



## Ein Netzwerk für Logistiker in Mitteldeutschland

Das Netzwerk Logistik Mitteldeutschland setzt sich für die Interessen der Branche ein und unterstützt seine Mitglieder dabei, durch gemeinschaftliche Geschäftsentwicklung sowie den Transfer von Know-how neue Impulse zu setzen. Als Plattform mit derzeit rund 140 Mitgliedern regt das Netzwerk Kooperationen, Austausch und neue Projekte an und fördert so die Weiterentwicklung des Logistikstandortes Mitteldeutschland. Zudem bewirbt der Verein die Logistikregion als etabliertes Europa-Gateway und zentralen Distributionsstandort mit schnellen Verbindungen insbesondere zu den osteuropäischen und ostasiatischen Märkten auf Messen und Veranstaltungen im In- und Ausland.

Zu den Mitgliedern zählen neben Logistikern und logistiknahen Dienstleistern auch die öffentliche Verwaltung, Kammern sowie Forschungs- und Bildungseinrichtungen. Im Personalsektor kooperiert das Netzwerk mit regionalen Arbeitsvermittlern, Personaldienstleistern sowie Qualifizierungsanbietern. Zudem stärkt es kontinuierlich die Zusammenarbeit mit anderen Clustern in der Region und darüber hinaus. Neben dem Sitz der Geschäftsstelle am Leipzig/Halle Airport gibt es Regionalbüros in Dresden und Chemnitz sowie eine Repräsentanz in Moskau.

In den Expertengruppen des Netzwerks werden kontinuierlich Maßnahmen entwickelt, um die Wettbewerbsfähigkeit der Region zu steigern. Dazu zählen neben Aktionen gegen den Fach- und Nachwuchskräftemangel sowie zur Förderung von Innovationen auch aktuelle Informationen und Unterstützungsangebote. Mehr unter: [www.logistik-mitteldeutschland.de](http://www.logistik-mitteldeutschland.de) und auf Seite 8.

**Lesen Sie in dieser Ausgabe:**

**Cross-Clustering als Innovationstreiber**  
Seite 2

**Die Transformation ist in Gang**  
Toralf Weiß, Vorstandsvorsitzender des Netzwerk Logistik Mitteldeutschland, und Dr. Jens Katzek, Geschäftsführer des Automotive Cluster Ostdeutschland im Interview  
Seite 3

**Sachsenland mit neuer Niederlassung in Schkeuditz**  
Seite 5

**Oldtimertreffen als Benefiz**  
Spedition Brumlich spendet Einnahmen den Flutopfern  
Seite 6

**Neues vom BdKEP**  
Seite 7

**Netzwerk Logistik Mitteldeutschland**  
Mehrwert, Vorteile und Vergünstigungen für Netzwerkmitglieder  
Seite 8



Foto: Tobias Ebert

## Partner in der Transformation

Wenn sich am 1. September 2021 auf Einladung der Branchencluster ACOD und Netzwerk Logistik Mitteldeutschland zahlreiche Expertinnen und Experten aus Industrie, Handel und Forschung bei VW in Dresden treffen, dann geschieht dies vor dem Hintergrund eines tiefgreifenden Wandels in der technologischen Entwicklung. Die Transformation trifft kaum eine Branche stärker als die Automobil- und Zulieferindustrie mit ihren knapp 800.000 Beschäftigten in Deutschland. Auf dem ACOD Kongress und Mitteldeutsches Logistikforum kommen Herausforderungen und Lösungen auf den Tisch – und neue Chancen für die Region Mittel- und Ostdeutschland.

Digitalisierung und Klimaziele weisen sich als Haupttreiber für einen unumkehrbaren Transformationsprozess, der Produktion sowie die Personen- und Gütermobilität von morgen nachhaltig umgestalten wird. Innerhalb nur weniger Jahre hat sich die Automobilindustrie in Mittel- und Ostdeutschland technologisch mit an die Spitze dieses Transformationsprozesses gestellt.

Allein in Deutschland haben sich die Zulassungen von Elektroautos von 2019 auf 2020 mehr als verdreifacht. Die Millionengrenze bei den Zulassungen von Plug-in-Hybriden und reinen Elektrofahrzeugen – Nutzfahrzeuge eingeschlossen – ist erreicht. Deutsche Big Player wie Volkswagen und BMW stehen bei der Zahl der weltweit verkauften Elektroautos auf den vorderen Rängen. In China, dem Hauptabsatzmarkt der europäischen Automobilindustrie, dürften Verbrenner als Folge verschärfter CO<sub>2</sub>-Grenzwerte in absehbarer Zeit bald unverkäuflich werden. Auch wenn die OEM den meisten Umsatz vorerst noch mit Verbrennern erzielen, nimmt der Trend zum Elektroauto deutlich an Fahrt auf und wird sich von Jahr zu Jahr verstärken.

In Mittel- und Ostdeutschland hat sich ein Cluster gebildet, das sich zum Zentrum der Elektromobilität entwickelt hat, allen voran die Großen der Branche Volkswagen, Porsche, BMW, Mercedes und – bald auch – Tesla. Mit ihren Stromern haben sie dazu beigetragen, dass weltweit jedes sechste Elektroauto von einem deutschen Hersteller kommt. Getrieben von den politisch vorgegebenen Klimazielen gibt es kaum noch einen Prozess, der nicht unter Nachhaltigkeitskriterien beleuchtet wird. Die OEM geben auch hier das Tempo vor. Von ihren Logistikpartnern und Zulieferern erwarten sie klimafreundliche Produkte und Logistikkonzepte.

Die Logistikbranche stellt sich auf die Anforderungen und zunehmenden

Automatisierungsprozesse der OEM ein. Als bedeutende Emittenten klimarelevanter Gase, die besonders aus der Verbrennung von Dieselmotoren entstehen, stehen Transport und Logistik aber auch selbst unter dem Druck, zum Erreichen der Klimaziele etwas beizutragen. Nutzfahrzeughersteller entwickeln deshalb Alternativen mit unterschiedlichem Schwerpunkt. Einige setzen auf Wasserstoff als Energieträger (Brennstoffzelle), andere auf verflüssigtes Gas oder auf vollelektrischen Antrieb. An den reinen Elektroantrieb im Fernverkehr hingegen mag in der Logistik noch kaum jemand glauben. Woher soll die Ladeinfrastruktur kommen? An jeder Lkw-Parkfläche, an der ein Fahrer gerade die gesetzliche Pause einlegt, eine Ladesäule? Kann die Stromversorgung aus regenerativer Energie überhaupt sichergestellt werden? Das sind Fragen, die Flottenbetreiber heute umtreiben und deren Blick technologiefreudig in alle Richtungen lenkt.

So ist der rein elektrische Antrieb heute vornehmlich eine Domäne der Citylogistik, wo abgasfreie Stromer hauptsächlich von Paketdienstleistern und großen Onlinehändlern auf Kurzstrecken für die Endkundenzustellung in dicht besiedelten und schadstoffbelasteten städtischen Regionen zum Einsatz kommen. Gleichzeitig verfolgen die großen OEM wie zum Beispiel BMW in Produktion und Automobillogistik ambitionierte CO<sub>2</sub>-Senkungsziele mit einem klaren Terminhorizont. Zusammen mit Transport- und Logistikpartnern testen sie Nutzfahrzeuge mit alternativen Antriebstechnologien auf ausgewählten Relationen. Kürzere Pendelverkehre zwischen Teilleger und Fertigungslinien kann ein E-Lkw gut bewältigen. Längere Fahrten auf einer Strecke mit gesicherter Versorgung durch Wasserstoff- oder Flüssiggastankstellen gehören ebenfalls schon zum Testprogramm in der Teileversorgung großer OEM.

Vor dem Hintergrund enormer Herausforderungen, die mit der Transformation verbunden sind, ist es nur folgerichtig, dass Automobilindustrie und Logistik mit ihren jeweiligen Branchennetzwerken in Ost- und Mitteldeutschland enger zusammenrücken. Ist doch die Logistik von der Transformation und der wachsenden Automatisierung in der Autoherstellung unmittelbar betroffen. Doch wie stark sich der Schwenk zur E-Mobilität auf die Logistik auswirken wird, hängt auch davon ab, für welche Komponenten und Prozesse Logistiker eingebunden sind. Betrachtet man den Antriebsstrang und den Motor eines Elektroautos, werden im Vergleich zum Verbrenner viel weniger Teile benötigt. Dies wirkt sich natürlich auf die gesamte Automobillieferkette aus. Komplexe Motoren mit Abgasnachbehandlung und aufwendige Getriebe sowie Kolben und Pleuellwellen dürften auf längere Sicht an Bedeutung verlieren.

Elektroautos brauchen aber weiterhin Kabelsätze, Stahl, Reifen und Innenausstattungen sowie Ersatzteile und Komponenten zum Nachrüsten – und natürlich Batterien. Sie spielen eine Schlüsselrolle und sollten dort sein, wo E-Autos gebaut werden. Und so will der chinesische Batteriehersteller CATL bei Erfurt bald in die Produktion von Lithium-Ionen-Batterien einsteigen, was den Autoproduktionsstandort Ost- und Mitteldeutschland stärken wird. Und im brandenburgischen Ludwigsfelde hat der US-Hersteller Microvast eine Fabrik zur Herstellung von Energiespeichern für Nutzfahrzeuge eröffnet.

In vielen Montagewerken werden bereits jetzt oder künftig Fahrzeuge mit Verbrennungs- und Hybridmotoren parallel gebaut. Das erhöht die Komplexität der Teileversorgung, so dass die Anforderungen an die Produktionslogistik steigen. Auch wenn der Verbrenner noch für ein paar Jahre vorherrscht, so ist davon auszugehen, dass sich die Logistik in bestimmten Teilsegmenten

dem Transformationsprozess der Autohersteller anpassen und neue Serviceelemente entwickeln muss. Damit dies gelingt, wird die Logistik an ihrer Digitalkompetenz arbeiten müssen, denn bei der zunehmenden digitalen Vernetzung zwischen Produktion und Logistik sind funktionierende Schnittstellen essenziell.

Prognosen gehen dahin, dass in etwa zehn Jahren jeder dritte Neuwagen in der EU ein Elektroauto sein wird. Und manche Autohersteller wollen bald für jedes konventionelle Auto eine elektrische Variante anbieten, Verbrennungsmotoren schrittweise durch E-Motoren ersetzen. Keine Frage, dass sich infolgedessen Lieferantenbeziehungen ändern und vielleicht auch manche Standortfrage neu gestellt werden muss. Logistiker sind sicher nicht Logistiker, wenn sie nicht mit der ihnen typischen Agilität diesen Transformationsprozess logistisch professionell begleiten würden und ganz sicher auch werden. Aber die Transformation erzeugt auch Befürchtungen. Was wird mit den Jobs, wenn ein Elektromotor nur noch die Hälfte der Bauteile eines Verbrenners braucht? „Es wird Verschiebungen geben“, schätzt ACOD-Geschäftsführer Dr. Jens Katzek im Interview auf Seite 3.

Katzek weiter: „In komplizierten Systemen, in denen alles ineinandergreift, können Kooperationen helfen“. Sein Credo: „Produzenten und Logistiker sollten zusammenarbeiten, denn sie sind voneinander abhängig.“ Toralf Weiß, Vorsitzender im Netzwerk Logistik Mitteldeutschland, ergänzt: „Unser Netzwerk ermöglicht auch kleinen Unternehmen, den unumkehrbaren Transformationsprozess mitzugestalten.“ Genau dafür bieten der ACOD Kongress und das Mitteldeutsche Logistikforum am 1. September in Dresden mit ihrem breiten Themenspektrum den perfekten Rahmen.

Von Stefan Hensel

## Editorial



Foto: Maritjs Gottschalk

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

wie sehr wir im heutigen Arbeitsleben von elektronischen Kommunikationskanälen abhängig sind, wurde mir kürzlich schlagartig bewusst, als ich meinen Laptop vergessen hatte. Ich war bereits auf der Autobahn und überlegte, wo ich möglichst schnell ein Ersatzgerät herbekomme. Mit meinem Smartphone und den wichtigsten Daten in der Cloud ließ sich die Arbeit am Ziel zum Glück fortsetzen. Das unguete Gefühl, auch nur kurzzeitig von Informationen abgeschnitten zu sein, können sicher viele nachempfinden. Denn es gehört heute einfach dazu, aus einer unglaublichen Fülle von Informationen das Wichtigste zu filtern, nichts zu übersehen und am Ball zu bleiben. Durch ein immer komplexeres Ineinandergreifen unterschiedlichster Themen wird aber genau das schwieriger. Potenziell ist vieles interessant, aber was davon bringt mich wirklich weiter?

Eine gute Möglichkeit zur Orientierung ist der Austausch mit anderen. Im Netzwerk Logistik Mitteldeutschland finden Unternehmer aus der Region eine Plattform, um vom gegenseitigen Expertenwissen zu profitieren. In unseren Arbeitsgruppen und bei Veranstaltungen werden konkrete Praxis-Erfahrungen diskutiert. Es hat sich gezeigt, dass diese Gespräche beim Treffen von Entscheidungen ungemein helfen. So entstehen auch im Netzwerk sehr viele Informationen. Auf der Website, in unserem Intranet, in Newslettern und sozialen Medien tragen wir unseren Teil zum Wissensstrom bei.

Jetzt fügen wir dem noch einen weiteren Kanal hinzu. Die Ihnen vorliegende erste Ausgabe des Mitteldeutschen Logistikanzeigers verfolgt das Ziel, wichtige Themen aus dem Netzwerk und dem Mitgliederkreis zu bündeln und so Mitgliedern und Außenstehenden einen kompakten Überblick zu geben. Zusätzlich zu einer E-Paper-Ausgabe haben wir uns bewusst dafür entschieden, auch eine Printversion anzubieten, die abseits vom E-Mail-Eingang und den Timelines der sozialen Netzwerke genutzt werden kann. Wenn Sie demnächst – ob gewollt oder ungewollt – vom Online-Informationsstrom abgeschnitten sind, greifen Sie also gern zur gedruckten Ausgabe.

Ich wünsche Ihnen auf jeden Fall eine anregende Lektüre.

Mit besten Grüßen

*Toralf Weiß*

Toralf Weiß  
Vorstandsvorsitzender  
im Netzwerk Logistik Mitteldeutschland

## Impressum

Herausgeber: Netzwerk Logistik Mitteldeutschland e. V.

Kontakt: [logistikanzeiger@logistik-mitteldeutschland.de](mailto:logistikanzeiger@logistik-mitteldeutschland.de)

Redaktion: Stefan Hensel, Marko Weislowski, Klaus-Dieter Bugiel, Andreas Reichelt

V.i.S.d.P.: Stefan Hensel

Editorial Design, Layout, Anzeigen: Reichelt Kommunikationsberatung

Druck: Druckerei Hensel, Leipzig

Auflage: 1.000 Stück

Nächster geplanter Erscheinungstermin: Dezember 2021



# MAR KEN GES TALT TEN

Kampagne

Corporate Design

Webseite

PR

Event

Fotografie

**reichelt**  
www.reichelt.tv

## Cross-Clustering als Innovationstreiber

Nachhaltigkeit, Digitalisierung und Fachkräftemangel: Die Wirtschaftswelt befindet sich in einem tiefgreifenden Wandel. Um konkurrenzfähig und innovativ zu bleiben, werden Vernetzung und ein intensiver Wissenstransfer immer wichtiger. Und das nicht nur innerhalb einer Branche, wo wie im Netzwerk Logistik Mitteldeutschland

Im Mittelpunkt dieser Kooperationen steht der regelmäßige fachliche Austausch der Branchenvertreter untereinander, um die jeweiligen Wirtschaftszweige stärker bei übergreifenden Themen zu verzahnen. „Vor allem während der Coronakrise hat sich der stete Austausch nicht nur in unserem eigenen Netzwerk bewährt. Die Bereiche Automotive, IT und Logistik

Toralf Weiße, Vorstandsvorsitzender im Netzwerk Logistik Mitteldeutschland.

Zusammen wurden neue Formate entwickelt, wie etwa „IT trifft Logistik“ als gemeinsame Veranstaltung des Cluster IT Mitteldeutschland und dem Netzwerk Logistik Mitteldeutschland. Darüber hinaus wurden im Rahmen der Kooperation im vergangenen Jahr die etablierten Events ACOD Kongress und Mitteldeutsches Logistikforum erstmals zusammen veranstaltet. Nach dem erfolgreichen Auftakt bei Porsche in Leipzig folgt in diesem Jahr die Fortsetzung unter dem Titel „Automobilindustrie in der Transformation“ am 1. September 2021 in der Gläsernen Manufaktur von Volkswagen in Dresden.



(v.l.n.r.) Jens Heinrich, Vorstandsvorsitzender des Clusters IT Mitteldeutschland e.V., mit Hans-Peter Kemser, Vorstandsvorsitzender des ACOD Automotive Cluster Ostdeutschland e.V., und Dierk Näther, stellvertretender Vorsitzender des Vorstands im Netzwerk Logistik Mitteldeutschland, bei der Unterzeichnung der Kooperationsvereinbarung

Foto: Andreas Reichelt

Unternehmen mit der öffentlichen Verwaltung, Kammern sowie Forschungs- und Bildungseinrichtungen zusammenarbeiten. Auch über Branchengrenzen hinaus gewinnen Partner aus anderen Wirtschaftszweigen, zu denen die Logistik Schnittstellen hat, an Bedeutung. Dieser Einsicht folgend sind bereits 2019 Kooperationen mit den beiden regionalen Wirtschaftsnetzwerken ACOD Automotive Cluster Ostdeutschland e.V. und dem Cluster IT Mitteldeutschland e.V. ins Leben gerufen worden. Neu hinzugekommen ist in diesem Jahr die Partnerschaft mit dem Bundesverband der Kurier-Express-Post-Dienste (BdKEP) e.V.

Die Bereiche Automotive, IT und Logistik haben enorme Schnittmengen.

haben enorme Schnittmengen, aus denen sich zahlreiche Möglichkeiten der Zusammenarbeit ergeben. Davon profitieren Mitglieder und der Wirtschaftsstandort Mitteldeutschland gleichermaßen“, sagt

### Fachlicher Austausch auch auf überregionaler Ebene

Im Mai 2021 hat das Netzwerk mit dem Bundesverband der Kurier-Express-Post-Dienste (BdKEP) e.V. seine neueste Kooperation gestartet. Vorausgegangen war ein enger Austausch im Corona-Lagezentrum des BdKEP, an dem Mitglieder des Netzwerk Logistik Mitteldeutschland beteiligt waren. „Es hat sich schnell gezeigt, dass es auch darüber hinaus sinnvoll ist, gemeinsame Themen zusammen anzugehen. Von der fachlichen Kompetenz des BdKEP und den attraktiven Partizipationsmöglichkeiten, etwa auf Messen und Events, werden unsere Mitglieder sehr profitieren“, sagt Toralf Weiße.

Die Vernetzung beider Branchenvereine soll auf Fachebene zu einem besseren Austausch der beteiligten Akteure führen. Über die gesamte Lieferkette hinweg bis zur letzten Meile kann so beispielsweise besser über smarte Lösungen für die Zustellung in der City sowie in periphere Räume diskutiert werden. Auch in den Bereichen Pharma-Lieferketten und Personalentwicklung soll kooperiert werden.

S.H.

## Neue Maschinen im Anflug: CargoLogic Germany auf Wachstumskurs

Mit derzeit vier Frachtflugzeugen vom Typ Boeing 737-400F hebt die CargoLogic Germany (CLG) am Leipzig/Halle Airport ab. Geliefert wird europaweit Expressfracht für Kunden unter anderem aus dem wachsenden E-Commerce-Bereich. Bis zum Beginn der Hochsaison für Luftfracht im Herbst werden zwei weitere Maschinen des gleichen Typs die Flotte ergänzen.

an andere Carrier, aktuell vor allem an den Wochentagen, ergänzt durch weltweite Ad-hoc-Charter services am Wochenende. Dies beinhaltet auch Tiertransporte, für die die CLG über eine spezielle Zulassung verfügt. So wurden bereits Rennpferde oder auch Schafe sicher ans Ziel gebracht. Für Lieferungen auf Kurz- und Mittelstrecken bis rund 3.000 Kilometer können die Boeing 737-400F jeweils bis zu 20



Eine Frachtmaschine vom Typ Boeing 737-400F der CargoLogic Germany samt Crew am Leipzig/Halle Airport

Foto: Uwe Schlossig

Zusätzliche Cockpitcrews erhalten aktuell mit den sogenannten Operator Conversion Courses bereits ihre Schulungen, um bis zum Start mit den besonderen Verfahren bei CLG und im Umgang mit den Flugzeugen fit zu sein. Insgesamt sollen pro Flugzeug ca. sechs Crews hinzukommen.

„Als jüngste deutsche Frachtfluggesellschaft sind wir auf einem guten Weg, uns im Markt zu etablieren und gewinnen sukzessive weiter an Bekanntheit. Um der wachsenden Nachfrage gerecht zu werden, bauen wir unsere Flotte weiter aus“, sagt CLG-Geschäftsführer Dierk Näther, der auch als stellvertretender Vorstandsvorsitzender im Netzwerk Logistik Mitteldeutschland aktiv ist.

Das Geschäftsmodell der Airline fußt auf drei Säulen. Dazu gehören das Verleasen der Flugzeuge samt Crew und Wartung im sogenannten ACMI-Charter

Tonnen Fracht transportieren. Das dritte Standbein ist die eigene Vermarktung der Frachtkapazitäten. Hierfür wird die enge Kooperation mit dem Flughafen Leipzig/Halle genutzt. Zudem müssen noch eine Reihe von Zulassungen und Genehmigungen eingeholt werden, um so aktiv werden zu können.

„Die Vorbereitungen für die Frachtvermarktung verlaufen nach Plan. Bis Ende des Jahres werden wir so weit sein, um die Kapazitäten unserer wachsenden Flotte am Markt auch individuell vertreiben zu können“, kündigt Näther an.

Im ersten Halbjahr 2021 ist die CLG bereits 1.100-mal für ihre Kunden abgehoben. Das entspricht einer Steigerung von 54 Prozent verglichen mit dem Vorjahreszeitraum. Mit bald sechs Frachtern ist weiteres Wachstum bereits in Kürze absehbar.

S.H.

## Eine Agentur für Arbeit – und Qualifizierung

Die Wirtschaft befindet sich in tiefgreifendem Umbruch: Strukturwandel, Digitalisierung und zunehmend auch eine durch Corona bedingte De-Globalisierung verändern die Anforderungen der Unternehmen an ihre Beschäftigten – wie umgekehrt auch. Wie die Agentur für Arbeit Halle auf diese Herausforderungen reagiert, haben wir bei Katja Döge, Beraterin für Berufstätige im Erwerbsleben, und Kathrin Olsen, Teamleiterin Arbeitgeberservice an der Agentur für Arbeit Halle, nachgefragt.

### Frau Döge, wie werden Berufstätige in der aktuellen Transformationssituation begleitet?

Katja Döge: Der Megatrend Transformation hat sich schon länger abgezeichnet. Die Pandemie als Katalysator hat uns als Team Berufsberatung im Erwerbsleben quasi neu geboren, seit September 2020 gibt es uns. Wir dürfen Beschäftigte in Unternehmen hinsichtlich ihrer Entwicklungsperspektiven beraten. Sei es Qualifikation, Weiterentwicklung und Einsatz in Führungspositionen aber auch Neuorientierung sogar über Branchen hinaus.

Eine Win-Win-Situation für Mitarbeiter und Unternehmen: Mitarbeiter, die merken, sie haben eine Perspektive, ihnen werden Türen geöffnet und der Arbeitgeber geht auf sie ein, sind zufriedener und werden sehr viel wahrscheinlicher im Unternehmen verbleiben wollen. Und Arbeitgeber können durch Qualifizierung und Spezialisierung ihre Fachkräfte aufbauen – und dann auch halten.

Das funktioniert zum einen über die Beratung selber, zum anderen können wir auf das eine oder andere Förderpöfchen verweisen. Ob diese vom Bund oder einem unserer Netzwerkpartner kommen, spielt für uns keine Rolle, uns geht es immer um das individuelle Vorhaben des Einzelnen.

### Kommen die Mitarbeiter oder die Unternehmen auf Sie zu? Wie dürfen wir uns den Ablauf vorstellen?

Katja Döge: Sowohl als auch. Wir informieren gemeinsam mit den Kollegen vom Arbeitgeberservice die Unternehmen, die dann die Angebote streuen. Aber wir gehen auch in die

Firmen, um zu beraten, was unser Service bedeutet, welche Formate wir anbieten und wie es ablaufen kann. Wir gestalten auch spezielle Informationsveranstaltungen im Unternehmen oder bieten Beratungstage vor Ort an. Zum Beispiel im Star Park einmal im Monat, wo die Unternehmen ihre Mitarbeiter entsenden, oder sich die Personaler mit uns in Verbindung setzen können.

Und natürlich kann jeder Beschäftigte unabhängig das Gespräch mit uns suchen. Auch dafür haben wir einen zentralen Treffpunkt in der Stadtbibliothek Halle eingerichtet.

### Gibt es Themen, die aktuell spezielle Branchen betreffend am Drängendsten sind?

Katja Döge: Wir hatten pandemiebedingt aus einigen Wirtschaftsbereichen vermehrt Anfragen seitens der Beschäftigten, vor allem aus der Gastronomie. Die Fragen waren: Soll ich im Gewerbe verbleiben, mich qualifizieren oder mich komplett umorientieren, welche Entwicklung könnte ich generell nehmen?

Unser Bemühen geht dabei dahin, die Beschäftigten im Unternehmen zu halten und Möglichkeiten aufzuzeigen. Nach einem Gespräch mit uns begleiten wir auch einen Austausch in Dreierkonstellation. Denn – tatsächlich – meist haben die Mitarbeiter noch nicht mit ihrem Arbeitgeber über ihre Gedanken gesprochen.

Kathrin Olsen: Aus Unternehmenssicht fanden starke Fluktuationen aus vom Stillstand betroffenen Branchen statt: Dienstleistungen wie das Friseurhandwerk oder die Veran-

staltungsbereich, wo nun enorme Bedarfe an Fachkräften bestehen.

Katja Döge: Hier arbeiten wir als Erwerbstätigenberater mit dem Arbeitgeberservice sehr eng zusammen. Wenn wir zum Beispiel beraten, Stellen übergangsweise mit Helfern zu besetzen, die wir dann schrittweise zur Fachkraft ausbilden lassen können.

### Wie steht es mit der Digitalisierung?

Katja Döge: Wichtiges Thema ist auch der Wegfall von Arbeitsplätzen durch Digitalisierung, zum Beispiel im Medienbereich: die Drucker. Sie wissen, dass sich das Berufsbild stark verändern wird, wenn es diesen Beruf in fünf Jahren überhaupt noch gibt. Hier geben wir Orientierung.

### Frau Olsen, wie sieht der Arbeitgeberservice in Sachen Digitalisierung aus?

Kathrin Olsen: Wir bieten die sogenannte Arbeitsmarkt- und Qualifizierungsberatung für Unternehmen an. Dort schauen wir uns die Altersstruktur im Unternehmen an und loten aus, welche Tätigkeitsbereiche da sind, die ggf. ersetzt werden können und beraten, welche Möglichkeiten der Qualifikation es gibt. Es gibt das *Qualifizierungschancengesetz*, das für die Arbeitgeber viele Möglichkeiten eröffnet. Je kleiner das Unternehmen, umso größer ist übrigens die Förderung. Im Verbund mit der Beschäftigtenberatung und Landesförderinitiativen finden wir für die Unternehmen die beste Lösung.

Leider werden jedoch viele der Möglichkeiten – und auch Förderungen – derzeit, auch aufgrund voller Auftragsbücher, nicht genutzt. Hier wäre vor allem für Klein- und Mittel-

ständige Unternehmen langfristige Pläne angesagt, um sich Fachkräfte für die Zukunft zu sichern.

Katja Döge: Ein plastisches Ablaufbeispiel: Das Unternehmen des besagten Druckers. Der Arbeitgeberservice geht auf die Druckerei zu und sensibilisiert zum Thema Digitalisierung und Arbeitskräftestruktur. Hierfür nutzen wir ein schönes Werkzeug, den *Job-Futuroomat* unseres Instituts für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung. Hier trägt man das aktuelle Berufsbild ein und erhält eine Voraussage, inwieweit sich die Tätigkeit entwickelt oder sogar der Digitalisierung zum Opfer fallen wird. So mancher Chef ist sehr erstaunt über manche Ergebnisse. Im nächsten Schritt erarbeiten der Arbeitgeberservice gemeinsam mit der Erwerbstätigenberatung und weiteren Netzwerkpartnern Strategien aus Aus-, Um- und Weiterbildung, um die Wettbewerbsfähigkeit und die Arbeitsplätze des Unternehmens zu sichern.

Noch ein Appell: Weiterbildung ist ein großes Thema, aber auch Ausbildung. Uns liegt sehr am Herzen, dass die Unternehmen ihren Nachwuchs auch selbst ausbilden. Auch hier gibt es Fördermöglichkeiten durch das *Bundesprogramm Ausbildungsplätze sichern*, zu dessen Konditionen sich die Unternehmen beim Arbeitgeberservice erkundigen können. Auch dieses Angebot könnte durchaus stärker genutzt werden.

Frau Döge, Frau Olsen, herzlichen Dank für diesen Einblick.

Das Interview führte Andreas Reichelt



(v.l.) Katja Döge und Kathrin Olsen von der Agentur für Arbeit Halle

Foto: Andreas Reichelt

### Nützliche Kontakte:

0800 4 5555-20 (Arbeitgeber) | 0800 4 5555-00 (Arbeitnehmer)

www.arbeitsagentur.de/vor-ort/halle/berufsberatung-im-erwerbsleben  
www.arbeitsagentur.de/unternehmen/menschen-behinderungen-beschaeftigen  
www.arbeitsagentur.de/bewerberboerse/  
www.arbeitsagentur.de/n/corona-kurzarbeit/

https://job-futuroomat.iab.de/

Sehr wichtig der Link für Unternehmen der Region:  
www.arbeitsagentur.de/unternehmen/ausbildungsbetriebe

# Die Transformation ist in Gang

In Mittel- und Ostdeutschland entwickeln wir uns mehr und mehr zum Zentrum der Elektromobilität – Allerdings fehlt noch die Ladeinfrastruktur

VON STEFAN HENSEL

Im Vorfeld der gemeinsamen Veranstaltung des ACOD Kongress 2021 und des Mitteldeutschen Logistikforums in der Gläsernen Manufaktur von Volkswagen in Dresden äußern sich in einem Doppelinterview der ACOD-Geschäftsführer Dr. Jens Katzek und der Vorstandsvorsitzende im Netzwerk Logistik Mitteldeutschland, Toralf Weiße, über die Lage und Herausforderungen der Branche.



Foto: Marlis Gottschalk

**In Mitteldeutschland sind die Automobil- und Logistikbranche traditionell sehr starke Wirtschaftszweige. Herr Dr. Katzek, wie geht es den Unternehmen des Automobilbereichs aktuell im Hinblick auf die Pandemie und die Lieferengpässe?**

*Dr. Katzek:* Im ersten Corona-Jahr standen viele Bänder zeitweise still, was zu großen Verlusten und Einnahmeausfällen geführt hat. Im Zuge der Pandemie hat sich aber auch gezeigt, dass die Unternehmen die damit verbundenen Herausforderungen im Griff haben. Kontroll- und Schutzmaßnahmen haben sehr gut funktioniert. Was aktuell vor allem Sorge bereitet ist der Chipmangel, der gravierende Auswirkungen auf die Produktion hat. Die Hersteller gehen zudem davon aus, dass uns die Lieferengpässe auch noch im kommenden Jahr ausbremsen werden. Das ist ein großes Problem. Davon abgesehen entwickeln wir uns in Mittel- und Ostdeutschland mehr und mehr zum Zentrum der Elektromobilität. Die Umstellung in der Produktion etwa bei Porsche und BMW in Leipzig sowie bei VW in Zwickau als auch die Batteriewerke wie CATL in Thüringen zeigen, da ist unheimlich viel Bewegung im Markt. Zur Wahrheit gehört aber auch, dass es Verlierer des Transformationsprozesses gibt und weiter geben wird. Dennoch ist die Zahl der bisherigen Insolvenzen kleiner als befürchtet geblieben. Betrachtet man die Branche als Ganzes, gibt es zwar diverse Verschiebungen, aber insgesamt gesehen ist mit Blick auf die Arbeitsplätze eher mit einem leichten Plus zu rechnen.

**Und wie ist die Lage in der Logistik Herr Weiße? Sind die Unternehmen noch im Krisenmodus?**

*Weiße:* Die Pandemie hat vor allem zu Beginn zu einer kompletten Ausnahme-situation geführt, für die niemand einen fertigen Plan in der Schublade hatte. Entsprechend war auch die Logistikbranche extrem gefordert, damit umzugehen und funktionierende Wege zu finden. Die Auswirkungen auf die einzelnen Unternehmen waren innerhalb der Branche aber durchaus unterschiedlich. Die für den Handel tätigen Unternehmen hatten deutlich mehr zu leiden als Logistiker, die für Industrieunternehmen im Einsatz sind. Unterm Strich aber - und das haben viele Gespräche auch mit unseren Netzwerkmitgliedern gezeigt - konnte die mitteldeutsche Logistikbranche die Herausforderungen zumeist gut meistern. Aktuell nehmen die Verkehre wieder deutlich zu, sodass die Logistikbranche aus jetziger Sicht mit einem blauen Auge davongekommen ist. Mitteldeutschland ist eine historisch gewachsene und heute sehr starke Logistikregion. Geprägt von Straßenverkehren, dem Leipzig/Halle Airport als herausragender Luftfrachtstandort und ergänzt durch Schienen-

und Binnenwasserstraßen haben wir sehr gute Infrastrukturen. Die Ansiedlung der Automobilhersteller hat der Region zusätzlichen Auftrieb gegeben.

**Welche Rolle spielen aus Ihrer Sicht die globalen Lieferketten bei den derzeitigen Versorgungsproblemen der Industrie?**

*Weiße:* Beim Thema Seefracht ist eine extreme Verteuerung mit weitreichenden Folgen zu beobachten. Die Reedereien haben ihre Kapazitäten massiv verknappert. Statt 600 bis 700 Euro kostet ein Seefrachtcontainer nach Europa heute rund

das Zehnfache. Entsprechend kommen Waren etwa aus Asien deutlich später nach Europa und das bekommt auch die Logistikbranche zu spüren, da es weniger zu transportieren gibt. Ich teile die Einschätzung von Herrn Dr. Katzek, dass uns dieses Problem auch im kommenden Jahr noch begleiten wird. Die Verknappung ist eine große Herausforderung für die Lieferketten und damit für Handel und Industrie.

**Beide Branchen sind auch beim Klimaschutz besonders gefordert. Damit die ehrgeizigen Klimaziele eingehalten werden können, muss bis 2030 der CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 1990 um 55 Prozent reduziert werden. Wie kann das gelingen Herr Dr. Katzek?**

*Dr. Katzek:* Das kann nur gelingen, wenn wir mehrere Wege beschreiten. Zunächst müssen die Fahrzeuge in noch stärkerem Maße hin zu regenerativen Energien entwickelt werden, also noch mehr Elektro- und wasserstoffbetriebene Autos. Spannend wird vor allem die Entwicklung im Lkw-Bereich sein. Hier muss sich zeigen, ob sich die Batterie- oder Wasserstofftechnologie durchsetzen wird. Zum Thema haben wir aktuell eine Studie in Auftrag gegeben, die vergleicht untersucht, ob die größeren Potenziale für einen 40-Tonner in der Wasserstoffbrennstoffzelle oder einem Wasserstoffverbrennermotor liegen. Ein weiterer Bereich ist die Umstellung der Fahrzeugmodelle. So wird der Sprinter

von Daimler mittlerweile in Ludwigsfelde elektrifiziert gebaut. Insgesamt zeigt der Blick auf die Angebote und Zulassungen der deutschen Hersteller, dass wir hier sehr gut aufgestellt sind und in der Branche sehr viel in Bewegung gekommen ist. Der entscheidende Knackpunkt ist allerdings, dass die Elektromobilität ohne die entsprechende Ladeinfrastruktur keine Chance hat. Das muss so deutlich gesagt werden. Die Zahl der Zulassungen wächst wesentlich stärker, als die der benötigten Ladestationen. Wenn wir diese Herausforderung nicht meistern, haben wir ein massives Problem. Ein weiteres großes Feld, um den CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu senken, ist die Produktion. Hier gibt es bereits diverse Energiemanagement-Maßnahmen, die weiter an Bedeutung gewinnen. Das ist kein neues Thema, denn es war schon immer ein inhärentes Interesse der Hersteller, Energiekosten zu sparen. Es gibt eine Reihe von Bestrebungen, noch stärker regenerative Energien zu nutzen, wie das Beispiel des Windparks bei BMW exemplarisch zeigt. Auch bei den Batterie-parks zur Zwischenspeicherung tut sich viel. Und gleichzeitig steigt der Druck auf die Zulieferer, CO<sub>2</sub>-neutraler zu arbeiten. Im Hinblick auf die Produktion etwa in China und die damit verbundenen Transportkosten, wie von Herrn Weiße erwähnt, könnte die Entwicklung künftig stärker dahingehen, dass eine nachhaltige Produktion in Europa wieder attraktiver wird. Bereits heute steigt die Bereitschaft für nachhaltigere Angebote auch höhere Preise in Kauf zu nehmen.

*Weiße:* In verschiedenen Branchen sieht man bereits eine Verlagerung der Produktion zurück nach Europa. Das ist auch in den Abhängigkeiten von den Lieferketten begründet. Die Pandemie hat die Probleme aufgezeigt und Hersteller merken, dass die Produktion in Asien nicht nur Vorteile hat.

**Herr Weiße, ist eine baldige umfassende Umstellung auf alternative Antriebe aus Sicht eines Logistikexperten ein realistisches Szenario?**

*Weiße:* In der Logistik muss man verschiedene Verkehre unterscheiden. Bei der E-Mobilität im Innenstadtverkehr gibt es bereits viele Entwicklungen im Bereich KEP-Dienste und Post. Hier werden Innovationen von der Logistik gern angenommen und zur Anwendung gebracht. Auch bei der Optimierung von Frachten und Fahrtwegen passiert sehr viel durch digitale Lösungen. Und über zentrale Innenstadtlager, die gemeinsam von verschiedenen Anbietern genutzt werden, können Pakete deutlich klimaschonender zugestellt werden. Gerade in Großstädten mit den enormen Versand-Volumen durch den E-Commerce gibt es viele Ansätze, die E-Mobilität sinnvoll einzusetzen. Die deutlich größere Herausforderung liegt im Schwerlastverkehr über

längere Strecken. Zeit und Leistungsdruck sind heute schon allgegenwärtig. Über mehrere Stunden an einer Ladestation zu tanken braucht Rahmenbedingungen, wie wir sie heute noch längst nicht haben. Deswegen sind auch Alternativen, etwa im Bereich Wasserstoff, sehr wichtig. Denn in der Logistik geht es um Geschwindigkeit. Das steht im Widerspruch zur derzeitigen Ladeinfrastruktur. Die

notwendigen Trassen geht, um Windenergie aus Nord nach Süd zu leiten. Hier ist noch enorm viel zu entwickeln, damit die Logistikbranche neue Technologien im großen Maßstab sinnvoll einsetzen kann. Deswegen ist die Offenheit für alternative Antriebsmodelle sehr wichtig. *Dr. Katzek:* Wenn 100 Prozent der Lkw in 20 Jahren mit Batterien laufen sollen, dann bedeutet das auch, dass jeder Lkw

*Dr. Katzek:* Netzwerke können leider kein Geld drucken. Dass, was sie aber können, ist in einem immer komplexeren System, wo immer mehr Themen ineinander greifen, Unternehmen eine Orientierung zu bieten. Ich bin davon überzeugt, dass in vielen Fällen Kooperation klüger ist, als einen Alleingang zu versuchen. Deshalb glaube ich auch, dass Netzwerke in Zukunft eher eine größere Rolle



Dr. Jens Katzek, Geschäftsführer des ACOD Automotive Cluster Ostdeutschland GmbH

Foto: Privat

vorgeschriebenen Ruhezeiten sind zwar vom Prinzip her mit den Ladezeiten in Einklang zu bringen. Aber bereits heute ist es ein Wettlauf mit der Zeit, um überhaupt rechtzeitig einen Lkw-Stellplatz zu finden. Wir haben heute noch nicht einmal ausreichend Parkplätze, geschweige denn dazugehörige Ladepunkte. Eine abschbare Erweiterung der Kapazitäten in ausreichendem Maße ist zumindest in naher Zukunft schwer vorstellbar. Die Stellplätze auszubauen und zugleich flächendeckend mit Ladestationen zu versehen ist eine Mammutaufgabe.

**Es werden große Anstrengungen unternommen, um Elektromotoren, Batterietechnik und die dazugehörige Ladeinfrastruktur zu entwickeln. Dabei steht mit Wasserstoff bereits eine weitere Technologie in den Startlöchern. Ist diese Parallelentwicklung eher Fluch oder Segen, Herr Dr. Katzek?**

*Dr. Katzek:* Ich sehe die Mehrfunktionalität der Entwicklung absolut positiv. Wir befinden uns in einer elementaren Umbruchphase. Die Automobilbranche ist dabei einer der zentralen Industrietreiber unserer Wohlfahrtsgesellschaft. Es wäre unverantwortlich, in dieser Situation nur ein Eisen im Feuer zu haben. Wir können es uns nicht leisten, dass es am Schluss nicht funktioniert. Das Thema Infrastruktur, egal ob für Elektro- oder wasserstoffbetriebene Fahrzeuge, muss aber von staatlicher Seite durch entsprechende Rahmenbedingungen geregelt werden. Die unterschiedlichen Hersteller priorisieren zumeist eine Technologie und konzentrieren sich entweder auf Wasserstofftechnologien oder Elektromotoren. Aber als Gesellschaft brauchen wir die Offenheit für beide Systeme. Dazu gehört auch die Ladeinfrastruktur. Und da reicht es nicht aus, nur vorsichtig und punktuell zu investieren, sondern es braucht Lösungen, die flächendeckend funktionieren.

**Wie stehen die Logistiker dazu, Herr Weiße? Was ist entscheidend bei der Umstellung auf alternative Antriebs-technologie in der Transportwirtschaft?**

*Weiße:* Unternehmer sind in erster Linie daran interessiert, dass die Technik funktioniert und im Tagesgeschäft gut anwendbar ist. Entscheidungen für eine Technologie werden entsprechend davon abhängig gemacht, wie man am schnellsten und besten von A nach B kommt. Und hier sind wir wieder beim Knackpunkt Infrastruktur. Wenn ich sehe, wie schwer wir uns in Deutschland damit tun und wie lange es dauert, durchgängige Autobahnen zu bauen, dann stellt sich die Frage, wie lange wir brauchen, um Ladestationen in ausreichender Menge zu installieren. Ich denke auch, dass wir mehrere Alternativen brauchen, denn auch das Thema Strom ist komplex, wenn es um

gezwungen ist während seiner Ruhepause einen Ladepunkt vorzufinden. Davon sind wir aktuell noch sehr weit weg.

**Die anstehenden Transformationen sind mit enormen Herausforderungen verbunden. Wie können Netzwerke und Kooperationen Unternehmen dabei helfen, diese Mammutaufgaben zu bewältigen, Herr Weiße?**

*Weiße:* Gerade für mittelständische und kleinere Unternehmen sind Netzwerke attraktiv. Denn sie bieten eine Möglichkeit, bei vielen Themen wie Qualifikation, Fachkräfte oder auch Innovationen,

haben werden. Aus meiner Sicht ist es ihre primäre Aufgabe, Räume zum Austausch von Best Practice-Beispielen zu schaffen. Es ist wichtig eine Plattform zu haben, damit unterschiedliche Akteure zusammenkommen können, um ein gemeinsames Ziel zu verfolgen. Auf dieses Ziel hin, richten wir unsere Maßnahmen aus. Und dazu gehört auch, dass man über das eigene Netzwerk hinaus zusammenarbeitet. Diskussionen über den Branchentellerrand sind sehr wichtig und erlauben eine übergreifende Bewertung und Bearbeitung unterschiedlichster Themen. Gerade die Logistikbranche bietet sich da an, da sie von zentraler Bedeutung für alle ist, die produzieren wollen. Kooperationen in diesem Bereich sind aus meiner Sicht sehr hilfreich.

**Seit 2019 kooperieren der ACOD und das Netzwerk Logistik Mitteldeutschland. Was wurde bislang erreicht und wo sehen Sie die wichtigsten Handlungsfelder für die zukünftige Zusammenarbeit?**

*Dr. Katzek:* Wir haben es geschafft, eine höhere Sensibilität für die Sicht der Logistiker zu entwickeln. Beispielsweise war der Besuch einer Netzwerk-Veranstaltung bei Rossmann und die Einblicke in die dortigen Themen sehr beeindruckend. Allein durch das Miteinandersprechen entstehen verschiedene Transferprozesse. Wir haben zum Beispiel mit einer Reihe von Unternehmen aus dem Logistikbereich über die Erfahrungen von BMW mit wasserstoffbetriebenen Flurförderfahrzeugen gesprochen. Hier konnten wir unsere Erfahrungen weitergeben. Und vor allem haben wir jetzt zum zweiten Mal mit dem ACOD Kongress und dem Mitteldeutschen Logistikforum unsere Veranstaltungen zusammengelegt, um den Austausch weiter zu fördern. Dieser findet darüber hinaus regelmäßig statt und daraus resultieren immer wieder neue Ideen. So ist etwa auch die Beauftragung der Studie zum Thema Wasserstoffbrennstoffzelle versus Wasserstoffverbrenner im Lkw-Bereich zustande gekommen, deren Ergebnisse in beiderseitigen Interesse sind. *Weiße:* Da kann ich mich Herrn Dr. Katzek nur anschließen. Der ACOD ist und bleibt für uns ein sehr wichtiger Partner. Für die Zukunft können wir uns zudem gut vorstellen, das Thema Förderprojekte zu forcieren. Gemeinsam mit dem ACOD und den Universitäten und Forschungseinrichtungen in unserem Netzwerk ist vieles möglich. Forschung und die Erprobung der Ergebnisse in der praktischen Umsetzung sind wichtiger denn je und hier gilt es, einen weiteren Schwerpunkt zu setzen.

**Herr Dr. Katzek, wo sehen Sie die Hauptaufgabe des ACOD in Bezug auf die Transformation und die damit verbundenen Herausforderungen für die Unternehmen der Branche?**

**Herr Dr. Katzek, Herr Weiße, ich danke Ihnen sehr für das Gespräch.**

Anzeige

## Prozess oder IT – wer folgt wem?

Verstehen und Vertrauen sind zwei wichtige Elemente, um miteinander erfolgreich zu sein. Die Unternehmen des Cluster IT Mitteldeutschland folgen diesem Credo, wenn es um Kundenprojekte geht. Sie beraten die Anwender ganzheitlich. Das schließt die gemeinsame Entwicklung einer Strategie ebenso ein wie deren Umsetzung und die fürsorgliche Betreuung der Kunden über das jeweilige Projektende hinaus.

Insofern nehmen diese IT-Dienstleister mit ihrer Expertise eine wertvolle Rolle ein. Sie analysieren und beraten, diskutieren mit den Anwendern und finden gemeinsam die richtige Lösung. Welche Hard- oder Software und welche Methode zum Einsatz kommen sollen, richtet sich konkret nach den betrieblichen Erfordernissen des Auftraggebers.

### War das die Antwort auf die Frage?

Die IT ist Mittel zum Zweck, folgt dem Prozess. Wie kann uns Informationstechnologie wirksam helfen?

### Versuch eines Praxisbeispiels

Die berühmte Kladde, das bewährte Klemmbrett sind noch mancherorts zu sehen. Kann man hier nicht etwas digitalisieren?

„Bleib mir mit dem Buzzword Digitalisierung vom Hals!“ – „Einverstanden.“ Lassen Sie uns darüber sprechen, wie wir den gegenwärtigen Prozess der Datenerfassung mittels Klemmbrett optimieren können. # Bei Wind und Wetter werden Daten handschriftlich mit einem Stift auf einem ausgedruckten Formular erfasst. Das hat sich bewährt. Fehler bei der Zuordnung zur passenden Lieferung, die Unleserlichkeit der Handschrift werden knurrend hingenommen

und das falsche Formular wird nach Gutdünken umgemodelt und ausgefüllt. Hat es geregnet oder geschneit, kommt das Datenblatt als Brei in der Auftragsbearbeitung an. Dann sehen die im Innendienst endlich, welch hartes Los wir hier draußen haben. Mögliche Fragen bleiben unbeantwortet. Was wurde geliefert? Welche Stückzahl haben wir bekommen? Waren die Paletten schadfrei? ... und, und und ... #

### Wie könnte Ihre Lösung aussehen?

Stellen Sie sich bitte vor:

- Ein wetterfestes Tablet kommt zum Einsatz.
- Elektronische, schnell zu aktualisierende Formulare auf diesem Tablet verwischen nicht und werden nicht umgemodelt.
- Die Formulare werden mit vorgefertigten Drop-down-Menüs ausgefüllt. Unleserliche Daten per Hand gehören der Vergangenheit an.
- Das Tablet hat eine Internetverbindung. Damit können alle erfassten Daten sofort zum Innendienst übertragen werden.
- Mit der integrierten Kamera werden Schäden erfasst und direkt dem richtigen Vorgang zugeordnet.
- Es regnet und die Mitarbeiter lächeln, weil kaum noch Fehler auftreten.
- Sie lachen, denn Sie sparen für Ihr Unternehmen Zeit und Geld.

Ist mit dem Beispiel deutlich geworden, welche Möglichkeiten wir Ihnen bieten können? Zugegeben, ist das ein einfaches Beispiel. Wie komplexere Herausforderungen gemeistert werden, erfahren Sie direkt im Anschluss.

### Und was hat der Cluster IT Mitteldeutschland mit all dem zu tun?

Wir sind für Sie da, als kenntnisreicher Lotse die richtigen Partner in der Vielzahl der IT-Dienstleister zu identifizieren. Wir bringen Sie zueinander, damit Sie Ihre Prozesse verbessern, Ihre Geschäfte noch erfolgreicher gestalten und zufriedener sind.

Das können wir gut, kennen wir doch die jeweilige Kompetenz unserer Mitglieder gleich welchen Bedarf Sie mit Ihrem Unternehmen haben. Als Beispiel seien nachstehend einige Anwendungsfälle genannt:

- Digitalisierung von Geschäftsprozessen und Transportwegen
- Digitalisierung und IT-Sicherheit
- Digitalisierung in der Industrie
- Lösungen für Smart Office und Arbeitswelt 4.0
- Lösungen für ressourcenschonendes, klimafreundliches Handeln
- Digitalisierung in der Verwaltung
- Künstliche Intelligenz in der Praxis

### Nun sind Sie am Zug!

Das Team der Geschäftsstelle des Cluster IT Mitteldeutschland ist gern für Sie da und vermittelt die passenden Kontakte zum richtigen Partner! Schreiben Sie uns an [kontakt@it-mitteldeutschland.de](mailto:kontakt@it-mitteldeutschland.de) oder rufen Sie unseren Geschäftsführer Gerd Neudert an: +49 1578 7135317.

Mehr Informationen über den Cluster IT Mitteldeutschland gibt es unter:



## Sachsen als Treiber für Wasserstofftechnologie

Wasserstoff gewinnt immer mehr an Bedeutung. Dabei dient er nicht nur als klimafreundlicher Treibstoff für Autos, Lkw, Busse oder in Zukunft sogar für Flugzeuge. Vielmehr ist Wasserstoff auch ein wertvoller Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Reduktion in der Industrie. Außerdem

schafft die neue Technologie eine Reihe zukunftsreicher Arbeitsplätze, Wertschöpfungspotenziale und einen Milliardenmarkt.

Sachsen möchte sich daher nun als Pionier für Wasserstofftechnologie etablieren. Bereits jetzt fördert das sächsische Wirtschaftsministerium das

sächsische Innovationscluster „HZwo – Antrieb für Sachsen“ sowie Forschungs- und Entwicklungsprojekte der „HZwo:Frame“-Initiative mit rund 17,8 Millionen Euro. Die Mittel kommen vom Freistaat Sachsen und dem Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE). Die Projekte dienen dazu, zusammen mit wissenschaftlichen Partnern serienreife Antriebslösungen zu entwickeln, denn der Erfolg von Wasserstoff ist auch an seine Wirtschaftlichkeit gebunden.

Wirtschaftsminister Martin Dulig erklärte dazu in einer Mitteilung des Sächsischen Staatsministeriums: „Die hohen Wertschöpfungspotenziale von Wasserstofftechnologien müssen bei sächsischen Unternehmen in der Breite ankommen. Die derzeit stattfindenden Workshops des HZwo TRANSFER Projekts bringen dazu das Know-how aus der Forschung direkt zu ihnen und befähigen sie, die Zukunftsmärkte selbst zu erschließen.“

Auch im Netzwerk Logistik Mitteldeutschland e.V. hat das Thema bereits Fuß gefasst, denn das Mitglied MoviaTec aus Leipzig entwickelt zusammen mit seinem Partner Codex-Engineering GmbH Betankungsanlagen für nachhaltige Kraftstoffe, darunter auch Wasserstoff.



Grafik: Andreas Reichelt | Foto: Shutterstock

### Infrastruktur für neue Mobilität

MoviaTec konzipiert, plant, errichtet und betreibt innovative Tankanlagen für Wasserstoff, Biogas und Bio-LNG.

Wir kümmern uns um die Infrastruktur, damit Sie deutschlandweit gasbasierte alternative Kraftstoffe tanken oder sich auf den Verkauf alternative Kraftstoffe konzentrieren können.



### MoviaTec GmbH

Maximilianallee 4 | 04129 Leipzig  
Telefon: +49 341 27111-1234  
Telefax: +49 341 27111-2102  
[info@moviatec.com](mailto:info@moviatec.com)

## Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH



➤ Transport & Logistik

➤ KV-Terminal Riesa

➤ Containerservice

➤ Montagehalle

➤ Umschlag & Lagerung

➤ Trailerport Dresden

➤ Liniendienste

➤ Vermietung



[www.binnenhafen-sachsen.de](http://www.binnenhafen-sachsen.de)



## Hot Rods erobern Dresden

Dresdens Albertshafen wird einmal im Jahr zum Sammelpunkt der Oldtimerszene. Auf dem Gelände der Sachsenland Transport & Logistik trifft sich dabei die US-Oldtimerszene und Autofans können die historischen Vehikel bestaunen. Das Netzwerkmitglied und die Szene sind tief miteinander verwurzelt.

Bei der Sachsenland Transport & Logistik GmbH sind normalerweise vor allem Lkw unterwegs. Das inhabergeführte Unternehmen mit weiteren Niederlassungen in Duisburg und Schkeuditz spezialisiert sich allen voran auf die Organisation und Abwicklung von trimodalen Transporten nach Osteuropa. Altdiente US-Oldtimer in großen Scharen vermutet man auf dem Gelände des zeitgemäßen Logistikzentrums eigentlich nicht. Ebenso etliche gebrauchte Ersatzteile und PS-Enthusiasten. Doch einmal im Jahr ist genau dies der Fall. Seit mehr als zwei Jahrzehnten versammelt sich im Albertshafen die regionale US-Oldtimer-Szene beim Oldtimer Telemarkt Dresden.

Seit 2011 stellt auch Sachsenland der Veranstaltung seine Außenfläche zur Verfügung. Zu den etwas über 1.000 Oldtimern aller Art, die sich im Hafengelände versammeln, gehören auch ca. 150 Fahrzeuge US-amerikanischen Fabrikats auf dem Gelände des Logistikzentrums. Fans können sich – ganz entsprechend des Eventnamens – auch über insgesamt 300 Ersatzteillieferanten auf einer über zwei Kilometer langen Strecke mit Ständen freuen. Sachsenlands Teilnahme am Oldtimer Telemarkt Dresden ist nicht nur der unmittelbaren Nähe geschuldet.

Mit der Sparte US-Car-Import bietet Sachsenland einen Service zur Einfuhr von Fahrzeugen aus den Vereinigten Staaten – oftmals werden dabei historische US-Modelle importiert. Der Dienst bietet ein vollumfängliches Rundumpaket. Sachsenland unterstützt Kunden bereits beim Kauf mit umfangreicher Expertise. Etwa werden dabei Unterlagen auf Vollständigkeit und schlüssigen Inhalt überprüft. Nach Kauf und Bezahlung übernehmen die Spezialisten von der Abholung vom



Foto: Jessica Großmann

Verkäufer bis hin zur Auslieferung beim Kunden alle notwendigen Schritte. Dies umfasst den Transport zum Hafen, Exportverzollung, Verpackung in den Seecontainer, Verschiffung nach Europa, das Auspacken und auch die Importverzollung. Besonderer Wert wird auch auf die Preiskalkulation gelegt. Bereits im Vorfeld erhalten Kunden einen kalkulierbaren Gesamtpreis, um alle Kosten für ihr Hobby im Blick behalten zu können. Die Idee für den Rundumservice kam Geschäftsführer Marko Weiselowski, als dieser persönlich ein Fahrzeug aus den USA importierte. „Selbst damit konfrontiert, mich im Dschungel der damaligen Anbieter zurechtzufinden, musste ich feststellen, dass auch mit meinem Know-how viele Zusatzkosten gar nicht so einfach nachvollziehbar gewesen sind“, resümiert Weiselowski. „Das war der Moment, an dem ich mich entschieden habe, mit meiner langjährigen Berufserfahrung und meinen guten Kontakten das Fahrzeug in Eigenregie aus den USA zu holen. Dabei konnte ich feststellen, dass wir bei Sachsenland hier günstige Möglichkeiten haben und diese auch gut vermarkten können“, führt der

Geschäftsführer frei. Mittlerweile besitzt Weiselowski drei Oldtimer. Die Fahrzeuge aus den Baujahren 1956, 1966 sowie 1967 stammen allesamt vom Hersteller Oldsmobile. Ein Blick auf die technischen Errungenschaften des Autobauers vermittelt einen Eindruck für die historische Bedeutung der Fahrzeuge: So wurden der Frontantrieb sowie auch der Airbag bei Oldsmobile erstmals zur Serienreife entwickelt. 2004 stellte Automobil-Riese GM die Marke zum Bedauern vieler Fans ein. Selbstverständlich ist der nostalgische Fuhrpark des Sachsenland-Geschäftsführers auch beim Oldtimer Telemarkt zu bestaunen. Außerdem nutzen auch viele Kunden, die über Sachsenland ihre Liebhaberstücke importierten, den Telemarkt als eine Gelegenheit für eine Ausfahrt mit ihren Raritäten zum Albertshafen. Die Veranstaltung ist somit nicht nur eine gute Plattform, um auf den Importservice aufmerksam zu machen, sondern auch, um gemeinsam über Oldtimer und die Marktsituation zu fachsimpeln und sich am Hobby zu erfreuen. Der diesjährige Oldtimer Telemarkt Dresden findet am 16. und 17. Oktober statt. S.H.

## Ein intelligentes Ökosystem für die Logistik

Die letzte Meile ist aufgrund der zunehmenden Verkehrsbelastung ein immer wichtigeres Thema bei der Zustellung in Städten. Um die Herausforderungen in diesem Bereich mit einem smarten Ansatz besser zu meistern, wurde das Projekt

Weise Einblicke in Verkehrsaufkommen möglich, so dass sich die Routenplanung entsprechend dynamisch anpassen lässt. Daten zur Erschütterung liefern Einblicke in die Straßenqualität, die für Anbieter von Zustellungen per Lastenrad wichtige Rückschlüsse

Feinstaubwerte, Temperatur und Luftfeuchtigkeit durch im Einsatz befindliche Kurier-Fahrzeuge gemessen. Diese Daten werden per Bluetooth und Smartphone-App in Echtzeit an die DEAL Sensordatenplattform übertragen und sind beispielsweise in Kartenvisualisierungen verfügbar. Ziel ist es, künftig Datenpakete sowohl für die Zustellung auf der letzten Meile als auch Umweltdaten kommerziell über Datenhandelsplattformen zu vertrieben.

Das im August 2019 begonnene Verbundvorhaben wird vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie im Förderprogramm „Smarte Datenwirtschaft“ gefördert und hat eine Laufzeit bis Juli 2022. Das Projekt DEAL ist eines von mehreren Projekten des Logistics Living Lab. Das an der Universität Leipzig eingerichtete Logistik-Labor dient der Erforschung und Erprobung von Trends zur Digitalisierung der Logistik zusammen mit Partnern aus der Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung. Das Lab gliedert sich in drei Bereiche: eine Kreativlounge zum Austausch, einen Demonstrationsbereich mit Versuchsaufbauten zur Darstellung der logistischen Kette und zum Test individuell entwickelter Prototypen von Soft- und Hardwaresystemen sowie einen Werkstattbereich zum Experimentieren. S.H.



Das Logistics Living Lab der Universität Leipzig

Foto: Andreas Reichelt

DEAL ins Leben gerufen, an dem sich unter anderem auch unsere Mitglieder fox-COURIER GmbH Leipzig und die Universität Leipzig beteiligen. Das Vorhaben hat sich zum Ziel gesetzt, die Logistik innerhalb von Städten effizienter zu gestalten. Helfen sollen dabei erhobene Daten von Zustellern.

Mithilfe von Sensoren an Zustellfahrzeugen lassen sich Koordinaten, Lärm-, Umwelt-, Straßenverkehrs- und Erschütterungsdaten sowie weitere Informationen erfassen. Die gesammelten Daten werden in Echtzeit auf einer Plattform gebündelt und stellen Informationen über Lieferwege, Abstellorte und Erreichbarkeiten zusammen. Außerdem werden auf diese

zulassen. Alle Informationen auf der Plattform sind verschlüsselt, so dass der Datenschutz gewährleistet ist.

Die Plattform soll es den künftigen Nutzern erlauben, Fahrten effizienter zu gestalten und somit einen Beitrag zu leisten, die Verkehrsbelastung in Innenstädten insgesamt zu reduzieren. Auch Kosten durch Falschzustellungen oder unnötige Zusatzfahrten durch wiederholte Zustell- und Abholversuche sollen möglichst der Vergangenheit angehören. Somit lassen sich vor allem KEP-Dienstleistungen ökonomischer und umweltfreundlicher ausführen.

Neben logistikrelevanten Informationen werden über Luftqualitätssensoren auch Umweltdaten wie

## fox-COURIER weitet Schulungsangebot deutlich aus

Der sprintende Fuchs ist das Markenzeichen der fox-COURIER GmbH Leipzig und als Logo auf den Lieferfahrzeugen des Unternehmens regelmäßig auf dem Vorfeld des Airports anzutreffen. Ist besondere Eile geboten, fährt das Transport-Unternehmen als reglementierter Beauftragter die Sendungen direkt an Frachtflugzeuge

Ab sofort kann die fox-COURIER GmbH Leipzig neben Altbewährtem auch verschiedene Seminare aus den Bereichen Gefahrgut, Zoll, Umschlag und Disposition sowie Transport- und Logistikwissen anbieten. Die Seminartemen reichen dabei von der Grundlagenvermittlung im Bereich Spedition (für Quereinsteiger und jetzt neu, auch

teiln. „Die qualifizierten Trainer unseres langjährigen Partners Lobraco Akademie GmbH wissen, wovon Sie sprechen und können Kursteilnehmer daher besser auf die spätere Anwendung der Lehrinhalte vorbereiten“, sagt Klaus-Dieter Bugiel. „Schulungen in verschiedenen Bereichen der Logistik und auch darüber hinaus werden immer mehr ange-



Schulungsleiter Klaus-Dieter Bugiel bei einer Luftsicherheitsschulung Foto: Marc Bugiel



Grafik: Andreas Reichelt

heran. Kuriere benötigen hierfür gesetzlich vorgeschriebene Luftsicherheitsschulungen, um ein sicheres Arbeiten auf Flughäfen zu gewährleisten. Dank jahrelanger Expertise in diesem Bereich bietet die fox-COURIER GmbH selbst Luftsicherheitsschulungen an. Das fox-eigene Weiterbildungsangebot hat der Kurier- und Expressdienst im Zuge einer Kooperation mit den Schulungs- und Seminarspezialisten der Lobraco Akademie GmbH in Winnigen jetzt deutlich ausgebaut. Für die Lobraco liegen die Schwerpunkte auf dem Einsatz professioneller Trainer mit hoher fachlicher Kompetenz und auf einer effektiven Lehrweise mit Interaktion.

für Berufsstarter) bis hin zu vertiefenden Angeboten zum Thema Zollrecht und Gestaltung und Optimierung von Logistikverträgen. Des Weiteren ergänzen Schulungen aus den Bereichen Führung und Management, Vertrieb im digitalen Zeitalter, sowie Service und Kundenorientierung das Portfolio.

Auch die fox-COURIER-Geschäftsführer Klaus Dieter Bugiel und Marc Bugiel sind zusätzlich als Live-Online-Trainer (LLION) zertifiziert. Durch ihre konkreten Erfahrungen können die beiden Seminarleiter den Absolventen neben den theoretischen Grundlagen bereits in den Schulungen auch das praxisnahe Know-how vermit-

fragt. Die Unternehmen sind bestrebt, möglichst gut und breit ausgebildete Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu beschäftigen oder auch Quereinsteiger fit für die Branche zu machen.“

Mit zentralem Sitz am Flughafen Leipzig/Halle, bietet fox-COURIER seit 1993 diverse Kurierdienstleistungen an und wählt je nach Dringlichkeit, Größe und Gewicht der Sendungen für jeden Kunden eine optimal passende Transportvariante aus. Dank der eigenen, breitgefächerten Flotte an Lieferwagen, kann das Unternehmen auch Gefahrgut oder temperaturgeführte Transporte sowie Overnight- und Stadtkurier-Dienste abwickeln. K.B.

## Sachsenland eröffnet neuen Standort am Flughafen Leipzig/Halle

Anzeige



Die neue Niederlassung in Schkeuditz

Karte: OpenStreetMap

**Dresden/Leipzig/Schkeuditz:** Die Sachsenland Transport & Logistik GmbH Dresden konnte im vergangenen Geschäftsjahr den Vorjahresumsatz knapp behaupten. Der Grund für diese positive Entwicklung trotz der durch die Pandemie ausgelösten Krise ist die stetige Weiterentwicklung des Produktportfolios, um weiterhin die Kundenbedürfnisse vollumfänglich bedienen zu können. Vor allem im Bereich des E-Commerce verzeichnet das Unternehmen Wachstum. In diesem Zusammenhang nimmt auch der Bedarf für Luftfracht deutlich zu. Daher hat Sachsenland sich dazu entschlossen, das

Produktportfolio mit diesem Logistiksegment zu erweitern und hat am 1. August 2021 einen neuen Standort in Schkeuditz, direkt am Flughafen Leipzig/Halle, eröffnet.

Leiter der neuen Niederlassung ist Gaafar Eschmann. Der ausgebildete Speditionskaufmann bringt über zehn Jahre Erfahrung im Logistikbereich mit und war bei namhaften Logistikunternehmen wie Gebrüder Weiss, Kühne + Nagel und Rhenus tätig. Dabei hat er vor allem im Bereich Luft- und Seefracht vielseitige Erfahrungen sammeln können, wodurch er für die Aufgaben der neuen Niederlassung bestens

vorbereitet ist. Für Eschmann ist die neue Aufgabe auch die Erfüllung eines langgesetzten Ziels, denn er arbeitet schon seit Beginn seiner Karriere darauf hin, eine eigene Niederlassung eigenverantwortlich zu leiten und zu entwickeln.

Durch den starken Frachtfokus, bedingt durch die Nachtflugerlaubnis und eine gute nationale und internationale Vernetzung, eignet sich der Flughafen bestens für die neue Niederlassung. Viele internationale Logistikpartner sind bereits vor Ort aktiv, der Standort wächst stetig. Die neue Niederlassung ist optimal an den Flughafen und die umliegen-

de Infrastruktur eingebunden. Das Zollamt sowie das World-Cargo-Center des Airports sind in unmittelbarer Nähe und auch das Schkeuditzer Autobahnkreuz ist in wenigen Minuten zu erreichen. Somit bietet das neue Büro auch Potenzial für weitere Leistungsausweitungen. Später sollen hier auch die Lagerung von Luftfracht sowie weitere Fulfillment-Dienstleistungen möglich sein.

„Die Erweiterung der Angebote für unsere Kunden ist ein konsequenter Schritt für unsere Unternehmensentwicklung. Ehemals nur auf Osteuropa konzentriert, hat sich das Unternehmen in den letzten Jahren kontinuierlich an dem Bedarf der Kunden orientiert und entsprechend sein Portfolio erweitert“, erläutert Marko Weiselowski, Geschäftsführender Gesellschafter der Sachsenland Transport & Logistik GmbH Dresden. „Zusammen mit der Luftfracht soll auch der Bereich Seefracht verstärkt werden, auch hier verzeichnen wir Zuwächse. Durch den neuen Standort können wir vor Ort Fuß fassen und eine starke Basis für aktuelle und zukünftige Kunden schaffen.“

Gaafar Eschmann, Niederlassungsleiter in Schkeuditz, betont die Bedeutung der neuen Niederlassung: „Durch die ideale Lage direkt am Flughafen sind wir nun im Stande unseren Kunden neben Lkw auch

Dienstleister.“ Eschmann ergänzt: „Für mich ist dieses Projekt ein wichtiges Anliegen, da ich unter äußerst vielversprechenden Bedingungen und mit einem guten Team einen lang gehegten Wunsch erfüllen kann. Ich



Niederlassungsleiter Gaafar Eschmann (vorn) und Sachsenland Geschäftsführer Marko Weiselowski

Foto: Andreas Reichelt

Luft und Seefrachten im Zusammenspiel mit der nötigen Zollexpertise anzubieten. Somit brauchen unsere Kunden nur noch einen logistischen

habe mich seit vielen Jahren intensiv mit dem Luft- und Seefrachtmarkt beschäftigt und kann das erlangte Wissen nun vor Ort umsetzen.“ S.H.

LUFTFRACHT | SEEFACHT | ZOLL:  
IHR ONE-STOP IN SCHKEUDITZ.

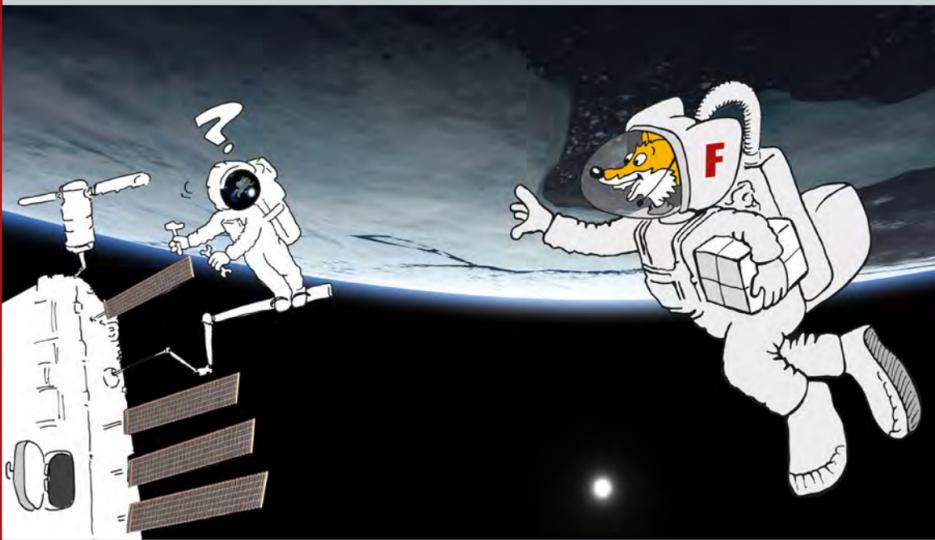
Ein zentraler Logistikdienstleister für alle Transportaufgaben.  
Jetzt anfragen unter: [leipzig@sachsenland.gmbh](mailto:leipzig@sachsenland.gmbh)

SACHSENLAND TRANSPORT & LOGISTIK GMBH  
NIEDERLASSUNG SCHKEUDITZ

An der Autobahn 10 | 04435 Schkeuditz  
Telefon: +49 351 79901-799  
[leipzig@sachsenland.gmbh](mailto:leipzig@sachsenland.gmbh)  
[sachsenland.gmbh](http://sachsenland.gmbh)

The smart way!

## Ihr Transportfuchs liefert alles wirklich überall hin



Spezialtransporte sind unsere Stärke. Ob Gefahrgut- oder Schwerlasttransport – wir nehmen jede Herausforderung an.

Wir finden die individuell auf Ihre Anforderungen angepasste Transportlösung!

**HOTLINE: 0700 09099999**

fox-COURIER GmbH Leipzig  
P.O.B. 52  
04029 Leipzig - Flughafen

Telefon: +49 34204 7090790  
Fax: +49 34204 7090777  
E-Mail: contact@fox-courier.de



**FOX-COURIER®**

Wir bringen's einfach:  
Schnell. Zuverlässig. Pünktlich. Sicher.

[www.fox-courier.de](http://www.fox-courier.de)

## Benefiz-Oldtimertreffen für Betroffene der Flutkatastrophe

Vom schweren Lkw bis zum antiken Fahrrad konnten Ende Juli in Grimma rund 400 Fahrzeuge bestaunt werden. Die historischen Mobile und Oldtimerfans aus dem gesamten Bundesgebiet kamen beim diesjährigen Oldtimertreffen auf dem Gelände des Gewerbeparks Oberwerder zu einem besonderen Zweck zusammen. Als Veranstalter sammelte die Spedition Peter Brumlich über Eintrittsgelder und Spenden insgesamt mehr als 8.000 Euro ein, die den von der Flutkatastrophe betroffenen Menschen in Ahrweiler zugutekommen.

Das sonst regelmäßige Treffen musste pandemiebedingt zuletzt zweimal abgesagt werden. Als sich im Juli

die Chance zur Umsetzung bot, wurden kurzfristig alle Hebel in Bewegung gesetzt, um das Benefiztreffen zu reali-



Peter Brumlich (mitte) mit dem Spendenscheck

Foto: Karsten Zupfer

sieren. Auch das Netzwerk Logistik Mitteldeutschland war bei Mitglied Peter Brumlich vor Ort und unterstützte die Aktion. „Wir möchten uns sehr herzlich

bei allen an der Organisation Beteiligten und natürlich auch bei allen Spendern für die außergewöhnliche Unterstützung bedanken. Ein besonderer Dank geht an die HPH Steuerberatungsgesellschaft sowie die vielen weiteren Unternehmen aus Grimma, ohne die dieser Erfolg nicht möglich gewesen wäre“, zeigte sich Speditionsgeschäftsführer Peter Brumlich begeistert. Die Spedition mit Sitz in Grimma bietet seit 1992 Transporte im Nah- und Fernverkehr an. Wer die Betroffenen noch unterstützen

möchte: Die Kreissparkasse Ahrweiler hat ein Spendenkonto eingerichtet. Spendenkonto „Hochwasser“: IBAN DE86 5775 1310 0000 3394 57

## Neuer Kran im Industriehafen Roßlau

Nach der Wiederinbetriebnahme des Industriehafens Roßlau steht seit Mitte Juli ein neuer, leistungsstarker Kran für den Güterumschlag bereit. Der mobile Liebherr Raupenkran LR 1300 kann Stückgewichte von bis zu 50 Tonnen heben. Bei Bedarf kann die Auflastung bis 300 Tonnen erfolgen. Ge-

liefert wurde der Hafenkran von der Firma Carl Beuthausen.

In einer vierjährigen Bauzeit wurde der Hafen Roßlau mit Kai-mauer, Gleisanlagen und technischen Ausrüstungen nachhaltig ausgebaut und das Zuführungsgleis zum Hafen ertüchtigt. Nun steht auch ein neuer Hafenkran für den Umschlag von land-

und forstwirtschaftlichen Produkten, Metallen und Rohstoffen sowie Containern zur Verfügung. Der alte, schienegebundene Kran „Fritz“ wurde im Rahmen der Infrastrukturmaßnahmen abgebaut und verschrottet.

„Mit den modernisierten Hafenanlagen und dem neuen Kran bietet der trimodale Hafen Roßlau beste Voraussetzungen, um den Anforderungen der hafennahen Wirtschaft auch in Zukunft entsprechen zu können und eine leistungsfähige Verkehrs-anbindung der Region zu gewährleisten“, sagt IHR-Geschäftsführer Gunto Mörer. Entlang der Oberelbe gehören sechs Häfen zur Unternehmensgruppe Sächsische Binnenhäfen Oberelbe (SBO). Dazu zählen Dresden, Riesa, Torgau und Dessau-Roßlau in Deutschland sowie Děčín und Lovosice in Tschechien. Jeder der Standorte ist ein Universalhafen mit trimodalen Umschlagmöglichkeiten und regionalen Schwerpunkten. Die Spezialisierungen der Häfen sind Projektladung, Schwergut, Containerverkehre, Massen- und Gefahrgut sowie konventionelles Stückgut. S.H.



Der neue Kran im Industriehafen

Foto: Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH

## Mitarbeiter schützen: Gesundes Raumklima dank Luftreiniger

Anzeige

Durch Husten, Niesen oder Gespräche verteilen sich Tröpfchen und Bio-Aerosole. Und damit über 350 Arten von Mikroorganismen, die im Mund und Rachen vorhanden sind. Gerade an Orten mit hoher Besucherfrequenz im privaten, öffentlichen und gewerblichen Bereich, wie Büros, Hotels, Arztpraxen und Schulen ist die Gefahr besonders groß, sich mit dem Coronavirus oder anderen Krankheiten anzustecken. Um Mitarbeiter vor einer Ansteckung zu schützen, hat sich im Zuge der Corona-Pandemie auch der Trend zum Homeoffice deutlich beschleunigt. Dies machte sich auch bei Büro-Ausrüstern bemerkbar.

Seit über 30 Jahren hat die Büroland GmbH als führender Objekteinrichter in Chemnitz unzählige Büroräume erneuert und neue Arbeitswelten kreiert. Doch mit Beginn der Corona-Pandemie musste das Unternehmen neue Wege gehen. „Viele Unternehmen haben im vergangenen Jahr ihre Mitarbeiter ins Homeoffice geschickt, um sie vor der Ansteckungsgefahr zu schützen. Doch mittlerweile sind die Büros wieder voller besetzt. Der Bedarf an Lösungen für den Gesundheitsschutz ist dementsprechend hoch. Auch wir beschäftigen uns intensiv mit der Frage, wie wir unsere Kollegen und Kolleginnen am besten schützen können. Dies führte uns an das Thema Luftreiniger heran“, erklärt Uwe Thuß, Geschäftsführer der Büroland GmbH.

### Luftreiniger entfernen effektiv virusbelastete Partikel aus der Luft

Lüften ist eines der zentralen Mittel, wenn es um die Eindämmung des Coronavirus geht. Doch bauliche Ge-

gebenheiten und die kalten Temperaturen im Herbst und Winter erschweren oder machen es gar unmöglich, regelmäßig über die Fenster zu lüften. Luftreiniger sind hier eine effektive und flexible Sofortmaßnahme, um eine Übertragung von Viren über Aerosole in geschlossenen Räumen so gering wie möglich zu halten. Es gibt mittlerweile zahlreiche Studien beispielsweise von der Universität der Bundeswehr München oder der Goethe-Universität Frankfurt, die nachweisen, dass Luftreiniger in der Lage sind, virenbelastete Aerosole aus der Raumluft effektiv zu entfernen.

Seit Anfang 2021 vertreibt das Netzwerk-Mitglied Büroland mobile Luftreiniger der TPA-Serie. Seitdem wurde nicht nur das eigene Businesscenter mit den Geräten ausgestattet, über 500 weitere Geräte wurden an Gaststätten wie die Wenzel Prager Bierstuben, Hotels, Arztpraxen und andere Unternehmen für ihre Büroräume verkauft.

Die Luftreiniger der TPA-Serie schaffen bis zu 1.000 Kubikmeter Luftdurchsatz pro Stunde. Die patentierte Kalt-Plasma-Technologie der TPA-Geräte gilt derzeit als die wohl effektivste und nachhaltigste Lösung zur Reinigung der Luft. Das einzigartige Verfahren entfernt schädliche Partikel aus der Raumluft, die bis zu 14,6 Nanometer klein sind – demzufolge auch Coronaviren die eine Größe von 120-160 Nanometer haben. Dadurch sind die Luftreiniger in der Lage 99,9 Prozent aller Influenza-Viren, Bakterien und Bio-Aerosole zu eliminieren. Gleichzeitig werden sonstige Schadstoffe, Feinstaub und auch störende Gerüche effektiv beseitigt.

**Nachhaltiger als HEPA-Filter**  
Dank der revolutionären Kalt-Plasma-Technologie reinigen TPA-Produkte die Raumluft nachhaltiger und kostengünstiger als geöffnete Fenster oder als Geräte mit HEPA-Filter. Ein weiterer Vorteil der TPA-Luftreiniger ist der Plattensammler. An ihm haften alle schädlichen Luftbestandteile, die zuvor aus der Luft gefiltert wurden. Der Plattensammler kann unkompliziert mit heißem Wasser oder im Geschirrspüler gereinigt und danach wieder in den Luftreiniger eingesetzt werden.

Im Gegensatz dazu müssen HEPA-Filter mehrmals im Jahr und unter strenger Einhaltung von Hygieneanforderungen ausgetauscht werden. Da der Filter die Schadstoffe aus der Luft nicht abtötet, kann es während des Austauschs schnell passieren, dass Schadstoffe in Kontakt mit anderen Flächen kommen. Neben dem Infektionsrisiko beim Wechseln von HEPA-Filtern bringt dies auch erhebliche Folgekosten mit sich, denn die HEPA-Filter müssen als Sondermüll entsorgt werden.

### Auch nach der Pandemie sinnvoll

Doch Luftreiniger sind nicht nur jetzt während der Corona-Pandemie eine sinnvolle Anschaffung. Denn in Innenräumen ist die Konzentration schädlicher Partikel wie Keime und Bakterien, schädliche Aerosole, Formaldehyd, Feinstaub, anorganische flüchtige Stoffe, Rauch, Pollen, Pilzsporen, Gerüche, Staub und Tierhaare besonders groß. Insbesondere Allergiker und Asthmatiker leiden unter der Belastung von kleinsten Partikeln in der Luft. Luftreiniger schaffen hier Abhilfe und unterstützen dabei, auch zukünftig ein gesundes Raumklima zu gewährleisten. S.H.

CargoLogic Germany GmbH is an all-cargo airline based in Leipzig. We help our customers fulfil their European logistics requirements with an emphasis on short and mid-haul operations on B737F equipment.

#### Our Advantages

- Centrally located in Leipzig
- Common fleet of B737-400Fs ideal for regional operations
- Modern and well-connected 24/7 cargo hub in Leipzig
- Worldwide coverage through our strategic partners
- Digital solutions to power up customer experience

CargoLogic Germany GmbH  
Torweg 1, 04435 Flughafen / Leipzig

Phone +49 34204 7044 310  
info@clg.aero



**CARGOLOGICGERMANY**

- eliminiert 99,98% der Viren, Bakterien und Keime nachweislich aus der Luft
- Leistung bis zu 1000 m<sup>3</sup> pro Stunde
- eliminierte Partikel bei der Reinigung einfach abspülen
- anwenderfreundlich und -sicher
- minimale Betriebskosten
- nachhaltig: kein Filter - kein Müll

Mehr Informationen erhalten Sie unter [www.coronaabwehr.de](http://www.coronaabwehr.de)



# Ihr Partner für maßgeschneiderte Logistikimmobilien

## Wirtschaftlich und sicher realisiert

- Individuell beraten: Von der Idee bis zur Inbetriebnahme
- Unabhängig optimiert: Auf Ihre Anforderungen maßgeschneidert
- Wirtschaftlich gebaut: Termin- und budget sichere Realisierung



Für Sie in Ihrer Region:  
Kompetenz-Center Logistikimmobilien Leipzig  
Dirk Schwittlich  
T (03 41) 5 20 47 – 248  
dirk.schwittlich@koester-bau.de

www.koester-bau.de

## City-Logistik in sächsischen Großstädten

Lastenräder und elektrisch angetriebene Zustellfahrzeuge gehören in Sachsen vielerorts bereits zum Stadtbild. Die Versorgung des Handels und die Bewältigung der vom E-Commerce getriebenen Zunahme der Zustellungen an Privathaushalte mit herkömmlichen Benzin- und Dieselfahrzeugen wird immer mehr zur Herausforderung. Gerade in Großstädten sind auf der letzten Meile Lösungen gefragt, die Straßen und Umwelt in geringerem Maße belasten. Die ehrgeizigen Ziele zur CO<sub>2</sub>-Reduktion erfordern ein Um- und Neudenken der City-Logistik. Um die Lieferversprechen trotz stark wachsender Mengen einhalten zu können, werden zunehmend auch Flächen für Lagerung und Umschlag näher am Endkunden benötigt. Über Micro-Hubs in zentralen Lagen kann so die letzte Meile mit E-Fahrzeugen oder Lastenrädern nachhaltig organisiert werden.

In Dresden etwa wurden frühzeitig Rahmenbedingungen für eine stadtverträgliche Logistik geschaffen. Dazu gehört unter anderem ein Führungskonzept für Lkw, wonach diese nur mit Start oder Ziel in der Landeshauptstadt in die City dürfen. Auf Basis des Luftreinhalteplans der Stadt gilt ein Durchfahrtsverbot für Lkw über 30 Tonnen. Wichtige Anlaufstellen sind innenstadtnahe Logistikanlagen im Albertshafen und im Güterverkehrszentrum. Zudem verband die Güterstraßenbahn CargoTram längere Zeit die Gläserne Volkswagen-Manufaktur mit dem VW-Logistikzentrum im Stadtteil Friedrichstadt. Aktuell liegt ein neues City-Logistik-Konzept vor, das die Landeshauptstadt zusammen

mit der IHK Dresden und KEP-Unternehmen erstellt hat. Beratend zur Seite stand auch das Netzwerk Logistik Mitteldeutschland, das die Stadt Dresden auch darüber hinaus beim Thema unterstützt. Ziel ist es, die Probleme für inner-

zu Kunden transportieren. In ersten Untersuchungen wurden bereits mögliche Standorte für zwei Stadtteile ausgemacht. Des Weiteren sieht das Konzept vor, Ladezonen für Lieferverkehre auszuweisen und weitere Paketabholstationen zu schaffen.



Janine Zimmermann von Drees & Sommer referiert bei der Leipzig Urban Hub Convention

Foto: Screenshot

### Leipzig Urban Hub Convention

Auch in Leipzig spielt die Weiterentwicklung der innerstädtischen Logistik eine große Rolle. Bei der ersten Leipzig Urban Hub Convention kamen im Sommer Experten der Stadt mit Vertretern aus Wirtschaft und Wissenschaft zusammen, um Lösungen zu diskutieren. Neben Einblicken in die Mobilitätsstrategie der Stadt Leipzig standen unter anderem die Umwidmung und gemeinschaftliche Nutzung von innerstädtischen Immobilien und Parkflächen als Microhubs im Fokus der Veranstaltung. Darüber hinaus wurden mögliche Kooperationen mit Zeitungsverlagen für die Zustellung in ländlichen Räumen erörtert sowie über eine ganzheitliche Betrachtung städtischer Räume im Sinne der Bewohner und ihrer Bedürfnisse debattiert. Anschließend Workshops vertieften einzelne Themen rund um mögliche Verbesserungen auf der letzten Meile. Die Impulse der Leipzig Urban Hub Convention fließen auch in die Netzwerkarbeit ein und werden dort weiterverfolgt. Die Präsentationen der Hybridveranstaltung, die vom Amt für Wirtschaftsförderung der Stadt Leipzig organisiert wurde, können in der Netzwerk-Plattform Coyo heruntergeladen oder über die Geschäftsstelle des Netzwerk Logistik Mitteldeutschland angefragt werden. *S.H.*

Die Impulse der Leipzig Urban Hub Convention fließen auch in die Netzwerkarbeit ein.

städtische Zustellungen, wie Parken in zweiter Reihe, und die steigenden Anforderungen an Nachhaltigkeit sowie Klimaschutz anzugehen. Als einer der wichtigsten Punkte ist darin der Aufbau von Microdepots vorgesehen. In diesen kleinen Verteilzentren sollen beispielsweise Container aufgestellt werden. Dort können Pakete angeliefert und kurz zwischengelagert werden, bevor sie Kuriere etwa mit Lastenrädern

## Klimaschutz und Klima-Resilienz

### Regelwerke zur Bewertung und Umsetzung von Maßnahmen

Von Andreas Schumann

Wetterextreme nehmen zu und die Erderwärmung schreitet deutlich rascher als erwartet voran. So stellt es der aktuelle Klimabericht des Weltklimarates fest. Die EU verfolgt mit dem Green Deal das Ziel eines klimaneutralen Europas bis 2050. Dieser Weg wird durch Regelwerke untermauert.

#### DIN EN ISO 14001

Die internationale Umweltmanagementnorm ISO 14001 legt weltweit anerkannte Anforderungen an ein Umweltmanagementsystem fest. Dieses System dient dazu, die Abläufe und Zuständigkeiten so zu organisieren, dass die Ansprüche an ein umweltverträgliches Handeln sichergestellt sind.

#### GLEC Framework

Das GLEC Framework stellt global harmonisierte Methoden zur Berechnung und Berichterstattung des logistischen Treibhausgasemissions-Fußabdrucks dar. Es wird seit 2014 vom Global Logistics Emissions Council (GLEC) entwickelt.

#### DIN EN 16258

Diese Norm beschreibt Methoden zur Berechnung und zur Deklaration von Energieverbrauch und Treibstoffgasemissionen bei Transportdienstleistungen. Sie unterscheidet in verbrauchs- und entfernungs-basierte Methoden. Der Deutsche Speditions- und Logistikverband hat darauf aufbauend einen hilfreichen Leitfadens zur Berechnung von Treibhausgasemissionen entwickelt.

#### DIN EN ISO 14083 (in Arbeit)

Diese Norm bezieht sich speziell auf die Postzustellung. Sie definiert Methodik zur Berechnung und Berichterstattung der Umweltauswirkungen auf Basis be-

stehender logistischer Umweltnormen. Innovative Lösungen für eine effektive und umweltgerechte Zustellung werden hier ebenfalls berücksichtigt.

#### EU Taxonomieverordnung

Diese Verordnung definiert technische Kriterien zur Bewertung ökologisch nachhaltiger Wirtschaftstätigkeiten. Dazu wurde ein umfangreicher branchenspezifischer Katalog verabschiedet. Sie beziehen sich auf den wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz, Anpassungen an den Klimawandel, Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft sowie Vermeidung und Verminderung von Umweltverschmutzung.

Interessenvertretung, Innovationen und Einkaufsvorteile für die KEP Branche

**Bd/KEP**  
Bundesverband der Kurier-Express-Post-Dienste e.V.

WIR KÜMMERN UNS UM DIE ZUKUNFT IM KEP MARKT.  
TRADITION UND MODERNE VERKNÜPFEN – DAFÜR SETZEN WIR UNS EIN.

Jetzt Mitglied werden!

Bundesverband der Kurier-Express-Post-Dienste e.V.  
Potsdamer Straße 7 | 10785 Berlin  
Telefon: +49 30 20076207 | Telefax: +49 30 20076208 | E-Mail: info@bdkep.de

www.bdkep.de



Anzeige



## MEIN FITARBEITER

Der smarte Gesundheitszuschuss  
für IHRE Mitarbeiter

# Wir machen aus Ihren Mitarbeitern FITARBEITER

Wir beraten, implementieren und begleiten Gesundheitsversorgungswerke und setzen nahtlos an Ihr eigenes Betriebliches Gesundheitsmanagement (BGM) an. Dabei geht es um die medizinische Besserstellung in der Versorgung der eigenen Mitarbeiter und um die Senkung der Krankheitskosten in Ihrem Unternehmen.

Ein Konzept, mit dem Sie sich ein hochwertiges Benefit für Ihre Mitarbeiter und ein tolles, firmenbrandiertes Alleinstellungsmerkmal als Arbeitgeber sichern können. „Hochwertige Gesundheitsleistung trifft ständige Erlebbarkeit“ – so begegnet dieses Benefit Ihren Mitarbeitern.

### Vorteile für Sie als Arbeitgeber

- kostengünstige Variante zur Mitarbeiterbindung (zählt als Betriebsausgabe – nur 1/3 der üblichen AG-Kosten)
- Steigerung der Attraktivität, Imagegewinn als Arbeitgeber -> Senkung der Personal-Fluktuation
- Senkung der Krankheitskosten im Unternehmen

### Vorteile für Ihre Mitarbeiter

- Keine Gesundheitsprüfung/keine Wartezeiten/Vorerkrankungen mitversichert
- Frei verfügbares Gesundheits-Budget für Ihre Mitarbeiter
- Facharztterminals (Wartezeit z. B. nur noch 10 statt 60 Tage) / Telemedizin ...



[www.mein-fitarbeiter.de](http://www.mein-fitarbeiter.de)

**Stefan Schwager**  
Spezialist für Gesundheitsversorgungswerke bei KMU's  
Telefon: +49 341 2419756  
Telefax: +49 341 2419758  
E-Mail: [stefan.schwager@gothaer.de](mailto:stefan.schwager@gothaer.de)  
Internet: [www.schwager.gothaer.de](http://www.schwager.gothaer.de)

Maßschneiderei für Versicherungen  
Emilienstraße 13, 04107 Leipzig

Öffnungszeiten  
Mo-Do 09 -18 Uhr  
Fr 09 - 13 Uhr / und solange Licht brennt!

## Ein starkes Netzwerk vor allem in schwierigen Zeiten

**Klaus-Dieter Bugiel, Leiter der Netzwerk-Geschäftsstelle und Geschäftsführer der fox-COURIER GmbH Leipzig, blickt positiv auf die coronabedingten Entwicklungen und Veränderungen im Netzwerk zurück und lobt den Umgang mit der Krise:**

„Als im Frühjahr 2020 der Lock-down verkündet wurde, war das ein wirklich bedrückendes, geradezu beängstigendes Gefühl. Plötzlich stand die Welt still und die Orte, die sich sonst durch buntes Leben auszeichneten, waren auf einmal menschenleer. Die Medien



Klaus-Dieter Bugiel, Leiter der Geschäftsstelle des Netzwerk Logistik Mitteldeutschland e. V. Foto: Marc Bugiel

auch die Mitglieder haben einen beeindruckenden Beitrag in der Pandemie geleistet. Innerhalb der Arbeitsgruppen wurden die Arbeitsweisen angepasst, um weiterhin die bestmöglichen Resultate erzielen zu können. Auch den ehrenamtlichen Aufgaben konnten

wir uns wie gewohnt weiter widmen, wobei wir spannende neue Themen gemeinsam angegangen sind.

Zurückblickend möchte ich mich bei allen Mitgliedern für die gute Zusammenarbeit bedanken. Wir haben eindrucksvoll gezeigt, wie stark ein Netzwerk mit gemeinsamen Interessen und Zielen in schweren Zeiten zusammenhält und konnten diese Wirkung auch nach außen vermitteln, denn unsere Mitgliederzahl ist seit dem letzten Jahr gestiegen. Ich freue mich dementsprechend auf eine gute Zusammenarbeit und viele spannende Projekte in der Zukunft.“

## Zusammenarbeiten im Netzwerk

In insgesamt vier Arbeitsgruppen engagieren sich die Netzwerkmitglieder. Dabei widmen sie sich den übergreifenden Themenbereichen Personal, Marketing, Logistik-Kooperationen und Innovationen. Jedes Mitglied ist eingeladen, sich an einer oder mehreren Gruppen zu beteiligen und eigene Themen und Fragestellungen einzubringen. Die jeweiligen Arbeitsgruppenleiter und Stellvertreter koordinieren das Vorgehen und stehen als Ansprechpartner für den Bereich zu Verfügung.

In regelmäßigem Austausch werden so Schritt für Schritt Lösungen entwickelt, Best-Practice-Modelle vorgestellt, Veranstaltungen konzipiert oder auch externe Partner für zusätzliches Know-how hinzugezogen. Die Arbeitsgruppen sind seit Gründung des Netzwerkes zentraler Bestandteil und ermöglichen es auf unkomplizierte Art, vom Wissen und den Erfahrungen der Gruppe zu profitieren. In den kommenden Ausgaben stellen wir Ihnen die einzelnen Arbeitsgruppen im Detail vor.



## Das NLM kann mehr als Logistik!

Leipzig – Das Netzwerk Logistik Mitteldeutschland e.V. verbindet eine Vielzahl von verschiedenen Unternehmen aus der Welt der Logistik. Doch auch über dieses Feld hinaus haben sich Gemeinsamkeiten ergeben: Mehrere Netzwerkmitglieder musizieren zusammen in der Band Saitensprung, die bereits seit 2003 existiert.

Marc Bugiel von der fox-Courier GmbH sind berufliche Vollblutlogistiker, in der Band übernehmen sie Bass und Gitarre. Neben den Netzwerkmitgliedern wird Saitensprung komplementiert durch Udo Nebel (E-Gitarre), Hotte (Drums) und Rainer Hennicker (Saxofon, Flöte, Percussion).

Die Band zeichnet sich vor allem



Die Netzwerkband Saitensprung (v.l.n.r.) Udo Nebel, Marc Bugiel, Thomas Näther, Stefan Schwager, Birgit Paschke, Das Hotte, Rainer Hennicker, Klaus-Dieter Bugiel

Dabei sollte sie ursprünglich eigentlich gar nicht so lange Bestand haben. Geegründet wurde die Band als einmaliges Projekt unter dem Namen „Rückraum Mitte“ in Leipzig anlässlich eines Handballturniers. Als dieses jedoch abgesagt wurde, entschieden sich die Bandmitglieder, ihr Projekt dennoch fortzuführen.

Inzwischen besteht die Band aus sieben Mitgliedern, von denen drei aktiv im Netzwerk mitwirken. Bandleader ist seit der Gründung Stefan Schwager. Während er im Netzwerk für die Gothaer Versicherungen in Leipzig tätig ist, übernimmt er in der Band zusammen mit seiner Bandkollegin Birgit Paschke den Gesang für das vielfältige Repertoire der Band. Auch Klaus-Dieter Bugiel und

durch ihr vielfältiges Stilangebot aus. Sie spielt, was das Publikum sich wünscht und hat sich dementsprechend nie auf eine Musikrichtung festgelegt. Das spiegelt sich auch bei ihren Auftritten wider, bei denen sie teilweise erneut eine Brücke zur Logistik schlagen lässt. Denn selbst bei einer der wichtigsten Logistikmessen überhaupt, der transportlogistik in München, spielte die Band schon mehrfach für ein großes Publikum. Außerdem war Saitensprung schon zweimal auf dem Flughafen Leipzig/Halle aktiv, einmal zum DHL-Sommerfest und beim 90-jährigen Jubiläum des Airports. Aber auch bei vielen anderen Anlässen in ganz Deutschland konnte die Band ihr Publikum begeistern und ein Ende ist nicht in Sicht.

## Mitmachen lohnt sich: Sonderkonditionen für Mitglieder des Netzwerkes

Gemeinsame Veranstaltungen, Wissenstransfer und kooperative Geschäftsentwicklung – in einem Netzwerk profitieren die Mitglieder voneinander und schaffen zusammen Mehrwerte für alle. Darüber hinaus bieten Mitglieder und Partner exklusive Sonderkonditionen und Rabatte an, die zusätzliche Vorteile mitschbringen. Im Netzwerk Logistik Mitteldeutschland profitiert beispielsweise jeder von Preisrabatten in den Fitnessstudios der Ketten MeFIT, High5 und JOHN REED.

Das Angebot bezieht sich zudem auf alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eines Mitglieds. Arbeitgeber können auf diese Weise die Mitarbeitergesundheit zum Vorzugspreis stärken.

Weitere Rabatte gibt es zudem für eine ganze Reihe von Schulungen, bei fahrzeugnahen Dienstleistungen, etwa Sondertarife bei Autovermietungen, für Neuwagen oder Anschlussgarantien und mehr. Aktuelle Übersichten über die Mitgliedervorteile stehen auf der Website und im Intranet des Netzwerk Logistik Mitteldeutschland.

## Der Mittagstalk um 12:12 Uhr

Wer hat es in den letzten Monaten nicht erlebt: Ob im Homeoffice oder im leeren Büro, die Mittagspausen im Lock-down waren meist einsam. Aus dieser Not hat das Netzwerk Logistik Mitteldeutschland eine Tugend gemacht und den Mittags-Talk ins Leben gerufen. Zur Idee erklärt Geschäftsstellenleiter und Moderator Klaus-Dieter Bugiel: „Wir wollten unseren Mitgliedern etwas Neues abseits der gängigen Online-Präsentationsformate bieten und wieder ein Gemeinschaftsgefühl erzeugen. Mit dem Mittagstalk haben die Mitglieder nun die Gelegenheit, einer kurzweiligen Talkrunde während des Mittagessens zu lauschen.“

Der lockere Austausch findet an jedem 12. eines Monats (außer an Feiertagen und am Wochenende) um 12:12 Uhr statt. In entspannter Atmosphäre spricht Klaus-Dieter Bugiel 18 Minuten mit jeweils einem Gast zu verschiedenen Themen. So dreht sich beim Mittagstalk nicht alles ums Geschäftliche, die Gesprächsrunde kann sich auch auf den Hob-

by- oder Privatbereich ausdehnen. Netzwerkmitglieder sind herzlich eingeladen, vor der Talkrunde Fragen bei der Geschäftsstelle einzubringen.

Bisher fand der Mittagstalk bereits dreimal statt. Den Beginn machte am 12. April Christian Witwicki,

CEO des Expressdienstleisters und ersten Schweizer Netzwerkmitglieds courierfactory. Am 12. Mai stellte sich Uwe Thuß, Geschäftsführer vom führenden Objekt-einrichter Büro-land, vor. Jüngster Gast war am 12. August Stefan Schwager von der Gothaer Versicherung und Bandleader der Netzwerkband Saitensprung.

Der nächste Mittagstalk findet am 12. Oktober wie gewohnt um 12:12 Uhr statt. Zu Gast ist dieses Mal Frank Thiele, Netzwerkvorstand und Vertriebsleiter bei der Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO).

Sie wollen auch gerne einmal Gast beim Mittagstalk sein oder Sie haben Fragen an einen Gast? Dann melden Sie sich gerne unter [gs@logistik-mitteldeutschland.de](mailto:gs@logistik-mitteldeutschland.de) bei der Geschäftsstelle.



**Jetzt Mitglied werden und von einem starken Netzwerk profitieren.** Die Geschäftsstelle des Netzwerk Logistik Mitteldeutschland e. V. freut sich auf Ihren Mitgliedsantrag:

