten Strecke, oft mit Begleitpersonal. „Die Güter müssen ständig unter Aufsicht stehen“, betont Lungmuß.

Militärische Logistik bedeutet freilich mehr als nur Panzertransporte. So hat die Bundeswehr zum Beispiel mit über 250 Möbelspediteuren eine Rahmenvereinbarung abgeschlossen, um von ihnen Umzüge abwickeln zu lassen. Jüngling International aus dem württembergischen Oberndorf-Bochingen gehört seit fast 20 Jahren dazu. „Man muss die Richtlinien kennen, diskret und seriös agieren“, sagt Geschäftsführer Oliver Hauer. Zu den Besonderheiten des Geschäfts gehört, dass man mit dem Auftraggeber Bundeswehr nicht werben darf. Außerdem ist eine genauere Dokumentation gefordert als bei normalen Privatumzügen, etwa Inventarlisten. Der Aufwand lohne sich aber, so Hauer. „Wenn man gute Arbeit leistet, ist das eine dankbare Kundschaft.“ Offiziere ziehen während ihrer Laufbahn schließlich bis zu zehn Mal um. Wenn sie mit einem Umzugsunternehmer zufrieden sind, halten sie ihm oft die Treue.

ZIVILER BEITRAG ZUR RESILIENZ

Ein wichtiges Bindeglied zur Truppe stellt das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) dar. Es pflegt eine Datenbank von deutschen Unternehmen, die sich bereit erklärt haben, im Krisenfall Güter oder Personen zu befördern. Wer hier aufgenommen wird, erhält eine sogenannte ZN-Urkunde (Zivile Notfallvorsorge). Das BALM steht im ständigen Austausch mit diesen Firmen, fragt Kapazitäten und Kompetenzen ab. Im Verteidigungsfall will das Bundesamt für die Bundeswehr passende Transport- und Logistikpartner organisieren. Erst im Juli wurde dazu ein Kooperationsvertrag unterschrieben.

Der militärische Markt ist für zivile Dienstleister durchaus chancenreich, doch er birgt auch neue Risiken: gezielte IT-Angriffe, Ausspähung und Sabotage durch den potenziellen Gegner. „Außerdem ist laut deutschen Diensten davon auszugehen, dass es zu Anwerbeversuchen kommt“, so Experte Lungmuß. Dennoch sollten sich Unternehmen stärker im militärischen Sektor engagieren, findet der Ex-Offizier. „Das dient letztlich einer gesamtgesellschaftlichen Resilienz und damit der Abschreckung.“ Will sagen: Sieht der Gegner, dass die Streitkräfte eines Landes von einer leistungsfähigen Logistikbranche unterstützt werden, überlegt er sich genauer, ob er einen Angriff wagt. *cg*

Kerstin Wendt-Heinrich hat bundesweit 29 Notfalllager aufgebaut, hier steht sie im Hamburger Lager. So können die Kunden flächendeckend in Deutschland innerhalb von zwei Stunden versorgt werden – rund um die Uhr und an jedem Tag im Jahr.

Foto: XYZ

EINE FAMILIE MIT INNOVATIONSGEIST

TOP Mehrwert-Logistik verbindet Logistik mit Technik. Seit jeher treibt das Familienunternehmen Innovationen voran.

Tempo und Technik – das ist die Kombination, mit der das Hamburger Unternehmen TOP Mehrwert-Logistik in der Branche andere hinter sich lässt. Als deutschlandweit führender Anbieter von präziser Hochverfügbarkeitslogistik, verbunden mit technischem Service, ist der Mittelständler zur Stelle, wenn die Produktion stillsteht, medizinische Geräte ausfallen, der Fotodrucker im Drogeriemarkt streikt oder jetzt und gleich ein Ersatzteil für einen Funkturm eines Telekommunikationsanbieters ausgetauscht werden muss.

Der Firmenname ist Programm. „Wir geben den Transporten auf vielfältige Weise mehr Wert, indem wir Zusatzleistungen vor und nach dem Transport übernehmen“, erklärt Geschäftsführerin Kerstin Wendt-Heinrich. Das Unternehmen lagert und liefert nicht nur wichtige Ersatzteile – die Servicetechniker bauen diese beim Kunden auch ein, reparieren Rechner und Drucksysteme, installieren Software oder nehmen den Roll-out neuer IT-Systeme vor. Sie tauschen ebenso Kassensysteme wie Patientenmonitore aus, bauen Röntgenröhren mit ein und schließen Dialysegeräte an. Das gilt für 365 Tage im Jahr, rund um die Uhr. Neben Lösungen zu Logistik, Lagerhaltung, technischem Service und Callmanagement bietet TOP Mehrwert-Logistik Strategieentwicklung und Beratung. „Wir integrieren uns in die Systeme der Kunden, manchmal kümmern wir uns um einen Baustein und manchmal um die gesamte Architektur.“ Dafür sind 200 eigene, spezialisierte Techniker sowie 600 technische Kuriere, teils von Leistungspartnern, im Einsatz. Um eine hohe Qualität zu sichern, werden sie im hauseigenen Schulungszentrum in Essen trainiert.

„Wir geben den Transporten auf vielfältige Weise mehr Wert, indem wir Zusatzleistungen vor und nach dem Transport übernehmen.“

Kerstin Wendt-Heinrich
Geschäftsführerin von TOP Mehrwert-Logistik

OFT ZÄHLT JEDE MINUTE

Wenn es brennt, sind die technischen Kuriere teils schon innerhalb von 60 Minuten da. „Das gilt allerdings nur für bestimmte Gebiete. Zwei Stunden garantieren wir aber für jeden Ort in Deutschland – lediglich für die Inseln und die Zugspitze brauchen wir länger“, berichtet Wendt-Heinrich. Wählt der Kunde den Same-Day-Service, kann er ebenso Lieferungen innerhalb von vier, sechs oder acht Stunden erhalten oder mit dem Next-Day-Service am nächsten Tag – je nachdem, wie dringlich es ist und welchen Servicelevel er vereinbart hat.

Nicht selten zählt aber jede Minute. So etwa, wenn ein Sendeelement eines Funkturms ausfällt. Dann geht eine Ersatzteilbestellung per App bei TOP Mehrwert-Logistik ein, und das IT-System prüft sofort, wo sich das nächstgelegene Lager mit der benötigten Komponente befindet. Handelt es sich um mehrere Teile, die an unterschiedlichen Standorten liegen, sucht das System nach

Fotos: Daniel Reinhardt

Kerstin Wendt-Heinrich setzt, wie bereits zuvor ihr Vater Friedrich Wendt, auf starke Kooperationen, um neue umfangreiche Services anbieten zu können.

Substituten, um Fahrten zu reduzieren. Insgesamt 29 Notfalllager betreibt das Unternehmen überall in Deutschland; ein Zentrallager in Kelsterbach gleich neben dem Frankfurter Flughafen dient zudem als logistischer Hub. Über das eigene Liniennetz werden alle Depots jede Nacht wieder aufgefüllt, damit sie für plötzliche Ausfälle bei den Kunden gerüstet sind. „Die Technik und die Ersatzteile verändern sich laufend. Darüber hinaus stellen sich mittlerweile alle Branchen digital auf und brauchen schnelle technische Unterstützung – damit wandelt sich das Geschäft, und es wächst“, so Wendt-Heinrich.

MASSGESCHNEIDERTE PROZESSE

Digitalisierung und Automatisierung spielen ohnehin eine entscheidende Rolle, um die reibungslosen Abläufe zu gewährleisten. „Schon mit der Unternehmensgründung im Jahr 1997 haben wir Schnittstellen zu unseren Kunden eingerichtet, auch wenn wir es nicht Digitalisierung genannt haben“, sagt Wendt-Heinrich. Heute machen sich die Entwickler der IT-Abteilung bei neuen Projekten sofort an die Arbeit, um bereits für den nächsten Tag die Anforderung interoperabel einzupflegen und Prozesse maßgeschneidert anzupassen. Die Kunden geben dafür unter anderem alle installierten Geräte samt der Standorte an, die die Servicetechniker von TOP Mehrwert-Logistik oft auch regelmäßig warten.

„Technik und Innovationen trägt unsere Familie in ihrer DNS“, erzählt Wendt-Heinrich. Ihr Mann Dirk Heinrich ist Ingenieur für physikalische Technik und Entwicklung. Sohn Maxim ist Nanowissenschaftler, der jüngere Bruder Moritz studiert derzeit Jura – sie beteiligen sich inzwischen als Gesellschafter in der Firmengruppe. Und der Großvater der beiden, Friedrich Wendt, „hatte schon immer einen Techniktick“, sagt Tochter Kerstin. Als Pionier gründete er 1985 gemeinsam mit Partnern den ersten bundesweiten Nachtexpress NET. Sie selbst hat 1997 den ersten Hochverfügbarkeitsservice angeschoben, der Technik und Notfalllogistik vereint. Nach wie vor bauen Unternehmungen bei Wendt-Heinrich auf Werten auf, die das Familienunternehmen seit der Gründung prägen: Zuverlässigkeit, Loyalität und Verbindlichkeit. „Wir sind hanseatische Kaufleute. Wenn möglich, würde ich noch wie mein Großvater per Handschlag arbeiten.“

EIGENE FORSCHUNGSABTEILUNG

Mithilfe welcher Technologien sich die Leistungen weiter verbessern lassen, leuchtet die umtriebige Unternehmerin stets aufs Neue aus – egal ob mit Projekten zu Lieferdrohnen, 3D-Druckern oder VR-Brillen. Schon lange führt TOP Mehrwert-Logistik eine eigene Forschungsabteilung, in der mittlerweile Maxim Heinrich neue Softwarelösungen und Technologien voranbringt. „Unser gesamtes Team ist sehr kreativ und treibt unsere digitale Transformation nach vorn. Wir sind hier alle eine große Familie, die an einem Strang zieht“, so Wendt-Heinrich. Inspiration für neue Wege liefert dazu auch ihr ehrenamtliches Engagement in verschiedenen Verbänden. Über die Logistik-Initiative Hamburg etwa, wo sie Vorstandsvorsitzende ist, pflegt sie einen engen Austausch mit dem Innovationszentrum Digital Hub Logistics & Commerce. Mittlerweile arbeitet TOP Mehrwert-Logistik mit einem Start-up aus dem Hub zusammen, um die eigene Routensteuerung per KI weiter zu optimieren. „Aber auch anderswo, sei es im Service-Verband KVD oder in der Versammlung Ehrbarer Kaufleute, beflügelt uns das Netzwerk.“ Ohnehin: Enge Kooperationen kultiviert das Unternehmen seit jeher –

Fotos: Daniel Reinhardt

Innovationen und Technik – dafür begeistern sich Kerstin Wendt-Heinrich genauso wie ihr Mann Dirk Heinrich und Sohn Maxim.

„nur so kann ein Mittelständler Dienste anbieten, die sonst nur Konzerne erbringen würden“, betont Wendt-Heinrich.

Und der nächste Zukunftsbereich? Den hat man bei TOP Mehrwert-Logistik bereits mit der Kreislaufwirtschaft im Visier. „Wir betreuen schon heute oft den gesamten Zyklus der technischen Geräte.“ Dazu gehöre es, defekte Komponenten und ganze Geräte zurückzunehmen, wiederaufzubereiten und einzulagern sowie zu reparieren. „Wenn wir alle nachhaltiger werden wollen, können wir defektes Equipment, das sich wieder richten lässt, nicht einfach im großen Stil entsorgen.“ Schon heute gehören zwei Reparaturzentren zum Unternehmen, das für Reparaturen zudem mit spezialisierten Dienstleistern zusammenarbeitet. „Das Thema Nachhaltigkeit liegt uns als Familienunternehmen sowieso am Herzen“, verweist Wendt-Heinrich, „schließlich sollen unsere Kinder und Enkel künftig noch gut auf diesem Planeten leben können.“ *bb*

ZUM UNTERNEHMEN
TOP MEHRWERT-LOGISTIK

TOP Mehrwert-Logistik, 1997 von Kerstin-Wendt Heinrich gegründet, gehört zur Wendt-Firmengruppe. Alles begann 1930 mit einem Rollfuhrunternehmen, das ihr Vater Friedrich Wendt später unter anderem mit dem ersten bundesweiten Nachtexpress innovativ ausbaute. TOP Mehrwert-Logistik verbindet Technik und Logistik in einem Hochverfügbarkeitsservice, der mit 29 Standorten, 200 Beschäftigten und 600 technischen Kurieren zu den führenden Anbietern zählt. Wendt-Heinrich engagiert sich zudem in mehreren Verbandsvorständen – neben der Logistik-Initiative Hamburg beispielsweise auch im Verband Straßengüterverkehr und Logistik Hamburg sowie im Ausschuss für Mobilität und Hafen der Handelskammer Hamburg.

›› www.top-mehrwert-logistik.de

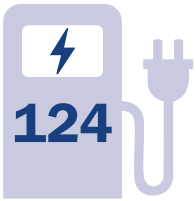
TRANSPORT SOLL CLEAN WERDEN

Neun EU-Mitgliedsstaaten, darunter Deutschland, errichten derzeit einen „Clean Transport Corridor“, damit entlang der TEN-V-Verkehrsachsen ein leistungsfähiges E-Ladenetz für emissionsfreie Lkw entsteht.

DAS VORHABEN

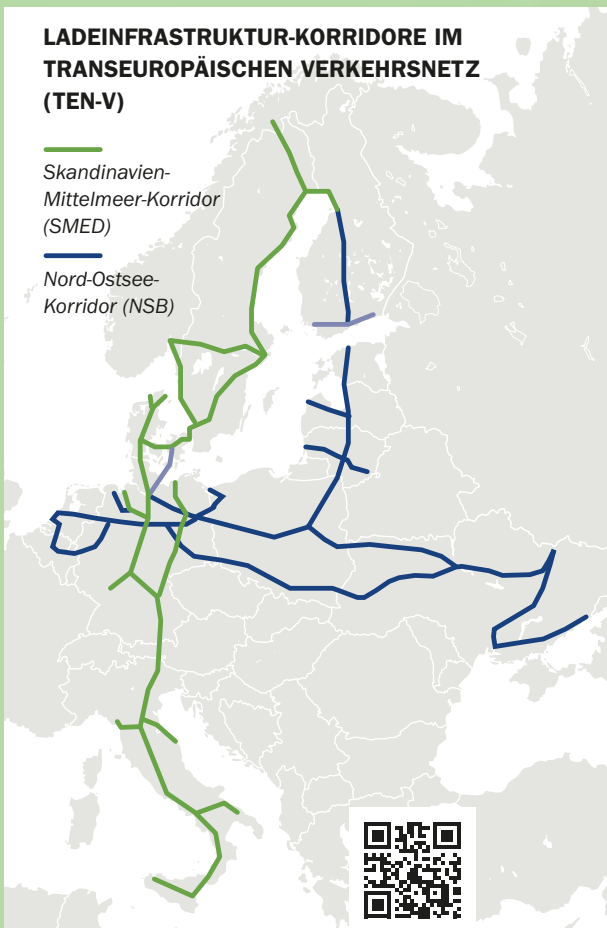
Zwei zentrale wichtige Verkehrsachsen im transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-V) sollen zu „sauberen“ Logistikkorridoren werden. Entlang dieser Strecken soll bis zum Jahr 2030 ein lückenloses E-Ladenetz entstehen. Der Nord-Ostsee-Korridor verläuft von Westen nach Osten und kreuzt die Länder Belgien und die Niederlande, Deutschland und Polen und geht dann übers Baltikum und Finnland bis nach Nordschweden. Von Norden nach Süden verläuft der Skandinavien-Mittelmeer-Korridor, nämlich von Nordschweden bis Sizilien. Auch er kreuzt Deutschland, wodurch gleich mehrere für den Schwerlastverkehr wichtige Bundesautobahnen betroffen sind. Die Hauptachse verläuft hierzulande über Hamburg, Frankfurt, Nürnberg und München, zusätzlich gibt es eine Verzweigung ab Nürnberg über Berlin bis zur deutschen Ostseeküste.

STATUS QUO



Derzeit gibt es entlang der beiden TEN-V-Korridore bereits 124 Ladeinfrastruktur-Pools, weitere 278 befinden sich in der Planung. Ziel ist es, bis 2030 ein flächendeckendes, leistungsfähiges Schnellladenetz für Lkw entlang des TEN-V-Kernnetzes zu schaffen. Konkrete Ausbauzahlen nur für Deutschland umfassen etwa 350 Schnellladestandorte entlang der Bundesautobahnen mit rund 1.800 Megawatt-Charging-System(MCS)-Ladepunkten. Mindestens zwei Ladepunkte mit je mindestens 350 Kilowatt sind pro Standort vorgesehen, um die Ladezeiten während gesetzlicher Pausen möglich zu machen.

LADEINFRASTRUKTUR-KORRIDORE IM TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZ (TEN-V)



Eine vollständige interaktive Karte finden Sie hier: https://t1p.de/TENtec

DAS ZIEL

Die europäischen Lkw-Hersteller zeigen, dass emissionsfreier Fernverkehr technisch möglich ist. Damit er auch in der Praxis umsetzbar ist, bedarf es aber auch einer lückenlosen E-Ladeinfrastruktur. Der Clean Transport Corridor soll dabei die EU-Verordnung über die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR) ergänzen, in der bereits seit 2023 verbindliche Mindestanforderungen an öffentliche Ladestationen sowohl für Pkw als auch Lkw festgelegt sind.

DIE INITIATOREN

Zu den Unterzeichnern der Initiative zählen neben dem Bundesverkehrsminister auch seine Amtskollegen aus Belgien, Dänemark, Litauen, den Niederlanden, Malta, Österreich, Polen und Schweden. Nicht beteiligt sind Lettland, Estland, Finnland und Italien – obwohl auch durch diese Staaten die beiden TEN-V-Korridore verlaufen. Im Rahmen eines Aktionsplans, mit dem die EU-Kommission den Absatz für emissionsfreie Nutzfahrzeuge fördern will, unterstützt sie das Vorhaben und ist in die Planung mit eingebunden.

Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder

DIE HINDERNISSE

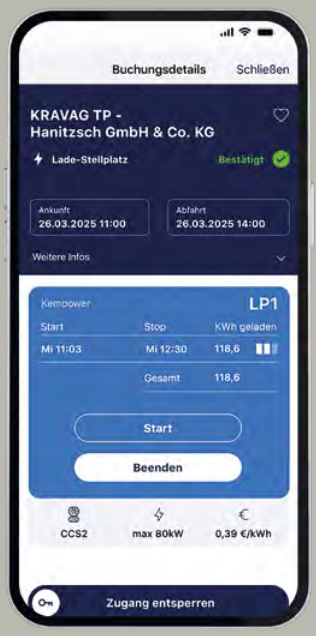
Viel Papierkram, hohe Kosten für die Landnutzung und Erschließung sowie eine unzureichende Netzkapazität sind bislang die Bremsklötze für einen schnellen Ausbau der Ladeinfrastruktur. Im Fokus der Initiative stehen deshalb nicht nur der technische Aufbau der Lader an sich, sondern auch beschleunigte Genehmigungsverfahren und der Abbau administrativer Hürden sowie das Mobilisieren von Finanzmitteln und die Durchsetzung eines vorrangigen Netzausbaus. Erreicht werden soll dies, indem eine bestehende Erneuerbare-Energien-Richtlinie der EU, die beschleunigte Genehmigungs- und Planungsverfahren zulässt, um die Stromnetze zu ertüchtigen, künftig auch für den Ausbau des Ladenetzes greift. *men*

Foto: iStock/smartboy10, Freepik/juicy_fish, Tobias Koch

KRAVAG TRUCK CHARGING

KRAVAG Truck Charging ist ein gemeinsam mit dem R+V-Konzern entwickeltes innovatives Ladenetzwerk für Elektro-Lkw im Straßengüterverkehr. Es adressiert das Problem der begrenzten öffentlichen Ladeinfrastruktur, indem es Speditionen ermöglicht, Ladesäulen anzubieten und reservierbar zu machen. Die Anbieter können so zusätzliche Einnahmen erzielen, sodass sich ihre Investition schneller amortisiert. Über die App können Fahrer Ladeslots auf betrieblichen Ladesäulen anderer Speditionen buchen und bezahlen, was ihnen flexiblere Ladepausen und eine bessere Planung ermöglicht.

›› www.kravag-truck-charging.de



ALLES IM GLEICH-GEWICHT

Das Fitnessstudio, das die Seifert Logistics Group in ihrer Ulmer Firmenzentrale eingerichtet hat, wird gut von den Angestellten angenommen.

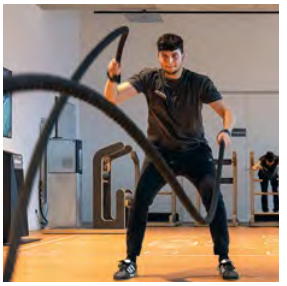
Die Seifert Logistics Group stärkt die Gesundheit ihrer Belegschaft und bietet sogar ein eigenes Fitnessstudio im Unternehmen.

Fit in der Firma: „Wenn es unserer Mannschaft gut geht, geht es uns gut“, bekräftigt Axel Frey, CEO der Seifert Logistics Group aus Baden-Württemberg. Dabei hilft regelmäßige Bewegung im Unternehmen. Schließlich stärkt dies die körperliche Agilität und Stabilität, baut Stress ab, steigert das Wohlbefinden ebenso wie die Konzentration und fördert dazu die Arbeitssicherheit und das Teamwork.

Betriebliche Sport- und Gesundheitsangebote liegen längst im Trend. Ein eigenes Fitnesscenter, wie es die Seifert Logistics Group am Ulmer Stammsitz eingerichtet hat, wo bis zu 300 Angestellte arbeiten, bieten allerdings die wenigsten Logistikstandorte. „Mit dem Umzug unserer Firmenzentrale 2022 hatten wir in der Zwischenebene noch 250 Quadratmeter mit großer Fensterfront frei – von der Idee, dort ein Fitnessstudio einzurichten, waren sofort alle begeistert.“ Zwischen sechs Uhr in aller Frühe und zehn Uhr abends können sich die Beschäftigten nun am Rücken- oder Bauchtrainer, auf dem Laufband, dem Fahrrad sowie am Crosstrainer oder Kabelzugsystem betätigen. Vor den ersten Übungen geben vier Fitnessmentoren aus dem Betrieb eine persönliche Einweisung. „Wir haben uns vorher sehr viele Gedanken gemacht und beraten lassen“, erzählt Frey. Die ausgewählten E-Gymgeräte decken vom Cardio- bis zum Krafttraining eine breite Palette an Trainingsmöglichkeiten ab und bieten geführte Einheiten mit digitaler Unterstützung – „perfekt für das Selbsttraining“, so Frey.

VIELFÄLTIGES SPORTANGEBOT

Daneben organisiert das Unternehmen mit verschiedenen Krankenkassen Gesundheitstage, die sich zum Beispiel um die richtige Ernährung oder einen gesunden Rücken drehen. Fahrradtouren für die Belegschaft, gemeinsame Badminton- und Tischtennisturniere, ein Zumba-Kurs im Fitnessraum oder eine virtuelle Laufchallenge, an der alle 45 Standorte in Europa teilnehmen, halten Körper und Geist im Gleichgewicht. Als Frey vor 18 Jahren bei der Seifert Logistics Group anfing, gab es für die betriebliche Gesundheit lediglich einmal im Jahr einen „Apfeltag“, wie er erzählt. Die Körbe mit Äpfeln, aus denen sich jeder bedienen kann, stehen im Oktober weiterhin im Firmengebäude, „aber unser Angebot haben wir inzwischen dann doch ordentlich ausgebaut“, resümiert Frey. *bb*



Sport und eine ausgewogene Ernährung halten gesund. Das ansprechende Betriebsrestaurant bietet täglich auch Salat und ein vegetarisches Gericht.

SCHNELL, FAIR, VERLÄSSLICH

*Drei Fragen an **Nils Reich**, seit September 2025 neuer Vorstandsvorsitzender von KRAVAG*

Woran denken Sie heute, wenn Sie hinter einem Lkw herfahren, und was reizt Sie an Ihrer neuen Rolle besonders?
Ich denke an die Menschen und an die Unternehmen dahinter. An die Verantwortung, die sie tragen, und die wichtige Rolle dieser Unternehmen in unserer Gesellschaft. Natürlich freue ich mich besonders, wenn ich dann noch lese: „Versichert? KRAVAG …wo denn sonst!“ An meiner neuen Rolle reizt mich die Nähe zur Praxis und die Möglichkeit, gemeinsam mit den Akteuren im Straßenverkehrsgewerbe Lösungen zu suchen: Wie lassen sich Risiken besser beherrschen? Wie können wir Abläufe vereinfachen? So können wir auch in Zukunft im Schadenfall schnell, fair und verlässlich agieren.

Sie übernehmen zugleich die Verantwortung für das gesamte Kompositgeschäft in der R+V Gruppe. Welche Themen wollen Sie jetzt rasch angehen?
Kurzfristig wollen wir unsere Prozesse vereinfachen und beschleunigen – das betrifft den Abschluss und die Vertragsänderung genauso wie die Schadenmeldung und -bearbeitung. Außerdem legen wir den Fokus auf Prävention. Wir wollen mit praxistauglichen Maßnahmen und Technologien so viele Schäden wie möglich verhindern. Oder wenn das nicht möglich ist, zumindest ihr Ausmaß reduzieren. Ganz wichtig sind uns verlässliche Leistungen und faire Preise für unsere Kundinnen und Kunden – auch vor dem Hintergrund des steigenden Kosten- und Schadensdrucks.

Sie sind Mathematiker, und denen wird nachgesagt, Aufgaben vor allem analytisch und logisch anzugehen. Welche Rolle spielt Empathie dabei für Sie?
Analyse und Logik sind wichtig, um Risiken präzise zu beurteilen. Aber Empathie ist auch ganz wichtig. Im Versicherungsgeschäft geht es um Menschen und um Vertrauen – gerade im Schadenfall. Zuhören, Klarheit schaffen, fair entscheiden und zügig helfen: Das macht langfristig den Unterschied. Für mich gehört beides zusammen – ein analytischer Blick und Empathie. *bb*

ZUR PERSON
DR. NILS REICH

Dr. Nils Reich, geboren 1980, studierte Mathematik in Münster und London und promovierte an der ETH Zürich. Nach Stationen bei der Boston Consulting Group und bei AXA, unter anderem als CEO Health und Vorstand Sachversicherung, ist er seit 2025 Vorstandsvorsitzender von KRAVAG und verantwortet als Vorstandsmitglied der R+V Versicherung AG zudem das Kompositgeschäft.

Fotos: Seifert Logistics Group/Armin Buhl, R+V Versicherung

UNVERGLEICHLICH ORANGE

Während oben die malerische Altstadt mit der berühmten Burg aus der Stauferzeit thront, rollen unten im Jagsttal im Minutentakt moderne Lkw im auffälligen Orangeton vom Betriebsgelände. Die Spedition Rüdinger hat ihren idyllisch gelegenen Hauptsitz in Krautheim nur wenige Meter von der sanft mäandernden Jagst entfernt. Ihr heimatverbundener Chef Roland Rüdinger leitet den Familienbetrieb bereits in dritter Generation. Direkt an seinem Betriebsgelände weist er auf einen alten Grenzstein am Bachrinnsal. „Hier verlief einst die historische Grenze zwischen dem Königreich Württemberg und dem Herzogtum Baden. Von hier aus haben wir einen schönen Blick hoch zur Krautheimer Burg. Die erlangte durch Götz von Berlichingen literarische Bekanntheit. Das berühmte Götz-Zitat dürfte fast jeder kennen“, erklärt Rüdinger. Im Jahr 1516 war Götz von Berlichingen einst in einen Streit mit aufständischen Bauern verwickelt und schrie als Antwort auf eine Forderung seinen berühmten Spruch: „Er kann mich hinten lecken.“

Hohenlohe ist bekannt für seine Burgen und Schlösser. Das Landschaftsbild wird seit vielen Jahren aber auch von den orangefarbenen Hightech-Lkw der Spedition Rüdinger geprägt.

Feste Größe im Hohenlohekreis: Roland Rüdinger engagiert sich für sein Familienunternehmen – und für die wirtschaftliche Entwicklung in der Region insgesamt.

ENGE HEIMATVERBUNDENHEIT

Für ihre Heimat beweisen die Rüdingers seit jeher hohes Engagement. „Mein Vater war eine Zeit lang Bürgermeister in Altkrautheim. Ich setze mich im Gemeinderat meiner Heimatstadt aktiv für die Entwicklung der Region ein.“ Auch die hiesige Kulturlandschaft mit idyllischen Weinbergen liegt Rüdinger am Herzen. „Während der Weinlese stellen wir den Winzern im Nachbarort Klepsau immer einen Lkw zur Verfügung.“ Besonders bemüht sich Rüdinger aber um seine Belegschaft. Die kommt einmal pro Woche in den Genuss einer lokalen Spezialität. „Mein Cousin betreibt die Metzgerei Rüdinger. Ihre Krautheimer Wurst schmeckt allen.“

Die Spedition Rüdinger zählt seit Jahren zu den deutschen Branchengrößen in der Logistik. Über 200 Lkw – ausgestattet mit modernster Technik

Roland Rüdinger hat seine Lieblingsfarbe zum Markenzeichen gemacht: Orange findet sich in Arbeitskleidung, an Fahrzeugen, Fassaden, sogar die Kundenzeitschrift trägt den Titel „Orange³“.

Fotos: Caroline Meister

und einer Nutzlast von bis zu 25 Tonnen – stehen allein auf dem Betriebsgelände in Krautheim. Vor Kurzem ging der neue Ladepark für Elektro-Lkw an den Start. Bund und Land förderten das Vorhaben der Spedition, die künftig im Lkw-Verkehr wie auch im Busverkehr vermehrt auf Elektromobilität setzen wird. „Die Digitalisierung haben wir in vielen Geschäftsbereichen eh schon vorangetrieben. Nun haben wir zusätzlich eine Alpitronic mit 400 Kilowatt und eine Kempower-Anlage mit Satellit und sieben Overhead-Ladepunkten beschafft“, erläutert Rüdinger. Bereits zehn Elektro-Lkw fahren bei der Spedition. „Bis zum Jahresende wollen wir die Zahl auf 30 erhöhen.“ Das bringe den erfreulichen Effekt, dass man künftig CO_2-freies Stückgut anbieten könne.

E-MOBILITÄT IM NAHVERKEHR

Eine 40-Meter-Traverse mit Stromversorgung von oben, die Rüdinger in Eigenkonstruktion jüngst fertiggestellt hat, ist der neueste Coup der Spedition, die damit wiederholt ihren Innovationsgeist beweist. „Durch die neue Traverse können wir die Fahrzeuge über Nacht laden, ohne dass auf dem Hof Parkplätze geopfert werden mussten. Im Zweischichtbetrieb ist eine Schnellladung von Vorteil“, freut sich der Geschäftsführer.

Für Aufsehen sorgten die Krautheimer bereits vor über drei Jahrzehnten, als die Spedition ein System für Lkw zur Heckverbreiterung austüftelte. „Unsere Heckverbreiterung wurde in der Transport-

Rüdingers jüngster Coup: Ein moderner E-Ladepark auf dem Betriebshof, der über eine 40 Meter lange Traverse die Stromversorgung von oben ermöglicht.

branche vielfach kopiert. Mein Vater hat sie damals nicht patentieren lassen“, bedauert Rüdinger mit einem Augenzwinkern.

Er selbst führt die Spedition bereits in der dritten Generation. 1930 fing alles auf einer kleinen Ackerfläche an. Großvater Franz Rüdinger gründete das Unternehmen. 1960 übernahm sein Sohn Helmut die Geschäfte. Anfangs bestimmten Landwirtschaft und Baubranche den Transportalltag im Speditionsbetrieb. 1984 wurde der Busbetriebshof mit Werkstatt eingeweiht. „In den 80er-Jahren war der Nahverkehr mit Omnibussen der Hauptgeschäftsbereich“, so Rüdinger.

Bis heute engagiert er sich mit seinem Busfuhrpark im Nahverkehr des Hohenlohekreises, um den taktgesteuerten ÖPNV im ländlichen Raum zu gewährleisten. Schmunzelnd erzählt er von früher, als in Krautheim noch eine Schmalspurbahn existierte. „Bei Regen war da auf der Strecke alles so aufgeweicht, dass die Waggons entgleisten und in der Jagst landeten. Die Schmalspurbahn hatte daraufhin ihren Ruf als Entenmörder weg.“ Die berüchtigte Entenmörder-Ära ist längst Vergangenheit. Inzwischen überzeugen die Rüdinger Verkehrsbetriebe mit komfortablen Sitzen und moderner Bustechnik, und insgesamt 40 Beschäftigte in der betriebseigenen Werkstatt sorgen dafür, dass sowohl Busse als auch Lkw schnell gewartet werden und am nächsten Tag wieder fahrbereit sind.

STARKER LOGISTIKPARTNER MIT BREITEM DIENSTLEISTUNGSANGEBOT

Nach Ende des Zweiten Weltkriegs kam verstärkt Industrie ins Jagsttal, die sich in der Folge zum Zugpferd der Logistikbranche entwickelte. „Mein Vater hat damals in den 60ern mit dem Transport von Industriegütern begonnen.“ Heute transportiert Rüdinger für Kunden aus dem Anlagen- und Maschinenbau etwa tonnenschwere Fräsen und Pressen. „Auch die Klimatechnik ist ein wichtiger Kundenkreis“, ergänzt Rüdinger. In der Heimatregion Hohenlohe unterhält man mehrere Lagerstandorte und ist unter anderem für die zahlreichen Weltmarktführer aus der wirtschaftsstarken Re-

Fotos: Andrea Caroline Meister, Rüdinger Spedition GmbH

gion Heilbronn-Franken täglich unterwegs. Auch in der Niederlassung im nordrhein-westfälischen Attendorn und in der Hamburger Zweigstelle brummt der Lkw-Verkehr.

Obwohl sich die Logistik in schwierigen Zeiten als stabiler Anker erweist und die Spedition den Standort im heimischen Jagsttal ausbauen will, macht sich Roland Rüdinger auch Sorgen. Als Vorsitzender des Fachausschusses Straßengüterverkehr im DSLV Bundesverband Spedition und Logistik fordert er Nachbesserungen für die Straßeninfrastruktur. „In Krautheim sind wir die vielen Kilometer bis zum nächsten Güterbahnhof in Kornwestheim, Mannheim oder Schweinfurt gewöhnt. Aber unsere Fahrer in NRW würden sich schon freuen, wenn die sanierungsbedürftige Brücke in Lüdenscheid kein Thema mehr wäre. Die Politik hat in den vergangenen Jahren die Straßeninfrastruktur stark vernachlässigt."

FORDERUNGEN NACH WENIGER BÜROKRATIE UND BESSEREN STRASSEN

Rüdinger konstatiert zum Zustand der innerdeutschen Straßeninfrastruktur: „Wir sollten über den sechsspurigen Ausbau von Autobahnen wie der A6 nachdenken, weil das wirtschaftliche Vorteile bringen wird." Auch die komplexe Rechtslage zu Gefahrgut auf Lang-Lkw sei ein Hemmnis. „Beim Transport von Gefahrgut würde ich mir eine schnellere Freigabe wünschen. Die überbordende Regulierungsflut lähmt den Logistikstandort Deutschland."

Und auch die Akquise von Fachkräften treibt den Firmenchef um, wobei es bei Rüdinger mit der Nachwuchsgewinnung entgegen dem bundesweiten Trend gut aussieht. „Im September haben neun Auszubildende angefangen, die die Arbeit als Berufskraftfahrer als attraktive Perspektive für sich entdeckt haben", freut sich Rüdinger. Mit ihnen steuert die Spedition auf 700 Beschäftigte zu. Er selbst besitzt auch einen Lkw-Führerschein. Rüdinger hält es nicht nur aus Eigennutz für wichtig, dass der Fahrerberuf in Deutschland attraktiv bleibt und junge Menschen den Umgang mit Fahrassistenzsystemen und moderner Technologie lieben lernen. „Die Konkurrenz in Osteuropa schläft nicht", betont er.

Stolz ist Rüdinger, dass seine Firma inzwischen als Prüfungsort von der Handwerkskammer Heilbronn-Franken genutzt wird. Dass bei Prüfungen auch andere Lkw-Farben als Orange auf dem Betriebsgelände zu sehen sind, macht ihm nichts aus, sondern treibt ihm im Gegenteil ein Lächeln ins Gesicht. „Je mehr junge Menschen Lkw fahren, umso besser ist das für unsere Branche insgesamt, die sich auch in Krisenzeiten als stabil erweist." Er ist eben Spediteur aus Leidenschaft. *as*

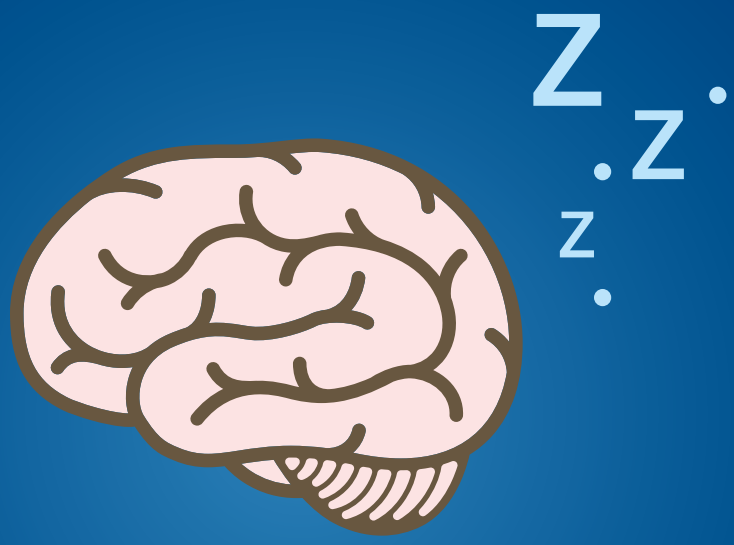
Der Hauptsitz der Rüdinger Spedition liegt rund 100 Kilometer nördlich von Stuttgart im schönen Jagsttal in Krautheim, Hohenlohe, Baden-Württemberg.

ZUM UNTERNEHMEN
SPEDITION RÜDINGER

Die Rüdinger Spedition ist ein Hohenloher Familienunternehmen in dritter Generation mit Sitz im baden-württembergischen Krautheim sowie Niederlassungen in NRW und Hamburg. „Wir kommen gut an"– der Rüdinger-Slogan spiegelt seit über 90 Jahren Logistikkompetenz wider. Weithin bekannt als regional starke Stückgutspedition und Lagerlogistiker, hat sich Rüdinger auch als Spezialist für Teil- und Komplettladung sowie als Fachspedition für Maschinen- und Anlagenbau etabliert. Über Luft- und Seefracht sowie Verzollungen ist das Unternehmen global vernetzt.

›› ***www.spedition-ruedinger.de***

BITTE GLEICH EINSCHLAFEN!



*Der Neurologe und Psychiater **Volker Busch** gibt Impulse für gute Gedanken, die uns – und vor allem unserem Gehirn – den Übergang in die Nachtruhe leichter machen.*

Wir leben in einer Zeit, in der alles sofort passieren soll: Antworten, Ergebnisse, Reaktionen. Wir schreiben zum Beispiel Nachrichten mit dem Anspruch, möglichst sofort eine Rückmeldung darauf zu bekommen. Das führt zu einer unfassbaren Verdichtung, zu höherem Tempo und natürlich auch dazu, dass man sich kaum noch Raum nimmt, über Dinge nachzudenken oder sie nachzufühlen. Und am Abend wollen wir uns hinlegen und direkt einschlafen? Das gelingt häufig nicht. Denn wir können es unserem Gehirn beziehungsweise uns selbst nicht einreden, so schnell abzuschalten – so gerne wir das vielleicht tun würden. Es passt zu der aktuellen Welt zu glauben, wir können unseren Kopf programmieren, aber es gibt Dinge, die sind eben schwer beeinflussbar. Der Schlaf und die Ruhe gehören dazu. Die gute Nachricht ist: Unser Gehirn ist von sich aus bestrebt, regelmäßig zwischen sechseinhalb und achteinhalb Stunden pro Tag die Augen zu schließen. Es ist sogar selbst der eigentliche Grund, warum der menschliche Organismus regelmäßig schläft.

RUHESIGNALE ANS GEHIRN

In meiner beruflichen Praxis als Mediziner ist Schlaf häufig Thema. Ein Mangel kann ein Symptomverstärker sein, zum Beispiel bei Schmerzen oder Ängsten. Wir versuchen, bei allen unseren Patientinnen und Patienten die Nachtruhe als ganz wesentlichen Teil der Gesundheit zu adressieren und ihn zu verbessern, weil sich dann viele weitere Aspekte ebenfalls verbessern können. Auch viele gesunde Menschen kennen es, dass sie nur schwer zur Ruhe kommen. Umso mehr gilt dann: Man sollte sich nicht sagen, dass man schlafen muss, sondern dem Verstand signalisieren, dass er zur Ruhe kommen darf. Dieses langsame Hinübergleiten gelingt vielen nicht, weil sie entweder zu lange arbeiten, zu lange vor Bildschirmen sitzen oder sich mit Gedanken martern – Aufgaben, Verpflichtungen und weiteren Sorgen und Nöten. Das signalisiert alles Alarm. Man muss dem Gehirn auf kluge Weise zeigen, dass man zur Ruhe kommt.

Es kann zum Beispiel wunderbar hilfreich sein, sich in den Abendstunden handwerklich zu betätigen. Ein bis drei Stunden, bevor man das Licht löscht, könnte man etwas basteln oder auch spielen, puzzeln, malen. Es sollte weder hochkompliziert noch schweißtreibend oder laut sein, sondern am besten ruhig auf der Couch, vielleicht mit leiser Musik im Hintergrund und einer Tasse Tee. Da kommt man im besten Fall in einen Flow-Zustand – einen Ruhezustand, der es umso leichter macht, schlafen zu können. In diesem Zustand werden zwei Zentren im Gehirn heruntergefahren: unser Grübelzentrum, das sehr weit im Präfrontalkortex, im Vor-

derlappen, liegt – der Ort, an dem die Gedanken um ein bestimmtes Thema kreisen. Und es werden Strukturen heruntergefahren, die zum limbischen System gehören, und zwar ganz konkret die Amygdalae; das sind die Mandelkerne, die insbesondere für die negative Bewertung einer Situation verantwortlich sind. Untersuchungen konnten zeigen, dass diese beiden Zentren herunterfahren, wenn ein Mensch eben zum Beispiel Modellflugzeuge zusammenbaut oder strickt – ganz ruhig und ohne Zeitdruck – und da ein wenig versinkt.

ATEMÜBUNG GEGEN GRÜBELN

Was auch helfen kann, ist gezielte Atmung: Bei einer einfachen Technik atmet man ein paar Minuten lang jeweils vier Sekunden ein und acht Sekunden – also doppelt so lang – aus. Das beruhigt das vegetative Nervensystem. Wer viel grübelt, kann meist schlechter einschlafen. Und je mehr man die Augen zumachen will, desto schwieriger wird es, Schlaf zu finden. Deshalb bin ich auch eher kein Freund davon, das Grübeln mit kognitiven Techniken abstellen zu wollen. Es gibt sie, und bei manchen wirken sie auch. Aber meiner Erfahrung nach ist eine freundliche Form der Ablenkung in der Regel erfolgreicher.

In meinem Buch „Gute Nacht, Gehirn“ habe ich Impulse beschrieben, mit denen man sich mal mit etwas ganz anderem beschäftigen kann als mit den Alltagssorgen. Sie können dem Kopf auf eine leichte und auch humorvolle Weise signalisieren, dass er zur Ruhe kommen darf. Es ist kein Ratgeberbuch für Schlafoptimierung, sondern eine Gedankensammlung, aus der man sich am Abend gute Momente schenken lassen kann. Es animiert die Leserinnen

Auf 256 Seiten gibt Professor Volker Busch in seiner neuesten Buchveröffentlichung Tipps, wie wir uns auf einen erholsamen Schlaf vorbereiten sollten.

und Leser, in Dinge hineinzuspüren, gibt inspirierende Ideen mit oder zaubert auch einfach mal ein Lächeln ins Gesicht.

BEWUSST NEUE PERSPEKTIVEN SCHENKEN

Schlaf ist ein hochaktiver Zustand, in dem alles verarbeitet wird, womit wir uns am Tag beschäftigt haben. Die Zentren, die Dinge durchdenken und verknüpfen, die fahren in der Nacht hoch. Deswegen träumen wir auch teilweise so wild. Wenn man viel erlebt hat und es sehr emotional war, schläft man oft eher unruhig, wacht schon mal nachts auf und erinnert sich dann, wie man eine Sache, die einen gerade beschäftigt, im Traum übersteigert wahrgenommen hat. Umso wichtiger ist es, dass wir abends möglichst nicht mit schlechten Gedanken einschlafen, sondern uns bewusst eine neue Perspektive schenken. Unser Gehirn nimmt mit in die Nacht, womit es sich kurz vorher beschäftigt hat. Gute Gedanken sind entsprechend wie eine Saat, die man für die Nacht setzt und die mit etwas Glück dann keimt. Es geht nicht darum, den Blick vor der Welt zu verschließen und nie mehr Nachrichten zu schauen, sondern um bewusstes Management.

Ich merke selbst immer wieder, wie gut es mir tut, wenn ich mich mit Dingen beschäftige, die abseits meiner Alltagssorgen liegen – wenn ich mich einfach so ein bisschen vergeistigen darf in Themen, die ganz anders sind und mir trotzdem Impulse mitgeben oder einfach nur spannend sind. Zum Beispiel, was für ein bemerkenswert kluger Kopf unser Bauch manchmal ist, wie Intuition funktioniert und warum wir sie gerade in Zeiten von Digitalisierung und KI brauchen. Was mir persönlich auch sehr wichtig ist, ist das Thema Zuversicht: Ich beleuchte, wie wir sie bewahren können und dass es eigentlich viele Gründe dafür gibt, auch in unserem derzeit herausfordernden Umfeld zuversichtlich zu bleiben.

ZUR PERSON
PROFESSOR VOLKER BUSCH

Professor Volker Busch ist Facharzt für Neurologie, Psychiatrie und Psychotherapie an der Universität Regensburg. In seinem neuen Buch „Gute Nacht, Gehirn“ (Droemer, 2025) erklärt er, wie wir mit den richtigen Gedanken und Routinen unser Gehirn zur Ruhe bringen – und warum Schlaf keine Leistung ist, sondern Selbstfürsorge.
›› ***www.drvolkerbusch.de***

Illustration: iStock/Trifonenko, Foto: Droemer

„EINE GESCHICHTE VON VERTRAUEN“

SLT Schwerlasttransportservice Pusch wurde von KRAVAG für den besten Imagefilm der Branche ausgezeichnet. Das Unternehmen zeigt, was entsteht, wenn Mut, Qualität und Teamgeist eine Erfolgsgeschichte schreiben.

In 2:32 Minuten erzählt der Imagefilm von SLT Schwerlasttransportservice Pusch nicht nur vom Puls des Unternehmens, sondern auch von der Welt rund um Transport und Logistik: „Dies ist eine Geschichte von Vertrauen – Vertrauen unserer Kunden, die ihre wertvollsten Güter in unsere Hände legen. Und Vertrauen in uns, dass wir gemeinsam jede Kurve und jeden Anstieg bewältigen.“ Die Menschen in der Branche werden beschrieben: „Wir sind Einzelkämpfer, Teamplayer, Frühaufsteher, Nachtschwärmer und Durchzieher. Eine Familie, eine große Familie.“ Und: „Unsere Flotte mag größer geworden sein, unsere Lasten mögen schwerer geworden sein, aber der Kern unserer Geschichte bleibt unverändert. Eine Geschichte von Menschen, die gegen alle Widrigkeiten voranschreiten.“ KRAVAG hat ihn als „Besten Imagefilm der Branche“ ausgezeichnet.

START VOR 20 JAHREN

2005 gründete Matthias Pusch das Unternehmen SLT als Quereinsteiger und führt es heute gemeinsam mit seiner Frau Michaela. Der gelernte Elektromechaniker wollte nach Jahren in einer Großbäckerei nicht mehr angestellt sein. Er kaufte sich ein Fahrzeug und bot Transportbegleitung an – der Anfang einer großen Erfolgsgeschichte. Das Unternehmen bietet inzwischen ein Rundum-sorglos-Paket: Schwerlasttransporte, mobile Straßen, Verkehrstechnik und Transportbegleitung aus einer Hand. Besonders bei Windparkprojekten gilt: „Je mehr Schnittstellen es da gibt, desto aufwendiger wird es. Mit uns gibt es nur einen Ansprechpartner, einer verwaltet das gesamte Projekt. Das spart Zeit und Nerven.“ Und: Das Unternehmen investiert bewusst in Qualität statt Schnelligkeit. „Unsere Kunden wissen das zu schätzen“, sagt Pusch.

SLT beschäftigt inzwischen 265 Mitarbeiter, führt Standorte in Schleswig-Holstein, Nordrhein-Westfalen, Sachsen und Brandenburg. Perspektivisch sollen 100 weitere Arbeitsplätze entstehen, am Hauptsitz in Kühlungsborn

Preisübergabe bei SLT in Kühlungsborn: KRAVAG-Vorstand Jan Zeibig (3. v. re.) übergibt Urkunde und Blumenstrauß an das Ehepaar Pusch. Mit dabei: Anja Ludwig von KRAVAG (li.) und SVG-Nord-Vorstand Dr. Thorben Hänel-Muhs sowie Joscha Behrens, SVG Assekuranz-Service Nord (re.).

Fotos: Margit Wild/fotowild.de, SLT/RABAUKE Filmproduktion

Matthias Pusch (vorn) gründete SLT vor 20 Jahren, heute leitet er zusammen mit seiner Frau Michaela die Geschäfte. Sohn Philip ist zuständig für Machbarkeits- und Streckenstudien.

wird ein hochmodernes zweites Bürogebäude gebaut. „Ich habe einfach immer neue Chancen bekommen und sie ergriffen“, erläutert Pusch die Erfolgsgeschichte. Er fuhr erst selbst. Dann hörte er, dass Gasstraßen verlegt werden, und richtete für die Anlieferung der Rohre einen Lagerplatz ein. Er betreute Baustellen, auf denen Photovoltaikanlagen errichtet wurden. Schließlich kamen Windparkprojekte hinzu: „Da habe ich dann mein Metier gefunden. Das war mein Ding.“

MÖGLICHKEITEN NUTZEN

Flexibilität und unternehmerischer Mut prägen SLT bis heute. „Ich habe keinen Plan – wir schauen, was sich ergibt. Und wenn sich irgendwo eine Möglichkeit bietet reinzugehen, dann machen wir das“, erklärt Pusch. Im Imagefilm sollte das Unternehmen authentisch gezeigt werden. Gemeinsam mit der Rostocker Filmproduktion Rabauke setzte SLT das beherzt um: „Das Team hat direkt Mitarbeiter bei uns angesprochen, die sich dann auch bereit erklärt haben, bei dem Dreh mitzuwirken. Die haben das wirklich gut gemacht, mit viel Herzblut.“ Der Dreh war aufwendig, doch alle zogen mit: „Auch wenn einzelne Szenen mehrmals wiederholt werden mussten, haben alle das geduldig mitgemacht.“

Bei SLT werden bewusst niedrige Hierarchien und ein familiäres Miteinander gepflegt. Die Angestellten bekommen umfangreiche Zusatzleistungen – von der betrieblichen Altersvorsorge über eine zusätzliche Krankenversicherung bis zu Übernachtungsgeld für Lkw-Fahrer und kostenlosem Frühstück. „Wir machen eine ganze Menge, um das Personal zu halten und um neues zu gewinnen“, sagt Michaela Pusch. Auch der Imagefilm trägt dazu bei, Interessierte anzusprechen: „Wir bekommen zum Beispiel auf Messen immer viel gutes Feedback dazu.“

3D-SIMULATIONEN VON STRECKEN

Das Unternehmen wächst weiter und sucht gezielt nach neuen Feldern, zum Beispiel digitaler 3D-Dokumentation und KI-gestützten Fahrgenehmigungen. Mit einem hochwertigen Scannersystem kann SLT exakte 3D-Simulationen von Strecken erstellen und damit seine Touren optimal vorbereiten. „Die Behörden fordern das zunehmend ein“, erklärt Philip Pusch, Sohn der Familie. Er ist Leiter für Machbarkeits- und Streckenstudien bei SLT und wird in die Fußstapfen seiner Eltern treten.

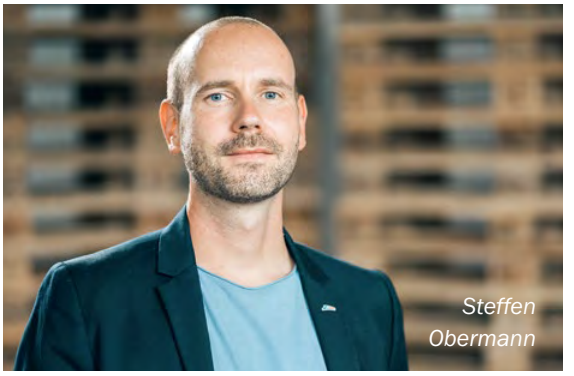
Der Imagefilm zeigt das Engagement für die Kunden und die Branche. Die Jury wählte ihn als besten aus. Die Preisverleihung fand bei der Feier zum 75-jährigen Bestehen von KRAVAG in der Elbphilharmonie Hamburg statt. Das Ehepaar Pusch konnte aus gesundheitlichen Gründen nicht anreisen: Deshalb besuchten Anja Ludwig, Leiterin des KRAVAG-Kompetenz-Centers Logistik & Mobilität, und KRAVAG-Vorstandsmitglied Jan Zeibig sie in Kühlungsborn bei SLT, um den Preis persönlich zu überreichen. Mit der Auszeichnung würdigte KRAVAG nicht nur den Film, sondern auch die Haltung, die dahintersteht.

Bei einem Rundgang durchs Unternehmen wurde klar, was entstehen kann, wenn Menschen Verantwortung übernehmen, mutig sind und Chancen konsequent nutzen. Aus dieser Haltung heraus wächst bei SLT mehr als wirtschaftlicher Erfolg – es entsteht eine Unternehmenskultur, die von Vertrauen und Zusammenhalt geprägt ist. Der Imagefilm von SLT endet mit den Worten: „Diese Geschichte ist noch lange nicht zu Ende geschrieben.“ *jg*

Der SLT-Unternehmensfilm bei Youtube: youtu.be/w1MpwTNrj5o?t=9

LOGISTIKZUKUNFT

„LOSLEGEN!“


Steffen Obermann

Steffen Obermann leitet mit dem Zufall.lab der Zufall Logistics Group eine Experimentierwerkstatt, um ganz konkret an der Zukunftsfähigkeit zu arbeiten.

Die Zufall Logistics Group hat sich ein großes Ziel gesetzt: Der Zweck des eigenen Unternehmens soll es sein, Logistik enkeltauglich zu machen. „Wenn du dir das vornimmst, während dein Businesscase zu 60 Prozent daraus besteht, Diesel zu verbrennen, wenn die Personaldecke dünn ist und der finanzielle Rahmen eng, dann brauchst du dafür einen Ort, an dem du auf andere Art und Weise darüber nachdenken kannst, wie es funktionieren kann“, erklärt Steffen Obermann. Mit dem Zufall.lab des Unternehmens leitet er solch einen Ort – einen Raum für anderes Arbeiten in der Logistik mit Workshopräumen, Co-Working-Flächen und Logistikhallen. Hier darf frei gedacht werden, hier wird gemeinsam an einem Ziel gearbeitet, hier begegnet man Einfach-machen-Energie. Schnelles Loslegen und Offenheit sind dabei die wichtigsten Taktgeber: „Wir halten uns hier nicht an langen Diskussionen fest, sondern probieren Dinge gleich aus.“

EXPERIMENTIERWERKSTATT FÜR LOGISTIK

Zwischen Workshopflächen, Co-Working-Zonen und Logistikhallen wird getestet, diskutiert, verworfen und immer wieder neu gedacht. Obermann beschreibt es als „Experimentierwerkstatt für eine andere Art, Logistik zu betreiben“. Hier entstehen Ideen, wie Nachhaltigkeit und Digitalisierung nicht als Gegensätze, sondern als Beschleuniger wirken können. Ob KI-basierte Prozessoptimierung, alternative Geschäftsmodelle, ein besseres Kundenverstehen oder einfach eine andere Art Alltagsprobleme anzugehen – das Motto lautet immer: Loslegen, denn wenn ich mein Problem gut kenne, löse ich es, egal wo ich anfange.

Das Zufall.lab bietet nicht nur den passenden Ort dafür, sondern auch die nötigen Rahmenbedingungen: „In meiner Stellenbeschreibung steht, dass ich krasse Fehler machen darf“, erzählt Obermann. Der studierte Kaufmann hat unter anderem schon bei einem Metallverarbeiter, in einem Solartechnikunternehmen sowie in einem Krankenhaus gearbeitet und ein eigenes Start-up gegründet. Er hat viel Erfahrung mit agilen Methoden, Projektmanagement und moderner Unternehmenskultur gesammelt, bevor er zum Lab kam.

SAFE SPACE FÜR EHRLICHE KOMMUNIKATION

Gerade im Mittelstand sei es schwierig, abseits vom Tagesgeschäft neue Ideen zu verwirklichen, weiß er. „Mitarbeitende übernehmen zwar oft mehrere Funktionen und haben dann extrem viel Expertise, aber ihnen fehlt häufig die Perspektive von außen“, erläutert Obermann. Genau deshalb habe Zufall Logistics „so einen bunten Vogel wie ihn“ eingestellt, der nicht aus der Branche kam und andere Ansätze mitbrachte. Drei Dinge fallen in der Regel allen, die an Projekten im Zufall.lab mitgewirkt haben, auf: die positive Dynamik, dass alle auf ein Ziel hinarbeiten und dass es ein „Safe Space“ ist, in dem man ehrlich über Themen sprechen kann. „Viel zu oft wird ja in Projekten behauptet, dass gerade an etwas gearbeitet werde, während das Team noch gar nicht so weit ist. Hier kann man offen sprechen – und das ist wichtig, um Herausforderungen angehen zu können.“

Auch er selbst erlebt es immer wieder, wie aus dem Lab heraus andere Gespräche mit Kunden geführt werden können, wie sich die Zusammenarbeit im Unternehmen und auch die Prozesse verändern. „Und viele Mitarbeitende, die an unseren Projekten mitwirken, erleben, wie sie hier wirksam werden können. Sie lernen Neues, probieren Dinge aus, werden mutiger und nehmen all diese Erfahrungen auch mit an ihre Arbeitsplätze in der Organisation.“ Auch für Obermann selbst sei diese Wirksamkeit immer wieder eine intensive Erfahrung: „Ich mag es krass, das zu spüren – wenn du im Raum bist und auf einmal merkst, dass du eine Gänsehaut bekommst, weil etwas funktioniert. Und zwar nicht irgendwo auf einer PowerPoint-Präsentation, sondern im Leben. Die Leute schauen dann auf einmal anders, haben eine andere Energie und sehen, was möglich wird. Das ist ein richtig gutes Gefühl.“ *jg*

Fotos: Zufall Logistics Group, Picture Alliance/dpa | Carsten Rehder

Auf dem Berliner Ku'damm im Kreis Segeberg sind die Kühe nicht weit.

VORSICHT, VERWECHSLUNGSGEFAHR!

Von zahlreichen deutschen Städten gibt es einen Namenszwilling – darüber hinaus haben sie meist aber nicht viel gemein.

Achtung, Doppelgänger! Nicht wenige Städte kommen in Deutschland zweimal vor oder sogar weit öfter – zumindest namentlich. Unangefochtener Spitzenreiter ist Neustadt, so heißen gleich 19 Städte zwischen Ostsee und Alpen.

Weit berühmter sind jedoch andere Namenszwillinge in der Republik: Koblenz in Rheinland-Pfalz und in Sachsen, Frankfurt am Main und an der Oder, Halle in Sachsen-Anhalt und in Nordrhein-Westfalen, Heidelberg in Baden-Württemberg und in Brandenburg oder die Hansestadt Bremen und das Bremen in Thüringen. Mit dem Namen enden die Gemeinsamkeiten allerdings meist schon.

So atmet das Weimar in Thüringen die Geschichte der Klassik und der einflussreichen Kunst- und Architekturschule Bauhaus; hier wandelten Goethe und Schiller, und im historischen Zentrum thront das Schloss. Weimar in Hessen zeichnet sich hingegen vor allem durch Natur, einen See mit Wasserskianlage und ein archäologisches Freilichtmuseum aus. Oder: Berlin zieht als pulsierende Hauptstadt mit reichlich Kultur, Geschichte und Szenepartys zahlreiche Besucher aus aller Welt an, während das dörfliche Berlin in Schleswig-Holstein zwar auch mit einem Potsdamer Platz und einem Kurfürstendamm auftrumpft – die werden aber von Traktoren und Kühen statt Touristengruppen bevölkert.

Aufgrund der namentlichen Verwechslungsgefahr lohnt es sich allemal, beim nächsten Städtetrip mit dem Navi ganz genau aufzupassen, um keine bösen Überraschungen zu erleben – so wie vor einigen Jahren ein 81-Jähriger aus dem englischen Newcastle, der in sein Navigationsgerät Rom als Ziel eingab. Er landete nicht in der italienischen Hauptstadt, wo er den Papst besuchen wollte, sondern im gleichnamigen Ort der Gemeinde Morsbach im Oberbergischen Kreis.

bb

DER SMARTE BLICK IN DEN LADERAUM

Kamerabasierte Systeme erfassen den Beladungszustand in Echtzeit und verbessern mit KI die Auslastung der Ladeflächen. Das funktioniert sogar per Handy.

Da gibt es noch reichlich Luft: „Die aktuelle Auslastung von Lkw in Deutschland beträgt im Schnitt gerade mal 40 Prozent – damit bleiben 60 Prozent der Ladefläche durchgängig frei“, berichtet Aileen Sommer, Team Lead Product Management bei Luis Technology, einem Anbieter von innovativen Assistenzsystemen für Nutzfahrzeuge. Nur einen Teil dieser brachliegenden Flächen zu nutzen, würde die Straßen spürbar entlasten und Millionen Tonnen CO_2 sparen; die Betriebe müssten weniger Fahrer einsetzen und könnten ihre Kosten senken.

Systeme mit künstlicher Intelligenz verbessern Prozesse in der Logistik bereits an zahlreichen Stellen – und auch im Frachtraum, indem sie den Beladungszustand mithilfe von Kamera–bildern optimieren. „Während der Lagerleiter sonst oft per Augenmaß schätzt, welche Packstücke im Trailer Platz finden, erfolgt die Verladung dank der automatisierten Unterstützung sehr viel ökonomischer und schneller“, erklärt Jonas Stenzel, der sich am Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik (IML) intensiv mit dem Thema beschäftigt. Je nach Datenlage, die zugrunde liegt, ließe sich die Effizienz bereits heute um bis zu 30 Prozent erhöhen – Tendenz steigend. Letztlich werden die Systeme laufend weiterentwickelt.

KÜNSTLICHE INTELLIGENZ FÜR BESSERE LADERAUMAUSLASTUNG

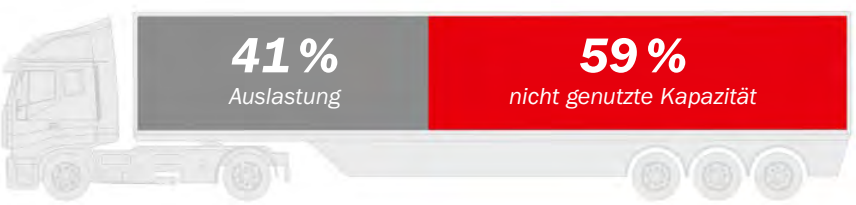
Bei Luis keimte bereits vor gut fünf Jahren die Idee dazu, vor zweieinhalb Jahren präsentierte das Technologieunternehmen dann das System „SmartLoad“. „Eine im Inneren verbaute Digitalkamera erfasst bei jeder Bewegung ein aktuelles Bild des Laderaums“, erzählt Sommer. Die Bilder gehen an einen zentralen Server, wo die KI berechnet, wie viel Bodenfläche und Palettenstellplätze frei sind. Der Frachtmanager kann so am Monitor den aktuellen Stand verfolgen und die Auslastung steigern. „Auf diese Weise lässt sich nicht nur die Transportkette produktiver gestalten, das Unternehmen kann außerdem Schäden an der Fracht vermeiden.“

Bei der KI von Luis handelt es sich um eine Deep-Learning-Variante, die, bevor sie das Unternehmen einsetzt, mit größeren Datenmengen trainiert wird. So lässt sich die Technologie dann auf kundenspezifische Anforderungen passgenau ausrichten. „Um ‚SmartLoad‘ sinnvoll verwenden zu können, sollte es für die gesamte Flotte aufgesetzt werden“, so Sommer. Bisher zeigten eher größere Unternehmen Interesse. „Für kleinere Logistiker ist unsere Lösung in der Regel noch zu teuer.“

SCHNITTSTELLE ERMÖGLICHT DIE EINBINDUNG INS TMS

Einen niedrigschwelligen Einstieg für den intelligenten Blick in den Laderaum bietet „CargoSight“ vom Fraunhofer IML. Hier erfassen die Fahrer oder die Mitarbeiter im Lager den Füllgrad einfach mit einem Foto per handelsüblichem Handy, Tablet oder geeignetem Barcodescanner. „Die KI-Software, die

IN DEUTSCHLAND SIND LKW IM SCHNITT NICHT EINMAL HALB BELADEN.

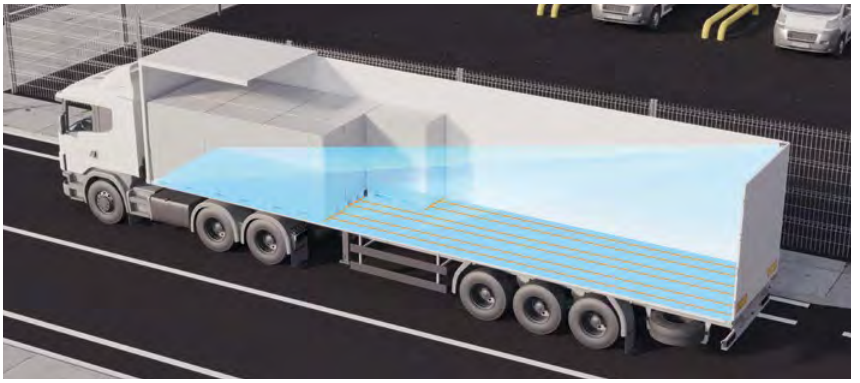


Fotos: iStock/RealPeopleGroup, Luis Technology, Freepik/Vector_corp

Mit der Fraunhofer-Lösung „CargoSight“ können Fahrer oder Lagerbeschäftigte den Laderaum mit einem handelsüblichen Handy oder Tablet erfassen.

in der Cloud oder lokal auf dem PC der Disposition läuft, wertet die Bilder in wenigen Sekunden aus, wobei sie neben der Bodenfläche noch die zweite Ebene im Laderaum einbezieht“, sagt Stenzel vom Fraunhofer IML. Per App lässt sich dann vor Ort schnell erkennen, ob weitere Ladung Platz findet.

Praktisch: Subunternehmen können mit ihren Fahrzeugen unkompliziert eingebunden werden. Über die „CargoSight“-Schnittstelle fließen die Informationen etwa auch in Transportmanagementsysteme (TMS), die Tourenplanung oder die Disposition und ermöglichen es so, weitere Prozesse zu verschlanken und bessere Entscheidungen zu treffen. „Die gesammelten Daten helfen zudem, die Kapazitätsplanung und die Beladungsvorgaben langfristig zu optimieren oder typische Auslastungsmuster zu identifizieren.“



Mit dem System „SmartLoad“ von Luis Technology erfasst eine im Trailer verbaute Digitalkamera den Laderaum, sodass in Echtzeit die freie Bodenfläche berechnet und die Anzahl der verfügbaren Palettenstellplätze abgerufen werden kann.

AN FRACHTBÖRSEN FREIE KAPAZITÄTEN MELDEN

Hersteller von Anhängern und Aufliegern von Nutzfahrzeugen warten ebenfalls mit entsprechenden Assistenzsystemen auf. Das „Smart Capacity Management“ von Krone, beispielsweise, intensiviert die Auslastung der Ladeflächen im Trailer mithilfe von Kameras, die freie Kapazitäten oder Auffälligkeiten in Echtzeit erfassen. Überdies ermöglicht KI, Prozesse klug zu automatisieren. So lassen sich die Daten zum Beispiel über eine digitale Schnittstelle an gängige TMS übermitteln und zusätzlich freie Kapazitäten automatisch an Frachtenbörsen weiterleiten. „Wir arbeiten derzeit an weiteren Neuerungen, um den Kunden noch mehr Möglichkeiten zu eröffnen, ihre Kosten zu senken und CO_2 einzusparen“, berichtet Simon Richenhagen, Marketingleiter der Krone Nutzfahrzeug Gruppe.

„Nicht nur technologische Weiterentwicklungen, sondern auch eine veränderte Gesetzeslage könnten künftig dafür sorgen, die Kapazitäten der Lkw besser auszuschöpfen“, prognostiziert Stenzel vom Fraunhofer IML. Um die ehrgeizigen Klimaziele zu erreichen, setzt die EU schließlich alle Hebel in Bewegung. „Die EU-Verpackungsverordnung 2025 etwa gibt unter anderem vor, dass bestimmte Transport- und Umverpackungen ab 2030 nur noch maximal mit 50 Prozent Luft gefüllt sein dürfen – auch damit Transporte effizienter werden“, führt Stenzel aus. Da sei es doch durchaus denkbar, dass die EU als Nächstes die Luft im Laderaum ins Visier nimmt. *bb*

„WORTE KÖNNEN EINE GROSSE MACHT HABEN.“

Wirkungsstätte Digital Hub Logistics & Commerce im Weltkulturerbe Hamburger Speicherstadt: KRAVAG-Vorstand Dr. Jan Zeibig traf Community-Managerin Michelle Manon Friedrich an ihrem neuen Arbeitsplatz.

Foto: Marco Grundt

Als neue Community-Managerin des Digital Hubs Logistics & Commerce in Hamburg bringt Michelle Manon Friedrich Start-ups und etablierte Unternehmen zusammen – mit viel Erfahrung in der Logistik, mit Energie und Kommunikation. Jan Zeibig hat sie an ihrem Arbeitsplatz besucht.

Jan Zeibig: Ich freu' mich sehr, dass wir uns so schnell schon wiedertreffen: Vor einigen Wochen hast du unsere Jubiläumsveranstaltung in Hamburg begleitet und mit „Hey KRAVAG, erzähl mal, was hast du erlebt?" Poetry-Slam-Lyrik vorgetragen. Wie war das für dich, dort auf der Bühne zu stehen?
Michelle Manon Friedrich: Das war einfach krass, ein ganz tolles Erlebnis. Als ihr mich darauf angesprochen hattet, dass ich Slam-Poetry für euch schreiben dürfte, war ich schon von den Socken. Als dann im Nebensatz kam: „Das ist übrigens in der Elbphilharmonie" – da schlug das Herz von einer Person wie mir, die gerne auf der Bühne steht, natürlich sehr viel höher.

Du bist seit dem Sommer Community-Managerin im Digital Hub Logistics & Commerce und schon immer in der Logistik unterwegs. Wie ist dein Werdegang?
Ich habe von der Pike auf im Hafen gelernt, angefangen mit einem dualen Studium in Logistik und Prozessmanagement und Ausbildung zur Speditionskauffrau bei Eurogate. Danach habe ich auf meinen Stationen unterschiedliche Unternehmenstypen kennengelernt, und bin von einem Konzern wie Beiersdorf in die Start-up-Welt mit einer Softwarelösung für den kombinierten Verkehr gewechselt und habe im Anschluss ein Start-up im Bereich Citylogistik bei einem mittelständischen Unternehmen aufgebaut. Mit jedem Jobwechsel habe ich den Verkehrsträger gewechselt: Containerschiff, Straße, Schiene, Cargobike.

Was gehört hier im Hub zu deinen Aufgaben?
Die Rolle der Community-Managerin wurde ganz neu geschaffen, und ich liebe neue Rollen, weil man sie selbst füllen und nichts falsch machen kann. Vorher haben sich die Kolleginnen zu dritt das Partnermanagement mit 28 Unternehmen und das Management der rund 110 Start-ups aufgeteilt. Wegen des daraus resultierenden Silodenkens wurde schließlich entschieden, sich zu fokussieren und zusätzlich eine neue Rolle zu schaffen, die die Bedürfnisse aller versteht und miteinander matcht. Und diese Position, mit einer Logistikerin zu besetzen, wäre ein großes Plus.

Deine Bewerbung war also ein klares Match.
Das klingt romantisch, aber es war tatsächlich so. Ich kann hier Anker und Herz sein. Wir begleiten Start-ups und Corporates entlang eines Innovationsfunnels. Mit meinem Hintergrund kann ich einem Start-up sagen: „Nicht jeder Konzern findet deine Idee sofort gut." Und dem Konzern: „Wenn ihr so langsam seid, dann spricht daraus, dass euer Mut zur Veränderung nicht konsequent genug ist."

Was für ein Umfeld braucht Innovation?
Einen neutralen, sicheren Ort, Mut und ehrliche Gespräche. Sowie Inspiration durch andere, die auch ausprobieren.

Wie finden Start-ups zu euch?
Wir sind ein offenes Ökosystem für Start-ups und Corporates aus den Bereichen Logistik und Handel: Sie bewerben sich, wenn sie aus-

gegründet haben, vernetzt werden wollen oder Peer-to-Peer-Austausch suchen. Ich führe Gespräche und prüfe, ob es passt. Wer nur Co-Working will, ist bei uns falsch.

Ihr bietet eure Räume auch externen Akteuren zur Miete für Veranstaltungen an.
Ja, das ist sehr gefragt. Ein Ortswechsel tut Teams oftmals gut, der holt die Leute aus ihrer Komfortzone.

Als wir vorhin durch die Büros gegangen sind, saßen an den Schreibtischen überwiegend Männer. Wie viele Frauen kommen her?
Es sind wenige. Ohne die genauen Zahlen zu kennen, würde ich das Verhältnis auf 90 Prozent Männer und 10 Prozent Frauen schätzen, im Corporatebereich vielleicht 20 Prozent. Aber wir sehen zunehmend eine Veränderung: Logistik und Commerce werden weiblicher. Als Hub können wir Sichtbarkeit schaffen. Ich besetze zum Beispiel Panels möglichst immer gemischt. Aber ich will auch kein „Guck mal, eine Frau hat gegründet"-Narrativ. Das hilft keinem. Und übrigens: Im Hub-Team ist die Quote genau andersherum: 10 Prozent Männer, 90 Prozent Frauen – da gehen wir mit gutem Beispiel voran.

Wie soll sich der Hub in Zukunft weiterentwickeln?
Wir sind in einer Veränderungsphase: Dass wir neben der Logistik den Handel integrieren, bedeutet, dass wir einen weiteren Themenbereich in alle bestehenden Formate integrieren. Logistik und Handel – daran muss man gesamtheitlich arbeiten, und wir wollen einen Rahmen dafür schaffen. Mein Wunsch ist, dass wir in einem Jahr mehr starke Commerce-Partner im Hub haben.

Was bringt der Hub dem Mittelstand?
Wir können Brücken bauen. Ein mittelständisches Unternehmen hat in der Regel nicht die Ressourcen, um sich einen eigenen Innovationsbereich aufzubauen, aber die Use-Cases und kurze Entscheidungswege. Im Zweifel sagt dir da der Geschäftsführer: Jan, ich teste das morgen!

Muss man Mitglied sein, um Partner für ein Start-up zu werden?
Ja. Das handhaben wir so, weil wir auch ein Safe Space sind. Kollaboration muss in einem geschützten Raum stattfinden. Nur dann können die Unternehmen offen sprechen, was bei ihnen unrund läuft. Es gibt aber offene Formate, zum Beispiel das Boostcamp. Da begleiten wir die Unternehmen vom Problem zu einer konkreten, testbaren Lösung.

Was ist aus den Start-ups geworden, die schon hier waren – sind da welche durchgestartet?
Wir haben einige Success-Storys hervorgebracht, in denen Start-ups mit Corporates den Schritt vom Pilotprojekt in die Umsetzung gegangen sind. Es gibt aber natürlich Themen, die nicht funktionieren. Oder wir hatten eine Gründerin, die mit einer Idee gestartet war, dann aber feststellen musste, dass der Markt dafür noch nicht bereit sei. Sie ist dann noch mal tiefer in die Prozesse der Kunden eingetaucht und hat sich komplett neu ausgerichtet – so einen Wechsel nennt man in der Start-up-Welt Pivot.

Das kann man als etabliertes Unternehmen nicht machen.
Genau, man kann es nicht und will es vielleicht auch nicht. Da fehlt dann auch der Mut.

Ihr begleitet nicht nur Start-ups, sondern auch Scale-ups – wo liegen die Unterschiede?

Gründerflair im ehemaligen Hamburger Speicher: Das Digital Hub Logistics & Commerce bietet Gründern, Corporate-Partnern, Investoren und der Wissenschaft auf 3.200 Quadratmetern Fläche einen Begegnungsort und ein Zuhause.

Fotos: Marco Grundt

Aufräumen, lächeln, Initiative zeigen: Unter den Benimmregeln für Gründer bieten im Digital Hub Logistics & Commerce ausrangierte Flugzeugsitze Raum für schnelle Absprachen.

Unsere Start-up-Mitgliedschaft ist für die Frühphase – für Teams, die noch ganz am Anfang stehen. Scale-ups sind Unternehmen mit „Product-Market-Fit“: Sie sind schon einen Schritt weiter, haben für ihr Produkt bereits Kunden gefunden. Die Herausforderungen sind jeweils sehr unterschiedlich, was Teamführung, Prozesse, Strategie angeht. Wir begleiten beides.

Wie können Start-ups und etablierte Unternehmen – Corporates, wie du sie nennst – gut zusammenarbeiten?
Entscheidend ist letztlich der Faktor Mensch: Innovationsmanager im Unternehmen müssen intern verkaufen, Start-ups brauchen Geduld. Beide brauchen Offenheit und müssen kleine Schritte akzeptieren. Wenn man einen Innovationsprozess anstoßen will, ist es erst mal wichtig, dass ganz klar benannt wird, wo genau das Problem liegt. Dabei können wir die Corporates unterstützen. Ich sage immer, dass man einen Elefanten auch in Scheibchen schneiden kann – mit einer kleineren Lösung anfangen. Aber wichtig ist, ins Tun zu kommen. Start-ups sollten ihr Produkt schon mal in irgend einer Form getestet haben und wissen, wer genau ihr Kunde ist. Und sie sollten nicht zu viel versprechen und zu wenig liefern. Hier möchte ich auch wirklich eine Lanze brechen für jedes Team, das sich traut, ehrlich zu sein, und zu sagen, dass es etwas noch nicht kann.

Du entwickelst dich auch persönlich immer weiter, hast gerade eine Ausbildung zur freien Rednerin abgeschlossen. Was begeistert dich am Schreiben und Sprechen?
Ohne unseren Jobs zu nahezutreten, denke ich: Eine Hochzeit oder eine Trauerfeier – das ist halt das echte Leben. Wenn ich es schaffe, in diesen besonderen Momenten mit meinen Worten die Menschen zu erreichen, bedeutet mir das sehr viel. Worte können eine große Macht haben.

Wie kamst du zum Poetry-Slam?
Diese Geschichte fängt unbequem an: Ich hatte 2019 Depressionen. Fast jeder ist von der Krankheit betroffen: entweder direkt oder weil er jemanden kennt. Dafür wollte ich Worte finden. Eine Freundin hat mich ermuntert, damit auf Poetry-Slams zu gehen. So nahm das seinen Lauf. Ich habe schon beim ersten Auftritt den dritten Platz belegt. Da habe ich gemerkt: „Das kannst du irgendwie.“

Woher kommt deine Energie?
Ich finde es spannend, den Finger in die Wunde zu legen – auf eine freundlich-diplomatische Art. In meiner Rolle im Hub darf ich ansprechen, wenn ich sehe, wo Veränderungspotenzial liegt. Das gefällt mir sehr. Mit der Zeit ist mir bewusst geworden, dass ich eine Netzwerkerin bin. Ich liebe es, Menschen zusammenzubringen. Ich liebe den Faktor Mensch, weil er irgendwie manchmal herrlich unbequem sein kann. Das finde ich stark. *jg*

ZUR PERSON
MICHELLE MANON FRIEDRICH

ist ausgebildete Speditionskauffrau und hat ein duales Studium in Logistik und Prozessmanagement absolviert. Nach Stationen unter anderem als Supply Chain & Distribution Managerin bei Beiersdorf, Sales Managerin der Firma Modility und im Company & Brand Building als Co-Lead Citylogistik für die Zufall Logistics Group ist sie seit Juli 2025 Community-Managerin im Digital Hub Logistics & Commerce Hamburg.
›› ***www.digitalhub.hamburg***

CHANCENGLEICHHEIT

FRAUEN GESUCHT!

Von Chancengleichheit für Frauen in der Logistik würden Unternehmen profitieren. Es bleibt aber noch viel zu tun.

Barbara Lutz vom Frauen-Karriere-Index rät, weibliche Kräfte im männerdominierten Umfeld zusammenzubringen.

Man sieht sie noch viel zu selten: Frauen hinter dem Lkw-Steuer, in der Warenabfertigung oder in Führungspositionen in der Transport- und Logistikbranche. „Untersuchungen zeigen, dass hier im Schnitt gerade mal rund jede vierte Stelle mit einer weiblichen Kraft besetzt ist“, berichtet Barbara Lutz, Gründerin und Geschäftsführerin des Frauen-Karriere-Index. Die Voraussetzungen für einen Wandel stehen jedoch gut, denn „mit der Digitalisierung und neuer Technik zählt Muskelkraft in den angestammten Männerdomänen immer weniger.“

Vorteile brächte der Umschwung allemal. „Teams mit geringerem Geschlechtergefälle treffen bessere Entscheidungen, fördern das Denken über alte Grenzen hinaus und stärken die Innovationskraft“, betont Lutz. Man gehe rücksichtsvoller miteinander um, was der Unternehmenskultur zugutekomme, und im Lager sinke die Unfallquote. Nicht zu vergessen: Frauen sind ein wichtiger Hebel, um gegen das Fachkräftedefizit anzusteuern.

ECHTE VERÄNDERUNGEN, NICHT NUR PR

Beim Fahrpersonal für Busse und Lkw klafft bereits seit Jahren eine riesige Lücke. „Frauen bieten vielleicht das größte Potenzial, um den Mangel zu bekämpfen“, weiß Lutz. Gegenwärtig beträgt der weibliche Anteil in dem Job laut Schätzungen gerade mal gut zwei Prozent in Deutschland. Aber es tut sich etwas. Auf den Social-Media-Kanälen werben junge Fahrerinnen als Vorbild, und Initiativen verbessern die Bedingungen. So etwa die „WoMAN Initiative“ von MAN, die die Bedürfnisse von Fahrerinnen erforscht, um diese in der Produktentwicklung aufzugreifen. „Zudem müssen Logistikbetriebe ihre Strukturen anpassen und sich weiträumig für Veränderungen einsetzen. PR allein reicht nicht aus“, sagt Lutz, die jährlich zahlreiche Logistiker dazu berät, wie sie Frauen fördern können. „Für Fahrerinnen fängt das oft mit sauberen Sanitäreinrichtungen und sicheren Rastplätzen an, für die sich Unternehmen auch über die Verbandsarbeit stark machen können.“

Obendrein wirken frische Ideen. So erzählt Lutz von einem Unternehmen, das sehr erfolgreich gezielt Frauen anspricht, deren Kinder aus dem Gröbsten raus sind. Regionale Branchenveranstaltungen, die sich speziell an weibliche Kandidaten richten, sorgen ebenfalls für mehr Bewerberinnen. Grundsätzlich gilt: Die Verantwortlichen sollten die Besetzungsprozesse neutral gestalten und Entwicklungschancen regelmäßig aufzeigen. Im Betrieb hilft es dann, die weiblichen Kräfte zusammenzubringen und ihren Austausch zu unterstützen – „sonst kommt schnell das frustrierende Gefühl auf, doch wieder allein unter Männern zu sein“, so Lutz. *bb*

Fotos: FKi Diversity for Success, Marco Grundt

In Feierlaune: *der Vorstandsvorsitzende der R+V, Dr. Norbert Rollinger, mit Hans Wormser, dem Ehrenvorsitzenden des KRAVAG-Aufsichtsrats (Bild o. links).* ***Salut Salon*** *servierten mit Flügel, Cello und zwei Violinen pure Lebensfreude (o. r.).* ***Der Vortrag von Neurowissenschaftler*** *Prof. Volker Busch thematisierte „Possibilismus“ als Strategie zur Bewältigung großer Herausforderungen (u. l.).* ***Die Poetry-Slamerin*** *Michelle Manon Friedrich fasste 75 Jahre KRAVAG zu berührenden Bildern in pointierten Worten zusammen (u. r.). Zu sehen auf: youtu.be/hBe2bC09W3A*

GESCHICHTE MIT ZUKUNFT

Das 75-jährige Bestehen feierte KRAVAG mit Freunden aus der Transportbranche in der Elbphilharmonie.

Festlich mit Freunden und Familie den 75. Geburtstag begehen – so fühlte sich die Jubiläumsgala von KRAVAG in der Hamburger Elbphilharmonie an. In den Kleinen Saal der Elphi strömten am 18. September Kunden, Partner und Wegbegleiter, die seit vielen Jahren mit KRAVAG verbunden sind, um die gemeinsame Geschichte zu feiern. Schon im Foyer wurde bei einem Cocktail namens „KRAVAG 75“ (in Anlehnung an den „French 75“, siehe Treibstoff 1/2025) gelacht, erinnert und diskutiert.

Den offiziellen Teil leitete ein bewegender Poetry-Slam ein, mit dem Speditionskauffrau Michelle Manon Friedrich die 75 Jahre KRAVAG samt Wandel und Werten pointiert durchquerte. Durch den Abend führte Oliver Detje, Verlagsleiter der DVV Media Group, als Moderator. Mit ihm auf der Bühne standen unter anderem R+V-Vorstandschef Dr. Norbert Rollinger, Horst Kottmeyer, Vorsitzender des KRAVAG-Aufsichtsrats, und Dr. Thorben Hänel-Muhs, geschäftsführender Vorstand der SVG Nord, die kurz und sehr persönlich die erfolgreichen Jahrzehnte von KRAVAG würdigten.

Was wäre KRAVAG ohne seine Kunden, die den Versicherer seit der Gründung prägen? Die beständigen und produktiven Beziehungen zu ihnen unterstrich auch der im Vorfeld ausgerufene Jubiläumswettbewerb, für den Transportunternehmen ihre Imagefilme einreichen konnten. Auf den ersten Platz schaffte es das originelle und authentische Video von SLT Unternehmen, das im Rahmen der Feier vorgeführt wurde (mehr zum Clip ab Seite 32).

Firmengeschichte über ein Dreivierteljahrhundert zu schreiben, setzt voraus, künftige Veränderungen im Blick zu behalten und aufzunehmen. Diesen Aspekt griff der Neurowissenschaftler Professor Volker Busch auf, der in einem spannenden Vortrag beleuchtete, wie man Zukunftsängste überwinden und konstruktiv nutzen kann – eine Botschaft, die nachhallte. Zum Abschluss riss das Hamburger Quartett Salut Salon das Publikum mit Klassik, Witz und Lebensfreude mit – und stimmte so gleich auf die Zukunft von KRAVAG ein, die weiterhin von partnerschaftlichem Zusammenspiel, Dynamik und natürlicher Sicherheit geprägt sein dürfte. *bb*

Der KRAVAG-Faun mit Jubiläumslogo vor der Hamburger Elbphilharmonie