

Verkehrswirtschaft und Logistik NRW

VV
WL | NRW

9. Jahrgang
7–8/2016

Neues Sicherheitssystem

Mindestlohn
in Frankreich

Diskussion zum
Sozialdumping

135 Jahre
AMÖ



Ein Unternehmen der
R+V Versicherungsgruppe

Zu Lande. Zu Wasser. Zu Luft. Zur Sicherheit.

Wir schützen, was die Welt bewegt.
Mit maßgeschneiderten
Versicherungslösungen für die
Logistik-Branche.

KRAVAG



Fragen Sie Ihre SVG!
www.svg-assekuranz.de

SVG Assekuranz-Service Westfalen-Lippe GmbH
Haferlandweg 8, 48155 Münster,
Tel.: 02 51/60 61-0, Fax: 02 51/60 61-1 60

45891 Gelsenkirchen
Willy-Brandt-Allee 52
Tel.: 02 09/9 70 92-0, Fax: 02 09/77 90 03

33818 Leopoldshöhe
Gewerbstraße 5
Tel.: 0 52 02/92 70-0, Fax: 0 52 02/92 70-20

57076 Siegen
Setzer Weg 14
Tel.: 02 71/8 80 13-6, Fax: 02 71/8 80 13-80

SVG Nordrhein Assekuranz-Service GmbH
Engelbertstraße 2, 40233 Düsseldorf,
Tel.: 02 11/73 47-3 20, Fax: 02 11/73 47-3 25





Verband
Verkehrswirtschaft
und Logistik
Nordrhein-Westfalen e. V.

Herausgeber:

Verband Verkehrswirtschaft und Logistik
Nordrhein-Westfalen e.V.

Geschäftsstelle Münster:

Haferlandweg 8, 48155 Münster
Telefon (02 51) 6 06 14 13, Telefax (02 51) 6 06 14 14

Geschäftsstelle Düsseldorf:

Erkrather Straße 141, 40233 Düsseldorf
Telefon (02 11) 73 47 80, Telefax (02 11) 7 34 78 31

Redaktion:

Özlem Alpsü, Benedikt Althaus, Christian Averbek,
Sven Heinz, Marcus Hover (verantwortlich),
Dr. Christoph Kösters, Uwe Krietsch, Hans-Josef
Ronken, Jürgen Weihermann

Anzeigenservice:

Aschendorff Media & Sales,
ein Geschäftsbereich der
Aschendorff Verlag GmbH & Co. KG
An der Hansalinie 1, 48163 Münster
Telefon (02 51) 6 90-48 30
Telefax (02 51) 6 90-80 48 01

Layout, Satz:

Stilus Grafik
Rennbahnweg 26, 41069 Mönchengladbach
Telefon (0 21 61) 3 03 49 60

Druck:

Druckerei Willeken
Bessemer Straße 14, 40699 Erkrath
Telefon (0 21 04) 14 86-0, Telefax (0 21 04) 14 86-114

Standpunkt 4

Allgemeines

Werner Gockeln feiert 60. Geburtstag 5
Ausgleichsmaßnahmen:
Straßen.NRW pflanzt rund 1.300 Bäume 6

Aus dem Verband

Sozialdumping auf den Transportmärkten 6
AMÖ: Mindestlohn treibt Lohnspirale an 7
AMÖ-Vizepräsident Johannes Röhr
scheidet aus AMÖ-Präsidium aus 8
Herausforderungen im Wandel 8
„Jungsenioren“ befassen sich in Arnsberg
mit neuen Online-Geschäftsmodellen 10
Maßnahmen ja, Messung eher nicht 12

Internationaler Verkehr

Einführung des Mindestlohns in Frankreich 14

Gefahrgut und Entsorgung

Branchenkonferenz Entsorgung
diskutiert vielfältige Lösungsansätze 14

Logistikcluster.NRW

8. Branchenforum Schifffahrt/Hafen/Logistik 16

Bildungswerk aktuell

Schöne neue Arbeitswelt -
Wie sich die Logistik auf morgen vorbereitet 18
JOBSTARTER plus-Projekt LogiMatch 20

Aus den Unternehmen

Studierende des Hansa-Berufskollegs: Neue Impulse
für das Logistikunternehmen Greiwing in Greven 21
GREIWING-Geschäftsführer Klaus Beckonert
feiert Dienstjubiläum 22
300 Jahre Hafengeschichte 22
thyssenkrupp weiter auf Wachstumskurs in Mexiko ... 24
Hartmann Ibbenbüren bleibt bei TIS 25
UPS Integrad™ Trainingscenter für Zusteller
in Köln eröffnet 26
Firmenumzug nach Maß mit Geuer 27
Hans Gieseler, Herford, verstorben 28
Franz-Josef Bäckerling, Dortmund, verstorben 28

Bücherecke

Lexikon Straßenverkehrsrecht 29
zollKOMPAKT 30
Fachreihe „Fachwissen für Speditions-
und Logistikkaufleute“ 41. Auflage. 31

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Mitglieder,

wissen Sie, welchen Subunternehmer Ihr Subunternehmer einsetzt? Die Antwort könnte wichtig sein, denn eine immer mehr um sich greifende Betrugsmasche zielt genau auf den Punkt ab, dass Ladungen weiter verkauft werden und der Verlader nicht weiß, welcher Unternehmer an seiner Rampe laden wird. Dabei sind Ladungsverluste durch gefälschte Identitäten (vornehmlich aus Ladungsbörsen) oft doppelt schädlich für das verladende Unternehmen und sein Markenimage: Zu oft taucht verschwundene Markenware aus undurchsichtigen Vertriebskanälen zu Schleuderpreisen auf dem Schwarzmarkt wieder auf.

Aber die zunehmende Kriminalität zwingt nicht nur die Verlader zum Handeln. Das Landgericht München I hat es im vergangenen Jahr als nicht ausreichend angesehen, dass eine Spedition bei Auftragsvergabe an einen unbekanntem Subunternehmer sich dessen (gefälschte) EU-Lizenz, Versicherungspolice und Handelsregisterauszug zeigen ließ. Die verladenen Stahlrohre mit einem Warenwert von rund 80.000 € wurden vom Subunternehmer, der sich als Scheinfirma herausstellte, unterschlagen. Der Spediteur musste laut Gericht für den beauftragten Betrüger haften, als wäre es seine eigene Tat gewesen. Folglich musste die Versicherung wegen Vorsatz nicht leisten, und die Haftungsbeschränkung war wegen Vorsatz ebenfalls komplett außer Kraft.

Hier soll das in Zusammenarbeit mit Partnern aus der verladenden Wirtschaft, der KRAVAG/R+V Versicherung sowie der TRANFRIGORROUTE DEUTSCHLAND (TD) e.V. entwickelte BGL-System „Trusted Carrier“ – also „der vertrauenswürdige Transpor-



teur“ – für Abhilfe sorgen: Indem der BGL für die teilnehmenden Transportlogistikunternehmen ein Garantieverprechen übernimmt, bietet er den Auftraggebern zusätzliche Sicherheit in der Transportkette. Detailliert ausgearbeitete Qualitätssicherungs- und Sanktionsmaßnahmen sollen verhindern, dass anonyme Subunternehmer mit gefälschten Identitäten hochwertige Ladungen „veruntreuen“ können.

Der BGL zahlt Auftraggebern eine Garantiesumme von 5.000 € pro Verstoß für den Fall, dass diese einen Trusted Carrier mit der Auftragsabwicklung beauftragt haben und entgegen dieser Absprache kein im System registriertes Kraftfahrzeug gestellt wurde. Diese Garantie ist durch die KRAVAG versichert, die nach Prüfung Regress auf das verstoßende Unternehmen nimmt. Die teilnehmenden Transportunternehmen und Kraftwagenspeditionen können vom neuartigen BGL-System auch über den reinen Sicherheitsgewinn hinaus profitieren – bietet es ihnen doch die Chance,

sich mit Leistungsdifferenzierung noch besser am Markt zu positionieren. Gerade bei Auftraggebern, die gesteigerten Wert auf Zuverlässigkeit und Sicherheit legen, kann der „Trusted Carrier“ zum „Sesam öffne dich“ werden!

Der BGL hat sich beim „Trusted Carrier“ für eine englischsprachige Bezeichnung entschieden, weil das Garantieverprechen in einem zukünftigen Ausbauschritt auch international über unseren Weltverband IRU (International Road Transport Union) zur Transportkettensicherheit beitragen soll. Der jetzt gestartete Probebetrieb ist für alle Teilnehmer kostenlos und unverbindlich. Alle interessierten Güterkraftverkehrsunternehmen können ihre Fahrzeuge registrieren lassen. Für Verbandsmitglieder, die über die BGL-Landesverbände einen separaten Registrierungsprozess durchlaufen, gilt ein vereinfachtes Verfahren. Läuft auch weiterhin alles nach Plan, wird das System am 1. Oktober 2016 den Regelbetrieb aufnehmen.

Die Verlader hochwertiger Güter hätten ein eigenes Sicherheitssystem aufgestellt, wenn der BGL nicht das Heft in die Hand genommen hätte. Darum wurde mit dem „Trusted Carrier“ ein System geschaffen, dass für unsere Mitglieder nicht nur unbürokratisch, sondern vor allen Dingen auch bezahlbar ist. Die Mitarbeiter in unseren Geschäftsstellen versorgen Sie gerne mit weiteren Informationen.

Es grüßt Sie herzlich

Ihr

Klaus Peter Röskes

Werner Gockeln feiert 60. Geburtstag

Großer Bahnhof für einen, der sonst nicht ins Rampenlicht drängt: Mehr als 70 geladene Gäste aus Wirtschaft und Verbänden waren am vergangenen Freitag nach Frankfurt gekommen, um den 60. Geburtstag und gleichzeitig das 20-jährige Firmenjubiläum von Werner Gockeln, Geschäftsführender Vorstand der SVG-Zentrale, zu feiern.

SVG-Vorstand Klaus Peter Röskes, der seine Rede unter das Motto „60 Jahre zu Lande, zu Wasser und nie in der Luft“ stellte, würdigte Gockeln als leisen, aber hartnäckigen Kämpfer für das mittelständische Straßengüterverkehrsgewerbe, der privat lieber auf dem Wasser segelt und in der Sache niemals in die Luft gehe. Röskes: „Als Moderator vieler Interessen schafft er es, durch die Kraft seiner Argumente zu überzeugen und tagtäglich vorzuleben, wie man erfolgreiches Management mit den Werten einer Genossenschaft verbindet.“ Professor Dr. Karlheinz Schmidt, Geschäftsführendes Präsidialmitglied des BGL und ehemaliger Kollege, betonte die Qualität der Zusammenarbeit mit den Verbänden. Gockeln habe in seinen 20 Jahren als Vorstand nicht nur die SVG-Gruppe zu einer erfolgreichen Wirtschaftsorganisation entwickelt, sondern auch die Zusammenarbeit mit den Verbänden auf höchstem Niveau gefestigt.



Foto: SVG

Prominente Gratulanten aus Verkehr und Logistik: Vordere Reihe v. l.: Mathias Krage (DSLVL), Klaus Peter Röskes (SVG-Zentrale), Werner Gockeln (SVG-Zentrale). 2. Reihe v. l.: Dr. Norbert Rollinger (Kravag), Richard Altmannshofer (SVG-Zentrale), Adalbert Wandt (BGL), Prof. Dr. Karlheinz Schmidt (BGL). Obere Reihe v. l.: Sabine Kudzielka (BG Verkehr), Frank Huster (DSLVL), Dierk Hochgesang (AMÖ).

Gockeln startete seine Karriere 1981 beim BGL und war dort unter anderem Leiter der Grundsatz- und Tarifabteilung. 1991 wechselte er in die Nutzfahrzeugindustrie und kam 1996 als Geschäftsführender Vorstand zur SVG Bundes-Zentralgenossenschaft Straßenverkehr eG. Seither entwickelt der Diplom-Volkswirt die SVG-Gruppe zu einer modernen Logistik-Genossenschaft weiter, mit 1.000 Mitarbei-

tern, 500 Trainern sowie mehr als 250 Millionen Euro Umsatz bundesweit.

Darüber hinaus vertritt der bekannte Genossenschaftsanhänger in zahlreichen Gremien die Interessen der Transportbranche und der SVG. Unter anderem ist Gockeln als stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender der KRAVAG-LOGISTIC Versicherungs-AG aktiv. ●

Die VWL-Geschäftsstelle Düsseldorf zieht um!

Neue Adresse ab 26. September 2016:

Oerschbachstraße 152
40591 Düsseldorf



Ausgleichsmaßnahmen: Straßen.NRW pflanzt rund 1.300 Bäume

Straßen.NRW hat in den vergangenen Monaten wieder umfangreiche Bepflanzungen an den Bundesautobahnen, den Bundes- und Landesstraßen durchgeführt; ebenso auf Flächen, die dem Ausgleich- und Ersatz für die durch den Straßenbau verursachten Eingriffe in die Landschaft dienen.

Etwa 1.300 Bäume sind seit Oktober 2015 parallel der Straßen gepflanzt worden. Bäume benötigen für ein gutes Wachstum geeignete Standorte. Bereits in der Planungsphase muss Straßen.NRW die notwendigen Voraussetzungen für die langfristige Entwicklung der Bäume berücksichtigen. Gepflanzt wurden auch circa 120

Obstbäume auf Streuobstwiesen. Zusätzlich hat Straßen.NRW insgesamt circa 223.000 Sträucher gepflanzt.

Häufig gleichen Pflanzungen nicht nur den Eingriff in die Natur aus, sondern übernehmen auch an Straßen wichtige Funktionen. Der Verlauf einer Straße lässt sich zum Beispiel durch Sträucher und Bäume optisch betonen. Pflanzen tragen zudem wesentlich zur Stabilität von Straßenböschungen bei. Und auch für die Tierwelt sind die Pflanzen in vielerlei Hinsicht von großer Bedeutung. An der Ortsumgebung Wesel-Büderich (B58n) hat Straßen.NRW zum Beispiel rund 1.750 säulenförmig wachsende Gehölze wie

Hainbuchen gepflanzt. Diese bereits jetzt über drei Meter hohen Pflanzen dienen beidseitig der Straße als Leit- und Überflughilfe für Fledermäuse.

Der Umgang mit den Pflanzen und die Pflanzarbeiten erfordern große Sorgfalt. Die Pflege der Neupflanzungen genießt bei Straßen.NRW einen hohen Stellenwert und umfasst einen Zeitraum von drei Jahren. Für diese Begrünungsmaßnahmen hat Straßen.NRW circa 1,6 Millionen Euro ausgegeben. Die Lieferung und Pflanzung der Gehölze kostete rund eine Million Euro. Für die im Regelfall dreijährigen Pflegearbeiten werden circa 625.000 Euro ausgegeben. ●

Aus dem Verband



Sozialdumping auf den Transportmärkten

Die Entwicklungen auf den Transport- und Speditionsmärkten, insbesondere das Sozialdumping und Maßnahmen hiergegen, standen im Mittelpunkt eines Gedankenaustausches des EVP-Europaabgeordneten Markus Pieper, mittelstandspolitischer Sprecher der EVP und Mitglied des Ausschusses für Transport und Fremdenverkehr des Europäischen Parlaments (EP), mit Unternehmern und Ehrenamtsträgern des Verbandes Verkehrswirtschaft und Logistik e.V. (VVWL).

Begrüßt wurde von den Unternehmern die Feststellung von Markus Pieper, dass wichtige Anliegen der Branche in die Stellungnahme des Ausschusses für Transport und Fremdenverkehr des EP an den federführenden Sozialausschuss zu verkehrspolitischen Aspekten von Sozialdumping Aufnahme fanden. Allerdings machten die Vertreter des VVWL klar, dass neben einer dort geforderten gesetzlich scharfen Unterscheidung von Dienstleistungs- und Niederlassungsfreiheit – nach der sich Angestellte/Fahrer den

Sozialsystemen in den Mitgliedsstaaten anschließen sollen, in denen ihr gewöhnlicher Arbeitsort ist – auch eine effektive Kontrolle und eine bessere Ausstattung der Kontrollorgane sicherzustellen sei. Die Folgen der entgegen der Kabotage-Vorschriften dauerhaft in Deutschland stationierter Flotten aus mittelosteuropäischen Ländern für die Wettbewerbsfähigkeit und Zukunft deutscher Transportlogistiker und Kraftwagenspeditionen sind besorgniserregend. Die Vertreter des VVWL forderten den Europaabgeordneten und



v.l.: Horst Kottmeyer, Klaus Peter Röskes, Markus Pieper, Norbert Redemann und Dr. Christoph Kösters

die Politik im Allgemeinen auf, sich dauerhaft und nachhaltig für die Bekämpfung der sozialen Missstände

und für gleiche Wettbewerbsbedingungen einzusetzen. Einig waren sich der Europaabgeordnete und die Unterneh-

mer, dass die Sicherstellung eines fairen Wettbewerbs auf den europäischen Transportmärkten Ziel allen Handelns sein müsse.

Am Gespräch nahmen teil: Klaus Peter Röskes, GF Gesellschafter Spedition Röskes GmbH/Vorsitzender Landesverband TransportLogistik und Entsorgung im VVWL NRW e.V., Norbert Redemann, Norbert Redemann GF Gesellschafter Norbert Redemann KG, Spedition/Vorsitzender Landesverband Spedition + Logistik im VVWL NRW e.V. Horst Kottmeyer, GF Gesellschafter Spedition Kottmeyer GmbH & Co. KG/Mitglied des Vorstandes Landesverband TransportLogistik und Entsorgung im VVWL NRW e.V., Dr. Christoph Kösters Hauptgeschäftsführer VVWL NRW e.V. ●

AMÖ: Mindestlohn treibt Lohnspirale an

Mit dem Beschluss, den Mindestlohn zum 1. Januar 2017 auf 8,84 Euro zu erhöhen, hat die Mindestlohnkommission die Grenzen des Vertretbaren ausgereizt,“ sagte der Geschäftsführer des Bundesverbandes Möbelspedition und Logistik (AMÖ) e.V., Dierk Hochgesang, vor dem Hintergrund der aktuellen Anpassung des Mindestlohns.

Hochgesang weist darauf hin, dass die Anhebung des Mindestlohns die Situation der Möbelspedition zumindest regional erschweren wird: „Die Wettbewerbssituation wird insbesondere für die Unternehmen in den neuen Bundesländern dramatischer, da der Preisabstand zu den alten Bundesländern geringer wird. Die erheblichen Zusatzkosten für diese Unternehmen resultieren zum einen aus der Anhebung des Mindestlohns, zum anderen aber auch aus der Anhebung der Löhne. Denn die Unternehmen

müssen das Lohnabstandsgebot einhalten, um den Betriebsfrieden zu sichern. Die damit verbundenen höheren Kosten konnten schon in der Vergangenheit nicht zu 100 Prozent über den Markt ausgeglichen werden“.

Da in allen westlichen Bundesländern die Tariflöhne über dem Mindestlohn liegen, auch über dem in der neu festgelegten Höhe, erwartet die AMÖ hier keine unmittelbare Auswirkung. Allerdings wird damit das Signal für die Lohnansprüche im nächsten Jahr gesetzt, dazu Hochgesang: „Gemäß unseren Erfahrungen gehen wir davon aus, dass die Anhebung des Mindestlohnes die Argumentationsgrundlage für die Mindesthöhe der nächsten Lohnforderung darstellt. In der Folge wird sich wiederum die Mindestlohnkommission an den Lohnerhöhungen orientieren. So wird eine Lohnspirale in Gang gesetzt, die

sich immer schneller dreht. Wir fordern deshalb die Mindestlohnkommission auf, nicht nur Erhöhungen des Mindestlohns zu beschließen, sondern auch sehr kritisch deren Auswirkungen zu evaluieren.“

Hochgesang sieht außerdem die Regierung weiterhin in der dringenden Pflicht, Lücken und Unklarheiten bei der Auslegung des Gesetzes zu beseitigen. Dies betrifft insbesondere die Behandlung von Bereitschaftszeiten, in denen sich der Beifahrer bei einer Zweifahrerbesatzung oder sonstiges mitfahrendes Personal auf dem Beifahrersitz oder im Fahrzeug aufhält. Des Weiteren fehlen Regelungen zum grenzüberschreitenden Verkehr und zum Transitverkehr. „Gerade aber die aktuellen Regelungen zum Mindestlohn in Frankreich zeigen, wie wichtig es für alle ist, dass Dinge im nationalen Kontext klar definiert werden“, sagte Hochgesang. ●

AMÖ-Vizepräsident Johannes Röhr scheidet aus AMÖ-Präsidium aus

Johannes Röhr, Vizepräsident des Bundesverbandes Möbelspedition und Logistik e. V. (AMÖ), scheidet nach 31 Jahren aktiver Verbandsarbeit in der AMÖ, davon 23 Jahre als AMÖ-Vizepräsident, aus dem AMÖ-Präsidium aus.

Anlässlich der Verabschiedung von Johannes Röhr zur Jahrestagung der AMÖ am 17. Juni in Wiesbaden sagte AMÖ-Präsident Gert Hebert: „Es scheint fast unmöglich, adäquate Worte zu finden, um das Wirken und die Verdienste von Johannes Röhr für die AMÖ auch nur im Ansatz angemessen zu beschreiben. Im Zusammenspiel seiner fachlichen und sozialen Kompetenz, in seinem Engagement, mit seiner Weitsicht und seinem Augenmaß war er stets ‚fortiter in re, suaviter in modo‘ – hart in der Sache, mild in der Methode. Das Präsidium der AMÖ hat Verständnis für die Entscheidung, bedauert sie aber zutiefst und muss sie respektieren. Für die AMÖ geht damit eine Ära zu Ende.“

Bei der AMÖ wurde Johannes Röhr 1985 in den Ausschuss für die Beför-



derung von Neumöbeln gewählt. 1987 folgte seine Wahl ins Präsidium des Bundesverbandes. 1993 wurde er Mitglied des Personal- und Finanzausschusses der AMÖ und übernahm den stellvertretenden Vorsitz des Bundesverbandes. In seiner Zuständigkeit für die Finanzen zielte sein Wirken vor allem darauf ab, die AMÖ zu einem wirtschaftlich nachhaltig stabilen Ver-

band zu entwickeln. Außerdem galt sein Einsatz den spezifischen Belangen der Neumöbellogistik. Johannes Röhr lagen persönlich immer die Verbesserung der Beförderungsbedingungen, die Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie die Bekämpfung der Schwarzarbeit im Umzugsgewerbe am Herzen. Deshalb war er immer bestrebt, einen fairen Wettbewerb in der Straßenverkehrswirtschaft sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene sicherzustellen.

Johannes Röhr übernahm 1973 die Möbelspedition seines Vaters mit seinerzeit zwei Mitarbeitern und baute diese im Laufe der Jahre zur Anton Röhr Logistic Group, einer international agierenden Unternehmensgruppe mit mehr als 900 Mitarbeitern, aus. Er hat zudem bislang mehr als 120 Ausbildungsplätze in seinem Unternehmen zur Verfügung gestellt. Erst im Februar wurde ihm wegen seiner Verdienste um das Gemeinwohl das Bundesverdienstkreuz am Bande verliehen. Johannes Röhr ist verheiratet und vierfacher Vater. ●

135 Jahre Bundesverband Möbelspedition und Logistik (AMÖ) e.V.

Herausforderungen im Wandel

In seiner 135-jährigen Geschichte musste der Bundesverband Möbelspedition und Logistik (AMÖ) e. V., beziehungsweise dessen Vorgängerorganisationen, immer wieder neue Herausforderungen annehmen. Darauf wies die AMÖ anlässlich ihrer Jahrestagung 2016 in Wiesbaden hin. 1947 fand ebenfalls in Wiesbaden die Versammlung zur Neugründung der

AMÖ als Arbeitsgemeinschaft Möbeltransport nach dem Krieg statt. Damals herrschte im Gewerbe vor allem ein Mangel an Fahrzeugen, Ersatzteilen und Reifen. Inzwischen haben sich die Herausforderungen gewandelt.

Heute beschäftigt sich die AMÖ mit wichtigen verkehrs- und sozialpolitischen Themen, zu denen sie anläss-

lich der Jahrestagung 2016 kurz gefasst ihre Positionen vorstellte:

Mautharmonisierung

Die AMÖ begleitet seit Beginn die Maßnahmen der Bundesregierung zur gewerbevertraglichen Umsetzung der Mautharmonisierung. Die Realität hat gezeigt, dass die förderfähigen



Maßnahmen jedoch immer mehr beschnitten werden. Die AMÖ sieht es deshalb als erforderlich an, die Mautharmonisierung im Gesetz zu verankern. Zudem ist es angemessen, die Harmonisierungsmittel zu erhöhen, wenn das Gewerbe ab 2018 rund 50 Prozent mehr Maut bezahlen soll.

Lkw-Maut und geplante Ausweitung der Bemaftung

Vor dem Hintergrund der für 2018 geplanten Bemaftung aller Bundesstraßen, fordert die AMÖ die Regierung auf, keine unterschiedlichen Mautsätze für Bundesstraßen und Autobahnen zu erheben. Die Systematik der Ermittlung der Wegekosten legt zwar nahe, die Bundesstraßen höher zu bemaften. Dies würde jedoch zu erheblichen Wettbewerbsverzerrungen führen und autobahnferne Unternehmen überproportional belasten, mit allen damit verbundenen negativen Folgen.

Ökologisierung des Straßenverkehrs

Die AMÖ ist der Verband eines Gewerbes, das auf den Lkw angewiesen ist, um seine Leistung zu erbringen. Deshalb sieht sie ihre besondere Verantwortung, bei der Ökologisierung des Straßenverkehrs mitzuwirken. Denn die intakte Umwelt ist eine wichtige Grundlage für gesellschaftli-

chen Wohlstand und Lebensqualität. Hier wurde in der Vergangenheit auch schon vieles erreicht: So haben viele Möbelspediteure im Vertrauen auf die politischen Entscheidungen in einen modernen Fuhrpark investiert, um die Voraussetzungen der grünen Feinstaubplakette zu erfüllen. Sie haben dazu beigetragen, die Stickstoffoxid- und Feinstaubbelastung in den Innenstädten zu reduzieren. Die von den Umweltministern von Bund und Ländern geplante, neue, blaue Plakette, käme nun einem faktischen Verbot von Dieselfahrzeugen in diesen Bereichen gleich. Sie würde in den Speditionen viele gerade getätigte Investitionen auf einen Schlag wertlos machen. Das würde die Möbelspeditionen vor erhebliche Probleme stellen, ihre Kunden in Innenstadtbereichen sicher, schnell und zuverlässig zu bedienen. Die AMÖ weist außerdem darauf hin, dass das Kosten-Nutzen-Verhältnis bei der Ökologisierung des Verkehrs nicht aus dem Blickfeld geraten darf. Bei der Vermeidung einer Tonne CO₂ dürfen keine höheren Kosten entstehen als es dem rechnerischen volkswirtschaftlichen Schaden entspricht, der durch die gleiche Menge CO₂ verursacht wird. Die Ansätze, um CO₂-Emissionen zu vermindern und zu vermeiden sind technologieoffen zu gestalten, um es der jeweils effizientesten Technologie zu ermöglichen, sich im Wettbewerb durchzusetzen. Nur diese Technolo-

gieoffenheit bietet die Voraussetzung, dass die Lösungen auch wirtschaftlich nachhaltig sind.

Lohn- und Sozialdumping

Es ist nicht wegzudiskutieren, dass es aufgrund illegaler Kabotage zu Wettbewerbsverzerrungen in der Verkehrswirtschaft kommt. Das führt zu einer zu nicht hinzunehmenden Belastung des Personals und zum anderen zu Wettbewerbsnachteilen für die seriös wirtschaftenden Unternehmen im Inland. Hier brauchen wir eine Gesetzesänderung, die nach Möglichkeit dazu führt, dass auch Mautdaten genutzt werden können. Damit wäre sehr einfach nachzuweisen, welche Fahrzeuge aus dem Ausland sich wann, wo und wie lange im Inland aufhalten. Ergänzt um ein elektronisches Anmeldeverfahren im Rahmen der Mindestlohnregelungen könnte so auch nachvollzogen werden, ob ausländische Fahrzeuge nicht sogar im Inland steuerpflichtig wären. Dem Abbau sozialer Standards könnte so wirksam begegnet werden.

Personal und Professionalisierung

Die AMÖ begrüßt, dass sich das Bundesverkehrsministerium auch auf Leitungsebene des Themas Fahrer-mangel annimmt. Es ist erforderlich, Seiteneinsteigern den Start in den Beruf zu erleichtern und zu ermöglichen. Dazu könnte zum Beispiel die Bundesagentur für Arbeit die Kosten für den Erwerb des Führerscheins und der Qualifikation nach Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz (BKrFQG) fördern.

Verbraucherschutz

Der Verbraucherschutz ist ein wichtiges Thema für die AMÖ, wenn es darum geht, die Ansprüche der Umziehenden an einen fairen, fachmännischen Umzug ohne Schäden und zu den vorher vereinbarten Konditionen zu erfüllen. Doch leider tummeln sich auf dem Umzugsmarkt immer wieder

„schwarze Schafe“, die Kunden mit Billigangeboten ködern. Auch toll gemachte Internetseiten können täuschen. Umziehende, die sich an einen Betrieb mit AMÖ-Zertifikat wenden, bekommen damit die Sicherheit, dass ihr Umzug vom Fachmann in höchster Qualität vorbereitet, durchgeführt und abgewickelt wird. Sie vermeiden das Risiko, auf einen unseriösen Anbieter hereinzufallen. Unternehmen mit AMÖ-Zertifikat können auf der Seite www.umzug.org nach Postleitzahlen selektiert werden. Die AMÖ vergibt das Zertifikat seit über 25 Jahren an Mitgliedsunternehmen, die zur Selbstverpflichtung und deren Überprüfung bereit sind. Seit 2014 wird die Überprüfung von einer neutralen Zertifizierungsstelle durchgeführt. Die Zertifikate enthalten neben Namen und Anschrift des Unternehmens das Logo mit dem rollenden AMÖ-Känguru und dem Schriftzug „Qualitätskontrolle durch SVG-Zert“ sowie eine individuelle Zertifikatsnummer. Das

Zertifikat wird jeweils zu Beginn des Jahres für das laufende Jahr verliehen. Die begleitende Qualitätskontrolle wird von der SVG-Zert durchgeführt. Die ausgezeichneten Betriebe haben sich selbst über die fachliche Kompetenz, Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit hinaus zu einer umfassend hohen Qualität ihrer Dienstleistungen verpflichtet. Die mit dem AMÖ-Zertifikat ausgezeichneten Spediteure verpflichten sich, als ordentlicher Kaufmann zu handeln: Sie beraten gründlich und umfassend und erstellen übersichtliche und detaillierte Angebote sowie Rechnungen. Als Umzugsberater, Transportleiter und Packer werden nur Fachleute mit geeigneter und sicherer Technik und Geräten sowie umweltverträglichen Verpackungsmaterialien eingesetzt. Sollte es dennoch zu Meinungsverschiedenheiten mit dem Kunden kommen, wirken die Betriebe an einem Einigungsverfahren mit und folgen dem Spruch der Einigungsstelle der AMÖ.

Über den Bundesverband AMÖ

Seit 135 Jahren vertritt der Bundesverband Möbelspedition und Logistik (AMÖ) e.V. die Interessen der Deutschen Möbelspediteure. Zu rund 900 Mitgliedsunternehmen in 18 Landesverbänden zählen Umzugsspediteure, Neumöbellogistiker, Kunstspediteure sowie Spediteure von EDV und Medizintechnik. Die AMÖ-Geschäftsstelle in Hattersheim fördert den Dialog unter den Mitgliedsverbänden und kommuniziert das Anliegen des Gewerbes. Der einzelne AMÖ-Spediteur ist über seine Mitgliedschaft in einem der Landesverbände Mitglied der AMÖ. In Nordrhein-Westfalen ist dies der Landesverband Möbelspedition und Logistik im Gesamtverband Verkehrswirtschaft und Logistik (VVWL) e.V. Neben den regionalen Mitgliedsverbänden zählt die AMÖ auch die Gruppe Internationaler Möbelspediteure e.V. (GIM) zu ihren Mitgliedern. ●

„Jungsenioren“ befassen sich in Arnsberg mit neuen Online-Geschäftsmodellen



Traditionelles Gruppenbild der „Jungsenioren“ mit AMÖ-Fahne.

Am 16. April 2016 fand das 53. „Jungseniorentreffen“ bei der Firma Wilhelm Hörster Möbeltransporte Spedition Lagerung in Arnsberg statt. Nach 1999 und 2008 hatten die Geschwister Christiane und Wilhelm-Rudolf Bühl erneut in ihren Betrieb eingeladen und die Lagerhalle geschmackvoll zum Tagungsraum hergerichtet.

Die Verbandsvertreter Jürgen Weiermann und Christian Averbeck freuten sich über die abermals gute Beteiligung mit 31 Teilnehmern.

Thematisch befassten diese sich mit neuen Online-Geschäftsmodellen insbesondere am Beispiel von „Movinga“ und „move24“. Die Juristin der AMÖ,



Auch in einer Lagerhalle lässt sich gut studieren und diskutieren.



Im Feuerwehrmuseum konnten viele historische Fahrzeuge bestaunt werden.

Sue Ann Becker, hatte hierzu einen Vortrag vorbereitet, den Jürgen Weihermann in Vertretung präsentierte. Es entstand eine lebhaft Diskussionsrunde zu diesem Geschäftsmodell. Die Jungsenioren waren sich einig, die Entwicklung kritisch zu beobachten und lehnen zum derzeitigen Zeitpunkt eine Zusammenarbeit mit den genannten Unternehmen und solchen Geschäftsmodellen ab.

Im zweiten Teil seines Vortrages stellte Weihermann noch einmal das Produkt „mover>>scan“ vor und verwies insbesondere auf das Einstiegsangebot für Mitgliedsunternehmen mit günstigen Konditionen für die ersten sechs Nutzungsmonate.

Da die junge Zielgruppe sich vorzugsweise im Internet nach Dienstleistungen informiert und für sie der Umgang mit dem Smartphone selbstverständlich geworden ist, spricht „mover>>scan“ genau diese Zielgruppe an. Das Bereitstellen dieser Technik ausschließlich für AMÖ-Umzugsunternehmen schafft den Fachbetrieben einen Vorsprung bei der Akquise und der Umzugsbesichtigung gegenüber den Online-Plattformen.

Markus Sonnen, geschäftsführender Gesellschafter der Firma Beckmann GmbH, Rheine, stellte zum Ab-

schluss des fachlichen Teils sein Geschäftsmodell „Orange Box“ zur Vermietung von Lagerboxen vor. Die Lagerboxen werden zum „Selfstorage“ genutzt und stellen eine ausschließliche Lagerlösung dar. Ab Herbst dieses Jahres wird die Lagerplatzvermietung an den Standorten Rheine und Düsseldorf angeboten, Sonnens Ziel ist der Aufbau eines flächendeckenden Systems in Nordrhein-Westfalen und anschließend in ganz Deutschland. Hierfür wirbt er derzeit um bundesweite Systempartner.

Im Anschluss an den fachlichen Teil fand eine Besichtigung des Lichtturms Arnsberg statt. Hauptattraktion in diesem ehemaligen Wehrturm aus dem 13. Jahrhundert ist die begehbare Camera obscura. Die Außenwelt wird durch ein kleines Loch hindurch in das Innere eines Gebäudes gespiegelt und bildet sich dort auf einer Fläche ab. Verkleinert, kopfstehend und seitenverkehrt. Auf fünf Etagen erlebten die Besucher mehrere Highlights, konnten selbst interaktiv in das Geschehen eingreifen und verließen danach den Turm mit der Erkenntnis, etwas Interessantes erlebt zu haben: Den Aufenthalt im Innern einer „Kamera“, in der sich die Außenwelt genau erkennbar abbildet, eine interessante Bildergalerie mit beeindruckenden Camera Obs-

cura Bildern, Lichtinstallationen und sphärischen Klängen.

Von dort aus ging es zum „Brennpunkt – Feuerwehrmuseum der Generationen“. Das Museum lieferte vielfältigen Anschauungsunterricht darüber, wie man zu Großvaters Zeiten und noch davor das Feuer bekämpfte. Die älteste der drei ausgestellten Feuerspritzen rollte erstmalig im Jahre 1784 zum Löscheinsatz an eine Brandstelle. Neben den vielen historischen Fahrzeugen der Feuerwehr konnten rund 200 weitere beeindruckende Ausstellungsstücke wie Helme, Mützen, Koppel, Abzeichen, Motorräder, Feuerspritzen und Löscheimer in dem Museum besichtigt werden.

Ein gemeinsames Abendessen und geselliges Beisammensein im Restaurant „Country Lodge“ rundeten das Treffen ab.

Das 54. „Jungseniorentreffen“ ist bereits terminiert und findet am 5. November 2016 auf Einladung der Firma Beckmann GmbH in Rheine statt.

Bei Fragen zu „mover>>scan“, „Orange Box“ oder zum nächsten Treffen stehen wir Ihnen in den Geschäftsstellen in Düsseldorf und Münster gern zur Verfügung. ●

Maßnahmen ja, Messung eher nicht

Status & Entwicklungstendenzen beim Transport Carbon Footprint

Von Carsten Deckert
& Frederic Mäkel

Die Diskussion um den Transport Carbon Footprint hat nach der Einführung der DIN 16258 eine neue Dynamik erhalten. Grund genug für den Verband Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen e.V. (VVWL) und die Cologne Business School, dem aktuellen Status und den Entwicklungstendenzen des Transport Carbon Footprints in NRW im Rahmen einer Umfrage auf den Grund zu gehen. Die quantitative Umfrage wurde über einen Zeitraum von sechs Wochen zwischen April und Mai 2016 mittels eines öffentlich zugänglichen Online-Fragebogens durchgeführt. In dem genannten Zeitraum haben insgesamt 66 Unternehmen den Fragebogen ausgefüllt, davon 43 vollständig.

Die Transportbranche ist geprägt durch Klein- und Kleinstunternehmen. Nach einer Statistik des Bundesverbands Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung e.V. (BGL) beschäftigt deutschlandweit über 50 Prozent der Unternehmen nur bis zu fünf Mitarbeiter. Eine ähnliche Tendenz lässt sich auch bei den Teilnehmern der Studie erkennen. 51 Prozent der teilnehmenden Unternehmen sind Kleinst- oder Kleinunternehmen. Mittlere und Großunternehmen sind mit 26 Prozent bzw. 23 Prozent vertreten. Allerdings weist die Teilnehmerstruktur eine Verzerrung auf, da nur 9 Prozent der Teilnehmer Kleinstunternehmen sind. Anscheinend ist das Interesse am Thema Transport Carbon Footprint bei Kleinstunternehmen nicht besonders stark ausgeprägt.

Die meisten teilnehmenden Unternehmen transportieren Handelsgüter

(47 Prozent), gefolgt von den logistischen Teilmärkten Automobil (28 Prozent), Ersatzteile (23 Prozent), Nahrung (23 Prozent), Chemie (21 Prozent), Temperaturgeführt und Entsorgung (beide 19 Prozent). Das Kerngeschäft der einzelnen Transportdienstleister konzentriert sich allerdings nicht nur auf einen Teilmarkt. In der Regel agieren die Unternehmen in unterschiedlichen Sektoren. Unternehmen, die z.B. in der Handelslogistik tätig sind, transportieren oft Nahrungs- und Genussmittel und sind häufig auch in der Entsorgungslogistik aktiv.

Über dreiviertel der Teilnehmer unserer Umfrage erachten das Thema Transport Carbon Footprint als wichtig bis sehr wichtig. Unter diese Kategorien fallen sowohl Kleinunternehmen als auch mittlere Unternehmen mit etwa 70 Prozent. Die teilnehmenden Großunternehmen stimmten alle für wichtig oder sehr wichtig. Lediglich 23 Prozent fanden das Thema weniger wichtig oder unwichtig. Trotz der hohen Bedeutung, die dem Thema beigemessen wird, gaben nur 40 Prozent der teilnehmenden Unternehmen an, einen Carbon Footprint zu erstellen. Die restlichen 60 Prozent führen keine Analyse durch.

Die Unternehmen, die einen Carbon Footprint bestimmen, führen größtenteils (ca. 50 Prozent) unternehmensindividuelle Messverfahren durch. Die restlichen Unternehmen teilen sich auf die bisher bekannten Standards (z.B. GHG Protokoll, ISO 14064) auf, darunter lediglich zwei Unternehmen der Befragung, die den Carbon Footprint bereits nach DIN EN 16258 bestimmen. Das ist ein Gesamtanteil von lediglich etwa 5 Prozent aller teilnehmenden Unternehmen.

Obwohl einige Unternehmen individuelle Verfahren anwenden, beziehen über 75 Prozent indirekte Treibhausgase mit in ihre Bilanz ein. Diese Vorgehensweise wurde durch das Bilanzierungsverfahren des GHG Protokolls und der Norm DIN EN 16258 maßgeblich definiert. Es kann als positiv bewertet werden, dass diese Treibhausgase mit in den Prozess der Ökobilanzierung aufgenommen werden. Neben den indirekten Treibhausgasen werden zudem die Auslastung und der Anteil von Leerkilometern berücksichtigt. Diese Aspekte sollen nach der Norm DIN EN 16258 ebenfalls mit aufgenommen werden. Nur zwei der Unternehmen greifen auf Durchschnitts- bzw. Defaultwerte zurück. Der Großteil verwendet auf das jeweilige Unternehmen individuell abgestimmte Messwerte. Die Unternehmen, die den Carbon Footprint messen, verfahren anscheinend nach der Devise „Wennschon dennschon“.

Ein wichtiger Grund für die Durchführung von Carbon Footprints sind sowohl die Messung der Effektivität durchgeführter Maßnahmen zur Reduktion von Energieverbräuchen und Emissionen (59 Prozent) als auch die Imageverbesserung der Unternehmen (ebenfalls 59 Prozent) und die Differenzierung gegenüber den Wettbewerbern (47 Prozent). Ein weiterer wesentlicher Grund ist die Durchführung von Transport Carbon Footprints aufgrund von Kundenanforderungen bzw. -wünschen (35 Prozent). Unter diesen Unternehmen finden sich in überwiegender Anzahl mittlere und Großunternehmen. Vermutlich gehen diese Anforderungen von wichtigen Großkunden aus, die einen gewissen Druck auf die Transportunternehmen zur Erstellung eines Transport Carbon Footprints ausüben. Der Kunde seinerseits hat somit

die Möglichkeit, diese Werte zur Erstellung eines Product oder Corporate Carbon Footprints einfließen zu lassen. Lediglich 29 Prozent der Unternehmen gaben an, dass sie den Carbon Footprint unter dem Aspekt der Kostenanalyse erstellen.

Insgesamt 26 der befragten Unternehmen führen keine Carbon Footprint Analysen durch. Die Größenverteilung dieser Kategorie ist nahezu identisch zur Struktur der Gesamtteilnehmer. Von diesen Unternehmen gaben 54 Prozent an, es bestehe kein Bedarf zur Umsetzung von Carbon Footprints. Erstaunlich ist, dass der Großteil dieser Unternehmen das Thema Transport Carbon Footprint trotzdem als wichtig oder sehr wichtig erachtet. 50 Prozent der Unternehmen gaben Umsetzungsprobleme oder zeitlichen Aufwand dafür an, keinen Carbon Footprint zu erstellen. Weitere 31 Prozent der Unternehmen gaben Kostengründe an. Umsetzungsprobleme können sowohl bei der Datenbeschaffung als auch bei der Berechnung entstehen. Aus der Befragung ergab sich, dass ein Bedarf nach einfachen und einheitlichen Berechnungstools besteht.

Auch wenn die meisten Unternehmen unserer Umfrage keinen Transport Carbon Footprint ermitteln, so ist ein Großteil bereits in Maßnahmen zur Reduzierung des Carbon Footprints aktiv. Unsere Umfrage ergab, dass circa 80 Prozent der Unternehmen bereits Maßnahmen durchführen, weitere 9 Prozent streben Verbesserungen an. Nur 11 Prozent führen keine Maßnahmen durch und planen dies derzeit auch nicht. Zu dieser Kategorie zählen größtenteils Kleinstunternehmen.

Fahrerschulungen (94 Prozent) und Telematik-Konzepte (85 Prozent) werden sehr häufig als Maßnahmen verwendet, gefolgt von punktuellen Einzelmaßnahmen (76 Prozent) wie z.B. Start-Stop-System, Leichtlaufreifen, Leichtlauföle. Außerdem werden Spritsparprämien (41 Prozent) in der

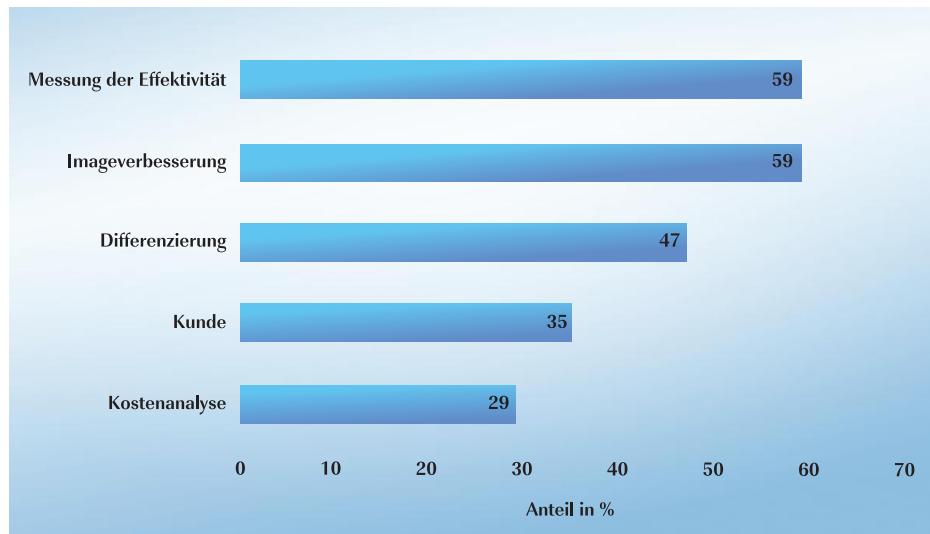


Abbildung 1: Gründe für die Erstellung von Transport Carbon Footprints

Praxis relativ häufig verwendet. Neue Antriebssysteme finden dagegen bisher nur sehr selten Verwendung (9 Prozent). Die Maßnahmen werden in der Regel oft in Kombination verwendet. Die meisten Unternehmen unserer Studie verwenden drei bis vier Maßnahmen. Dabei ist es erstaunlich, dass Unternehmen, die keinen Carbon Footprint messen, etwa genauso aktiv bei den Maßnahmen sind wie Unternehmen, die den Carbon Footprint bestimmen. Die alte Manager-Weisheit „What gets measured gets done“ scheint sich beim Carbon Footprint nicht zu bewahrheiten. Es wäre

allerdings nach Ansicht der Autoren wünschenswert, wenn noch mehr Unternehmen ihn messen würden, um die Effektivität der getroffenen Maßnahmen bewerten zu können. Aufgrund der durch die Politik vorgegebenen steigenden Anforderungen und der Erwartungshaltung der Konsumenten ist zu vermuten, dass dem Carbon Footprint zukünftig auch im Transport eine höhere Bedeutung zukommen wird. Zu seiner Bestimmung bedarf es dann allerdings einfacher und einheitlicher Messverfahren und Berechnungstools für die Transportunternehmen. ●

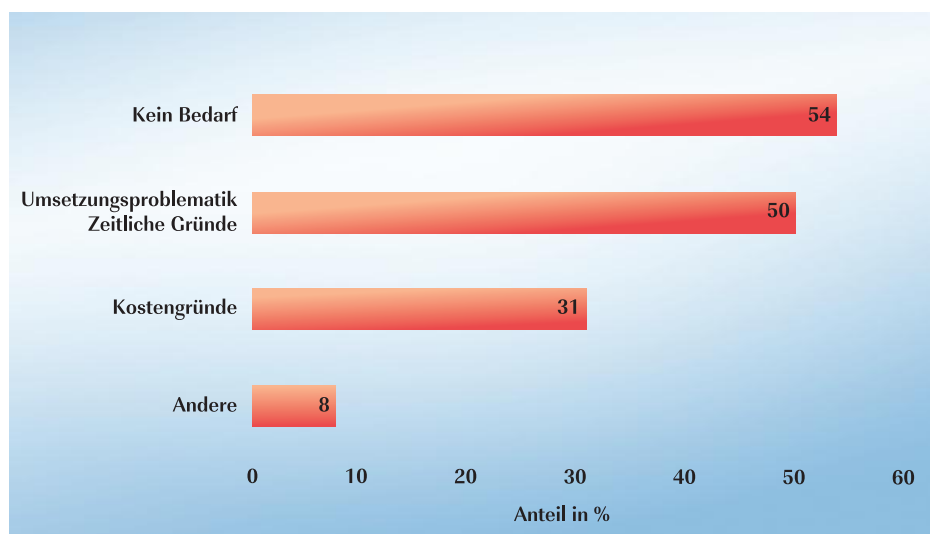


Abbildung 2: Gründe gegen die Erstellung von Transport Carbon Footprints

Einführung des Mindestlohns in Frankreich

Obwohl für deutsche Unternehmen die Zahlung des französischen Mindestlohns kein Problem sein dürfte, werden sie dennoch durch eine Überbürokratisierung der französischen Vorschriften mitbestraft für das, was in Europa derzeit unter dem Stichwort „Sozialdumping“ an Marktverwerfungen eingetreten ist. Der BGL hat im Vorfeld der Einführung des Mindestlohns alles unternommen, Unklarheiten zu beseitigen und den betroffenen Unternehmen Hilfestellung bei der Bewältigung der neuen Melde- und Dokumentationspflichten zu geben. Trotzdem gerieten deutsche Unternehmen, die sich an die Regeln halten wollten, durch das von der französischen Administration verursachte Organisationschaos zeitlich extrem unter Druck, und der dadurch entstehende Unmut der Betroffenen ist sehr

gut nachzuvollziehen. Gleichwohl besteht keine realistische Perspektive, dass das neu geschaffene Bürokratiemonster in Frankreich schnell zurückgefahren werden könnte.

So hat der französische Staat bis kurz vor Inkrafttreten des Gesetzes nur ein Muster der Entsendebescheinigung auf der Homepage veröffentlicht und dieses wenige Tage vor Inkrafttreten nochmals grundlegend geändert. Das Gleiche gilt für die äußerst vagen Formulierungen im Gesetzestext rund um den Repräsentanten, den jedes gebietsfremde Unternehmen in Frankreich zur Vorhaltung der erforderlichen Lohnunterlagen haben muss. Damit wird nicht nur eine unnötige, europarechtlich fragwürdige Bürokratie aufgebaut, sondern für die Unternehmen sind damit erhebliche Kosten verbunden. Wir

haben uns bemüht, Ihnen eine Auswahl an Firmen zu benennen, die für Sie die Rolle des Repräsentanten in Frankreich übernehmen könnten.

Gegen Frankreich läuft jetzt die erste Stufe eines Vertragsverletzungsverfahrens durch die EU-Kommission. Ob und in welcher Form Mindestlohnregelungen in Frankreich und möglicherweise auch in Deutschland im Transportgewerbe Bestand haben werden und wie schnell eine Entscheidung getroffen werden wird, kann vor dem Hintergrund des desolaten Zustands der Europäischen Union nach der Brexit-Entscheidung derzeit niemand sagen. Der BGL wird jedenfalls alle Initiativen weiterverfolgen, die im Interesse des mittelständischen deutschen Güterkraftverkehrsgewerbes vonnöten sein werden oder bereits angestoßen wurden. ●

Gefahrgut und Entsorgung

Branchenkonferenz Entsorgung diskutiert vielfältige Lösungsansätze

Die Entwicklung von Rückfahrassistentensystemen, die den Fahrer von Entsorgungsfahrzeugen unterstützen sollen, ist auf einem guten Weg. Sie sind bereits heute geeignet, das Fahrpersonal zu entlasten, aber den Einweiser können sie noch nicht ersetzen. So lässt sich das zentrale Ergebnis der Branchenkonferenz der BG

Verkehr „Rückwärtsfahrten bei der Abfallsammlung“ zusammenfassen. Zu ihr waren am 23. Juni 2016 mehr als 120 Teilnehmer nach Hamburg gekommen.

Das Kernproblem bei Rückwärtsfahrten besteht darin, dass die Fahrer den Gefahrenbereich nicht vollständig

einsehen können. Immer wieder ereignen sich deshalb schwere oder sogar tödliche Unfälle bei der Rückwärtsfahrt von Abfallsammelfahrzeugen. Betroffen sind dabei sowohl Kollegen der Fahrer wie auch unbeteiligte Passanten. Die derzeitige Vorschriftenlage sieht deshalb vor, dass Rückwärtsfahrten möglichst zu vermeiden sind



Foto: BG Verkehr

und dort, wo sie sich nicht vermeiden lassen, ein Einweiser den Fahrer unterstützt. „Aber gibt es inzwischen nicht andere Lösungen?“ fragte Wolfgang Steinberg, der Vorsitzende des Vorstandes der BG Verkehr, bei der Begrüßung. „Und wie sehen sie aus?“ Vielfältig, lässt sich das Ergebnis kurz zusammenfassen. Die Referenten der Branchenkonferenz zeigten ein großes Spektrum an Hilfestellungen und Lösungsmöglichkeiten auf. Dazu gehören eine gute Fahrausbildung, aber auch organisatorische Maßnahmen zur Routenplanung sowie Fahrerassistenzsysteme für mehr Sicherheit bei der Rückwärtsfahrt.

Verschiedene Systeme wurden vorgestellt. Die Aufgaben dieser Systeme reichen von der Warnung der Fahrer bis hin zu selbständigem Stoppen des Fahrzeuges. Um optimal zu wirken, müssen sie hinsichtlich Ergonomie, Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit verschiedene Kriterien erfüllen. Als Fazit kann man festhalten: Fahrerassistenzsysteme tragen schon heute zu einer deutlichen Verbesserung der Situation bei, aber ein vollwertiger Ersatz für die Unterstützung durch den Einweiser sind sie noch nicht. Noch fehlt es an klaren funktionalen, ergonomischen und regulatorischen Anforderungen. Dies soll nach Ansicht der Branchenkonferenz so nicht bleiben. Die Anregung der BG Verkehr an Unternehmen, Hersteller und Ver-

bände, sich an einer Arbeitsgruppe zu beteiligen, die einen entsprechenden Anforderungskatalog für die Prüfung und Zertifizierung von technischen Rückfahrassistenten erarbeitet, fand spontane Zustimmung. Vorgesehen ist die Erstellung einer spezifischen Norm für Rückfahrassistentensysteme an Abfallsammelfahrzeugen. Wichtig ist, dass der Fahrer durch ein aktives System entlastet und nicht durch mangelnde Ergonomie oder unzureichende Signalwirkung zusätzlich belastet wird.

Deutlich wurde, dass neben einer Fortentwicklung der technischen Systeme, insbesondere im Bereich der Organisation, noch deutliches Potenzial liegt. Besonders die vielfältigen Beispiele aus der Praxis zeigten eine erfolgreiche Herangehensweise bei der Einleitung von Änderungen. Vertreter

von Entsorgungsunternehmen erläuterten, wie sie Straßen- oder Straßenabschnitte, die regelmäßig rückwärts befahren werden, dokumentieren und darauf aufbauend über eine Gefährdungsbeurteilung Maßnahmen erarbeiten. Je nach Situation kann die Lösung sein, Poller zu entfernen oder Anfahrtstrecken zu verlegen. Häufig muss das Parken in Wendeanlagen konsequent unterbunden werden und manchmal sind auch bauliche Veränderungen an den Straßen oder die Einrichtung von Behälterstandplätzen erforderlich. Die Beteiligung von Entsorgungsunternehmen bereits in der Planungsphase von Wohngebieten kann viele Probleme verhindern. Ein Blick über die Grenze nach Österreich und die Schweiz zeigte, dass unsere Nachbarländer ähnlich vorgehen. Dort, wo das Rückwärtsfahren dennoch nicht ausgeschlossen werden kann, muss es konkrete Handlungsempfehlungen geben. Hierzu sind Mitarbeiterschulungen und -unterweisungen unerlässlich.

Abschließend lässt sich festhalten: Die Branchenkonferenz hat ihr Ziel erreicht, die Beteiligten zusammenzubringen und den Entwicklungsstand zur Risikominimierung bei Rückwärtsfahrten aufzuzeigen. Sie brachte mehr Klarheit in die Debatte und unterstützt damit den derzeitigen Diskussionsprozess im Sachgebiet Abfallwirtschaft der DGUV, wo über die Inhalte der neuen Branchenregel „Abfallsammlung“ gesprochen wird, die im Herbst erscheinen soll. ●

Unternehmensberatung Zukunftsorientierte Beratung – aus der Branche für die Branche

Die Fachberater stehen Ihnen für eine kompetente betriebswirtschaftliche Beratung gerne zur Verfügung.
Rufen Sie uns an, Ihre Ansprechpartner:



Reinhold Leusmann
Fon: (02 51) 60 61-442
leusmann@vwwl.de

Sven Heinz
Fon: (02 51) 60 61-444
heinz@vwwl.de

Unser Beratungsziel ist eine partnerschaftliche und vertrauensvolle Zusammenarbeit mit unseren Kunden. Vertrauen und Kompetenz, dafür garantiert der Verband.

Mittelstandsorientiert. Branchenkompetent. – Wir begleiten Sie in die Zukunft!

Infrastruktur und Innovation: Investieren wir genug in die Zukunft?

8. Branchenforum SchifffahrtHafenLogistik

Bereits zum achten Mal veranstalteten das Logistikcluster – das vom Verband Verkehrswirtschaft und Logistik (VVWL) NRW e.V. und dem LOG-IT-Club e.V. getragen wird – und der VVWL gemeinsam mit der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel-Kleve zu Duisburg am 13. Juni das Branchenforum SchifffahrtHafenLogistik. Die Veranstaltung, die von Michael Cordes von der Verkehrsrundschau moderiert wurde, stand in diesem Jahr unter der Überschrift „Infrastruktur und Innovation: Investieren wir genug in die Zukunft?“ und stieß wieder mit etwa 100 Teilnehmern aus Politik, Verwaltung, aus der Schifffahrts- und Logistikwirtschaft, aus Industrie, Handel sowie aus Verbänden und den IHKen auf reges Interesse.

Dr. Christoph Kösters, Hauptgeschäftsführer des VVWL und Clustermanager Logistik NRW zeigte sich in seiner Begrüßungsansprache erfreut, dass der aktuelle Entwurf des BVWP 2030 deutlich zeigt, dass die Bundesverkehrs politik eine Kehrtwende in der Infrastruktur-Finanzierung vollziehen möchte und künftig dem Erhalt der bestehenden Infrastruktur

den notwendigen Vorrang gibt. Und er begrüßte, dass die veranschlagten 264,5 Mrd. Euro bedarfsgerecht zur Engpassbeseitigung auf den Hauptverkehrsachsen eingesetzt werden sollen.

„Noch zu lösen sind in diesem Zusammenhang die fehlenden Planungs- und Ingenieurs-Kapazitäten. Eine deutliche Planungsbeschleunigung, eine nachhaltige Personalaufstockung bei Ingenieuren, Prozessoptimierungen auch im Planungsrecht und leistungsfähige Verkehrswegeverwaltungen mit effizienten Umsetzungen sind das Gebot der Stunde“, erklärte Kösters weiter. Er kritisierte, dass die Bedeutung der Verkehrsachsen zu/von den ZARA-Häfen für NRW in dem Entwurf nicht ausreichend Berücksichtigung findet. „Wir zweifeln bekanntlich die Ergebnisse der Seeverkehrsprognose 2030 zu den Entwicklungen der nordwesteuropäischen Seehäfen an und sehen es kritisch, dass diese als eine der Grundlagen des BVWP 2030 dienen, mit der Folge der „Schlechterrechnung“ der Seehafen-Anbindungen von NRW zu den ZARA Häfen, Eiserner Rhein oder Abladeverbesserung/Sohlenstabilisie-

rung am Rhein über Dormagen-Stürzelberg hinaus“, so Kösters.

IHK-Geschäftsführer Dr. Stefan Dietzfelbinger, der als Hausherr begrüßte, gratulierte dem Duisburger Hafen zum 300. Geburtstag und wies auf dessen Bedeutung für die Region hin.

Als Hauptredner referierte Reinhard Klingen, Ministerialdirektor im Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur – der den kurzfristig verhinderten Parlamentarischen Staatssekretär Enak Ferlemann aus dem Bundesministerium vertrat – zum Thema „Welchen strategischen Leitfaden bietet die Bundesverkehrs politik für 2016 plus“. Klingen betonte, dass der neue Bundesverkehrswegeplan mit einem Volumen von 264,5 Milliarden Euro und über 1.000 Projekten das stärkste Investitionsprogramm für die Infrastruktur ist, das es in der Bundesrepublik je gab. Er wies darauf hin, dass Nordrhein-Westfalen mit rund 19 Prozent den höchsten Anteil an Investitionen in den Neu- und Ausbau von Straßen hat. Damit sei im Vergleich zum BVWP 2003 der Anteil beim Neu- und Ausbau von Straßen um über 60 Prozent gesteigert – von 7,924 Milliarden Euro auf 12,950 Milliarden Euro. Erstmals seien an der Erstellung des BVWP Bürgerinnen und Bürger beteiligt gewesen. Insgesamt seien im BMVI 40.000 Rückmeldungen eingegangen, die jetzt ausgewertet würden.

Erich Staake, Vorstandsvorsitzender der Duisburger Hafen AG, wies in seinem Vortrag „Perspektiven und Innovationspotentiale der Häfen in der Maritimen Logistik“ kritisch darauf hin, dass die bisherigen Planungen an den Nordhäfen auf Wirtschaftswachstum ausgerichtet waren, dass aber der der-



Blick ins Auditorium



LOG-IT Club Logistikkcluster NRW



Dr. Christoph Kösters



Dr. Stefan Dietzfelbinger

zeitige Rückgang des Welthandels zeige, dass diese Erwartungen nicht erfüllt werden. Die Containerisierung habe weitestgehend ihren Höhepunkt erreicht und biete auch keine weiteren Wachstumspotenziale. Auch die Folgen der Investitionen in den südeuropäischen Häfen werde man mittelfristig in unserer Region spüren. Die Mittelmeerhäfen werden mit Subventionen aus dem Juncker-Plan verstärkt ausgebaut, um die Wirtschaft der südeuropäischen Länder anzukurbeln.

Dirk Steffes, Leiter Marktbereich Intermodal, DB Cargo Deutschland AG, trug zum Thema „Perspektiven der Eisenbahn in der Maritimen Logistik“ vor. Er erklärte, dass eine der Hauptachsen von DB-Cargo entlang des EU-Korridors Rotterdam-Genua verläuft.

Eine der Top-Herausforderungen für den Schienengüterverkehr sei der kommende Mengen-Shift zu den Südhäfen. Die Wettbewerbsfähigkeit bzw. -vorteile der Schiene gegenüber anderen Verkehrsträgern werde durch Digitalisierung und Automatisierung sichergestellt. Deshalb setze die DB Cargo AG in ihren Planungen auf intelligente Lokomotiven und Wagen, die Standort, Beladung und kundenrelevante Parameter melden.

In einer zweiten Sequenz diskutierten neben Reinhard Kligen und Dirk Steffes Dr. Arndt Glowacki, Evonik Industries AG, Dr. Ralf Frenzel, Galeria Logistik GmbH, Heinrich Kerstgens, Contargo GmbH & Co. KG, und Torsten Schütte, CTD GmbH, unter anderem über „Open Systems“ und darüber, welche Lösungen von der Logistikwirtschaft entwickelt werden, um durchgängige Supply-Chain Informationssysteme aufzubauen.

Dr. Frenzel erklärte, dass für die Verlagerung im Wettbewerb der Verkehrsträger der Preis die bestimmende Einflussgröße ist. Deshalb sei der Lkw trotz aller Verlagerungsabsichten immer noch der Platzhirsch.

Kerstgens kritisierte, dass trotz stagnierender Containermengen Congestion in den Seehäfen für die Binnenschifffahrt immer noch ein großes Problem darstellt.

Zur Umsetzung der Infrastrukturprojekte in NRW erklärte Reinhard Kligen in der Diskussionsrunde, dass der Eisernen Rhein in den BVWP 2030 nicht mehr aufgenommen wird, und dass es bei der Formulierung im Entwurf „die Projektdefinition ist noch nicht abgeschlossen“ bleibt. „Das Thema ist durch“, so Kligen persönliche Einschätzung. Weiter diskutiert werde die Frage, ob die erneuerungsbedürftigen Brücken auf der Teilstrecke des Wesel-Datteln-Kanals zwischen Wesel und dem Chemiepark Marl, wie von der chemischen Industrie gefordert, vorzeitig angehoben werden sollen. Die Brücken seien in



Reinhard Kligen



Erich Staake



Dirk Steffes

der Zustandsklasse 4 und müssten somit spätestens in 10 Jahren ohnehin ersetzt werden. Jetzt gelte es zu ermitteln, ob ein vorzeitiger Bau wirtschaftlich sinnvoll sei. ●

Schöne neue Arbeitswelt – Wie sich die Logistik auf morgen vorbereitet

Beim BranchenForum Personal am 14. Juli 2016 in der IHK Gelsenkirchen trafen sich Personalmanager zum Thema: „Nichts bleibt wie es ist – Veränderungen in der Arbeitswelt der Logistik gestalten“.

In seiner Begrüßung hob der Moderator Dr. Joachim Grollmann, stellvertretend für die Veranstalter Logistik.NRW, die Ruhr IHK's und das last mile logistiknetzwerk, darauf ab, dass auch die großen geopolitischen Entwicklungen (Russland/Ukraine, Türkei/Syrien, Brexit) nicht ohne Auswirkungen auf uns bleiben. Die globalen Warenströme und mit ihr die Empfindlichkeiten der logistischen Wertschöpfungsketten werden von diesen Entwicklungen unmittelbar betroffen. Experten schätzen den Verlust an Wirtschaftsleistung durch den Brexit für die gesamte EU auf derzeit 0,4 Prozent. Das ist nicht viel, gleichwohl werden die Folgen regional durchaus unterschiedlich sein.

Zur Qualifizierung hat die Landesregierung ein neues Programm aufgelegt, um aus der Gruppe der Flüchtlinge einen Anteil von 100.000 Personen mit Potenzial zu identifizieren und zu fördern. Beim Thema Branchenimage denkt man in Düsseldorf darüber nach, eine landesweite Marketinggesellschaft zu gründen, um Konzepte in Verbindung mit den Verbänden zu entwickeln, die nachhaltige Verbesserung des Branchenimages anstoßen sollen. Als besonders gelungenes Beispiel für gutes Marketing hob Dr. Scholz den Wettbewerb „LogistiKids“ hervor, der für die heranwachsende Generation ein positives Erleben der Branche ermögliche.

Luidger Wolterhoff von der Agentur für Arbeit in Bochum erklärte, warum es trotz vieler unbesetzter Stellen



Die Teilnehmer/innen des BranchenForum Personal folgen den Vorträgen der Fachreferenten.

noch eine relativ hohe Sockelarbeitslosigkeit im Ruhrgebiet gibt. Ein Grund sei, dass viele Menschen sich vor weiteren Veränderungen fürchten, sich in ihrer „Nische“ eingerichtet haben. Viele können etwa eine zweijährige Umschulung nicht über Hartz IV leisten, haben Angst vor dem Lernprozess, vor Prüfungen. Diese Vorbehalte aufzubrechen, sei bislang nicht gelungen. Auch hinsichtlich der Arbeitsmarktfähigkeit der Flüchtlinge blieb Wolterhoff zurückhaltend: die Grundqualifikation ist überwiegend sehr niedrig, oft ist keine ausreichende Schulbildung vorhanden, die mangelnden Deutschkenntnisse sind ein weiterer Faktor. Umschulungen sieht er deshalb für diese Gruppe besonders kritisch.

Eine Lösungsmöglichkeit hierzu wäre, Qualifizierungen nicht nach den üblichen Regeln ablaufen zu lassen, sondern in Kombination: Zum Beispiel ein halber Tag Sprachunterricht, der Rest berufskundlicher Unterricht. Damit ließe sich Integration in Stufen erreichen. Noch sei die Motivationslage der Flüchtlinge sehr hoch, deshalb müssten jetzt die Wei-

chen für derartige Projekte gestellt werden.

Professor Gregor Engels, Universität Paderborn, referierte in seinem Vortrag zu den Logistkarbeitsplätzen der Zukunft. Die Vernetzung aller Arbeitsbereiche schreitet schnell voran, so dass wir uns frühzeitig die Frage stellen müssen, welches Ausmaß von Technik nützt dem Menschen, lässt bei ihm kein Gefühl von Fremdbestimmung aufkommen? Hinzu kommt die allgemeine Herausforderung an uns alle: In Kürze wird die gesamte Lebenswirklichkeit von Technik 4.0 erfasst werden. In einem ersten Schritt gibt es lokale Vernetzungen wie beim „Smart Home“. Im darauffolgenden dann die Kommunikation über die Inseln hinaus auf alle Teile unseres täglichen Daseins. Wir bekommen automatisch freie Parkplätze (auch jenseits von öffentlichen Flächen) mitgeteilt, Alternativrouten zur Umfahrung von Staus in Echtzeit oder das Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel. Vorreiter dieser Entwicklung sind meist kleine „Nebenprodukte“, die sich schnell zu einem neuen Markt wandeln. Beispiel hier-

für ist die gesamte App-Technologie. Als weiterer Treiber ist die Cloud-Technologie zu nennen, die es auch kleineren Unternehmen ermöglicht mit „Big-Data“ zu arbeiten, so dass immer mehr Prozesse in Echtzeit ablaufen.

Doch es geht noch weiter: Der Techniker, der bald mehr Generalist als Spezialist sein muss, kann über Datenbrille und via App Reparaturen etwa an Hausgeräten vornehmen, was keinen Spezialisten mehr erfordert. Über 3D-Drucker werden kleinere Ersatzteile direkt vor Ort hergestellt und darüber hinaus Serviceflotten vorgehalten, die 24 Stunden auf die Bedürfnisse der Kunden regieren können. Streikt also die Waschmaschine um 22 Uhr, kann diese noch repariert werden. Ebenso werden sich Drohnen als Ersatzteillieferanten verbreiten.

Arbeit 4.0 bedeutet demnach ein Verschmelzen von Prozesstechnik mit Soziologie, Arbeitspsychologie, Informatik, Sensorik und Robotik. Um dabei die Balance zu halten, müssen Arbeitgeber, Betriebsräte und Gewerkschaften zusammenwirken, um die Arbeitswelt der Zukunft sozialverträglich zu gestalten. Die Chancen, die sich hierzu bieten sind auch unter dem Gesichtspunkt der internationalen Wettbewerbsfähigkeit wichtig: Das Ziel im europäischen und weltweiten Maßstab Arbeitsplätze zu schaffen, die neben ihrer betriebswirtschaftlichen Leistungsfähigkeit auch jene des höchsten Mitarbeiternutzens bieten, wird den deutschen Arbeitsmarkt und damit den Standort Deutschland sowohl für Beschäftigte als auch für Investoren attraktiv machen.

In der anschließenden Diskussion wurde deutlich, dass ein Schlüssel zu solch einer Attraktivität in der Qualifizierung der Mitarbeiter liegt, die über eine breite Aus- und Weiterbildung in Verbindung mit Technik wie augmented Reality (beispielsweise die Einblendung oder Überlagerung von

Bildern oder Videos mit Hilfe von computergenerierten Zusatzinformationen) immer mehr über Disziplinengrenzen hinweg arbeiten können. Dabei besteht die größte Gefahr für Arbeitsplätze in der mittleren Hierarchieebene. Hier können über neue Technologien die meisten Stellen eingespart werden. Auch werden sich die Ausbildungsgänge zunehmend ändern und in Zukunft vermehrte Berufsartenwechsel für die Arbeitnehmer auf dem Programm stehen.

Insgesamt müssen wir dazu eine Wertediskussion führen: Was soll die neue Technik dürfen? Wie können wir den Menschen im Mittelpunkt halten? Gibt es bald den gläsernen Mitarbeiter? Die Antwort darauf lautet: Augenmaß bewahren, technisch unterstützen, nicht dominieren und Grenzen – etwa der persönlichen Freiheit des Arbeitnehmers – beachten. Glück, Zufriedenheit, Sicherheit und Entwicklungsmöglichkeiten für die Menschen sind dafür ein guter Maßstab.

In den nachfolgenden Foren wurde zum einen die gelingende digitale Kompetenzentwicklung im Unternehmen thematisiert. Frau Maria Beck, Effizienzcluster Management GmbH, stellte einen Fahrplan vor: In vier Phasen können Unternehmen diesen umsetzen. Beginnend bei der Geschäftsleitung, die das Vorhaben strategisch aufsetzt, über die Bildung eines Kick-off, um die Mitarbeiter einzubinden und Teams zu bilden, hin zur Vertiefung und Intensivtrainings für Projektleiter bis zur Schlussphase der Nachhaltigkeit und Evaluation sowie eines Fresh-ups. Zum anderen wurden die gesellschaftlichen Veränderungen und deren Integration ins Unternehmen angesprochen. Herr Roland Weininger, PIAGET Forschungszentrum CII S, Leipzig, bot dazu einige Möglichkeiten an. Dem Branchenimage könnte es helfen, ein Arbeitszeitkonto-Modell einzuführen, das bei Fern- bzw. Auslandsfahrten

für den Fahrer ein zusätzliches Zeitfenster für Kultur und Erholung vor Ort vorsieht, das er wahlweise nutzen oder sich gutschreiben lassen könnte. Das würde etwa den Ansprüchen der Generationen Y und Z nahe kommen, die zunehmend eine klare Trennung von Arbeit und Freizeit wünschen, mehr Selbstbestimmung und Sinnhaftigkeit im Job erfahren wollen. Aber auch die Überfremdung von Technologien lehnen die Jungen vermehrt ab, Facebook und Co sind nicht mehr die bestimmenden Handlungselemente für sie. Digitale Technik soll auch dem Fahrer dienen, etwa für den Kontakt mit der Familie. Das ist ebenso ein Stück gelebter Wertschätzung wie eine angemessene Vergütung. Eingebunden in eine entsprechende Unternehmenskultur ergibt sich so für das Unternehmen auch ein gutes Employer Branding. Die Unternehmen müssen neue Wege in der Rekrutierung gehen, ihre Zielgruppen erweitern. Spätstarter, Menschen mit Handicaps oder Ältere sollten über entsprechend ausgestattete Arbeitsplätze angesprochen werden. Themen wie ein Sabbatjahr, Arbeitszeitgestaltung, Kita und anderes müssen in den Fokus. Eine antizyklische Rekrutierung kann Vorsorge gegen Engpässe schaffen. Ebenso sollte dazugehören: Eine zielgruppenspezifische Ansprache, Mitarbeiter werben neue Kollegen, Kunden vermitteln Bewerber wie auch eine gute Öffentlichkeitsarbeit. Die Unterstützung einer Kita könnte eine gute Werbemaßnahme sein. Gerade im Zusammenhang mit dem demografischen Wandel, der den Unternehmen zwar bekannt ist, doch die wenigsten stellen sich ihm offensiv. Hierher gehören wichtige Eckpfeiler für das Unternehmen: Eine Ist-Analyse sowie eine Zukunftsprognose, Wissenstransfer, Mitarbeiterbindung oder die Nachfolgeregelung, die in KMU oft nicht frühzeitig bedacht und bearbeitet wird. Alles beginnt mit einem ersten Schritt, denn es bleibt nichts wie es ist ... ●

JOBSTARTER plus-Projekt LogiMatch

Das JOBSTARTER plus-Projekt „LogiMatch - Unterstützung der KMU der Transportlogistik bei der Erschließung neuer Wege in die Berufsausbildung“ präsentierte sich im Rahmen des Cluster BranchenForum Personal in der Logistik, am 14. Juli 2016 in der IHK Gelsenkirchen. Das Thema: Die Arbeitswelt der Logistik von morgen.

Bereits der Eingangsvortrag von Dr. Peter Scholz vom Ministerium für Wirtschaft, Energie, Industrie, Mittelstand und Handwerk des Landes NRW brachte für unser Projekt einen passenden Hinweis an die Unternehmen: In Zeiten größeren Fachkräftemangels müssen die Betriebe bereit sein, zunehmend Bewerbergruppen in den Blick zu nehmen, die bislang nicht im Fokus standen. Gerade bei Bewerbern, die in ihrer Schul- oder Sozialbiografie Brüche oder Verwerfungen aufweisen, lässt sich für die Unternehmen noch Potenzial zur Besetzung von Ausstellungsplätzen finden.

So konnte in Einzelgesprächen darauf hingewiesen werden, welche Möglichkeiten sich im Rahmen des Projektes dazu bieten: Von EQ über EXAM oder abH bis hin zu Mediationsmöglichkeiten bei Konflikten gibt es eine breite Palette, die den Betrieben zur Verfügung steht. Es wurde jedoch auch deutlich, dass viele Unternehmen den damit verbundenen Herausforderungen skeptisch gegenüber stehen. Vielfach wurde erläutert, dass man sich kaum vorstellen könne, Jugendliche, die etwa im mathema-



Projektmanager Dr. Ingo Langen informiert beim BranchenForum Personal über Wege zum Logistikpersonal 4.0

tisch-technischen Bereich Schwierigkeiten haben, intensiv begleiten zu können, weil ganz einfach die dafür notwendigen Ressourcen nicht bereitgestellt werden könnten. Kritisch wurde auch angemerkt, dass die Schul- und Prüfungsziele etwa im Bereich der Ausbildung zum Berufskraftfahrer oder der Fachkraft für Lagerlogistik in den letzten Jahren oft von durchschnittlichen Azubis nicht erreicht wurden ohne zusätzliche Unterstützung. In diesem Zusammenhang wurde auf die Abbruchquoten hingewiesen.

Jenseits dieser Einwände erfahren viele Betriebe auch ein mangelhaftes Sozialverhalten der Azubis. Die Unternehmen sehen sich oft außerstande, fehlende oder mangelhafte Erziehung zu kompensieren. Das macht es aus

ihrer Sicht extrem schwierig, Bewerbergruppen anzusprechen, die auf den ersten Blick genau dieser Gruppe entstammen könnten. Derzeit verzichten einige Unternehmen noch auf die Besetzung einer Ausbildungsstelle, anstatt sich mit einem solchen Bewerber zumindest in einem ersten Vorgespräch zu beschäftigen.

Das „LogiMatch“-Projekt soll helfen, diese Blockade aufzulösen und die Betriebe zu ermuntern über unsere Netzwerkpartner Unterstützungen anzunehmen, um einerseits diesen Bewerbern eine Chance zu geben, andererseits darüber aber auch neues Potenzial für die Branche zu erschließen.

Diejenigen Betriebe, die sich zu diesem Schritt entschlossen haben, geben eine oft positive Rückmeldung: zwar sei der Aufwand an Ressourcen, personell zumal, größer als im Normalfall, aber die Bindung ans Unternehmen bei diesen Bewerbern höher als bei den anderen. Das bietet mittel- bis langfristig einen strategischen Vorteil: In Zeiten knapper Personalressourcen ist geringe Fluktuation ein Wettbewerbsfaktor. Außerdem spricht sich das rund und bringt ein positives Unternehmensimage – etwas, das der Branche oft fehlt. Der Mut neue Wege zu gehen, führt oft zu Zielen von morgen, mit denen Sie heute noch nicht gerechnet hätten.

Das Projekt wird gefördert durch das BMBF und den Europäischen Sozialfond. Ansprechpartner: Dr. Ingo Langen, Telefon 0 23 81/4 89 60 30. ●

Studierende des Hansa-Berufskollegs: Neue Impulse für das Logistikunternehmen Greiwing in Greven

An innovativen Ideen mangelte es den Studierenden der WF14F der Fachschule für Wirtschaft am Hansa-Berufskolleg nicht, als sie sich an die praxisbezogene Projektarbeit zum Thema Arbeitgebermarke machten. Ein halbes Jahr später prämierte der Projektpartner, die Firma Greiwing logistics for you GmbH aus Greven, das Ergebnis mit viel Lob und anerkennenden Applaus. Zur Präsentation erschienen Matthias Gehrigk, Prokurist des Unternehmens Greiwing, Bernd Benneker, Personalleiter und Mitarbeiter, Ralf Möller, Fahrer eines Silotransporters.

Um Anregungen und Impulse zur Profilierung der Arbeitgebermarke Greiwing in sozialen Netzwerken zu bekommen, arbeitete das Unterneh-

men mit elf Studierenden der Fachschule für Wirtschaft am Hansa-Berufskolleg in Münster zusammen. Zur ersten Lagebesprechung und zum Projektbriefing lud der Personalleiter des Unternehmens, Bernd Benneker, alle Studierenden nach Greven ein, stellte das Familienunternehmen Greiwing mit seiner Geschäftstradition vor und formulierte die Projektvorstellungen des Unternehmens.

Die Studierenden, die die Doppelqualifikation zum staatlich geprüften Betriebswirt und zum Bachelor of Arts für Betriebswirtschaft anstreben, entwickelten für Greiwing eine spezielle Arbeitgebermarkenstrategie, die auf die nachhaltige Optimierung von Mitarbeitergewinnung, Mitarbeiter-

bindung und Unternehmenskultur abzielt. „Eine Stellenanzeige, etwas Social Media und Blumensträuße sind keine durchschlagenden Signale mehr für Mitarbeiter und Bewerber“, referierte Dennis Mengende, Studierender der Projektgruppe. Vielmehr müsse die Arbeitgebermarke fokussiert, speziell auf das Unternehmen zugeschnitten sein und effizient zum Mitarbeiter bzw. zum Bewerber beispielsweise via Facebook transportiert werden, erläuterte Mengende. Am Ende der abendlichen Projektpräsentation, die in der Aula des Hansa-Berufskollegs stattfand, überreichten die Studierenden dem Personalleiter des Unternehmens die schriftliche Dokumentation mit dem vielversprechenden Titel „Mitarbeiter – der Weg zum Erfolg“.



Foto: HBK

Studierende der Projektgruppe mit Matthias Gehrigk, Prokurist der Firma Greiwing, Bernd Benneker, Personalleiter und Ralf Möller, Lkw-Fahrer.

GREIWING-Geschäftsführer Klaus Beckonert feiert Dienstjubiläum

Mit ihm ist der Aufstieg zu einem der größten Silologistiker des Landes verbunden: Klaus Beckonert. Der GREIWING-Geschäftsführer feierte am 1. Juli sein 30-jähriges Dienstjubiläum. Seit nunmehr drei Jahrzehnten ist er in leitender Funktion für das Unternehmen tätig, wobei er insbesondere die Weichen bei Aufbau und Erweiterung der Standorte Wesel, Duisburg, Worms und Leipzig stellte. Darüber hinaus ist er federführend beteiligt an der Planung und Errichtung des neuen Logistikzentrums im hessischen Raunheim, dessen Eröffnung bereits Anfang nächsten Jahres gefeiert werden kann. Die GREIWING logistics for you GmbH ehrte jetzt den 59-jährigen zu seinem Betriebsjubiläum.

„Seit 30 Jahren schätzen wir sowohl die analytische Schärfe als auch die Umsetzungskompetenz von Klaus Beckonert. Für seine Arbeit danken wir ihm aus vollem Herzen“, sagt Erich Greiwing, Gesellschafter der GREIWING logistics for you GmbH. Mit diesen Worten würdigte er die Einsatzbereitschaft von Beckonert, ohne dessen „sachlich-westfälische Art“ unerwähnt zu lassen. Bei einem feierlichen Empfang überreichte der Gesellschafter Beckonert einen Präsentkorb und eine Jubiläumsurkunde.

Beckonert kam im Jahr 1986 als Leiter Finanzen und Controlling ins Unternehmen, als GREIWING noch in Sprakel, einem Stadtteil von Münster, ansässig war. Mit dem Umzug im Jahr

1990 an den derzeitigen Firmensitz im münsterländischen Greven und der Ausweitung der operativen Tätigkeiten wurde für das Unternehmen auch die Berufung einer Geschäftsführung notwendig. Zusammen mit dem Geschäftsführer Jürgen Burgholz wurde Klaus Beckonert 1993 mit der Firmenleitung beauftragt. Seither verantwortet er die Geschäftsbereiche Finanzen und Controlling, Personal und Einkauf.

„Mit den anstehenden Erweiterungen im Frankfurter Raum sind wir froh, jemanden wie Klaus Beckonert zu haben. Wir freuen uns daher auf die weitere vertrauensvolle Zusammenarbeit“, blickt Erich Greiwing in die Zukunft. ●

Jubiläumsjahr für duisport

300 Jahre Hafengeschichte

Das Jubiläumsjahr des Duisburger Hafens erlebte Anfang Mai seinen ersten Höhepunkt. Im Beisein von NRW-Verkehrsminister Michael Groschek wurden zwei Bücher zum Hafengeburtstag präsentiert: das Jubiläumsbuch „300 Jahre Duisburger Hafen – Weltweit vernetzt, regional verankert“ sowie das Kinderbuch „Duisport Zeitreise“. Darüber hinaus haben Minister Groschek und Erich Staake, Vorstandsvorsitzender der Duisburger Hafen AG, eine neue Fahrradrouten durch den Hafen vorgestellt und die erste von insgesamt elf historischen Landmarken enthüllt. Bürger und Interessierte haben so künftig die Möglichkeit, den Hafen und seine Ge-

schichte auf vielfältige Weise zu erleben.

„Der Duisburger Hafen ist ein Aushängeschild für das Land NRW. In seiner 300-jährigen Geschichte war der Hafen immer wieder Vorreiter richtungsweisender Entwicklungen. Insbesondere in den letzten 20 Jahren hat sich der Hafen zum Wachstums- und Innovationstreiber in der Logistikbranche entwickelt und sichert heute mehr als 45.000 Arbeitsplätze“, sagte NRW-Verkehrsminister Michael Groschek anlässlich der Vorstellung des Jubiläumsbuchs. Die Auseinandersetzung mit sowie die Aufarbeitung von 300 Jahren Hafengeschichte

sind anspruchsvoll und zeitintensiv. Aus diesem Grund hat duisport bereits vor über einem Jahr das Kölner Geschichtsbüro Reder, Roeseling & Prüfer beauftragt, die Hafengeschichte neu und lesergerecht aufzuarbeiten. Das umfangreiche Werk schildert in zehn Kapiteln die eindrucksvolle Entwicklung von den Anfängen des Hafens als unbefestigter Ankerplatz an der Mündung von Rhein und Ruhr bis hin zur führenden Logistikkreuzung in Zentraleuropa. Dabei stehen vor allem auch zahlreiche Bilder und die Porträts von Persönlichkeiten im Vordergrund, die für die Entwicklung des Hafens besonders wichtig waren.



Foto: © duisport/krischerfotografie

Buchpräsentation auf der Karl Jarres v.l.: Michael Groschek (NRW-Verkehrsminister), Dr. Dirk Reder (Geschichtsbüro Reder, Roesling & Prüfer), Erich Staake (Vorstandsvorsitzender der Duisburger Hafen AG), Andreas Postert (Illustrator Kinderbuch)

Damit bekommt die Hafengeschichte ein Gesicht, die Leser können sich anhand eindrucksvoller Grafiken und Fotos ein Bild machen. Vergangenheit und Gegenwart der zentralen Industrieregion in Deutschland werden zugänglich und lebendig. „Kapitel für Kapitel schildern die Autoren in spannenden Abschnitten nicht nur, wie sich der Hafen mit Standfestigkeit und Erneuerungskraft seinen Weg durch drei unglaublich bewegte Jahrhunderte gebahnt und immer wieder die großen Herausforderungen der Zeit bewältigt hat. In den Berichten spiegeln sich zugleich einige der bahnbrechenden Erfindungen wider, die unsere Welt verändert haben, als auch Namen großer Unternehmen und Unternehmer, die Wirtschaftsgeschichte in diesem Land geschrieben haben“, betont Erich Staake.

Sowohl Bundespräsident Joachim Gauck als auch NRW-Ministerpräsidentin Hannelore Kraft und Duisburgs Oberbürgermeister Sören Link widmen dem Jubiläumsbuch ein Grußwort. Die Chronik ist im Handel erhältlich.

Kinderbuch „Duisport Zeitreise“

Eine fliegende Barkasse namens „Düsi“ und eine Zeitmaschine, die dreihundert Jahre aus der Vergangenheit holt – mit diesen Attraktionen sollen Mädchen und Jungen im Vor- und Grundschulalter für die 1716 beginnende Geschichte des Hafens und seine erfolgreiche Entwicklung hin zum größten Binnenhafen der Welt begeistert werden. Das mit bunten Zeichnungen und anschaulichen Texten gefüllte Kinderbuch erzählt von einem jungen Geschwisterpaar, das zusammen mit dem „Hafenmeister Harry“ eine ungewöhnliche, reizvoll bebilderte und spannend erzählte Reise durch die Zeit und den Hafen unternimmt. Die Kinder erfahren, wie aus bescheidenen Anfängen an der Ruhr-Mündung in den Rhein im Laufe der Jahrhunderte zunächst der Umschlagplatz des Ruhrgebiets für Kohle und Stahl entstand und dieser sich dann, in jüngeren Zeiten, zur weltweit vernetzten Logistikkreiselplatte weiter entwickelte. „Unsere Kinder erleben und nutzen vielfältig

die globalisierte Welt. Doch sie wissen meist nur wenig, welchen bedeutenden Anteil wir in Duisburg daran haben,“ sagt Hafenchef Erich Staake. „Wir wollen sie ein bisschen hinter die Kulissen blicken lassen, Zusammenhänge verdeutlichen und die modernen Spielarten der Logistik vom Container-Transport bis zum Autoteile-Export auf kindgerechte Art und Weise erklären.“ Außerdem stehe hinter dem Buchprojekt auch ein wenig Eigennutz: „Wir können angesichts des wachsenden Fachkräftemangels gar nicht früh genug für unsere vielseitigen und interessanten Arbeitsplätze im und um den Hafen herum werben.“ Auf 36 großformatigen Seiten führt die Zeitreise durch den Duisburger Hafen durch die dreihundertjährige Geschichte und greift dabei punktuell wichtige Ereignisse aus Vergangenheit und Gegenwart auf. Das Buch wurde in einer Startauflage von 20.000 Exemplaren gedruckt. Interessierten Grundschulen aus der Region werden die Bücher für den Unterricht geschenkt – so lange der Vorrat reicht. Geplant sind weitere kleine Auflagen in englischer Sprache und in einem chinesischen Dialekt – als kleine Gabe für die duisport-Partner in aller Welt. „Das Kinderbuch ist eine wunderbare Initiative, um Kinder für Hafen und Logistik zu begeistern und sie spielerisch einer spannenden und weithin unbekannteren Berufswelt zu nähern. Eine gute Investition in die Fachkräfte von morgen!“, so Minister Groschek.

Die Duisburger Hafen AG ist die Eigentums- und Managementgesellschaft des Duisburger Hafens, des größten Binnenhafens der Welt. Die duisport-Gruppe bietet für den Hafen- und Logistikstandort Full Service-Pakete in den Bereichen Infra- und Suprastruktur inkl. Ansiedlungsmanagement. Darüber hinaus erbringen die Tochtergesellschaften logistische Dienstleistungen wie beispielsweise den Aufbau und die Optimierung von Transport- und Logistikketten, Schienengüterverkehrsleistungen, Gebäudemanagement und Verpackungslogistik. ●

thyssenkrupp weiter auf Wachstumskurs in Mexiko

Der Industrie- und Technologiekonzern thyssenkrupp investiert weiter in Mexiko. Gemeinsam mit dem Gouverneur des mexikanischen Bundesstaates Guanajuato, Miguel Márquez Márquez, wurden die jüngsten Wachstumspläne des Unternehmens in Essen vorgestellt. So will der Konzern in dem im letzten Jahr neu erschlossenen Komponenten-Industriepark in San Miguel de Allende im Bundesstaat Guanajuato ein weiteres Werk für aktive und passive Stoßdämpfersysteme errichten. Anfang des Jahres hat thyssenkrupp dort bereits mit dem Bau eines Werks für Zylinderkopfhauben mit integrierten Nockenwellen begonnen. Insgesamt investiert thyssenkrupp in diesen neuen Komponenten-Industriepark rund 150 Millionen Euro. Die Serienbelieferung an Automobilhersteller in Nordamerika ist ab 2017 bzw. 2018 geplant. In dem rund 200.000 Quadratmeter großen Komponentenstandort werden bis zu 750 neue Arbeitsplätze entstehen.

Dr. Karsten Kroos, CEO der Komponentensparte von thyssenkrupp: „Mexiko spielt für den Ausbau unseres Autokomponentengeschäfts eine zentrale Rolle. Unsere Investitionen dort sind ein weiterer wichtiger Baustein innerhalb unserer Wachstums- und Regionalisierungsstrategie. Mit Fertigstellung des neuen Komponentenstandortes in San Miguel de Allende werden wir unser Produktionsnetzwerk in Mexiko in nur wenigen Jahren mehr als verdoppeln auf dann insgesamt acht Fertigungsstätten.“

Die Automobilindustrie in Mexiko ist in den vergangenen fünf Jahren mit durchschnittlich acht Prozent pro Jahr gewachsen. Prognosen gehen von einem weiteren jährlichen Wachstum in dieser Größenordnung aus. Mit angepeilten fünf Millionen Fahrzeugen



Foto: ThyssenKrupp Steel Europe Fotografie

Die Mexikanische Delegation anlässlich des Spatenstichs zu Gast im Quartier. v.l.: Guillermo Romero, Peter Klaus Kirner, Governor Miguel Márquez Márquez, Carsten Evers, Peter Wiesner, Manuel Fernandez

im Jahr 2020 würde Mexiko zum sechstgrößten Automobilproduzenten der Welt aufsteigen.

Die Komponentensparte von thyssenkrupp profitiert von diesem Wachstum mit einer guten Auftragslage sowohl für Fahrwerks- als auch für Motorkomponenten. Im vergangenen Geschäftsjahr konnte die Komponentensparte ihren Umsatz in Nordamerika im Vergleich zum Vorjahr um 17 Prozent steigern auf insgesamt rund 1,9 Milliarden Euro. Dabei fokussiert thyssenkrupp zunehmend auf Hightech-Systeme, die innerhalb des globalen Produktionsnetzwerks in allen Märkten unter denselben hohen Produktions- und Qualitätsstandards hergestellt werden und die steigenden Bedarfe der Kunden bedienen.

Seit den sechziger Jahren des letzten Jahrhunderts produziert thyssenkrupp in Mexiko Komponenten für

den nordamerikanischen Automobilmarkt. Das Produktspektrum umfasst Motor- und Lenkungskomponenten, Federn und Stabilisatoren sowie die Montage von Achsmodulen. Mit der Lokalisierung zweier neuer Technologien in San Miguel de Allende erschließt sich das Unternehmen weitere Wachstumspotenziale mit wettbewerbsfähigen Kostenstrukturen. Sowohl im Geschäft für Stoßdämpfer als auch für gebaute Nockenwellen gehört thyssenkrupp zu den weltweit führenden Anbietern. Mit der Marke thyssenkrupp Bilstein ist das Unternehmen zudem Weltmarktführer für Stoßdämpfer in den Bereichen Racing und Aftermarket.

thyssenkrupp in Mexiko

thyssenkrupp ist mit insgesamt vier von sechs Business Areas in Mexiko vertreten. Im letzten Geschäftsjahr erzielte der Konzern dort einen Umsatz

von über 820 Millionen Euro. Rund 3.500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind im Land für thyssenkrupp tätig. Neben Autokomponenten produzieren sie dort Aufzüge, entwickeln und bauen Anlagen für die Zement-, Öl- und Gasindustrie oder veredeln und handeln mit Aluminium- und Stahlblechen.

thyssenkrupp in der Automobilindustrie

thyssenkrupp ist weltweit einer der führenden Werkstoff- und Komponentenzulieferer sowie Anbieter von Engineering-Leistungen für die Automobilindustrie. In neun von zehn Pkw der Premiumklasse sind Komponenten

des Unternehmens verbaut. In jedem dritten Lkw befinden sich Antriebskomponenten von thyssenkrupp. Der Umsatz, den thyssenkrupp im Geschäftsjahr 2014/2015 im Automobilsektor erzielt hat, liegt bei rund 9,8 Milliarden Euro. Zu den Kunden zählen nahezu alle großen Automobilhersteller. ●

Hartmann Ibbenbüren bleibt bei TIS

Der Logistikdienstleister Hartmann Ibbenbüren ersetzt seine seit 2010 im Nahverkehr eingesetzten mobilen Scanner vom Typ Zebra MC55 schrittweise durch 20 Zebra MC67 mit der Telematiklösung TISLOG mobile PSV3 des langjährigen Lieferanten TIS. Damit entscheidet sich der Partner der Online Systemlogistik erneut für professionelle Scanner-Technologie und gegen eine Ableserscannung per Smartphone.

„Im Nahverkehr zählt beim Scannen vor allem die Geschwindigkeit und deshalb setzen wir auf Geräte, die speziell für diesen Zweck gebaut werden“, erklärt Christian Feld, Geschäftsführer von Hartmann Ibbenbüren. Scannen mit Hilfe von Smartphones sei allenfalls im Fernverkehr mit entsprechend geringer Ablieferfrequenz oder zum Abdecken von Nachfragespitzen mit zusätzlichen Fahrern geeignet. Die Entscheidung für TIS sei vor allem aufgrund der „bisherigen sehr guten Erfahrungen“ hinsichtlich Kompetenz, Flexibilität und kurzer Reaktionszeiten erfolgt. TISLOG mobile PSV3 eignet sich für Handheld-Computer mit dem Betriebssystem Windows Embedded 6.5 „Damit passt die Lösung am besten zu der von uns gewählten Serverstruktur“, erklärt Feld. Im Nahverkehr arbeitet das Tochterunternehmen der Hartmann International GmbH & Co.

KG überwiegend mit eigenen Fahrzeugen sowie einigen festen Subunternehmern. „Hier haben wir so gut wie keine Fluktuation, so dass wir auch unsere externen Dienstleister mit Scannern ausstatten“, so Feld. Bei kurzfristigem Bedarf an zusätzlichen Kapazitäten kann das System aber auch schnell um zusätzliche Geräte erweitert werden. Hierfür erlaubt TISLOG mobile den Parallelbetrieb mit einer App für Android-Smartphones.

Die Lösung sorgt bei Hartmann Ibbenbüren für ein lückenloses Auftragsmanagement zwischen TMS und Fahrer. Die Touren werden direkt aus der Dispositionsoftware an die mobilen Endgeräte gesendet und von den Fahrern durch den aktuellen Sendungsstatus ergänzt. TISLOG of-

fice ist die Online-Schnittstelle für die gesammelten Telematikdaten aus den mobilen Endgeräten, die von dort automatisch an das TMS übertragen werden.

Hartmann International ist ein in fünfter Generation inhabergeführtes Familienunternehmen mit Sitz in Paderborn. Die im Jahr 2010 übernommene Niederlassung in Ibbenbüren ist Partner der Kooperation ONLINE Systemlogistik. Das im Jahr 2014 errichtete Speditionsgebäude mit Umschlag-, Block- und Hochregallager liegt direkt an der A30, nahe der Auffahrt Ibbenbüren-West. Von dort sind die Niederlande sowie Binnen- und Seehäfen in Norddeutschland schnell erreichbar. Die Niederlassung Ibbenbüren beschäftigt rund 50 Mitarbeiter. ●



UPS Integrad™ Trainingscenter für Zusteller in Köln eröffnet

Am 30. Mai hat UPS in Köln feierlich das erste UPS Integrad™ Europas eröffnet: ein Zusteller-Trainingscenter der nächsten Generation. In dieser Anlage können UPS Fahrer künftig ihre Fähigkeiten hinsichtlich Sicherheit, Kundenservice und Effizienz verbessern. Frank Sportolari, der Generalbevollmächtigte von UPS Deutschland, und der deutsche Bundesgesundheitsminister Hermann Gröhe waren vor Ort, um das Center einzuweihen.

Die neue UPS Integrad Anlage wird UPS Zusteller durch den Ansatz ‚Lehre es mich. Zeig es mir. Lass es mich machen‘, noch besser darauf vorbereiten, Kunden sicher und effizient zu bedienen. Zusteller erlernen die UPS Fahr- und Servicemethoden, sehen, wie diese funktionieren und können Erlerntes danach praktisch und realitätsnah üben. UPS Integrad verbindet modernste 3D-Simulationen wie auch Webcasts mit traditionellem Unterricht und ergänzt diese durch praktische Übungen in einer kontrollierten Umgebung. Dadurch verbessert sich die Sicherheit, Lieferung und Kundendienst-Ausbildung.

„UPS Kunden erwarten von ihren Zustellern erstklassigen Service“, sagte Frank Sportolari, Generalbevollmächtigter von UPS in Deutschland. „UPS Integrad lehrt Fahrer sichere und effiziente Arbeitsmethoden, welche darauf ausgerichtet sind, diesen Service weiter zu verbessern.“ Das Ausbildungszentrum zeichnet sich nicht zuletzt durch seine Außenanlage aus, wo sich eine Modellstadt namens ‚Neustadt‘ befindet, die über echte Straßen, Verkehrszeichen, Gehsteige sowie simulierte geschäftliche und private Zustell- und Abholstellen verfügt. Dies erlaubt den Fahrern, das Gelernte in realistischen Situationen –



wie sie diesen auch in ihrer täglichen Arbeit begegnen – anwenden zu können. Dazu gehören sicher zu fahren und mit Paketen richtig umzugehen, wechselnde Zustellszenarien zu berücksichtigen wie auch auf Details zu achten. Durch das integrierte Zustellnetzwerk von UPS muss jeder einzelne Zusteller alle Arten von Paketen handhaben können – ob UPS Express® oder UPS Standard®, ob national oder international, ob für gewerbliche oder Privatkunden. Auch Einsatzleiter werden hier in einem Train-the-Trainer-Format geschult, um ihre Mitarbeiter in regelmäßigen Abständen in ihren regionalen UPS Centern unterweisen zu können. Sie lernen, ihre Mitarbeiter anzuleiten und ihnen die notwendigen Fertigkeiten zu zeigen und zu vermitteln.

Sowohl neue als auch erfahrene UPS Zusteller in Deutschland werden die UPS Integrad Ausbildung erhalten, und diese Anlage wird auch das Trainingsgelände für UPS Zusteller aus anderen europäischen Ländern sein. UPS Integrad vermittelt die Methoden, die auch die UPS Circle of Honor Mitglieder anwenden – eine

Elite-Gruppe von mehr als 8.700 aktiven UPS Fahrern, die seit mindestens 25 Jahren ohne einen vermeidbaren Unfall gefahren sind. „Mit UPS Integrad bauen wir auf unser kontinuierliches Engagement, UPS Fahrern die beste Ausbildung zu ermöglichen und aus ihnen künftige Mitglieder im ‚Circle of Honor‘ zu machen“, so Sportolari.

UPS Integrad wurde 2005 konzipiert, als UPS eine Förderung in der Höhe von 1,8 Millionen US-Dollar vom US-Arbeitsministerium erhielt, um das Lernverhalten junger Menschen in einer zunehmend computerisierten Welt zu untersuchen. Unter Einbeziehung der Studienergebnisse hat UPS in Folge mit dem Massachusetts Institute of Technology (MIT), Virginia Tech sowie dem Zukunftsinstitut IFTF zusammengearbeitet, um Trainingscenter der nächsten Generation zu errichten, von denen das erste 2007 in Landover (Maryland, USA) eröffnet wurde. Bis heute haben mehr als 7.500 Fahrer und mehr als 1.500 Einsatzleiter die UPS Integrad Ausbildung an den sieben bestehenden US-Trainingsstandorten abgeschlossen. ●

Firmenumzug nach Maß mit Geuer

Firmenumzüge sind aufgrund ihrer Komplexität oft mit langen Arbeitsausfällen verbunden. Um diese zu verhindern, ist eine professionelle Planung durch Spezialdienstleister notwendig. Die Geuer International GmbH hat jetzt 150 Mitarbeiter des Agrarhandels- und Dienstleistungsunternehmens AGRAVIS Raiffeisen AG am Standort Münster in einen Neubau umgezogen. Nach einer mehrmonatigen Planungsphase wurde der Umzug in nur fünf Arbeitstagen durchgeführt. Dadurch entstanden nur kurze Arbeitsausfälle innerhalb der Abteilungen. Ein Team vom Geuer-EDV-Kabelmanagement war für die gesamte Verkabelung der IT-Infrastruktur verantwortlich.

„Unser Ziel war es, die Projektplanung genau zu takten, um die Arbeitsausfälle so gering wie möglich zu halten. Wir standen deshalb in einem engen Abstimmungsprozess mit der AGRAVIS“, sagt Thomas van Hövell, Geschäftsführer der Geuer International GmbH. Der Spezialdienstleister für professionell organisierte Umzüge erstellte zunächst einen auf den Kunden zugeschnittenen Ablaufplan.

Darin wurde ermittelt, wie groß das Umzugsvolumen ist, wie viele Mitarbeiter und Ressourcen benötigt werden. Im Anschluss daran versahen die Umzugsexperten von Geuer das gesamte Mobiliar mit Labels zur präzisen Zuordnung und Positionierung im neuen Gebäude.

Aufgrund der systematischen Erfassung des gesamten Büroinventars war ein gezielter Zugriff auf einzelne Bestände selbst während des Umzugs möglich. Kurzfristige Anpassungen des Projektverlaufs waren also jederzeit ausführbar. Alle Details und Maßnahmen wurden in einem Umzugshandbuch dokumentiert. Dieses diente als Leitfaden für alle Mitwirkenden, um die einzelnen Abläufe des Projekts störungsfrei durchzuführen.

Reibungsloser Übergang

„Die besondere Herausforderung lag darin, dass Teile des Neubaus mit neuen Möbeln bestückt werden sollten. Unsere eigene Planung verlief also parallel zu der Raumgestaltung von der AGRAVIS“, erklärt van Hövell. Die Durchführung des Firmenum-

zugs dauerte nur fünf Arbeitstage. Jeden Tag wechselte eine ganze Abteilung das Gebäude, sodass der Arbeitsausfall entsprechend einen Tag pro Abteilung betrug. Insgesamt bezogen 150 AGRAVIS-Mitarbeiter neue Büros.

Geuer International bietet seinen Kunden Services über den Umzug hinaus an. Die AGRAVIS entschied sich für das EDV-Kabelmanagement des Unternehmens aus Münster. Ein Team von Spezialisten war dafür verantwortlich, dass die IT-Unternehmensstruktur im Neubau exakt so gespiegelt wurde, wie sie zuvor dokumentiert worden war. Jedes Kabel wurde vom jeweiligen Anschluss sauber zum entsprechenden Schreibtisch geführt. Geuer gewährleistet die Funktionssicherheit der IT-Systeme, damit die Arbeit unmittelbar nach dem Umzug wieder aufgenommen werden kann.

Über die Geuer International GmbH: Die 1983 als Möbelspedition gegründete Geuer International GmbH mit Hauptsitz in Senden-Bönsell ist heute einer der führenden Spezialdienstleister rund um professionell organisierte Projektumzüge jeder Größe. Das Leistungsspektrum reicht vom einfachen Haushaltsumzug bis hin zur Umsiedlung gesamter Industrieparks. Geuer bietet zudem unterschiedliche Lagermöglichkeiten für Mobiliar, Geschäftsunterlagen oder Maschinen. Das Unternehmen gehört zu den Gründungsmitgliedern der Laderaumausgleichsgesellschaft „EUROMOVERS European Mover Partnership“ und arbeitet hier europa- und weltweit eng mit seinen Kooperationspartnern zusammen. Die Geuer International GmbH beschäftigt 100 Mitarbeiter und erwirtschaftete im Jahr 2015 einen Umsatz von 4,74 Millionen Euro. ●

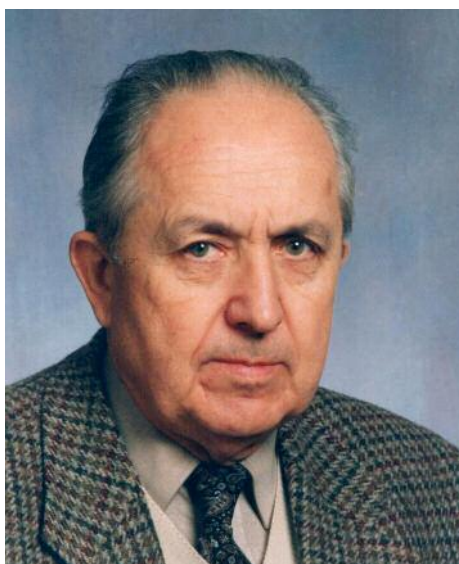


Hans Gieseler, Herford, verstorben

Am 17. Juni 2016 ist Hans Gieseler in Herford im Alter von 91 Jahren verstorben, die Beisetzung erfolgte im Kreis der Familie.

Viele Jahre hat Hans Gieseler zusammen mit seinen Brüdern das im Jahr 1927 von Johannes Gieseler gegründete Unternehmen mit Hauptsitz in Herford geführt.

Der frühe Tod des Firmengründers Johannes Gieseler, Familienvater von sieben Kindern, zwang die drei ältesten Söhne im Jahr 1949 zu einem Berufswechsel und zum Weiterführen des elterlichen Betriebes. Hans Gieseler war zu jenem Zeitpunkt nach einer juristischen Ausbildung im Staatsdienst tätig. Begünstigt durch die Entwicklung der ostwestfälischen Möbelindustrie gelang den Brüdern ein kontinuierlicher Ausbau des Unternehmens mit mehreren Betriebsvergrößerungen und -verla-



gerungen, der Gründung von Niederlassungen 1953 in Frankfurt, 1960 in Mannheim und 1973 in München.

Hans Gieseler zog sich 1999 aus der aktiven Unternehmensleitung zurück.

Zwischenzeitlich gehörte der im Jahr 2008 geschlossene, auf den Bereich der Neumöbelfachspedition und Umzugslogistik spezialisierte Betrieb mit rd. 150 Mitarbeitern, ca. 50 Lkw und Zugmaschinen sowie einer Vielzahl von Aufliegern, Anhängern und Wechselaufbauten und über 21.000 qm Möbellagerfläche an den genannten Standorten sicherlich zu den führenden unserer Branche in Deutschland. Hans Gieseler engagierte sich während seiner aktiven Geschäftsjahre ehrenamtlich als Delegierter der damaligen Fachvereinigung Möbelspedition Westfalen-Lippe und als Vorsitzender des Fachausschusses Neumöbelspedition.

Der heutige Landesverband Möbelspedition und Logistik im Verband Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen (VVWL) e.V. wird Hans Gieseler ein ehrendes Andenken bewahren. ●

Franz-Josef Bäckerling, Dortmund, verstorben

Am 10. Juli 2016 ist Franz-Franz-Josef Bäckerling in Dortmund im Alter von 77 Jahren verstorben, die Beisetzung erfolgte im größeren Familien-, Freundes- und Kollegenkreis.

Bereits seit 1954 war Franz-Josef Bäckerling im seit 1900 bestehenden elterlichen Umzugsunternehmen „Josef Bäckerling Spedition-Möbeltransporte“ tätig, wurde sein Name untrennbar mit dem Betrieb verbun-

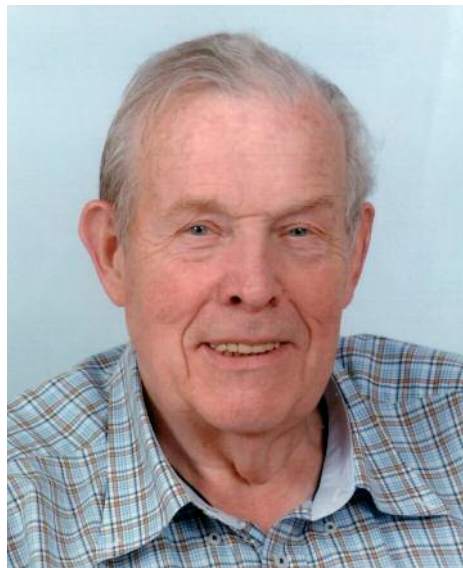
den. Für ihn war der Beruf zeitlebens auch Berufung.

Als langjähriger Inhaber und Geschäftsführer war er unserer Branche und seinen Standeskollegen stets ein hervorragendes Beispiel mittelständischer Tugenden und einsatzfreudigen, frischen Unternehmertums. Sein offener, freundlicher und kollegialer Charakter haben zusammen mit seinem immerwährenden Engagement

dazu beigetragen, „Bäckerling-Dortmund“ über die Grenzen Westfalens hinaus bekannt zu machen. Sein Einsatz, seine Leistungen haben nach schweren Kriegsschäden im zweiten Weltkrieg in den Jahren der Wirtschaftsbelebung wesentlich zum Weiterbestehen des Traditionsunternehmens geführt und zur heutigen Marktposition, zum jetzigen Ansehen des Betriebes beigetragen. Während seiner aktiven Zeit gingen viele Im-

pulse für die Branche und die Verbandsarbeit von dem Verstorbenen aus. Auch nach der Geschäftsübergabe an seinen Sohn Marcus im Jahr 2006 stand Franz-Josef Bäckerling zusammen mit seiner Schwester Karla Padberg, geb. Bäckerling, diesem bis in jüngste Vergangenheit immer noch gern mit Rat und Tat zur Seite und freute sich daran, dass so viele Stammkunden den „Bäckerlings“ die Treue halten.

Ab 1964 war Franz-Josef Bäckerling bereits seit jungen Jahren bis 2009 – also 45 Jahre lang – Delegierter des heutigen Landesverbandes Möbelspedition und Logistik Nordrhein-Westfa-



len für die Stadt Dortmund. Er wurde turnusmäßig jeweils einstimmig in sein Amt gewählt bzw. in diesem bestätigt. Auch dies verdeutlicht schon die Wertschätzung seiner Kollegen.

Sein Leben war geprägt von vielen Höhen aber auch Tiefen, nie erlöschender Hoffnung, enormer Schaffenskraft und Arbeitsamkeit, insbesondere aber von Familiensinn und Herzensgüte. Leider waren die letzten Lebensjahre auch gekennzeichnet von gesundheitlichem Leid.

Wir werden Franz-Josef Bäckerling ein ehrendes Andenken bewahren und ihn in bester Erinnerung behalten. ●

Bücherecke

Lexikon Straßenverkehrsrecht

In der anwaltlichen Bearbeitung von Straßenverkehrssachen erwartet der Mandant eine „Rundum-Beratung“ über alle ihn erwartenden Rechtsfolgen. Für ihn spielen die schadensersatz- und versicherungsrechtlichen Folgen ebenso eine Rolle wie straf- und verwaltungsrechtliche Konsequenzen, etwa die Wahrscheinlichkeit und Dauer eines Fahrverbots oder einer Entziehung der Fahrerlaubnis. Oft stellen sich in der Fallbearbeitung zusätzlich Fragen aus den Bereichen Medizin und Verkehrstechnik.

Das neue Lexikon gibt dem Benutzer umfassend Information zu allen Aspekten des Verkehrsrechtsfalles an die Hand – von „AAK-Messgerät“ über „Lenk- und Ruhezeiten“ und „Reparaturbedingungen“ bis „Zwangsstillle-

gung“. Der Konzeption entsprechend, werden im Rahmen eines Stichwortartikels die verschiedenen Implikationen zusammenhängend dargestellt.

So findet man beispielsweise unter dem Stichwort „Reifen“ Ausführungen zu den haftpflichtrechtlichen, OWi-rechtlichen und zulassungsrechtlichen Erfordernissen bzw. den Folgen bei mangelhafter Bereifung. Zusätzlich schafft ein dichtes Netz von Verweisungen innerhalb der Stichworte einen schnellen Gesamtüberblick.

Das Werk wendet sich an Rechtsanwälte, Richter, Staatsanwälte sowie an Versicherungen und Sachverständige.

Ulrich May/Wolfgang Vogt (Hrsg.), Lexikon Straßenverkehrsrecht, Verlag

C.H.BECK, 2016, XXIV, 603 Seiten, gebunden Euro 129,00, ISBN: 978-3-406-59569-1 ●



zollKOMPAKT

Einfuhr – Vereinfachte Verfahren und Praxisfälle

Das zollrechtliche Einfuhrverfahren ist ein äußerst komplexes Rechtsgebiet. Die Anwendung der Vorschriften im Tagesgeschäft stellt Unternehmen und Dienstleister wie Logistikbetriebe, Rechtsanwälte und Steuerberater häufig vor Umsetzungs- und Verfahrensfragen. Wer solides Anwenderwissen zu diesem Thema für seine tägliche Arbeit braucht, wird im Band „zollKOMPAKT - Einfuhr“ fündig. Autor Günther Ziesche, Diplom-Finanzwirt und Dozent am Bildungs- und Wissenschaftszentrum der Bundesfinanzverwaltung, ist es gelungen, das komplexe Thema Einfuhrverfahren in seinen Formen, Möglichkeiten und Ausgestaltungen klar und praxisorientiert für das Tagesgeschäft aufzubereiten.

Von A wie Ausfuhrbegleitdokument bis ZV wie Zugelassener Versender führt Günther Ziesche Schritt für Schritt durch Einfuhr- und Zollverfahren, Importbestimmungen, Methoden der Zollwertermittlung und Grundsätze der Zolloschuldentstehung. Einen besonderen Schwerpunkt legt der Band auf die Vereinfachten Verfahren und ihre Abläufe in Kombination mit anderen Verfahren. Darüber hinaus informiert „zollKOMPAKT - Einfuhr“ über rechtliche Änderungen durch den Unionszollkodex, die Wirtschaft

und Behörden ab Inkrafttreten im Mai 2016 zu erwarten haben.

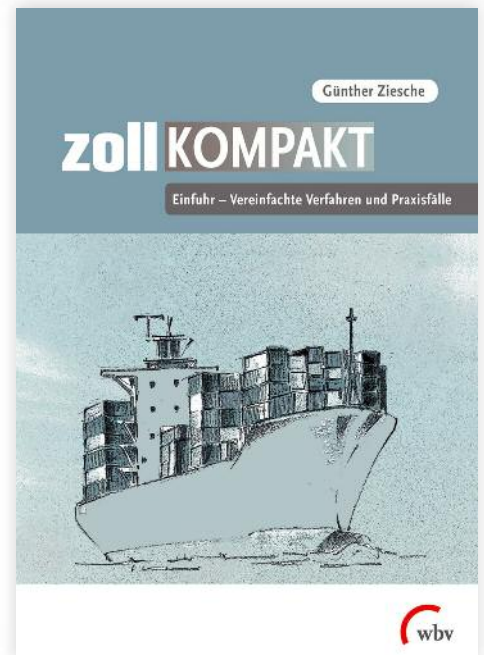
Alle Kapitel sind lesefreundlich aufbereitet, besonders wichtige Informationen werden mit dem Zusatz 'Gut zu wissen' in farblich abgesetzten Infokästen hervorgehoben. Praxisbeispiele illustrieren in jedem Kapitel die Umsetzung der Informationen in den Alltag und liefern praktikable Lösungen.

Zahlreiche Abbildungen von Formularen und Eingabefeldern und die lebendigen Illustrationen des Autors unterstützen die Wissensvermittlung und machen den Band auch zu einem optischen Vergnügen. Das Stichwortverzeichnis, ein Glossar und das Kapitel Adressen/Links verstärken die Alltagstauglichkeit des Bandes.

Zielgruppe sind alle Akteure im Außenhandel, Logistikunternehmen, Rechtsanwälte und Steuerberater. Auch Studierenden in den Wirtschaftswissenschaften profitieren von den bestens strukturierten Informationen.

Der Autor

Günther Ziesche ist Diplom-Finanzwirt und lehrt am Bildungs- und Wis-



senschaftszentrum der Bundesfinanzverwaltung. Regelmäßig schreibt er zu Themen rund um den Unionszollkodex auch in seinem Blog zollblog.de.

Artikelnummer: 6004443

Print: 2015, 245 Seiten, 49,90 Euro, ISBN: 978-3-7639-5473-5

E-Book: 2015, 245 Seiten, 49,90 Euro, ISBN: 978-3-7639-5474-2

KooperationsService

Jede Woche schicken wir an unsere Mitgliedsunternehmen per eMail und Telefax den VVWL-KooperationsService, in dem auch Sie kostenlos Kooperations-, Kauf- und Mietgesuche sowie -angebote veröffentlichen können.

Wenn wir auch Ihre Anzeige veröffentlichen sollen, schicken Sie dazu einen kurzen Text an Wienen@VVWL.de oder per Fax an 02 11/7 34 78 31.



Wir ebnen Wege.

Fachreihe „Fachwissen für Speditions- und Logistikkaufleute“ 41. Auflage

Im September 2016 startet, passend zum neuen Ausbildungsjahrgang, die 41. Auflage der Fachreihe Fachwissen für Speditions- und Logistikkaufleute.

Die Inhalte der Fachreihe orientieren sich am Berufsbild der Kaufleute für Spedition- und Logistikdienstleistung. Dadurch ist eine qualifizierte Ausbildung des neuen Ausbildungsjahrganges sichergestellt. Die Themenbereiche der Fachreihe sind:

- Transport- und Speditionsrecht (HGB, ADSp 2016, Speditionsversicherung)
- Besonderheiten der verschiedenen Verkehrsträger (ausführlich dargestellt mit Fallstudien)
- Grundlagen des Zollwesens und der Außenwirtschaft
- Besondere Leistungsbereiche, wie KEP-Dienste, Kombiniertes Verkehr, Sammelgutverkehre
- Grundlagen der Speditionsbuchführung und der Kosten- und Leistungsrechnung
- Grundlagen der Logistik und der Spedition als logistischem Dienstleister
- Qualitätsmanagement
- Marketing

Dadurch, dass die Hefte in einem etwa vierwöchigen Rhythmus erscheinen, zeichnet sich die Fachreihe durch eine Aktualität aus, die kein vergleichbares Fachbuch erreicht. Verfasst werden die Beiträge von Autoren, die Spezialisten auf dem jeweiligen Gebiet sind, wodurch eine



hohe Praxisorientierung gewährleistet ist.

Der Preis für die Fachreihe liegt bei 255,- € (zzgl. Versand und zzgl. 7 % MwSt.). Bei der Bestellung mehrerer Fachreihen ermäßigen sich die Preise. Die Staffelpreise können direkt beim BSH erfragt werden.

Als weitere Publikationen werden vom BSH folgende Sonderhefte herausgegeben:

- Haftung und Versicherung (7. Aufl. 2014)

- Umsatzsteuer-Handbuch (4. Aufl. 2014)

- Der Fiskalvertreter (3. Aufl. 2011)

Weitere Informationen und eine Bestellmöglichkeit finden Sie unter www.speditionswissen.de

Kontakt:

Bildungsakademie Spedition, Logistik und Verkehr e.V.,
Königsberger Straße 29a,
60487 Frankfurt, Tel.: 0 69/97 08 11-14
oder -15, Fax: 0 69/77 63 56,
info@speditionswissen.de



NIESELREGEN

Unser Nieselregenkonzept verschafft
Ihnen nachhaltige Wettbewerbsvorteile.
www.herzigmarketing.de

20.09. 2016
Logistik.NRW
BranchenForum
Marketing

www.log-it-club.de/Termine

HERZIG®
MARKETING FÜR LOGISTIK